Prof. Dipl. Ing. Oliver Hall

Hochschule Ostwestfalen Lippe, Emilienstraße 45, 32756 Detmold, oliver.hall@hs-owl.de,
ASTOC GmbH & Co. KG, Maria- Hilfstraße 15, 50677 Köln, o.hall@astoc.de ,

An den

Landtag Nordrhein Westfalen
Ausschuss für Kommunalpolitik
Per mail an anhoerung@landtag.nrw.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/2058

A11, A02

Stellungnahme zur Schriftlichen Anhörung des Ausschusses für Kommunalpolitik A 11 des Landtags NRW am 19. September 2014 Drucksache 16/5964, "Perspektiven für den kommunalen Wirtschaftswegebau schaffen!" , Antrag der Fraktion der CDU, der Fraktion der FDP und des Abg. Stein (fraktionslos),

den 03.09.2014

Sehr geehrte Damen und Herren Landtagsabgeordnete,

Die Aufforderung an die Landesregierung angesichts der angespannten Finanzlage der Kommunen ein Konzept für den kommunalen Wegebau zu entwickeln, das den Bedarf und die Finanzierbarkeit des kommunalen Wegebaus in Einklang bringen soll, möchte ich mit folgender Stellungnahme unterstützen und bekräftigen. Ich bin einerseits durch Forschungs- und Lehrtätigkeit an der Hochschule OWL mit Entwicklungen in „Ländlichen Räumen“ beschäftigt und habe andererseits als Inhaber des Architektur und Stadtplanungsbüros ASTOC GmbH & Co./ Köln (in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsbüro R+T/ Darmstadt) das „Strategische Straßen und Wirtschaftswegekonzept Kreis Höxter“ begleitet, das im Folgenden noch genannt wird.

Das eingeforderte Konzept zum Wegebau ist aus den bereits im Antrag dargestellten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, und funktionalen Veränderungen in den ländlichen Räumen dringend erforderlich. Einzelne Kommunen und Städte haben sich den neuen Herausforderungen gestellt und für das jeweilige Gemeindegebiet bereits Wegekonzepte entwickelt (Bspl. Olfen, Lüdinghausen). Die Nachteile einer Vorgehensweise von Gemeinde zu Gemeinde liegen auf der Hand: die separierten Konzepte enden an

der Gemeindegrenze, die regionale Vernetzung von Straßen und Wegen bleibt außer Betracht, für die Konzepte werden jedes Mal eigene Vorgehensweisen neu entwickelt, d.h. das landesweit existente und drängende Problem verfallender Wege wird quasi wie ein Flickenteppich behandelt.

Die Forderung des Landtages sollte daher als ein **landesweites Konzept** verstanden werden, das eben nicht auf Gemeindeebene entwickelt wird, sondern auf übergeordneter Ebene und im Gesamtzusammenhang. Ziel muss einerseits die deutliche Reduktion der unterhaltspflichtigen Wege sein und andererseits die Verbesserung der finanziellen Ausstattung damit das dann verbleibende Kernwegenetz den heutigen gesteigerten Ansprüchen genügen kann.

Die vorgeschlagene Bündelung in einem landesweiten Konzept begründet sich aus den Erfahrungen des bereits im Jahr 2008 durchgeführten Projektes **„Strategisches Straßen und Wirtschaftswegekonzept Kreis Höxter“** das auf Kreisebene initiiert wurde mit 10 beteiligten Städten und Gemeinden. Das Projekt hat vorbildhaft gezeigt, dass es möglich ist über die Grenzen einzelner Baulastträger hinweg ein Konzept für den Wegebau zu entwickeln und in Form eines abgestimmten Strukturbilds auch zu beschließen.

Dabei steht der Kreis Höxter beispielhaft für Regionen die durch den voranschreitenden Strukturwandel in der Landwirtschaft geprägt sind. Neben den klassischen Landwirtschaftsformen werden verstärkt nachwachsende Rohstoffe (wie Raps, Grünschnitt) angebaut, die als sog. Biomasse in dezentralen Anlagen zu Strom, Wärme und Treibstoff umgewandelt werden. Es hat sich gezeigt, dass diese neue Form der Landbewirtschaftung aus betriebsökonomischen Gründen eine Vergrößerung der Bewirtschaftungseinheiten zur Folge hat. Damit gehen eine Vergrößerung der Traktoren- und Maschinengespanne und damit auch eine höhere Beanspruchung der Wirtschaftswege einher.
In den letzten Jahren zeigte sich zudem eine Reduzierung der Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe um jährlich 4 % bei gleichzeitiger Vergrößerung der Bewirtschafteten Flächen je Betrieb.
Daraus lässt sich ableiten, dass für die Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen zukünftig weniger Wege erforderlich sein werden, die Ansprüche an deren Qualität aber wesentlich steigen.

Mit dem durchgeführten Projekt im Kreis Höxter wurde erreicht, dass zukünftige Investitionen zielgerichtet zum Ausbau und zur Qualitätsverbesserung der langfristig wichtigen Wegeabschnitte verwendet werden können. Dazu war es notwendig, eine kreisweite Hierarchisierung des Straßen- und Wegenetzes zu erstellen, auf deren Basis dann Modifizierungen an den funktionalen und qualitativen Eigenschaften des Netzes (z. B. hinsichtlich Trägerschaft oder Unterhaltungsstandard) vorgeschlagen werden konnten. Durch die abschnittsweise Zuweisung bestimmter Kategorien wurde so ein Kernwegenetz ermittelt, das alle Straßen und Wege enthält, die für die nachhaltige Entwicklung des Kreisgebietes langfristig von Bedeutung sind. Die Analyse der einzelnen Straßen- und Wegeabschnitte setzte eine Betrachtung ihrer Funktion im Netzzusammenhang voraus, also auch **über die Gemeindegrenzen hinweg**.

Das Projekt gliederte sich in zwei Phasen. Im ersten Schritt wurde die Hierarchisierung auf der Grundlage des sog. Feldblockkataster bis zur Erstellung eines Vorkonzepts durchgeführt. Im zweiten Schritt wurde das Vorkonzept in einem Beteiligungsverfahren vor Ort rückgekoppelt. Kerninstrument der Beteiligungsphase waren die „Ortschafts-konferenzen“ mit sog. „Schlüsselpersonen“. Die Schlüsselpersonen (z.B. Ortsvorsteher, Ortslandwirte, Leiter Tiefbauämter, Vertreter aus dem Bereich

Tourismus) stimmten als ortskundige Multiplikatoren die Inhalte des Vorentwurfs zum Strategischen Straßen- und Wegekonzept im Vorfeld mit den Betroffenen vor Ort ab und vertraten diese in den einzelnen Ortschafts-konferenzen. In rund 70 Veranstaltungen wurden Prüfpläne des Vorentwurfs gemeinsam mit den Schlüsselpersonen durchgearbeitet. Ziel war die gemeinsame Prüfung und Erörterung der von den Planern vorgenommenen Einstufungen zu jedem Straßen- und Wegeabschnitt.

Als **Vorteil dieser Vorgehensweise** stellte sich heraus, dass auf eine Begehung jedes einzelnen Weges verzichtet werden konnte, da als Entscheidungskriterium „für“ oder „gegen“ Investitionen nicht der Zustand des Weges sondern seine zukünftige Bedeutung im Netzzusammenhang diente, die anhand von GIS-gestützten Plänen computergeneriert ermittelt wurde. Insofern wäre dieses digitale Verfahren auch **für größere Netze anwendbar**, also auch landesweit.

Nach Fertigstellung des abgestimmten Strukturbildes wurden Möglichkeiten eines generellen Umgangs mit den verschiedenen Wegekategorien untersucht und dargestellt. Beurteilungsgrundlage waren dabei die jeweils für eine Straßen- und Wegekategorie maßgebliche Funktion und das maßgebliche Verkehrsmittel. Hieraus wurden entsprechende Anforderungen an die einzelnen Straßen- und Wege-abschnitte abgeleitet. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der für alle Wegekategorien geeignete Maßnahmen für eine angemessene zukünftige Unterhaltung auflistet. Durch Anwendung des Maßnahmenkatalogs auf das Wegenetz wurden im Anschluss Handlungsempfehlungen getroffen. Gleichzeitig ließen sich mittels typischer Kennzahlen und Erfahrungswerte Aussagen zu Aufwendungen für Unterhalt und Wiederherstellung treffen.

Bei einer konsequenten Umsetzung des Konzeptes ergibt sich gegenüber dem bisherigen Netz ein Einsparpotenzial von fast 30% der insgesamt 2.300 km Wirtschaftswege, die nicht mehr unterhalten oder erneuert werden müssen aufgrund der untergeordneten Bedeutung. Die Städte im Kreis Höxter werden davor bewahrt, umfangreiche Geldsummen in die Wiederherstellung von früher oder später nicht mehr erforderlichen Wegeabschnitten zu stecken. Die ohnehin knappen Mittel werden nun entsprechend dem Konzept zielgerichtet in die langfristig wichtigen Abschnitte des Wegenetzes investiert.

Erläuterungen zu den einzelnen Arbeitsschritten des Projektes sind ausführlicher dokumentiert in zahlreichen Veröffentlichungen und auf der eigens eingerichteten webdomain www.wirtschaftswege.de

Fazit

Die Unterhaltung der Wirtschaftswege wird auch in Zukunft eine Aufgabe der kommunalen Baulastträger sein. Das Pilotprojekt in Höxter zeigte, dass sich der Unterhalt auf ein Kernwegenetz beschränken kann. Der Ansatz im Kreis Höxter mit der Festlegung der zu unterhaltenden Wegelänge innerhalb weniger Monate führte schneller zum Ziel im Vergleich zu Projekten auf Gemeinde-ebene .

Das landesweite Wege-Konzept muss darauf abzielen, den Kommunen die Möglichkeit zur Umsetzung (also zum „Wege-liegenlassen“ und zum Übertrag der Wegepflege an Dritte) möglichst zu vereinfachen,

wenn eine Abstimmung mit den Landwirten erzielt wurde (was in Höxter mit großer Mehrheit der Landwirte gelang).

Für ein landesweites Konzept müsste also gelten:

1. Jeder Wegeabschnitt kommt auf den Prüfstand unabhängig von seinem Zustand und wird definiert als erforderlich/ weniger wichtig/ überflüssig.
2. Die Landwirte vor Ort sprechen mit und helfen durch ihre Detailkenntnisse, die richtige Maschenweite des Wegenetzes beizubehalten.
3. Nur das unbedingt erforderliche Kernwegenetz wird von der öffentlichen Hand unterhalten. Ob die dafür erforderlichen Gelder von Bund, Land, Kreis, oder Kommune kommen ist zweitrangig.
4. Das nicht mehr erforderliche Netz (vermutlich fast 30% aller Wirtschaftswege wie in Höxter ermittelt) wird aufgegeben oder Dritten überlassen, ohne Verkehrssicherungspflichten zu verletzen.

Für ein landesweites Konzept sind außerdem die technisch- planerischen Voraussetzungen zu klären, da nach einer Hochrechnung rund 40.000 km Wirtschaftswege landesweit digital zu erfassen und zu bewerten wären, was nur mit Hilfe von Geoinformationssystemen leistbar wäre. Hierbei könnten aber die Erfahrungen aus dem Projekt in Höxter wertvolle Informationen liefern. Vor allem für gering besiedelte Landkreise ist eine gangbare Vorgehensweise durch das Pilotprojekt bereits gefunden.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dipl. Ing. Oliver Hall