

Miteinander auf Feld- und Waldwegen

Für ein verträgliches Miteinander in unserer Gesellschaft ist der oberste Grundsatz die gegenseitige Rücksichtnahme. Sie ist eine gesellschaftliche Selbstverständlichkeit in allen Bereichen. Speziell für die Teilnahme am Verkehr ist das ganz konkret im wichtigsten Paragraphen der Straßenverkehrsordnung festgehalten: dem Paragraphen 1. Dies ist im übertragenen Sinne für ein Miteinander auf Feld- und Waldwegen anzuwenden.



Solche Piktogramme finden sich an zahlreichen Stellen der Wehrheimer Gemarkung. Sie sind eine neutral gehaltene Aufforderung der Rücksichtnahme und somit eine hervorragende Erinnerung an ein Miteinander auf Feldwegen.

Nutzergruppen mit Vorrang

Verschiedene Nutzergruppen nutzen Feld- und Waldwege unterschiedlich. Dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr wird dabei Vorrang eingeräumt. Ein solcher Vorrang bedeutet zum Beispiel, dass von anderen Nutzern die sich bietenden und zumutbaren Ausweichmöglichkeiten genutzt werden sollen, um ggf. land- und forstwirtschaftlichem Verkehr passieren zu lassen. Es bedeutet nicht, dass nicht bevorrechtigte Nutzer unzumutbare Ausweichmanöver - bezogen auf deren jeweilige Möglichkeiten - durchführen müssen.

Nutzergruppen ohne Vorrang

Anderen Nutzergruppen, vor allem zu nennen sind Reiter, Radfahrer, Kutschfahrer, Wanderer, Spaziergänger und Hundebesitzer, usw. teilen sich Feld- und Waldwege gleichberechtigt. Diese Nutzungsarten sind grundsätzlich durch Bundes- und Landesgesetze geregelt und meist ausdrücklich erlaubt. Einschränkungen kann es durch weitere Akteure geben, etwa durch Regeln in einem Naturpark, was auf weite Teile des Hochtaunuskreises zutrifft. Dies können zum Beispiel Wegnutzungsverbote in Kernzonen des Naturparks oder auch generelle Anleinplichten für Hundehalter sein. Der Hochtaunuskreis hat außerdem den Flyer „Die wichtigsten Regeln im Feld- und Flur-Knigge“ herausgebracht.

Freizeitorientierte Nutzergruppen

Die freizeitorientierten Nutzergruppen sollten sich selbst entsprechend ihrer Handlungsmöglichkeiten bewusst verhalten, aber auch die jeweiligen Besonderheiten der anderen Gruppen möglichst genau kennen und jeweils angemessen reagieren. So leiten Reiter vergleichsweise kräftige Fluchttiere, die durch überraschende Reaktionen anderen durchaus gefährlich werden können. Fahrräder sind als einspurige Fahrzeuge grundsätzlich instabiler, fahren höhere Geschwindigkeiten -insbesondere als Pedelecs auch bergauf - und können sich auch nicht plötzlich zur Seite bewegen. Wanderer und Spaziergänger sind häufig nicht alleine unterwegs, wollen neben der Landschaft auch das Miteinander genießen, nutzen oft die gesamte Wegbreite im langsamen Tempo und sind in Gruppen beim Ausweichen eher langsam und können sich als Gruppe nur schwer beim Ausweichen koordinieren. Hundebesitzer möchten ihren Tieren Bewegungsmöglichkeiten ohne oder mit langen Leinen bieten, die sie in bebauten Bereichen nicht haben - was sie deshalb nicht von der Pflicht entbindet, ihre Hunde jederzeit im Griff zu haben.

Die Vielfalt zeigt: Dies kann kein Paragraph genau genug regeln, es ist vielmehr der gesunde Menschenverstand gefragt.

Alltags- und sportorientierte Nutzergruppen

Beim Radverkehr kommt eine Besonderheit hinzu. Viele politische Entscheider stellen sich Radfahren lediglich als Freizeitbeschäftigung in gemächlichem Tempo vor. Zum einen nimmt der Anteil von Pedelecs stetig zu, die bis zu 25 km/h auch bergauf erreichen können. Es gibt zum anderen einen großen Anteil an Alltagsradfahrern oder Radsportlern, die eher Geschwindigkeiten des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs erreichen und diese auch beibehalten möchten. In der Verkehrspolitik spielt die weit verbreitete Auffassung mit herein, dass Alltagsradfahrer auch die Freizeitwege nutzen sollen und entsprechend wenig an den klassifizierten Straßen für Radfahrer getan wird. De facto ist das eine Verdrängung von der Straße auf Feld- und Waldwege, die der Intension des Gesetzgebers entgegengerichtet ist. Es manifestiert sich zum Beispiel durch eine Fahrradwegweisung, die in der Regel nur auf die Belange des Freizeitverkehrs ausgelegt ist. Alltagsradfahrer weichen also aus, wobei der abweichende Nutzungsanspruch definitionsgemäß bestehen bleibt. Diese anders gearteten Nutzungsansprüche von Alltagsradfahrern auf Feld- und Waldwegen stellen einen wesentlichen Unterschied zu den freizeitorientierten Nutzergruppen dar. Dies spricht für klare, flächenhafte Angebote für den Radverkehr auf klassifizierten Straßen bzw. begleitende Radwege und auch einer entsprechenden Fahrradwegweisung.

Einige Besonderheiten bei Radfahrern

Eine sinnvolle Fahrradnutzung führt zu Besonderheiten, die zu kennen für andere Nutzer hilfreich ist, um Verständnis zu wecken und beim Miteinander auf Wegen angemessen reagieren zu können. Auf einige wichtigen Aspekte gehen wir hier etwas genauer ein.

- **Höheres Geschwindigkeitsniveau**

Die gefahrenen Geschwindigkeiten von Radfahrern bewegen sich abweichend von allen anderen Nutzungsarten eher auf dem Niveau des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs. Freizeitradverkehr bedeutet nicht, dass Schrittempo gefahren wird. Pedelecs erreichen mühelos 25 km/h - auch bergauf.

- **Einfluss wechselnder Wegqualitäten**

Die Wegoberflächen wechseln häufig, oft unvermittelt und punktuell, manchmal auch nur einseitig. Physikalisch bedingt sind dadurch Brems- und Ausweichmanöver unter Umständen nur eingeschränkt möglich. Ein Rechtsfahrgebot auf Feld- und Waldwegen gibt es in dieser Form nicht – auch links darf gefahren werden.

- **Vermeidung von Bremsvorgängen**

Radfahrer müssen sich anstrengen, um nach Bremsmanövern wieder die ursprüngliche Geschwindigkeit zu erreichen. Deshalb neigen Radfahrer dazu, einmal erreichte Geschwindigkeiten beibehalten zu wollen. Das gilt übrigens auch für Pedelecs, da durch häufige Beschleunigungen die Reichweite erheblich reduziert wird. Die technische Rückgewinnung von Energie bei Bremsvorgängen fängt dies bei Pedelecs nicht ab – dies wirkt effektiv nur bei längeren Bergabfahrten.

- **Akustische Wahrnehmung**

Fahrräder sind leise. Auch Fahrradklingeln sind und sollen keine lärmenden Einrichtungen sein. Auf Klingeltöne sollte deshalb aufmerksam geachtet werden.

- **Platzbedarf**

Radfahrer benötigen mehr Platz als Spaziergänger und können oft nicht beliebig an die Seite ausweichen, ohne die Sturzgefahr zu erhöhen. Geschwindigkeitsreduzierungen ändern daran nichts, sie erhöhen eher den Platzbedarf. Radfahrer benötigen den Platz also auf den gut befestigten Wegteilen bzw. im mittleren Wegbereich, nicht an den Wegrändern oder Wegteilen mit schlechteren Oberflächen.

Verweise

- **Straßenverkehrsordnung (StVO)**

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz

https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html

- **Regeln für Radfahrer**

ADFC (Bundesverband)

- Verkehrsrecht für Radfahrer
- Das verkehrssichere Fahrrad
- Bußgeldkatalog für Radfahrer

- Rennrad und Radwegebenutzungspflicht
<http://www.adfc.de/verkehr--recht/recht/regeln-fuer-radfahrer/regeln-fuer-radfahrer>
- **StVO & Co**
ADFC (Bundesverband)
<http://www.adfc.de/verkehr--recht/recht/stvo--co/uebersicht-stvo-und-co>
- **Traktor trifft Fahrrad - ADFC gibt Tipps zum Radfahren auf Wirtschaftswegen**
Pressemitteilung vom 8. Oktober 2010, ADFC (Bundesverband)
<http://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/archiv-2-halbjahr-2010/traktor-trifft-fahrrad---adfc-gibt-tipps-zum-radfahren-auf-wirtschaftswegen>