

Bedarf und notwendiger Umfang des Ausbaus landwirtschaftlicher Wege

Wolfram Worm, Referat 34 – Ländliche Entwicklung

1 Einführung

Ziel und Zweck des ländlichen Wegebaus ist die Erschließung ländlicher Gebiete. Im Vordergrund steht dabei die Entwicklung und Verbesserung der Produktions- und Arbeitsbedingungen in der Land- und Forstwirtschaft. Darüber hinaus dient die ländliche Infrastruktur der Erhaltung und Verbesserung der Standortqualitäten des ländlichen Raumes als eigenständigen Lebens- und Wirtschaftsraum.

Das wichtigste Regelwerk für die Planung und Ausführung ländlicher Wege im Freistaat Sachsen sind die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW 99). Da sich die Kritiken sächsischer Landbewirtschafter sowie unterhaltungspflichtiger Gemeinden an den Vorgaben dieser Regelwerks sowie an dessen enger Auslegung bei der Bewilligung von Förderanträgen mehren, besteht dringender Klärungsbedarf, ob die RLW 99 auf die speziellen Bewirtschaftungsverhältnisse Sachsens weiterhin uneingeschränkt anwendbar ist.

Das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL) beauftragte deshalb die Sächsische Landesanstalt für Landwirtschaft (LfL) mit einer „Untersuchung zum Bedarf und notwendigen Umfang des Ausbaus landwirtschaftlicher Wege unter Berücksichtigung der Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur“. Folgende Schwerpunkte sollten dabei vertiefend analysiert werden:

- die Anwendbarkeit der RLW 99 auf die Bewirtschaftungsverhältnisse im Freistaat Sachsen,
- erforderliche Wegebreiten,
- die erforderliche Qualität des Wegeausbaus insbesondere hinsichtlich Bauweise und Frostsicherheit,
- der erforderliche Ausbaugrad der Wegenetze zur Sicherstellung der wertgleichen Abfindung in Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz unter Berücksichtigung der Eigentumsstruktur.

Die Methodik der Untersuchung, die wichtigsten Ergebnisse sowie die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen und Empfehlungen sollen anschließend näher vorgestellt werden. Die im Rahmen der Studie gewonnenen Erkenntnisse vermitteln Hinweise zur weiteren Effektivierung von Ländlichen Neuordnungsverfahren sowie zur Optimierung des entsprechenden Fördermitteleinsatzes.

2 Methodik der Untersuchung

Neben der Beschaffung, Aufbereitung und Auswertung von Fachliteratur wurde über eine Anfrage bei den für Ländliche Entwicklung zuständigen Ministerien aller bundesdeutschen Flächenländer sichergestellt, dass aktuelle und länderspezifische Erkenntnisse bzw. Forschungsergebnisse zur Thematik in die zu erarbeitende Studie einfließen können. Zu erforderlichen Breiten, Ausbauqualitäten und sonstigen Anforderungen an den ländlichen Wegebau wurden Stellungnahmen folgender sächsischer Fachbehörden und Institutionen eingeholt, die Belange von Nutzern bzw. Interessenten am ländlichen Wegebau vertreten:

- Staatliche Ämter für Landwirtschaft über Regierungspräsidium Chemnitz, Abteilung 8 (Landwirtschaft),
- Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie,
- Umweltfachbereiche der Regierungspräsidien Dresden, Leipzig und Chemnitz,
- Landesforstpräsidium,
- Sächsischer Städte- und Gemeindetag.

Um unabhängig von theoretischen Aussagen beurteilen zu können, inwieweit die Richtlinien Ländlicher Wegebau (RLW 99) auf die Bewirtschaftungsverhältnisse in Sachsen anwendbar sind, wurden ausgewählte ländliche Wege durch Nutzer, Vorhabens- und Baulastträger sowie einen Projektbearbeiter der LfL vor Ort bewertet. Dadurch wurden Erkenntnisse über die Praxistauglichkeit der nach den Vorgaben der RLW 99 gebauten Wege gewonnen. Mögliche regionale Einflüsse durch unterschiedliche landwirtschaftliche Produktionsverhältnisse und Standortbedingungen sollten durch eine Orientierung der Bewertungsstichprobe an den fünf sächsischen Agrarstrukturgebieten erfasst werden. Innerhalb dieser Gebiete sollten die zu bewertenden Wege:

- optimal räumlich verteilt sein,
- ein Mindestalter von drei Jahren aufweisen,
- die 11 Bauweisen der RLW 99 repräsentieren und
- nach den ehemaligen Richtlinien 02 und 09 gefördert worden sein.

Im Zuge der Aufbereitung der von den Staatlichen Ämtern für Ländliche Entwicklung (ÄLE) angeforderten Daten, musste festgestellt werden, dass viele Bauweisen der RLW 99 in Sachsen bis vor drei Jahren überhaupt nicht oder nur sehr selten angewendet wurden. Die geplante Reduzierung der Datenbasis (92 Wege) auf besonders typische Beispiele beschränkte sich wegen des geringen Umfangs der Vorauswahl auf Wege der drei häufigsten Bauweisen Asphalt, Pflaster und Schotter.

Beim Aussortieren wurde darauf geachtet, dass sich die räumliche Verteilung der verbleibenden 79 Wege nicht weiter verschlechtert. Um die Aussagekraft der geplanten Bewertungen zu verbessern, wurde die Stichprobe um 42 Wege - vorrangig seltenerer Bauweisen - erweitert. Die nunmehr 121 Wege verteilen sich auf 32 sächsische Gemeinden. Deren räumliche Verteilung innerhalb der Amtsbezirke¹ der ÄLE und der fünf Agrarstrukturgebiete² Sachsens kann Abbildung 1 entnommen werden.

¹ Landesvermessungsamt Sachsen

² Sächsische Landesanstalt für Landwirtschaft, FB LB, 1995

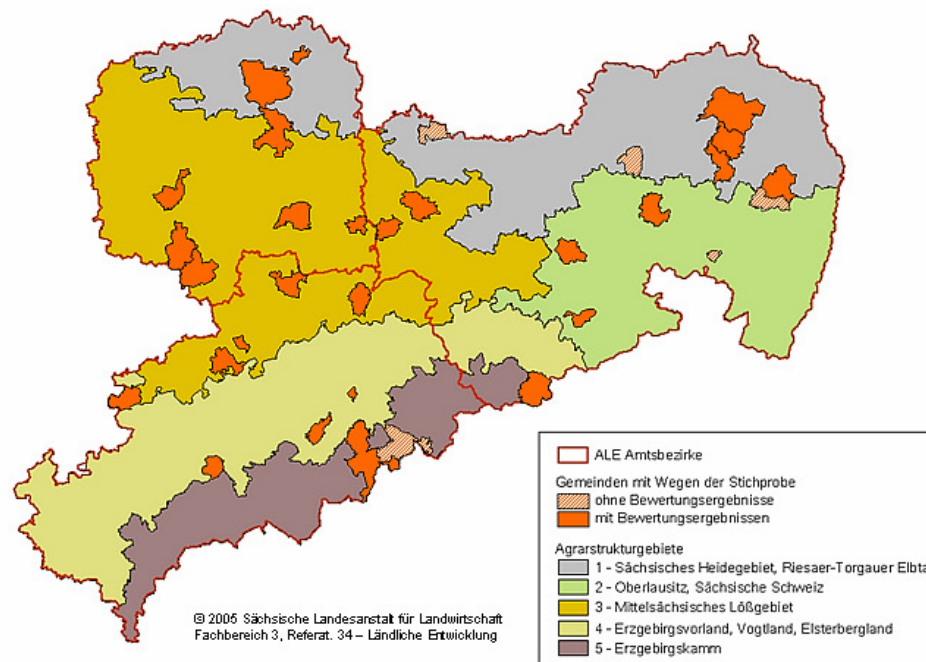


Abbildung 1: Verteilung der Gemeinden mit zu bewertenden Wegen innerhalb des Freistaates Sachsen

Für die Vorortbewertungen der Wege durch Bewirtschafter als Nutzer, durch Teilnehmergemeinschaften als Vorhabensträger und Gemeinden als typische Baulastträger wurden umfangreiche und individuelle Erfassungsbögen entwickelt. Die Durchführung der Bewertungen gestaltete sich noch problematischer als die Zusammenstellung einer repräsentativen Stichprobe. 21 Wege (17% der Stichprobe) wurden überhaupt nicht bewertet. Nur jeder vierte der 121 zu bewertenden Wege wurde von Bewirtschaftern, Gemeinden und Teilnehmergemeinschaften gemeinsam beurteilt. Die Teilnahmebereitschaft lag deutlich unter den Erwartungen, was möglicherweise auf den freiwilligen Charakter der Befragung zurückzuführen ist.

Da, wie festgestellt wurde, einige Bauweisen der RLW 99 sowie abweichende Sonderbauweisen in Sachsen nur selten angewendet worden, liegen zu diesen fast keine Erfahrungen hinsichtlich Haltbarkeit und Wirtschaftlichkeit vor. Um entsprechende Informationen zu gewinnen, wurde im Rahmen einer Leistungsvergabe ein Sachverständiger mit der bautechnischen Bewertung von 10 ländlichen Wegen beauftragt. Zur Zielstellung der zu erstellenden Gutachten gehörte auch eine Analyse und Diskussion wirtschaftlicher Aspekte einschließlich der Folgekosten des ländlichen Wegebbaus.

3 Auswertung der Erhebungen

Allgemeine Anforderungen an den ländlichen Wegebau

In Tabelle 1 wurden die Ergebnisse einer Befragung der seinerzeit 12 Staatlichen Ämter für Landwirtschaft über das Regierungspräsidium Chemnitz, Abteilung 8 zusammengefasst. Sie widerspiegeln deutlich den *Standpunkt der Landwirtschaft*, wonach sich der ländliche Wegebau an der Entwicklung der Landtechnik orientieren sollte. Bis auf wenige Ausnahmen tendieren die Hersteller von Landtechnik dazu, die Effektivität ihrer Maschinen dadurch zu verbessern, dass sie deren Arbeitsbreiten, Zuladungskapazitäten und Bearbeitungsgeschwindigkeiten unter Ausschöpfung der gesetzlich zulässigen Maximalvorgaben erhöhen. Dadurch wird die Landtechnik in der Regel immer größer, breiter und schwerer und verliert gleichzeitig an Wendigkeit. Obwohl sich die Aussagen der Ämter durchaus unterscheiden, konnte keine signifikante Regionalisierung festgestellt werden.

Tabelle 1: Zusammenfassung der Befragungsergebnisse der Staatlichen Ämter für Landwirtschaft

| | <i>Verbindungswege</i> | <i>Haupterschließungswege</i> | <i>Wirtschaftswege</i> |
|--|--|---------------------------------------|---|
| <i>bevorzugte Bauweise(n)</i> | Asphalt, Beton | Asphalt, Beton, Pflaster | Spurbahnen aus Asphalt, Beton oder Pflaster |
| <i>erforderliche Wegbreiten (Durchschnittswerte)</i> | 4,7 bis 4,9 m nach Ausschluss von Ausreißern 4,2 m | 4,0 m | 3,5 m |
| <i>Frostsicherheit</i> | immer erforderlich | bei ganzjähriger Nutzung erforderlich | bei ganzjähriger Nutzung erforderlich |
| <i>maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit</i> | 50 km/h | | |
| <i>maximal zulässiges Gesamtgewicht</i> | 40 t | | |
| <i>Sonstige Anforderungen</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Orientierung an der landwirtschaftlichen Großtechnik (2 Nennungen) • Schaffung ausreichend vieler Ausweichstellen (2 Nennungen) • Weg nur einseitig bepflanzen (2 Nennungen) • Tragfähigkeit beachten (2 Nennungen) • Kurven ausreichend aufweiten (1 Nennung) | | |

Zu den *Anforderungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege* an den ländlichen Wegebau äußerten sich in Beantwortung entsprechender Anfragen das Sächsische Landesamt für Umwelt und Geologie (LfUG) und die Umweltfachbereiche der Regierungspräsidien (RP) Dresden, Leipzig und Chemnitz. Die wesentlichsten Aussagen wurden in Tabelle 2 zusammengefasst.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Stellungnahmen der Umweltfachbehörden

| | <i>LfUG</i> | <i>Umweltfachbereich des Regierungspräsidiums</i> | | |
|---------------------------------|--|--|-----------------------------|---|
| | | <i>Dresden</i> | <i>Leipzig</i> | <i>Chemnitz</i> |
| <i>Geeignete Bauweise(n)</i> | Unbefestigte, naturnahe Bauweisen (Grünweg / Einfachbefestigung) wenn unbedingt erforderlich, nur gering befestigt | Immer die Ausbauart wählen, die die bezweckte Funktion erfüllt und mit den geringsten Beeinträchtigungen für die Natur verbunden ist Gebot der Eingriffsminimierung | <i>Verbindungswege</i> | |
| | | | Schotterdecke | max. Spurbahn aus Verbundpflaster |
| | | | <i>Hauptwirtschaftswege</i> | |
| | | | Einfachbefestigung | max. Spurbahn aus Verbundpflaster |
| | | | <i>Wirtschaftswege</i> | |
| | | | Grünweg / Erdweg | Grünweg, Einfachbefestigung, Schotter |
| <i>Erforderliche Wegbreiten</i> | Spurbreite | So schmal wie möglich | So schmal wie möglich | Minimal, aber der absehbaren Entwicklung der Landtechnik Rechnung tragend bevorzugt einspurig, bei Bedarf mit Ausweichstellen |
| <i>Sonstige Anforderungen</i> | Naturnahe Wege zur Biotopvernetzung Unterbau / Bankette nur aus orts- bzw. standorttypischen Gesteinsarten Ausreichend Raum für Wegsäume / Begleitpflanzungen Gehölzpflanzungen aus standortheimischen Arten / Sorten | Schutzziele geschützter Gebiete und Biotope sind zu beachten Neubautrassen von ökologisch wertvollen Bereichen abrücken Bei Wegeausbau Reduzierung des Versiegelungsgrades anstreben Erholungseignung | Eingriffsminimierung | Klassifizierung der Wege muss restriktiver erfolgen Kein Wegebau in den Bauweisen Asphalt, Asphaltspurbahn, Beton und Betonplatten Orientierung auf Mehrfachnutzung Begrünung sollte Standard werden |

Der Sächsische Städte- und Gemeindetag teilte auf eine Anfrage zu den **Anforderungen der Städte und Gemeinden** an den ländlichen Wegebau mit, dass ihm derzeit keine repräsentativen Erkenntnisse zur Thematik vorliegen und er deshalb keine Stellungnahme abgeben kann.

Der Stellungnahme des Landesforstpräsidiums zufolge sollte die Fahrbahnbreite ländlicher Wege aus **forstwirtschaftlicher Sicht** mindestens 3,5 m, die Kronenbreite 4,5 bis 5,0 m betragen. Der Oberbau der Wege sollte so dimensioniert sein, dass eine Nutzung durch Fahrzeugkombinationen mit 4 und mehr Achsen (Gesamtgewicht 40 t; Achslast je Einzelachse 11,5 t) wenigstens zeitweise möglich ist. Ein frostsicherer Ausbau ist wünschenswert, bei Einsatz von Bindemitteln im Oberbau muss er erfolgen. Der Einsatz bituminöser oder hydraulischer Bindemittel im ländlichen Wegebau ist aus forstwirtschaftlicher Sicht nur in Ausnahmefällen, z. B. im Bereich von Steigungen nötig. Die Befestigung von Steilstücken forstwirtschaftlicher Wege erfolgt gemäß eines Erlasses des SMUL vom 27.09.2002 (Az.:74-8644.21) seit einigen Jahren durch Aufbringen einer Makadamdecke.

Bewertung ländlicher Wege durch Nutzer, Vorhabens- und Baulastträger

Den Ergebnissen der Bewertung ländlicher Wege durch Bewirtschafter, Gemeinden und Teilnehmergeinschaften ist deutlich zu entnehmen, dass sich der Wegebau vorrangig an den Bewirtschaftungsweisen und somit an der Entwicklung der Landtechnik orientieren sollte. Viele der Mängel, die während der Begutachtung ländlicher Wege durch die Teilnehmergeinschaften auch bereits an neueren Wegen festgestellt wurden, sind auf zu geringe Wegbreiten zurückzuführen. Nach ihren Anforderungen an den ländlichen Wegebau befragt, gaben die Bewirtschafter als erforderliche Wegbreite mehrheitlich 3,5 bis 4,0 m, die Gemeinden am häufigsten 3,5 m an.

Wege, die in Asphaltbauweise erstellt wurden, wiesen nach durchschnittlich fünf Jahren deutlich weniger Mängel auf, als etwa gleich alte Pflaster- und Schotterwege. An nur 13% der begutachteten Asphaltwege führten die Gemeinden bisher Unterhaltungsmaßnahmen durch. Insgesamt schätzten sie ein, dass sich 88% aller Wege dieser Bauweise in der Praxis bewährt haben. Es überrascht daher nicht, dass die Asphaltbauweise für die meisten Gemeinden die optimale Ausbauart für ländliche Wege ist.

Die Mehrzahl der Bewirtschafter bevorzugt auf Nachfrage ebenfalls die Asphaltbauweise. Im Gegensatz zu den Gemeinden sind die Bewirtschafter jedoch mit Asphaltwegen nicht nachweisbar zufriedener als mit Wegen anderer gebundener Bauweisen. Während Bewirtschafter mit Schotterwegen auffällig unzufrieden sind, wurden mehr als die Hälfte dieser Wege von den Gemeinden als praxistauglich bewertet. Aus diesen teilweise sich widersprechenden Beurteilungen kann gefolgert werden, dass eine universelle Vorzugsbauweise nicht existiert.

Einige Bewirtschafter fordern ländliche Wege – zumindest alle Hauptwirtschaftswege – frostsicher auszubauen. Von den 21 befragten Gemeinden hielt das nur die Gebirgsgemeinde Geising für erforderlich, was auf regionale Unterschiede bei den Anforderungen an den ländlichen Wegebau hinweist. Ein signifikanter Nachweis derartiger Ausdifferenzierungen war aufgrund der Inhomogenität der Stichprobe und dem zurückhaltenden Teilnahmeverhalten sowie der daraus resultierenden ungleichmäßigen Verteilung der Stichprobe zwischen den Interessengruppen nicht möglich. Letztgenannte Gründe schränken zugleich die Aussagekraft der dargestellten Bewertungs- und Befragungsergebnisse ein.

Bautechnische und wirtschaftliche Untersuchung ausgewählter ländlicher Wege

Mit der bautechnischen Begutachtung ausgewählter ländlicher Wege wurde im Ergebnis einer Leistungsvergabe der Öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für das Straßenbau-erhandwerk Herr Diplomingenieur Andreas Zieger beauftragt. Wie der Leistungsumfang vor-

sah, erstellte Herr Zieger neben einem zusammenfassenden Abschlussbericht für jeden der 10 Wege ein gesondertes Gutachten. Diese beinhalten eine ausführliche Vorstellung des jeweiligen Weges, weiterhin Zustandsbilder der Wegbefestigungen, Art und Ursachen von Mängeln und Schäden und deren Feststellung. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung diskutiert.

Im Rahmen allgemeiner ökonomischer Betrachtungen erhob Herr Zieger Preise für ausgewählte Wegbestandteile bei drei im Raum Chemnitz ansässigen Bauunternehmen und bildete daraus Mischpreise, die denen des Standardleistungsbuches für das Bauwesen³ ähneln. Die Preisangaben beruhen auf der Annahme, dass keine Erschließungskosten anfallen, der Ausbau für mittlere Beanspruchungen erfolgt und der Untergrund eine Tragfähigkeit von 45 MN / m² aufweist.

Mit Hilfe der bauteilspezifischen Erneuerungskosten, den prozentualen jährlichen Unterhaltungskosten der Ablösungsrichtlinien StraW 85⁴ für ländliche Wege nach ZTV LW und den Abmessungen der begutachteten Wege ermittelte Herr Zieger durchschnittliche Wiederherstellungs- und Unterhaltungskosten je laufender Meter. Die Ergebnisse wurden in Tabelle 3 zusammengestellt. Zusätzlich wurden die entsprechenden Kosten eines 3,5 m breiten Asphaltweges ermittelt und der Tabelle hinzugefügt.

Tabelle 3: Durchschnittliche Wiederherstellungs- u. Unterhaltungskosten der begutachteten Wege

| <i>Weg</i> | <i>Fahrbahnbreite (Mittel) / Bauweise</i> | <i>Wiederherstellungskosten €/ lfd. m</i> | <i>Unterhaltungskosten €/ lfd. m</i> |
|---------------------|---|---|--|
| Weg 1 - Naundorf | 3,0 m / Pflasterspur | 87,26 | 0,87 |
| Weg 2 - Drebach | 3,0 m / Schotter | 66,19 | 3,31 |
| Weg 3 - Callenberg | 3,0 m / Pflasterspur | 87,26 | 0,87 |
| Weg 4 - Marienberg | 3,0 m / Pflaster | 108,01 | 1,08 |
| Weg 5 - Nieschütz | 3,0 m / HGTD | 70,57 | 1,41 |
| Weg 6 - Liebenau | 3,5 m / U70K (Makadam) | 80,43 | 1,60 |
| Weg 7 - Tetta | 3,0 m / Betonplattenspur | 79,51 | 0,80 |
| Weg 8 - Grumbach | 2,5 m / Betonplattenspur | 64,06 | 0,64 |
| Weg 9 - Wildenhain | 3,0 m / Asphaltspur | 73,32 | 1,47 |
| Weg 10 - Benndorf | 3,5 m / Asphaltspur | 84,55 | 1,69 |
| Asphaltweg (fiktiv) | 3,5 m / Asphalt | 104,22 | 2,08 |

In Anbetracht der momentanen Entwicklungen der Landtechnik berücksichtigte Herr Zieger für seine Schlussfolgerungen nur Wege mit einer Breite von 3,5 m. Von diesen erweist sich der Weg mit der Makadamdecke als der günstigste, obwohl er vergleichsweise hohe Unterhaltungskosten aufweist. Gegen diese Bauweise spricht, dass aufgrund fehlender Langzeitstudien keine Aussage über die Haltbarkeit und Praxistauglichkeit getroffen werden kann.

Herr Zieger empfiehlt deshalb Spurwege mit glatter Oberfläche (Asphalt, Verbundpflaster), Spurbreiten von jeweils 1,2 m und einem Mittelstreifen von 1,1 m (3,5 m Fahrbahngesamt-

³ Standardleistungsbuch für das Bauwesen 615/2000

⁴ Bundesministerium für Verkehr: Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken, Straßen, Wege und andere Ingenieurbauwerke - Ablösungsrichtlinien; Verkehrsblatt-Verlag Dokument Nr. B 6306 – Vers. 09/93, Stand 1988

breite). Im Bereich von Feld- / Grundstückszufahrten müssen die Wege vollständig befestigt werden. Trotz des Nachteils, dass sich in den Zwischenstreifen bei Absenkungen Pfützen bilden, die zur Aufweichung der Tragschicht führen können, erfüllen Spurwege die Anforderungen vieler Nutzer und Interessenten am ländlichen Wegebau. Neben dem ökologischen Aspekt, dass Spurwege den Boden in geringerem Ausmaß versiegeln, spricht auch die ökonomische Betrachtung für Spurwege. Die (Wieder)herstellungs- und Unterhaltungskosten sowohl eines Asphalt- als auch eines Pflasterspurweges betragen nach Herrn Ziegers Berechnungen jeweils nur 81% der Kosten gleich breiter Wege mit vollständigen Oberflächenbefestigungen dieser Bauweisen.

4 Schlussfolgerungen / Empfehlungen

Anwendbarkeit der RLW 99 auf die Bewirtschaftungsverhältnisse im Freistaat Sachsen

Die sächsische Bewirtschaftungsstruktur beruht vorrangig auf Pachtverhältnissen, die die Beibehaltung der historisch gewachsenen, vom Grundeigentum weitgehend unabhängigen Bewirtschaftungseinheiten ermöglichen. Fast drei Viertel (72%) der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Freistaates Sachsen ist in Bewirtschaftungseinheiten (Schläge) von mindestens 10 ha Fläche gegliedert,⁵ auf denen Landtechnik eingesetzt wird, die hinsichtlich Breite, Achslast und zulässigem Gesamtgewicht immer häufiger die gesetzlichen Vorgaben ausschöpft. Die sächsischen Bewirtschaftungsstrukturen erfordern daher ein hochgradig belastbares, dafür aber weniger dichtes ländliches Wegenetz.

Die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99) beschreiben grundlegende Standards für die Gestaltung von Wegenetzen und die Befestigung ländlicher Wege. Unberücksichtigt bleiben jedoch regionale Besonderheiten und wirtschaftliche Einzelinteressen. Um besonderen Erfordernissen, wie sie sich zum Beispiel aus der sächsischen Agrarstruktur ergeben, Rechnung zu tragen, wurden im Jahr 2003 von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung (Arge Landentwicklung) „Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“ entwickelt und herausgegeben.⁶ Von besonderem Interesse sind die gegenüber der RLW 99 erweiterten Fahrbahnbreiten. Es wird daher Folgendes empfohlen:

Die „Richtlinien für den Ländlichen Wegebau“ (RLW 99) stellen eine gute fachliche Basis für die Planung ländlicher Wege und Wegenetze dar. Die besonderen sächsischen Bewirtschaftungsverhältnisse erfordern jedoch die Erweiterung der Vorgaben der RLW 99 entsprechend den „Ergänzenden Grundsätzen für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“ der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung (Arge Landentwicklung).

Erforderliche Wegebreiten

In den „Ergänzenden Grundsätzen für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“ wird zu erforderlichen Wegebreiten folgende Aussage getroffen: „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.“⁶ Im Rahmen der Studie erfolgte bei 24 sächsischen Landwirtschaftsbetrieben eine Erhebung der eingesetzten Landtechnik. Wie sich zeigte, reichen die Gesamtbreiten der Maschinen häufig an drei Meter heran bzw. überschreiten diesen Wert. Zur Vermeidung von Beschädigungen der Fahrbahn-

⁵ Landesamt für Umwelt und Geologie / Sächsische Landesanstalt für Landwirtschaft: Ergebnisse aus dem Forschungs- und Entwicklungsprojekt „Kriterienkatalog zur Gestaltung von Ackerschlägen im Agrarraum“

⁶ Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung (2003): Ergänzende Grundsätzen für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege

ränder und zur Gewährleistung der Variation der Fahrspur wird in Ansehung der Befragungsergebnisse empfohlen:

Einstreifige Verbindungswege sind grundsätzlich mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m auszustatten. Wirtschaftswege sollten dann eine Fahrbahnbreite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Die regelmäßige Nutzung, die bereits gegeben ist, wenn sie jahreszeitlich beschränkt und sehr häufig erfolgt, ist vom Maßnahmeträger in geeigneter Form nachzuweisen. Entgegenstehende bzw. einschränkende Regelungen sind aufzuheben.

Sachliche Gründe für über das Maß von 3,5 m hinausgehende Wegbreiten konnten nicht ermittelt werden. Abgesehen von entgegenstehenden ökologischen und ökonomischen Aspekten ginge der aus einem breiteren Wegeausbau resultierende Flächenverlust in erster Linie zu Lasten der Bewirtschafter.

Erforderliche Qualität des Wegeausbaus (Bauweisen und Frostsicherheit)

In Auswertung der durchgeführten Recherchen, eingeholten Stellungnahmen und der Bewertungen ländlicher Wege verschiedener Bauweisen durch Bewirtschafter, Gemeinden und Teilnehmergeinschaften werden folgende grundlegende Aussagen getroffen:

Weder eine universell einsetzbare noch eine besonders zu bevorzugende Bauweise für ländliche Wege konnte signifikant nachgewiesen werden. Die Auswahl der jeweils optimalen Bauweise muss immer im Ergebnis einer Einzelfallbetrachtung erfolgen, die alle relevanten Aspekte hinreichend würdigt und berücksichtigt. Sicherergestellt sollte werden, dass nachweislich bewährten Sonderbauweisen die Förderfähigkeit nicht allein deshalb abgesprochen wird, weil sie nicht in der RLW 99 aufgeführt sind. Darüber hinaus wird die Erweiterung der RLW 99 um nachweislich bewährte Wegebauweisen empfohlen.

Bemerkenswert viele Argumente sprechen für Bauweisen mit gebundenen und glatten Oberflächen wie Asphalt, Ortbeton und Verbundpflaster. Auf die Befestigung nachrangiger Erschließungswege sollte aus ökologischen und ökonomischen Gründen sowie zugunsten eines nachhaltigeren Ausbaus von Verbindungs- und Haupterschließungswegen verzichtet werden.

Einen tragbaren Kompromiss bezüglich der Anforderungen vieler Nutzer- und Interessenten an den ländlichen Wegebau stellen Spurwege mit glatten Oberflächen (Asphalt, Verbundpflaster) dar. Unter Berücksichtigung der empfohlenen Fahrbahnbreite von 3,5 m sollten sie Spurbreiten von jeweils 1,2 m und einem Mittelstreifen von 1,1 m aufweisen. Im Bereich von Steigungen, Kurven, Feld- und Grundstückszufahrten müssten diese Wege jedoch vollständig befestigt werden.

Die Notwendigkeit, ländliche Wege frostsicher auszubauen, konnte in Auswertung der Erhebungen nicht nachgewiesen werden. Ein nachhaltiger Wegeausbau, der sich grundsätzlich auf Verbindungs- und Haupterschließungswege beschränken sollte, gebietet jedoch neben gebundenen Bauweisen mit glatten Oberflächen einen frostsicheren Aufbau der Wegekörper. Zugunsten dieser Wegearten sollte auf die Befestigung bzw. den Ausbau nachrangiger Erschließungswege vollständig verzichtet werden. Grundsätzlich frostsicher müssen ländliche Wege jedoch dann sein, wenn die Mitbenutzung durch Gewerbetreibende (z.B. aus Erschließungsgründen) erforderlich ist bzw. wenn sie nicht konsequent ausgeschlossen werden kann.

Erforderlicher Ausbaugrad der Wegenetze zur Sicherstellung der wertgleichen Abfindung

Das Flurbereinigungsgesetz (konkret § 44 Abs. 1 FlurbG) sichert den Teilnehmern (Grundstückseigentümer und Inhaber grundstücksgleicher Rechte) an Flurbereinigungsverfahren einen Rechtsanspruch auf eine mindestens gleichwertige Abfindung für ihren eingebrachten

Grundbesitz zu.⁷ Gemäß § 47 Abs. 1 FlurbG ist der für die gemeinschaftlichen und öffentlichen Anlagen erforderliche Grund und Boden von den Teilnehmern im Verhältnis des Wertes ihrer alten Grundstücke zum Wert aller Grundstücke des Flurbereinigungsgebietes aufzubringen. Dies geschieht durch einen Abzug von der Einlage jedes abzugspflichtigen Teilnehmers. Weiterhin werden die Teilnehmer i.d.R. zu Beiträgen gemäß § 19 Abs. 1 FlurbG für die Anteilfinanzierung der gemeinschaftlichen Anlagen herangezogen. Um trotz der zu tragenden Landabzüge und Beiträge die Wertgleichheit der Abfindung sicher zu stellen, gewährt § 44 Abs. 3 FlurbG den Teilnehmern einen Rechtsanspruch auf Erschließung durch Wege, die eine ortsübliche Benutzung ermöglichen.⁸ Zu Inhalt und Umfang des Erschließungsauftrages äußerte sich das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 09.07.1964 –I CB 43.64 wie folgt:

„In welchem Ausmaß und wie die Wege im Flurbereinigungsgebiet auszubauen sind, hängt von den Umständen im Verfahrensgebiet ab. Dass nicht alle Wege in gleicher Weise ausgebaut und befestigt zu werden brauchen, ergibt sich aus der Natur der Sache. Der maßgebliche Gesichtspunkt ist die Beanspruchung des Weges. Hauptwirtschaftswege müssen regelmäßig so befestigt werden, dass sie mit den in der Gemeinde üblichen Maschinen und Fahrzeugen ohne Schwierigkeiten befahren werden können. Andererseits bedarf es keiner eingehenden Begründung, dass Nebenwege und Anwandwege, die nicht in besonderer Weise beansprucht werden, auch nicht ausgebaut zu werden brauchen und als Graswege liegen bleiben können.“⁹

In einem Urteil vom 25.11.1970 -IV C 80.66 bestätigte das Bundesverwaltungsgericht seine Auffassung aus dem Jahre 1964, indem es ausführte, dass die Wegeführung und der Wegebau so beschaffen sein müssen, dass die Bewirtschaftung der Grundstücke ohne besondere Schwierigkeiten möglich ist. Gleichzeitig stellte der Flurbereinigungssenat klar, dass das Gesetz keinen Anspruch auf einen bestimmten Grad der Zugänglichmachung oder der qualitativen Beschaffenheit eines Weges gewährt. Ein Teilnehmer kann demnach nicht verlangen, dass die seine Abfindungsgrundstücke erschließenden Wege mit einer festen Decke versehen werden, wenn die Bewirtschaftung des Grundstücks unabhängig davon auch ohne besondere Schwierigkeit möglich ist.¹⁰

Im Ergebnis einer „Grundsatzuntersuchung zum ländlichen Wegebau in Sachsen-Anhalt“¹¹ aus dem Jahr 1996 wurden auf Grundlage der ermittelten Bewirtschaftungsverhältnisse (Pacht und Pflugtausch), der Eigentumsstruktur (Flurstückssituation), der Maschinenausstattung der landwirtschaftlichen Betriebe und der zukünftigen Entwicklung der Landtechnik Empfehlungen zur Schlag- und Wegenetzgestaltung abgeleitet.

Da die Gewährleistung der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen durch Wege eine wesentliche Voraussetzung zur Erlangung der Verkehrsfähigkeit dieser Flurstücke am Bodenmarkt ist, wurde folgender Vorschlag zur Wegenetzdichte unterbreitet: „Mindestens muss eine katastermäßige Erreichbarkeit aller Flurstücke gewährleistet werden, auch wenn zunächst nicht jeder Weg in der Örtlichkeit wiederhergestellt zu werden braucht.“ Da der Freistaat Sachsen eine nahezu vergleichbare Agrarstruktur wie Sachsen-Anhalt aufweist, lassen sich

⁷ SEEHUSEN / SCHWEDE: Kommentar zum Flurbereinigungsgesetz; Münster, 1997, § 44 RdNr. 1

⁸ SEEHUSEN / SCHWEDE: Kommentar zum Flurbereinigungsgesetz; Münster, 1997, § 44 RdNr. 60

⁹ Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 09.07.1964 -I CB 43.64= Buchholz BVerwG 424.01 § 44 FlurbG Nr. 16 = RdL 1964 S. 328 = IK 1964 S. 290

¹⁰ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 25.11.1970 -IV C 80.66= Buchholz BVerwG 424.01 § 19 FlurbG Nr. 6 § 37 FlurbG Nr. 6 = RdL 1971 S. 97

¹¹ Ministerium für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt: Grundsatzuntersuchungen zum ländlichen Wegebau in Sachsen-Anhalt; bearbeitet von der Landgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH, 1996

die Ergebnisse der sachsen-anhaltinischen Studie weitestgehend auf Sachsen übertragen. Es wird daher folgende Empfehlung gegeben:

Ökologische und ökonomische Gründe sprechen dagegen, die Dichte und Gestaltung der sächsischen Wegenetze an den wesentlich feingliedrigeren Eigentumsstrukturen auszurichten. Durch geeignete Maßnahmen sollte vermieden werden, das für die Bewirtschaftung ausreichende Wegenetz zu verdichten. Da jedoch die Erschließungssituation landwirtschaftlich genutzter Grundstücke eine wesentliche Voraussetzung zur Erlangung der Verkehrsfähigkeit am Grundstücks- und Pachtmarkt ist, muss im Rahmen der Neuzuteilung zumindest eine katastermäßige Erreichbarkeit aller Flurstücke von öffentlichen Grundstücken aus gewährleistet werden.

Sonstige Empfehlungen

Im Interesse eines sachgerechten Einsatzes öffentlicher Mittel ist es unerlässlich, die regelmäßige Unterhaltung ländlicher Wege sicherzustellen. Wie die durchgeführten Erhebungen zeigten, besteht in diesem Bereich dringender Handlungsbedarf. Künftige Untersuchungen sollten sich dieser Thematik widmen und klären, inwieweit die Baulastträger (i.d.R. die Gemeinden) unterstützt bzw. entlastet werden können.

Die sächsische Landwirtschaft ist durch weitgehend auseinander fallende Eigentums- und Bewirtschaftungsstrukturen gekennzeichnet. Die Bewirtschafter sind unbestritten die bedeutendste Nutzergruppe ländlicher Wege, die zugleich hohe Anforderungen an den Wegebau stellt. Die Finanzierung des ländlichen Wegebau erfolgt in Ländlichen Neuordnungsverfahren nach dem FlurbG durch Fördermittel und Beiträge der Grundeigentümer. Eine finanzielle Beteiligung der Bewirtschafter erfolgt nach der derzeitigen Rechtslage ausschließlich auf freiwilliger Basis. Die pflichtige Kostenbeteiligung der Bewirtschafter am Ausbau und der Unterhaltung ländlicher Wege ist perspektivisch unvermeidbar und könnte die Bewirtschafter außerdem zu einer besonders sorgsam und sachgerechten Wegenutzung veranlassen.