

Entwurf für das ländliche Wegekonzept der Stadt Rhede (Stand: September 2019)

1. Veranlassung

Der Anteil an land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche an der Gesamtfläche des Rheder Stadtgebietes beträgt 86%. Die Gesamtlänge des ländlichen Wegenetzes umfasst 299 km inklusive der Privatwege mit einer Gesamtlänge von ca. 97 km. Diese privaten Wege stellen sich in der Örtlichkeit häufig als nicht befestigte Feldwege zwischen zwei bewirtschafteten Feldern dar. Oder es handelt sich um frühere aber zwischenzeitlich umgebrochene Wege, die bereits langjährig landwirtschaftlich bewirtschaftet werden. Insgesamt befinden sich somit ca. 70 % des ländlichen Wegenetzes in kommunaler Hand und damit auch in öffentlicher Unterhaltungspflicht.

Die Wege und Brückenbauwerke im Außenbereich sind erheblichen Beanspruchungen ausgesetzt. Hierzu zählen Witterungseinflüsse, aber vor allem der mittlerweile stark gestiegene Verkehr. Die zunehmende Verkehrsbelastung, insbesondere durch den landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr, beschleunigt den Ermüdungs- und Verschleißprozess der vorhandenen Bausubstanz. Das führt schlussendlich zur Zerstörung der baulichen Substanz, wenn nicht fortwährend und in ausreichendem Maße das Wegenetz unterhalten wird. Hier ist aus finanziellen Gründen in der Vergangenheit deutlich zu wenig – qualitativ und quantitativ – Unterhaltungsaufwand betrieben worden, so dass deutlich erkennbarer Unterhaltungs- und Investitionsstau die Folge sind.

Das heutige ländliche Wegenetz ist zum Großteil im Zuge der Flurbereinigung in den 60er und 70er Jahren entstanden. Der Straßenaufbau erfüllt nicht den heutigen Stand der Technik. Das heißt, die Aufbauten bestehen ganz oder teilweise aus vorhandenen Baumaterialien oder auch Bauschutt. Ebenfalls ist die Art und Weise der damaligen Herstellung nicht ausreichend dokumentiert worden und somit keine verlässliche Basis vorhanden. Meist wurde eine einlagige Asphalttrag- oder Deckschicht auf einen (nach heutiger Beanspruchung) nicht tragfähigen Oberbau aufgebracht. Das ist aktuell noch zum Großteil der Ausbaustandard.

Dieser Standard entspricht auch nicht mehr dem heutigen Nutzungsverhalten, das vor allem durch Multifunktionalität geprägt ist. So muss das ländliche Wegenetz heute mehrere parallel formulierte Nutzungsansprüche erfüllen. Zum einen dient es in erster Linie der Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen und wird von daher stark durch landwirtschaftliche Verkehre beansprucht. Hier hat sich in den vergangenen Jahren durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft auch ein neues Anforderungsprofil an das ländliche Wegenetz entwickelt. So sind die Nutzlasten der Fahrzeuge deutlich gestiegen und haben Achsbreiten enorm zugenommen. Dadurch werden Fragen nach neu zu definierenden Ausbaustandards (Ausbaubreiten, Straßenaufbau) aufgeworfen. Aber auch der stark zugenommene Freizeitverkehr insbesondere durch die touristische Entwicklung (Radwandern, Reiten) stellt neue Ansprüche an das ländliche Wegenetz. Hier sei auf die stark Fahrrad orientierten Zielgruppen hingewiesen, die im Verbund mit der Münsterland-Touristik eine immer größere Bedeutung gewonnen haben. Auch im Bereich Reittourismus (Reitwege) haben Weiterentwicklungen der touristischen Märkte neue Rahmenbedingungen für ein funktionierendes ländliches Wegenetz notwendig gemacht.

2. Zielsetzung

Damit städtische Finanzmittel für die Unterhaltung und Erneuerung von ländlichen Wegen sinnvoll dort eingesetzt werden können, wo sie die größte Wirkung und Nachhaltigkeit entfachen, ist eine strukturierte Vorgehensweise notwendig, die auf der Basis einer Zustandsbewertung des Bestandsnetzes ebenso aufsetzt wie auf die notwendige Kategorisierung (Funktionszuordnung) und Priorisierung.

Die Stadt Rhede möchte darüber hinaus öffentliche Fördermittel akquirieren, um notwendige Erneuerungsmaßnahmen im ländlichen Wegenetz finanziell tragen zu können. Dafür ist die Vorlage eines qualifizierten und den Fördergrundsätzen entsprechenden „ländlichen Wegekonzeptes“ notwendig, welches der Bezirksregierung Münster Ende August vorgelegt- und nach anschließender Prüfung anerkannt wurde.

Wie langfristig die notwendige Finanzierung von Wegebaumaßnahmen sichergestellt werden kann, ist nicht zuletzt auch eine politische Entscheidung, die noch zu treffen ist. Ob eine Grundsteuererhöhung oder eine Beitragserhebung nach KAG eine Option sein kann oder ob möglicherweise die Gründung eines Wegeverbandes nach dem Modell der Wasser- und Bodenverbände über eine Beitragsfinanzierung zielführender ist, muss in der Folge diskutiert und abgewogen werden.

Zunächst geht es aber darum, die Basis für eine solche Entscheidung zu schaffen. Am Ende der Erarbeitung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes steht eine Beschlussvorlage für den Bau- und Planungsausschuss der Stadt, aus der sich die Handlungsoptionen und die Gestaltung der Unterhaltung der Wege ableiten lassen.

Es ist wichtig, dass es sich um ein Konzept handelt, welches als Instrument für Rat und Verwaltung zur Verfügung steht, um im Weiteren eine bedarfsgerechte Maßnahmenplanung (Priorisierung der Baumaßnahmen) zu gewährleisten.

3. Bisheriger Erarbeitungsprozess / weitere Schritte

Bereits vor fünf Jahren wurde in Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Coesfeld, mit den Arbeiten zur Aufstellung eines „ländlichen Wegekonzeptes“ begonnen. Mit den landwirtschaftlichen Ortsverbänden wurden mehrere Abstimmungsgespräche geführt und auch die Kategorisierung und Funktionszuordnung wurde gemeinsam diskutiert. Im Wesentlichen konnte Übereinstimmung zwischen der Landwirtschaft und der Verwaltung erzielt werden, so dass noch offene Punkte (u.a. der Umgang mit heute noch im öffentlichen Eigentum befindliche Hofzufahrten oder auch die Frage, welche Wege künftig aus der kommunalen Unterhaltungspflicht entfallen können) in einem nächsten Schritt diskutiert und bewertet werden können. Parallel dazu wurde die Analyse der einzelnen Straßenzustände auf den Weg gebracht, bei der ein konstruktiver Dialog enorm wertvoll ist, da der landwirtschaftliche Verkehr im Alltag in erster Linie auf den ländlichen Wegen stattfindet und so durch die vielen subjektiven Erfahrungen der Landwirte ein objektives Gesamtbild entsteht.

Zusammen mit der externen Geo – Mapping – Befahrung in 2017, bei der durch viele einzelne Indikatoren für die ländlichen Wege Straßenzustandsnoten ermittelt wurden, wird sich ein aussagekräftiges Gesamtbild des Straßenzustandes ergeben.

Die oben genannte Kategorisierung der ländlichen Wege wurde in der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt am 26.06.2019 vorgestellt.

In der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt am 04.09.2019 wurde beschlossen, den vorliegenden Entwurf des ländlichen Wegekonzeptes in einer Bürgerinformationsveranstaltung vorzustellen und anschließend für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Während der Auslegungsfrist können Anregungen vorgebracht werden. Weiterhin werden die sogenannten Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch das ländliche Wegenetz berührt wird, um Stellungnahme gebeten. Das sind u.a. die landwirtschaftlichen Ortsverbände, Naturschutzverbände, Jägerschaft, Forstbehörde, Umweltbehörden, Straßenbaulastträger sowie benachbarte Städte und Gemeinden. Auch die Belange Tourismus (u.a. Radwegrouten, Reit- und Wanderwege), Schülerbeförderung sowie Müllabfuhr sollen in dieser Phase berücksichtigt werden. Im Anschluss wird die Verwaltung die Anregungen und Stellungnahmen bewerten und dann das ländliche Wegekonzept mit entsprechenden Abwägungsvorschlägen dem Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt zur Beratung und Entscheidung vorlegen.

4. Gesamtlänge des Wegenetzes und Anzahl der Brückenbauwerke

Die Gesamtlänge aller ländlichen Wege im Stadtgebiet Rhede beträgt 299 km, gemessen am amtlichen topographischen-kartographischen Informationssystem / kurz ATKIS.

Privatwege und mittlerweile historisch verwachsene oder teilweise bewirtschaftete Pfade beanspruchen knapp 97 km der Gesamtlänge.

Der Großteil (202 km) obliegt der kommunalen Unterhaltungspflicht. Hierzu zählen auch 25 Brückenbauwerke. Von den 202 km sind 35,8 km wassergebunden und 166,2 km bituminös ausgebildet.

5. Erläuterung der einzelnen Kategorien und der zukünftigen Ausbaustandards

Die aufgeführten Kategorien im Planentwurf stellen sich wie folgt dar:

Hauptweg (rot im Plan dargestellt)

- bilden mit den klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) ein funktionierendes Verkehrsnetz und verbinden diese miteinander,
- übergeordnete Verbindungsfunktionen,
- dienen hauptsächlich dem allgemeinen Verkehr (relativ hohe Verkehrsdichten),
- Busverkehr, Müllabfuhr, außerlandwirtschaftlicher Güterverkehr.

Die Wege sind ausnahmslos asphaltiert. Diese Kategorie stellt die wichtigsten Verbindungen im Außenbereich dar und soll zukünftig auch so behandelt werden. Die Fahrbahnen erhalten zukünftig eine Ausbaubreite von 4,80 m, um bei langsamer Fahrt den Begegnungsverkehr PKW-PKW und bei geringer Inanspruchnahme der Bankette den Begegnungsverkehr landwirtschaftliche Fahrzeuge-PKW bzw. LKW-PKW zu ermöglichen. Die Bankettbreite auf beiden Seiten beträgt 50 cm.

Dieser Ausbauquerschnitt muss anhand der Grundstücksverhältnisse in jedem Einzelfall geprüft werden.

Nebenwege (grün im Plan dargestellt)

- Verbindungsfunktion zwischen den Hauptwegen,
- stellen mit den Hauptwegen ein annähernd gleichmaschiges Wirtschaftswegenetz her,
- Busverkehr, Müllabfuhr, allgemeiner außerlandwirtschaftlicher Güterverkehr,
- Rad- und Wanderwege.

Diese Wege bilden zusammen mit den Hauptwegen die wichtigsten Verbindungen im Außenbereich. Die Wege erhalten eine asphaltierte Ausbaubreite von 3,50 m. Die Bankettbreite ist analog zu den Hauptwegen jeweils 50 cm.

Erschließungswege (gelb im Plan dargestellt)

- erschließen mehrere Hofstellen oder private Wohnnutzungen, können alternativ auch mehrere Einzeleröffnungen bündeln,
- haben aber für den generellen Kfz-Verkehr keine oder nur eine untergeordnete Funktion,
- Müllabfuhr, Anlieger, Rad-, Wander- und Reitwege.

Diese Wege erhalten eine bituminös ausgebaute Breite von 3,00 m mit seitlichen Banketten von ebenfalls 50cm Breite.

Erschließungswege wassergebunden (blau im Plan dargestellt)

- Erschließung landwirtschaftlicher Flächen,
- haben keine Funktion im übergeordneten Wegenetz,
- land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Rad-, Wander- und Reitwege,
- können längerfristig in Grünwege (Erdwege) überführt werden oder komplett entfallen.

Diese Wege erhalten eine Ausbaubreite von max. 3,00 m und werden auch zukünftig nicht bituminös ausgebildet.

Wirtschaftswege ohne Unterhaltungspflicht / nicht abgestimmt mit LOV

Wie unter Punkt 3 „Bisheriger Erarbeitungsprozess“ erläutert, wurden vorab verwaltungsintern Wege beschrieben, welche für den generellen Kfz-Verkehr keine oder nur eine untergeordnete Funktion haben. Ein Großteil dieser Wege dient als Hofzufahrt oder Anliegerstraße (Einzel- und Sammelerschließung). Diese Wege entfallen zukünftig aus der kommunalen Unterhaltungspflicht und werden veräußert oder zu Renaturierungszwecken genutzt.

Diese Vorgehensweise basiert auf den Grundgedanken der Flurbereinigung, sodass das ländliche Wegenetz zukünftig der heutigen Aufgabe, als multifunktionales Wegenetz zu fungieren, dient.

Über die Zuordnung dieser Wege konnte bisher noch kein Einvernehmen mit den landwirtschaftlichen Ortsverbänden erzielt werden. Im weiteren Erarbeitungsprozess erfolgt hierzu eine Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wie unter 3. beschrieben.

Wirtschaftswege ohne Unterhaltungspflicht / abgestimmt mit LOV

Bei diesen Wegen ist der Grundgedanke analog zu den nicht abgestimmten Wegen. Hier konnte bereits im Dialog mit den landwirtschaftlichen Ortsverbänden Einigkeit darüber erzielt werden, welche Wege zukünftig veräußert oder zu Renaturierungszwecken verwendet werden.

Im weiteren Erarbeitungsprozess erfolgt auch zu diesen Wegen eine Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

6. Benennung und Priorisierung von Maßnahmen

Zum ländlichen Wegekonzept gehört auch die Benennung – und vor allem Priorisierung – von Sanierungsmaßnahmen, welche in kurz-, mittel- und langfristig gegliedert sind.

- kurzfristig = bis zu 5 Jahre,
- mittelfristig = in 5 – 10 Jahren,
- langfristig = in 10 – 15 Jahren.

In einem Fünfjahresplan (wie im klassifizierten innerstädtischen Straßennetz) werden die strategischen Maßnahmen jedes Jahr überprüft und ggfs. neu priorisiert, sofern es dafür Notwendigkeiten gibt.

Nach aktueller Priorisierung sind dies:

- kurzfristig: Bocholter Diek (Hauptweg), Renzelhook (Nebenweg), Kempersweg (Förderprojekt 100-Schlösser-Route),
- kurz- bis mittelfristig: Dingdener Diek (Hauptweg), Venderstiege (Nebenweg), Zum Venn (Nebenweg), Im Eichengrund (Erschließungsweg), Renzelhook / Wochteresch bis Sommerstegge (Erschließungsweg),
- mittel- bis langfristig: Raesfelder Weg (Hauptweg; Teilstück von Venneweg zur Stadtgrenze Borken), Lönsweg (Nebenweg), An der Uerde (Erschließungsweg).