

Herausforderungen

für ländliche Wegenetze der Zukunft

Ministerialrat a.D. Prof. Axel Lorig, Mainz

FOLIE 1 und 2

Meine Damen und Herren,

- Der **Bau von Verbindungswegenetzen** war immer schon – selbst in **römischer Zeit** – ein **zentrales strategisches Ziel**.
- Die **infrastrukturelle Ausstattung mit Feldwegen** war auch in den meisten **Vorläufern der Flurbereinigung** ein **Kernanliegen**.
- In **Realteilungsgebieten** hatte man den **Wegeabstand auf etwa 120 Meter** festgelegt – soweit wie eine **Kuh den Pflug ziehen** konnte.
- Viele **heutige Wege in Realteilungsgebieten entstammen** immer noch **dieser Denk- und Bauart**.
- Lange Zeit war der **Ausbau dieser Wege Handarbeit** (fast eine **Sklavenarbeit**)
- **Jeder Eigentümer** bekam **proportionsgerecht** seinen **Ausbauabschnitt** zugeordnet.
- Der **Kommentar des Flurbereinigungsgesetzes** schreibt aber heute, das „**Hand- und Spanndienste in den meisten Orten nicht mehr herkömmliche Pflichten**“ sind.
- **Jeder** der in **Handarbeit seinen Wegeabschnitt gebaut** hat, hat diesen **sicher sehr hoch wertgeschätzt**.
- In Rheinland-Pfalz verkündete Ministerpräsident Peter Altmeier 1948 das zentrale Ziel: „**Jedem Bauern seinen Bauertrecker**“ – **ohne gute Wege war das Ziel unsinnig**.
- Mit dem **Marshallplan** wurde der **Wirtschaftswegebau in Westdeutschland im Rahmen des Wiederaufbaus** massiv vorangetrieben.

- Bereits in einem Forschungsauftrag der Universität Gießen untersucht Seuster in den 50er Jahren „die Beanspruchung landwirtschaftlicher Wirtschaftswege im Hinblick auf eine steigende Mechanisierung der Landwirtschaft“ und das Bundesministerium für Landwirtschaft veröffentlicht das Ergebnis als Heft 20 seiner der Schriftenreihe zur Flurbereinigung im Jahr 1958.
- Die Anforderungen an die Ausbauqualität wachsen ständig.
- Die Vereinbarungen mit dem Naturschutz werden komplexer.
- Die RLW sind ein entscheidender Normierungsschritt.
- Wo liegen die Probleme heute?

FOLIE 3

Ich möchte in diesem Vortrag

- die Ist-Situation und die Herausforderungen für Ländliche Wege skizzieren,
- den Bedeutungswandel für Ländliche Wege erläutern,
- insgesamt 25 Fragen zur Erschließung des Themas formulieren
- im Rahmen meiner Lösungsansätze gezielt auf Verbindungs- und Kernwegenetze in vier Beispielländern aus Deutschland eingehen,
- und mit drei Thesen und einer Vision abschließen.

FOLIE 4

- Meine Damen und Herren,
- Ich komme zum ersten Themenkomplex:
- Ist-Situation LÄNDLICHER WEGE
- Probleme für das ländliche Wegenetz nehmen aus folgenden Gründen zu:

- Das vorhandene Wegenetz in Deutschland wurde überwiegend für Gesamtlasten von bis zu 10 t ausgebaut.
- Die heutigen landwirtschaftlichen Fahrzeuge haben aber ein bis zu 44 t zulässiges Gesamtgewicht.
- Mit der linearen Erhöhung der Überrollungslast steigt die Abnutzung überproportional.
- Eine Überrollung mit einer Achslast von 10 t schädigt den Weg genauso wie 50 Überrollungen mit 4 t oder 10.000 Überrollungen mit 1 t.
- **Die Tragschichten der Wege** wurden beim Ausbau in den 60iger bis 80iger Jahren aufgrund der damals geringeren Beanspruchung nur sehr geringfügig verstärkt.
- Aus damaliger Sicht war das eine kostengünstige und richtige Entscheidung.
- Diese Befestigung entspricht allerdings nicht mehr den heutigen Beanspruchungen und ist keineswegs zukunftsgerichtet.
- Tragschichten liegen unter Deckschichten und können nicht ohne weiteres verändert werden.
- **Die Ausbaubreiten** sind für geringe Verkehrsmengen mit seltenen Begegnungen und sehr niedrigen Geschwindigkeiten ausgelegt.
- Heute ist der Gesamtverkehr ganzjährig auch auf den ländlichen Wegen wahrzunehmen. Folglich gibt es auch Begegnungsverkehr
- **Die Bedeutung von Nebenanlagen wie Banketten** und Gräben für die Entwässerung wurde von den Gemeinden unterschätzt und die Unterhaltung zumeist unterlassen.
- **Wirtschaftlich sind nur noch Neubaumaßnahmen**.
- Die qualitativen Anforderungen für **touristische Nutzungen** decken sich überwiegend nicht mit dem Zustand der Wege.
- Aufgrund knapper Haushaltsmittel wurden **Erhaltungsmaßnahmen und Investitionen in die Zukunft** verschoben.
- **Finanzschwache ländliche Gemeinden** können aus eigener Kraft das Problem nicht stemmen.

FOLIE 5

Den **Bedeutungswandel ländlicher Wege in Deutschland** möchte ich Ihnen nun anhand der **folgenden Folien** skizzieren.

- Ich beginne mit einem **Größenvergleich für Fahrzeuge in Acker- und Grünlandflächen.**
- Auch der **Nebenerwerb** mit 5 ha Flächenausstattung (bei dem ich meine Kartoffeln kaufe) hat diese Geräteausstattung.
- Den **Größenvergleich**, den die **RLW lange negiert** hat, erkennen Sie im Bild **ohne weitere Erläuterung.**

FOLIE 6

- Für den **Abtransport** wird durchgängig Logistik eingesetzt
- Bereits der **Rodeplan** erfolgt als **Länder übergreifendes Logistikprojekt** mit GIS*- Darstellung der Schläge
- Auch der **Lieferplan** erfolgt mit **GIS*-Darstellung** und **Lastwagen befahrbarem Wegenetz** mit **wissenschaftlichen Vorarbeiten der Hochschule Bingen**
- Es bedarf keiner Erläuterung, dass **benötigte Wirtschaftswege** für den Rübenabtransport bei der **LKW-Navigation** im NAVI nicht **„offroad“** anzeigen dürfen.
- **Die Wege müssen dem Zweck voll entsprechen.**

FOLIE 7

Im Gemüsebau in der Pfalz werden **regelmäßig zwei Anhänger mit schweren Lasten** eingesetzt.

Die steilen, engen Rampen zu Autobahnbrücken und die engen Ortsdurchfahrten führen – vor allem bei Gegenverkehr – zu extremen Konfliktsituationen.

FOLIE 8

- Anders als in Baden-Württemberg (über 80% befestigte Wege) gibt es in Rheinland-Pfalz weniger als 20% befestigte Wege.
- Diese unbefestigten Wege sind in kritischem Zustand.
- Ein Teil dieser Wege muss als Verbindungswege ausgebaut werden.

FOLIE 9

- Das Verbindungswegenetz in Rheinland-Pfalz besteht – wie in den meisten Bundesländern - zum großen Teil aus Wegen der 60er bis 70er Jahre und ist ausgebaut für 3,5 bis 5,0 to Achslast.

FOLIE 10

- Die Nutzungen spielen sich heute Deutschland weit auf überwiegend zerstörten Wegen ab.
- Diese 4 Schadensbilder entstammen einer Studie an ländlichen Wegen in Schleswig-Holstein, sie könnten aber genauso gut in Bayern, Hessen oder Rheinland-Pfalz aufgenommen worden sein.
- Immer wieder zeigen sie das gleiche Muster vernachlässigter Bankette durch zu breite Fahrzeuge, die auf Banketten fahren.
- Im schlimmsten Fall sind die Wege gänzlich in den Betondecken bzw. Bitumendecken zerstört.
- Oder – wie im vierten Fall - die Landwirte haben in der Vergangenheit Wegefläche in Benutzung genommen.

FOLIE 11

- Ein spezielles Problem ist vielfach die **Zuständigkeit der Gemeinde**.
- Die **Durchgängigkeit** der Befahrung – die in manchen Dörfern richtiggehend verhindert wird – **ist hier wenigstens noch möglich**.
- **Verbindungswegenetze der Zukunft sollten aber völlig anders aussehen**.

FOLIE 12

Zum Bedeutungswandel in der Nutzung der Wege halten wir fest:

- Auf der linken Seite sehen Sie ein **Beispiel früherer Wege**.
- Die **Ansprüche an die Wege** sind heute **sehr vielfältig**.
- **Großvolumige Rübenabtransportsysteme** kollidieren nicht selten mit **älteren Radwanderern**.
- Auf den Wegen begegnen sich **Walker und Reiter**.
- **Auch wenn** es nur **wenige Traktoren** gibt, die **Anzahl der Nutzungen ist stark gestiegen**.

FOLIE 13

- Wie das **Team um Prof. Hall in Nordrhein-Westfalen** ermittelt hat, ist auch bei optimaler Instandsetzung / Instandhaltung nur eine **Nutzungsdauer von 30 bis 40 Jahren** zu gewährleisten.
- Es geht also darum, in Zukunft Wege zu bauen, die eine **möglichst langjährige Haltbarkeit** gewährleisten.

FOLIE 14

Meine Damen und Herren,

für die weitere Diskussion am heutigen Tage möchte ich auf drei Folien **einige Leitfragen** formulieren:

- Sind die **Herausforderungen ernst zu nehmen**?
- Haben wir da vielleicht in der **Vergangenheit etwas übersehen**?
- Zählen wir zu denen, die glaubten, **Wege seien** nach den Aktivitäten des letzten Jahrhunderts **für die Ewigkeit** vorhanden?
■ - - - -
- **Worum geht es:** Sind **bestehende Netze zu erhalten** (also irgendwie zu reparieren) oder **vollkommen umzubauen**?
- **Seid Jahrzehnten arbeiten wir an den RLW** – sind sie jetzt **langfristig stabil und zukunftsweisend**?
■ - - - -
- **Früher waren kleine Gemeinden landwirtschaftlich geprägt.**
- Die Wegeerhaltung war wichtiges Ziel des Gemeinderats.
- **Kann man den Gemeinden Unterhaltung und Neubau** dieser Wegenetze und die infrastrukturelle Entwicklung **noch zumuten**?
■ - - - -
- Wie ist die **gesamtgesellschaftliche Entwicklung von Wegenetzen** zu bewerten?
- Welches **Geld kann man einsetzen**: Fördermittel, Geld der Eigentümer, Geld der Gemeinden, wiederkehrende Beiträge – für wen auch immer?
- **Soll (darf) man Jagdpachterlöse für Neubau / Unterhaltung nutzen**?
- Der **Kostenrückstau in allen Flächenländern** beziffert sich zusammen auf **mindestens etwa 50 Mrd. Euro**

- Wie kommuniziert man das in einer Zeit, wo über die Erhaltung der Brückenbauwerke und die Schlaglöcher in Autobahnen gestritten wird?
- Gibt es besondere Prioritäten bei der Erhaltung und Erneuerung der Wegenetze – wie legt man sie fest?
- Sollte man Wegebau und Flurbereinigung grundsätzlich kombinieren?

FOLIE 15

Meine Damen und Herren,

bei den neun Fragen zur zukünftigen Qualität der Wirtschaftswege geht es um:

- Multifunktionalität der Wege und deren Nutzung – wie ist diese auszugestalten?
- Grenzüberschreitende Planungen von Verbindungswegen – geht das nur noch in interkommunalen Projekten?
- Umgehen von Ortslagen und Trennen des landwirtschaftlichen vom überörtlichen Verkehr – das ist ein politischer Sprengstoff.

Am Pfalzmarkt hatten wir da bald wöchentlich „Kleine Anfragen“ im Landtag

- Kreuzungsfreie Wegeführungen mit Eisenbahnen scheinen oder sollten selbstverständlich sein: – das dies bereits existieren könnte, ist ein gewaltiger Irrglaube.

In der Pfalz gibt es 300 unbeschränkte Übergänge

- Wenn landwirtschaftliche Gerätegarituren auch weiterhin Kreis- und Landesstraßen benutzen, geht es auch um die Minimierung der Gefahren und Verschmutzungen
- Bei Biogastransporten usw. steht heute die ganzjährige Erreichbarkeit von Wirtschaftsflächen im Blickpunkt

- **Eine zentrale Frage:** Muss die **Durchgängigkeit von Verbindungswegenetzen gesetzlich geregelt werden?**
- Wie sind **Auffahrten und Rampen für Traktoren** zu gestalten, die **zwei Anhänger hinter sich herziehen** und unter keinen Umständen rückwärtsfahren können, wenn ein ähnliches Gespann entgegenkommt: **Ampel, elektronische Abstimmungen**
- Wie gestalten und sichern wir **ökologischer Vernetzungsstrukturen** als **Bandsysteme entlang der Wege?**

FOLIE 16

Meine Damen und Herren,

- **die Unterhaltung der Wege ist in der Vergangenheit überwiegend gescheitert.**

Wenn man weiter neu baut geht es um

- die **Verhinderung unsachgemäßer Nutzung**
- rechtzeitiges **Erkennen der Schäden und Beheben der Schäden**
- **Sicherung der Kompensationsmaßnahmen**, die man macht, wenn man Wege baut
- Man muss auch **auf die ganzjährige Benutzung achten**
- Bei **besonderen Nutzungen** sind auch **Entgelte** zu erheben.
- Es sind **Regelungen für Erholungszwecke** erforderlich, damit die Mischnutzung einvernehmlich funktioniert.

FOLIE 17

Meine Damen und Herren,

- Ich komme nun zu den **Lösungsansätzen aus vier Bundesländern**

Das erste Beispiel stammt aus **Schleswig-Holstein.**

Die Studie „**Wege mit Aussichten**“ strukturiert erstmals in **Ländliches Kern-/ oder Verbindungswegenetz**

Dabei sind:

- 40% Ländliches Kernwegenetz
- 50 % Sonstige Multifunktionswege
- 10 % Stichwege

Zum Vergleich: Rheinland-Pfalz (mit seinem extrem engen Wegenetz) hat etwa 5% Verbindungs- oder Kernwege.

Was sieht die Studie „**Wege mit Aussichten**“ für Aus- und Umbau vor?

Wegekategorie	Zielsetzung
Feld-/ Waldwege <u>ohne</u> Vernetzung zu anderen Wegen (Stichwege)	Ausreichender Zustand erhalten, Abgabe der Wegeerhaltung an Anlieger
„Verbindungswege“ mit geringer Verkehrsbelastung	Befriedigenden Zustand erhalten, nutzerorientierte Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit sicherstellen
<u>Kernwegenetz</u> (Verbindungswege mit hoher Verkehrsbelastung)	Zukunftsorientierter Ausbau für hohe Beanspruchung durch Schwerlastverkehr auf 4 bis 5 m Breite

FOLIE 18

Bitte achten Sie in der **Graphik auf die schwarzen Linien** – das sind die **Kernwege**.

FOLIE 19

In Nordrhein-Westfalen (ausgehend von Kreis Höxter) wurde ein anderes Vorgehen gewählt:

Bestehende Wegenetze **ausdünnen** und im **Bestand optimieren**.

Ich habe ein Beispiel ausgewählt:

Bei der Umsetzung des WuG -Planes werden

1. ca. **5,4 km landwirtschaftliche Vorrangwege** überwiegend **auf alter Trasse neu gebaut**,
2. ca. **12 km öffentliche Wege umgewandelt** in
 1. **landschaftsgestaltende Anlagen** (6,5 km) und in
 2. **landwirtschaftliche Nutzflächen** (ca. 3 km) und
 3. ca. 2,7 km aus der öffentlichen Unterhaltung **entfallen** und werden zu **Privatwegen** umgewandelt.

An diesem Beispiel erkennen wir den Unterschied eines Realteilungslandes zu einem Anerbengebiet,

FOLIE 20

- **Bayern** hat das Thema **Kernwegenetze** aktuell am wirkungsvollsten angegangen.
- Es gibt ein **mit der Uni München zusammen entwickeltes Datenbankprodukt**, das optimierte Wegenetzverbindungen vorschlägt.
- Wir werden das **heute vorgestellt bekommen**
- Bayern setzt darauf, **Kernwegenetzkonzepte im Rahmen einer Integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) zu entwickeln und zügig umzusetzen.**
- **Dabei gibt es verschiedene Modelle zur Umsetzung:**
- **Gemeindemodell:** Ausbau/Verbreiterung auf vorhandener Trasse, keine Bodenordnung, Fördervorhaben, kein Verfahren nach FlurbG
- **Bodenordnungsmodell:** Bodenordnung mit Tausch und Grenzverschiebungen, begrenztes Gebiet entlang des Weges, Verfahren nach § 86 FlurbG
- **Flurbereinigungsmodell:** Wegebau als Teil der Agrarstrukturverbesserung, Neueinteilung der Flur, Umfassendes Verfahren nach FlurbG
- In Bayern werden das **Bodenordnungs- und Flurbereinigungs-modell bevorzugt.**
- Links sehen Sie ein ambitioniertes Beispiel für eine ILE-Region.

FOLIE 21

Wie das ganze **durch Flurbereinigung begleitet** werden kann sehen Sie in diesem Beispiel der ILE-Region Fränkisches Seenland - Hahnenkamm.

FOLIE 22

Das **strategische Vorgehen in Rheinland-Pfalz** setzt auf **Verbindungswege**.

Diese wurden **gutachterlich ausgewählt** und **dynamisch in einem Verbindungswegekataster** als **Verbindungswege (ein- oder zweistreifig)** festgelegt.

- Sie **verbinden einzelne Gehöfte** mit **überörtlichem Wegenetz**
- **oder verbinden sogar Ortschaften**
- Sie **dienen auch der unmittelbaren Erschließung** der land- und forstwirtschaftlichen **Flächen**
- Die **Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung sind ganzjährig mit hohen Achslasten befahrbar**

FOLIE 23

Ich schließe meinen Vortrag mit drei Thesen

- **These 1:**
- Das **ländliche Wegenetz**, das **vor 30 bis 50 Jahren für 3 t Achstlast und für Fahrzeugbreiten bis 2,2 m gebaut** wurde, stellt sich überall als eine in Deutschland **tickende Zeitbombe** dar.
- **Das ländliche Wegenetz in Deutschland** ist soweit es die Verbindungsstrukturen angeht **abgängig**. Es **kann nicht mehr gerettet werden**.
- Es ist der **Nutzung mit dem heutigen landwirtschaftlichen Gerätesystem nicht gewachsen**.
- Wegen der **drastischen Reduktion der Lebensdauer** und wegen Unterhaltungskosten (für eine Zukunft gerichtete Instandsetzung), die keiner mehr bezahlen kann, treten **Qualitätsverluste bei Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit** ein.
- Es geht darum, die **wenigen Wege**, die man **in Zukunft noch erhalten und bauen** kann, **sachgerecht und zukunftsorientiert** zu gestalten.

FOLIE 24

- **These 2:**

- Es wird **überall erforderlich** sein, **Kern- oder Verbindungswege** zu **priorisieren**, um das **wenige Geld richtig einzusetzen**.
- Aber auch, damit den **Vorgaben der EU Genüge** getan wird in den Ländern, die **weiterhin EU-Geld** einsetzen
- Nur das **was wichtig und zwingend erforderlich** ist, sollte nach Prioritäten ausgebaut werden.

FOLIE 25

- **These 3:**

- **Jeder Neubau von Wegen muss zukunftsgerecht erfolgen.**
- Dafür bedarf es der **Anwendung der neuen Regeln für eine Neugestaltung** – der neuen **Richtlinien für den ländlichen Wegebau**
- sonst werden auch bei den **zukünftig gebauten Wegen** gleich schon **Fehlinvestitionen geschaffen.**

FOLIE 26

- **Meine Vision:**

- **Das Wichtigste ist:**
- Es bedarf einer **neuen Wertschätzung** für unsere **Wegenetze**
- Jeder neue Weg muss **gefeiert werden wie eine neue Autobahn**
- Abschließend sage ich:
- **Die Entwicklung bleibt sehr dynamisch.**
- **Auch Schnelles Handeln ist weiterhin geboten.**

FOLIE 27

- Wie Sie sehen: wir sind **schon 2000 Jahre „am Ball“**
- **Zusammen schaffen wir zukunftsweisende Lösungen.**
- **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**