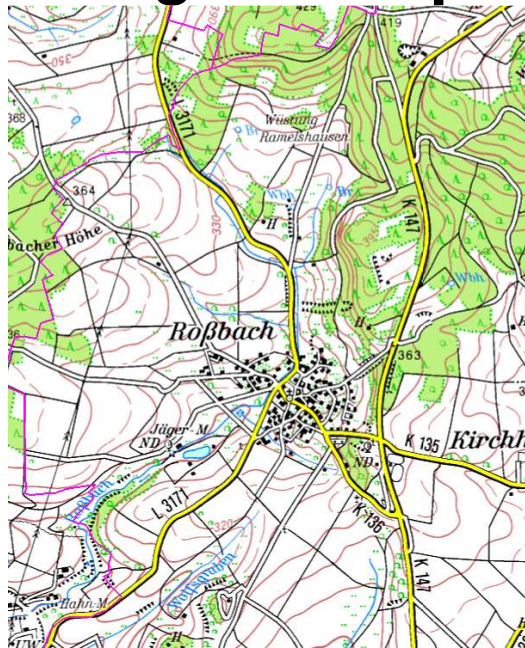


**Amt für Bodenmanagement
Fulda
- Flurbereinigungsbehörde -**

**- Entwurf -
Strategisches
Wegekonzept**



**für den Stadtteil Roßbach
der Stadt Hünfeld**

Aufgestellt
Fulda, .
Im Auftrag

(Bellof)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung, Ablauf	3
1.1 Vorbemerkungen	3
1.2 Arbeitskreis	4
1.3 Weitere Mitwirkung	5
1.6 Zeitlicher Ablauf	5
2 Grundlagen	6
2.1 Zielrichtung	6
2.2 Methode	6
3 Bewertung des Wegenetzes	10
3.1 Allgemeines	10
3.2 Öffentliche Straßen	11
3.3 Kommunale Straßen und Wege	12
4 Allgemeine Ausgangslage für die Verbesserung des Wegenetzes	15
4.1 Ausgangslage: Kosten	15
4.2 Ausgangslage: Wegebau	16
4.3 Empfehlungen für den Wegebau	19
4.4 Baukosten	22
5 Folgerungen	23
6 Ausblick	25
7 Literaturverzeichnis	27
8 Linkliste	27

Anlagen

Karte zum strategischen Wegekonzzept (Komplettdarstellung)

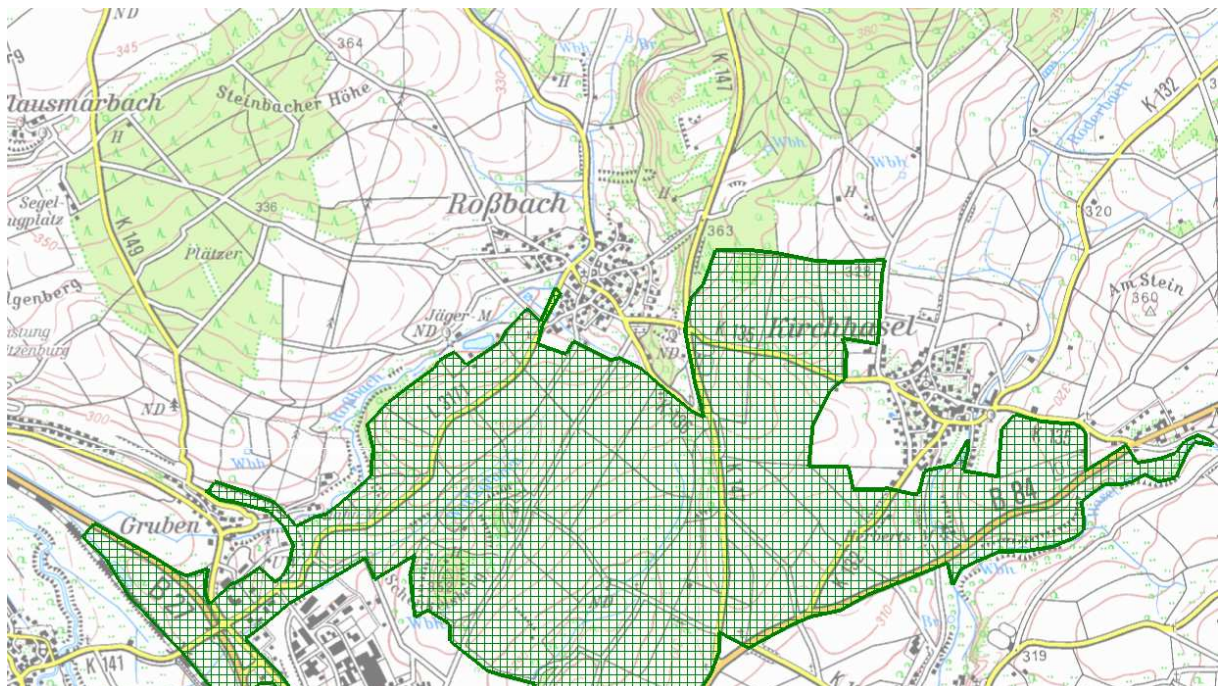
Karte zum strategischen Wegekonzzept (selektive Darstellung des Wegenetzes)

1 Einleitung, Ablauf

1.1 Vorbemerkungen

Der Neubau der Umgehungsstraße Hünfeld-Nord der B 84 wird zur Verteilung des Landverlustes auf einen größeren Kreis von Eigentümern und zur Vermeidung von Nachteilen für die allgemeine Landeskultur von einem Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG begleitet.

Der Vorstand der Teilnehmergeinschaft dieses Verfahrens diskutierte die Ausweitung der im Verfahren möglichen Maßnahmen auf weitere Teile der Gemarkung Roßbach am 12.5.2011. Auf Wunsch der Stadt Hünfeld und Beschluss des Vorstandes der Teilnehmergeinschaft ist beabsichtigt für die nordöstlich der neuen B 84 liegenden Flächen des Gebietes der Stadt Hünfeld ein strategisches Wegekonzept zu erstellen. Es wurde beschlossen, für die Ortsteile Kirchhasel und Roßbach der Stadt Hünfeld ein Wegekonzept zu entwerfen. Der Vorstand begründete dies mit der Tatsache, dass im genannten Flurbereinigungsverfahren nur Teile der Gemarkungen einbezogen sind.



Vorgesehene endgültige Abgrenzung des Verfahrens Hünfeld - B 84

Es war deshalb zu prüfen, ob Maßnahmen der Flurbereinigung nicht auch in den Teilen der Gemarkungen notwendig sein könnten, die nicht dem Flurbereinigungsverfahren unterliegen.

Das Wegekonzept ist in Zusammenarbeit mit örtlichen Akteuren entwickelt worden.

1.2 Arbeitskreis

Hierzu wurde im Stadtteil Roßbach der Stadt Hünfeld ein Arbeitskreis eingerichtet, der ein entsprechendes Konzept gemeinsam mit der Flurbereinigungsbehörde erarbeitet hat. Der Arbeitskreis ist besetzt aus

- den gewählten Vertretern aus Roßbach im Vorstand der Teilnehmergeinschaft der Flurbereinigung Hünfeld-B 84
- dem Ortsvorsteher von Roßbach und einem weiteren Mitglied des Ortsbeirates
- dem Ortslandwirt
- dem Fachbereichsleiter Grundstücksverkehr und Liegenschaften der Stadt Hünfeld
- einem Mitglied des Magistrats
- dem Sachbearbeiter Bodenordnung der Flurbereinigungsbehörde

Diesem Arbeitskreis gehören an:

- Herr Detlef Staubach, Vorsitzender der Teilnehmergeinschaft der Flurbereinigung Hünfeld-B 84
- Herr Michael Burkard, Vorstandsmitglied der Teilnehmergeinschaft der Flurbereinigung Hünfeld-B 84
- Herr Markus Wenzel, Ortsvorsteher Hünfeld-Roßbach
- Herr Gerhard Winter, Ortsbeirat Hünfeld-Roßbach
- Herrn Siegfried Helmke, stellvertretender Ortslandwirt
- Herr Uwe Jahn, Stadt Hünfeld
- Herr Stadtrat Theo Flügel
- Herr Horst Bellof, AfB Fulda

Insgesamt soll das Wegekonzept die Vorstufe der Neugestaltungskonzeption für ein geplantes Flurbereinigungsverfahren im Stadtteil Roßbach der Stadt Hünfeld darstellen.

1.3 Weitere Mitwirkung

Herr Benjamin Darmstadt, Amt für Bodenmanagement Fulda
Fachbereich 22 des Amtes für Bodenmanagement in Fulda

1.4 Zeitlicher Ablauf

Pilotphase	Vorstandsitzung TG Hünfeld - B 84 am 12.5.2011
	Vorstellung bei den örtlichen Akteuren in Roßbach am 30.11.2011
	Vorstellung bei den örtlichen Akteuren in Kirchhasel am 14.12.2011 (anschließend Einstellung der Bemühungen im Ortsteil Kirchhasel)
Vorarbeiten	13.5.2011.- 30.11.2011
Projektphase	30.11.2011 - 30.11.2011 Sitzung Ortsbeirat (Informationsveranstaltung) 17.01.2012 Sitzung Arbeitskreis 15.02.2012 Sitzung Arbeitskreis 20.03.2012 Sitzung Arbeitskreis 8.5.2012 Vorstellung bei den aktiven Bewirtschaftern in Rossbach (Informationsveranstaltung)
Projektabschluss	

2. Grundlagen

2.1 Zielrichtungen

Die Vorgehensweise wurde aus dem „strategischen Wegekonzept für den Landkreis Höxter“ übernommen, allerdings entsprechend vereinfacht, da das Untersuchungsgebiet wesentlich kleiner und auch dadurch weniger komplex gestaltet ist.

Dort sind als Ziele genannt:

- 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.
- Die Öffentlichkeit soll für die Problematik der Wegeunterhaltung eines gewachsenen kleinteiligen Netzes sensibilisiert werden.
- Für die Landwirtschaft wird durch das ... erarbeitete Strukturbild des zukünftigen Wegenetzes 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.

2.2 Methoden

Wie im „strategischen Wegekonzept für den Landkreis Höxter“ wird versucht, ein „Kernwegenetz“ zu ermitteln, das für die nachhaltige Entwicklung langfristig von Bedeutung ist. Dabei werden die Wege hierarchisch in Klassen eingestuft. Diese Einstufung erlaubt eine bessere Bestimmung der unterschiedlichen Nutzergruppen des Wegenetzes.

Allgemein erfolgt die Einteilung der bewerteten Strecken in:

- **Straßen und Wege mit überörtlicher Verbindungsfunktion, auch 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 Kraftfahrzeug-, 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	Definition	Funktionen/Verkehrsmittel
A	Straßen mit überörtlicher Funktion Überörtliche Verbindungsfunktion. Das maßgebliche Nutzungskriterium ist der allgemeine Kfz-Verkehr ohne jegliche Einschränkung. In diese Kategorie wurden ausschließlich Bundes-, Landes und Kreisstraßen eingeordnet. Gemeindestraßen haben in Roßbach keine überörtliche Funktion.	Überörtliche Verbindungsfunktion Allgemeiner Kfz-Verkehr
B 1	Straßen mit innergemeindlicher Funktion 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.	Zwischenörtliche Verbindungsfunktion Sicherung der Erschließung Allgemeiner Kfz-Verkehr
B 2	Multifunktionale Straßen und Wege 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 angefahrte 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.	Kleinräumige Verbindungsfunktion Sicherung der Erschließung Radverkehr Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr Anliegerverkehr
B 3	Land- und forstwirtschaftliche Verbindungen und Erschließungen 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 gesichert.	Landwirtschaftliche Verbindung Feldblockerschließung Landwirtschaftlicher Verkehr
B 4	Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger Wege, über die regelmäßig Fußgänger laufen und Wanderwegen (auch Spazierwege) führen und deshalb auch zukünftig der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollten. Aufgrund ihrer land- und forstwirtschaftlichen Funktion wäre eine Einstufung in Kategorie D ausreichend.	Kleinräumige Verbindung für den Fußgängerverkehr Erschließungsfunktion Fußgänger Landwirtschaftlicher Verkehr
B 5	Untergeordnete Wege Wege, die aufgrund der Erschließungssicherung von Feldblöcken grundsätzlich notwendig sind, in die aber 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 Erschließungsfunktion Landwirtschaftlicher Verkehr

Untergeordnete Wege

Kategorie	Definition	Funktionen/Verkehrsmittel
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 Scheunen und Lagerflächen.	(Private) Erschließung Alle Verkehrsarten, aber nur geringe Verkehrsmenge
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.	Feinverteilung im Feldblock oder keine Funktion Landwirtschaftlicher Verkehr oder keine Verkehrsmittel
E	Wegeparzellen ohne Weg Wege, die nicht mehr vorhanden sind oder bereits heute nicht mehr genutzt werden.	keine

Bei der Einstufung der Wege in die Kategorien B 2 und B 4 wurde sich auf die „offiziellen“ Wander- und Radwanderkarten bezogen. Selbstverständlich ist klar, dass das gesamte Wegenetz die im Flurbereinigungsplänen und deren Vorgängern benutzte Formulierung „Im Übrigen ist die Benutzung als Fuß-, Rad-, Reitweg und Skiloipe zulässig, soweit sich durch die Aufstellung von amtlichen Verkehrszeichen keine Einschränkung ergibt“ beispielhaft als erweiterte Nutzung gilt.

Die Übergänge zwischen den Kategorien B3 nach B 5 und B 5 nach D sind fließend.

Die Einstufung der Wege ergab sich als Konsens im Arbeitskreis.

Für die Einstufung in die Kategorie C wurde in erster Linie die Anzahl der durch den Weg erschlossenen Flächen in gleichem Besitz bzw. Bewirtschaftung betrachtet.

3 Bewertung des Wegenetzes

3.1 Allgemeines

Die Bewertung des Wegenetzes ist in der anliegenden Karte dargestellt.

Das Mitte der 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts für Roßbach konzipierte Wegenetz ist der Örtlichkeit gut angepasst. Für seine Entstehungszeit gut angelegt, ist es für heutige Verhältnisse zu engmaschig. Nur an einer Stelle ist ein Weg angelegt, der nicht auf einem entsprechenden Grundstück liegt, dessen Bedeutung über die Anliegernutzung hinaus geht. Dem stehen etliche Wege gegenüber, die in der Örtlichkeit nicht mehr vorhanden sind.

Unter Berücksichtigung der in Kapitel 1 genannten Kriterien, ist allerdings festzustellen, dass es – legt man die Bezeichnung „Netz“ als Meßlatte an - deutliche Lücken aufweist.

Die Wege und Straßen der Klassen A und B1 dienen dazu, den allgemeinen Verkehr von und nach Roßbach zu übernehmen. Darüber hinaus bedienen sie den größten Teil des Verkehrs zwischen den Nachbargemeinden Hünfeld und Eiterfeld.

Multifunktionale Wege der Klasse B2 sind Wege, die ohne entsprechende Zweckwidmung mehr als den Anliegerverkehr aufnehmen und Wege, die auch eine überörtliche Verbindungsfunktion für Radfahrer und Fußgänger nach Hünfeld und in die Nachbargemeinde Burghaun haben, bzw. bekommen sollen. In wie weit die Nutzung nicht gewidmeter Wege durch den allgemeinen Verkehr gewünscht ist, liegt im Ermessen der hierfür verantwortlichen Gremien der Stadt Hünfeld.

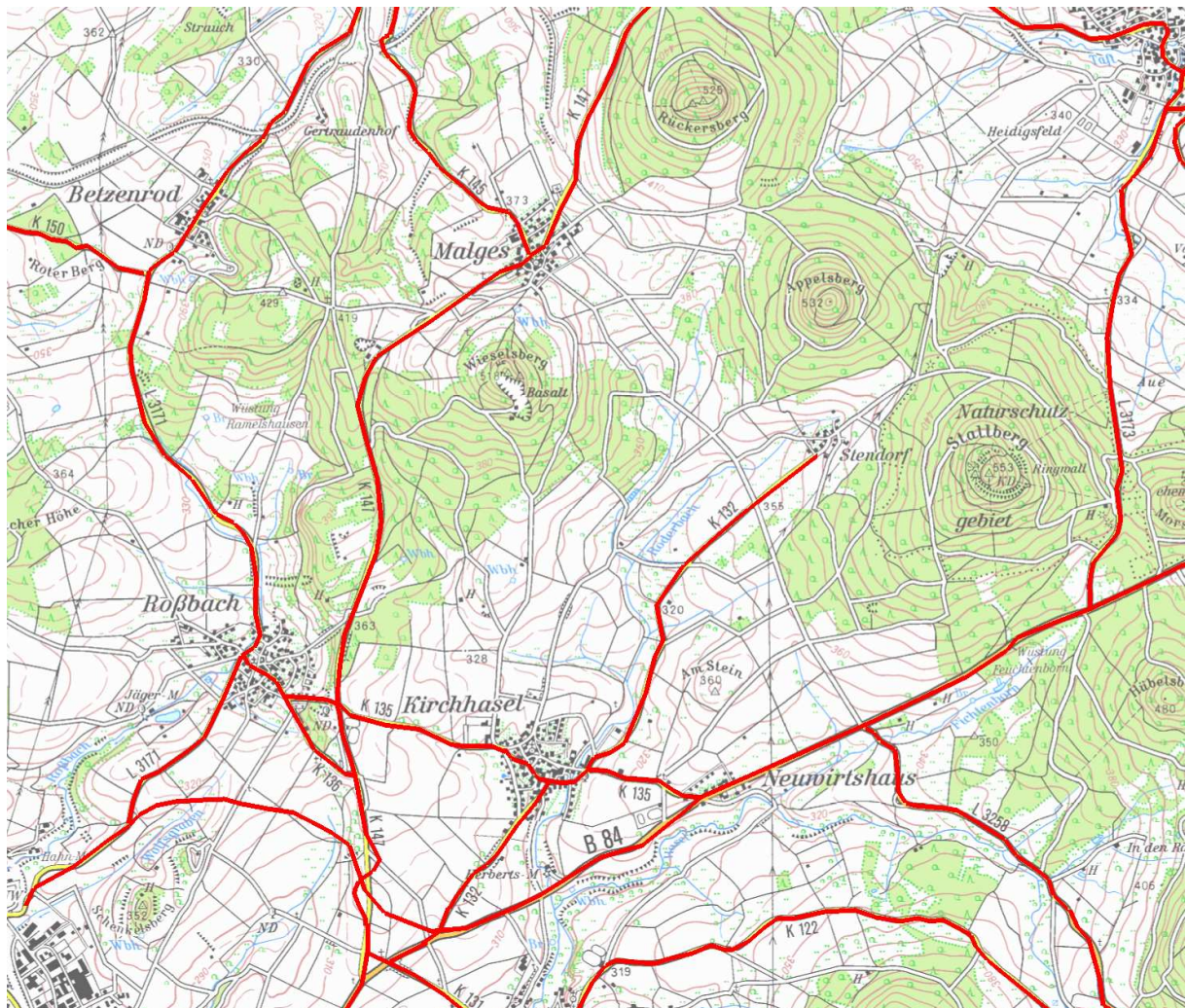
Bis einschließlich zur Kategorie B 3 gehen die Wege von der Struktur her sternförmig von der Ortslage weg. Querverbindungen sind nur in Ausnahmefällen vorhanden.

Wege der Kategorie B 4 sind nur wenige vorhanden.

Erst die Wege der Kategorie B 5 vermittelt zum Teil die nötigen Lückenschlüsse im bisher beschriebenen Wegenetz. Die Wege stellen zum Teil die notwendigen Querverbindungen im Wegenetz dar.

Wege der Kategorie C beschränken sich überwiegend auf den nördlichen Teil der Gemarkung. Hier ist die Fa. Heidelberg Zement großflächig Waldeigentümer. Es ist zu unterstellen, dass dort zu einem nicht bekannten Zeitpunkt Gestein abgebaut werden soll.

3.2 öffentliche Straßen



Öffentliche Straßen

Betrachtet man das Gebiet der Stadt Hünfeld nordöstlich der neuen B 84, so befinden sich die meisten öffentlichen Straßen im westlichen Betrachtungsbereich, d. h. in der Gemarkung Roßbach. Von der B 84 weg gehen zwei Straßen, die L 3171 und die K 147, in nördlicher Richtung durch Roßbach, bzw. dicht an Roßbach vorbei. Beide Straßen zielen auf den Kernort der Gemeinde Eiterfeld und werden ungefähr gleich stark befahren.

Die K 147 führt nach Malges, dort zweigt von ihr die K 145 in Richtung des Nachbarortes Leimbach ab.

Roßbach und Kirchhasel werden durch die K 135 verbunden, welche bis zur B 84 im - zu Kirchhasel gehörenden - Weiler Neuwirtshaus führt.

Die K 136 bildet von Roßbach aus eine gut genutzte Spange zur K147.

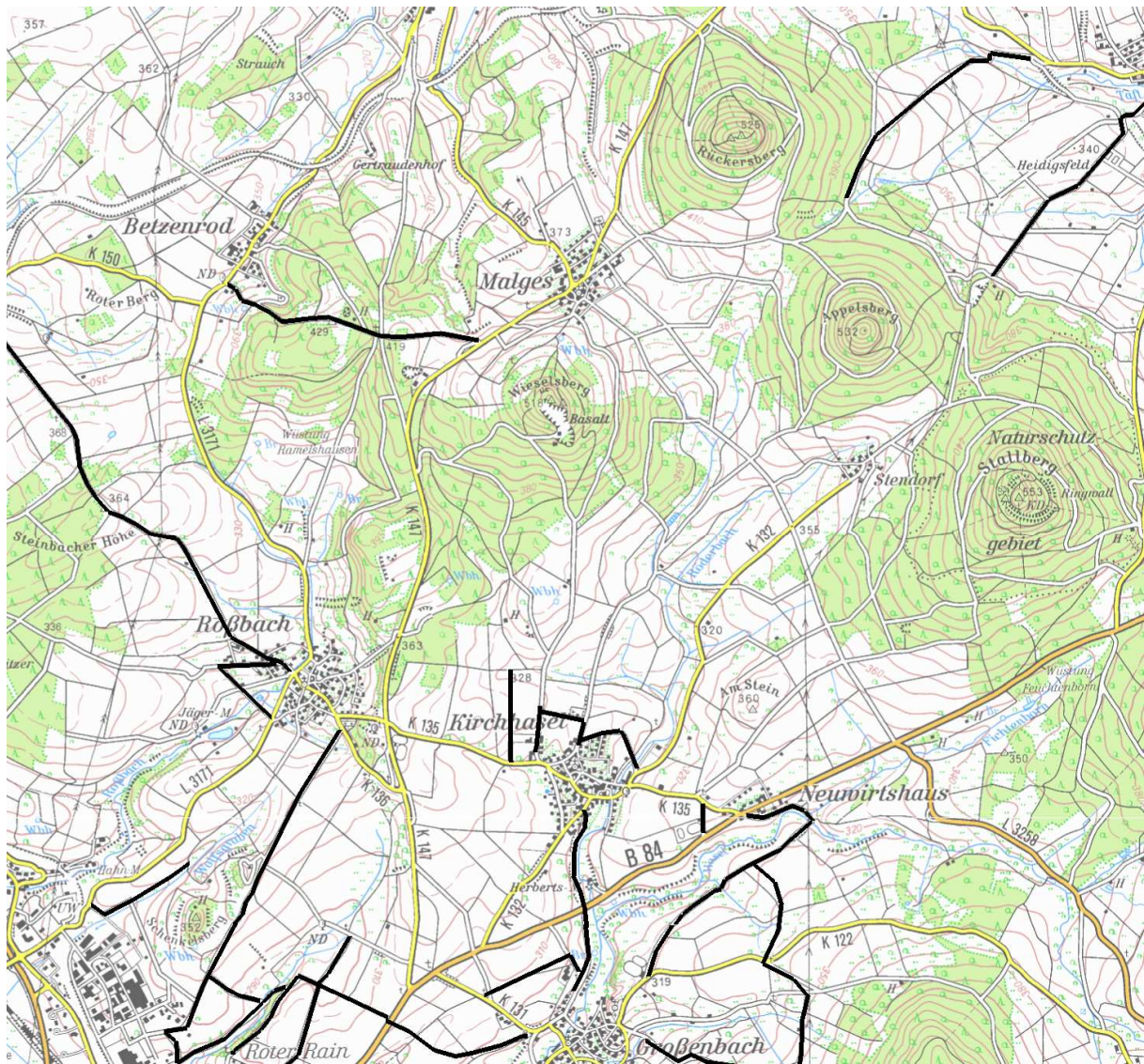
Nach Südwesten wird das Untersuchungsgebiet durch die B 84 abgegrenzt, welche als Nordostumfahrung der Kernstadt Hünfeld mit ihren Anschlüssen in diesem Bereich neu gebaut wurde.

3.3 Kommunale Straßen und Wege

Das übergeordnete Straßennetz wird durch kommunale Straßen und Wege ergänzt.

Diese Wege haben zum Teil verbindenden Charakter wie die Verbindung Betzenrod in Richtung Malges (K 147) und die Verbindungswege von Roßbach nach Steinbach und Hünfeld,

Andere Wege haben nur lokale Bedeutung als Hauptwirtschaftswege in die Feldflur, beispielsweise kürzere Wegestücke dicht an den Ortslagen.



Befestigte Verbindungs- und Erschließungswege

Daneben gibt es im Untersuchungsgebiet in jeder Gemarkung ein Netz von Wegen unterschiedlicher Qualität.

Dieses Netz wurde in Roßbach vor ungefähr hundert Jahren konzipiert. Ausgerichtet sind sie auf die damaligen Gesichtspunkte der Landwirtschaft mit tierischer Anspannung und einer Vielzahl von Selbstversorger-Betrieben.

Insbesondere an den Waldrändern und in Grünlandlagen ist das – wenn auch vorhandene - Wegenetz in der Örtlichkeit nicht mehr erkennbar. Örtlich nicht vorhandene Wege deuten darauf hin, dass diese Wegefläche nicht mehr benutzt und somit auch derzeit nicht gebraucht wird. Trotzdem kann es notwendig sein, diese Wege zum Teil in ihrer Zweckwidmung zu erhalten, da sie für die Erschließung der Anliegergrundstücke unverzichtbar sind. Gerade in Waldlagen ist eine regelmäßige mehrmalige Nutzung pro Jahr nicht gegeben, die Holzabfuhr muss allerdings gewährleistet sein.

Zukünftige Ausbaumaßnahmen sollten sich auf die Kategorien bis B 4 beschränken. Wege der Kategorie B 5 sollten nur soweit instand gesetzt werden, wie es ihre Nutzung erfordert. Im Einzelfall sollten Ausnahmen möglich sein. Keine Aufwendungen sollten bei den Wegen ab Kategorie C durchgeführt werden.

Die durch den Neubau der Bundesstraße 84 bedingten Eingriffe und Veränderungen des Wegenetzes werden hier nicht näher betrachtet, da es Aufgabe des Flurbereinigungsverfahrens Hünfeld- B 84 ist, die dort vorhandenen landeskulturellen Nachteile zu beseitigen. Damit einher geht selbstverständlich die Optimierung des Wegenetzes im Einwirkungsbereich der neu gebauten Bundesstraße.

4 Allgemeine Ausgangslage für die Verbesserung des Wegenetzes:

Anmerkung: die folgenden Ausführungen sind der Präsentation zum Vortrag „Strategisches Straßen- und Wegekonzept – Steuerungsinstrument für das ländliche Wegenetz am Beispiel des Landkreises Höxter“ entnommen. Diese wurden nur geringfügig überarbeitet bzw. angepasst.

Dem Landkreis Höxter wird an dieser Stelle für die wichtige Grundlagenarbeit gedankt.

4.1 Ausgangslage: Kosten

Jeder Weg unterliegt Abnutzungserscheinungen durch Befahrung, Witterungseinfluss, Winterschäden. Selbst bei optimaler Instandhaltung geht man davon aus, dass ein Weg nach einer Nutzungsdauer von höchstens 30-40 Jahren erneuert werden muss.

- Erforderliche Unterhaltungskosten pro Jahr 400 bis 800 €/ km
- Erforderliche Wiederherstellungskosten 30.000 bis 90.000 €/ km

Bei „idealer Unterhaltung“ ist ein solcher Weg erst nach ca. 40 Jahren grundhaft zu erneuern, die tatsächlich durchgeführten Unterhaltungsarbeiten orientieren sich allerdings nicht am Idealzustand, so dass der Weg bereits früher den Neubau nötig hat.

Dazu kommt der Strukturwandel in der Landwirtschaft, dieser bewirkt

- jährliche Abnahme der Anzahl der Betriebe um 4%
- Entstehung von größeren Bewirtschaftungseinheiten
- d.h. Verteilung der Last auf immer weniger und größere Betriebe

Die Studie „Anforderungen an den zukünftigen Wirtschaftswegebau“ ALB Hessen, September 2009“ ergab bei der Ermittlung des Sparpotentials durch eine Befragung von Praktikern, dass Sparmaßnahmen in erster Linie bei der Wegedichte und der Befestigung der Nebenwege sinnvoll sind. Kein Einsparpotential wird bei der Ausbaubreite und der Befestigung der Hauptwege gesehen.

Als Konsequenz muss als Abkehr von Gießkannen-Prinzip, bei dem viele Wege immer wieder ausgebessert werden, das Wegenetz als Faktor betrachtet und verändert, d. h. verbessert werden. Nur so sind zielgerichtete Investitionen möglich.

Hierzu muss aber das Wegenetz zunächst vorbewertet werden um dann über Koordination und Abstimmung der regionalen und lokalen Akteure zu einer neuen Konzeption zu kommen. Dies soll das strategische Wegekonzzept mit den danach folgenden Arbeiten leisten.

4.2 Ausgangslage Wegebau:

Anmerkung: die folgenden Ausführungen sind überwiegend der Schrift „Anforderungen an den zukünftigen Wirtschaftswegebau“ – Bericht 75 – der Arbeitsgemeinschaft für Rationalisierung, Landtechnik und Bauwesen in der Landwirtschaft Hessen e. V. entnommen.

Diese wurden nur geringfügig überarbeitet, bzw. angepasst. Um diese Teile der dort geleisteten Arbeit hier besser erkennen zu können, werden diese in kursiver Schrift dargestellt.

Dichte

Die Dichte des Wirtschaftswegenetzes ist als ausreichend bzw. zukünftig reduzierbar anzusehen. Setzt man die wünschenswerte Größe der Schläge im Verhältnis zum derzeitigen Zustand, so ist die Anzahl der aufzuhebenden Wege erheblich. (Eine Gegenüberstellung im (Nachbar-)Verfahren Großenbach ergab einen „Gewinn“ an Wegefläche von ca. 3 ha bei einer Verfahrensfläche von ca. 900 ha. Hierin enthalten sind auch die Verbreiterung der vorhandenen Wege, nicht aber die notwendigen Ausgleiche für die zugehörigen Eingriffe in Natur und Landschaft.)

Breite

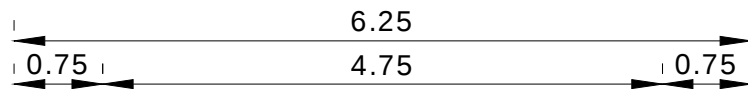
1. Querschnitte

Entwurf RLW (Stand 2/2011)

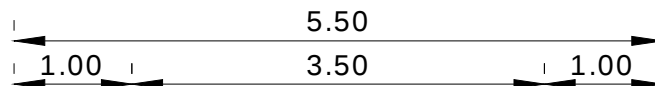
Einzelheiten zur Querschnittsausbildung, z.B. Entwässerung, siehe RLW

Die Wege erhalten folgende Querschnitte:

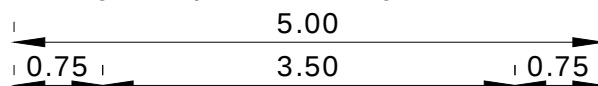
a) Zweistreifige Verbindungswege mit starkem Begegnungsverkehr

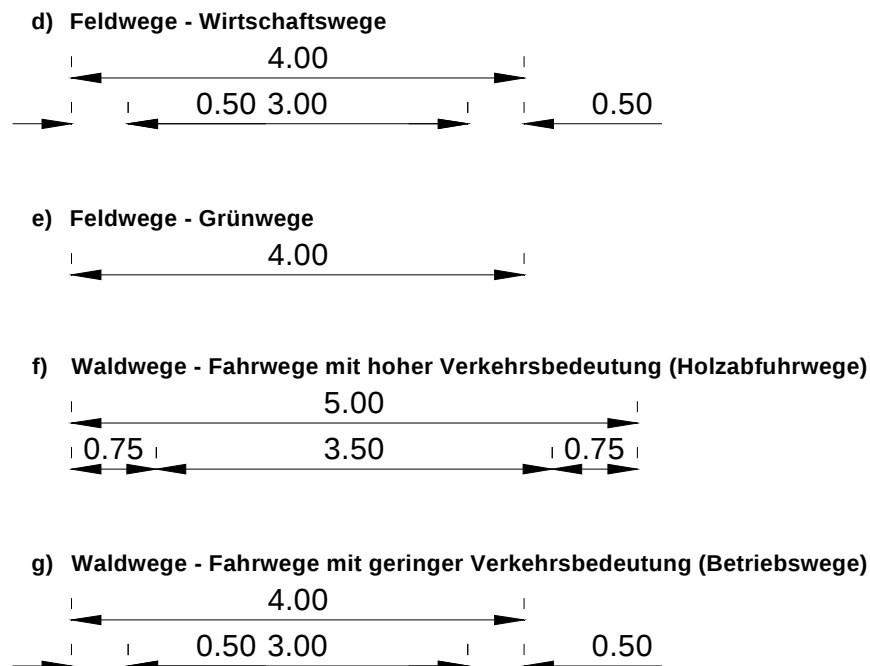


b) Einstreifige Verbindungswege mit stärkerem Verkehr



c) Feldwege - Hauptwirtschaftswege





Wenn Fahrzeug-Rückhaltesysteme erforderlich sind, um das Abkommen von Fahrzeugen zu verhindern (z.B. auf steilen Dämmen mit mehr als 3 m Höhe), können die Seitenstreifen auf ein Maß von 1,25 m, besser 1,50 m, verbreitert werden.

Die in den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ vorgesehenen Ausbaubreiten von 3 m für die Fahrbahn und 4 m Kronenbreite sind nicht mehr zeitgemäß. Gefordert wird derzeit eine Mindestbreite von 3,5 m. Schmale Wirtschaftswege fördern darüber hinaus das Konfliktpotential zwischen landwirtschaftlicher Nutzung und Freizeitnutzung.

Befestigung:

Asphaltwege bedingen einen hohen Aufwand bei Ausbau und Unterhaltung. Ausbesserungen der asphaltierten Deckschicht bringen nur qualitativ unbefriedigende Ergebnisse, deren Haltbarkeit nur von geringer Dauer ist. Auch wenn zunächst für die Deckschicht nur wenig Pflege notwendig ist, so bleibt jedoch die Notwendigkeit der Pflege der Bankette und der Seitengräben.

Ein weiteres Problem stellt die Flächenversiegelung und der dadurch notwendig werdende ökologische Ausgleich dar. Dadurch wird zweimal Fläche beansprucht, für den Weg selbst und für den Ausgleich. Darüber hinaus unterstützt eine gute Befestigung temporeiche Freizeitaktivitäten, oft werden solche Wege als Radwege ausgewiesen. Auch wenn ein gut instand gehaltener Asphalt- oder Betonweg von der Wegebefestigung her das Optimum für den landwirtschaftlichen Verkehr darstellt, muss dieser Vorteil doch im Einzelfall gegen die entsprechenden Nachteile abgewogen werden.

Spurwege aus Beton sind eine Alternative zu voll befestigten Wegen. Hier sind nur die Fahrspuren befestigt.

Es werden ca. 1 m breite Betonspuren gelegt, die ca. 14 – 16 cm stark sind. Die Wege können aus vorgefertigten Elementen gebaut werden oder werden vor Ort gegossen. Zwischen den Betonspuren bleibt ein Streifen von ca. 1 m unbefestigt. dazu kommen noch die Bankette.

Die Herstellungskosten liegen in der gleichen Dimension wie bei Wegen mit Befestigung über die gesamte Wegebreite.

Erd-wasser-gebundene Wege haben wesentlich geringere Herstellungskosten als Wege mit Asphalt- oder Betondecke. Auch die einfachere Pflege trägt erheblich zur Kostenersparnis bei. Nachteilig sind der erschwerte Winterdienst mit Maschinen und die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Insbesondere am Beispiel von Forstwegen – welche fast ausschließlich in dieser Bauart ausgeführt sind – gibt es positive Erfahrungen. Die Wege werden den Anforderungen der Praxis vollkommen gerecht und sind in der Lage auch erhöhte Belastungen auszuhalten.

Entscheidend für Tragfähigkeit und Haltbarkeit ist, dass der Wasserabfluss gewährleistet ist. Dafür ist ein nötiges Quer- und Längsgefälle oder ein dachförmiger Aufbau des Weges notwendig. Bei stärkerem Längsgefälle sind Querrinnen sinnvoll. Zur Ableitung des Wassers sind Seitengräben erforderlich. Ohne Seitengräben kann das Wasser in den Unterbau eindringen und die Tragfähigkeit deutlich herabsetzen. Gefriert das Wasser im Wegeunterbau, sind erhebliche Schäden unvermeidlich. Eine zusätzliche Funktion der Seitengräben besteht in der Verhinderung der Durchwurzelung des Wegeoberbaues durch die Begleitpflanzung aus Bäumen und Sträuchern. Ohne den Seitengraben wäre ein größerer Abstand nötig, welcher zu einem erhöhtem Flächenverbrauch führen würde.

4.3 Empfehlungen für den Wegebau:

Hauptwirtschaftswege sollen eine Deckschicht aus Asphalt oder Beton von 3,25m bis 3,5 m Breite erhalten, zusätzlich auf jeder Seite ein Bankett von 0,75m bis 1 m Breite. Eine Überfahung des Weges mit Maschinen von mehr als 3,5 m Breite dürfte eher selten vorkommen, deshalb sollte die Breite einschließlich der befestigten Bankette (insgesamt 5,5 m) ausreichen. Bei höherem Verkehrsaufkommen wäre an den Bau eines Verbindungsweges mit größerer Breite zu denken.

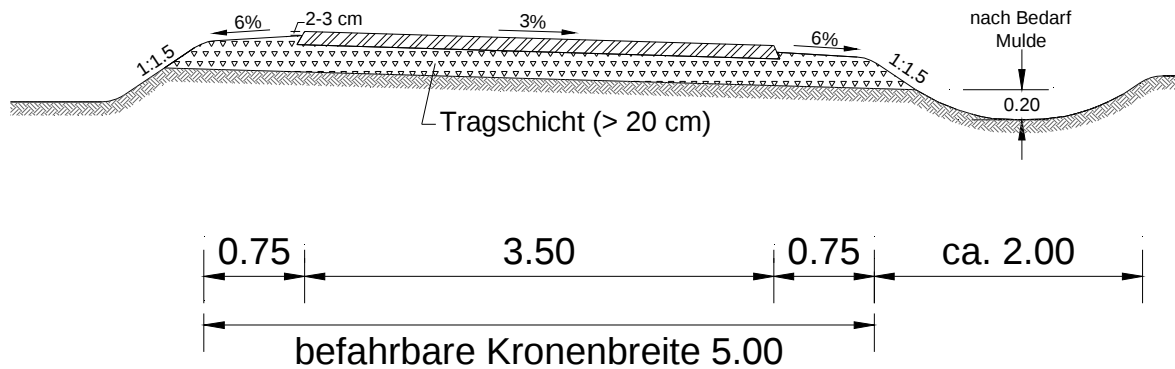
Das Bankett soll so stark befestigt sein, dass es auch mit schwerer Technik befahren werden kann. Damit hat der Weg die nötige Breite für Begegnungen mit entgegenkommenden Personen sowie überbreite Maschinen.

Zur Wasserableitung in die Seitengräben soll das Bankett eine Querneigung von ca. 10 % bekommen.

Die nötige Tragfähigkeit ist durch einen Unterbau in Form eines 40 cm starken Schotterbettes zu erreichen. Dieser dürfte einem Fahrzeuggewicht von 40 t standhalten.

Bei Spurwegen ist ebenfalls auf die nötige Querneigung zu achten. In der Praxis hat sich hier das Dachprofil besser als eine einseitige Querneigung bewährt.

Regelprofil Hauptwirtschaftsweg (z.B. Beton oder Asphalttragdeckschicht)



Regelschichtdicken Beton	
≈ 80 MN/m ²	140 mm Beton
	> 200 mm Tragschicht 0/45 bei Bedarf Frostschuttschicht

Regelschichtdicken Asphalt	
≈ 80 MN/m ²	80 mm Asphalttragdeckschicht
	> 200 mm Tragschicht 0/45 bei Bedarf Frostschuttschicht

Nebenwege können schmaler als die Hauptwirtschaftswege gebaut werden. Eine Breite von 4,5 Metern wird als ausreichend angesehen, einer 3,5 m breiten Maschine würde somit noch beidseits 0,5 m Abstand zum Wegesrand bleiben.

Nebenwege sollen auf der ganzen Breite eine erd-wassergebundene Deckschicht erhalten. Für Neigung und Wölbung sowie für die Seitengräben gilt das Gleiche wie für die Hauptwirtschaftswege.

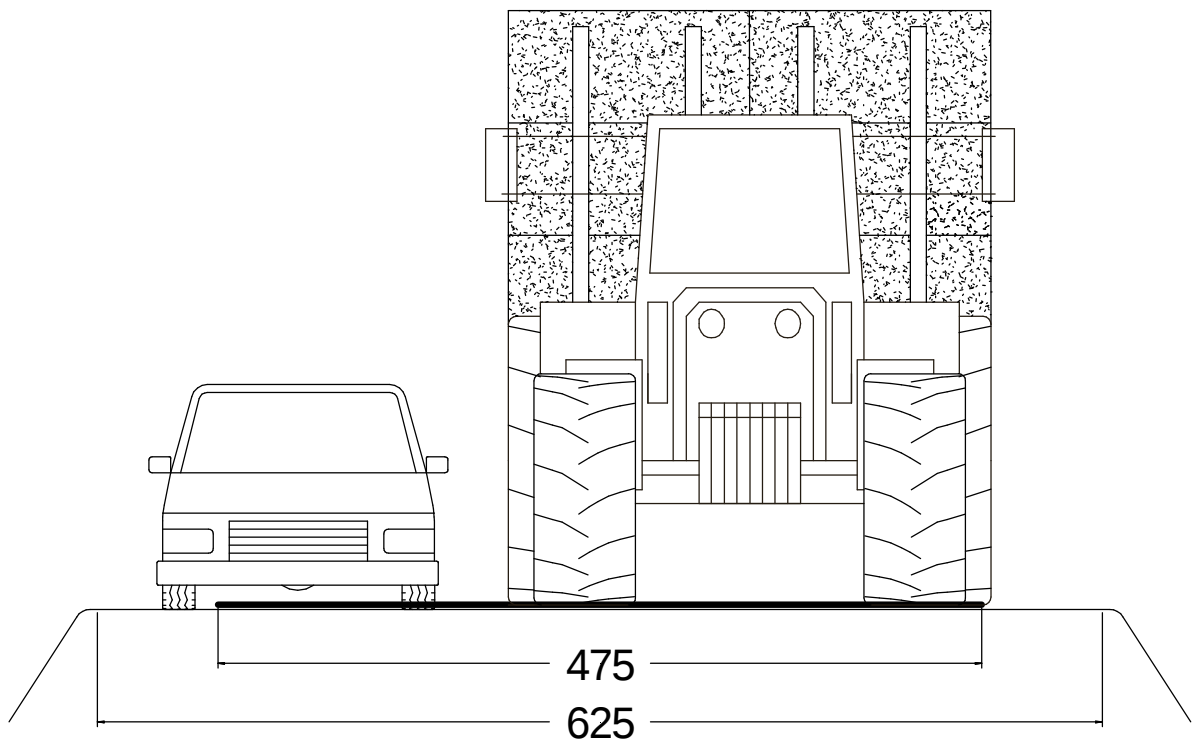
Weitere Anforderungen:

Kurvenradien sollten nicht unter 24 m angestrebt werden.

Einmündungen in übergeordnete Straßen müssen so ausgeführt werden, dass der Fahrer die Straße auch dann aus seiner Sitzposition einsehen kann, wenn er sich (noch) nicht auf der Höhe der Straße befindet. Das Sichtfeld sollte 5 m vor der Einmündung beginnen.

Ausweichstellen sind je nach Verkehrsaufkommen notwendig. Um das problemlose Ein- und Ausfahren von langen Zügen zu ermöglichen sollten diese mindestens 30 m lang sein. Die Breite wäre mit 2,5 m anzusetzen.

Verbindungen der Wegenetze sind nötig um mit überbreiten Geräten möglichst die (engen) Ortsdurchfahrten zu vermeiden. Hierzu ist ein entsprechend konzipiertes Wegenetz nötig.



4.4 Baukosten:

Die Kosten für den Wegebau sind schwer abzuschätzen. Als allgemeine Richtwerte können pro lfm Weg angenommen werden:

<i>Art der Befestigung</i>	<i>Kostenrichtwerte</i>
<i>Asphalt (Tragdeckschicht)</i>	
- Neubau	90 € – 100 €
- Ausbau auf Schotter	55 € – 75 €
- Grundhafte Erneuerung / Wiederherstellungskosten	55 € – 75 €
Betonpflastersteine / Rasenpflastersteine	110 € – 125 €
Spurbahnwege	110 € – 125 €
Asphalt / Beton	
Wassergebundene Wege	35 € - 45 €
Erneuerung Schotter	20 € - 25 €
Erdweg	2 € - 10 €
Wegeentwässerung	5 € – 12 €

Es handelt sich hier um die reinen Herstellungskosten. Nicht enthalten sind die Kosten für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen und Ingenieurleistungen, sowie Wegeentwässerungen durch Querbauwerke (Durchlässe).

5. Folgerungen

Das vorliegende Konzept stellt lediglich eine Bestandsaufnahme dar!

Anlage und der Ausbauzustand des ländlichen Wegenetzes bestimmen entscheidend über den betriebswirtschaftlichen Erfolg in der Außenwirtschaft der landwirtschaftlichen Betriebe. Durch ein gut ausgebautes, genügend dichtes Wegesystem werden durch die Ausnutzung der möglichen Fahrgeschwindigkeiten und Ladungskapazitäten moderner landwirtschaftlicher Maschinen neben Arbeitszeit und Energie auch der notwendige Kapitaleinsatz durch Verringerung des Verschleißes in Verbindung der Erhöhung der Lebensdauer der Maschinen deutlich vermindert.

Aus dieser Aussage und der Bestandsaufnahme des Wegekonzeptes ergeben sich folgende allgemeine Forderungen:

Alle Gemarkungsteile sollen für den landwirtschaftlichen Verkehr gut erreichbar sein. Breite und Ausbau der Wege müssen den Dimensionen der landwirtschaftlichen Maschinen angepasst sein.

Unter der Berücksichtigung des multifunktionalen Aspekts der Landwirtschaft muss die Verkehrserschließung durch bedarfsgerechte Straßen und Wege gesichert werden. Dabei ist auf die schonende Einfügung von Wegen besonders zu achten, Linieneinführung und Art des Ausbaus sind kritisch zu prüfen und sorgfältig zu planen. Alle Möglichkeiten zur Erhaltung, Sicherung und Entwicklung der Eigenart und Vielfalt von Natur und Landschaft sowie zur Wasserspeicherung und zur Vermeidung der Bodenerosion sind zu nutzen.

Vorhandene Lücken im Wegenetz sollen geschlossen werden. Soweit möglich, sollten Querverbindungen geschaffen werden, die ein Wechseln von einem Gemarkungsteil in den anderen ermöglichen, ohne dass durch das Dorf gefahren wird.

Die Waldflächen im Norden und Nordosten der Gemarkung brauchen nicht weiter betrachtet zu werden, da die Wege im Wald überwiegend in gutem Zustand sind und/oder zukünftig wegfallen können. Ein großer Waldeigentümer ist die Fa. Heidelberg-Zement, welchem nicht unbedingt forstwirtschaftliche Motivationen unterstellt werden darf. Weiter werden große Teile der Waldflächen genossenschaftlich bewirtschaftet. In diesen Flächen befindliche Wege sind im Eigentum der Waldbesitzer oder werden (im Falle Heidelberg-Zement) hier wie Privatwege betrachtet, da im Normalfall nur dieser Eigentümer den Erschließungsweg benötigt.

Die größerem Waldbesitz vorgelagerten oder eingestreuten Privatwaldflächen sind durch ein Wegenetz von guter Struktur erschlossen, der Ausbauzustand wird hier zunächst auch nicht näher betrachtet.

Nicht mehr benötigte Wege sollten eingezogen werden, sofern dadurch nicht die Erschließung von einzelnen Grundstücken unmöglich gemacht wird. In diesem Zusammenhang soll bodenordnerisch in die landwirtschaftlichen Flächen eingegriffen werden, so dass die Notwendigkeit der einzelnen Erschließung erst nach der Bodenordnung konkret geprüft werden kann.

Insgesamt ist die in Jahrhunderten gewachsene bäuerliche Kulturlandschaft als natürliche Lebensgrundlage ist zu erhalten, zu pflegen und zu entwickeln.

6. Ausblick

Der Ausbauzustand der Wirtschaftswege entspricht nicht immer den Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs, die Wege sind erneuerungsbedürftig. Nach den Vorgaben dieses Konzeptes sollten Ausbaumaßnahmen (zunächst) in den Klassen B1 bis B 3 durchgeführt werden.

Die Flurverfassung der Gemarkung Roßbach beruht auf den Ergebnissen der Erstflurbereinigung aus den Jahren 1925 - 1927. Das Wegenetz ist in seiner Linienführung den topographischen Verhältnissen gut angepasst. Die Gewannlänge und die geringe Flurstücksgröße entsprechen jedoch nicht mehr den neuzeitlichen Erfordernissen der Landwirtschaft. Teilweise sind die Wege zu schmal und die Seitengräben verbesserungsbedürftig.

Umgestaltungen des derzeitigen Wegenetzes zur Herbeiführung größerer Schlaglängen und hangparalleler Bewirtschaftungsrichtungen sind zur Verbesserung der Produktivität der landwirtschaftlichen Betriebe erforderlich. Dies muss Hand in Hand mit der wünschenswerten Schaffung möglichst großer Bewirtschaftungseinheiten bei allen Formen der Landbewirtschaftung gehen.

Im Ackerbau und auch bei der Grünlandnutzung sind große und gut gelegene Grundstücke zur Verringerung der Fahrtzeiten zwischen den einzelnen Bewirtschaftungsstücken bei gleichartiger Bearbeitung (z.B. Saatbeetherstellung, Heuwenden) wünschenswert, bei der Weidenutzung können Umtriebszeiten für das Vieh vermieden werden und Investitionen für Schutzhütten, Weideeinkoppelung, Viehtränken o. ä. sind nur in vermindertem Umfang erforderlich.

Die Schaffung möglichst großer Bewirtschaftungseinheiten kann neben der Schaffung großer Grundstücke sowohl bei den Selbstbewirtschaftern als auch bei den Verpächtern auch durch die Berücksichtigung der Pachtverhältnisse (was angesichts der Diskrepanz zwischen Landbewirtschaftern und Grundstückseigentümern zunehmend erforderlich wird) geschehen.

Insgesamt wird daher ein integrales Flurbereinigungsverfahren für den Ortsteil Roßbach der Stadt Hünfeld empfohlen. Hierdurch kann eine Verbesserung der Produktions- und Arbeitsbedingungen in der Landwirtschaft durch Bodenordnung, Straffung und bessere Anpassung des Wegenetzes an die topographischen Verhältnisse und betriebswirtschaftlichen Erfordernisse durch Verbesserung ihrer Linienführung und Bepflanzung der Gewässerufer, Bodenstabilisierung durch Vergrößerung des Porenvolumens, Schaffung von Vernetzungsstrukturen und Schutzpflanzungen erreicht werden.

Dazu erscheint es notwendig, auch die sich derzeit im Flurbereinigungsverfahren Hünfeld-B 84 liegenden Flächen aus der Gemarkung Roßbach in die notwendige Bodenordnung der Gesamtgemarkung mit einzubeziehen.

Ein integrales Flurbereinigungsverfahren könnte bei einer Verfahrensfläche von gut 500 Hektar (gesamte Gemarkung ohne Ortslage und geschlossene Waldlagen) mit einem Finanzierungsvolumen von einer Million Euro kalkuliert werden.

Ein Vergleich mit dem Nachbarverfahren Hünfeld Großenbach zeigt, dass ungefähr 60 % dieses Betrages in den Wegebau fließen könnten. Dieser Betrag würde ausreichen um das Wegenetz bis zur Klasse B 3 bedarfsgerecht zu ertüchtigen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Wegebaumaßnahmen im Umfeld der Nordostumfahrung Hünfeld als Beseitigung der durch den Straßenbau verursachten landeskulturellen Nachteile von der Straßenbauverwaltung in voller Höhe übernommen werden.

Bei einem Zuschuss von 75 % wären ungefähr 250.000 Euro als Eigenleistung von der Teilnehmergeinschaft zu tragen. Die Stadt Hünfeld hat die Absicht, von diesem Betrag die Hälfte zu übernehmen. Somit wäre im Durchschnitt von den Grundeigentümern pro Hektar 250 Euro aufzubringen.

7. Literaturverzeichnis:

Strategisches Straßen- und Wegekonzept Steuerungsinstrument für das landwirtschaftliche Wegenetz am Beispiel des Kreises Höxter

<http://www.alb->

[hessen.de/veroeffentlichungen/Vortrag%20Topp+Lang_ALB_JHV_2010.pdf](http://www.alb-hessen.de/veroeffentlichungen/Vortrag%20Topp+Lang_ALB_JHV_2010.pdf)

Arbeitsgemeinschaft für Rationalisierung, Landtechnik und Bauwesen in der Landwirtschaft in Hessen e.V. (ALB Hessen):

„Anforderungen an den zukünftigen Wirtschaftswegebau“ - Bericht 75

Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.: „Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau“ Arbeitsblatt DWA-A 904, 2005

8. Linkliste:

<http://www.alb->

[hessen.de/veroeffentlichungen/Vortrag%20Topp+Lang_ALB_JHV_2010.pdf](http://www.alb-hessen.de/veroeffentlichungen/Vortrag%20Topp+Lang_ALB_JHV_2010.pdf)

http://www.wirtschaftswege.de/Daten/09_komcomost_praxisforum_gis.pdf

http://www.kreis-hoexter.de/gutachten_www/index.html

<http://www.wirtschaftswege.de/>

http://www.lkt-nrw.de/cms/upload/pdf/eildienst_11/ED_04_2011_pdf.pdf

<http://www.alr-sh.de/infothek/projekt-wege-mit-aussichten.html>

http://www.alr-sh.de/fileadmin/download/Wege_mit_Aussichten/alr_2011.pdf

<http://www.alr->

[sh.de/fileadmin/download/Wege_mit_Aussichten/Teil_A_Abschlussbericht_01.pdf](http://www.alr-sh.de/fileadmin/download/Wege_mit_Aussichten/Teil_A_Abschlussbericht_01.pdf)