



# Strategisches Straßen- und Wegekonzept Kreis Höxter

Steuerungsinstrument für die Zukunft

Schlussbericht

**Dokumentation und Strukturbild**

Juli 2009

**ASTUC**  
ARCHITECTS & PLANNERS

**R+T**  
Toop  
Huber-Erlor  
Hagedorn

## Auftraggeber



Kreis Höxter  
Der Landrat

Moltkestr. 12  
37671 Höxter

Ansprechpartner  
Michael Werner  
Fachbereichsleiter Umwelt, Planen, Bauen

## Konzeption und Durchführung Arbeitsgemeinschaft ASTOC / R+T



GmbH & Co. KG  
ARCHITECTS & PLANNERS

Maria-Hilf-Straße 15  
50677 Köln

vertreten durch  
Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall

Projektleitung  
Dipl.-Ing. Markus Lang

Geographische Informationssysteme (GIS)  
Dipl.-Ing. Tim Bruckhoff



Ingenieure für Verkehrsplanung

Julius-Reiber-Straße 17  
64293 Darmstadt

vertreten durch  
Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp

Stellvertretende Projektleitung  
Dipl.-Ing. Dominik Könighaus

## Redaktion

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp

Dipl.-Ing. Markus Lang

Dipl.-Ing. Dominik Könighaus

Dipl.-Ing. Tim Bruckhoff

Fotos / Abbildungen / Diagramme

soweit nicht anders angegeben von ASTOC / R+T

# Projektaufbau des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes

**Datenermittlung und  
-implementierung**

**Datengrundlage**  
Katasterdaten  
Eigentumsverhältnisse  
Tourismus und Freizeit  
... Kap. 2

**Straßen- und Wegenetz  
des Kreises Höxter**  
Netzerstellung  
Attributierung Kap. 2

**Methode**  
Prinzip der Nutzungsüberlagerung  
Sicherung der Verbindungsfunktion  
Sicherung der Erschließungsfunktion  
Vermeidung von Mehrfacherschließungen Kap. 3

**Vorbewertung**

**Vorbewertung**  
Planerische Hierarchisierung des Straßen- und  
Wegenetzes auf Grundlage der dem Kreis  
vorliegenden Daten und Informationen Kap. 4

**Beteiligung**

**Beteiligungsverfahren Phase 1**  
Prüfung und Erörterung des Vorkonzeptes in  
63 Ortschaftskonferenzen mit Experten vor Ort  
(Schlüsselpersonen) Kap. 4

**Beteiligungsverfahren Phase 2**  
Einbindung kreisweit agierender Träger  
öffentlicher Belange Kap. 4

**Struktur- und  
Handlungsempfehlungen**

**Abgestimmtes  
Struktur- und  
Wegenetz**  
des zukünftigen  
Straßen- und  
Wegenetzes im  
Kreis Höxter Kap. 5

**Handlungs-  
empfehlungen**  
Maßnahmenkatalog  
zu den Kategorien  
des Struktur- und  
Wegenetzes Kap. 6

**Statistische  
Auswertungen**  
Kennzahlen zu Unter-  
halts- und Wieder-  
herstellungskosten Kap. 8

**Begleitende  
Empfehlungen**  
Erweiterung der  
Handlungsempfeh-  
lungen, weiterführende  
Maßnahmen Kap. 7

# Vorwort

Das Straßen- und Wegenetz ist das Rückgrat des Verkehrs und damit von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens in unserem Kreis Höxter. Die Sicherung eines gut funktionierenden Verkehrswegenetzes ist daher eine unserer wichtigsten Aufgaben zur Förderung des Wirtschaftsstandortes und zum Erhalt der Lebensqualität.

Mit dem strategischen Straßen- und Wegekonzept für den Kreis Höxter halten Sie ein innovatives Planungsinstrument in Händen, das bundesweit Vorbildcharakter hat. Diese Pilotarbeit bietet kommunalen Entscheidungsträgern eine gesicherte Datengrundlage für weitsichtige Investitionen in den Erhalt einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur, die den Mobilitätsanforderungen der jetzt aktiven Generation, aber auch ihrer Kinder und Enkel gerecht wird und zugleich nachhaltig finanzierbar bleibt.

Vor dem Hintergrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft und der vorhersehbaren Veränderungen der Bevölkerungsstruktur ist das vorliegende Gutachten von der Frage ausgegangen, welche Wege wir weiterhin brauchen und welche wir aufgrund veränderter Nutzungsbedingungen künftig nicht mehr benötigen werden, damit wir unsere verfügbaren Mittel in den nächsten Jahren zielgerichtet in den Ausbau und die Qualitätsverbesserung von Straßen und Wegen investieren können, die wir in den nächsten zwei bis drei Jahrzehnten für eine dynamische Wirtschaftsentwicklung und eine mobile Gesellschaft tatsächlich benötigen.

Bisherige Planungen basierten auf der Annahme, dass die heutige Infrastruktur langfristig zu erhalten ist. Aber gerade die Mobilität einer Gesellschaft ist mit veränderten Wirtschafts- und Lebensbedingungen einem fortlaufenden Wandel unterworfen. Diesem Wandel trägt das vorliegende Gutachten mit seiner Fragestellung nach der künftig tatsächlich erforderlichen Verkehrsinfrastruktur Rechnung.

Damit beschreitet der Kreis Höxter einen völlig neuen Weg der strategischen Investitionsplanung, die für andere ländliche Regionen in Deutschland und Europa als Modell dienen kann.



Hubertus Backhaus  
Landrat des Kreises Höxter

Aufgrund seiner landwirtschaftlichen Prägung verfügt der Kreis Höxter über ein außerordentlich dichtes Wegenetz. Dies ist für den Steuerzahler mit hohen Kosten verbunden. Aktuell unterhalten der Kreis und seine zehn Städte ein Verkehrsnetz mit 460 Kilometern Kreisstraßen, 1100 Kilometern Gemeindestraßen und 2300 Kilometern gemeindlichen Wirtschaftswegen. Aufgrund ihrer Lebensdauer von 30 bis 50 Jahren stehen in den nächsten Jahren bei vielen Wegen kostenintensive Vollsanierungen aus öffentlichen Haushaltsmitteln an. Vor dem Hintergrund der Finanzlage der Kommunen müssen wir uns daher die Frage stellen, in welche Straßen- und Wegeabschnitte wir vordringlich investieren müssen.

Der landwirtschaftliche Strukturwandel ist im vollen Gange. Im Kreis Höxter wirtschaften heute rund 2000 Höfe, in 15 bis 20 Jahren werden es voraussichtlich noch etwa 500 bis 600 sein. Landwirtschaftliche Flächen werden zunehmend zusammengelegt und mit modernen Landmaschinen bewirtschaftet. Damit sind zahlreiche Feldwege zur Erschließung der Ackerflächen überflüssig. Die weiterhin notwendigen Wirtschaftswege müssen hingegen zukünftig immer höhere Traglasten aushalten und entsprechend ausgebaut werden. Auch der Rückgang der Bevölkerung und die zunehmende Alterung sind mit veränderten Anforderungen an die Mobilität verbunden.

Diesen Veränderungen müssen wir mit unseren heutigen Entscheidungen Rechnung tragen, damit wir uns und unsere Kinder vor langfristig kostspieligen Fehlinvestitionen schützen. In Verantwortung gegenüber den Steuern zahlenden Bürgerinnen und Bürgern stehen kommunale Entscheidungsträger in der Pflicht, sorgsam abzuwägen, welche Investitionen in die Zukunft wir uns leisten müssen und welche wir uns nicht mehr leisten können. Denn Geld, das an falscher Stelle eingesetzt wird, fehlt dort, wo es eigentlich notwendig wäre.

Das strategische Straßen- und Wegekonzept für den Kreis Höxter ist ein unabhängiges Gutachten, das den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung eine hervorragende Grundlage für zukunftsweisende Weichenstellungen bietet. Es ist in Zusammenarbeit von Kreis und Städten und mit der breiten Beteiligung vieler engagierter Bürgerinnen und Bürger in allen Ortschaften des Kreises gemeinschaftlich erarbeitet worden. Damit ist sichergestellt, dass das Wissen und die vielfältigen Anforderungen unterschiedlicher Interessengruppen eingeflossen sind und das Gutachten von der Bevölkerung mitgetragen wird. Auch damit haben wir im Kreis Höxter völlig neue Wege beschritten, auf die wir stolz sein können.

Ich danke allen, die mit ihrer engagierten Mitarbeit einen wichtigen Beitrag zur Erarbeitung des kreisweiten Strukturbilds unseres zukünftig benötigten Straßen- und Wirtschaftswegenetzes geleistet haben. Möge dieses Gutachten mit seinen Handlungsempfehlungen zu klugen und weitsichtigen Weichenstellungen zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger im Kreis Höxter führen und anderen Kommunen in Deutschland als Modell dienen.



Hubertus Backhaus

Landrat des Kreises Höxter

# Inhalt

## 1 Anlass und Ziel

1.1	Der Kreis Höxter.....	6
1.2	Ziele des Strategischen Straßen- und Wegekonzepts .....	7
1.3	Strukturwandel in der Landwirtschaft .....	9

## 2 Datengrundlage

2.1	GIS als Werkzeug .....	10
2.2	Verwendetes Datenmaterial .....	11
2.3	Attributiertes Straßen- und Wegenetz Kreis Höxter.....	14

## 3 Methode

3.1	Welche Straßen und Wege werden bewertet?.....	16
3.2	Vorgehensweise bei der Hierarchisierung des Straßen- und Wegenetzes .....	16
3.3	Definition der Verbindungsfunktion.....	18
3.4	Definition der Erschließungsfunktion.....	18
3.5	Erschließungssicherung von landwirtschaftlich genutzten Flächen .....	19
3.6	Kategorien des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes .....	20

## 4 Vorbewertung und Beteiligung

4.1	Vorbewertung der Straßen- und Wegeabschnitte.....	24
4.2	Aufbau und Vorbereitung Beteiligungsprozess.....	24
4.3	Durchführung des Beteiligungsprozesses.....	26
4.4	Ergebnis des Beteiligungsprozesses .....	27

## 5 Strukturbild

5.1	Strukturbild als Rahmenkonzeption.....	28
5.2	Funktionen des Strukturbildes .....	29
5.3	Maschenweite des Kernwegenetzes .....	29
5.4	Sonderkarten .....	30

## 6 Handlungsempfehlungen

6.1	Allgemeines.....	34
6.2	Kategorie A .....	36
6.3	Kategorie B1.....	37
6.4	Kategorie B2.....	38
6.5	Kategorie B3.....	41
6.6	Kategorie B4.....	44
6.7	Kategorie B5.....	45
6.8	Kategorie C.....	46
6.9	Kategorie D.....	47
	6.9a Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer.....	48
	6.9b Übergabe des Weges an die Nutzer .....	49
	6.9c Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen .....	50
	6.9d Besonderheiten zu Kategorie D .....	51
6.10	Kategorie E .....	53

## 7 Begleitende Empfehlungen

7.1	Konfliktminderung bei der Nutzung ländlicher Wege.....	54
7.2	Übergabe der Wegeunterhaltung an Dritte.....	56
7.3	Maschinenring / Bauhof als Dienstleister.....	58
7.4	Jagdgenossenschaften / Schwarzdeckenunterhaltungsverbände.....	59
7.5	Freiwilliger Nutzungstausch.....	60
7.6	Fortschreibung Feldblockkataster.....	62
7.7	Strategische Ausrichtung der Landwirtschaft.....	62
7.8	Netzoptimierung durch Lückenschlüsse.....	64
7.9	Entsiegelung / Renaturierung entbehrlicher Wege als ökologische Ausgleichsmaßnahme.....	66
7.10	KAG auch auf Wege im Außenbereich anwenden.....	67

## 8 Statistische Auswertung und Kostenbetrachtung

8.1	Kosten für Instandhaltung.....	69
8.2	Kosten für Wiederherstellung.....	69

## 9 Ausblick

9.1	Stellenwert des Konzeptes.....	70
9.2	Einstellen in das Geodatenportal.....	71
9.3	Anpassung und Fortschreibung.....	71

## Glossar / Abkürzungsverzeichnis

### Literaturverzeichnis

### Anlagen

Inhalt GIS-Datensatz	Anlage I
Übersicht Kategorien	Anlage II
Statistik Wegelängen	Anlage III

### Sonderkarten

Sonderkarte 1: Radrouten	M 1:70.000
Sonderkarte 2: Kernwege für die Forstwirtschaft	M 1:70.000
Sonderkarte 3: Eigentumsverhältnisse	M 1:70.000
Sonderkarte 4: Kreisstraßen	M 1:70.000

### Karten Strukturbild

Strukturbild Stadt Bad Driburg	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Beverungen	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Borgentreich	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Brakel	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Höxter	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Marienmünster	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Nieheim	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Steinheim	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Warburg	M 1:20.000
Strukturbild Stadt Willebadessen	M 1:20.000

# 1 Anlass und Ziel

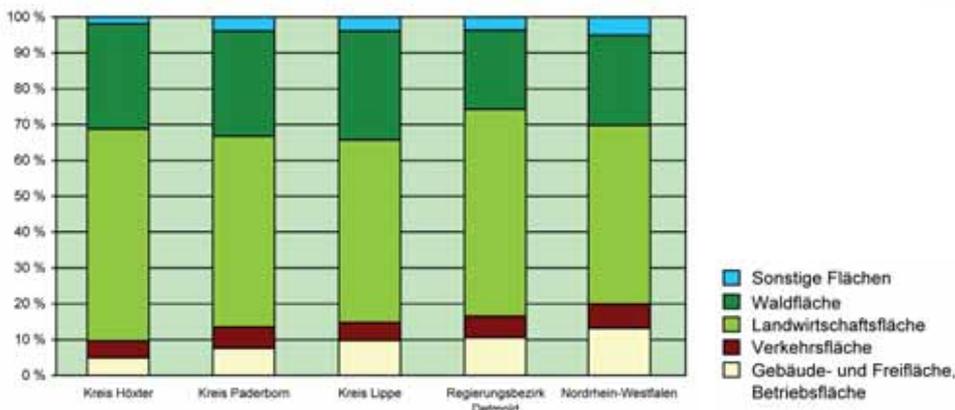
## 1.1 Der Kreis Höxter

Der Kreis Höxter liegt im äußersten Osten Nordrhein-Westfalens. Er grenzt unmittelbar an die benachbarten Bundesländer Hessen und Niedersachsen und setzt sich aus den 10 Städten Bad Driburg, Beverungen, Borgentreich, Brakel, Höxter, Marienmünster, Nieheim, Steinheim, Warburg und Willebadessen zusammen.

Das Kreisgebiet umfasst eine Fläche von ca. 1.200 km<sup>2</sup>. Der Kreis Höxter gehört damit zu den flächengrößten Kreisen in Nordrhein-Westfalen. Mit 128 Einwohnern pro Quadratkilometer ist er zugleich aber auch der am dünnsten besiedelte Landkreis des Bundeslandes. Insgesamt leben hier etwa 152.600 Menschen.

Das Kreisgebiet weist eine vorwiegend ländlich orientierte Siedlungsstruktur auf und ist wirtschaftsstrukturell von einer großen Anzahl an Handwerks-, Landwirtschafts- und Forstbetrieben geprägt. Daneben spielt der Tourismus in der ländlichen Region eine immer bedeutendere Rolle.

Etwa 60 % der Kreisfläche werden landwirtschaftlich genutzt, weitere 30 % entfallen auf die Forstwirtschaft. Wie in untenstehendem Diagramm deutlich wird, nehmen im Kreis Höxter Verkehrsflächen und Siedlungsflächen (bestehend aus Gebäude- und Freiflächen sowie Betriebsflächen) etwa einen gleich großen Anteil des gesamten Kreisgebietes ein. Ein Vergleich dieser Anteile, beispielsweise mit den angrenzenden Nachbarkreisen Paderborn und Lippe, lässt auf einen hohen Anteil an außerörtlichen Verkehrsflächen schließen, die vorrangig zur Erschließung von landwirtschaftlichen, teilweise auch von forstwirtschaftlichen Flächen, benötigt werden.



Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW: Kommunalprofile Kreise Höxter, Paderborn und Lippe; Angaben zum 31.12.2006

**Das Straßen- und Wegesystem im Kreisgebiet Höxter umfasst ...**

**... in Trägerschaft des Bundes**

Autobahn 9 km  
Bundesstraßen 202 km

**... in Trägerschaft des Landes:**

Landesstraßen 330 km

**... in Trägerschaft des Kreises bzw. der Kommunen**

Kreisstraßen 460 km  
Gemeindestraßen ca. 1.100 km  
Wirtschaftswege ca. 2.300 km

**Gesamt ca. 4.401 km**

Quelle: Kreis Höxter, Fachbereich Kataster und Vermessung

Das außerörtliche Straßen- und Wegenetz im Kreisgebiet Höxter ist verhältnismäßig dicht geflochten. Lage, Zugschnitte und Besitzverhältnisse der Anbau- und Weideflächen im Kreis Höxter haben sich über Jahrhunderte herausgebildet und immer wieder verändert. Auf diese Weise ist ein historisch gewachsenes, entsprechend weitverzweigtes System zur Erschließung dieser Flächen entstanden.

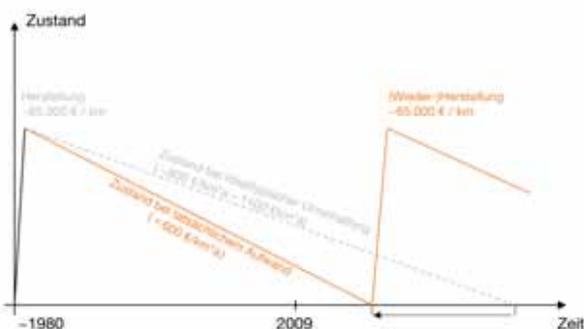
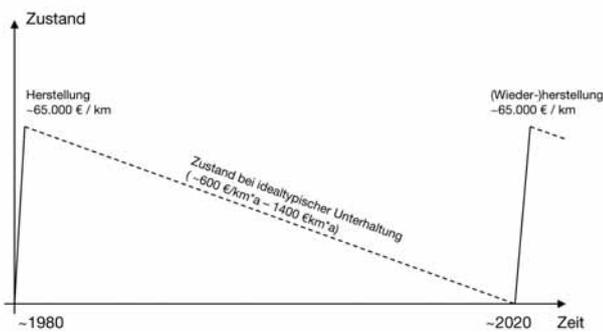
Zugleich besitzt das Wegenetz im Kreis einen relativ hohen Ausbaustandard. Mit der Subventionierung der Landwirtschaft durch die Europäische Gemeinschaft in den 70er und 80er Jahren wurden auch im Kreis Höxter eine Vielzahl der vorhandenen Feldwege neu ausgebaut und asphaltiert. Zum hohen Ausbaustandard des Wegesystems trugen auch die in dieser Zeit von Bund und NATO-Partnern finanzierten Maßnahmen zur Wiederinstandsetzung der ländlichen Wege bei. Diese Leistungen dienten als Ausgleich für Wege- und Flurschäden, die durch damals häufig in der Region durchgeführte Militärmanöver verursacht wurden.

**1.2 Ziele des Strategischen Straßen- und Wegekonzepts**

Der Landrat und die Bürgermeister der Städte des Kreises Höxter haben erkannt, dass die Unterhaltung des umfangreichen Wegenetzes eine erhebliche finanzielle Belastung darstellt, die in diesem Umfang in Zukunft nicht mehr getragen werden kann. Daher soll für den gesamten Kreis Höxter ein Strategisches Straßen- und Wegekonzept erarbeitet werden, das den sich bereits heute abzeichnenden Veränderungen der demographischen und insbesondere landwirtschaftlichen Strukturen Rechnung trägt.

Das Kommunalabgabengesetz (KAG) erlaubt eine Refinanzierung von Unterhaltungs- oder Erneuerungsmaßnahmen durch die Anlieger bzw. Nutzer der Straßen und Wege. Dieser Ansatz wird bereits von einzelnen Kommunen in Deutschland auch im Außenbereich angewendet. Der Kreis Höxter geht mit dem Strategischen Straßen- und Wegekonzept einen anderen Weg.

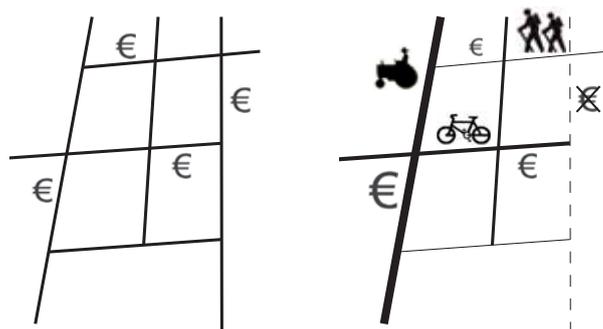
Im Rahmen des Projektes wird ein langfristig wichtiges Netz ermittelt, das von der öffentlichen Hand in einem guten Zustand gehalten und teilweise gegenüber heute sogar verbessert werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass die weniger wichtigen Wege über kurz oder lang aus der öffentlichen Unterhaltung entlassen werden. Allgemeines Ziel ist es, **zukünftige Investitionen zielgerichtet zum Ausbau und zur Qualitätsverbesserung der langfristig wichtigen Wegeabschnitte verwenden zu können.**



Unausweichlichkeit von Erneuerungsmaßnahmen bei ländlichen Wegen:  
„Normalverlauf“ und „Tatsächlicher Verlauf“

Im Rahmen dieses Konzeptes wird ein Strukturbild des zukünftigen Straßen- und Wegenetzes im Kreis Höxter entwickelt. Darin werden weder neue Wege vorgeschlagen, noch werden bestehende und benutzbare Wege aus dem System entfernt. Vielmehr erfolgt eine Bewertung der Straßen- und Wegeabschnitte hinsichtlich ihrer Funktion im Gesamtnetz.

Aus dieser Funktion leitet sich ein optimaler Ausbauzustand ab, der entweder heute bereits vorliegt, oder zukünftig erreicht werden soll. Unwichtige Wege werden hingegen nicht länger von der öffentlichen Hand gepflegt.



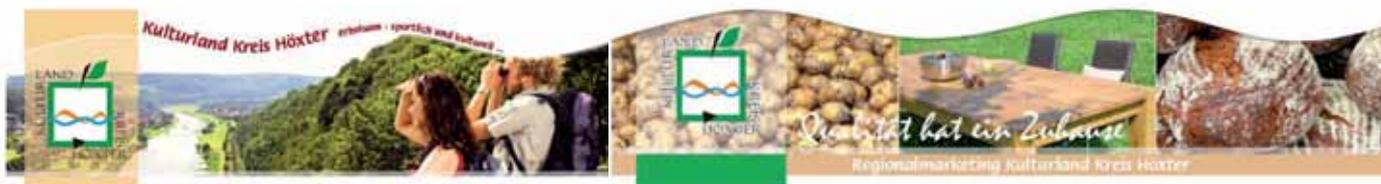
Situation heute

Zielgerichtete Investition

Mit dem Strategischen Straßen- und Wegekonzept werden mehrere **Ziele** verfolgt:

Die Unterhaltung der wichtigen Wirtschaftswege ist eine öffentliche Aufgabe. Sie dienen zur Erhaltung der wesentlichen Stützen der Wirtschaftskraft in der Region - Landwirtschaft und Tourismus. Dazu sollen die nunmehr zielgerichtet einsetzbaren Investitionen in langfristig wichtige Wege fließen.

**Ziel: Stärkung von Landwirtschaft und Tourismus**



Regionalmarketing: Landwirtschaft und Tourismus als bestimmende Wirtschaftszweige des Kreises Höxter

Die Öffentlichkeit soll für die Problematik der Wegeunterhaltung eines gewachsenen kleinteiligen Netzes sensibilisiert werden. Dazu dient das Konzept mit seinem umfangreichen Beteiligungsprozess mit 500 Schlüsselpersonen und der damit verbundenen Öffentlichkeitsarbeit.

**Ziel: Sensibilisierung der Öffentlichkeit**

Für die Landwirtschaft wird durch das städteübergreifend erarbeitete Strukturbild des zukünftigen Wegennetzes eine gewisse Planungssicherheit geschaffen. Die Erweiterung und Änderung des Zuschnitts von landwirtschaftlich genutzten Flächen kann am gestrafften Netz ausgerichtet werden. Gleiches gilt bei der Standortsuche für neue Gebäude und Lagerflächen.

**Ziel: Planungssicherheit durch Strukturbild**

### 1.3 Strukturwandel in der Landwirtschaft



Vergrößerung der Bewirtschaftungseinheiten  
Quelle: www.hofkontor.de



„Vom Landwirt zum Energiewirt“, Biogasanlage in Peckelsheim  
Quelle: www.pressebox.de

Der Kreis Hörter ist durch den voranschreitenden Strukturwandel in der Landwirtschaft geprägt. Neben den klassischen Landwirtschaftsformen werden auf vielen Feldern und Äckern verstärkt nachwachsende Rohstoffe (wie Raps, Grünschnitt usw.) angebaut, die als Biomasse in dezentralen Anlagen zu Strom, Wärme und Treibstoff umgewandelt werden. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass diese neue Form der Landbewirtschaftung aus betriebsökonomischen Gründen eine Vergrößerung der Bewirtschaftungseinheiten zur Folge hat. Damit einher gehen eine Vergrößerung der Traktoren- und Maschinengespanne und damit auch eine höhere Beanspruchung der ländlichen Wege.

In den letzten Jahren zeigte sich zudem eine Reduzierung der Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe um jährlich 4 %. In den nächsten 20 Jahren kann dies für den Kreis Hörter einen Rückgang von heute ca. 2.000 vorhandenen Betrieben auf nur noch ca. 800 Betriebe bedeuten. Auch in dieser Hinsicht ist damit zu rechnen, dass sich die Bewirtschaftungseinheiten entsprechend vergrößern werden.

Insgesamt lässt sich folgern, dass für die Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Kreis Hörter zukünftig tendenziell weniger Wege erforderlich sein werden, die Ansprüche an deren Qualität aber wesentlich steigen.

„Bei einer immer geringer werdenden Zahl an Landwirten stellt sich doch die Frage, wer in Zukunft für den Erhalt der Wege und Straßen aufkommen wird, zumal die Nutzung nur einigen wenigen überlassen ist.“

„Etliche Gemeinden wollen nicht mehr für einige wenige Nutzer die Kosten übernehmen. Vielleicht läuft es ja auf eine Privatweg-Nutzung hinaus? Die Nutzer machen den Weg zu für sich, andere müssen draußen bleiben! Jedenfalls sind die Wege in wenigen Jahren durch die großen Fahrzeuge gänzlich Bruch, das ist schon absehbar.“

„Das die Gemeinde pleite ist, liegt an der Mentalität ihrer Bürger und an Bürgermeistern, die mit Geld nicht umgehen können.“

„Kleine Gemeinden, die schon jetzt pleite sind, können und werden die Kosten nicht übernehmen. Ergo muss der, der übrigbleibt zukünftig im Schnecken tempo zu seinen Flächen krabbeln. Unsere Gemeinde ist schon aus dem Wegezweckverband ausgetreten, weil die geringen Leistungen nicht ausreichen, um alle Wege zu reparieren.“

„Seit einiger Zeit will jeder (auch Landwirte) einen asphaltierten Weg. Da fahren dann Rennräder und Pkw durch. Ich finde besser, man lässt die Seitenwege einfach „ausfahren“ und schottert die Hauptwirtschaftswege nur. Das spart auch Geld. Und mal ehrlich: welche Landmaschine braucht im Feld zwingend Asphalt? Gerade wo heute die Schlepper etc. auch auf schlechten Wegen Komfort bieten (gefederte Achsen etc.). Das Säubern und den Unterhalt solcher „Naturwege“ könnten wir Landwirte selber machen. Einfach mal mit dem Polder/Schaufel drüber und der Weg ist wieder eben. Auch könnten wir selber aufschottern.“

„Also ich fände das völlig ok - die Landwirte werden dazu verpflichtet, die Wege, die sie benutzen auch instand zu halten, und im Gegenzug versorgt der Rest der Bevölkerung sich auch selber mit Lebensmitteln. Wohl bekomm's...“

Auszüge aus einer Diskussion über die Unterhaltung von Wirtschaftswegen  
Quelle: <http://www.landtreff.de>

## 2 Datengrundlage

### Allgemeines

Bei der Bearbeitung einer komplexen Aufgabenstellung für ein Gebiet mit einer Fläche von 1200 km<sup>2</sup> ergibt sich eine Fülle verschiedenster Informationen.

Um all diese Informationen zu verarbeiten, empfiehlt sich die Verwendung eines Datensystems, welches einerseits kartographische Darstellungen ermöglicht, andererseits die Speicherung und Verwaltung sämtlicher Daten sicherstellt, die während des Prozesses ermittelt werden.

Des weiteren muss das System in der Lage sein, die Fortschreibung des Projektes zu gewährleisten.

Geographische Informationssysteme erfüllen diese Anforderungen in besonderem Maße, zudem ermöglichen sie trotz einer Vielzahl von Daten vergleichbar geringe Dateigrößen.

Ein weiterer Vorteil ist die Möglichkeit einer direkten statistischen Auswertung.

Zudem läßt sich mit ihnen der Inhalt eines Datensatzes nach sämtlichen enthaltenen Kriterien kartographisch darstellen (siehe z.B. Kap. 5.4 Sonderkarten).

### 2.1 GIS als Werkzeug

Geographische Informationssysteme (GIS) ermöglichen die Verknüpfung von räumlichen Daten (Vektordaten) mit statistischen Daten (Datenbanken).

Durch diese Verknüpfung lassen sich die erfassten Informationen (Attribute) präzise räumlich verorten und in Karten darstellen. Sie ermöglichen weiterhin umfassende räumliche und statistische Analysen und Auswertungen.

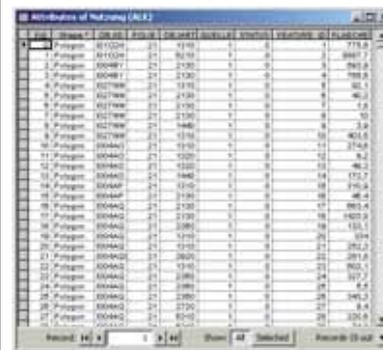
Attribute sind Merkmale, welche in diesem Fall die einzelnen Straßen- und Wegeabschnitte charakterisieren. Sie geben Auskunft zu Lage und Funktion eines Weges, zulässigen Verkehrsmitteln, Trägerschaften und Verkehrsrouten, die über die Straße bzw. den Weg verlaufen (z.B. ÖPNV, Radrouten, Wanderwege). In Geographischen Informationssystemen können diese Attribute als Analyse-kriterium eingesetzt werden.

Die Datengrundlage des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes enthält neben den Informationen zu Eigentumsverhältnissen qualifizierte und durch den Beteiligungsprozess validierte Informationen zu Funktionen und Nutzungsüberlagerungen der einzelnen Straßen- und Wegesegmente. Durch die Datenstruktur Geographischer Informationssysteme ist die kontinuierliche Weiterentwicklung und Fortschreibbarkeit des Konzeptes uneingeschränkt möglich.



Vektordaten

## GIS



PK	StrassenID	Strassenname	Strassenart	Strassenbreite	Strassenlänge	Strassenfläche	Strassenhöhen	Strassenbreite	Strassenlänge	Strassenfläche	Strassenhöhen
1	Strassen 1	Strassen 1	1	10	100	1000	100	10	100	1000	100
2	Strassen 2	Strassen 2	2	15	150	2250	150	15	150	2250	150
3	Strassen 3	Strassen 3	3	20	200	4000	200	20	200	4000	200
4	Strassen 4	Strassen 4	4	25	250	6250	250	25	250	6250	250
5	Strassen 5	Strassen 5	5	30	300	9000	300	30	300	9000	300
6	Strassen 6	Strassen 6	6	35	350	12250	350	35	350	12250	350
7	Strassen 7	Strassen 7	7	40	400	16000	400	40	400	16000	400
8	Strassen 8	Strassen 8	8	45	450	20250	450	45	450	20250	450
9	Strassen 9	Strassen 9	9	50	500	25000	500	50	500	25000	500
10	Strassen 10	Strassen 10	10	55	550	30250	550	55	550	30250	550
11	Strassen 11	Strassen 11	11	60	600	36000	600	60	600	36000	600
12	Strassen 12	Strassen 12	12	65	650	42250	650	65	650	42250	650
13	Strassen 13	Strassen 13	13	70	700	49000	700	70	700	49000	700
14	Strassen 14	Strassen 14	14	75	750	56250	750	75	750	56250	750
15	Strassen 15	Strassen 15	15	80	800	64000	800	80	800	64000	800
16	Strassen 16	Strassen 16	16	85	850	72250	850	85	850	72250	850
17	Strassen 17	Strassen 17	17	90	900	81000	900	90	900	81000	900
18	Strassen 18	Strassen 18	18	95	950	90250	950	95	950	90250	950
19	Strassen 19	Strassen 19	19	100	1000	100000	1000	100	1000	100000	1000
20	Strassen 20	Strassen 20	20	105	1050	110250	1050	105	1050	110250	1050
21	Strassen 21	Strassen 21	21	110	1100	121000	1100	110	1100	121000	1100
22	Strassen 22	Strassen 22	22	115	1150	132250	1150	115	1150	132250	1150
23	Strassen 23	Strassen 23	23	120	1200	144000	1200	120	1200	144000	1200
24	Strassen 24	Strassen 24	24	125	1250	156250	1250	125	1250	156250	1250
25	Strassen 25	Strassen 25	25	130	1300	169000	1300	130	1300	169000	1300
26	Strassen 26	Strassen 26	26	135	1350	182250	1350	135	1350	182250	1350
27	Strassen 27	Strassen 27	27	140	1400	196000	1400	140	1400	196000	1400
28	Strassen 28	Strassen 28	28	145	1450	210250	1450	145	1450	210250	1450
29	Strassen 29	Strassen 29	29	150	1500	225000	1500	150	1500	225000	1500
30	Strassen 30	Strassen 30	30	155	1550	240250	1550	155	1550	240250	1550

Datenbank

Aufbau Geographischer Informationssysteme

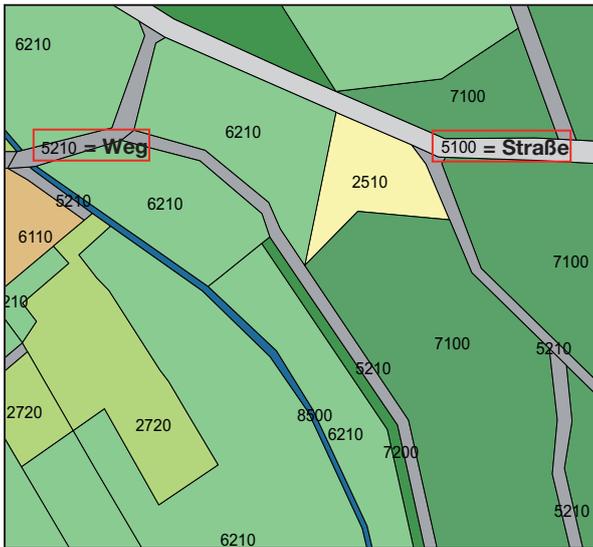
## 2.2 Verwendetes Datenmaterial

### Automatisierte Liegenschaftskarte (ALK)

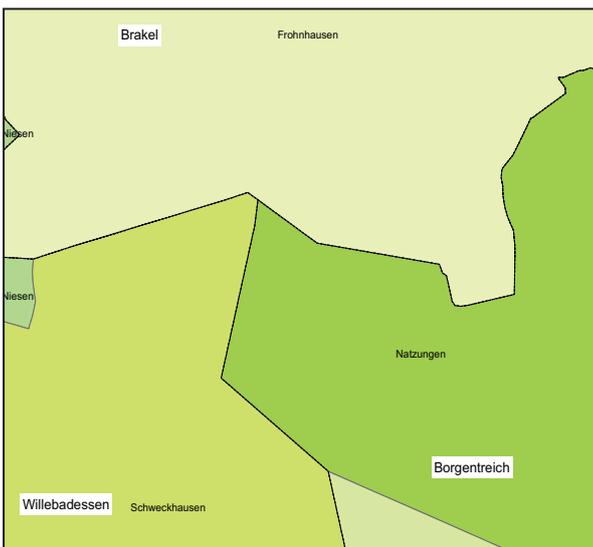
Die automatisierte Liegenschaftskarte ist der digitale Nachfolger der analogen Liegenschaftskarte in den Katasterämtern Deutschlands. Die automatisiert geführte Liegenschaftskarte bildet als bildlicher Teil zusammen mit dem Automatisierten Liegenschaftsbuch (ALB) das Liegenschaftskataster. Den erfassten Grundstücken werden über einen vierstelligen Objektartenschlüssel verschiedene Nutzungen zugeordnet.

Insbesondere folgende Nutzungen spielten hier eine Rolle:

- Straßen- und Wegeparzellen
- Straßen- und Wegenutzungen
- Siedlungsgebiete
- Landwirtschaftliche Betriebsstätten
- Forstflächen



Liegenschaftskarte



Verwaltungsgrenzen

### Verwaltungsgrenzen

Die Verwaltungsgrenzen innerhalb des Kreises Höxter liegen als Flächendaten vor. Dazu gehören Daten zum Kreisgebiet, der zehn Städten sowie zu den Gemarkungen der einzelnen Ortschaften im Kreis Höxter. Die entsprechenden Informationen wurden auf das Straßen- und Wegenetz übertragen.



Straßen / Wege nach Eigentümern

### Eigentumsverhältnisse

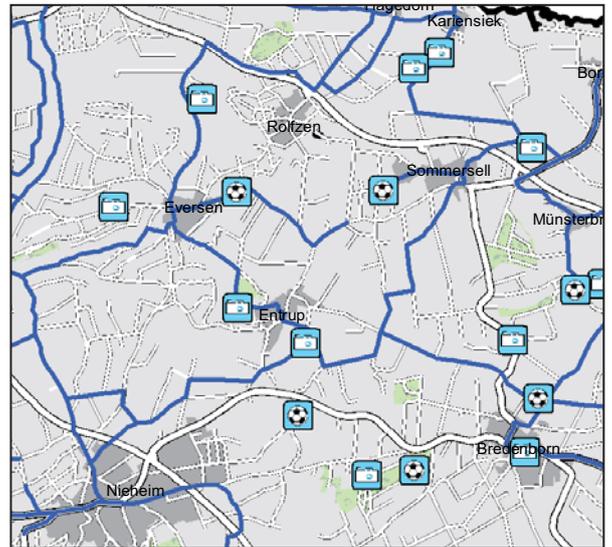
Es liegen Daten für folgende Eigentumsverhältnisse vor: Flächen im Besitz des Bundes, Flächen im Besitz des Landes NRW, Flächen im Besitz des Kreises Höxter, Flächen im Besitz der zehn Gemeinden des Kreises sowie Flächen in Privatbesitz. Diese Informationen beinhalten sowohl Angaben zu Straßen- und Wegen innerhalb des Kreisgebietes als auch zu forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Weiterhin existieren digitale Daten zu Separationsinteressentengemeinschaften sowie analoge Daten zu Rezesswegen im Stadtgebiet Höxter (vgl. Kap. 5.4 Sonderkarte 3).

Nicht bei allen Flächen konnten die Eigentumsverhältnisse mit diesen Grundlagendaten geklärt werden. In diesen Fällen wurden entsprechende Auskünfte aus dem Liegenschaftskataster eingeholt.

## Tourismus und Freizeit

Um einen möglichst umfassenden Blick auf die Tourismus- und Freizeit-Infrastruktur im Kreisgebiet zu erhalten, wurden die bereits vorliegenden Daten des Kreises ergänzt und beinhalten nun alle wichtigen Informationen zu Parkplätzen, Freizeitnutzungen im Außenbereich, touristischen und landschaftlich reizvollen Zielen sowie besonderen Sehenswürdigkeiten des Kreises Höxter.

Für die Erfassung von Rad- und Wanderwegen sowie touristisch interessanten Zielen wurden Wanderkarten der Landesvermessungsstelle NRW sowie weitere Freizeitkarten (z.B. die Tourenvorschläge „Kulturland Kreis Höxter“) mit dem Wegenetz abgeglichen und ergänzt.



Radrouten und Sehenswürdigkeiten

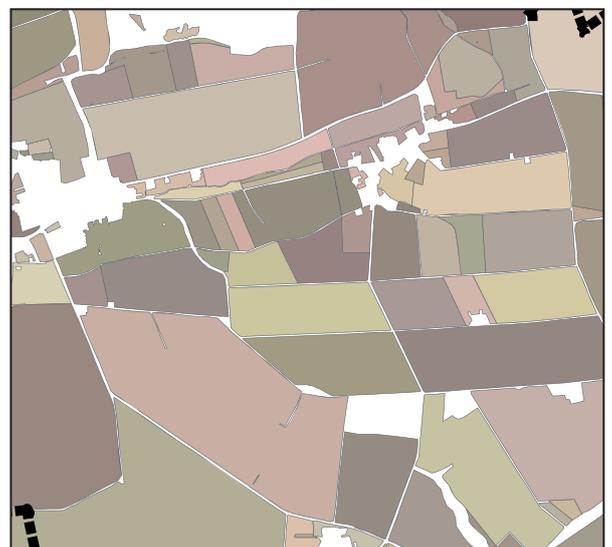


## Feldblockkataster der Landwirtschaftskammer NRW

Das Feldblockkataster wurde in den Jahren 2005 und 2006 zur eindeutigen Flächenidentifizierung in mehreren Bundesländern eingeführt.

Die Feldblockeinteilungen der Landwirtschaftskammer liegen als Flächendaten vor. Im Rahmen des Konzeptes bilden sie die Basis für die Erschließungssicherung landwirtschaftlich genutzter Flächen. Die Datei enthält ca. 15.000 Feldblöcke.

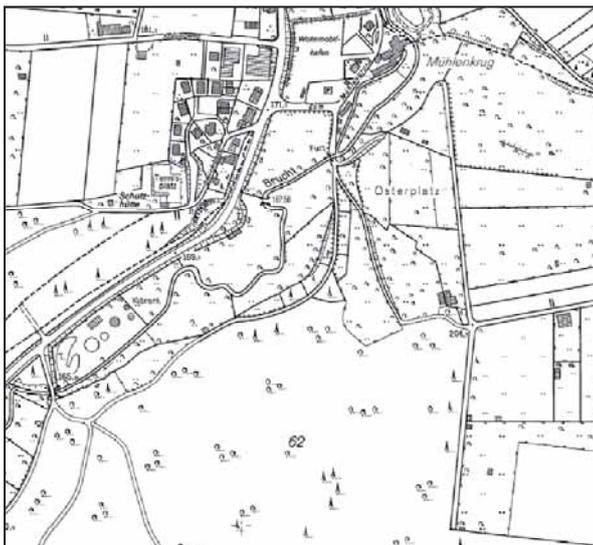
Die Größe der Feldblöcke reicht dabei von wenigen Quadratmetern bis hin zu mehr als 200 ha.



Auszug Feldblockkataster der Landwirtschaftskammer NRW



Standorte Biogasanlagen / WKA



DGK 5



Orthophoto

## Energiewirtschaft, Ver- und Entsorgungsbetriebe

Die Standorte von Biogas- und Windkraftanlagen liegen vor und wurden um die Standorte weiterer Ver- und Entsorgungsbetriebe wie beispielsweise Kläranlagen, Deponieflächen und Anlagen zur Wasserversorgung ergänzt.

## Karten- und Luftbildmaterial

### Deutsche Grundkarte - DGK5

Die deutsche Grundkarte liegt meistens im Maßstab von 1:5000 vor und wird als DGK5 bezeichnet. Sie ist eine topographische Karte, von der Folgekarten in kleineren Maßstäben abgeleitet werden.

Eine 40cm x 40cm große Kachel bildet eine Fläche von 2km x 2km in der Natur ab. Eine DGK enthält alle topographischen Objekte in lagerichtiger und grundrisstreuer Form. In der vorliegenden DGK sind wichtige Informationen zu Straßen- und Wegekategorien enthalten.

### Luftbilder / Orthophotos

Ein Orthophoto ist ein senkrecht zur Erdoberfläche aufgenommenes, perspektivisch entzerrtes und damit maßstabsgenaues Luftbild. Es ist in seiner Darstellungsart und -genauigkeit mit einer topographischen Karte vergleichbar.

### 2.3 Attributiertes Straßen- und Wegenetz Kreis Höxter

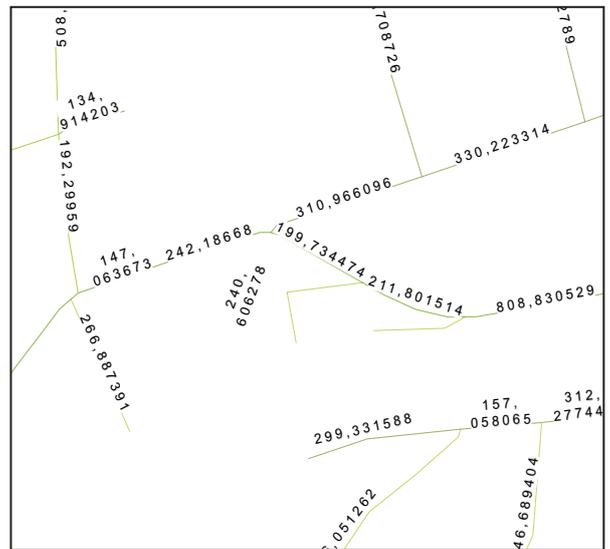
Die Erstellung des Straßen- und Wegenetzes erfolgte manuell auf Basis der Automatisierten Liegenschaftskarte. Das erstellte Liniennetz besteht aus ca. 32.000 Einzelsegmenten mit einer Gesamtlänge von 6.920 km. Da sich die Untersuchung auf Verkehrswege außerhalb von Ortschaften und Forstgebieten beschränkt, wurden innerhalb geschlossener Ortslagen und innerhalb von Waldgebieten nicht alle Straßen und Wege erfasst.

Jedem Straßen- oder Wegesegment ist eine Zeile der Datenbank zugeordnet.

Darin sind Informationen zur geographischen Lage, zu Eigentumsverhältnissen, Verbindungsfunktionalität im Netzzusammenhang, Freizeitfunktionalität sowie im Sinne einer transparenten Projektdokumentation die Kategorieeinordnung zu verschiedenen Zwischenständen des Projektes (Vorbewertung, nach den Ortschaftskonferenzen, nach der Beteiligung Träger öffentlicher Belange) sowie die endgültige Einstufung im Sinne der gutachterlichen Empfehlung enthalten.

Ein vollständiges Kennblatt der enthaltenen Informationen findet sich im Anlage I des Berichtes.

Dieses intelligente Netz kann nun beliebig weiterentwickelt und zur Fortschreibung des Konzeptes verwendet werden.



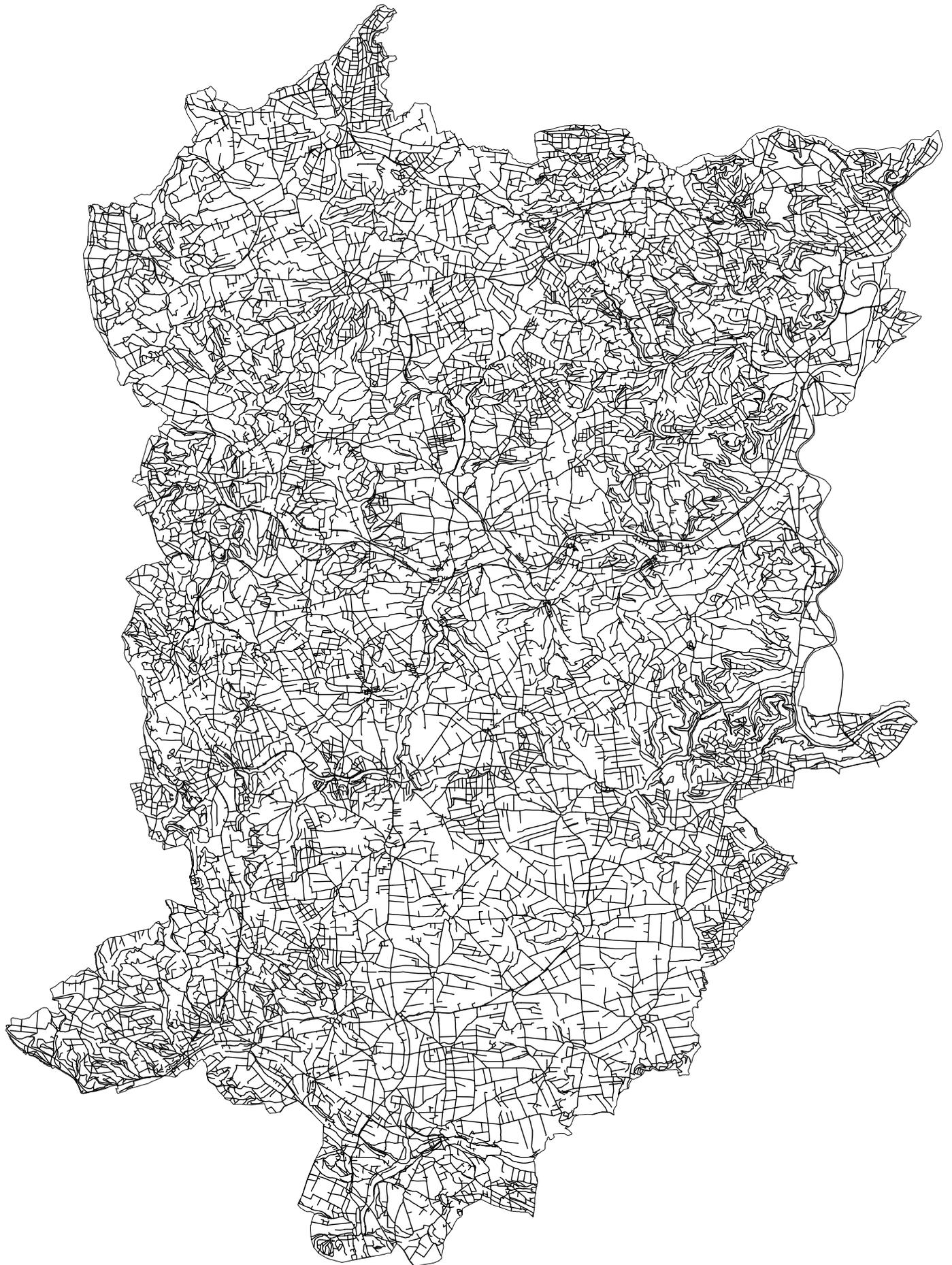
Straßen- und Wegenetz mit Längenangaben

#### Kennzahlen des Straßen- und Wegenetzes des Kreises Höxter

Länge: 6.920 km

Anzahl Segmente: ca. 32.000

Datenbank mit mehr als 20 für die Hierarchisierung entscheidungsrelevanten Kriterien



### 3 Methode

Gemäß der in Kapitel 1 beschriebenen Ziele soll eine Straffung des Wegenetzes erfolgen. Dafür ist es erforderlich, die Straßen- und Wegeabschnitte im Kreis Höxter zu hierarchisieren. Durch die abschnittsweise Zuweisung bestimmter Kategorien wird so ein **Kernwegenetz** ermittelt, das alle Straßen und Wege enthält, die für die nachhaltige Entwicklung des Kreisgebietes langfristig von Bedeutung sind.

In diesem Kapitel wird die bei der Hierarchisierung angewandte Methode erläutert.

#### 3.1 Welche Straßen- und Wege werden bewertet?

Die Analyse der einzelnen Straßen- und Wegeabschnitte setzt eine Betrachtung ihrer **Funktion im Netzzusammenhang** voraus. Insofern sind alle öffentlichen Straßen und Wege im Kreisgebiet, die von Kraftfahrzeugen oder mindestens von Fahrrädern genutzt werden können, in die Betrachtung eingeschlossen.

Gemäß der Aufgabenstellung erfolgt eine Hierarchisierung allerdings nur für die Straßen und Wege, die sich in Baulast des Kreises oder der zehn Städte des Kreises befinden und außerhalb von Siedlungsgebieten liegen. Ebenso erfolgt keine Bewertung von Wegen innerhalb von Forstflächen, die keine eigene Wegeparzelle aufweisen und nur der forstinternen Verteilung dienen.

#### 3.2 Vorgehensweise bei der Hierarchisierung des Straßen- und Wegenetzes

Die allgemein gebräuchliche Gliederung des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar) in Feldwege, Wirtschaftswege, Fahrwege usw. ist im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes nicht zielführend. Mit dieser Zuordnungsmethodik können weder die Nutzergruppen noch die Funktion eines Wegeabschnittes im Netzzusammenhang eindeutig bestimmt werden. So wird beispielsweise nicht deutlich, ob eine Strecke auch vom Rad- und/oder Fußverkehr mitbenutzt wird oder ob ein Wirtschaftsweg vorwiegend verbindende oder erschließende Funktion hat.

Für die Hierarchisierung des Straßen- und Wegenetzes im Kreis Höxter wurde deshalb eine eigene Einteilung in Kategorien entwickelt.

Aus der Gesamtheit der zu bewertenden Straßen und Wege werden schrittweise und abgestuft nach ihrer funktionalen Bedeutung alle Abschnitte gefiltert und ihnen eine von acht Kategorien zugewiesen. In Kapitel 3.6 werden die einzelnen Kategorien näher dargestellt.

Gesamtheit aller zu bewertenden Straßen und

Betrachtung im

#### Anwendung der vier Bewertungsprinzipien

- Nutzungsüberlagerung
- Sicherung der Verbindungsfunktion
- Sicherung der Erschließungsfunktion
- Vermeidung von Mehrfacherschließungen

#### Kategorie A

Überörtliche Straßen  
in Ergänzung zu  
Bundes- und Landesstraßen



#### Kategorie B1-5

Weitere Straßen  
und Wege, die der  
Öffentlichkeit zur  
Verfügung stehen  
müssen



**K e r n w e g e n e t z**

## Wege im Kreisgebiet Höxter

### Netzzusammenhang

#### Kategorie C

Erschließungswege die, nur einzelnen Interessen dienen



#### Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege



#### Kategorie E

Wege, die bereits heute nicht mehr vorhanden sind



### U n t e r g e o r d n e t e W e g e

Grundsätzlich sind bei der Kategorisierung die nachfolgend genannten übergeordneten **vier Bewertungsprinzipien** maßgebend. Da ein einzelner Straßen- oder Wegeabschnitt unterschiedliche Funktionen im Netzzusammenhang besitzen kann, wird bei der Zuordnung zu einer Kategorie jeweils die höchste erforderliche Kategoriestufe zugewiesen:

#### Nutzungsüberlagerung

In Abhängigkeit von den jeweiligen Straßen- bzw. Wegenutzern sind unterschiedliche Ansprüche an die Beschaffenheit eines Weges zu stellen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich mit der Anzahl der relevanten Nutzergruppen die Bedeutung eines Straßen bzw. Wegeabschnitts im Netzzusammenhang erhöht. Dies wirkt sich wiederum auf die ihm zugewiesene Kategoriestufe aus. Soweit es das geordnete Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsarten auf einem Streckenabschnitt erlaubt, wurde bei der Bewertung eine Bündelung von mehreren Nutzungen auf die zentralen Straßen- bzw. Wegeabschnitte des Kernwegenetzes bevorzugt.

#### Sicherung der Verbindungsfunktion

Mit dem Kernwegenetz sollen auch zukünftig alle wichtigen Verbindungen für die unterschiedlichen Verkehrsarten gesichert bleiben. Bei der Bewertung eines Straßen- bzw. Wegeabschnittes wird daher immer untersucht, welche Bedeutung dieser innerhalb des Straßennetzes, als landwirtschaftliche Verbindung oder im Rad- bzw. Wandernetz besitzt. Dabei wird auch geprüft, ob für die jeweiligen Nutzer andere höherwertige Alternativen zur Verfügung stehen (z.B. Autobahn für Kfz-Verkehr oder steigungsarme Strecke für den Radverkehr).

#### Sicherung der Erschließungsfunktion

Weiterhin soll auch zukünftig die Zufahrt zu allen erschließungsrelevanten Zielen im Außenbereich gesichert bleiben. Bei der Bewertung wird untersucht, welche die geeignetste bzw. effektivste Form der Erschließung für die jeweilige Nutzung darstellt. In Abhängigkeit davon werden alle für deren Erschließung relevanten Straßen- und Wegeabschnitte mindestens der dafür erforderlichen Kategorie zugeordnet (vgl. Kap. 3.4 und 3.5).

#### Vermeidung von Mehrfacherschließungen

Um ein möglichst gestrafftes Netz zu erhalten, sichert das zukünftige Kernwegenetz i.d.R. nur noch die Erschließung einer Nutzung von einer Seite. Eine Ausnahme stellen sehr große oder ungünstig geschnittene Feldblöcke dar. Hier wurden ggf. Mehrfacherschließungen in Kauf genommen.

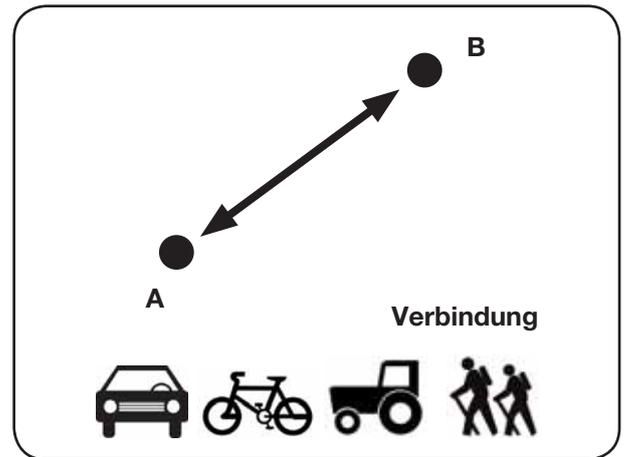
### 3.3 Definition der Verbindungsfunktion

#### Verbindungsfunktion von Straßen

Als Straßen mit überörtlicher Verbindungsfunktion werden Straßen bezeichnet, welche Verbindungen zwischen größeren Siedlungsgebieten oder deren Anbindung an das übergeordnete Netz aus Bundes- und Landesstraßen herstellen. Straßen mit örtlicher Verbindungsfunktion verbinden Ortschaften innerhalb der Stadtgebiete und stellen den Anschluss an das überörtliche Straßennetz in einer angemessenen Maschenweite her (vgl. Kap 5.4 Sonderkarte Kreisstraßen).

#### Verbindungsfunktion von Wegen

Wege mit Verbindungsfunktion stellen vor allem für den Radverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr eine alternative Wegführung zu den Straßen dar und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die Identifizierung und Aufrechterhaltung dieser Netzfunktion genießt eine hohe Priorität bei der Ausarbeitung des zukünftigen Strukturbildes.



### 3.4 Definition der Erschließungsfunktion

#### Erschließungssicherung von Zielen im Außenbereich, die öffentlichen Interessen dienen

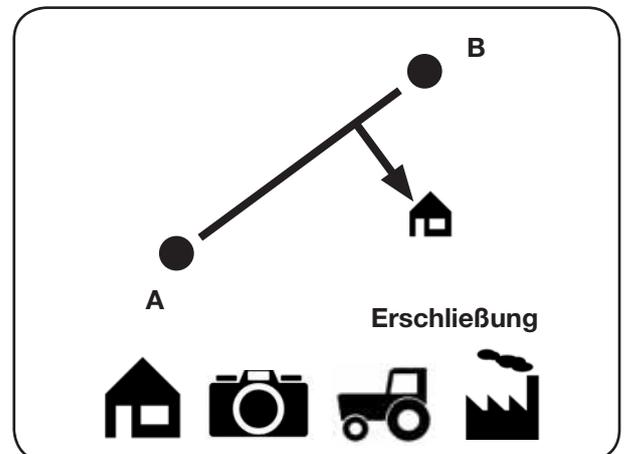
Für Ziele im Außenbereich gilt die Sicherstellung einer Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz. Die Qualität der Anbindung orientiert sich an den Anforderungen sowie der Frequentierung der Ziele.

Unter diese Ziele fallen z.B. Wohnsiedlungen und Gewerbegebiete im Außenbereich, Sportanlagen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, (Wander-) Parkplätze sowie wichtige touristische Ziele.

Aufgrund ihrer Bedeutung für die Wirtschaftskraft der Region gehören landwirtschaftliche Betriebe im Außenbereich ebenfalls zu den Zielen, die durch das auch zukünftig öffentlich zu unterhaltende Kernwegenetz erschlossen werden sollen.

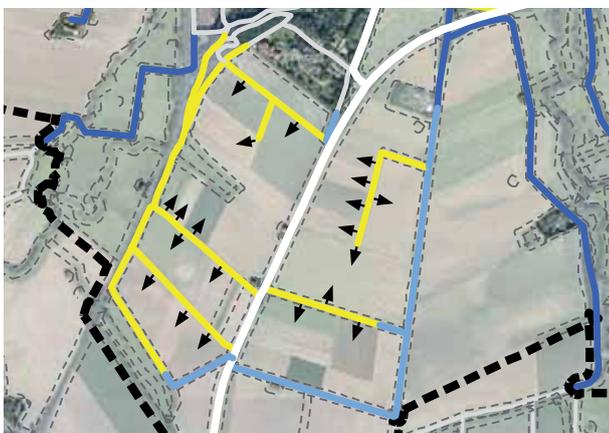
#### Erschließungssicherung von Zielen im Außenbereich, die nur Einzelinteressen dienen

Wege, die ausschließlich der Erschließung von Einzelinteressen dienen (z.B. von Wohnhäusern im Außenbereich, Windrädern kommerzieller Betreiber oder Lagerschuppen) sind nicht Teil des Kernwegenetzes. Aufgrund ihrer geringeren Verkehrsbedeutung gehört hierzu auch die Erschließung von kleineren landwirtschaftlich genutzten Lagerstätten und Scheunen.





Großer Feldblock mit 127 Flurstücken und ähnlich vielen Feldschlägen. Die Größe eines Feldblockes kann von wenigen Quadratmetern bis hin zu mehr als 200 ha reichen.



**Strukturbild-Auszug als zusammenfassendes Beispiel:**  
Über das blaue Kernwegenetz (hier Kategorien B2, B3) wird die Erreichbarkeit der Feldblöcke (grau gestrichelt) gesichert. Eine Erschließung über die klassifizierte Straße (weiß) ist nicht vorgesehen. Das gelbe Wegenetz der Kategorie D dient der Feinverteilung innerhalb der Feldblöcke.

### 3.5 Erschließungssicherung von landwirtschaftlich genutzten Flächen

Die Sicherstellung der Erschließung von landwirtschaftlich genutzten Flächen basiert auf der Erreichbarkeit von Feldblöcken über das oben beschriebene Kernwegenetz.

Ein **Feldblock** ist eine zusammenhängende landwirtschaftlich nutzbare Fläche, die von in der Natur erkennbaren Außengrenzen (beispielsweise Wald, Straßen, bebautes Gelände, Gewässer, Gräben) umgeben ist. Ein Feldblock kann von einem oder mehreren Landwirten bewirtschaftet werden, meistens besteht er aus mehreren Flurstücken.

Bei der Bewertung des Wegenetzes wurde darauf geachtet, dass jeder Feldblock mit mindestens einem Wegeabschnitt erschlossen ist. Die Feldblöcke als erschließungsrelevante Einheit heranzuziehen, ist im Sinne der Nachhaltigkeit des Konzeptes sinnvoll. Durch seine stabilen Außengrenzen ist der Feldblock ein geeignetes Kriterium, um langfristige Aussagen zur Erforderlichkeit von Erschließungswegen treffen zu können. Dagegen können die Zuschnitte der einzelnen Feldschläge von Jahr zu Jahr Veränderungen unterliegen. Insbesondere aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft (größere Betriebe, größere Bewirtschaftungseinheiten) stellen Pacht- und Besitzverhältnisse keine verlässliche Größe für die Bewertung des Wegenetzes dar.

Die zur **Feinverteilung innerhalb des Feldblocks** in die einzelnen Feldschläge dienenden Wege unterliegen damit einem hohen dynamischen Potential. Das Strukturbild des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes ermöglicht den Anliegern und Bewirtschaftern die zukünftigen Entwicklungen abzusehen und durch individuelle Maßnahmen (s. z.B. Kap. 7.5 Freiwilliger Nutzungstausch und Kap. 7.7 Strategische Ausrichtung der Landwirtschaft) zur Straffung des ländlichen Wegenetzes beizutragen.

#### Keine Erschließung von landwirtschaftlich genutzten Flächen von klassifizierten Straßen aus

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde darauf geachtet, dass Feldblöcke nicht unmittelbar von klassifizierten Straßen (Bundes-, Land und Kreisstraßen) aus erschlossen werden. Sollten von dort bereits heute Zufahrten auf landwirtschaftliche genutzte Flächen bestehen, wurde der Status quo respektiert.

### 3.6 Kategorien des strategischen Straßen- und Wegekonzeptes

Allgemein erfolgt die Einteilung der bewerteten Strecken in:

- Straßen mit überörtlicher Verbindungsfunktion in Ergänzung zu Bundes- und Landesstraßen (Kategorie A)
- Weitere Straßen und Wege, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen müssen (Kategorien B1-B5)
- Erschließungswege, die lediglich Einzelinteressen dienen (Kategorie C)
- Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege (Kategorie D)
- Wege, die bereits heute nicht mehr vorhanden sind oder nicht mehr genutzt werden (Kategorie E).

Straßen und Wege der Kategorien A und B bilden das so genannte Kernwegenetz, welches Verbindungs- und Erschließungsfunktionen für den Kfz-, den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger sicherstellt. Wege der Kategorien C, D und E stellen das untergeordnete Wegenetz dar.

#### Kernwegenetz

##### **Kategorie A - Straßen mit überörtlicher Funktion**

Straßen der Kategorie A übernehmen eine überörtliche Verbindungsfunktion in Ergänzung zu Bundes- und Landesstraßen. Das maßgebliche Nutzungskriterium ist der allgemeine Kfz-Verkehr ohne jegliche Einschränkung.

In diese Kategorie wurden ausschließlich Kreisstraßen eingeordnet. Im Kreis Höxter gibt es keine Gemeindestraßen mit überörtlicher Funktion.

##### **Maßgebliche Funktion:**

- Überörtliche Verbindungsfunktion

##### **Maßgebliche Verkehrsmittel:**

- Allgemeiner Kfz-Verkehr

##### **Kategorie B1 - Straßen m. innergemeindlicher Funktion**

Straßen und Wege der Kategorie B1 dienen der Gewährleistung von örtlichen Verbindungsfunktionen sowie der Erschließung von verkehrsintensiven Nutzungen hauptsächlich im Außenbereich für den allgemeinen Kfz-Verkehr.

Straßen mit ÖPNV-Linien werden mindestens in diese Kategorie eingeordnet. Weitere Indizien für diese Kategorie sind unter anderem die Erschließung von Wohnsiedlungen und Gewerbegebieten, Sportanlagen, Campingplätzen, (Wander-) Parkplätzen, etc..

##### **Maßgebliche Funktion**

- Zwischenörtliche Verbindungsfunktion
- Sicherung der Erschließung

##### **Maßgebliche Verkehrsmittel:**

- Allgemeiner Kfz-Verkehr

**Maßgebliche Funktion:**

- Kleinräumige Verbindungsfunktion
- Sicherung der Erschließung

**Maßgebliche Verkehrsmittel:**

- Radverkehr
- Land- und forstwirtsch. Verkehr
- Anliegerverkehr

**Kategorie B2 - Multifunktionale Straßen oder Wege**

Straßen und Wege der Kategorie B2 sind zusätzlich zu den Kategorien A und B1 erforderliche Verkehrswege für den Radverkehr, den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr und /oder den eingeschränkten Kfz-Verkehr.

Indizien zur Einteilung in diese Kategorie sind regelmäßig angefahrene Ziele im Außenbereich wie landwirtschaftliche Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, verschiedene touristische Ziele, usw.. Des Weiteren werden alle Radrouten und -wege mindestens in diese Kategorie eingeordnet.

**Maßgebliche Funktion**

- Landwirtschaftliche Verbindung
- Feldblockerschließung

**Maßgebliche Verkehrsmittel**

- Landwirtschaftlicher Verkehr

**Kategorie B3 - Land- und forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen**

Wege der Kategorie B3 sind zusätzlich erforderliche Wege zur Sicherstellung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr.

Insbesondere werden damit wichtige Wegeverbindungen für die Landwirtschaft sichergestellt sowie die Erschließung von landwirtschaftlich genutzten Flächen auf Basis der Feldblockeinteilung der Landwirtschaftskammer gesichert.

**Maßgebliche Funktion**

- Kleinräumige Verbindung für den Fußgängerverkehr
- Erschließungsfunktion

**Maßgebliche Verkehrsmittel**

- Fußgänger
- Landwirtschaftlicher Verkehr

**Kategorie B4 - Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger**

In Kategorie B4 liegen Wege, über die regelmäßig Fußgänger laufen und Wanderrouten (auch Spazierrundgänge) führen und deshalb auch zukünftig der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollten. Aufgrund ihrer land- und forstwirtschaftlichen Funktion wäre eine Einstufung in Kategorie D ausreichend.

Maßgebend sind hier das Hauptwanderwegenetz, die Tourenvorschläge des Kulturlandes Kreis Höxter, Natura 2000 Routen oder örtliche Rundwege.

**Maßgebliche Funktion**

- Untergeordnete Erschließungsfunktion

**Maßgebliche Verkehrsmittel**

- Landwirtschaftlicher Verkehr

**Kategorie B5 - Untergeordnete Wege**

Wege der Kategorie B5 sind Wege, die aufgrund der Erschließungssicherung von Feldblöcken grundsätzlich notwendig sind, in die aber laut Ortschaftskonferenz zukünftig nicht mehr investiert werden muss.

Dabei handelt es sich zur Hauptsache um Erschließungssegmente zu kleineren Feldblöcken, die lediglich von einzelnen Anliegern benötigt werden.

## Untergeordnete Wege

### Kategorie C - Erschließungswege für Einzelinteresse

Wege der Kategorie C sind Erschließungsstraßen und -wege, die lediglich Einzelinteressen dienen und für die kein öffentlicher Zugang notwendig ist. Die maßgebliche Funktion dieser Segmente ist die private Erschließung durch gelegentlichen Kfz-Verkehr.

Dabei handelt es sich um Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne landwirtschaftliche Bedeutung sowie Zufahrten zu Windkraftanlagen, Scheunen und Lagerflächen.

#### Maßgebliche Funktion

- (Private) Erschließung

#### Maßgebliches Fahrzeug

- Alle Verkehrsarten, aber nur geringe Verkehrsmenge

### Kategorie D - Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

Wege der Kategorie D sind vorhandene Wege, die ausschließlich der Erschließung einzelner landwirtschaftlich genutzter Flächen innerhalb eines Feldblocks dienen oder die zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind (z.B. Parallelwege).

#### Maßgebliche Funktion

- Feinverteilung im Feldblock oder keine Funktion

#### Maßgebliche Verkehrsmittel

- landwirtschaftlicher Verkehr oder keine Verkehrsmittel

### Kategorie E - Wegeparzellen ohne Weg

Wege, die nicht mehr vorhanden sind oder bereits heute nicht mehr genutzt werden.



#### Maßgebliche Funktion

- Keine

#### Maßgebliche Verkehrsmittel

- Keine



## 4 Vorbewertung und Beteiligung

Eine wichtige Voraussetzung für die langfristige Tragfähigkeit des Konzeptes ist es, die Einstufungen der Straßen- und Wegeabschnitte nicht ausschließlich aufgrund der vorliegenden Datenlage vorzunehmen.

Die spätere Umsetzbarkeit der getroffenen Empfehlungen hängt nicht zuletzt von der Kooperation der betroffenen Wegennutzer und -anlieger ab. Ziel ist es daher, die betroffenen Akteure bereits frühzeitig in den Prozess einzubinden. Zugleich werden so wichtige Erkenntnisse zu konkreten Gegebenheiten vor Ort – wie z.B. besondere Nutzung von Wegen, Angaben zu Wegezuständen, bereits konkrete Planungen mit Auswirkungen auf die Erschließungssystematik – mit in die Bewertungsüberlegungen eingebracht.

### 4.1 Vorbewertung der Straßen und Wegeabschnitte

Um für diesen Beteiligungsprozess eine Diskussionsgrundlage zu schaffen, wurde zunächst eine Vorbewertung des digitalisierten Straßen- und Wegenetzes im Kreis Höxter vorgenommen.

Unter Heranziehung der im Kapitel 2 dargestellten Datengrundlagen erfolgte eine Bewertung aller Straßen- und Wegeabschnitte „am grünen Tisch“. Dabei wurden alle Straßen- und Wegeabschnitte einer der in Kapitel 3 dargestellten Kategorien zugeordnet. Bei der Vorbewertung blieben die Kategorien B5 und E zunächst noch unberücksichtigt, da für deren Zuordnung vertiefte Informationen bzgl. der Gegebenheiten vor Ort erforderlich waren (z.B. besondere Nutzungsverhalten auf einzelnen Wegeabschnitten oder Abweichungen zwischen Katastereintrag und Realität). Diese Erkenntnisse konnten erst im Zuge des nachfolgenden Beteiligungsprozesses gewonnen werden.

### 4.2 Aufbau und Vorbereitung Beteiligungsprozess

Der Beteiligungsprozess zum Strategischen Straßen- und Wegekonzzept gliederte sich in zwei Phasen:

**Ortschaftsebene** – Die Durchführung von sog. Ortschaftskonferenzen bildete den Schwerpunkt des Beteiligungsverfahrens. Von allen Städten des Kreises wurden jeweils Schlüsselpersonen als Experten vor Ort benannt. Gemeinsam mit diesen wurde die Funktion aller zu betrachtenden Straßen- und Wegeabschnitte erörtert und Hinweise und Anmerkungen zum zukünftigen Wegenetz entgegengenommen.

**Kreisebene** – Danach erfolgte die Beteiligung der kreisweit agierenden Träger öffentlicher Belange. Soweit diese in ihrem Handeln ebenfalls von möglichen Veränderungen des außerörtlichen Straßen- und Wegenetzes betroffen waren, wurden sie im Anschluss an die Ortschaftskonferenzen um Prüfung der bis dato vorgenommen Einstufungen der Straßen- und Wegeabschnitte gebeten.

**Folgende Schlüsselpersonen waren regelmäßig in den**

**Ortschaftskonferenzen vertreten:**

- Bürgermeister
- Ortsvorsteher und Bezirksausschussvorsitzende
- Vertreter des Tiefbau- und des Ordnungsamtes
- Ortslandwirt und WLV-Vertreter
- Ortsheimatpfleger, Vertreter örtlicher Wander- und Heimatvereine
- Vertreter aus Wirtschaftsförderungs- und Tourismusausschüssen
- Vertreter großer Guts- und Forstbetriebe

### Ortschaftskonferenzen

### Beteiligung kreisweiter Akteure

**Folgende kreisweite Akteure wünschen weiter am Verfahren beteiligt zu werden:**

**Infrastruktur:**

- Landesbetrieb Straßenbau NRW
- Wehrbereichsverwaltung West
- EON Mitte AG
- EON Netz AG
- WINGAS GmbH & Co KG / WINGAS Transport GmbH & Co KG
- Kreis Höxter, Abteilung Bevölkerungsschutz
- Kreispolizeibehörde

**Landesbetrieb Wald und Holz NRW:**

- Forstbetriebsbezirk Bad Driburg
- Forst Bad Driburg
- Forstbetriebsbezirk Beverungen
- Forstbetriebsbezirk Höxter-Land
- Forstbetriebsbezirk Karlsbrunn
- Forstbetriebsbezirk Neuenheerse
- Forstbetriebsbezirk Steinheimer Börde
- Forstbetriebsbezirk Warburg

**Tourismus:**

- Gesellschaft für Wirtschaftsförderung im Kreis Höxter mbH (Kulturland Kreis Höxter)
- Eggegebirgsvereins e.V., Hauptwegewart
- Kreis Höxter, Abteilung Natur, Landschaft und Planen (Natura 2000 Wanderwege)

**Einteilung Ortschaftskonferenzgebiete**

Der Kreis Höxter besteht aus 10 Städten. Diese bestehen kreisweit aus insgesamt 124 Ortschaften. Zur Durchführung der Ortschaftskonferenzen wurde jedes Stadtgebiet je nach Größe in 4-8 Ortschaftskonferenzgebiete, die sich wiederum aus einer oder mehreren Ortschaftsgemarkungen zusammensetzen, unterteilt. Für den Gesamtkreis wurden so insgesamt 63 Ortschaftskonferenzgebiete festgelegt.

Zuschnitt und Größe dieser Gebiete wurden so gewählt, dass während der Ortschaftskonferenzen sowohl unter zeitlichen als auch fachlichen Gesichtspunkten eine intensive Auseinandersetzung mit dem Wegenetz stattfinden konnte.

**Festlegung der Schlüsselpersonen**

Die Benennung der Schlüsselpersonen für die einzelnen Ortschaftskonferenzgebiete erfolgte durch die Verwaltung der jeweiligen Städte des Kreises Höxter. Vorab wurden bzgl. der zu besetzenden Funktionen Vorschläge durch die Gutachterbüros und den Kreis Höxter gemacht (Landwirtschaft, Tourismus, etc.).

Insgesamt nahmen am Prozess ca. 500 Schlüsselpersonen teil. Die Schlüsselpersonen stimmten als Multiplikatoren die Inhalte der Vorbewertung zum Strategischen Straßen- und Wegekonzept im Vorfeld mit allen Betroffenen vor Ort ab und vertraten diese in den einzelnen Ortschaftskonferenzen. Indirekt wurde also sogar eine deutlich größere Zahl von Personen beteiligt.

**Festlegung der weiter zu beteiligenden kreisweiten Akteure**

Im Vorfeld des Verfahrens wurden in Abstimmung mit dem Kreis Höxter alle kreisweiten Akteure bestimmt, die in ihren öffentlichen Belangen von möglichen Veränderungen des außerörtlichen Straßen- und Wegenetzes betroffen sein könnten.

Mittels einer Info-Broschüre wurden diese über Aufgabe und Ziele des Projektes informiert. Sofern aus ihrer Sicht eine Betroffenheit gegeben war, erhielten sie das Angebot, weiter am Verfahren beteiligt zu werden.

**Projektbüro vor Ort**

Um den Personen vor Ort für die Dauer der Beteiligungsphase jederzeit einen Ansprechpartner bieten zu können, bezogen beide Projektleiter im Zeitraum von September 2008 bis Januar 2009 Räumlichkeiten der Sparkasse Brakel. Durch die kontinuierliche Präsenz wurde ein Informationsaustausch auch abseits der Ortschaftskonferenzen ermöglicht. Der Standort Brakel wurde wegen seiner zentralen Lage im Kreisgebiet ausgewählt.



Die Projektleiter als Ansprechpartner vor Ort

### 4.3 Durchführung des Beteiligungsprozesses

#### Auftaktveranstaltung

Mit Beginn des Beteiligungsprozesses wurden am 08. September 2008 alle Schlüsselpersonen sowie alle zu beteiligenden kreisweiten Akteure zu einer Auftaktveranstaltung in die Stadthalle Beverungen eingeladen. Hier wurde über die inhaltlichen Ziele des Strategischen Straßen- und Wegekonzepts berichtet sowie die Notwendigkeit einer Verschlan-  
kung und Effektivierung des bestehenden Wegenetzes verdeutlicht. Weiterhin erhielten die Schlüsselpersonen Auskunft über den Aufbau des Projektes sowie die weitere Vorgehensweise.



Auftaktveranstaltung in Beverungen

#### Einführungsveranstaltungen

Auf der Stadtebene fanden in den darauffolgenden Wochen 10 Einführungsveranstaltungen statt. Hier wurden die Schlüsselpersonen über ihre Aufgabe und Rolle innerhalb des Prozesses informiert. Weiterhin erhielten sie eine Einführung in alle Wegekategorien, die im Rahmen des Konzeptes zur Anwendung kommen sollen.

Abschließend wurde den Schlüsselpersonen die für ihr jeweiliges Ortschaftskonferenzgebiet erstellte Vorbewertung (s. Kap. 4.1) in Form von Prüfplänen übergeben. Bis zur Durchführung der Ortschaftskonferenzen hatten nun alle Schlüsselpersonen mehrere Wochen Zeit, die im Rahmen der Vorbewertung getätigten Einstufungen der Straßen- und Wegeabschnitte zu prüfen und ggf. weitere Personen aus ihrem fachlichen Umfeld zur Beratung und Abstimmung hinzuzuziehen.



Einführungsveranstaltung (hier: in Brakel)

#### Ortschaftskonferenzen

Die 63 Ortschaftskonferenzen fanden im Zeitraum vom Anfang Oktober bis Mitte Dezember 2008 in den jeweiligen Städten des Kreises statt. Jede Ortschaftskonferenz war mit 6 bis 18 Schlüsselpersonen besetzt. Moderiert und protokolliert wurden die Veranstaltungen von zwei Vertretern der Gutachterbüros. Weiterhin nahm mindestens ein Vertreter des Kreises Höxter an den Konferenzen teil.

Gemeinsam mit den Schlüsselpersonen wurden alle im Rahmen der Vorbewertung getroffenen Einstufungen der Straßen- und Wegeabschnitte erörtert und ggf. alternative Einstufungsvorschläge entgegengenommen. Neben der Beurteilung der aktuellen Status-quo-Situation wurden die Schlüsselpersonen gebeten, auch einen perspektivischen Blick auf mögliche zukünftige Entwicklungen im Kreisgebiet zu werfen und diese aus ihrer jeweiligen fachlichen Sicht zu beurteilen.

Im Rahmen der Ortschaftskonferenzen wurden keine abschließenden Entscheidungen über die Zuordnung einzelner Wege zu einer bestimmten Kategorie getroffen. Ziel der Ortschaftskonferenzen war es, im direkten Austausch mit den



Ortschaftskonferenz (hier: im Projektbüro Brakel)



Prüfplan und Protokoll

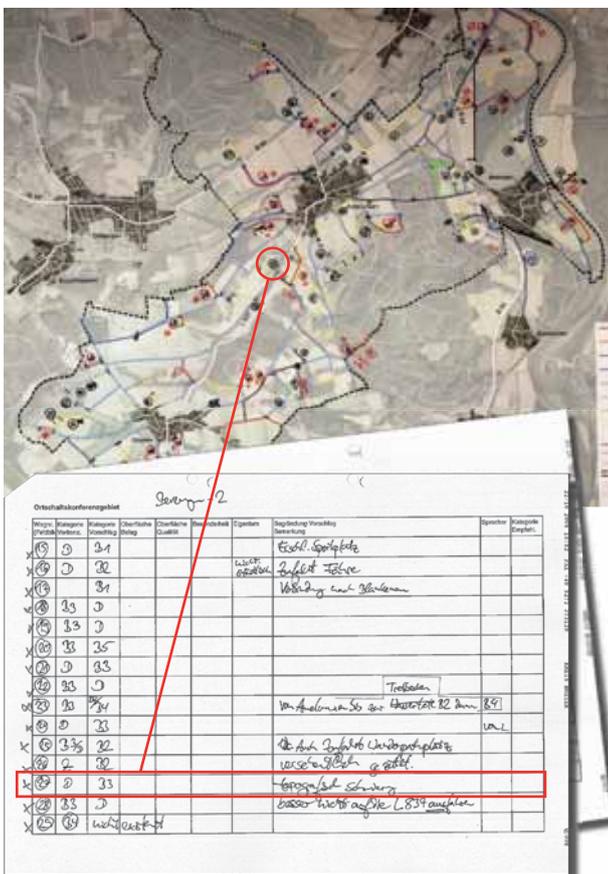
Betroffenen vor Ort so viele Informationen wie möglich über das Nutzerverhalten und die damit verbundene Funktion eines Weges zu erhalten. Diese Erkenntnisse fließen dann in die weitere Erarbeitung des vorläufigen Strukturbildes des Straßen- und Wegenetzes im Kreis Höxter ein.

### Beteiligung kreisweiter Akteure / kreisweit agierender Träger öffentlicher Belange

Im Nachgang zu den Ortschaftskonferenzen wurden die bei der Vorbewertung getroffenen Einstufungen der Straßen- und Wegeabschnitte mit allen im Rahmen der Beteiligung der Schlüsselpersonen eingegangenen Informationen abgeglichen. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde dann das vorläufige Strukturbild des Straßen- und Wegenetzes im Kreis Höxter erstellt.

Dieses lag in den Monaten Februar und März 2009 den unter 4.2 genannten kreisweiten Akteuren zur Durchsicht vor. Ihre Aufgabe war es, zu prüfen, ob mit den vorgenommenen Einstufungen – insbesondere in den unteren Kategorien – öffentliche Belange nachhaltig eingeschränkt werden, da diese Wege u.U. eingespart werden können.

Im Anschluss wurden alle eingehenden Rückmeldungen auf ihre Relevanz bzgl. der Einstufung der jeweiligen Straßen- und Wegeabschnitte geprüft und sofern erforderlich noch einmal mit den jeweiligen Trägern rückgekoppelt.



### 4.4 Ergebnis des Beteiligungsprozesses

Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses liegt abschließend das abgestimmte Strukturbild des zukünftigen Straßen- und Wegenetzes im Kreis Höxter vor. Die darin getroffenen Einstufungen stellen eine Empfehlung an den Kreis Höxter und seine 10 Städte dar.

Das Strukturbild beruht auf einer breiten Basis an geographischen Daten und Informationen. Zusätzlich werden im Rahmen des Beteiligungsprozesses die darin vorgenommenen Beurteilungen mit den betroffenen Akteuren sowohl auf Kreis- als auch auf Ortschaftsebene intensiv rückgekoppelt und das Strukturbild damit bereits in der Phase seiner Entstehung in der Öffentlichkeit offensiv und transparent kommuniziert. Dieses Vorgehen trägt entscheidend zur zukünftigen Belastbarkeit der vorgenommenen Einstufungen des ländlichen Wegenetzes bei.

„Graphisches Protokoll“ mit eindeutiger Zuordnung

## 5 Strukturbild

### 5.1 Strukturbild als Rahmenkonzeption

Das Strukturbild ist als Straßen- und Wegenetz mit den zuvor definierten Kategorien stadtweise in den beiliegenden zehn Karten dargestellt.

Mit dem Strukturbild wurde eine Rahmenkonzeption erstellt, die dazu dient, das von der öffentlichen Hand unterhaltene Straßen- und Wegenetz zu straffen. Dabei sollen die Säulen der Wirtschaftskraft der Region - Landwirtschaft und Tourismus - auch zukünftig gesichert werden.

Dazu wurden sämtliche Abschnitte des außerörtlichen Wegenetzes untersucht und nach ihrer Funktion beurteilt. Die Streckenabschnitte, die aufgrund ihrer Bedeutung für die Allgemeinheit erhalten bleiben sollten, sind in Rot oder Blau dargestellt (Kategorie A bis B5). Wege, die kurz-, mittel- oder langfristig nicht mehr der Allgemeinheit zur Verfügung stehen müssen, sind in Grün oder Gelb dargestellt. (Kategorien C, D und E).

Der Ansatz des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes ist es, dass die Landwirte den wesentlichen Teil der Strecke, den sie zurücklegen müssen, auf Straßen und Wegen der Kategorien A oder B fahren. Diese werden von der öffentlichen Hand in einem guten Zustand gehalten und ermöglichen eine zügige und komfortable Fortbewegung. Um zu den einzelnen Feldschlägen innerhalb eines Feldblockes zu kommen, müssen u. U. kurze Strecken auf Wegen der Kategorie D zurückgelegt werden.

Mit dem Strukturbild wird eine Vorsortierung geschaffen, die klare Aussagen dazu enthält, welche Wege als erforderliche Kernwege angesehen werden.

In den Handlungsempfehlungen (vgl. Kap. 6) wird für jede der Kategorien A bis B5 die Spanne der jeweils empfohlenen Ausbaustandards aufgezeigt. Darüber hinaus werden Hinweise gegeben, unter welchen Voraussetzungen man sich eher am oberen oder am unteren Ende der Spanne orientieren soll. Dabei wird bereits deutlich, dass das Strategische Straßen- und Wegekonzept nur einen Rahmen darstellt. In jeder Stadt wird im Einzelfall entschieden, ob und wann welche Maßnahme ergriffen wird.

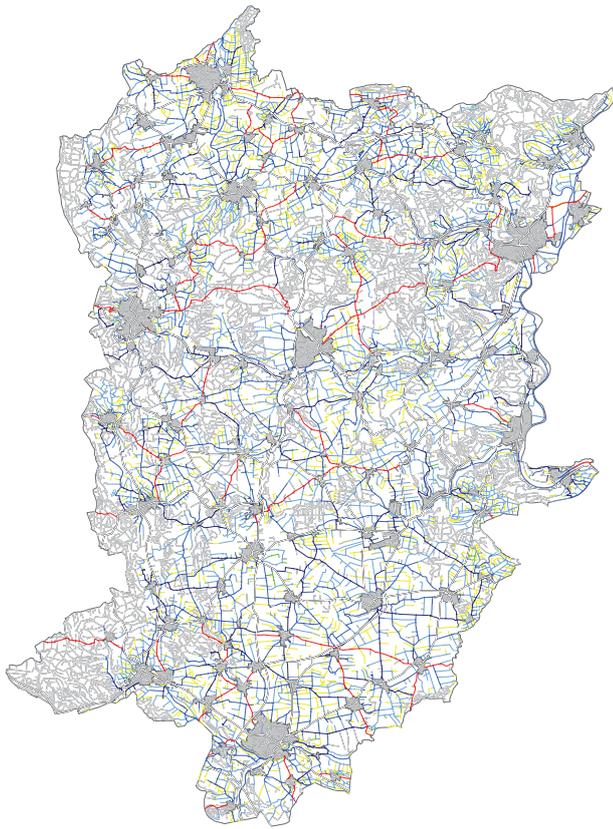
Für die Kategorien C, D und E werden keine Ausbaustandards empfohlen. Das Strategische Straßen- und Wegekonzept regt hier eine Übernahme der Leistungen der Wegeunterhaltung durch die Nutzer des Weges an. Die Wegeunterhaltung kann durch die Nutzer in Eigenleistung erfolgen oder beim Straßenbaulastträger bestellt werden. Alternativ können diese Wege in die Trägerschaft einer Nutzungsgemeinschaft übertragen und als Privatwege gekennzeichnet werden. Auch die Aufgabe von Wegen ist vorgesehen.

**Beschränkung auf das Kernwegenetz**

**Zügiges Arbeiten der Landwirte gewährleistet**

**Empfehlungen von Ausbaustandards für die Kategorien A bis B5**

**Kategorien C, D und E: Wege, die kurz-, mittel- oder langfristig nicht mehr der Allgemeinheit zur Verfügung stehen müssen**



Strukturbild des Kreises Höxter

## 5.2 Funktionen des Strukturbildes

Das vorliegende Gutachten ist eine Rahmenkonzeption, die vielerlei Funktionen gleichzeitig erfüllen kann:

- Das Strategische Straßen- und Wegekonzept mit seinem begleitenden umfangreichen Beteiligungsprozess dient dazu, das Problem des zu dicht geflochtenen Wegenetzes zu thematisieren und gleichzeitig eine gewisse Bereitschaft der landwirtschaftlich Tätigen zu erreichen, das untergeordnete Netz selbst instand zu halten. Im Gegenzug sollen die langfristig wichtigen Wege zum Teil besser unterhalten werden als bisher.
- Das Netz der Kategorien A bis B3 ist eine Vorgabe für die Baulastträger: In den Ortschaftskonferenzen wurden diese Wege als langfristig wichtig erarbeitet. Die vorhandenen Mittel sollen zur bedarfsgerechten Unterhaltung dieser Wege genutzt werden (vgl. Kap. 6 Handlungsempfehlungen).
- Das Strukturbild ist eine Vorgabe für die strategische Ausrichtung des Arbeitens der Landwirte. Es besteht eine gewisse Planungssicherheit - vom optimalen Standort der Rübenmieten bis hin zur Ausrichtung von neuen Stallgebäuden (vgl. Kap. 7 Begleitende Empfehlungen).
- Die Einstufungen des Strukturbildes können die landwirtschaftlich Tätigen dazu anregen, erneut über freiwilligen Nutzungstausch, Pflugtausch und freiwilligen Landtausch nachzudenken (vgl. Kap. 7 Begleitende Empfehlungen). Durch die klare Hierarchie der Wege ist gut abzulesen, welche Flächen sich über das Kernwegenetz (Kategorien A + B) bewirtschaften lassen. Im Rahmen dieses Konzeptes besteht für die Wege der Kategorie D die Möglichkeit, dass deren öffentliche Widmung eingezogen wird. So können Flächen evtl. sinnvoll zusammengelegt werden, um eine wirtschaftlichere Schlaglänge zu erhalten. In der Konzeptionsphase 2007/2008 wurde dieser Aspekt des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes als das „freie Spiel der Kräfte“ bezeichnet.

## 5.3 Maschenweite des Kernwegenetzes

Es war sinnvoll das Strategische Straßen- und Wegekonzept kreisweit anzulegen, um wichtige Wegeverbindungen über die Stadtgrenzen hinweg zu sichern. Trotz einer einheitlichen Vorgehensweise und dem Anlegen gleicher Bewertungsmaßstäbe gibt es im Strukturbild eine unterschiedliche Maschenweite der Wege der Kategorie A bis B5. Die Gründe für die unterschiedliche Maschenweite sind folgende:

- **Flurbereinigung.** In einigen Gemeinden (z.B. Borgentreich) hat kürzlich eine Flurbereinigung stattgefunden. Flächen wurden zusammengelegt, Wege neu gebaut, andere dafür entfernt.

- **Topographie.** In bewegterem Gelände sind mehr Wege erforderlich, um landwirtschaftliches Arbeiten zu ermöglichen.
- **Natürliche und infrastrukturelle Hindernisse.** Das Wegenetz muss auf natürliche Hindernisse und Begrenzungen (Bachläufe, Gräben, Waldstücke, Bahnlinien, klassifizierte Straßen) reagieren.
- **Feldblockzuschnitte.** Der Zuschnitt der Feldblöcke ist eine direkte Folge der Aspekte Flurbereinigung, Topographie, natürliche und infrastrukturelle Hindernisse. Darüber hinaus werden Ackerlandflächen von Grünlandflächen getrennt, was häufig zu kleineren Feldblöcken und damit zu einem erhöhten Bedarf an Wegen führt. Die Größe der Feldblöcke hat im gesamten Kreisgebiet eine sehr große Spanne: sie reicht von Feldblöcken mit über 200 ha bis zu Feldblöcken, die nur wenige Quadratmeter umfassen.

## 5.4 Sonderkarten

Im folgenden werden Sonderkarten zu bestimmten Themen erläutert. Die Informationen dieser Sonderkarten sind in der GIS-Datenbank enthalten, aber in den 10 Städtekarten des Strukturbildes nicht dargestellt, um die Pläne nicht zu überfrachten und leicht lesbar zu halten. Da das Strategische Straßen- und Wegekonzept auch ohne die Verwendung eines GIS-Programmes nutzbar sein soll, werden einige Informationen in eigenen Karten dargestellt.

### Sonderkarte 1: Radrouten

In der Sonderkarte Radrouten sind Verbindungen für den Radverkehr dargestellt. Eine eigene Karte für das Radroutennetz ist sinnvoll, da sich auf den Straßen und Wegen die verschiedensten Nutzungen überlagern können. Deswegen ist allein aus der Tatsache, dass ein Weg z.B. in Kategorie B2 eingestuft wurde, noch kein Rückschluss auf Ansprüche des Radverkehrs möglich.

Auf welchen Wegen Radverkehr eine wichtige Rolle spielt, ist der Sonderkarte Radrouten zu entnehmen. Bei diesen Wegen sollte besonderer Wert auf eine glatte Oberfläche (Asphalt oder HGTD) gelegt werden. Grundsätzlich verlaufen Radrouten auf Kategorie A, B1 oder B2.

### Sonderkarte 2: Kernwege für die Forstwirtschaft

Die Sonderkarte 2 stellt diejenigen Wegeabschnitte dar, die im wesentlichen aufgrund der Ansprüche der Forstwirtschaft (z.B. Holzabfuhr) in das Kernwegenetz aufgenommen wurden. In ihrer Funktion entsprechen sie den für die Landwirtschaft erforderlichen Wege und sind daher in Kategorie B3 eingestuft worden. Aufgrund der Belange von Landwirtschaft und Tourismus hätte für diese Wege eine Einstufung als B4, B5 oder D ausgereicht.

### Sonderkarten für

- **Radrouten**
- **Kernwege für die Forstwirtschaft**
- **Eigentumsverhältnisse**
- **Kreisstraßen**

Insbesondere auf dem Gebiet der Stadt Höxter wurden früher über **Rezesse** Vereinbarungen zwischen öffentlicher Hand und Privatpersonen bzgl. der Nutzung bzw. Unterhaltung einzelner Wegeabschnitte getroffen.

Rezess ist ein heute nicht mehr gebräuchlicher Ausdruck für einen landes- oder ortsrechtlichen Vergleich, durch den der Streit oder die Ungewissheit der Parteien über ein Rechtsverhältnis durch gegenseitiges Nachgeben beseitigt wird. Die Einordnung der alten Regelungen in das heutige Rechtssystem bereitet häufig Schwierigkeiten.

**Separationsinteressentengemeinschaften** gehen auf Auseinandersetzungsverfahren zurück, durch die in Preußen im Zuge der zu Beginn des 19. Jahrhunderts eingeleiteten Reformen die Eigentumsverhältnisse zwischen Bauern und Gutsherren neu geregelt worden sind.

Die meisten anderen Wege der Kategorie B3 (s. Karten Strukturbild) sind aufgrund ihrer Funktion als Verbindungsweg für die Land- und Forstwirtschaft oder als Erschließungsweg für Feldblöcke in diese Kategorie eingeordnet worden. Die in der Sonderkarte 2 dargestellten Wege können auch von der Landwirtschaft genutzt werden. Das im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes gestraffte Streckennetz wird somit in diesen Bereichen etwas ergänzt.

Kernwege der Forstwirtschaft müssen nicht ganzjährig befahrbar sein. Auf Grund der Länge der Langholzfahrzeuge sind für die Forstwirtschaft Ringschlüsse und Doppelschließungen sinnvoll. Es handelt sich bei den dargestellten Wegen teilweise um Graswege, die ihre Funktion für den Forst trotzdem erfüllen. Eine Aufwertung bzw. ein Ausbau wird im Allgemeinen nicht erforderlich sein. Es sollte aber sichergestellt sein, dass diese Wege weiterhin existieren und nicht in angrenzenden Ackerflächen aufgehen.

### Sonderkarte 3: Eigentumsverhältnisse

In der Sonderkarte Eigentum sind sämtliche Wege, die in eine Kategorie eingestuft wurden, farblich dargestellt. Nicht bewertete Wege sind in grau oder weiß dargestellt.

Bei Rezesswegen oder Wegen von Separationsinteressentengemeinschaften ist das Eigentumsverhältnis nicht immer eindeutig. Im Rahmen des Konzeptes wird daher die Information über eine solche Besonderheit nachrichtlich mitgeführt (jeweils im Kreissymbol vermerkt). Unterschieden wird in Separationsinteressentengemeinschaft oder Rezessweg. Sofern bekannt, wird bei Rezesswegen die Unterhaltungspflicht angegeben. Für die Einstufung spielte das Vorhandensein eines Rezesse keine Rolle.

### Sonderkarte 4: Kreisstraßen

Die Sonderkarte zu den Kreisstraßen stellt die Einstufung sämtlicher Straßen im Kreis Höxter dar, die in Trägerschaft des Kreises liegen. Durch die Gesamtübersicht über das Kreisgebiet und die selektive Darstellung kann ein schneller Überblick über das empfohlene Netz der Straßen der Kategorie A gewonnen werden und über die Kreisstraßen, die eher innergemeindliche Funktion haben (Kategorie B1 und B2).

### Einstufung der Kreisstraßen

Für die Einstufung der Kreisstraßen, über die allgemeiner Kfz-Verkehr abgewickelt wird, kommen die beiden höchsten Kategorien in Betracht:

**Kategorie A** = Kreisstraßen mit überörtlicher Funktion, die das (nicht bewertete) Bundes- und Landesstraßennetz ergänzen.

**Kategorie B1** = Kreisstraßen mit innergemeindlicher Funktion.

Die Definition der Kategorie A deckt sich weitgehend mit der Definition im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) für Kreisstraßen: „Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen [...]. Sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben.“

Für einige der aktuellen Kreisstraßen ist die Definition des StrWG NRW für Gemeindestraßen zutreffender: „Gemeindestraßen sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes dienen [...].“ Es wurden sämtliche Kreisstraßen überprüft, ob für sie die Einstufung in Kategorie A zutreffend ist.

### Hauptkriterium Straßen- und Wegegesetz NRW

Erfüllt ein Abschnitt einer Kreisstraße die Kriterien des StrWG NRW oder dessen Kommentars (Hauptkriterien überörtliche Verbindung und Verbindungsachsen) wird sie im Strategischen Straßen- und Wegekonzept des Kreises Höxter als „A = überörtliche Bedeutung“ eingestuft.

Werden diese Hauptkriterien nicht erfüllt, erfolgt eine eingehendere Prüfung anhand von weitergehenden Indizien, die auf die mögliche Funktion eines Straßenabschnittes innerhalb des Gesamtnetzes hinweisen können.

Bei den Ortschaftskonferenzen wurden Verkehrsbeziehungen und bevorzugte Routen genannt, aus denen die Teilnehmer für bestimmte Streckenabschnitte eine überörtliche Verkehrsbedeutung abgeleitet hatten. Diese Informationen waren bei der Einteilung der ländlichen Wege in die Kategorien B1 bis E eine wichtige Grundlage des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes. Bezüglich der Kreisstraßen waren vorrangig Zusammenhänge auf Kreisebene zu beachten. Die Hinweise der Teilnehmer sind in den weitergehenden Indizien berücksichtigt worden.

Die berücksichtigten Kriterien des StrWG NRW und die Indizien zur Einstufung werden im folgenden näher erläutert.

Entsprechend dem StrWG NRW werden stadtgrenzenüberschreitende Straßen als Kategorie A eingestuft (Abschnitte mit überörtlicher Bedeutung, die das Bundes- und Landesstraßennetz ergänzen). Gleiches gilt für Straßen, die über die Kreisgrenze hinausgehen.

### Hauptkriterium Verbindungsachsen

Anhand des Kriteriums Verbindungsachsen werden überörtlich bedeutsame Verkehrserzeuger mindestens mit Kreisstraßen angebunden (s. Kommentar StrWG NRW). Straßen, die mehrere Orte verbinden, werden als Verbindungsachsen zusammengefasst. Dabei steht der Netzgedanke im Vordergrund. Kreisstraßen müssen zwar kein Netz bilden (wie das für Bundes- und Landesstraßen gefordert wird), es bietet sich aber die Durchsetzung gewisser Achsen an, auch im

#### §3 Einteilung der öffentlichen Straßen

(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

1. Landesstraßen,
2. Kreisstraßen,
3. Gemeindestraßen,
4. sonstige öffentliche Straßen.

(2) Landesstraßen sind Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden.

(3) Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben.

(4) Gemeindestraßen sind Straßen, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Das sind:  
1. Straßen, bei denen die Belange des Verkehrs überwiegen (Hauptverkehrsstraßen, Zubringerstraßen u. a.)  
2. Straßen, bei denen die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche u. a.);  
3. alle sonstigen nicht unter 1. und 2. fallenden Straßen, die von der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

(5) Sonstige öffentliche Straßen sind alle dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen, welche keiner anderen Straßengruppe angehören. Zu den sonstigen öffentlichen Straßen gehören insbesondere die Eigentümerstraßen und -wege.

Straßen- und Wegegesetz NRW

#### 4. Zu Absatz 3 [des StrWG]

Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind werden in die Gruppe der Kreisstraßen eingeteilt. Es handelt sich also um den Verkehr zwischen mehreren Orten innerhalb eines Kreises oder zwischen einem Kreis und einer benachbarten kreisfreien Stadt oder einem benachbarten Kreis oder innerhalb einer kreisfreien Stadt (zwischenörtlicher Verkehr).

4.1 Sie sollen insbesondere benachbarte Grundzentren oder vergleichbare innergemeindliche Zentren sowie Zentren, die für den Kreis oder die kreisfreie Stadt entsprechende verkehrsreiche Bedeutung haben, verbinden. Der zwischenörtliche Verkehr beschränkt sich nicht auf den zwischengemeindlichen Verkehr, sondern erfasst auch den Verkehr zu Gemeindeunterzentren, wenn sie wie Grundzentren ausgestattet sind und zu überörtlich bedeutsamen Verkehrserzeugern wie Mülldeponien, Flugplätze, größere Gewerbebetriebe (Einkaufszentren).

Auszug aus dem Kommentar zum StrWG NRW  
(Hengst/Majchereck)

Hinblick auf eine einheitliche Maschenweite. Dementsprechend wird häufig für die Fortführung von Straßen, von denen Teilabschnitte aufgrund anderer Merkmale in Kategorie A eingestuft werden, eine Einstufung in A ebenfalls sinnvoll sein, um ein geschlossenes und in sich logisches Netz von Kreisstraßen zu erhalten.

### **Weitere Indizien**

Neben den genannten Hauptkriterien wurden weitere Indizien zur Einstufung herangezogen. Allen Kriterien und Indizien liegt zu Grunde, dass grundsätzlich im Kreis Höxter von einer zu hohen Netzdichte bei den Kreisstraßen ausgegangen werden kann, so dass häufig zwischen zwei annähernd parallelen Straßen-Alternativen entschieden werden muss, um eine angemessene Netzdichte zu erhalten.

#### **Indiz Ausbaustandard**

Bei zwei Kreisstraßen-Alternativen kann die Strecke mit dem breiteren Querschnitt bzw. mit dem besseren Zustand als diejenige Strecke mit der höheren „überörtlichen Verkehrsbedeutung“ bezeichnet werden. Die meisten überörtlich verkehrenden motorisierten Verkehrsteilnehmer werden die breitere und bessere Strecke bevorzugen. Hierbei können auch bereits geplante Streckenausbau-Maßnahmen berücksichtigt werden.

#### **Indiz Verkehrsbelastung**

Bei zwei Kreisstraßen-Alternativen kann der Streckenzug mit der höheren Verkehrsbelastung (DTV) als höherwertig beurteilt werden. Dies wird häufig auch derjenige mit dem höheren Ausbaustandard sein.

#### **Indiz Topographie/Geometrie**

Bei zwei Kreisstraßen-Alternativen kann der Strecke mit der günstigeren Topographie (z.B.: Steigung oder Befahrungsmöglichkeiten mit großen Fahrzeugen an Knotenpunkten) der Vorzug gegeben werden.

#### **Indiz Bestehendes Teileinziehungsverfahren**

Kreisstraßen für die bereits jetzt ein Teileinziehungsverfahren läuft, haben offensichtlich keine „überörtliche Verkehrsbedeutung“ (StrWG NRW).

#### **Indiz Bestehende Winterdienst einschränkung**

Kreisstraßen auf denen bereits jetzt kein Winterdienst mehr geleistet wird, haben offensichtlich keine hohe „überörtliche Verkehrsbedeutung“ (StrWG NRW).

Die Sonderkarte Kreisstraßen stellt die Einstufung sämtlicher Straßen im Kreis Höxter dar, die in Trägerschaft des Kreises liegen. Sie werden je nach Funktion in die Kategorien A, B1 oder B2 eingestuft. Eine Einstufung in niedrigere Kategorien wird nicht gewählt, da davon ausgegangen wird, dass allgemeiner Kfz-Verkehr die bestimmende Verkehrsart ist.

Es wird eine Einstufung bisheriger Kreisstraßen als Gemeindestraße (Kategorie B1 und B2) vorgeschlagen. Der Kreis ist bereit, sich weiterhin zur Unterhaltung dieser Straßen zu verpflichten. Bei einer anstehenden Erneuerung ist für Gemeindestraßen ein geringerer Standard bezüglich Breite und Straßenausstattung möglich. Auch eine Beschränkung auf bestimmte Verkehre ist denkbar.

## 6 Handlungsempfehlungen

In Kapitel 3 wurden die Methode und Kategorien erläutert, in Kapitel 5 das Strukturbild dargestellt. In Kapitel 6 soll nun erläutert werden, welche Empfehlungen für den Umgang mit den Wegen in den einzelnen Kategorien gegeben werden. Die Einteilung des Strukturbilds in wichtige (Kategorie A und B1 bis B5) und langfristig weniger wichtige Wege (Kategorie C und D) wird die nächsten 20 bis 25 Jahre Bestand haben.

Im folgenden wird aufgezeigt, bei welcher Kategorie welche Ausbauförmungen und welche Begleitmaßnahmen (Besonderheiten) in Frage kommen. Hinter jeder Kategorie steckt eine mehr oder weniger breite Spanne von möglichen Maßnahmen. Die Wahl der richtigen Maßnahme ist einer dynamischen Entwicklung unterworfen.

Die möglichen Maßnahmen können sich im Verlauf der Zeit wandeln (wenn zum Beispiel ein Weg in den nächsten Jahren so schlecht wird, dass Instandsetzung oder Warnhinweise bzw. Wegweisung erforderlich werden). Sie können sich auch im Verlauf eines Weges ändern (wenn zum Beispiel die ideale Befestigungsart eines Weges ein Schotterrasenweg ist, könnte trotzdem an steilen Abschnitten eine Befestigung mit Asphalt erforderlich sein).

Die angemessene Ausbauförmung eines Weges kann sich ebenfalls wandeln. Beispiele:

Ein B2-Weg kann in seinem aktuellen Zustand seinen Zweck noch erfüllen. Sobald eine Erneuerung der Strecke ansteht, ist unter Umständen eine Verbreiterung anzustreben – die Kategorie B2 bleibt gleich.

Ein D-Weg hat zur Zeit noch für viele verschiedene Bewirtschafter eine Bedeutung. Mittel- bis langfristig hat er das Potential auch in einem deutlich niedrigerem Ausbaustandard seine Funktion als Feldzufahrt zu erfüllen – die Kategorie D bleibt gleich.

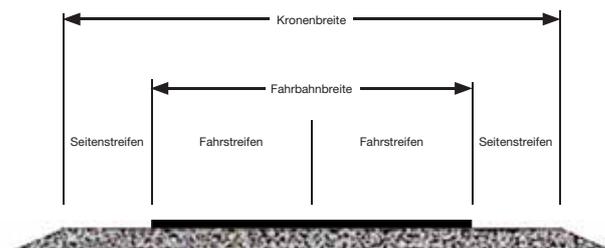
Während also die Kategorien durch das Strategische Straßen- und Wegekonzept vorgegeben sind und Bestand haben, bleibt die Ausbauförmung jedes einzelnen Weges weiterhin als Einzelfallentscheidung bei den 10 Städten als Baulastträger bzw. für die Kreisstraßen beim Kreis. Die folgenden Handlungsempfehlungen sollen eine Richtschnur dafür sein und zusammen mit den begleitenden Empfehlungen den Spielraum für die Straßenbauverwaltungen und für die landwirtschaftlich Tätigen erweitern.

### 6.1 Allgemeines

Bei Kategorie A und B1 handelt es sich im wesentlichen um Straßen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite ist in der RAS-Q [Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, 1996] festgelegt. Der Oberbau wird in den RStO [Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, 2001] behandelt.

#### Abhängigkeit der Maßnahmen von:

- Zeit
- örtlichen Gegebenheiten
- Strukturwandel in der Landwirtschaft



Elemente eines Straßen- und Wegequerschnitts  
(vgl. nachfolgende Kap. 6.2-6.10)



Selbst erklärende Wegeführung

In den Kategorien B2 und folgende wird das ländliche Wegenetz behandelt. Wesentliche Grundlagen sind in den RLW [Richtlinien für den ländlichen Wegebau, 1999] festgehalten. Zur Unterhaltung gibt das Merkblatt für die Erhaltung ländlicher Wege Hinweise.

Auf den nachfolgenden Seiten werden die Handlungsempfehlungen zu den Kategorien im Einzelnen erläutert. Es wird bei jeder Kategorie auf die Spanne der Querschnittsgestaltung, der möglichen Beläge und auf die zulässigen Verkehrsarten eingegangen. Die Übersicht in Anlage II zeigt zusammenfassend die Spanne der möglichen Maßnahmen.

### Prinzip der selbst erklärenden Wege

Im Kreis Höxter sind die andernorts üblichen Verbotsschilder mit dem Zusatz „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ auf den Wirtschaftswegen äußerst selten. Dies soll beibehalten werden. Die meisten Abschnitte des ländlichen Wegenetzes sind gewidmet und sollen der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. In Hessen beispielsweise wird den schlechter werdenden Wegen durch Hinweise unter dem Zeichen 260 StVO (Durchfahrt verboten!) Rechnung getragen: „Achtung! Benutzung dieses Feldweges auf eigene Gefahr. Landwirtschaft hat Vorrang.“ Dies stellt allerdings eine Kombination von StVO-Beschilderung mit einem inoffiziellen Zusatz dar. Im Straßen- und Wegekonzept des Kreises Höxter wird im Gegensatz dazu auf das Prinzip der selbst erklärenden Straßen gesetzt.

Eine **selbst erklärende Straße** ist für die unbewusste Informationsaufnahme der Autofahrer richtig gestaltet und damit eine wesentliche Grundlage für eine sichere Straße. Auch Wegweiser und die übrige Straßenausstattung müssen eindeutig und ohne Nachdenken schnell aufnehmbar sein und vor allem in ihrer Aussage mit der Straßenanlage zusammenpassen. Selbst erklärende Straßen sind also so beschaffen, dass der Fahrer intuitiv richtig handelt.

Wenn man dieses Prinzip auf das ländliche Wegenetz überträgt, bedeutet dies: Die Weiterführung der Hauptverbindung sowie die angemessene Geschwindigkeit soll aus der Wegeausstattung (Markierung, (fehlende) Leitpfosten), der Fahrbahnbreite und dem Fahrbahnbelag abzuleiten sein. Verkehrsteilnehmer werden, da für sie klar erkennbar ist, dass sie sich im ländlichen Wegenetz und nicht mehr auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen bewegen, eine geringere Erwartung an den Oberflächenzustand haben und sich Kehren, Knotenpunkten und Kuppen vorsichtiger nähern.

Ebenso wird die weitere Verzweigung erkennbar sein. Die Abzweigung einzelner Erschließungswege von den Verbindungswegen ist an den Unterschieden in Wegebreite, Belag oder Gestaltung des Übergangs (durchlaufende Rinne oder Bordstein) zu unterscheiden. Sackgassen müssen daher nicht unbedingt beschildert werden.

„Durch die Kennzeichnung von ländlichen Wegen als Radwege [Radrouten] erwächst dem Träger des Weges eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht und Pflicht zur verkehrsgerechten Erhaltung.“

aus „Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege“

Im Strategischen Straßen- und Wegekonzept soll auch die umgekehrte Lesart gelten: Auf Wegen der Kategorie B2 und darunter, die keine Fahrradwegweisung tragen, haben Radfahrer auch mit schlechteren Wegeoberflächen zu rechnen.

## 6.2 Kategorie A

### Straßen mit überörtlicher Funktion

In die Kategorie A sind Straßen eingestuft worden, die überörtliche Bedeutung haben, d.h. es sind regionale und zwischengemeindliche Verbindungen. Im Kreis Höxter handelt es sich dabei ausschließlich um Straßen in Trägerschaft des Kreises (Kreisstraßen) (vgl. Kap. 5.4, Erläuterungen zur Sonderkarte Kreisstraßen).

**Breite:** Gemäß RAS-Q '96 werden für regionale und zwischengemeindliche Verbindungen Straßen mit einem Regelquerschnitt RQ9,5, RQ10,5 oder breiter angestrebt. D.h. die Fahrbahn ist 6,50 m, 7,50 m breit oder breiter.

**Belag:** Für Straßen der Kategorie A kommt im Regelfall nur eine Asphaltdeckschicht in Frage.

**Oberbau:** Der Oberbau wird gemäß der RStO 2001 hergestellt.

**Verkehrsarten/Beschilderung:** Üblicherweise sind keine Verkehrsarten ausgeschlossen. Bei starkem Fußgängerverkehr ist die Anlage begleitender Fußwege zu erwägen. Bei starkem Kfz-Verkehr oder unübersichtlicher Strecke ist die Anlage von begleitenden Fuß- und Radwegen zu erwägen.

**Besonderheiten:** Es wird davon ausgegangen, dass auf diesen Straßen Winterdienst ohne Einschränkung durchgeführt wird.

### Kategorie A

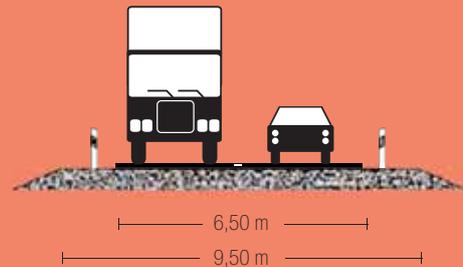
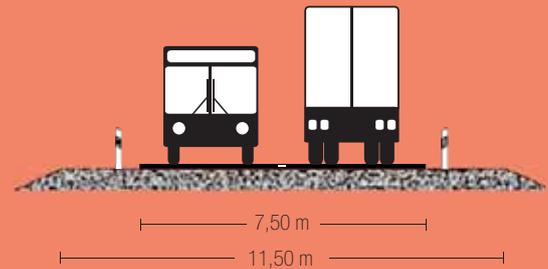


### Straßen mit überörtlicher Funktion

**Fahrbahnbreite:** 6,50 m - 7,50 m

**Kronenbreite:** 9,50 m - 11,50 m

**Belag:** Asphalt



## Kategorie B1



### Straßen mit innergemeindlicher Funktion

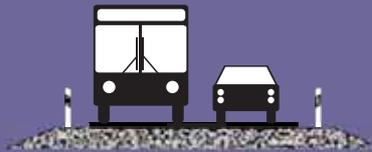
**Fahrbahnbreite:** 5,50 m - 6,50 m

**Kronenbreite:** 7,50 m - 9,50 m

**Belag:** Asphalt



6,50 m  
9,50 m



5,50 m  
7,50 m



4,00 m  
5,00 m



## 6.3 Kategorie B1

### Straßen mit innergemeindlicher Funktion

In Kategorie B1 sind Straßen eingestuft worden, die vorwiegend dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebiets dienen. Auch die Erschließung von infrastrukturellen Einrichtungen für die Allgemeinheit wird mit B1 gesichert (Gewerbegebiete, Sportanlagen etc.).

**Breite:** Gemäß der RAS-Q '96 werden für flächenerschließende und untergeordnete Verbindungen Straßen mit einem Regelquerschnitt RQ7,5 oder RQ9,5 angestrebt. D.h. die Fahrbahn ist 5,50 m oder 6,50 m breit. Bei einer Fahrbahnbreite von 5,50 m sind die Begegnungsfälle Bus/Bus, Lkw/Lkw oder Lkw/Bus nur mit verminderter Geschwindigkeit möglich. Bei untergeordneten (Erschließungs-) Straßen, bei denen im wesentlichen der Begegnungsfall Pkw/Pkw maßgebend ist, sind Fahrbahnbreiten ab 4,00 m Breite ausreichend. Geringere Fahrbahnbreiten als 4,00 m sollten grundsätzlich mit befahrbaren Seitenstreifen hergestellt werden.

**Belag:** Für Straßen der Kategorie B1 kommt im Regelfall nur eine Asphaltdeckschicht in Frage.

**Oberbau:** Der Oberbau wird gemäß der RStO 2001 hergestellt.

**Verkehrsarten/Beschilderung:** Es sind keine Verkehrsarten grundsätzlich ausgeschlossen.

**Besonderheiten:** Die in B1 eingestuften Straßen in Trägerschaft des Kreises (Kreisstraßen) haben gemäß dem Straßen- und Wegegesetz NRW die Funktion von Gemeindestraßen. Diese Information ist für das Netz der Kreisstraßen wichtig, denn dann kann bei einer Wiederherstellung (Erneuerung) der Regelquerschnitt und die Straßenausstattung entsprechend angepasst werden. Es müssen nicht (die relativ hohen) Standards für Kreisstraßen gelten.

Die in A und B1 eingestuften Straßen sind üblicherweise über die überörtliche Wegweisung (gelbe Schilder) gekennzeichnet. Für die Kategorien B2 und darunter gilt dies nur in Ausnahmefällen. Es gibt in der Regel nur Hinweise auf bestimmte Orte oder Sehenswürdigkeiten (Burgen, Lokale, Weiler u.ä.) an der Stelle, an der die untergeordnete Kategorie von A oder B1 abzweigt.

## 6.4 Kategorie B2

### Multifunktionale Straßen oder Wege

In Kategorie B2 sind Straßen und Verbindungswege eingestuft worden, auf denen sich zahlreiche Nutzungsarten überlagern. Zugleich werden mit der Kategorie sämtliche landwirtschaftliche Betriebsstätten erschlossen. Weiterhin erfolgt die Erschließung von Ausflugslokalen und ähnlichen Stätten mit B2.

Kategorie B2 stellt das Bindeglied zwischen dem Straßennetz und dem ländlichen Wegenetz dar.

**Breite:** Die RLW geben für Verbindungswege mit starkem Begegnungsverkehr einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m und einer Kronenbreite von mindestens 6,25 m als Untergrenze vor. Dieser Mindest-Ansatz der RLW für Verbindungswege ist auch für B2-Wege mit Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr und die Landwirtschaft zu fordern. Für Straßen kommen auch die Querschnitte RQ7,5 oder RQ9,5 in Frage.

Für B2-Wege, die vorrangig Verbindungsfunktion für den Radverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr haben, sind geringere Querschnitte ausreichend. Bei 3,50 m bis 4,00 m können sich nebeneinander radfahrende Pärchen begegnen. Dieser Querschnitt ist für touristische Haupt-routen des Radverkehrs anzustreben. Begegnungsfälle und Überholvorgänge zwischen motorisiertem Verkehr und nicht motorisiertem Verkehr sind bei 3,50 m Breite und mehr gut abzuwickeln. Landwirtschaftlicher Verkehr kann diese Strecken gemeinsam mit dem Rad- und Fußverkehr nutzen. Bei geringeren Breiten ist Hintereinanderfahren bzw. Abwarten erforderlich. Bei Radwegen ohne Kfz-Verkehr wird ein Mindestmaß von 2,00 m Breite empfohlen. Breitere Wege sind anzustreben.

Bei Wegen, bei denen für - entsprechend seltene - Begegnungsfälle zweier Kfz Wegabzweigungen, Grundstückszufahrten und Seitenstreifen genügen, wird ein einstreifiger Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m angestrebt. Die Kronenbreite sollte 5,50 m betragen. Schmalere Fahrbahnen sind möglich und mit den meisten landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Geräten nutzbar, werden aber für die Kategorie B2 nicht empfohlen.

Für die Breite der Fahrbahn ist die Häufigkeit des Befahrens mit überbreiten Geräten sowie der Begegnungsverkehr maßgebend. Eine regelmäßige Beanspruchung der äußeren Fahrbahnkanten soll vermieden werden. Überbreite Fahrzeuge (z.B. Mähdrescher) haben in Transportstellung Fahrzeugbreiten von 3,20 bis 3,70 m. Bei schmalen Wegen müssen daher die befestigten Seitenstreifen zwangsläufig mitbenutzt werden. Bei der Wahl eines geeigneten Wegequerschnitts ist daher immer auch die Lage im Netzzusammenhang zu sehen.

### Kategorie B2



### Multifunktionale Straßen oder Wege

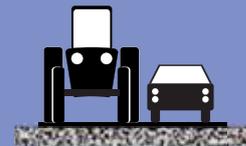
**Fahrbahnbreite:** 3,50 m - 5,00 m

**Kronenbreite:** 5,50 m - 6,25 m

**Belag:** Asphalt

Schotter

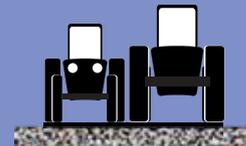
HGTD / HGD



5,00 m

6,25 m

Für Straßen auch  
breitere Querschnitte  
möglich



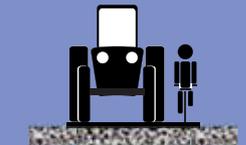
4,75 m

6,25 m



4,00 m

6,00 m



3,50 m

5,50 m

In bestimmten Fällen  
sind geringere  
Fahrbahnbreiten möglich



Auch einstreifige Verbindungswege können Fahrbahnbreiten von bis 4,50 m, befahrbare Seitenstreifen von zusammen 2,00 m und Kronenbreiten von 6,50 erhalten. Dabei können die befahrbaren Seitenstreifen unterschiedlich breit sein, so dass im Begegnungsfall ein Fahrzeug auf der Fahrbahn verbleiben kann.

Die Herstellung von Ausweichstellen sollte erwogen werden, wenn sich auf schmalen Wegen Begegnungsfälle ereignen, die nicht wie zuvor beschrieben abgewickelt werden können oder bei unübersichtlichen Abschnitten. Wesentliches Kriterium ist, dass eine dauernde Beanspruchung der äußeren Fahrbahnkanten durch schwere Fahrzeuge vermieden wird.

Die Ansprüche an die **Fahrbahnbreite** sind unterschiedlich. Während aus ökologischen Aspekten und Kostengründen möglichst schmale Wege hergestellt werden sollten, sind gewisse Mindestbreiten für die Landwirtschaft unerlässlich. Dabei ist auch zu beachten, dass die Wege schneller beschädigt werden, wenn sie für die vorherrschenden Fahrzeuge und Begegnungsfälle nicht ausreichend dimensioniert sind und so die Fahrbahnränder zu stark beansprucht werden.

**Belag und Oberbau:** Bei Straßen wird der Oberbau mit einer Asphaltdecke gemäß der RStO 2001 hergestellt. Bei Verbindungswegen mit größerer Verkehrsbedeutung wird der Oberbau gemäß Bauklasse VI der RStO 2001 hergestellt. Bei den übrigen Wegen (nur selten in Kategorie B2) gilt die RLW 99 und die ZTV LW 99. Es sollte vor allem bei schmalen Querschnitten der Randausbildung der Fahrbahn und ihrer Einbettung in die befestigten Seitenstreifen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Bei Strecken mit nur mittlerer Belastung kommt außer einer Asphaltdeckschicht oder einer Deckschicht ohne Bindemittel (Schotter) auch eine hydraulisch gebundene Decke (HGTD oder HGD) in Frage.

Für Straßen und Wege der Kategorie B2 mit eingeschränktem oder ausgeschlossenem allgemeinen Kfz-Verkehr wäre eine Asphaltdeckschicht ideal, um – neben dem Nutzen für die Landwirtschaft und für den Kfz- und Radverkehr – auch die Bedürfnisse von Skatern zu berücksichtigen.

**Verkehrsarten/Beschilderung:** Bei Kategorie B2 sind keine Verkehrsarten grundsätzlich ausgeschlossen, Pkw-Verkehr ist üblich. Maßgeblich sind jedoch die Belange der land- und forstwirtschaftlichen Verkehre sowie der Hauptrouten des Radverkehrs.

Allgemeiner Kfz-Verkehr kann geduldet, aber auch eingeschränkt („Anlieger frei“ oder „Zufahrt Sonnenhof frei“) oder ausgeschlossen werden, um empfindliche Bereiche zu schützen (Verhinderung von Schleichverkehr) oder den nicht-motorisierten Verkehr und die Landwirtschaft zu fördern.

In Rheinland-Pfalz wurden Einfahrbereiche von Feldwegen speziell gestaltet, um die Befahrung mit Pkw mit normaler Bodenfreiheit auszuschließen. Für Fuß- und Radverkehr sowie für landwirtschaftliche Maschinen ist die Nutzung weiterhin möglich und bietet somit Vorteile gegenüber Schranken und eine höhere Schutzwirkung als eine reine Beschilderung. Diese Maßnahme wird durch einen Belagswechsel unterstützt.

Um das Prinzip der selbst erklärenden Wege durchzusetzen, reicht u.U. ein solcher kurzer Abschnitt mit Gittersteinen oder Schotter bereits aus. Die Beschilderung und die Bodenerhöhungen sind nur erforderlich, um hartnäckigen Schleichverkehr zu unterbinden.

Darüber hinaus wurden in die Kategorie B2 auch einige Strecken eingeordnet, auf denen Kfz-Verkehr ausgeschlossen ist. Sie tragen im Strukturbild zusätzlich den Text „nur Rad“ und sind dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Eine Beschilderung mit Zeichen 240 oder Zeichen 250 mit Zusatzschild ist unerlässlich und zur Zeit vorhanden.

**Besonderheiten:** Das auf Wegen der Kategorie B2 übliche Nebeneinander von landwirtschaftlicher und touristischer Nutzung wird z.B. in Hessen durch gelegentliche Hinweis-Schilder verdeutlicht (vgl. nebenstehendes Schild). Die Hinweis-Schilder befinden sich an Kreuzungspunkten von Radrouten oder ähnlichen Stellen, an denen Wanderer und Radtouristen stehen bleiben. Sie haben lediglich informierenden Charakter, können aber dazu beitragen, Konflikte zu vermeiden (vgl. Kap. 7.1 Begleitende Empfehlungen).



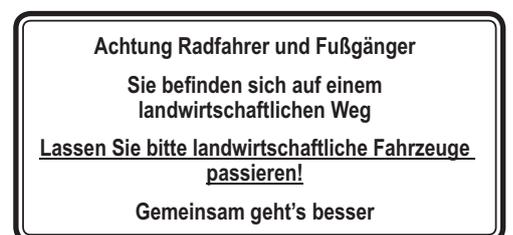
Mögliche Beschilderung (Zeichen 250 und 260 jeweils mit Zusatz)



Einfahrbereich nur für Fahrzeuge mit hoher Bodenfreiheit



Beschilderung für reine Rad- und Fußwege (Zeichen 240 und 250 mit Zusatz)



Optionale Beschilderung gemeinsam genutzter Wege

## Kategorie B3

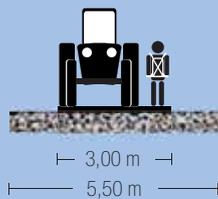
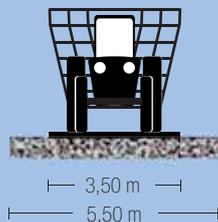
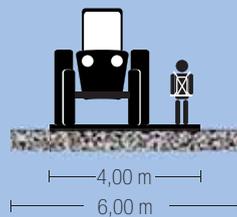
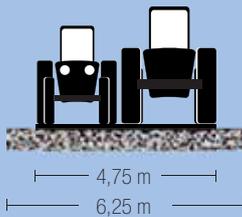


### Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

**Fahrbahnbreite:** 3,00 m - 4,75 m

**Kronenbreite:** 5,50 m - 6,25 m

**Belag:** Asphalt  
Schotter  
HGTD / HGD



## 6.5 Kategorie B3

### Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

In die Kategorie B3 sind Wege eingestuft worden, die eine wichtige Funktion für land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr haben.

Innerhalb der Kategorie B3 befinden sich drei Arten von Wegen des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
- (Befestigte) Wirtschaftswege

Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweges hat, ist aus dem Netzzusammenhang im Strukturbild gut abzulesen. Die Höhe der Verkehrsbedeutung ist aus seiner Lage und der Anzahl der abgehenden Wege abzuleiten. Einige Wege verlaufen isoliert, andere haben Sammelfunktion für andere landwirtschaftliche Verbindungswege und Wirtschaftswege der Kategorien B3, B4 B5 und D.

Aufgrund der maßgeblichen Nutzung (vorwiegend Forst- und Landwirtschaft) erfolgte die Einstufung in B3. Dies bedeutet: mit Rad- und Kfz-Verkehr ist auf diesen Wegen nur in geringem Umfang zu rechnen.

**Breite:** Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegebreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite und einer Kronenbreite von 5,50 m. Bei der Wahl des Querschnitts ist die Verkehrsbedeutung, die Häufigkeit von Begegnungsfällen und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten maßgebend.

Auf landwirtschaftlichen Verbindungen mit zentraler Bedeutung sollte die Fahrbahnbreite 4,00 m bis max. 4,75 m betragen. Einstreifige Verbindungswege sollten grundsätzlich eine Breite von 3,50 m aufweisen. Wirtschaftswege sollten eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden.

Für die Erschließung einzelner Feldblöcke können 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichen. Es gibt bestehende Wirtschaftswege der Kategorie B3, die eine Fahrbahnbreite von weniger als 2,50 m aufweisen und keine befahrbaren Bankette besitzen. Sie können ihre Funktion (Feldblockerschließung) trotzdem erfüllen, wenn sie entsprechend selten von Fahrzeugen benutzt werden. Begegnungen von Fahrzeugen sind nicht möglich.

Im Zuge des Straßen und Wegekonzeptes sind zahlreiche parallel verlaufenden Wege in die Kategorie D eingestuft worden. Es kann sich anbieten, in einem solchen Fall den zentralen Weg der Kategorie B3 gegenüber dem heutigen Querschnitt zu **verbreitern**, wenn seine Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelschließungen über andere Wege vermieden werden.

**Belag:** An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen erfolgt durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge. Unter Umständen ist eine Deckschicht ohne Bindemittel (Schotterweg) günstiger und besser benutzbar als eine Asphaltdecke. Landwirtschaftliche Maschinen sind zwar für die langsame Fahrt über Felder geeignet und nehmen auch bei zügiger Fahrt über geeignete Schotterwege keinen Schaden. Frostaufbrüche (Schlaglöcher) in Asphaltdecken hingegen bergen Gefahren, wenn auch nicht unbedingt für die Zugmaschine, so doch für Feldspritzen und ähnliche landwirtschaftliche Geräte.

Bei Wegen mit einer Deckschicht ohne Bindemittel ist es unter Umständen sinnvoll, Teilbereiche an Steigungen mit einer Asphaltdeckschicht zu versehen.

**Oberbau:** Bei Verbindungswegen mit größerer Verkehrsbedeutung wird der Oberbau gemäß Bauklasse VI der RStO 2001 hergestellt. Die Einteilung der übrigen Wege in die Beanspruchungsklassen Hoch, Mittel und Gering erfolgt gemäß der RLW 99 in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Überrollungen mit hohen Achslasten.

**Verkehrsarten/Beschilderung:** Bei Kategorie B3 ist der land- und forstwirtschaftliche Verkehr die vorrangige Nutzung. Rad- und Fußverkehr sind nicht ausgeschlossen. Es ist nur mit einem geringem Aufkommen von allgemeinen Kfz-Verkehr zu rechnen bzw. dieser ist mit geeigneten Maßnahmen ausgeschlossen (vgl. Foto in Kap. 6.4 Einfahrbereich nur für Fahrzeuge mit hoher Bodenfreiheit). Eventuell kann bei B3-Wegen zur Wahrung der Verkehrssicherheit eine Beschilderung angebracht werden, die allgemeinen Kfz-Verkehr und Radverkehr ausschließt. (vgl. Abbildungen Kap. 6.9 a). Nach den Ansätzen dieses Konzeptes sollte dies allerdings nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden.

Auch auf B3-Wegen ist es in Einzelfällen sinnvoll, Maßnahmen zur Konfliktminderung zu ergreifen (vgl. Kap. 7.1 Konfliktminderung bei der Nutzung ländlicher Wege).

**Sonderthema:  
vorwiegend forstwirtschaftlich  
genutzte Wege**

In B3 wurden auch Wege eingestuft, die aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung als D einzustufen wären, die aber von der Forstwirtschaft als Abfuhrweg benutzt werden. Welche B3-Wege dies sind, kann der Sonderkarte Kernwege für die Forstwirtschaft (Kap. 5 Strukturbild) entnommen werden.

**Breite:** Wegen der Länge der Langholzfahrzeuge sollten solche Wege 3,50 m breit sein. Damit die Wege beim Befahren mit langen Fahrzeugen keinen Schaden nehmen, wären an Kehren und Einmündungen Aufweitungen erforderlich.

**Belag und Oberbau:** Deckschichten ohne Bindemittel sind ebenso geeignet wie Asphaltdecken. An Strecken mit erheblichen Steigungen bietet sich Asphalt an. Solche Wege werden nicht unbedingt ganzjährig befahren. Die Häufigkeit der Überfahrten, die maßgebend ist für die Bauweise, wird geringer sein als bei B3-Wegen, die von der Landwirtschaft (und der Forstwirtschaft) genutzt werden. Gelegentlich dienen auch bestehende Grünwege als Zuwege zum Forst, um Ringschlüsse für die großen Langholzfahrzeuge herzustellen. Eine Aufwertung bzw. ein Ausbau wird im Allgemeinen nicht erforderlich sein.

## 6.6 Kategorie B4

### Untergeordnete Wirtschafts- oder Grünwege mit Bedeutung für Fußgänger

In Kategorie B4 liegen Wege, über die regelmäßig Fußgänger laufen und Wanderrouten (auch Spazier-Rundgänge) führen. Es besteht daher ein öffentliches Interesse, dass dieser Weg weiterhin Bestand hat. Ohne die Bedeutung für den Fußverkehr wären diese Wege in Kategorie D eingestuft worden, weil sie für die Land- und Forstwirtschaft sowie für das Radroutennetz nur eine untergeordnete Rolle spielen.

**Breite:** Es müssen keine Begegnungsfälle berücksichtigt werden. Die Wegbreite und das Lichtraumprofil sollen für das maßgebende Fahrzeug freigehalten werden, damit die Doppelfunktion des Weges beibehalten wird. Für einen Schlepper ist dies eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und einer Kronenbreite von 4,00 m. Diese Querschnitte genügen auch für den Fußverkehr. Wenn diese Wege von der Landwirtschaft überhaupt nicht mehr benötigt werden (vgl. Kategorie D), sind auch schmalere Querschnitte möglich.

**Belag:** Für Wege der Kategorie B4 kommen alle im Kreis Höxter üblichen Deckschichten in Frage: Asphalt, ohne Bindemittel, Hydraulisch gebundene Decke (HGTD oder HGD), unbefestigte Grünwege.

**Oberbau:** Wege der Kategorie B4 sollten gemäß der RLW 99 für mittlere oder geringe Beanspruchungen ausgelegt sein, so lange sie für die Landwirtschaft zur Verfügung stehen.

**Verkehrsarten/Beschilderung:** Üblicherweise wird sich auf Wegen der Kategorie B4 kaum allgemeiner Kfz-Verkehr und Radverkehr bewegen. Gemäß dem Prinzip der selbst erklärenden Straßen ist eine Verbotsschilderung nicht erforderlich. Ebenfalls kann auf eine Warnschilderung für den Kfz-Verkehr („Schlechte Wegstrecke“ oder „Sackgasse - Keine Wendemöglichkeit“) verzichtet werden.

Eine wegweisende Beschilderung für den Fußverkehr ist von Vorteil.

**Besonderheiten:** Ähnlich wie bei der Kategorie D (vgl. Kap. 6.9) sind die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten davon abhängig zu machen, inwiefern ein Weg der Kategorie B4 noch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen beansprucht wird.

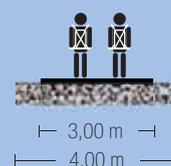
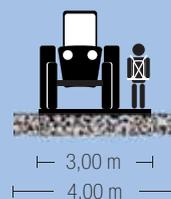
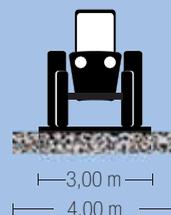
Freischneiden, evtl. Mähen und die Pflege der Gräben ist in jedem Fall unerlässlich, damit der Weg für Fußgänger nutzbar bleibt.

## Kategorie B4



### Untergeordnete Wirtschafts- / Grünwege mit Bedeutung für Fußgänger

**Fahrbahnbreite:** 3,00 m  
**Kronenbreite:** 4,00 m  
**Belag:** (Asphalt)  
Schotter  
HGTD / HGD  
unbefestigte Grünwege



## Kategorie B5



### Untergeordnete Wirtschafts- / Grünwege

**Fahrbahnbreite:** Maßgeb. Fahrzeug

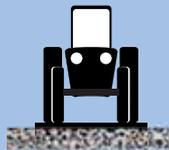
**Kronenbreite:** s.o.

**Belag:** (Asphalt)

Schotter

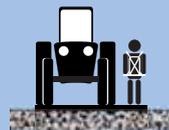
HGTD / HGD

unbefestigte Grünwege



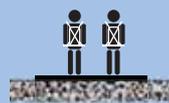
3,00 m

4,00 m



3,00 m

4,00 m



3,00 m

4,00 m



## 6.7 Kategorie B5

### Untergeordnete Wirtschafts- oder Grünwege

In Kategorie B5 liegen Wege, die zur Erschließung von Feldblöcken erforderlich sind, an die aber keine hohen Ansprüche gestellt werden. Häufig handelt es sich dabei um die einzige Zufahrt zu kleinen Feldblöcken. Es wird davon ausgegangen, dass seitens des Baulasträgers keine Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich sind. Die Landwirte sind selbst in der Lage, diesen untergeordneten Weg zu unterhalten und haben dies in einigen Fällen bisher bereits getan.

**Breite:** Es müssen keine Begegnungsfälle berücksichtigt werden. Die Wegbreite und das Lichtraumprofil werden für das maßgebende Fahrzeug freigehalten. Auch Fußgänger können diesen Querschnitt nutzen.

**Belag:** In vielen Fällen handelt es sich bei B5 um Grünwege. Für Wege der Kategorie B5 kommen aber grundsätzlich alle im Kreis Höxter üblichen Deckschichten in Frage: Asphalt, Ohne Bindemittel, hydraulisch gebundene Decken (HGTD oder HGD) sowie unbefestigte Grünwege.

**Oberbau:** Wege der Kategorie B5 müssen nicht für häufige Überfahrten ausgelegt werden.

**Verkehrsarten/Beschilderung:** Im Regelfall wird die geringe Breite und/oder der Belag eines Weges der Kategorie B5 Aufschluss über die Benutzbarkeit geben. Eine Beschilderung ist nicht erforderlich.

**Besonderheiten:** An Wegen der Kategorie B5 sind üblicherweise keine typischen Instandhaltungsarbeiten durchzuführen, sondern eher Mähen und Freischneiden.

Im Zuge des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes wird vorgeschlagen, dass es den Nutzern ermöglicht und erlaubt wird, erforderliche Maßnahmen an einem Weg im Eigentum und Unterhaltspflicht der Kommune selbst durchzuführen. Alternativ können die Nutzer sich an einen Maschinenring wenden oder die Unterhaltungsmaßnahmen beim Bauhof „bestellen“.

## 6.8 Kategorie C

### Erschließungswege für Einzelinteresse

In Kategorie C liegen Wege in Baulast der Kommunen, die nur einzelnen Interessen dienen. Sie erschließen Einrichtungen und Gebäude wie z.B. Windräder kommerzieller Betreiber, Lagerschuppen oder Wohnhäuser im Außenbereich. Angrenzende Feldblöcke sind über andere Wege erschlossen. Der Erhalt eines Weges der Kategorie C liegt demnach nicht im öffentlichen Interesse.

Im Kreis Höxter wurde ca. 1% der Wege in die Kategorie C eingestuft.

Es wird vorgeschlagen, diese Wege zu entwidmen und dem einzelnen Nutzer als Privatweg zu überschreiben.

Als Alternative kann die Kommune weiterhin die Baulast für diesen Wegeabschnitt behalten, überträgt aber die (Kosten der) Leistungen der Straßenunterhaltung an den Nutzer. Die Streckenkontrolle wird weiterhin durch Mitarbeiter der öffentlichen Straßenbauverwaltung durchgeführt. (vgl. Kap. 7.2 Begleitende Empfehlung für Übergabe der Wegeunterhaltung an Dritte). Der Nutzer kann die erforderlichen Arbeiten selbst übernehmen, sie bei der öffentlichen Verwaltung bestellen oder sich an einen Maschinenring wenden (s. Kap. 7.3 Begleitende Empfehlung für Maschinenring).

**Breite, Belag, Oberbau:** Breite, Belag und Tragfähigkeit kann der einzelne Nutzer bestimmen. Die Straßenbauverwaltung achtet auf die ausreichende Qualität, wenn der Weg nicht als Privatweg übernommen wird.

**Besonderheiten:** An einigen Wegen der Kategorie C liegen „dahinter“ noch Abschnitte in Kategorie D. So lange dieser D-Weg (der das Potential hat, mittel- bis langfristig nicht mehr benötigt zu werden) noch von den hinteren Anliegern benötigt wird, ist auch der C-Weg nicht als Privatweg übertragbar. Der Nutzer der erschlossenen Einrichtung wird dann ein Teil der Nutzungsgemeinschaft, die gemeinsam für die Straßenunterhaltung sorgt bzw. zahlt (vgl. Kategorie D).

### Kategorie C



### Erschließungswege für Einzelinteresse

**Fahrbahnbreite:** Nach Bedarf

**Kronenbreite:** Nach Bedarf

**Belag:** Nach Bedarf

**Der Anspruch an Breite, Belag und Tragfähigkeit hängt von der erschlossenen Nutzung ab und muss ggf. für Rettungsdienste, Müllabfuhr o.ä. ausgelegt sein.**



## Kategorie D



### Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

**Fahrbahnbreite:** Bestand

**Kronenbreite:** Bestand

**Belag:** Nach Bedarf



## 6.9 Kategorie D

### Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

In Kategorie D liegen Wege, die zur Feldblockerschließung nicht erforderlich sind. Häufig handelt es sich um Parallelwege zu Wegen der Kategorie B2 oder B3. Wege der Kategorie D dienen zur Feinverteilung in die einzelnen Schläge eines Feldblocks oder sie dienen bereits heute keinem Zweck mehr (vgl. Kap 3.2).

Der Ansatz der Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes ist es, dass die Landwirte den wesentlichen Teil der Strecke, die sie zurücklegen müssen, auf Straßen und Wegen der Kategorien A oder B fahren. Diese werden von der öffentlichen Hand in einem guten Zustand gehalten und ermöglichen eine zügige und komfortable Fortbewegung. Um zu den einzelnen Feldschlägen innerhalb eines Feldblockes zu kommen, müssen u. U. kurze Strecken auf Wegen der Kategorie D zurückgelegt werden.

Die Einstufung in Kategorie D bedeutet, dass vorgeschlagen wird, diese Wege nicht mehr auf Kosten der öffentlichen Hand zu unterhalten. Dafür gibt es drei unterschiedliche Ansätze:

- Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer,
- Übergabe des Weges an die Nutzer
- Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen (Übergang zu Kategorie E)

Alle Möglichkeiten haben gemeinsam, dass die öffentliche Hand nur noch einen geringen finanziellen Aufwand mit diesen Wegen hat. Die Auswirkungen auf den Erhalt der Wege und die erforderliche Beschilderung (Stichwort: Verkehrssicherungspflicht) sind jedoch recht unterschiedlich und werden im folgenden erläutert.

## 6.9 a Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer

Die Kommune behält weiterhin die Baulast für diese Wegeabschnitte und kümmert sich um Graben- und Gehölzpflege. Leistungen zur Unterhaltung des Wegekörpers (Ausbesserung der Asphalt- oder Schotterdecke, Graden usw.) überträgt sie an die Nutzungsgemeinschaft. Die Nutzungsgemeinschaft sind die Pächter und Eigentümer der Flurstücke, die an diesen Weg angrenzen.

Die Streckenkontrolle wird weiterhin durch Mitarbeiter der öffentlichen Straßenbauverwaltung durchgeführt (s. Kap. 7.2 Begleitende Empfehlung für Übergabe der Wegeunterhaltung an Dritte). Diese bestimmen die erforderlichen Arbeiten (oder Warnbeschilderungen) unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht sowie der relativ niedrigen Anforderungen im ländlichen Wegenetz (vgl. Kap. 6.1 Prinzip der selbst erklärenden Wege).

Die Nutzungsgemeinschaft kann die erforderlichen anfallenden Arbeiten selbst durchführen, sie bei der öffentlichen Verwaltung oder Firmen beauftragen oder sich an einen Maschinenring wenden (s. Kap. 7.2 und 7.3).

Bei Asphaltdecken können wie allgemein üblich kleine Risse vom kontrollierenden Wartungspersonal repariert werden und größere Aufgaben ausgeschrieben werden.

Bei Wegen der Kategorie D sollte es Nutzern immer ermöglicht werden, an diesen Wegen frühzeitig Unterhaltungsmaßnahmen selbst durchzuführen, **bevor** dies die Mitarbeiter des Straßenbulasträgers für erforderlich halten (z.B. Freischneiden). Art und Umfang der Maßnahme sollten dann selbstverständlich mit dem Straßenbulasträger und der übrigen Nutzungsgemeinschaft abgestimmt werden.

**Breite:** Es wird davon ausgegangen, dass die bestehende Breite ausreichend ist. Die Nutzungsgemeinschaft kann auf Wunsch (und eigene Kosten) eine Verbreiterung anstreben.

**Belag und Oberbau:** Wege der Kategorie D haben im Kreis Höxter typischerweise einen der folgenden Oberflächenbeläge: Asphalt, Grünweg oder keine Deckschicht, gelegentlich auch eine Deckschicht ohne Bindemittel (Schotter). Dieser Belag und der gesamte Oberbau wird beibehalten. Die Nutzungsgemeinschaft kann auf Wunsch (und eigene Kosten) eine Veränderung der Belagsart oder des Oberbaus (Tragfähigkeit) anstreben.

**Verkehrsarten/Beschilderung:** Bei einer Pflege und Instandhaltung, die dem heutigen Standard entspricht, kann weiterhin auf eine Beschilderung verzichtet werden. Der Weg bleibt öffentlich gewidmet. Üblicherweise wird auf Wegen der Kategorie D nur landwirtschaftlicher Verkehr zu den Feldschlägen fahren. Gemäß dem Prinzip der selbst erklärenden Wege ist eine Verbots-Beschilderung nicht

Grundsätzlich sind nach der Übergabe der Unterhaltung der Wege an die Nutzer keine Verkehrszeichen erforderlich!

Unter bestimmten Voraussetzungen sollten Beschilderungen oder andere Maßnahmen vorgenommen werden, um Verkehrsteilnehmer vor der unbeabsichtigten Benutzung eines untergeordneten Weges abzuhalten.



Zeichen 250 mit Zusatz, bundesweit übliche Schilderkombination



Zeichen 250 mit Zusatz, gesichtet auf der Gemarkung der Stadt Höxter



Zeichen 250 mit Zusatz, Möglichkeit, die auf landwirtschaftliche Fahrzeuge abzielt



Zeichen 101 mit Zusatz, Warnhinweis

Schilderkombinationen für gewidmete Wege, die nicht den Anforderungen des Radverkehrs oder des allgemeinen Verkehrs genügen.



Die Oberfläche dieses Weges wird in seinem Verlauf schlechter.

grundsätzlich erforderlich, da andere Verkehre im nachgeordneten ländlichen Netz mit schmalen Wegen und schlechten Wegeoberflächen rechnen.

Manche Wege sind an ihrem Anfang breit und im guten Zustand und werden im weiteren Verlauf schlechter. Hier funktioniert das Prinzip der selbst erklärenden Wege nur eingeschränkt. Um zu verdeutlichen, dass ein Weg nur den Ansprüchen von landwirtschaftlichen Maschinen genügt, stehen bestimmte Schilderkombinationen (s. Abb. S.48) zur Verfügung. Diese können auch aufgestellt werden, wenn die Wege-Unterhaltung von D-Wegen weiterhin von der öffentlichen Hand (z.B. mit geringeren Anforderungen) durchgeführt bzw. finanziert wird (vgl. Kategorie B3, B4, B5).

Statt einer solchen Beschilderung kann auch abschnittsweise ein Belagswechsel vorgenommen werden. Um das Prinzip der selbst erklärenden Wege durchzusetzen, reicht ein kurzer Abschnitt mit Gittersteinen oder Schotter bereits aus. Ein solche Maßnahme kann selbstverständlich auch mit einer Beschilderung kombiniert werden.

Bodenerhöhungen, wie in Kapitel 6.4 dargestellt, werden nur im Ausnahmefall erforderlich sein, um Pkw-Verkehr von der Wegenutzung abzuhalten.

### 6.9 b Übergabe des Weges an die Nutzer

Alternativ kann die öffentliche Wegeparzelle entwidmet und der Nutzungsgemeinschaft zur Unterhaltung überlassen werden. Der damit verbundene Entfall der öffentlichen Verkehrssicherungspflicht sollte Dritten durch entsprechende Hinweise verdeutlicht werden. Wenn die Nutzungsgemeinschaft einen uneingeschränkten Allgemeingebrauch (z.B. durch Duldung) zulässt, trifft sie auch die Verkehrssicherungspflicht, die im ländlichen Wegenetz geringen Ansprüchen genügen muss.

Eine Beschilderung, die das Betreten durch Unbefugte verbietet, wird für vorhandene und benutzbare Wege nicht empfohlen. Schon allein aus Marketing-Gründen (Kulturland Kreis Höxter) ist anzustreben, dass Fußgänger, Wanderer und Radfahrer nicht regelmäßig an Verbotsschildern vorbeikommen.

**Breite, Belag und Oberbau:** Die Nutzungsgemeinschaft kann über Breite, Belag und Oberbau bestimmen.

**Besonderheiten:** Im Bereich eines Weges können Leitungen verlaufen. Bevor ein Weg an eine Nutzungsgemeinschaft übergeben wird, sind daher die Versorgungsträger zu beteiligen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Leitungstrasse zu sichern.



Optionale Kennzeichnung von Wegen nach Übergabe an die Nutzer

### 6.9 c Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen (Übergang zu Kategorie E)

Einige Wege der Kategorie D sind zwar heute noch vorhanden, aber sie werden nicht mehr benötigt, auch nicht zur Feinverteilung im Feldblock.

Es kann sich hierbei um inzwischen überflüssige Stichwege handeln oder sie können entfallen, weil Feldblöcke und Feldschläge von anderen Wegen ausreichend erschlossen sind. Wege können auch nach einem freiwilligen Nutzungstausch oder Landtausch ihren Zweck verlieren.

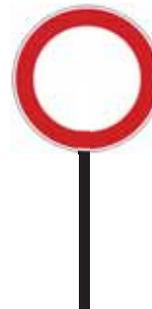
Solange ihr Zustand es zulässt, können diese Wege in ihrer aktuellen Form zur Verfügung stehen. Unterhaltungsmaßnahmen werden durch den Baulastträger nicht mehr durchgeführt.

Durch die fehlende Unterhaltung und nur gelegentliche Benutzung werden diese Wege schnell in einen unbrauchbaren Zustand geraten. Es wird empfohlen, an der Abzweigung solcher Wege deutlich zu machen, dass sich dort kein benutzbarer Weg mehr befindet. Dies kann dadurch geschehen, dass ein Stück (ca. 5,00 m) der Wegebefestigung entfernt wird oder ein Erdwall aufgeschüttet wird. Der Einmündungsbereich sollte zum Ausweichen und Wenden entlang des Verbindungsweges benutzbar bleiben. Alternativ ist eine Beschilderung erforderlich, die – je nach Qualität des Weges – sogar die Fußgänger von diesem Weg ausschließt, um Gefährdungen zu vermeiden.

Ob ein Verfahren zur Entwidmung durchgeführt werden muss, wenn die Wege kaum noch dem Allgemeingebrauch unterliegen, muss die jeweilige Behörde entscheiden.

Die Wegeparzelle kann den Besitzern der angrenzenden Flurstücke zum Kauf / zur Übernahme angeboten werden. Die Wegeparzelle kann dann eingezäunt, untergepflügt oder auf andere Art dem Allgemeingebrauch entzogen werden.

**Besonderheiten:** Im Bereich eines Weges können Leitungen verlaufen. Bevor ein Weg aufgegeben wird, sind daher die Versorgungsträger zu beteiligen und Maßnahmen zu ergreifen um die Leitungstrasse zu sichern.



Zeichen 250



Zeichen 250  
Zeichen 259

Zeichen 250 und 259; Wegesperrung gemäß StVO

## 6.9. d Besonderheiten zu Kategorie D

### Zeitliche Komponente

Bei allen Maßnahmen an Wegen der Kategorie D ist die **zeitliche** Komponente zu berücksichtigen.

Eine Warnbeschilderung aufgrund des schlechten Streckenzustands beispielsweise wird nur an wenigen Wegen sofort erforderlich sein. Den Zeitpunkt, zu dem Maßnahmen erforderlich werden, um der Verkehrsicherungspflicht zu genügen, muss der Straßenbaulastträger festlegen.

Der Übergang zu Kategorie E ist an einigen Wegen bereits heute nachvollziehbar. Bei anderen Wegen wird dies erst in 5, 10 oder 20 Jahren der Fall sein.

Es wurden Wege in Kategorie D eingestuft, die (bei einem entsprechend großem Feldblock) zur Zeit noch von z.B. 20 unterschiedlichen Bewirtschaftern genutzt werden. Es wird mittel- bis langfristig eine Veränderung der Bewirtschafterstruktur erwartet. Dies ist zum Einen durch den Trend zu immer weniger immer größeren Betrieben vorgegeben (vgl. Kap. 1.3 Strukturwandel in der Landwirtschaft). Zum Anderen kann das Strategische Straßen- und Wegekonzept die Landwirte zum freiwilligen Landtausch und freiwilligen Nutzungstausch (vgl. Kap 7.5) veranlassen. Wenn entgegen dieser Erwartung in einem bestimmten Feldblock weiterhin 20 verschiedene Bewirtschafter tätig sind, kann es in Einzelfällen sinnvoll sein, diesen Weg zunächst als B3-Weg zu betrachten und zu unterhalten.

### Maschinenring

Es bietet sich in jedem Fall an, den Maschinenring Höxter-Warburg in das Strategische Straßen- und Wegekonzept einzubinden. Dieser sollte so ausgestattet sein, dass er entsprechende Maßnahmen der Wegeunterhaltung durchführen kann (siehe Kap. 7.3 Begleitende Empfehlung für Maschinenring). Alternativ oder ergänzend sollten bei den Bauhöfen entsprechende Strukturen geschaffen werden, so dass Nutzungsgemeinschaften Arbeiten „bestellen“ können.

### Verbesserungen des Unterhaltungsstandards möglich

Bei Wegen der Kategorie D, sollte es Nutzern immer ermöglicht werden, an diesen Wegen frühzeitig Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen oder zu veranlassen (z.B. Freischneiden), **bevor** dies die Mitarbeiter des Straßenbaulastträgers bzw. die Nutzungsgemeinschaft für erforderlich halten. Art und Umfang der Maßnahme müssen selbstverständlich mit dem Straßenbaulastträger oder der übrigen Nutzungsgemeinschaft abgestimmt werden.

Gemäß dem Prinzip der selbst erklärenden Wege (vgl. Kap. 6.1) kann die Rangfolge des Weges statt durch Warn- oder Sperrbeschilderung auch durch andere Maßnahmen verdeutlicht werden.

- Schlechte Wege brauchen nicht unbedingt eine Maßnahme! Wenn die Qualität (Breite, Belag) des Gesamtweges in etwa der Qualität unmittelbar an der Abzweigung entspricht, ist keine Maßnahme (auch keine Beschilderung) erforderlich. Gemäß dem Prinzip der selbst erklärenden Wege kann sich der Verkehrsteilnehmer (z.B. Radfahrer / Wanderer) dann bereits zu Beginn des Weges ein Bild machen, was ihn im Verlauf des Weges erwartet und entsprechend sein Tempo wählen (z.B. vom Fahrrad absteigen). Es darf aber bei umsichtiger Benutzung keine Gefahr für Leib und Leben von dem Weg ausgehen.
- Austauschen eines Abschnitts der Wegebefestigung (Ersatz von Asphalt durch Schotter oder Gittersteine) am Anfang des Weges, wenn er zwar benutzbar ist, aber im Verlauf in einem schlechteren Zustand ist als am Anfang.
- Entfernen eines Abschnitts oder Aufschütten eines Erdwalls am Anfang eines Weges, der keine Funktion mehr erfüllt, damit er nicht unbeabsichtigt benutzt wird.

Bei Wegen, die keine Stichwege darstellen, sind selbstverständlich an beiden Enden entsprechende Beschilderungen anzubringen bzw. Maßnahmen zu ergreifen.

## **Prinzip der selbst erklärenden Wege auch im untergeordneten Netz**

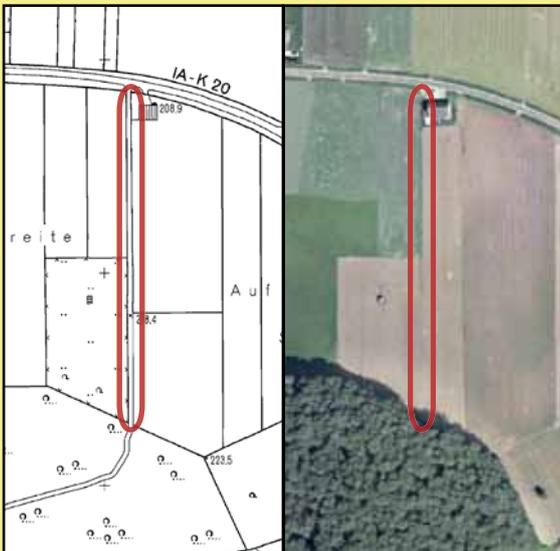
## Kategorie E

Keine

### Wegeparzellen ohne Weg

**Fahrbahnbreite:** Keine  
**Kronenbreite:** Keine  
**Belag:** Häufig in angrenzenden Flurstücken aufgegangen

Wegeparzelle in Deutscher Grundkarte,  
vor Ort kein Weg vorhanden



## 6.10 Kategorie E

### Wegeparzellen ohne Weg

In Kategorie E liegen öffentliche Wegeparzellen, die u.U. früher Wege waren, aber nicht mehr als Wege genutzt werden. Sie sind vor Ort kaum erkennbar und gehen im angrenzenden Flurstück auf.

Außer von Fußgängern werden diese Flächen nicht benutzt. Wenn von der öffentlichen Wegeparzelle Gefahr ausgeht (z.B. Fuchslöcher oder ähnliche Gefahren für die Füße und Beine), muss sichergestellt werden, dass sie nicht mehr betreten bzw. nicht mehr als Weg wahrgenommen werden. Dies kann z.B. dadurch geschehen, dass ein Erdwall aufgeschüttet wird. Evtl. ist eine Beschilderung erforderlich, die – je nach Qualität des Weges – sogar die Fußgänger von diesem Weg ausschließt, um Gefährdungen zu vermeiden (vgl Kap. 6.9a).

**Besonderheiten:** Sie können an die Eigentümer der angrenzenden Flurstücke verkauft werden.

Ob ein Verfahren zur Entwidmung durchgeführt werden muss, wenn die Wege kaum noch dem Allgemeingebrauch unterliegen, muss die jeweilige Behörde entscheiden.

Im Bereich eines Weges können Leitungen verlaufen, bevor ein Weg aufgegeben wird, sind daher die Versorgungsträger zu beteiligen und Maßnahmen zu ergreifen um die Leitungstrasse zu sichern.

## 7 Begleitende Empfehlungen

Die begleitenden Empfehlungen sollen die Handlungsempfehlungen erweitern. Die dazu erforderlichen Themen werden hier skizziert, um Anregungen zu geben (s. z.B. Kap. 7.1 Konfliktminderung) oder bestehende Strukturen stärker zu aktivieren bzw. zu nutzen (s. z.B. Kap. 7.3 Maschinenring). Eine ausführliche Behandlung sollte bei Bedarf in eigenen Untersuchungen erfolgen.

### 7.1 Konfliktminderung bei der Nutzung ländlicher Wege

Im Verlauf des Projektes wurde immer wieder deutlich, dass es Spannungen gibt zwischen Landwirten und Personen, die das ländliche Wegenetz zu Freizeitwecken nutzen. Das ist insofern bemerkenswert, weil auch bei der Einteilung der Kategorien des ländlichen Wegenetzes diejenige Kategorie den höchsten Rang hat, bei der die Wege von Freizeitnutzern **und** von der Landwirtschaft genutzt werden (Kategorie B2).

Diese Doppelfunktion, die bei Straffung des Wegenetzes immer öfter auftreten wird, muss offensichtlich moderiert werden.

Aus Sicht der Landwirtschaft bietet die erhöhte Freizeitnutzung des Wegenetzes einerseits Chancen in den Bereichen Direktmarketing und ländlicher Tourismus, andererseits kommt es häufig zu Situationen, in denen beim Überholen bzw. Begegnen die Fahrbahn verlassen werden muss. Durch die häufige Befahrung des Fahrbahnrandes bzw. des Seitenstreifens mit schweren Lasten werden die (für beide Akteure wichtigen) Wege geschädigt. Darüber hinaus kommt für die Landwirtschaft noch der Aspekt des Zeitverlustes.

Aus Sicht der Freizeitnutzer beeinträchtigen (subjektiv) schnell fahrende Traktoren und landwirtschaftliche Züge das Sicherheitsempfinden und gehen gelegentlich mit Staubentwicklung einher. Darüber hinaus wird die Verschmutzung des Wegenetzes beklagt.

Der Freizeitnutzer begegnet während seines Aufenthalts in der Regel nur einem oder sehr wenigen Landwirten, während ein Landwirt mit einer Vielzahl von Freizeitnutzern konfrontiert wird. Auch dieser Umstand kann dazu beitragen, dass die Freizeitnutzer einen Weg als „ihren“ Weg beanspruchen. Sie sind dann im Begegnungsfall nicht bereit, auf den Seitenstreifen auszuweichen, beharren darauf, nebeneinander Rad zu fahren bzw. zu gehen oder nehmen Hunde nicht an die Leine.

**Achtung Radfahrer und Fußgänger**  
 Sie befinden sich auf einem  
 landwirtschaftlichen Weg  
Lassen Sie bitte landwirtschaftliche Fahrzeuge  
passieren!  
 Gemeinsam geht's besser

**Liebe Wegenutzer**  
 Der Erhalt der ländlichen Wege geht  
 uns alle an  
Schwere Fahrzeuge sollten nicht auf die Rand-  
streifen ausweichen müssen!  
 Gemeinsam geht's besser

Hinweisschilder für ein gemeinsames Miteinander  
 auf ländlichen Wegen

#### Ferienzeit = Erntezeit

Für die meisten Menschen ist der Sommer die Zeit der Entspannung und Erholung. Es ist die Zeit für Radtouren, Spaziergänge und Wanderungen.

Für die Landwirtschaft ist der Sommer die arbeitsreichste Zeit: die Ernte steht an. Von ihrem Ablauf hängt der Erfolg eines ganzen Jahres ab! Da ist es verständlich, dass die Landwirtinnen und Landwirte bei der Ernte unter hoher Anspannung stehen.

Wir bitten um ein faires Miteinander...

Vorschlag für eine Einleitung zu einem Text über die Doppelfunktion des ländlichen Wegenetzes

Es gibt einige bereits erprobte Lösungsvorschläge, welche die Häufigkeit und die Intensität der Spannungssituationen reduzieren sollen:

#### Hinweisschilder

Die Hinweisschilder können dazu beitragen beiden Parteien deutlich zu machen, dass die Wege grundsätzlich für alle zur Verfügung stehen und dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge nicht gezwungen sein sollten, auf die Randstreifen auszuweichen.

Das obere Schild wird bereits in dieser Form (z.B. in Hessen) eingesetzt. Das untere Schild ist allgemeiner gehalten und weist auf den Sachverhalt der Schonung der Fahrbahn-ränder hin. Es kann auch dort aufgestellt werden, wo häufig Hundebesitzer unbedacht am Wegesrand ihr Fahrzeug abstellen, um in die Feldflur zu gelangen.

#### Öffentlichkeitsarbeit

Weitere ergänzenden Möglichkeiten sind Flyer, Postwurfsendungen und/oder Beiträge in regionalen Medien (Tageszeitungen, Veranstaltungskalender, regionale Radiosender) in denen gezielt Öffentlichkeitsarbeit zu den kritischsten Zeiten gemacht wird. Darin sollten die Aspekte Zeitdruck bei der Ernte, Feldweg = Arbeitsweg und die Beschädigung der Wege bei wiederholten Ausweichmanövern mit schweren Fahrzeugen thematisiert werden.

#### Anonymitäts-Aufhebung

Ein weiterer Ansatz ist die Anonymitäts-Aufhebung. Getestet wurden gut lesbare Namensschilder an Traktoren und ähnlichen Fahrzeugen. Der Gedanke war, dass die vorherrschende Anonymität auf den Feldwegen die Situation zusätzlich verschärft. Die Landwirte verhalten sich gegenüber den Freizeitnutzern bedenkenloser und umgekehrt haben die Freizeitnutzer eine niedrigere Toleranzschwelle gegenüber unbekanntem Landwirten. Legt der Landwirt nun persönliche Merkmale wie Name, Herkunft, Telefonnummer o.ä. offen, kann dies von den Freizeitnutzern durchaus positiv aufgefasst werden. Einerseits ist es Ihnen nun möglich, eine persönliche Beziehung zu dem Landwirt aufzubauen und sich evtl. etwas kooperativer zu verhalten, andererseits kann das Namensschild zu positiven Verhaltensänderungen des Fahrers führen.

Dieser Ansatz verspricht am meisten Erfolg, wenn er verpflichtend eingeführt würde. Auf freiwilliger Basis wären wahrscheinlich nicht alle Landwirte bereit, diesen Aufwand auf sich zu nehmen. Aufgrund der relativ geringen Wirkung, die eine Studie zu diesem Thema ermittelt hat, wird **keine verpflichtende** Namens-Schilder-Regelung empfohlen.

Teile des Kapitels 8.1 sind dem gleich lautenden Kapitel 8 der KTBL-Schrift: „Landwirtschaftliche Wege“ entnommen. Die Autoren sind Hermann Knechtges und Christian Wick.

## 7.2 Übergabe der Wegeunterhaltung an Dritte

Die Unterhaltung von Straßen und Wegen verfolgt drei grundsätzliche Ziele:

- Wahrung der Verkehrssicherheit. Dazu gehört das Freihalten des Lichtraumprofils und die Sicht auf Verkehrszeichen und andere Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus darf von der Straße oder dem Weg keine Gefahr für Nutzer und Anlieger ausgehen.
- Wahrung der Funktionsfähigkeit bzw. Benutzbarkeit. Hier steht die Möglichkeit zum bestimmungsgemäßen Gebrauch im Vordergrund.
- Schutz der Substanz. Durch die Pflege der Verkehrsanlage soll sie möglichst lange bestehen, bevor sie grundhaft erneuert werden muss.

Die Leistung der Wegeunterhaltung wie Grünpflege, Reinigung, Reparieren kleiner Schäden etc. trägt häufig zur Erreichung aller drei Ziele bei.

Im Rahmen einiger Pilotprojekte in Niedersachsen und Hessen werden zur Zeit private Partner an der Leistungserbringung in der Straßenunterhaltung beteiligt. Im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzepts wird vorgeschlagen, diesen Ansatz weiter zu verfolgen. Privater Partner wäre dabei die Nutzungsgemeinschaft eines Weges der Kategorie D. Die Nutzungsgemeinschaft sind die Pächter und/oder Eigentümer der Flurstücke, die an diesen Weg angrenzen. Die Kommune behält weiterhin die Baulast für diese Wegeabschnitte, überträgt aber die Leistungen zur Unterhaltung des Wegekörpers an die Nutzungsgemeinschaft. Diese sind in der Lage, die Aufgaben mit vorhandenen Maschinen in Eigenleistung zu erbringen. Auch die Nutzung der Leistungen eines Maschinenrings ist möglich, der das nötige Material und Know-how günstig zur Verfügung stellen kann (vgl. Kap. 7.3).

Die Streckenkontrolle wird weiterhin durch Mitarbeiter der öffentlichen Straßenbauverwaltung durchgeführt. Durch die Mitarbeiter werden die weiteren erforderlichen Arbeiten bestimmt. Sie berücksichtigen dabei die Verkehrsbedeutung des Weges und die relativ niedrigen Anforderungen auf untergeordneten ländlichen Wegen. Das Prinzip der selbst erklärende Wege (vgl. Kap. 6.1) gilt auch hier. Es darf erkennbar sein, dass die Wege für die diese Kostenübertragung vorgeschlagen wird, von untergeordneter Funktion sind.

Ob (vorübergehend oder dauerhaft) Warn- oder Sperrbeschilderungen erforderlich sind, wird ebenfalls von den Mitarbeitern der öffentlichen Straßenbauverwaltung bestimmt.

### **Pilotprojekte laufen bereits auf öffentlichen Straßen**

## Umfang der Maßnahmen

Die Übergabe der Wegeunterhaltung an Dritte kann alle Leistungen zur Unterhaltung des Wegekörpers umfassen (Ausbesserung der Asphalt- oder Schotterdecke, Graden usw.). Die Graben- und Gehölzpflege sollte weiterhin von der Kommune übernommen werden.

Bei Asphaltdecken können, wie allgemein üblich, kleine Risse vom kontrollierenden Wartungspersonal repariert werden und größere Aufgaben ausgeschrieben werden.

Bei Wegen der Kategorie D sollte es den Nutzern immer ermöglicht werden, an diesen Wegen frühzeitig Unterhaltungsmaßnahmen selbst durchzuführen, **bevor** dies die Mitarbeiter des Straßenbaulastträgers für erforderlich halten (z.B. Freischneiden). Art und Umfang der Maßnahme müssen selbstverständlich mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden.

Die Nutzungsgemeinschaft kann die erforderlichen Arbeiten selbst und/oder mit Hilfe eines Maschinenringes durchführen oder sie bei der öffentlichen Verwaltung oder Firmen beauftragen.

## Preisgestaltung

Da bei den öffentlichen Straßenbauverwaltungen die notwendigen Maschinen meistens vorhanden sind, können die erforderlichen Leistungen günstig erbracht werden, sofern die Möglichkeit zur Abrechnung gegenüber der Nutzungsgemeinschaft geschaffen wurde.

Die Preise, für die der Bauhof diese Leistungen anbietet, müssen mit den Kosten privater Firmen konkurrenzfähig sein. Gegenüber Eigenleistung mit Hilfe eines Maschinenringes wird der Bauhof nur bei großzügigen freien Kapazitäten konkurrieren können. Ein Kapazitätsüberhang ist bei den bestehenden Strukturen allerdings nicht zu erwarten. Die pflichtgemäßen Unterhaltungsleistungen des Bauhofes sollen sich zwar zukünftig auf das Kernwegenetz beschränken, allerdings ist aufgrund der Nutzungsbündelung davon auszugehen, dass diese zumindest in Teilabschnitten auf einem höheren Niveau erfolgen müssen.

### 7.3 Maschinenring / Bauhof als Dienstleister

Maschinenringe sind selbst organisierte Zusammenschlüsse von Landwirten. Durch gemeinsame Anschaffungen und gegenseitige Unterstützung soll die Betriebsführung für jeden einzelnen einfacher werden.

Die Maschinenringe werden meist von einem hauptamtlichen Geschäftsführer geleitet und helfen den Mitgliedern, indem sie eine Organisationsstruktur für Gemeinschaftsprojekte bieten und Zuerwerbsmöglichkeiten akquirieren (z.B. Grünlandpflege, Winterdienst oder überbetriebliche landwirtschaftliche Arbeiten) sowie das Maschinenmanagement betreiben (Erfassung von freien Kapazitäten bei Landwirten und Lohnunternehmern).

Die Geschäftsstellen verstehen sich zudem als Dienstleistungszentren, die ihren Mitgliedern mit professionellem Fachwissen zur Seite stehen. Durch die Vermittlung besonders qualifizierter Personen für bestimmte Arbeitsschritte sind die Maschinenringe auch in der Lage, Arbeiten der Wegeunterhaltung und Instandsetzung durchzuführen.

Die Maschinenring-Mitglieder können über die Geschäftsstelle moderne Technik ausleihen, ohne selbst das Risiko unrentabler Investitionen eingehen zu müssen. Andererseits ermöglicht ein Maschinenring die Auslastung bei den Betrieben, die sich die Technik angeschafft haben.

Viele Mitglieder tätigen zudem gemeinsam Investitionen, z.B. in technische Geräte oder in gemeinsame Projekte wie den Bau einer Biogasanlage oder einer dezentralen Rapsölmühle.

Es bietet sich in jedem Fall an, den **Maschinenring Höxter-Warburg** in das Strategische Straßen- und Wegekonzept einzubinden. Dieser sollte so ausgestattet sein, dass er entsprechende Maßnahmen der Wegeunterhaltung durchführen kann.

Beispiele für mögliche sinnvolle Geräte:

- (Anbau-)Böschungsmäher (auch zur Grabenpflege)
- (Anbau-)Wegehobel
- Astsäge
- Fräse

Alternativ oder ergänzend sollten bei den Bauhöfen entsprechenden Strukturen geschaffen werden, so dass Nutzungsgemeinschaften Arbeiten „bestellen“ können (vgl. Kap. 7.2).



Logo Bundesverband der Maschinenringe e.V.



Anbau-Böschungsmäher und Anbau-Wegehobel  
Bildquellen: [www.hof-neue-erde.de](http://www.hof-neue-erde.de), [www.lagerhaus.at](http://www.lagerhaus.at)

#### **7.4 Jagdgenossenschaften / Schwarzdeckenunterhaltungsverbände**

Manche Jagdgenossenschaften im Kreis Höxter (z.B. in der Stadt Borgentreich) entscheiden bisher gemeinschaftlich, in welche Wege sie die Gelder, die sie aus Jagdpachten erhalten haben, investieren wollen. In Borgentreich ist es beispielsweise üblich, dass die Stadt die von der Jagdgenossenschaft zur Verfügung gestellte Geldmenge verdoppelt, um damit die gewünschten Wege zu sanieren.

Ähnlich agieren auch die Schwarzdeckenunterhaltungsverbände (SUV), die es in einigen Landkreisen in Schleswig-Holstein gibt. Dort organisieren sich die Landwirte selbst, um zu bestimmen, welche Wege als nächstes mit Hilfe ihrer Gelder ausgebaut werden sollen.

Die bisherige Vorgehensweise der Jagdgenossenschaften kann selbstverständlich beibehalten werden. Im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes wird empfohlen, Investitionen künftig nur noch in Straßen und Wege der Kategorien A bis B4 von der öffentlichen Hand zu unterstützen. Das Strukturbild kann daher dazu dienen, die Auswahl der instand zu haltenden Wege zu vereinfachen. Insbesondere kann so auch bei grenzüberschreitenden Wegen eine Orientierung gegeben werden.

## 7.5 Freiwilliger Nutzungstausch

Die Flurneuordnung (Flurbereinigung) versucht die Produktions- und Arbeitsbedingungen für die Land- und Forstwirtschaft zu verbessern, dadurch dass zersplitterter Grundbesitz zusammengelegt und Flurstücke mit wirtschaftlichen Formen gebildet werden. Darüber hinaus ist die Herstellung eines leistungsfähigen Wegenetzes, das den Anforderungen der modernen landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Maschinen genügt, häufig ein weiteres Ziel.

Das Strategische Straßen- und Wegekonzept kann die Landwirte dazu anregen, Anträge zum freiwilligen Nutzungstausch zu stellen.

Das neu zu organisierende, gestraffte Wegenetz des Strukturbildes (Kernwegenetz) bildet dafür eine Grundlage, auf der die Landwirte zunächst unabhängig von der Moderation durch die Flurbereinigungsbehörde ihre Einschätzung vornehmen können, ob es sich in Teilbereichen lohnen wird die Feldschläge anders (und meistens größer) zuzuschneiden. Der Nutzen für die Landwirte: durch Vergrößerung der Bewirtschaftungseinheiten können Arbeitszeit und Maschinenkosten eingespart werden. Daneben sinkt auch der Aufwand für Planung, Koordination und Kontrolle der betrieblichen Prozesse, da die Zahl der – u.U. weit verstreuten – Schläge abnimmt.

Der Freiwillige Nutzungstausch ist eine neue Initiative zur Verbesserung der Bewirtschaftungsverhältnisse und zur Sicherung eines nachhaltig leistungsfähigen Naturhaushaltes. Er ist ein einfaches, schnelles und kostengünstiges Verfahren, um auf der Basis von Pachtverträgen den Tausch von Wirtschaftsflächen unter den Landwirten zu ermöglichen. Im Gegensatz zur klassischen Bodenordnung (Flurbereinigung) bleibt das Eigentum an den Grundstücken unverändert.

Im Land Baden-Württemberg wird der Freiwillige Nutzungstausch gefördert und ist für die Landwirte nicht mit Kosten verbunden, wenn die Moderation von der Unteren Flurbereinigungsbehörde wahrgenommen wird. Auch in Nordrhein-Westfalen ist der freiwillige Nutzungstausch förderfähig. Zuständig für den Kreis Höxter ist die Bezirksregierung Detmold.

Kernelement des Freiwilligen Nutzungstausches ist ein **Bewirtschaftungskonzept**, auf das sich die Landwirte einigen und das die positiven agrarstrukturellen Effekte beschreibt. Maßnahmen, die primär der Sicherung eines nachhaltig leistungsfähigen Naturhaushaltes dienen, werden in einem **Pflegekonzept** dargestellt. Auf der Grundlage des Bewirtschaftungs- oder des Pflegekonzeptes werden langfristige Pachtverträge geschlossen, deren Dauer mindestens 10 Jahre betragen muss.

## Freiwilliger Nutzungstausch

Der Ablauf stellt sich folgendermaßen dar:

1. Die Anregung sollte von den Bewirtschaftern selbst kommen. Diese beantragen den Nutzungstausch bei der Flurbereinigungsbehörde. Die Behörde berät die Landwirte und wählt ggf. zusammen mit ihnen einen sachkundigen Helfer aus.
2. Erstellung eines Bewirtschaftungskonzeptes unter aktiver Mitwirkung der Bewirtschafter. Der Helfer ist hierbei Moderator und nicht alleiniger Macher.
3. Anpassung der Pachtverträge bzw. Abschluss langfristiger Pachtverträge, die sich am Bewirtschaftungskonzept orientieren müssen.

### **Alternative Verfahren**

#### **Pflugtausch**

Der Pflugtausch ist ein verwandtes Verfahren, um größere Flächen zu schaffen. Darunter wird der Tausch einzelner Parzellen zwischen landwirtschaftlichen Betrieben verstanden. Ein externer Moderator ist nicht erforderlich. Dadurch bleibt der Aufwand gering.

Evtl. kann im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes darauf hin gearbeitet werden, dass nicht mehr erforderliche Graswege der Kategorie D dabei einbezogen werden können, um günstige Zuschnitte zu erreichen. Dies ist eigentlich dem förmlich organisierten Verfahren (Nutzungstausch oder Landtausch) vorbehalten. Mit dem abgestimmten Strukturbild liegt bereits eine Voruntersuchung mit dem Ergebnis vor, dass die Wege in Kategorie D eine geringe Bedeutung haben und höchstens zur Feinverteilung in die Feldschläge erforderlich sind.

#### **Gewannebewirtschaftung**

Bei der Gewannebewirtschaftung werden vormals getrennt bewirtschaftete Schläge gemeinsam bewirtschaftet. In diesem Fall werden die Bewirtschaftungsflächen nicht neu auf die Bewirtschafter verteilt, sondern mehrere Betriebe bewirtschaften die Flächen, die nebeneinander liegen, grenzübergreifend mit einem gemeinsamen Maschinenpark.

#### **Freiwilliger Landtausch**

Beim freiwilligen Landtausch wird das Ergebnis durch eine Änderung des Eigentums vollzogen und im Grundbuch eingetragen.

Beim freiwilligen Nutzungstausch erfolgt lediglich eine langfristige Regelung der Pachtverhältnisse. Aufgrund der komplexen Eigentums- und Pachtverhältnisse im Kreis Höxter, scheint der freiwillige Nutzungstausch das geeignetere Instrument zu sein, um – aufbauend auf dem neu geordneten Wegenetz – eine Verbesserung der Bewirtschaftungsverhältnisse herbeizuführen.

## 7.6 Fortschreibung Feldblockkataster

Bei den Feldblockzuschnitten stößt die Methode des Strategischen Straßen- und Wegekonzepts an seine systematischen Grenzen. Es wurde das Prinzip der Feldblockerschließung angewandt, bei dem nicht jeder einzelne **Feldschlag** mit einem Weg des Kernwegenetzes (Kategorien A bis B5) erschlossen sein muss, es muss aber zu jedem **Feldblock** ein Kernweg führen (vgl. Kap. 3.5). Ein Feldblock ist eine zusammenhängende landwirtschaftlich nutzbare Fläche, die von in der Natur erkennbaren Außengrenzen (beispielsweise Wald, Gewässer, Gräben, aber auch Straßen und Wege) umgeben ist. Vorhandene Wege sind also immer eine Begrenzung für Feldblöcke. Daraus folgt: Wenn es bereits heute weniger Wege gäbe, gäbe es auch größere Feldblöcke und gemäß der gewählten Methode wären wiederum weniger Wege nötig! Bei der weiteren Arbeit mit den Vorschlägen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes kann daher auch eine Überarbeitung des Feldblockkatasters zu einer möglichen weiteren Straffung des Wegenetzes führen.

Durch die im Anschluss an die Herstellung des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes stattfindenden Prozesse wird sich zeigen, welche Wege der Kategorie D gänzlich entfallen können und welche nur aus der Unterhaltsverpflichtung der öffentlichen Hand entlassen und von Nutzungsgemeinschaften gepflegt werden.

Es wird daher angeregt, dass bei einer Überarbeitung der Feldblockeinteilung die Wege der Kategorie D eingehender untersucht werden sollen. Speziell unbefestigte Grünwege müssen nicht automatisch als Feldblockgrenzen verstanden werden (vgl. Kap. 7.5 Stichwort Pflugtausch). Es besteht die Möglichkeit, dass sie aus dem Eigentum des Baulastträgers entlassen werden und den benachbarten Flurstücken zugeschlagen werden. Dadurch kann sich ein Feldblock vergrößern.

Asphaltwege in Kategorie D sollten zunächst weiterhin als Feldblockgrenze aufgefasst werden. Gleiches gilt für die Wege in den Kategorien A bis C.

## 7.7 Strategische Ausrichtung der Landwirtschaft

Das Strukturbild des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes kann auch von der Landwirtschaft genutzt werden. Es ist abzulesen, wie das Kernwegenetz verlaufen soll, darauf kann der Standort von zukünftigen Anlagen (wie z.B. Biogasanlagen, Scheunen oder auch neue Höfe) ausgerichtet werden.

Weiterhin kann die Lage der Wege in Kategorie D eine Anregung für mehrere Landwirte sein, über einen freiwilligen Nutzungstausch nachzudenken, um wirtschaftlichere Schlaglängen und Schlagformen zu erhalten (vgl. Kap. 7.5 Freiwilliger Nutzungstausch).



Auszug Feldblockkataster der Landwirtschaftskammer NRW

## Standortplanung allgemein

## Sonderthema Rübenerte

Der Rübenanbau spielt in einigen Teilbereichen des Kreises Hötter eine besonders wichtige Rolle. Die Abfuhr der Rüben stellt spezielle Anforderungen, sie findet unter herbstlichen Wetterbedingungen statt. Straßenverschmutzungen sind dabei gang und gäbe.

Der Idealfall ist folgender: Die Rüben sind so gelagert worden, dass sie mit der Lademaus vom Feld auf fernstraßentauglichen Lastzüge geladen werden können. Die Abfuhr der Rüben mit Lkw ist zu begrüßen, weil dadurch weniger Züge, die von landwirtschaftlichen Schleppern gezogen werden, auf Straßen unterwegs sind. Die Lkw stehen beim Ladevorgang auf untergeordneten Straßen mit geringer Verkehrsbelastung an einer übersichtlichen Stelle. Verschmutzungen werden vermieden.

Nicht immer ist der Idealfall zu verwirklichen. Um ihn zu fördern werden folgende Begleitmaßnahmen empfohlen.



Rübenverladung (oben)  
fahrbare Absperrtafel (unten)

Bildquellen: [www.mrpresse.de](http://www.mrpresse.de), [www.trebbiner.de](http://www.trebbiner.de)

- Förderung der Rübenverladung auf Straßen. Die Lademaschinen können die üblichen Abstände (Seitenstreifen, Bankette, Leitplanken, Gräben) zwischen Straße und Rübenmiete leicht überwinden. Die Straßenverkehrsbehörden werden um Genehmigung auch auf klassifizierten Straßen gebeten, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt werden, die auf untergeordneten Straßen nicht unbedingt erforderlich sind. Der Ort der Verladung ist zu sichern (Geschwindigkeitstrichter, Überholverbot, evtl. sichernde bzw. einweisende Personen). Evtl. sind zu diesem Zweck fahrbare Absperrtafeln vorzuhalten und mit dem Hinweis Rübenverladung zu versehen. Die Genehmigung kann ein Zeitfenster beinhalten, damit zur Hauptverkehrszeit die Straße in vollem Umfang zur Verfügung steht. Die Vorteile liegen auf der Hand: keine Verschmutzung der Straßen, da die Lkw nicht das ländliche Wegenetz befahren und keine Schlepper mit bauartbedingten niedrigen Geschwindigkeiten als Zugmaschinen auf übergeordneten Straßen.
- Erstellung eines Lagerplatz- und Abfuhrplanes. Darin wird festgelegt, an welchen Plätzen die Rüben gelagert werden und welche Wege von Rübenfahrzeugen und Lademaschinen befahren werden dürfen. Dabei kann das Strukturbild des Strategischen Straßen- und Wegekonzepts eine Hilfe sein, indem z.B. darauf geachtet wird, dass Rübenmieten nicht entlang von D-Wegen gelagert werden. Eventuell sind Einbahnsysteme von Vorteil. Dadurch kann der Begegnungsverkehr von Transporteinheiten auf schmalen Feldwegen und Ortsdurchfahren vermieden werden.

Unterstützend kann auch eine Öffentlichkeitsarbeit mit Beiträgen in regionalen Medien Wirksamkeit zeigen (Tageszeitungen, Veranstaltungskalender, regionale Radiosender).

## 7.8 Netzoptimierung durch Lückenschlüsse

Im Gegensatz zu anderen Studien mit ähnlicher Aufgabenstellung, bei denen Wegeneubaumaßnahmen mit einem Bodenordnungsverfahren gekoppelt wurden, werden im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes keine neuen Wege vorgeschlagen. Statt dessen wird das bestehende Wegenetz analysiert und eine Rangfolge der Wege erstellt, die weiterhin eine Mindest-Erschließung sichert.

Aufgrund des dicht geflochtenen Netzes von Straßen und Wegen und der komplexen Pächter- und Eigentümerstruktur war dies die richtige Vorgehensweise. Zusätzliche Wegstrecken sind im allgemeinen nicht erforderlich.

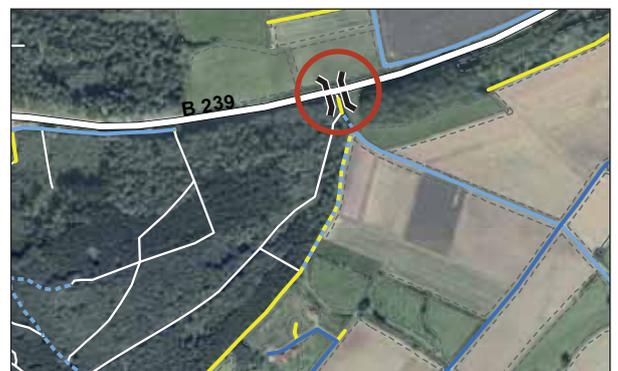
Es gibt aber Netzkonfigurationen, in denen beispielsweise der Neubau von wenigen Metern Straße oder Weg es ermöglichen würde, an anderer Stelle auf längere Abschnitte des Kernwegenetzes zu verzichten oder zumindest geringere Anforderungen an das Wegenetz zu stellen.

Dass die bestehende Netzlücke bisher nicht geschlossen wurde, ist aber meistens auf anspruchsvolle Topographie oder problematische Eigentumsverhältnisse zurückzuführen. Eine Lösung für derartige Einzelsituationen kann immer nur von den Entscheidungsträgern vor Ort und unter Abwägung der jeweiligen bautechnischen und finanziellen Belange getroffen werden.

Im folgenden werden zwei Beispiele genannt, die in den Ortschaftskonferenzen diskutiert wurden. Eine Neu- bzw Umbaumaßnahme würde hier für bestimmte Nutzer Vorteile bringen.

- Nördlich der Ferienhaussiedlung „Am Hungerberg“ in Vörden könnte mit einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer (evtl. auch für Wildwechsel) durch den Damm der B239 eine Verbindung zu dem nördlichen gelegenen Landschaftsteil (mit der Abteikirche, dem Gut Oldenburg, Kleinenbreden und einer Schutzhütte) geschaffen werden.
- Die Bahnlinie zwischen Grevenhagen und Himmighausen Bahnhof hat zwei Durchlässe für das Straßen- und Wegenetz. Gemäß den Angaben in der Ortschaftskonferenz ist das südwestliche Unterführungsbauwerk nicht ausreichend hoch, so dass insbesondere mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen Umwege gefahren werden müssen. Es wird ein Ausbau (Tieferlegen der Sohle) gewünscht. Alternativ besteht die Möglichkeit durch den Neubau eines kurzen Wegeabschnittes auf der Nordseite die angesprochene Umwegstrecke für die Betroffenen zu reduzieren.

Bei beiden Beispielen ist es aber auch nach der Durchführung einer Maßnahme nicht möglich, gänzlich auf andere Wege aus dem Kernwegenetz zu verzichten.



Unterführung bei Vörden



Engstelle bei Grevenhagen

**Sonderthema:  
Temporäre Wege**

Einige Wege erfüllen ganz spezielle Wegezwecke. Sofern kein Nutzen für die Allgemeinheit besteht, wurden solche Wege in Kategorie C eingestuft. Je nach Wegezweck kann auf den Unterhalt dieser Wege gänzlich verzichtet werden, weil sie z.B. nur sehr selten benötigt werden. Um an bestimmte Ziele zu gelangen, zu denen kein Weg (mehr) führt, bietet sich die Erhöhung der Tragfähigkeit des Untergrunds durch Lastverteilung an.



In Rheinland-Pfalz wurde ein Weg aus Holzbohlen eingesetzt, um mit Fahrzeugen an einen Strommast gelangen zu können. Die Trasse verlief dabei nicht auf einer Wegeparzelle, sondern über das Feld.

Vorstellbar ist, dass solche Holzbohlen beim Bauhof auf einem Hänger zur Verfügung stehen, um bestimmte Ziele temporär zu erschließen.

„Bohlenweg“ als temporäre Zufahrtsmöglichkeit

## 7.9 Entsiegelung / Renaturierung entbehrlicher Wege als ökologische Ausgleichsmaßnahme

Wege der Kategorie D, die nicht mehr benötigt werden, können als **Ausgleichsflächen für andere Eingriffe** in den Naturhaushalt dienen. Gemäß dem BauGB §1a kann dieser Ausgleich auch an anderen Orten als dem Eingriffsort geschehen. Zur Kompensation kann der Eingreifer entweder eigene Flächen nutzen oder Flächen ankaufen, um dann die geforderte ökologische Maßnahme durchzuführen. Eine weitere Möglichkeit bietet das sogenannte Ökokonto. Hierbei bieten Eigentümer von land- und forstwirtschaftlichen Flächen auf eigenen Flächen Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung an. Potenzielle Eingreifer können sich ihrer Ausgleichspflicht entledigen, indem sie die entsprechenden Maßnahmen aus solchen Ökokonten „abkaufen“.

Gemäß dem Wortlaut des § 4a des Landschaftsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalens kann die Entsiegelung von Wegen zur Kompensation von Eingriffen angerechnet werden. Bei einem Asphaltweg könnte bisher versiegelte Fläche entsiegelt werden. Auch anders befestigte Wege müssen aufgrund der starken Verdichtung des Oberbaues und der beabsichtigten Resistenz gegen eindringendes Wasser als versiegelt gelten. Es wäre eine Auskoffnung der Deck- und Tragschichten, Schreddern, Transport und Deponierung des Materials, u.U. auch der Transport und Einbau von Oberboden erforderlich. Die Flächen können den angrenzenden Flurstücken zugeschlagen werden.

Gemäß dem Gesetzestext ist es auch möglich, die Flächen der natürlichen Entwicklung zu überlassen. Ein günstiger Nebeneffekt wären die geringen Kosten im Vergleich zu den Kosten für eine sachgemäße Entsorgung des Weges. Es besteht die Möglichkeit, dass auf solchen aufgelassenen Wegen Lebensräume für Arten wie Grauammer, Rebhuhn und Hase neu entstehen. Diese Arten sind zwar weitgehend angepasst, aber in Agrarlandschaften mit weniger naturnahen Strukturen finden auch sie keinen Lebensraum mehr.

Ein weiterer Schritt ist die Renaturierung ehemaliger Wegeflächen. Dies erhöht die Wertigkeit der Eingriffskompensation und trägt zur Gliederung der Landschaft bei. So können auf ehemaligen Wegen neue Biotop entstehen, z.B. durch Anpflanzen von Hecken und Bäumen oder Anlegen von Trockenmauern usw.. Allerdings behindern derartige Maßnahmen ggf. auch das landwirtschaftliche Arbeiten. Standorte für Renaturierungen sind daher sorgfältig zu prüfen.

Das Strategische Straßen- und Wegekonzept regt an, Wegeflächen als mögliche Ausgleichsflächen zu prüfen. Dabei kann das Strukturbild eine Vorauswahl treffen: es kommen nur befestigte Wege der Kategorie D in Frage (unbefestigte Grünwege der Kategorie D und E erhalten durch Auffassung nur eine geringe Aufwertung gegenüber dem vorherigen Zustand).

Bei der Auswahl und Durchführung von Kompensationsmaßnahmen sind solche vorrangig, die

- a) keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme bewirken oder nach §5a Abs. 1 bereits durchgeführt und anerkannt sind,

- b) auf eine ökologische Verbesserung bestehender landwirtschaftlicher Bodennutzungen und vorhandener landschaftlicher Strukturen gerichtet sind,

- c) auf die Renaturierung nicht mehr benötigter versiegelter Flächen gerichtet sind oder diese Flächen der natürlichen Entwicklung überlassen sowie bei Neuversiegelungen eine Entsiegelung an anderer Stelle in dem betroffenen Raum bewirken,

- d) bei einer Beeinträchtigung von Waldfunktionen in walddreichen Gebieten eine Waldvermehrung in waldarmen Regionen oder ortsnah einen Umbau von Waldbeständen in einen naturnäheren Zustand vorsehen oder ortsnah andere Biotop im Rahmen des Biotopverbundes entwickeln [...].

Auszug aus §4a des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz des Landes NRW)



ausgeräumte Landschaft als Extremfolge sich stetig vergrößernder landwirtschaftlicher Nutzungseinheiten



Entsiegelung / Renaturierung entbehrlicher Wegeflächen als ökologische Ausgleichsmaßnahme mit landschaftsgliedernder Funktion

## 7.10 KAG auch auf Wege im Außenbereich anwenden

Das Strategische Straßen- und Wegekonzept regt bei den untergeordneten Wegen (Kategorie C und D) die Übernahme der Leistungen der Wegeunterhaltung durch die Nutzer des Weges an (vgl. Kap. 6.9). Das Kernwegenetz soll weiterhin von der öffentlichen Hand unterhalten werden.

Es besteht für die Städte theoretisch die Möglichkeit, das Kommunalabgabengesetz auszuschöpfen und die Anlieger bei Herstellung, Erweiterung und Verbesserung des **gesamten** ländlichen Wegenetzes per Beitragssatzung heranzuziehen.

Der Städte- und Gemeindebund NRW hat dazu 2004 eine neue Mustersatzung über die Erhebung der Beiträge veröffentlicht. Noch haben nur wenige Städte in Nordrhein-Westfalen daraufhin ihre Beitragssatzung geändert. Die neue Mustersatzung schließt nun ausdrücklich Wirtschaftswege und Grundstücke im Außenbereich mit ein. Dazu wurde zu §1 ein Satz hinzugefügt und auch an anderen Stellen der Text ergänzt. Es wird darin bei Wirtschaftswegen ein Anteil der Beitragspflichtigen von 50 % bis 80 % vorgeschlagen. Die anrechenbare Breite soll 3,00 m betragen.

Die Städte im Kreis Höxter können sich gezwungen sehen, eine Beitragssatzung nach diesem neuen Muster zu beschließen. Dies gilt vor allem, wenn das Strategische Straßen- und Wegekonzept nicht wie geplant zu einem Ausschluss der Wege der Kategorie C und D aus zukünftigen kommunalen Investitionen führen sollte. Gemäß der Mustersatzung finanzieren die Eigentümer und Erbbauberechtigten die Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von ländlichen Wegen mit. Durch die anrechenbare Breite von max. 3,00 m wird berücksichtigt, dass von breiteren Wegen (z.B. 4,75 m bei Verbindungswegen) nicht vorrangig die beitragspflichtigen Eigentümer einen erhöhten Nutzen haben, sondern andere Verkehre eine größere Breite als 3,00 m erforderlich bzw. sinnvoll machen.

Bei einer normalen Wartung und Instandhaltung kann die Beitragssatzung in ihrer aktuellen Musterform nicht angewendet werden. Die Kosten dafür trägt wie allgemein üblich der Baulastträger.

„Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach §8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen“

### §1 - Erhebung des Beitrages

Zum Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen und als Gegenleistung für die dadurch den Eigentümern und Erbbauberechtigten der erschlossenen Grundstücke erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile erhebt die Stadt Beiträge nach Maßgabe dieser Satzung.

#### Hinzugefügt wurde:

Das Gleiche gilt für die aufgrund öffentlich-rechtlicher Entschließung der Gemeinde bereitgestellten Straßen, Wege und Plätze (insbesondere Wirtschaftswege).

Auszug aus der Neuen Mustersatzung des Städte- und Gemeindebund NRW

## 8 Statistische Auswertung und Kostenbetrachtung

In diesem Kapitel sollen die Wegelängen des bewerteten Netzes mit typischen Werten für die jährliche Unterhaltung hinterlegt werden. Dadurch kann ein theoretisches Einsparpotenzial ermittelt werden, indem man den erforderlichen Unterhalt für das bisherige Netz mit dem erforderlichen Unterhalt für das Strukturbild vergleicht.

Hierfür wurde eine statistische Auswertung der bewerteten Segmente des Netzes vorgenommen und die Strecken der einzelnen Kategorien aufsummiert, in Anlage III sind die Wegelängen für die zehn Städte des Kreises aufgeführt.

Das Einsparpotenzial ist nur theoretisch vorhanden, weil keine Gemeinde im Kreis Höxter die Finanzmittel zum idealtypischen Unterhalt aller Straßen und Wege investiert hat. Das Einsparpotenzial bedeutet daher nicht: „so viel Geld kann gespart werden“, sondern: „das vorhandene Geld wird in die wichtigen Wege investiert“.

Diese Ermittlung und die dazugehörige Tabelle bezieht sich auf die Kosten für die jährliche Unterhaltung inkl. der betrieblichen und baulichen Unterhaltung sowie Instandsetzung. Die grundhafte Erneuerung, die für sämtliche Straßen und Wege alle 20 bis 50 Jahre ansteht, wird in Kap. 8.2 behandelt.

Kategorie	Straßen- und Wegelängen in Baulast von		Bisheriges Netz / Ausgangslage				Neues Strukturbild					
	Kreis	Städte	Ansatz bei idealtypischer Unterhaltung pro Jahr und km		Idealtypische Kosten pro Jahr für Unterhaltung		Ansatz bei idealtypischer Unterhaltung pro Jahr und km		Idealtypische Kosten pro Jahr für Unterhaltung			
			Kreis	Städte	Kreis	Städte	Kreis	Städte	Kreis	Städte		
Kategorie A davon Kreis	175,5 km	0 km	175,5 km	0 km	5.700 €	5.700 €	1.000.350 €	0 €	5.700 €	5.700 €	1.000.350 €	0 €
Kategorie B1 davon Kreis	231,1 km 134,9 km	96,2 km	134,9 km	96,2 km	5.700 €	5.000 €	768.930 €	481.000 €	5.000 €	5.000 €	674.500 €	481.000 €
Kategorie B2 davon Kreis	699,2 km 52,1 km	647,1 km	52,1 km	647,1 km	4.500 €	3.000 €	234.450 €	1.941.300 €	3.000 €	3.000 €	156.300 €	1.941.300 €
Kategorie B3	1167,4 km	1167,4 km		1167,4 km		1.400 €		1.634.360 €		1.400 €		1.634.360 €
Kategorie B4	119,1 km	119,1 km		119,1 km		600 €		71.460 €		600 €		71.460 €
Kategorie B5	90,1 km	90,1 km		90,1 km		600 €		54.060 €		200 €		18.020 €
Kategorie C	26,9 km	26,9 km		26,9 km		1.400 €		37.660 €		200 €		5.380 €
Kategorie D	722,7 km	722,7 km		722,7 km		1.000 €		722.700 €		200 €		144.540 €
Kategorie E	23,8 km	23,8 km		23,8 km		0 €		0 €		0 €		0 €
<b>Summe</b>			362,5 km	2893,5 km			2.003.730 €	4.942.540 €			1.831.150 €	4.296.060 €
Theoretische jährliche Ersparnis gegenüber idealtypischer Unterhaltung des bisherigen Netzes										-172.580 €	-646.480 €	
										-9%	-13%	

Tabelle:  
idealtypische Kostenansätze angewendet auf  
das Straßen- und Wegenetz des Kreises Höxter

## 8.1 Kosten für Instandhaltung

In Spalte 2 sind die Straßen- und Wegelängen des im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes bewerteten Netzes angegeben. Die Wegelängen sind in gleicher Form in Anlage III für jede einzelne Stadt angegeben.

Spalte 3 und 4 geben die Wegelänge des bewerteten Netzes jeweils in Baulast des Kreises und der 10 Städte an. Der Kreis Höxter verfügt insgesamt über ca. 460 km Kreisstraßen, ca. 1.100 km Gemeindestraßen und ein ländliches Wegenetz von ca. 2.300 km Länge. Straßen und Wege im Inneren von Siedlungsbereichen wurden keiner Einstufung unterzogen. Es wurden insgesamt 362,5 km Kreisstraßen und 2.893,5 km Straßen und ländliche Wege in Trägerschaft der Städte im Außenbereich bewertet.

Spalte 5 enthält idealtypische Ansätze zur Unterhaltung von Kreisstraßen. Die angegebenen 5.700 € pro km und Jahr für Kategorie A und B1 setzen sich folgendermaßen zusammen: 2.200 € für die Fahrbahndecke, 2.400 € für Mähen, Reinigung, Verkehrssicherung, Entwässerung etc. und 1.100 € für Winterdienst. Für Straßen in Baulast des Kreises der Kategorie B2 wird bei diesem Berechnungsansatz davon ausgegangen, dass bereits heute nur ein eingeschränkter Winterdienst stattfindet. Zusammen mit größeren Abständen bei der Kontrolle und Reinigung ergeben sich 4.500 € pro km und Jahr.

Spalte 6 enthält idealtypische Ansätze zur Unterhaltung von Straßen und Wegen. Die Kostenansätze für Straßen in Baulast der Städte wurden gegenüber den Kreisstraßen auf 5000 € bzw. 3000 € reduziert. Für Wege der Kategorie B3 und C wurde 1.400 € pro km und Jahr angesetzt, davon entfallen ca. 800 € auf die Fahrbahndecke, und 600 € auf andere Arbeiten. Bei Wegen der Kategorie B4 und B5 wurden mit insgesamt 600 € deutlich niedrigere Ansätze gewählt. Für Wege der Kategorie D wurde mit 1.000 € ein Mittelwert gewählt, um der Bandbreite der Wegebefestigung (von Asphalt bis Grünweg) in dieser Kategorie Rechnung zu tragen. Wege der Kategorie E verursachen keine Kosten.

In den Spalten 7 und 8 werden die jährlichen Kosten ermittelt, indem man die Straßen- und Wegelängen mit den idealtypischen Kostenansätzen multipliziert. Es ergeben sich – bei idealtypischer Unterhaltung – Kosten von ca. 2 Mio. € für den Kreis und von ca. 5 Mio. € für die Städte (ca. 500.000 € für jede der zehn Städte).

In Spalte 9 sind die Kostenansätze bei Anwendung des Strukturbilds angegeben. Straßen in Trägerschaft des Kreises mit nur örtlicher Bedeutung (Kategorie B1 und B2) können genauso angesetzt werden wie Straßen in Trägerschaft der Städte.

Spalte 10 entspricht von den Kostenansätzen her Spalte 6. Lediglich bei den Kategorien B5 und darunter wurde der Aufwand für die Unterhaltung auf einen Mindestansatz gesenkt. Mit dem Ansatz von 200 € pro km und Jahr wird dem Umstand Rechnung getragen, dass einige Wege gar keine Kosten mehr verursachen (Privatwege und aufgegebene Wege) und andere Wege regelmäßig kontrolliert werden müssen, dort die Graben- und Gehölzpflege durchgeführt wird und ein gewisser Verwaltungsaufwand besteht. Die erforderlichen übrigen Arbeiten werden von den Nutzern der Wege finanziert oder selbst durchgeführt.

In den Spalten 11 und 12 werden wiederum die jährlichen Kosten ermittelt, indem man die Straßen- und Wegelängen mit den idealtypischen Kostenansätzen multipliziert. Es besteht gegenüber den Kosten für das bisherige Netz ein Einsparpotenzial von 9% (Straßen in Trägerschaft des Kreises) bzw. 13% (Wege in Trägerschaft der Städte).

Das Einsparpotenzial von ca. 10 % besteht auch bei Ansatz von niedrigeren Kosten als der idealtypischen Unterhaltung. So wurde im Vorfeld des Projektes beispielsweise ermittelt, dass in den Städten des Kreises Höxter durchschnittlich nur knapp 400 € pro Jahr und Kilometer für die Unterhaltung der ländlichen Wege zur Verfügung stehen.

## 8.2 Kosten für Wiederherstellung

Darüber hinaus müssen gemäß dem Strukturbild ca. 850 km Wege der Kategorien B5, C, D nicht mehr neu hergestellt werden. Die durchschnittlichen Wiederherstellungskosten für einen ländlichen Weg betragen 65.000 € pro Kilometer. Dies entspricht insgesamt 55,3 Mio. €. Bei einer Nutzungsdauer von 30 bis 40 Jahren ergibt sich eine Summe von 1,6 Mio. € pro Jahr, die zusätzlich zu dem o.g. Einsparpotenzial nicht aufgewendet werden muss.

Hier kann aber nicht davon gesprochen werden, dass Kosten eingespart werden. Die Städte im Kreis Höxter werden davor bewahrt, umfangreiche Geldsummen in die Wiederherstellung von früher oder später nicht mehr erforderlichen Wegeabschnitten zu stecken. Dadurch können die vorhandenen Mittel zielgerichtet in die langfristig wichtigen Abschnitte des Wegenetzes investiert werden.

## 9 Ausblick

Mit dem Strategischen Straßen- und Wegekonzept liegt nun eine Rahmenkonzeption vor, die in ihrer Entstehung in der Bundesrepublik bislang einzigartig ist.

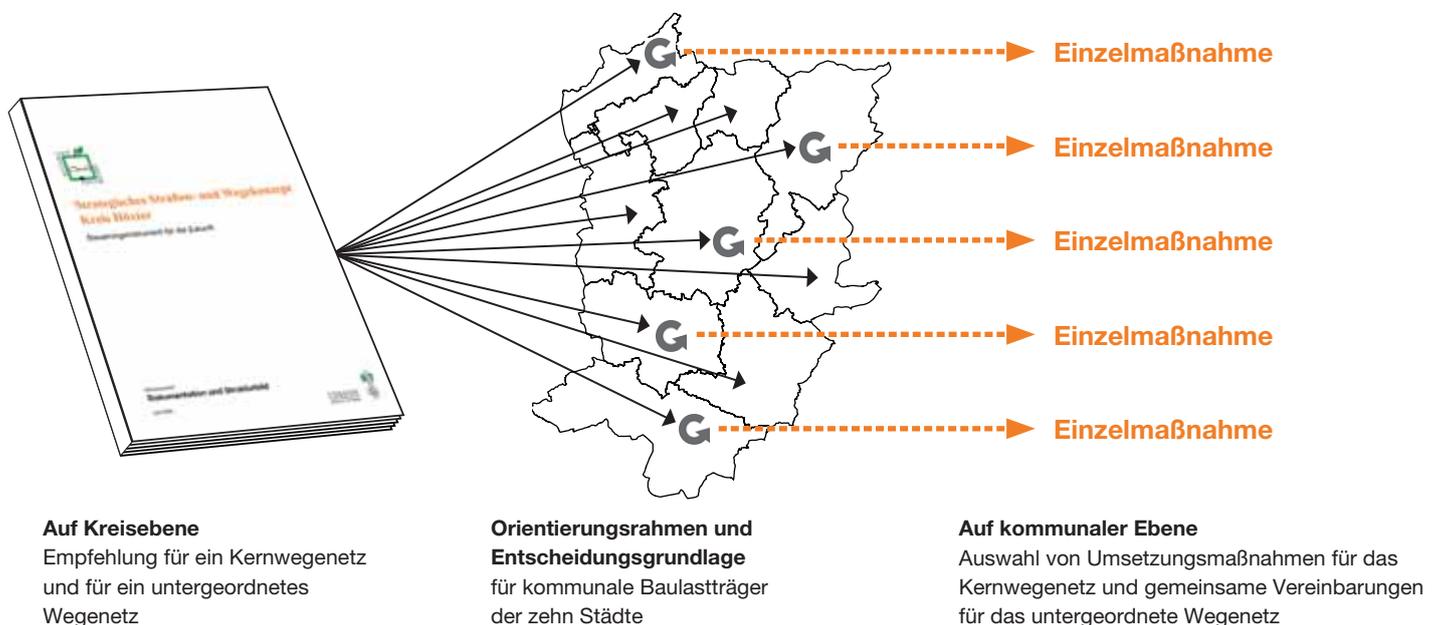
Der Kreis Höxter hat sich für einen ganzheitlichen Ansatz entschieden, der die Funktionen aller Straßen und Wege im Kreisgebiet im Netzzusammenhang betrachtet. Das vorliegende Strukturbild des Straßen- und Wegenetzes bietet eine Grundlage für die flächendeckende und stadtgrenzen-überschreitende Bewertung des ländlichen Wegenetzes. Darüber hinaus verankert die gewählte Vorgehensweise mit zahlreichen Ortschaftskonferenzen und rund 500 Teilnehmern das Projekt in der Gesellschaft und trägt zur Sensibilisierung der Betroffenen für die damit verfolgten Ziele bei.

### 9.1 Stellenwert des Konzeptes

Das Strategische Straßen- und Wegekonzept besitzt den **Stellenwert einer gutachterlichen Empfehlung**, welche die geltenden Richtlinien berücksichtigt. Durch den Charakter einer Rahmenkonzeption mit Handlungs- und Begleitempfehlungen ist die **Entscheidungsfreiheit der beteiligten Städte** im Kreis Höxter weiterhin **voll gegeben**.

Aufgabe war es, einen für das gesamte Kreisgebiet **einheitlichen Orientierungsrahmen** bzw. eine Entscheidungsgrundlage zum zukünftigen Umgang mit dem Straßen- und Wegenetz zu erstellen. Dies erleichtert die Planung und Steuerung von Investitionen in die richtigen Wegeabschnitte. Andererseits kann das Konzept als Grundlage für die Abstimmung mit Landwirten und anderen Wegenutzern dienen.

Die Entscheidung über den weiteren Umgang mit einem Wegeabschnitt erfolgt selbstverständlich immer vor Ort. Hierzu sind gegebenenfalls entsprechende **Beschlüsse auf Gemeinderatsebene** zu treffen und die von der Entscheidung Betroffenen einzubinden.



## 9.2 Nutzung des Geodatenportals

Der Kreis Höxter hat die Möglichkeit, die Bewertung des Wegenetzes in das von ihm betriebene Geodatenportal einzupflegen. Anlieger und Betroffene erhalten so die Gelegenheit, sich per Internet über die Einstufungen des Strukturbilds des Straßen- und Wegenetzes zu informieren.

Mit der auch in der Landwirtschaft immer verbreiteteren Anwendung von GIS und GPS besteht die Möglichkeit, Wegeabschnitte eindeutig zu identifizieren und den einzelnen Städten Vorschläge für die Umnutzung von untergeordneten Wegen zu machen.

## 9.3 Anpassung und weitere Fortschreibung

Das Strukturbild wird in 10 Einzelplänen für jede einzelne Stadt dargestellt, dort sind immer auch die Anschlüsse und Weiterführungen in die Gemarkungen der Nachbarstädte dargestellt. Die getroffenen Einstufungen werden die nächsten 20 bis 25 Jahre Bestand haben können.

Für die Einstufungen einzelner Wege können in dieser Zeit **Anpassungen** vorgenommen werden. Aufgrund der breiten Spanne der empfohlenen Ausbaustandards in den Kategorien wird dies nur bei wesentlichen Änderungen des Straßen- oder Wegenetzes erforderlich sein. Dies könnte z.B. eintreten, wenn eine Bundesstraße zur Kraftfahrstraße erklärt wird und langsame Fahrzeuge damit ausgeschlossen werden oder wenn neue Radwege bisherige Verbindungen obsolet machen.

Eine abschnittsweise Anpassung ist uneingeschränkt möglich. Der Kreis Höxter erhält die komplette GIS-Datenbank zum Strategischen Straßen- und Wegekonzept, so dass die Bewertungsgrundlagen einsehbar sind und ihre Entwicklung nachvollziehbar ist. Überarbeitete Pläne sind leicht herstellbar.

Eine **Fortschreibung des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes** ist jederzeit möglich. Es ist davon auszugehen, dass die heute identifizierten Streckenabschnitte mit wesentlicher Verbindungsfunktion auch langfristig ein wichtiger Bestandteil des Kernwegenetzes sein werden. Andererseits werden der Strukturwandel in der Landwirtschaft und die erfolgten Umsetzungen auf Basis des vorliegenden Konzeptes die Erschließungsstrukturen soweit verändern, dass eine Neubetrachtung erforderlich werden kann.

## Glossar / Abkürzungsverzeichnis

<b>Bauweise</b>	Die Standardbauweisen des ländlichen Wegebaus werden nach ihrer Deckschicht eingeteilt. Im Gebiet des Kreises Höxter sind folgende Bauweisen typisch: Ohne Deckschicht (häufig Grünwege), Ohne Bindemittel (Schotterweg oder Schotterrasenweg) und Asphalt. Die Bauweisen Beton, Pflaster oder hydraulisch gebundene Deckschicht sind selten.
<b>Einziehung</b>	<p>Durch die Einziehung wird einer Straße die öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung genommen, die Widmung insoweit wieder beseitigt. Die Straße verliert ihre Eigenschaft als öffentliche Sache. Als Gegenstück zur →Widmung wird die Einziehung daher auch als „Entwidmung“ bezeichnet. Im StrWG NRW heißt es:</p> <p>Hat eine Straße keine Verkehrsbedeutung mehr oder liegen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für ihre Beseitigung vor, so soll die Straßenbaubehörde die Einziehung der Straße verfügen.</p>
<b>Entwidmung</b>	siehe →Einziehung
<b>Feldblock</b>	Ein Feldblock ist eine zusammenhängende landwirtschaftlich nutzbare Fläche, die von in der Natur erkennbaren Außengrenzen (beispielsweise Wald, Gewässer, Gräben, Straßen und Wege) umgeben ist.
<b>Feldschlag</b>	Als Feldschlag wird die Einheit bezeichnet, die bis zur Ernte einheitlich mit einer bestimmten Frucht bewirtschaftet wird. Die Grenzen eines Feldschlages können mit Flurstücken identisch sein, dies ist aber nicht immer der Fall. →Feldblöcke können mehrere Feldschläge beinhalten.
<b>GIS</b>	GIS steht für Geographisches Informationssystem. Dies ist ein rechnergestütztes System, mit dem raumbezogene Daten digital erfasst werden können. Die Daten können so analysiert und grafisch präsentiert werden.

**HGTD / HGD**

Hydraulisch gebundene Tragdeckschicht bzw. Hydraulisch gebundene Deckschicht sind im Wegebau Bezeichnungen von unterschiedlichen Deckschichten des →Oberbaus.

**Interessentenweg**

Interessentenwege sind meistens öffentlich nutzbare Wege, die häufig auf →Separationsinteressenten zurückgehen. Auch auf Interessentenwegen können →Rezesse liegen.

In Österreich wird der Begriff Interessentenweg heute noch für einen Weg verwendet, den die Anlieger erhalten und unterhalten. Es entstehen dort immer noch neue Interessentenwege. Die Interessenten werden durch die öffentliche Hand finanziell unterstützt.

**KAG**

Kommunales Abgabengesetz. Darin ist festgelegt, dass Kommunen bei der Herstellung von Wegen Beiträge von den Anliegern erheben können.

**Kernwegenetz**

Der Begriff Kernwegenetz wurde von den Schwarzdeckeunterhaltungsverbänden in Schleswig-Holstein übernommen. Im Strategische Straßen- und Wegekonzept werden damit die Straßen und Wege der Kategorien A bis B5 bezeichnet, die gemäß der gewählten Methode für die Allgemeinheit zur Verfügung stehen sollten.

**Kronenbreite**

Das Maß zwischen den Außenkanten der Bankette.

**KTBL**

Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft

## Ländliche Wege

Ländliche Wege gliedern sich gemäß →RLW 99 in:

1. Verbindungswege
  - Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
  - Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
2. Feldwege
  - Wirtschaftswege (befestigt)
  - Grünwege (unbefestigt)
3. Waldwege
  - Fahrwege
  - Rückewege
4. Sonstige ländliche Wege

Unter den sonstigen ländlichen Wege sind zu verstehen: Fuß- und Wanderwege, Radwege, Reitwege und Viehtriebe. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Verbindungs-, Feld- und Waldwege dem Fuß- und Radverkehr offen stehen. Die sonstigen ländlichen Wege sind also ergänzende Wege, die nicht von allen Verkehrsarten genutzt werden können oder sollen.

## M ELW

Merkblatt für die Erhaltung ländlicher Wege

## Oberbau

Der Oberbau ist der obere Teil der Straßenbefestigung. Darunter werden alle Schichten verstanden, die oberhalb des gewachsenen Untergrundes oder dem Unterbau hergestellt werden. Der Oberbau besteht aus einer Decke und einer oder mehreren Tragschichten. Bei Straßen wird zuunterst eine Frostschutzschicht eingebaut, um die befestigte Verkehrsfläche vor Frost- und Tauschäden zu bewahren. Die Dimensionierung des Oberbaus hängt von der Funktion der Verkehrsfläche, deren Verkehrsbelastung und der Tragfähigkeit des Untergrundes ab.

## RAS-Q

Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte

## Regelquerschnitt RQxx,x

Die Zahl xx,x gibt die jeweilige →Kronenbreite einer Straße gemäß der RAS-Q an. Beispielsweise hat ein RQ10,5 eine Kronenbreite von 10,50 m. Die Fahrbahn ist schmaler und in diesem Fall 7,50 m breit.

## **Rezess / Rezessweg**

Rezess ist ein heute nicht mehr gebräuchlicher Ausdruck für einen landes- oder ortsrechtlichen Vergleich, durch den der Streit oder die Ungewissheit der Parteien über ein Rechtsverhältnis durch gegenseitiges Nachgeben beseitigt wird. Die Einordnung der alten Regelungen in das heutige Rechtssystem bereitet häufig Schwierigkeiten.

Auf dem Gebiet der Stadt Höxter wurden über Rezesse Vereinbarungen zwischen öffentlicher Hand und Privatpersonen bzgl. der Nutzung bzw. Unterhaltung von einzelnen-Wegeabschnitten getroffen.

Rezesse haben nach § 2 Satz 1 des Gesetzes über die durch ein Auseinandersetzungsverfahren begründeten gemeinschaftlichen Angelegenheiten (GemAngG) vom 09.04.1956 (GV.NW S. 134) die Wirkung von Gemeindegattungen und werden dem öffentlichen Recht zugeordnet.

Rezesswege unterliegen einer Zweckbindung als Wirtschaftsweg. Die Aufhebung eines Rezesses kann erfolgen, wenn öffentliche Interessen oder wichtige (überwiegende) wirtschaftliche Bedürfnisse der Beteiligten dies erfordern.

## **RLW 99**

Richtlinien für den ländlichen Wegebau - identisch mit dem Arbeitsblatt DWA-A 904 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.

## **RStO**

Richtlinien für die Standardisierung des →Oberbaus von Verkehrsflächen

## **Separation**

Bei der Separation handelte es sich um eine Vorform der heutigen Flurbereinigung im 18. und 19. Jahrhundert in Deutschland. Sie bewirkten insgesamt eine Neuverteilung der landwirtschaftlich genutzten Bodenfläche, was einer großangelegten Agrarreform gleich kam. Teilweise wurde dabei auch das Wegenetz reformiert (→Interessentenweg).

## **Separationsinteressentengemeinschaft**

Separationsinteressentengemeinschaften gehen auf Auseinandersetzungsverfahren zurück, durch die in Preußen im Zuge der zu Beginn des 19. Jahrhunderts eingeleiteten Steinschen Reformen die Eigentumsverhältnisse zwischen Bauern und Gutsherren neu geregelt worden sind.

## Straßengruppen

Die öffentlichen Straßen werden gemäß →StrWG NRW in folgende Straßengruppen eingeteilt:

1. Landesstraßen
2. Kreisstraßen
3. Gemeindestraßen
4. sonstige öffentliche Straßen.

Im Strategischen Straßen- und Wegekonzept haben die Straßengruppen bei der Bewertung der Kreisstraßen eine Bedeutung (vgl. Kap. 5.4)

## Straßenunterhaltung

Erhaltung	Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung)		z.B. Grünpflege, Reinigung
	Bauliche Unterhaltung	Bauliche Unterhaltung (Instandhaltung)	z.B. Ausbessern der Fugenfüllungen
		Instandsetzung	z.B. Ersatz einzelner Betonplatten
		Erneuerung	z.B. Ersatz der gebundenen Schichten
Um- und Ausbau, Erweiterung			Bauliche Veränderung z.B. Querschnittsänderung
Neubau			Neubau von Verkehrsflächen

Abbildung: Systematik der Erhaltung der Wege aus „Qualität des Straßenbetriebsdienstes im Kontext der Leistungserbringung durch Private“ in Straßenverkehrstechnik 5.2008

## Strukturbild

Unter Strukturbild wird das Straßen- und Wegenetz verstanden, das in den Strukturbild-Karten für die einzelnen Städte des Kreises Höxter mit den zuvor definierten Kategorien dargestellt ist.

## StrWG NRW

Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen

### **Teileinziehung**

Die Teileinziehung ist die Allgemeinverfügung, durch die die →Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird.

### **Umstufung**

Umstufung ist die Allgemeinverfügung, durch die eine öffentliche Straße bei Änderung der Verkehrsbedeutung der entsprechenden →Straßengruppe zugeordnet wird.

### **(Öffentliche) Widmung**

Die Widmung ist die Voraussetzung zur Entstehung der öffentlichen Straßen im Rechtssinne. In Nordrhein-Westfalen erhält eine Straße die Eigenschaft einer öffentlichen Straße nur durch förmliche Widmungsverfügung der Straßenbaubehörde. Demnach kann eine öffentliche Straße im Rechtssinne nur durch Widmung entstehen.

Die Widmung ist nach der Definition des § 6 StrWG NRW eine Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten. Sie ist mit Rechtsbehelfsbelehrung öffentlich bekannt zu machen und wird von der Straßenbaubehörde verfügt.

Mit der Widmung eröffnet sich der Allgemeinheit der Gemeindegebrauch (§ 14 StrWG NRW) und den Anliegern - nach Maßgabe ihres Angewiesenseins - der Anliegergebrauch (§ 14 a StrWG NRW)

### **ZTV LW 99/01**

Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung →ländlicher Wege

# Literaturverzeichnis

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:  
Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen [RStO]. Köln, 2001.

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:  
Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte [RAS-Q]. Köln, 1996.

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:  
Merkblatt für die Erhaltung ländlicher Wege [M ELW]. Köln, 1993

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:  
Merkblatt für die Erhaltung ländlicher Wege [M ELW]. Köln, 2009.

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:  
Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege [ZTV LW 99/01]. Köln, 2001.

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:  
Merkblatt über die Verbreiterung ländlicher Wege. Köln, 1983.

Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen:  
Hinweise für die Zusammenarbeit von Straßenbau und Flurbereinigung bei der Vorbereitung und Durchführung von Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz. Köln, 2008.

Hess, R.: Qualität des Straßenbetriebsdienstes im Kontext der Leistungserbringung durch Private. In: Straßenverkehrstechnik, Bonn, Kirschbaum Verlag, 2008, Nr. 5, S. 288-293.

Gerlach, J.: Von den RAS-N zu den RIN – Neue Regeln für die Netzgestaltung und –bewertung. In: Straßenverkehrstechnik, Bonn, Kirschbaum Verlag, 2007, Nr. 6, S. 281-288.

H.-D. Meißner: Bau und Erhaltung ländlicher Wege. In: Straße und Autobahn, Bonn, Kirschbaum Verlag, 2008, Nr.2, S. 91-93.

Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft e.V (KTBL): Freiwilliger Flächennutzungstausch. KTBL-Heft 76. Darmstadt, 2007.

Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft e.V (KTBL): Landwirtschaftliche Wege. KTBL-Schrift 443. Darmstadt, 2005.

Gülde, H. und Meißner, H.-D.:  
Ländliche Wege - Planungsgrundsätze. Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft e.V (KTBL). KTBL-Arbeitsblatt Nr. 3091. Darmstadt, 1994. (Internet)

Gülde, H. und Meißner, H.-D.: Ländliche Wege - Planungsgrundsätze. Kuratorium für Technik und Bauwesen in der Landwirtschaft e.V (KTBL). KTBL-Arbeitsblatt Nr. 3091. Darmstadt, 1994. (Internet)

Backhaus, T.: Richtlinie für die Förderung des ländlichen Wegebbaus. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin, 2002.

Verband deutscher Straßenwärter:  
Leistungsheft für die betriebliche Straßenunterhaltung auf Bundesfernstraßen, Köln 2004

Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Landentwicklung:  
Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung und Nutzung ländlicher Wege. Mainz, 2003.

Verband deutscher Straßenwärter:  
Leistungsheft für die betriebliche Straßenunterhaltung auf Bundesfernstraßen, Köln 2004

Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.:  
Arbeitsblatt DWA-A 904 und Richtlinien für den ländlichen Wegebau [RLW 99]. Hennef, 2005.

Städte und Gemeindebund NRW Dienstleistungs-GmbH:

Straßenbaubeitragsrecht – Satzungsmuster des StGB NRW.  
In: Städte- und Gemeinderat, Düsseldorf, Städte und Gemeindebund NRW, 2004, 58. Jg., 1-2/2004, S. 30-40.

Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW), in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995

Hengst, Peter und Majcherek, Joachim:  
Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NW) Kommentar. Wiesbaden, 2009

Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Flurneuerung:  
Naturnaher Wegebau im ländlichen Raum. Kornwestheim, 2008.

Landesamt für Flurneuerung und Landentwicklung Baden-Württemberg:  
Freiwilliger Nutzungstausch. Ein neues Instrument zur Verbesserung der Agrarstruktur. Baden-Württemberg, LFL, 2006.

# Anlage I: Inhalt GIS-Datensatz

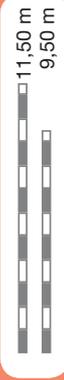
## HX\_straßen\_wege\_netz

Gemarkung  
Stadt  
Innerorts  
Wald  
Ok\_Gebiet  
Eigentum  
Baulast  
Bez\_Str  
Bez\_Abschnitt\_Str  
Verb\_allg\_kfz  
Verb\_sonst  
Verb\_kat\_kreis  
Oepnv\_Linien  
Rad  
Themenroute\_rad  
Wanderweg  
Themenroute\_wandern  
Bemerkungen  
Kat\_vk  
Kat\_ok  
Kat\_nachb\_ok  
Kat\_kreis  
Kat\_toeb  
Toeb  
Kat\_strukturbild

## Linienetz der Straßen und Wege des Kreises Höxter

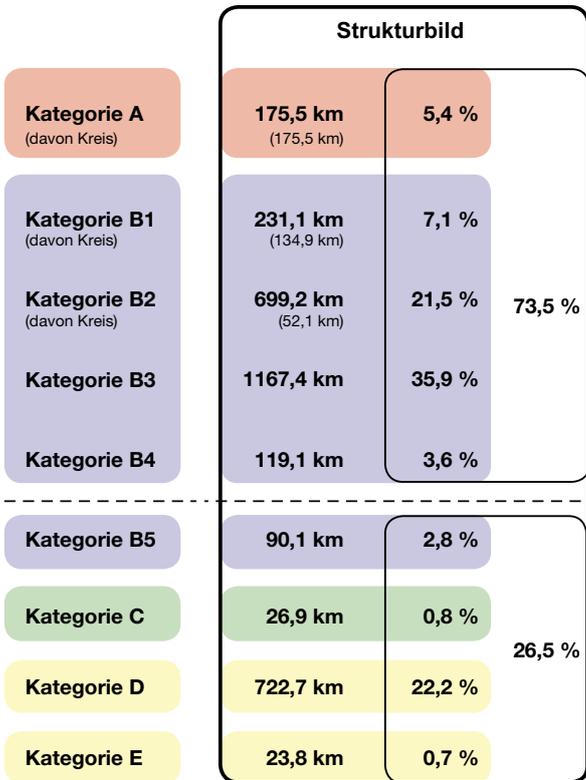
Name der Gemarkung  
Name des Stadtgebietes  
Lage Innerorts (keine Kategorieeinstufung) mit Ortsname  
Lage im Forst (keine Kategorieeinstufung)  
Ortschaftskonferenzgebiet  
Eigentümer des Segmentes  
Baulastträger des Segmentes  
Straßenbezeichnung (nur Bundes-, Land-, Kreisstraßen)  
Nummer des Straßenabschnittes  
Verbindungsfunktion für den allgemeinen KFZ-Verkehr  
Sonstige Verbindungsfunktionen  
Verbindungsfunktion und Kategorieeinstufung der Kreisstraßen  
Bezeichnung der Oepnv-Linien  
Auf den gekennzeichneten Segmenten verläuft eine Radroute  
Bezeichnung Themenroute  
Auf den gekennzeichneten Segmenten verläuft ein Wanderweg  
Bezeichnung Themenroute  
Bemerkungen  
Kategorieeinstufung der Vorbewertung (bis September 2008)  
Kategorieeinstufung der Ortschaftskonferenz (ab September 2008)  
Gutachterliche Abweichungen von Einstufungswünschen (ab Februar 2009)  
Kategorieeinstufung der Abteilung Straßen des Kreises Höxter (Nur Kreisstraßen)  
Kategorieeinstufung kreisweit agierender Träger öffentlicher Belange (ab Februar 2009)  
Name des kreisweit agierenden Trägers öffentlicher Belange  
Endgültige Kategorieeinstufung im Rahmen des Strukturbildes (ab Juni 2009)

# Anlage II: Übersicht Kategorien

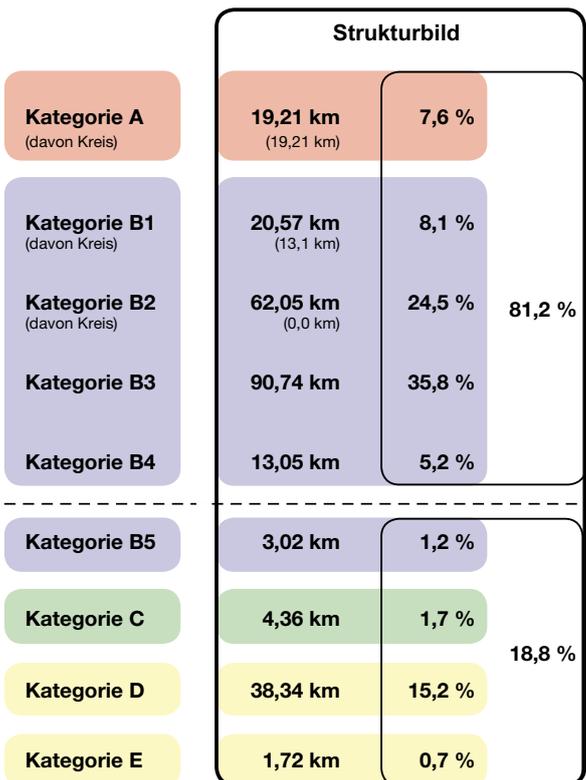
Maßgebliche Verkehrsmittel	Charakteristik	Fahrbahnbreite	Kronenbreite	Belag
<b>A</b>	 <p> Straßen mit überörtlicher Funktion</p>	 <p>7,50 m 6,50 m</p>	 <p>11,50 m 9,50 m</p>	Asphalt
<b>B1</b>	 <p> Straßen mit inngemeindlicher Funktion</p>	 <p>6,50 m 4,00 m</p>	 <p>9,50 m 5,00 m</p>	Asphalt
<b>B2</b>	 <p> Multifunktionale Straßen oder Wege</p>	 <p>5,00 m 3,50 m</p>	 <p>6,25 m 5,50 m</p>	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD
<b>B3</b>	 <p> Landwirtschaftliche Verbindungen / Erschließungen</p>	 <p>4,75 m 3,00 m</p>	 <p>6,25 m 5,50 m</p>	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD
<b>B4</b>	 <p> Untergeordnete Wirtschaftswege mit Bedeutung f. Fußgänger</p>	 <p>3,00 m</p>	 <p>4,00 m</p>	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD / Grünweg
<b>B5</b>	 <p> Untergeordnete Wirtschaftswege oder Grünwege</p>	<p>Maßgebliches Fahrzeug</p>	<p>Maßgebliches Fahrzeug</p>	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD / Grünweg
<b>C</b>	 <p> Erschließungswege für Einzelinteresse</p>	<p>Nach Bedarf</p>	<p>Nach Bedarf</p>	Nach Bedarf
<b>D</b>	 <p> Im Netzzusammenhang weniger wichtige / entbehrliche Wege</p>	<p>Bestand</p>	<p>Bestand</p>	Nach Bedarf
<b>E</b>	 <p> Keine</p>	<p>Keine</p>	<p>Keine</p>	Häufig in angrenzenden Flurstücken aufgegangen

# Anlage III: Statistik Wegelängen

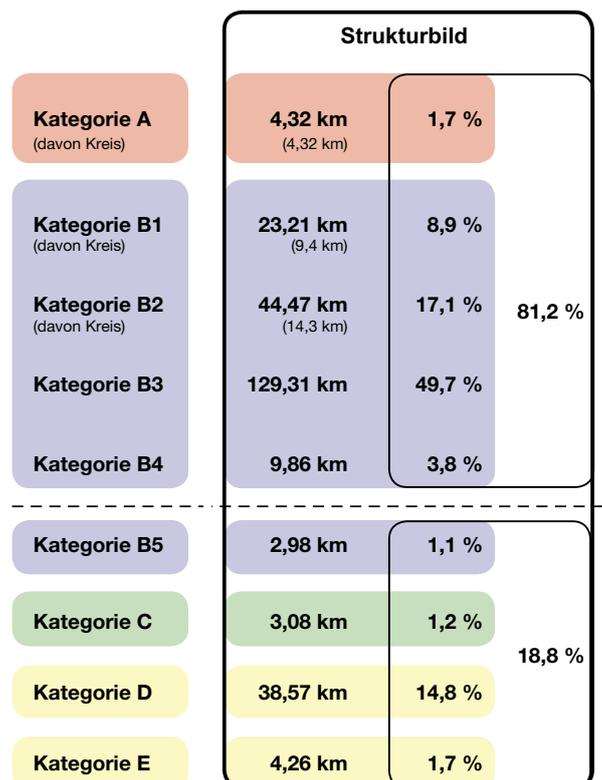
## Kreis Höxter gesamt



## Stadt Bad Driburg



## Stadt Beverungen



### Stadt Borgentreich

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>17,04 km</b> (17,04 km)	<b>4,1 %</b>	<b>73,1 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>41,15 km</b> (35,4 km)	<b>10,0 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>73,94 km</b> (2,4 km)	<b>17,9 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>160,55 km</b>	<b>38,9 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>8,73 km</b>	<b>2,1 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>10,13 km</b>	<b>2,5 %</b>	<b>26,9 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>2,14 km</b>	<b>0,5 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>97,03 km</b>	<b>23,5 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>1,60 km</b>	<b>0,7 %</b>	

### Stadt Brakel

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>33,19 km</b> (33,19 km)	<b>7,8 %</b>	<b>75,7 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>27,25 km</b> (23,7 km)	<b>6,4 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>85,71 km</b> (6,9 km)	<b>20,2 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>155,72 km</b>	<b>36,8 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>18,42 km</b>	<b>4,4 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>4,72 km</b>	<b>1,1 %</b>	<b>24,3 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>3,14 km</b>	<b>0,7 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>91,41 km</b>	<b>21,6 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>3,74 km</b>	<b>0,9 %</b>	

### Stadt Höxter

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>19,03 km</b> (19,03 km)	<b>4,4 %</b>	<b>71,9 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>22,65 km</b> (3,6 km)	<b>5,3 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>94,32 km</b> (18,5 km)	<b>21,9 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>154,07 km</b>	<b>35,7 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>20,0 km</b>	<b>4,6 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>14,52 km</b>	<b>3,4 %</b>	<b>28,1 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>2,57 km</b>	<b>0,6 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>100,52 km</b>	<b>23,3 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>3,3 km</b>	<b>0,8 %</b>	

### Stadt Marienmünster

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>13,26 km</b> (13,26 km)	<b>5,6 %</b>	<b>75,9 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>18,33 km</b> (14,0 km)	<b>7,8 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>50,62 km</b> (0,0 km)	<b>21,5 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>84,45 km</b>	<b>35,9 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>11,95 km</b>	<b>5,1 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>6,82 km</b>	<b>2,9 %</b>	<b>24,1 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>0,51 km</b>	<b>0,2 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>48,08 km</b>	<b>20,4 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>1,35 km</b>	<b>0,6 %</b>	

### Stadt Nieheim

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>15,64 km</b> (15,64 km)	<b>6,2 %</b>	<b>68,7 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>8,17 km</b> (5,6 km)	<b>3,2 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>54,31 km</b> (0,0 km)	<b>21,5 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>88,6 km</b>	<b>35,0 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>7,21 km</b>	<b>2,8 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>13,86 km</b>	<b>5,5 %</b>	<b>31,3 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>1,10 km</b>	<b>0,4 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>61,56 km</b>	<b>24,3 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>2,71 km</b>	<b>1,1 %</b>	

### Stadt Steinheim

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>14,81 km</b> (14,81 km)	<b>6,5 %</b>	<b>65,3 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>7,87 km</b> (3,4 km)	<b>3,5 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>53,71 km</b> (1,0 km)	<b>23,7 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>63,16 km</b>	<b>27,9 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>8,40 km</b>	<b>3,7 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>9,86 km</b>	<b>4,3 %</b>	<b>34,7 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>0,76 km</b>	<b>0,3 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>67,28 km</b>	<b>29,7 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>0,85 km</b>	<b>0,4 %</b>	

### Stadt Warburg

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>24,71 km</b> (24,71 km)	<b>5,7 %</b>	<b>70,7 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>31,94 km</b> (12,1 km)	<b>7,4 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>99,74 km</b> (0,0 km)	<b>23,0 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>135,49 km</b>	<b>31,3 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>14,48 km</b>	<b>3,3 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>11,44 km</b>	<b>2,6 %</b>	<b>29,3 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>4,11 km</b>	<b>0,9 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>109,30 km</b>	<b>25,2 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>2,36 km</b>	<b>0,5 %</b>	

### Stadt Willebadessen

Strukturbild			
<b>Kategorie A</b> (davon Kreis)	<b>14,32 km</b> (14,32 km)	<b>4,4 %</b>	<b>72,7 %</b>
<b>Kategorie B1</b> (davon Kreis)	<b>29,94 km</b> (14,8 km)	<b>9,3 %</b>	
<b>Kategorie B2</b> (davon Kreis)	<b>80,32 km</b> (8,9 km)	<b>24,8 %</b>	
<b>Kategorie B3</b>	<b>104,11 km</b>	<b>32,2 %</b>	
<b>Kategorie B4</b>	<b>6,53 km</b>	<b>2,0 %</b>	
<hr/>			
<b>Kategorie B5</b>	<b>12,71 km</b>	<b>3,9 %</b>	<b>27,3 %</b>
<b>Kategorie C</b>	<b>5,12 km</b>	<b>1,6 %</b>	
<b>Kategorie D</b>	<b>68,62 km</b>	<b>21,2 %</b>	
<b>Kategorie E</b>	<b>1,92 km</b>	<b>0,6 %</b>	

# Planungsteam

**ASTOC**

GmbH & Co. KG  
ARCHITECTS & PLANNERS

Maria-Hilf-Straße 15  
50677 Köln



Prof. Dipl.-Ing.  
O. Hall



Dipl.-Ing.  
M. Lang



Dipl.-Ing.  
M. Berchtold



Dipl.-Ing.  
T. Bruckhoff



Dipl.-Ing.  
Brian Freundt



Cand.-Arch.  
Oliver Ernst

**R+T**  
Topp  
Huber-Erler  
Hagedorn

Topp, Huber-Erler, Hagedorn GbR  
Ingenieure für Verkehrsplanung

Julius-Reiber-Straße 17  
64293 Darmstadt



Prof. Dr.-Ing.  
H.H. Topp



Dipl.-Ing.  
D. Könighaus



Dipl.-Ing.  
S. Hofherr



## **Strategisches Straßen- und Wegekonzept Kreis Höxter**

### **Auftraggeber**

Kreis Höxter Der Landrat

### **Konzeption und Durchführung:**

Arbeitsgemeinschaft



ASTOC GmbH & Co. KG / Köln



R+T Topp Huber-Erler Hagedorn / Darmstadt