

# Sonderdruck

Ergänzende Grundsätze  
für die Gestaltung ländlicher Wege  
zu den Regeln 137/1999  
der Richtlinien für den ländlichen Wegebau





# **Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesstraßen**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

---

## **Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege**

**der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft  
Landentwicklung (ArgeLandentwicklung)**

Die Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung der ländlichen Wege sind Ausnahmen zu den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) - Regeln Nr. 137/1999 des DVWK. Sie wurden von der Expertengruppe „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege“ der ArgeLandentwicklung erarbeitet und am 04.09.2003 vom Plenum der ArgeLandentwicklung beschlossen.



## Vorwort

Die Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung (ArgeLandentwicklung) wird getragen von den für Landentwicklung zuständigen Ministerien von Bund und Ländern. Eine ihrer Aufgaben ist es, Grundlagenmaterial zu erarbeiten und Orientierungsdaten für die Landentwicklung zur Verfügung zu stellen. Hierzu zählen auch Grundsätze zur Gestaltung ländlicher Wege, für die als Basisregelung die vom Deutschen Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e.V. (DVWK) herausgegebenen „Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99)“ vorliegen. Diese enthalten vor allem die Standardbauweisen, die den erhöhten Belastungen durch den landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Verkehr gewachsen sind. Für die Herstellung der Wegebefestigungen gelten die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege (ZTV LW 99)“.

Mit Schreiben vom Oktober 2003 - 8708-10.1-3281/3 sind nun die „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesstraßen, Ausgabe 2003, eingeführt mit dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003 durch das BMVBW für den Bereich der Bundesstraßen, auch für den Bereich der Landes- und Kreisstrassen in den Ländern eingeführt worden. Diese Regelungen sind nachfolgend zusammen mit den vom Plenum der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung beschlossenen „Ergänzenden Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege, Stand September 2003“ abgedruckt.

Bei fachlichen Abstimmungen sind insbesondere die Regelungen zu Nr. 2 (Erweiterte Fahrbahnbreiten bei Planung und Herstellung von ländlichen Wegen und Kreuzungsbauwerken) und Nr. 3 (Anforderungen an Parallelwege entlang von Bundesstraßen) als Empfehlungen zu beachten. Die Dimensionierung ländlicher Wege sollte grundsätzlich in Anlehnung an vorgenannte Regelungen/Empfehlungen erfolgen. Um in Einzelfällen regionalen Besonderheiten Rechnung zu tragen, sollte im Rahmen von Planfeststellungsverfahren jeweils eine konkrete Prüfung mit sorgfältiger planerischer Abwägung und Begründung erfolgen.

Für die Bearbeitung der Ergänzenden Grundsätze und die Abstimmung mit dem BMVBW danke ich den Herren Bottler, Brozio, Fehsenfeld, Gebken, Meißner und Völkel.



**Vorsitzender der ArgeLandentwicklung**

# Inhalt

	<b>Seite</b>
<b>Vorwort</b> .....	<b>5</b>
<b>Inhalt</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003</b> .....	<b>8</b>
<b>3. Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege</b> .....	<b>20</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>32</b>



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn  
 POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn  
 TEL 0228 300-5281  
 FAX 0228 300-1462  
 BEARBEITET VON Michael Rohloff  
 Referat S 28  
 E-MAIL ref-s28@bmvbw.bund.de  
 INTERNET www.bmvbw.de

Bonn, 29. 8. 2003  
 S 28/38.34.00/4 BM 02

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003**  
**Sachgebiet 02.0: Planung und Entwurf; Allgemeines**  
**(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)**

Oberste Straßenbaubehörden der Länder  
nachrichtlich: BASSt, Bundesrechnungshof, DEGES

**Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen**

- 1. Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/1979 vom 17.12.1979 - StB 13/38.34.00 -**
- 2. Mein Schreiben vom 09.08.2001 - S 28/38.34.00/3 BM 01 -**

Mit ARS 25/79 (Bezug 1.) hatte ich die „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 1979“, eingeführt. Mit meinem Schreiben vom 9. August 2001 (Bezug 2.) hatte ich Ihnen die aufgrund der zwischenzeitlich geänderten Grundlagen überarbeiteten „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2001, Entwurf, Stand 06.08.2001“ mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Ihre Anregungen sind in den beigefügten „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“, die mit dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft abgestimmt sind, weitgehend berücksichtigt worden. Ich bitte Sie, die „Grundsätze ...“ für den Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen einzuführen. Einen Abdruck Ihres Einführungsschreibens erbitte ich für meine Akten. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die „Grundsätze ...“ auch für die Straßen in Ihrem Zuständigkeitsbereich anzuwenden.

Das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/1979 (Bezug 1) hebe ich hiermit auf.

Im Auftrag  
 Wolfgang Hahn

## **Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003**

### **I. Allgemeines**

- (1) Beim Neu-, Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen müssen häufig ländliche Wege geändert oder neu angelegt werden.
- (2) Die Grundsätze dienen dem Ziel, bei den ländlichen Wegen
  1. die Einheitlichkeit von Planung und Bau sicherzustellen und
  2. die wirtschaftliche Verwendung von Haushaltsmitteln zu gewährleisten.
- (3) Die Grundsätze stützen sich auf
  1. die Richtlinien für den ländlichen Wegebau - RLW 1999 -, herausgegeben vom Deutschen Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e. V. (DVWK)
  2. die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege - ZTV LW 99“, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e. V. (FGSV).
- (4) Soweit die Gestaltung in den Grundsätzen nicht im einzelnen festgelegt ist, sind die genannten Vorschriften und Richtlinien anzuwenden. Zusätzlich sind die Empfehlungen der Arbeitsgemeinschaft Flurbereinigung (ArgeFlurb) „Der Plan über die gemeinschaftlichen und öffent-

lichen Anlagen (Plan nach § 41 FlurbG)“, veröffentlicht als Sonderheft der Schriftenreihe B: Flurbereinigung „Landesentwicklung und Landeskultur“, herausgegeben vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Ausgabe 1992), jetzt Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, zu beachten.

- (5) Liegen die geplanten Baumaßnahmen in einem Gebiet, für das ein Flurbereinigungsverfahren vorgesehen oder angeordnet ist, so sind die Planungen und Vereinbarungen über die technischen Daten mit der zuständigen Flurbereinigungsbehörde zeitlich und räumlich abzustimmen.

Grundsätzlich soll mit der Flurbereinigungsbehörde geprüft werden, ob die Maßnahmen am ländlichen Wegenetz im Plan über die gemeinschaftlichen und öffentlichen Anlagen (auch „Wege- und Gewässerplan“ genannt) nach § 41 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) auszuweisen sind.

- (6) Sind im Einzelfall Maßnahmen an ländlichen Wegen mit dem Vorhaben der Bundesfernstraße unvereinbar oder stehen ihre Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Zweck und hat ein Grundstück dadurch keine ausreichende Verbindung zu dem Wegenetz, so ist in Anwendung von § 8a Abs. 4 FStrG zu prüfen, ob es auf andere Weise an das Wegenetz angeschlossen werden kann. Andernfalls kann eine Entschädigung in Geld in Betracht kommen. Ist ausnahmsweise die Einräumung eines Notwegerechts erforderlich, richtet sich die Entschädigung nach der Höhe der Notwegerechte.
- (7) Bei Planung und Bau ländlicher Wege sind die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie des Boden- und Gewässerschutzes zu berücksichtigen. Die dazu erforderlichen Maßnahmen sind im Entwurf und/oder im landschaftspflegerischen Begleitplan für das Straßenbauvorhaben bzw. für das Flurbereinigungsverfahren darzustellen.
- (8) Bei der Anwendung der Grundsätze ist kein starrer Maßstab anzuwenden. Auf eine sorgfältige planerische Abwägung im Einzelfall darf nicht verzichtet werden. Gleichwohl sind Abweichungen von den Regelungen dieser Grundsätze stets zu begründen.

## II. Begriffe zur verkehrstechnischen Einteilung

- (1) Ländliche Wege dienen überwiegend dem land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr. Sie sind unterteilt in:

### 1. Verbindungswege

Verbindungswege schließen einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöftegruppen und Weiler an das überörtliche Verkehrsnetz an oder verbinden diese untereinander oder mit benachbarten Orten. Sie können auch unmittelbar der Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen dienen.

Verbindungswege werden unterschieden in:

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung

Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung (s.a. IV. (2) 1. a) und b)) müssen im Gegensatz zu Verbindungswegen mit geringerer Verkehrsbedeutung ganzjährig auch mit hohen Achslasten befahrbar sein und erhalten abweichend von den RLW 1999 eine Befestigung nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2001)<sup>1</sup>. Sofern keine Ermittlung der bemessungsrelevanten Beanspruchung erfolgen kann, erhalten sie eine Befestigung nach Bauklasse V.

### 2. Feldwege

Feldwege dienen überwiegend der Erschließung und der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Sie dienen dem Zugang zu den Grundstücken und schaffen die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik. Sie dienen auch anderen Zwecken, wie z. B. der Holzabfuhr und der Erholung.

---

<sup>1</sup> Hrsg: FGSV-Verlag GmbH, Postfach 501362, 50973 Köln

Die Feldwege werden unterschieden in:

- Wirtschaftswege und
- Grünwege.

Wirtschaftswege sind entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung befestigte oder natürlich feste, d. h. keine bautechnische Befestigung des Oberbaues erfordernde Feldwege, die bei geeigneter Witterung ganzjährig befahrbar sind und der Erschließung der Flur dienen.

Grünwege (Erdwege) sind unbefestigte Feldwege, die mit Maschinen (Schleppern, selbstfahrenden Geräten) bei geeigneter Witterung befahrbar sind sowie der Erschließung der Flur und der Bewirtschaftung der Grundstücke dienen.

### **3. Waldwege**

Waldwege dienen der Erschließung und Bewirtschaftung von Waldflächen.

Waldwege werden unterschieden in:

- Fahrwege und
- Rückewege.

Fahrwege sind befestigte oder natürliche Wege, die in der Regel ganzjährig befahren werden können. In der Frostaufgangsperiode und gegebenenfalls in Zeiten besonderer Witterungsverhältnisse kann ihre Tragfähigkeit, z.B. bei besonders hohem Wasserhaltevermögen des bindigen Untergrundes, eingeschränkt sein. Fahrwege mit größerer Funktion im Wegenetz und entsprechend höherer Verkehrsbedeutung werden auch als Hauptwege, Fahrwege mit geringerer Verkehrsbedeutung als Zubringerwege bezeichnet.

Rückewege sind unbefestigte Wege, die von geländegängigen Maschinen befahren werden können. Sie dienen im Wesentlichen dem Rücken von Holz aus dem Bestand zum Fahrweg. Sie ergänzen im Bergland das Fahrwegenetz.

#### **4. Sonstige ländliche Wege**

Die Verbindungswege, Feldwege und Waldwege stehen in der Regel auch für den Fußgänger- und Fahrradverkehr, beschränkt auch für den Reitbetrieb zur Verfügung. Darüber hinaus kann es erforderlich sein, ergänzend besondere Wege anzulegen.

Sonstige Wege im ländlichen Raum werden u.a. unterschieden in:

- Fußwege
- Wanderwege
- Radwege
- Reitwege und
- Viehtriebe (Viehtriften)

Der Verkehr dieser Wege wird im Bereich der Kreuzungsbauwerke im allgemeinen gemeinsam mit dem Verkehr auf den unter 1. bis 3. genannten Wegen geführt; nur in besonderen, begründeten Fällen können für diese Wege besondere Bauwerke über Bundesfernstraßen errichtet werden.

- (2) Wege in Rebanlagen sowie die unter 3. aufgeführten Rückwege und die unter 4. aufgeführten sonstigen ländlichen Wege werden in diesen Grundsätzen nicht weiter behandelt.

### **III. Änderung vorhandener ländlicher Wege**

- (1) Muss in das vorhandene ländliche Wegenetz eingegriffen werden, so ist zu prüfen, ob durch Parallelwege eine Zusammenfassung von Wegen und Brücken möglich ist.
- (2) Sind wegen des Um- oder Neubaus von Bundesfernstraßen vorhandene ländliche Wege zu ändern (z. B. Verlegung, Über- oder Unterführung), so hat deren Baulastträger oder Eigentümer nur Anspruch darauf, dass der ursprüngliche oder ein gleichwertiger Zustand der Wege

hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit wieder hergestellt wird. Die Kosten für Maßnahmen, die darüber hinausgehen, hat der Träger der Baulast des Weges, bei einem Privatweg der Eigentümer, zu tragen. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen.

(3) Folgende Ausnahmen sind zulässig:

1. Über- und Unterführungen erhalten Querschnitte nach Nr. IV. (2) 3. Wenn der bisherige ländliche Weg geringere Abmessungen hatte, werden diese breiteren Maße auch dann angewandt, wenn dies aus Gründen der Bautechnik und der Rationalisierung (Wirtschaftlichkeit) geboten ist.
2. Wenn durch die Zusammenfassung mehrerer Wege ein vorhandener Weg zukünftig stärkere Verkehrsbelastungen aufnehmen muss, so ist er im Falle des Ausbaus grundsätzlich nach Nr. IV. zu bemessen. Beim Neubau von Bundesautobahnen werden Kreuzungsbauwerke in so großen Abständen angeordnet, dass zumeist mehrere bestehende Wege zusammengefasst werden. Infolge der daraus resultierenden Verkehrskonzentration kann es im Einzelfall angebracht sein, für die Kreuzungsbauwerke die Breite für zweistreifige Wege zu wählen. Zum einen sind wenige breitere Bauwerke wirtschaftlicher als mehrere schmale, und zum anderen können wenige, dafür aber breitere Bauwerke den Betroffenen besser zu vermitteln sein. Darüberhinaus ist bei überführten Wegen im Bereich des Kreuzungsbauwerks die beste Übersicht über den Gegenverkehr gegeben.

#### **IV. Bau ländlicher Wege**

- (1) Die Linienführung und die Wahl der Querschnitte richten sich nach den naturräumlichen Gegebenheiten sowie nach der Art und dem Umfang des zu erwartenden Verkehrs. Bei der Anlage ländlicher Wege sind die Erfordernisse des Umwelt- und Natur-, insbesondere des Landschafts-, Wasser- und Bodenschutzes, sowie der Landschaftspflege

zu berücksichtigen. Bei Wegebaumaßnahmen außerhalb von Flurbereinungsverfahren sind die §§ 37 - 41 FlurbG sinngemäß anzuwenden.

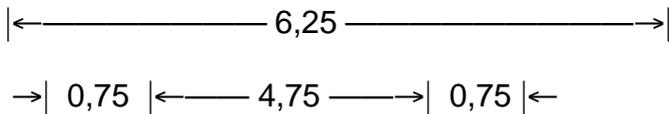
- (2) Wird ein ländlicher Weg neu gebaut oder verlegt, so sind folgende wesentliche Entwurfsgrundlagen zu beachten. Aufwendungen, die über die nachfolgend festgelegten Kriterien hinausgehen, gehen zu Lasten des Trägers der Wegebaulast.

### 1. Querschnitt

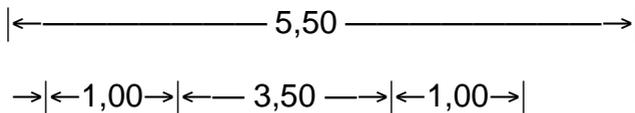
Einzelheiten zur Querschnittsausbildung, z.B. Entwässerung, siehe RLW bzw. Nr. 4.

Die Wege erhalten folgende Querschnitte::

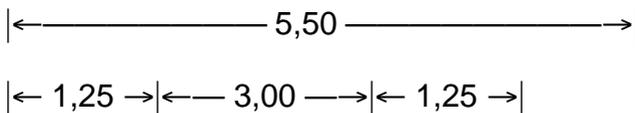
- a) Zweistreifige Verbindungswege mit starkem Begegnungsverkehr



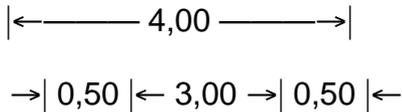
- b) Einstreifige Verbindungswege mit stärkerem Verkehr



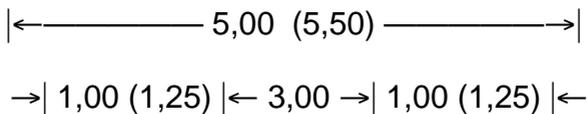
- c) Einstreifige Verbindungswege mit normalem Verkehr



d) Feldwege – Wirtschaftswege



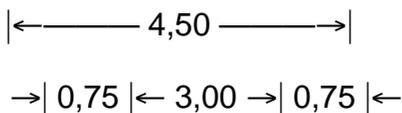
e) Feldwege – Wirtschaftswege mit (starkem) Begegnungsverkehr



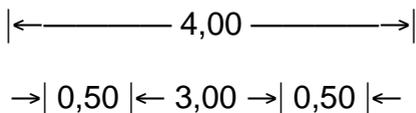
f) Feldwege – Grünwege



g) Waldwege – Fahrwege mit hoher Verkehrsbedeutung (Hauptwege)



h) Waldwege – Fahrwege mit geringerer Verkehrsbedeutung (Zubringerwege)



Wenn Fahrzeug-Rückhaltesysteme erforderlich sind, um das Abkommen von Fahrzeugen zu verhindern (z.B. auf steilen Dämmen mit mehr als 3 m Höhe), können die Seitenstreifen auf ein Maß von 1,25 m, besser 1,50 m, verbreitert werden.

Liegen die geplanten Baumaßnahmen in einem Gebiet, für das ein Flurbereinigungsverfahren vorgesehen oder bereits angeordnet ist, so ist eine Abstimmung mit den von der Flurbereinigungsbehörde geplanten Wegequerschnitten herbeizuführen.

Werden ländliche Wege für den Radverkehr zugelassen, können zur Gewährleistung ausreichender Verkehrssicherheit bei Überholungen/Begegnungen von Radfahrern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen im Einzelfall auch größere befestigte Breiten für einstreifige Wege als die oben genannten in Betracht kommen.

## **2. Linienführung**

Ländliche Wege sind in Ihrer Linienführung den vorhandenen örtlichen Wegen und dem Gelände anzupassen.

Liegen sie in einem Flurbereinigungsgebiet, so sind sie nach Abstimmung zwischen Straßenbaubehörden und Flurbereinigungsbehörden in den „Plan über die gemeinschaftlichen und öffentlichen Anlagen“ nach § 41 FlurbG einzubeziehen.

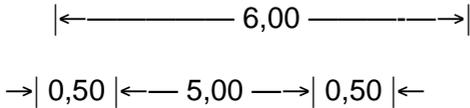
Soweit die Richtlinien für den ländlichen Wegebau Trassierungsmindest- oder -höchstparameter festlegen, die über die Festlegungen der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung (RAS-L) hinausgehen, sind die Werte der RAS-L maßgebend.

## **3. Brücken**

Die Breiten der Über- und Unterführungen richten sich nach dem ARS 12/1991, soweit keine zwingenden Gründe für eine ausnahmsweise Mehrbreite vorliegen. Bei einstreifigen Querschnitten kann dies z.B. bei Benutzung durch überbreite landwirtschaftliche Maschinen (z.B. Mähdrescher) erforderlich sein.

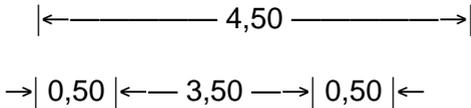
- a) Überführungen ländlicher Wege erhalten folgende Querschnitts-abmessungen:

#### Zweistreifige Wege



Bordhöhe = 0,20 m

#### Einstreifige Wege



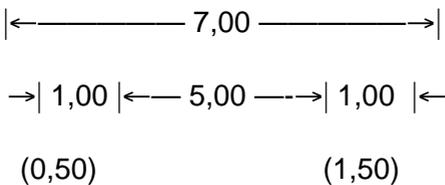
Bordhöhe = 0,20 m

Durch die Anordnung von 0,20 m hohen Borden können Fahrzeug-Rückhalteeinrichtungen auf den Bauwerken entfallen.

- b) Unterführungen ländlicher Wege erhalten folgende Querschnitts-maße:

#### Zweistreifige Wege

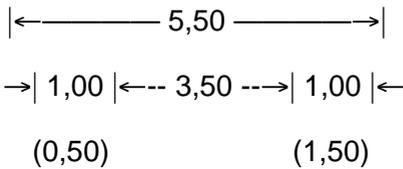
lichte Höhe = 4,50 m (Ausnahme 4,00 m)



Bordhöhe = 0,06 m

### Einstreifige Wege

lichte Höhe = 4,50 m (Ausnahme 4,00 m)



Bordhöhe = 0,06 m

### Wege für Viehtrieb

Höhe des lichten Raums = 2,00 m

Breite des lichten Raums = 3,00 m

Für den Fußgängerverkehr kann aus Sicherheitsgründen, insbesondere in langen Unterführungen, einer der beiden je 1,0 m breiten Sicherheitsräume zu Lasten des gegenüberliegenden auf 1,50 m verbreitert werden, wenn dabei die angegebene Fahrbahnbreite und die Breite des lichten Raums nicht geändert werden.

Widerlager von Überführungen gelten nicht als gefährliche Hindernisse i.S.d. RPS, daher reicht eine Bordhöhe von 0,06 m aus.

- c) Über- und Unterführungen von ländlichen Wegen sind in der Regel rechtwinklig zur kreuzenden Straße und geradlinig anzuordnen. Abweichungen des Kreuzungswinkels über 25 gon sind zu vermeiden.
- d) Kuppenausrundungen im Bereich von Überführungen sind über den gesamten Bauwerksbereich zu führen. Dabei ist jedoch eine ausreichende Entwässerung im Brückenbereich sicherzustellen.
- e) Für die Ausbildung der Bauwerke gelten im übrigen die jeweils gültigen Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau der Sammlung „Brücken- und Ingenieurbau“, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr.

#### **4. Befestigung**

Die ländlichen Wege sind nach der jeweiligen Verkehrsbedeutung zu befestigen; hierbei ist der bisherige Ausbauzustand zu berücksichtigen. Der Ausbauzustand sollte dem in den Nachbarbereichen entsprechen. Die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.

Bei Verbindungswegen mit starkem Begegnungsverkehr (IV. (2) 1. a)) müssen die Fahrzeuge im Begegnungsfall auf die Seitenstreifen ausweichen. Deshalb sind die Seitenstreifen bei diesen Wegen standfest auszubilden (z.B. Schotterrasen).

Zur Erhaltung der Tragfähigkeit ländlicher Wege muss der Wegekörper trocken gehalten werden. Eine entsprechende Entwässerung der Oberfläche und des Planums ist sicherzustellen. Die weitere Vorflut ist festzulegen.

# **Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege**

**Herausgegeben von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft  
Landentwicklung  
(ArgeLandentwicklung)**

Beschluss vom 4. September 2003

Die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 1999), herausgegeben im Juli 1999 vom Deutschen Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e.V. (DVWK) beschreiben die Grundsätze für die Gestaltung landwirtschaftlicher Wegenetze sowie die Befestigung der ländlichen Wege. Dabei kann die RLW 1999 lediglich Standards beschreiben, die durch regelmäßige, wenngleich auch unterschiedliche Beanspruchungen gefordert werden.

Unberücksichtigt bleiben mussten regionale Besonderheiten sowie wirtschaftliche Einzelinteressen. Ebenso kann die RLW 1999 nicht ständig an die Entwicklungen der Maschinenteknik in der Landwirtschaft angepasst werden.

Um den Sonderfällen der Anforderungen an die Agrarstruktur Rechnung zu tragen, wurden die im Folgenden genannten ergänzenden Grundsätze für den ländlichen Wegebau entwickelt.

Diese Ergänzungen setzen sich dabei mit den folgenden Themenschwerpunkten auseinander:

1. Landwirtschaftliche und touristische Nutzung ländlicher Wege
2. Erweiterte Fahrbahnbreiten bei Planung und Herstellung von ländlichen Wegen und Wegebrücken
3. Anforderungen an Parallelwege entlang von Bundesfernstraßen (§ 1(2) Nr. 2 FStrG)

Die ergänzenden Grundsätze zu 2. und 3. wurden einvernehmlich mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen (BMVBW) abgestimmt, damit die Umsetzung dieser Grundsätze im Zusammenhang mit Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen u.a. in gleicher Weise gewährleistet werden kann.

Die vorliegende Empfehlung ist insbesondere im Anwendungsbereich von Bodenordnungsverfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) und dem Landwirtschaftsanpassungsgesetz (LwAnpG) anzuwenden. Eine Übertragung auf den Ausbau von Wirtschaftswegen außerhalb von Verfahren nach dem FlurbG und LwAnpG, soweit dieser mit öffentlichen Mitteln gefördert wird, wird empfohlen.

## **1. Landwirtschaftliche und touristische Nutzung ländlicher Wege**

Ländliche Wege dienen überwiegend dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr. Sie sind daher nach den Erfordernissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Kulturlandschaft zu gestalten und so zu planen und auszubauen, dass sie sowohl den Anforderungen der Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz als auch zur Bewirtschaftung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke gerecht werden.

Darüber hinaus sollen, um Synergieeffekte zu nutzen, viele Wege den Ansprüchen der allgemeinen Erholungs- und Freizeitnutzung in den folgenden Bereichen zusätzlich Rechnung tragen.

Die nachfolgenden Hinweise sind bei einer geplanten Mehrfachnutzung der ländlichen Wege zu berücksichtigen.

### **1.1 Radwege**

Radfahren in Freizeit und Urlaub boomt. Der Fahrradtourismus als bedeutendes Segment des Inlandtourismus muss mit durchgängig und weiträumig geführten und beschilderten Radwegen unterstützt werden. Neben der anerkannt positiven gesundheitlichen Wirkung des Radfahrens gewinnt auch die wirtschaftliche Seite des Fahrradtourismus beachtliche Zuwächse.

Bei der Planung von Radwegen sind einige Besonderheiten zu beachten, die deren Akzeptanz beeinflussen.

- So können Radwege außerorts entweder entlang der Straßen, selbstständig durch das Gelände oder auf Wirtschaftswegen geführt werden.
- Bei der Trassierung sollte der Umwegfaktor (Quotient aus der tatsächlichen Länge und der Luftlinienentfernung zwischen Anfangs- und Endpunkt) ebenso berücksichtigt werden, wie die topographischen Verhältnisse (möglichst wenig Steigungsänderungen).
- Ein angenehmes Umfeld durch landschaftlichen Reiz (Tangieren besonderer Aussichtspunkte, Uferbereiche und Entzerren vom Autoverkehr mit seinen Abgas-, Lärm- und Blendwirkungen sowie dem von ihm ausgehenden Gefahrenpotential) steigern die Akzeptanz zusätzlich.

Durch die Kennzeichnung von ländlichen Wegen als Radwege erwächst dem Träger des Weges eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht und Pflicht zur verkehrsgerechten Erhaltung. Diese kann auch nicht eine empfohlene Beschilderung mit dem Zeichen 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ in Kombination mit dem Zusatzzeichen 1026-36 StVO „landwirtschaftlicher Verkehr frei“ und dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“ beseitigen. Zusätzlich empfehlen Verkehrsbehörden dem Träger des Weges, das Zusatzschild „Benutzung auf eigene Gefahr“ anzubringen und eine Haftpflichtversicherung zur Abwendung etwaiger Regressansprüche gegenüber dem Verkehrssicherungspflichtigen abzuschließen.

Wertvolle Planungshilfen bieten auch die Verbände, wie z.B. der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. im Internet unter [www.adfc.de](http://www.adfc.de).

Bei der Einbeziehung von Wirtschaftswegen in das Radwegenetz können die Fördermaßnahmen der einzelnen Bundesländer herangezogen werden.

## **1.2 Reiten in Wald und Flur**

Wenn das Reiten zum regionalen touristischen Angebot gehört, sind neben den gesetzlichen Bestimmungen einige Besonderheiten bei der Planung

von Reitwegen zu beachten. So sollten Reitwege nie auf beschilderten Rad- oder Wanderwegen geführt werden. Im Interesse von Pferd und Reiter eignen sich besonders Grün- oder naturfeste Wirtschafts- oder Waldwege.

### **1.3 Inline-Skaten**

Von einer anfänglichen Trendsportart hat sich das Inline-Skaten zum Volkssport entwickelt. Bei der Suche nach geeigneten Fahrtstrecken kommt es insbesondere im Verdichtungsraum um die Städte zunehmend zur Mitbenutzung gebunden befestigter (Asphalt oder Beton) Wirtschaftswege. Die verkehrsrechtliche Einordnung der Inline-Skater ist auch nach dem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 19.02.2002 (VI ZR 330/00), wonach das Sportgerät als so genanntes „ähnliches Fortbewegungsmittel“ anzusehen und deshalb grundsätzlich den Regeln für Fußgänger zu unterwerfen ist, nicht abgeschlossen. So werden nach herrschender Meinung InlineSkater auch auf dafür geeigneten Radwegen toleriert.

Hier bleibt abzuwarten, inwieweit der Gesetzgeber reagiert und wie die Forderungen auch der Sportminister der Länder auf Förderung dieser Sportart mit der Bereitstellung entsprechender Verkehrsflächen umgesetzt werden sollen.

### **1.4 Goldene Regel heißt „Rücksichtnahme“!**

Die touristische Mitbenutzung von Wirtschaftswegen erfordert die Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer. Neben potenziellen Unfallgefahren können auch verkehrsrechtliche Probleme auftreten. Zusätzliche verkehrslenkende Beschilderungen sind weder vertretbar noch gewollt.

Es bedarf einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit, um die Verkehrsteilnehmer auf gegenseitige Rücksichtnahme hinzuweisen. Hierbei sollten betroffene Verbände und Interessenvertreter mitwirken und in ihren Publikationen regelmäßig darüber informieren. Insbesondere in landwirtschaftlich geprägten Regionen sollten die Landwirte besonders in den Hauptarbeits- und Erntezeiten nicht über Gebühr behindert und arbeitsbedingte Verschmutzungen der Wegeoberfläche berücksichtigt werden.

## **2.    Erweiterte Fahrbahnbreiten bei Planung und Herstellung von ländlichen Wegen und Wegebrücken**

### **2.1   Allgemeines**

Die Wege im ländlichen Raum müssen den unterschiedlichsten Beanspruchungen genügen.

Bei der Bemessung sind die Breite und Länge der landwirtschaftlichen Fahrzeuge, deren Achslasten sowie die Häufigkeit der Befahrungen und Begegnungen zu berücksichtigen.

Die geltenden Regelungen - z.B. die Entwurfsgrundlagen und Standardbauweisen der RLW 1999 - tragen den o.g. Aspekten in geeigneter Form Rechnung und reichen i.d.R. für die zum Einsatz kommenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge und Geräte aus.

In besonderen Fällen, wo auf Grund betriebswirtschaftlicher Verhältnisse oder wegen der örtlich bestehenden landwirtschaftlichen Betriebsstrukturen größere und längere Fahrzeuge und Geräte zum Einsatz kommen müssen, reichen diese Entwurfsgrundlagen und Standardbauweisen zum Teil nicht aus.

Wird dies beim Ausbau nicht in geeigneter Art und Weise berücksichtigt, können Wege im täglichen Betrieb Schaden nehmen oder aber von diesen Fahrzeugen nicht genutzt werden, was zu Umwegen und damit erhöhten Betriebskosten führt.

### **2.2   Ausgestaltung der ländlichen Wegenetze**

Nach der RLW 1999 ist die Erschließung der ländlichen Räume mit Wegen zwingende Voraussetzung für eine nachhaltige, wirtschaftliche und naturnahe Bewirtschaftung der Flächen und für die Bereitstellung der vielseitigen Leistungen, die die Gesellschaft vom ländlichen Raum erwartet.

Ländliche Wegenetze lassen sich nach Wegedichte, Linienführung, Ausbaustandard und Bauweise sehr verschiedenartig und als Folge davon mit recht

unterschiedlichen technischen, ökonomischen und ökologischen Wirkungen realisieren.

Um neben der Nutzfunktion des ländlichen Raumes die vielfältigen Schutz- und Wohlfahrtsfunktionen zu erhalten und zu verbessern, bedarf es einer so naturschonend wie möglich geplanten und ausgeführten, wirtschaftlich vertretbaren Erschließung.

Aus dem verbreiterten Ausbau von ländlichen Wegen resultieren erhebliche Mehrkosten. Um diese Mehrkosten zu begrenzen, ist durch eine angepasste Planung des Wegenetzes der Bedarf an über den Standard hinaus breiter ausgebauten Wegen auf das Notwendigste zu beschränken. Darum soll das ländliche Wegenetz weitmaschig sein und so geplant werden, dass es neben aktuellen land- und forstwirtschaftlichen Belangen auch absehbaren künftigen Strukturveränderungen genügen kann.

Lage und Linienführung des ländlichen Wegenetzes haben dabei sowohl die ökologischen Gesichtspunkte als auch die ökonomischen Belange zu berücksichtigen. Wege sollen sich harmonisch in die Landschaft einfügen, ohne deren Erlebniswert zu beeinträchtigen und sich vor allem im bewegte Gelände eng an die vorhandenen Landschaftsformen anlehnen. Dadurch ist der Landschaftsverbrauch zu minimieren. Bei notwendigen Wegebefestigungen ist neben den ökologischen Auswirkungen (Versiegelung, Trennung) im engeren Sinne auch der landschaftsästhetische Aspekt zu berücksichtigen. Deshalb ist darauf zu achten, dass Wege mit ihren Seitenräumen als gliedernde, vernetzende Elemente und Lebensräume wichtige Funktionen für das Landschaftsbild und den Naturhaushalt erfüllen können.

Ländliche Wegenetze sind so zu gestalten und auszubauen, dass eine nachhaltige Nutzung möglich ist und die erforderlichen wirtschaftlichen Gesichtspunkte berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die notwendigen Pflege- und Unterhaltungskosten der Unterhaltungspflichtigen.

## **2.3 Ausgestaltung ländlicher Wege**

Um Beeinträchtigungen der betrieblichen Abläufe durch nicht angemessen ausgestaltete Wegenetze zu vermeiden, ist eine Berücksichtigung der Fahrzeug- und Geräteausstattung der Betriebe erforderlich. Für den tatsächlichen Bedarf können u.a. vorliegende Genehmigungen der zuständigen Verkehrsbehörden zur Benutzung öffentlicher Straßen durch Fahrzeuge mit Übergewicht und -breite Anhaltspunkt sein.

Grundsätzlich ist jedoch auf den schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen sowie auf die finanziellen Rahmenbedingungen zu achten.

Ergänzend zu den Festlegungen der RLW 1999 wird nachstehend auf einige relevante Aspekte und auch hier nicht abschließend darstellbare Anforderungen eingegangen.

### **2.3.1 Verbindungswege**

Gemäß RLW 1999 schließen Verbindungswege einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöfte und Weiler an das überörtliche Verkehrsnetz an oder verbinden diese untereinander oder mit benachbarten Orten. Sie dienen auch der Erschließung und Bewirtschaftung der anliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Sollen Verbindungswege ganzjährig mit LKW zu befahren sein, ist Abschnitt 8.5 der RLW 1999 besonders zu beachten.

Für die Breite der Fahrbahnbefestigung ist die Häufigkeit des Befahrens mit überbreiten Geräten sowie des damit verbundenen Begegnungsverkehrs zu beurteilen. Die Breite der Fahrbahn muss so bemessen sein, dass eine dauernde Beanspruchung der äußeren Fahrbahnkanten vermieden wird.

Einstreifige Verbindungswege sollen dann ausnahmsweise Fahrbahnbreiten von 4,50 m, befahrbare Seitenstreifen von zusammen 2,00 m und Kronenbreiten von 6,50 m erhalten. Dabei können die befahrbaren Seitenstreifen unterschiedlich breit sein, so dass im Begegnungsfall ein Fahrzeug auf der Fahrbahn verbleiben kann. Die Seitenstreifen müssen dann hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit den Erfordernissen der RLW 1999 entsprechen. Auf zusätzliche Ausweichstellen kann dann verzichtet werden.

### 2.3.2 Feldwege

Nach RLW 1999 dienen Feldwege überwiegend der Erschließung und der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen. Sie erschließen größere landwirtschaftliche Flächen und schaffen die Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik. Sie dienen darüber hinaus auch anderen Zwecken, wie der Holzabfuhr und der Erholung. Die Feldwege werden unterteilt in Wirtschaftswege und Grünwege.

Wirtschaftswege sind entsprechend ihrer Verkehrsbeanspruchung befestigte oder natürlich feste Wege, die der Erschließung der Flur dienen und der Bewirtschaftung der Grundstücke. Sie nehmen den Verkehr von den in sie einmündenden Grünwegen auf.

Entsprechend ihrer Erschließungsfunktion sollen Wirtschaftswege dann ausnahmsweise eine Fahrbahnbreite von maximal 3,50 m, befahrbare Seitenstreifen von zusammen 2,00 m und Kronenbreiten von 5,50 m erhalten, wenn sie zur Bewirtschaftung der von ihnen erschlossenen land- und forstwirtschaftlichen Flächen regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Die regelmäßige Nutzung ist schon dann gegeben, wenn sie jahreszeitlich beschränkt und sehr häufig erfolgt. Auf Ausweichstellen kann dann verzichtet werden.

Die befahrbaren Seitenstreifen können je nach den örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich breit hergestellt werden.

Bei gelegentlichen Fahrten mit überbreiten Fahrzeugen und Geräten (Regelfall) reicht eine Befestigung der Fahrbahn in 3,00 m Breite aus; die Seitenstreifen müssen dann hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit den Erfordernissen der RLW 1999 entsprechen.

Grünwege dienen der Erschließung kleinerer Flächen und insbesondere der Bewirtschaftung der Grundstücke. Sie sind in der Regel unbefestigte Erdwege, die bei geeigneter Witterung befahrbar sind. Grünwege erhalten in der Regel eine Kronenbreite von 4,00 m.

Eine Berücksichtigung von Fahrzeugen und Geräten mit Überbreite ist hier nicht erforderlich, da die Hof-Feld-Hof - bzw. Feld-Feld-Fahrten mit diesen Fahrzeugen meist über die Wirtschaftswege erfolgen wird.

Bei Spurwegen hat auch der Zwischenstreifen die entsprechende Tragfähigkeit aufzuweisen. Zudem ist eine angepasste Dimensionierung der Fahrspuren zu gewährleisten.

### **2.3.3 Waldwege**

Waldwege dienen laut Definition der RLW 1999 der Erschließung und Bewirtschaftung von Waldflächen. Das Waldwegenetz besteht aus Fahrwegen und Rückewegen.

Fahrwege erschließen größere Waldgebiete und sollen die Verbindung mit dem Straßennetz oder den Verbindungswegen bzw. den Wirtschaftswegen herstellen. Sie sollen so angelegt und beschaffen sein, dass auf ihnen alle zugelassenen und speziell für die Holzabfuhr in Betracht kommenden Fahrzeuge sowie forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte sicher verkehren können. Fahrwege müssen ganzjährig mit LKW zu befahren sein. Sie können ausnahmsweise Fahrbahnbreiten von maximal 3,50 m, befahrbare Seitenstreifen von 2,00 m und Kronenbreiten von 5,50 m erhalten.

Rückewege sind unbefestigte Wege und dienen im Wesentlichen zur Bringung des Holzes vom Hiebsort zum Verladeplatz am Fahrweg. Sie sollen dort an das Fahrwegenetz angeschlossen werden, wo eine Holzlagermöglichkeit besteht oder geschaffen werden kann. Die Breite der Rückewege soll bei 3,00 m bis 3,50 m liegen.

### **2.3.4 Kreuzungsbauwerke**

Grundsätzlich kommen Brücken, Unterführungen und Durchlässe als Kreuzungsbauwerke in Betracht (s. RLW 1999). Hierbei ist das Kreuzungsrecht zu beachten.

Kreuzungsbauwerke müssen hinsichtlich ihrer Dimensionierung grundsätzlich den Verkehrsanforderungen entsprechen.

An ihre Ausbaubreite sind bei Neubauten daher die gleichen Anforderungen wie an das Wegenetz zu stellen.

Bei nachgewiesenem Bedarf sind bei Brücken Fahrbahnbreiten von 5,00 m mit einem beiderseitigen seitlichen Sicherheitsraum von jeweils 0,50 m vorzusehen. In Unterführungen soll die Fahrbahn ebenfalls 5,00 m breit sein mit jeweils beiderseitigem 0,50 m breitem Sicherheitsraum.

Das vorhandene, bisweilen zu schmale Wegenetz kann nicht alleiniges Indiz für die Bemessung der Breite von Kreuzungsbauwerken sein.

Wie schon bei der Bemessung von Wirtschaftswegen sind die betrieblichen und regionalen Anforderungen durch Geräte und Fahrzeuge mit Überbreite angemessen zu berücksichtigen.

Kreuzungsbauwerke müssen in der technischen Ausführung so dimensioniert sein, dass sie die Überfahr- bzw. Durchfahrbarkeit auch für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte des heutigen und, soweit absehbar, künftigen technischen Standards gewährleisten können. Insbesondere ist dabei zu beachten, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge und Geräte mit Überbreiten, für die eine Ausnahmegenehmigung nach Straßenverkehrsrecht erforderlich ist, Kreuzungsbauwerke - unter Berücksichtigung alternativer Verbindungen und wirtschaftlicher Aspekte - befahren können. Gerade bei der Gestaltung von Kreuzungsbauwerken bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Fernverkehrswegen und sonstigen Schnellstraßen, Verkehrswegen der Bundeseisenbahn, Bundeswasserstraßen, Landesgewässern ist es erforderlich, Fahrzeuge und Geräte mit Überbreite angemessen zu berücksichtigen. Der Aspekt, dass bei einer entsprechenden größeren Fahrbahnbreite Entschädigungsansprüche für ansonsten notwendige Umwege vermieden, Betriebskosten gesenkt und Umweltbelastungen verringert werden können sowie der langsame landwirtschaftliche Verkehr vom übergeordneten Straßennetz ferngehalten werden kann, ist in die Abwägung einzu beziehen.

### **3. Anforderungen an Parallelwege entlang von Bundesfernstraßen**

Grundsätzlich gelten die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft herausgegebenen Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen in der jeweils gültigen Fassung (siehe Seite 7).

Abweichungen von den Regellösungen bedürfen der sorgfältigen planerischen Abwägung und Begründung. Z.B. kann dies dann der Fall sein, wenn auf Grund von Ausbaumaßnahmen bisherigen Verkehrsteilnehmern (landwirtschaftlicher Verkehr, Radfahrer usw.) die Benutzung nicht mehr möglich ist.

Als Ersatz sind durch den Straßenbaulastträger bedarfsgerechte Verbindungs-, Feld- oder Waldwege zu schaffen, die nach ihrer Breite und Befestigung geeignet sind, den landwirtschaftlichen Verkehr mit den regional spezifischen Fahrzeugen und Geräten der Land- und Forsttechnik aufzunehmen sowie eine gefahrlose Mitbenutzung anderer Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr bekommen Verbindungswege eine zunehmende Bedeutung. Die abnehmende Zahl landwirtschaftlicher Betriebe geht einher mit der Zunahme von Schlaggrößen durch Pachtflächen und gemarkungsübergreifender Bewirtschaftung sowie zunehmendem überbetrieblichem Maschineneinsatz und verstärkter Kooperation. Diese Rahmenbedingungen sind in alle Entwicklungs- und Erschließungskonzepte im ländlichen Raum mit einzubinden.

Die unter Nrn. 2.3.1 bis 2.3.4 genannten Grundsätze sind sinngemäß auch auf Parallelwege entlang von Bundesfernstraßen übertragbar. Gleiches gilt auch für an anderer Stelle zu bauende ländliche Wege, die zur Entlastung öffentlicher Straßen angelegt werden.



## Impressum

Herausgeber: Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung  
(ArgeLandentwicklung)

Vorsitzender: Abteilungsleiter Ministerialdirigent Manfred Buchta

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft  
und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz

Kaiser-Friedrich-Straße 5a

55116 Mainz

Fon 06131 - 162578, Fax 06131 - 162644

Redaktion: Geschäftsstelle der ArgeLandentwicklung  
beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft  
und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz

Kaiser-Friedrich-Straße 5a

55116 Mainz

Referat 8604, Ministerialrat Prof. Axel Lorig

Fon 06131 - 162490, Fax 06131 - 162447