

Fallstudien zum ländlichen Wegebau

Untersuchung im Rahmen der laufenden
Bewertung des Landesprogramms Ländlicher Raum
(LPLR) des Landes Schleswig-Holstein

Manfred Bathke

5-Länder-Evaluation

17/2019

Finanziell unterstützt durch:



EUROPÄISCHE UNION



Schleswig-Holstein
Ministerium für Energiewende,
Landwirtschaft, Umwelt, Natur
und Digitalisierung

DOI-Nr.: 10.3220/5LE1573724073000

www.eler-evaluierung.de

Impressum:

Thünen-Institut für Ländliche Räume
Johann Heinrich von Thünen-Institut
Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei
Bundesallee 64, 38116 Braunschweig
Tel.: 0531 596-5516
Fax: 0531 596-5599

Dipl.-Ing. agr. Manfred Bathke
E-Mail: manfred.bathke@thuenen.de

Braunschweig, im November 2019

Inhaltsverzeichnis

Fotoverzeichnis	II
Tabellenverzeichnis	II
0 Zusammenfassung	1
1 Einleitung	2
2 Hinweise zur Methodik	2
3 Beschreibung der Fördermaßnahme	3
3.1 Ziele der Förderung und Förderrichtlinien	3
3.2 Bisherige Umsetzung der Förderung	6
4 Ergebnisse der Fallstudien	7
5 Exkurs: Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden für den Wegebau	13
5.1 Einführung	13
5.2 Finanzbedarf des ländlichen Wegebaus in Schleswig-Holstein	14
5.3 Straßenausbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz	16
5.4 Wiederkehrende Ausbaubeiträge	17
5.5 Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden	19
5.6 Kommunale Haushaltsmittel	19
6 Abschließende Bewertung der Fördermaßnahme und Empfehlungen	21
Literaturverzeichnis	25
Anhang	27

Fotoverzeichnis

Foto 1:	Multifunktionaler Verbindungsweg mit erneuerter Asphaltdecke, Gemeinde Waabs	4
Foto 2:	Nutzung des ausgebauten Weges von FahrradfahrerInnen, Gemeinde Waabs	6
Foto 3:	Einstreifiger Hauptwirtschaftsweg in der Gemeinde Osterby	10
Foto 4:	Pflanzung von 70 Eichen auf einem verbreiterten Randstreifen, Rögener Weg in der Gemeinde Barkelsby	12
Foto 5:	Dieser ausgebaute Wegeabschnitt in der Gemeinde Neukirchen wird auch von Schulbussen befahren.	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Überblick über die ausgewählten Fördervorhaben	2
Tabelle 2:	Auswahlkriterien	5
Tabelle 3:	Förderung von Wegebauvorhaben (Stand Juli 2019)	7
Tabelle 4:	Ausbauart und Breite der ausgebauten Wegeabschnitte	8
Tabelle 5:	Wegefunktionen der ausgewählten Wege (Fallstudien 1-6)	8
Tabelle 6:	Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben	11
Tabelle 7:	Vorschläge zur Schaffung einer stabilen Grundlage zur Finanzierung des ländlichen Wegenetzes	14

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der Evaluation des Landesprogramms Ländlicher Raum Schleswig-Holstein (LPLR) 2014 bis 2020 wurde in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (MILI) eine Fallstudie zur Förderung des ländlichen Wegebaus (Teilmaßnahme 7.2) durchgeführt. Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse zusammengefasst und bewertet. Der Bericht stützt sich auf die Auswertung von Förderdokumenten und -daten sowie auf ergänzende Fallstudien in acht ausgewählten Gemeinden.

Mit Stand Mitte 2019 wurde die Förderung für insgesamt 27 Wegebauvorhaben bewilligt. Der bewilligte Gesamtzuschuss lag zu der Zeit bei 5,26 Mio. Euro an EU-Mitteln. Damit waren etwa 66 % der ursprünglich eingeplanten EU-Mittel gebunden. Bis Ende 2018 betrug die ausgebaute Wegestrecke 25 km. Die mittlere Wegelänge lag bei 1,25 km. Es handelte sich ausschließlich um Ortsteil-Verbindungswege in Asphaltbauweise, die zum überwiegenden Teil geringfügig verbreitert wurden (die mittlere Breite stieg von 3,5 m auf 4,3 m). In einem einzigen Fall wurde eine Beton-Spurbahn in eine Asphaltstrecke umgewandelt.

Bei den geförderten Wegebauvorhaben, die im Rahmen der Fallstudie näher betrachtet wurden, handelt es sich um Ortsteil-Verbindungswege. Die mit dem Wegebau verbundenen Wirkungen liegen dementsprechend überwiegend im Bereich „Verbesserung der Wohnstandortqualität“, da es sich um Wege handelt, die auch von der Wohnbevölkerung regelmäßig etwa für den Weg zur Arbeit genutzt werden. Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe ist ebenfalls für alle Wegeabschnitte anzunehmen (schnellere Zufahrt zu Betriebsflächen). Eine besondere Bedeutung für die touristische Entwicklung hat der Weg in Waabs, der unter anderem einen Campingplatz an der Ostsee an eine Landesstraße anbindet. Negative Umweltwirkungen waren mit der Umsetzung der genannten Wegebauvorhaben nicht verbunden, da ausschließlich Wege auf vorhandener Trasse verstärkt und neu befestigt wurden. Ähnliche Wirkungen werden mit der Erneuerung von Brückenbauwerken erreicht. Da sanierungsbedürftige Brücken zumeist für den Verkehr gesperrt werden müssen, kann durch die Sanierung dieser Brücken ein Umwegeverkehr in erheblichem Umfang eingespart werden.

Die Unterstützung durch das LLUR ist im Rahmen der Fallstudien von den befragten Gemeinde-, Amts- und Kreisvertretern durchweg als sehr konstruktiv und hilfreich beschrieben worden. Besondere verwaltungstechnische Hemmnisse bestehen offensichtlich nicht. Spezifische Empfehlungen zur Umsetzung der Förderung bestehen nicht.

Aufgrund der hohen Bedeutung funktionsfähiger Wege für die Entwicklung der ländlichen Räume sowie der unzureichenden Finanzausstattung vieler Gemeinden, den bedarfsgerechten Ausbau der Wegeinfrastruktur allein aus eigenen Haushaltsmitteln zu gewährleisten, besteht auch in der kommenden ELER-Förderperiode hoher Bedarf an einer entsprechenden Förderung.

1 Einleitung

Im Rahmen der Evaluation des Landesprogramms Ländlicher Raum Schleswig-Holstein (LPLR) 2014 bis 2020 wurde in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (MILI) eine Fallstudie zur Förderung des ländlichen Wegebbaus (Teilmaßnahme 7.2) durchgeführt.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse dargestellt und diskutiert. Nach allgemeinen Hinweisen zur Methodik (Kapitel 2) und zur Umsetzung der Fördermaßnahme (Kapitel 3) folgen in Kapitel 4 Ausführungen zu den Ergebnissen der Fallstudien. Diese werden im Detail im Anhang I beschrieben. Eine zusammenfassende Bewertung der Wirkungen der Förderung findet sich in Kapitel 6.

In den Gesprächen im Rahmen der Fallstudien stand vielfach das Thema der Finanzierung des ländlichen Wegebbaus im Vordergrund. In Kapitel 5 findet sich daher ein Exkurs zum Thema „Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden“.

2 Hinweise zur Methodik

Der vorliegende Bericht stützt sich auf die Auswertung von Förderdokumenten und Förderdaten sowie auf Fallstudien in acht ausgewählten Gemeinden. In sechs Auswahlgemeinden wurden Gespräche mit den jeweiligen Bürgermeistern und/oder mit den zuständigen MitarbeiterInnen der Ämter oder Kreise geführt. Daneben erfolgte eine Befahrung der geförderten Wege.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die ausgewählten Fördervorhaben:

Tabelle 1: Überblick über die ausgewählten Fördervorhaben

Fallstudie	Gemeinde	Amt	Bezeichnung des Weges	Bewilligung EU-Mittel in Euro (ca.)
1	Süsel	Stadt Eutin	Gömnitz-Vinzier	197.000
2	Neukirchen	Südtondern	Bevertoft	174.000
3	Bohmstedt	Mittleres Nordfriesland	Sandweg	98.000
4	Osterby	Schafflund	Kätnerweg/Schletengweg	579.000
5	Waabs	Schlei-Ostsee	Karlsminde	151.000
6	Barkelsby	Schlei Ostsee	Rögener Weg	92.000
7	Oldendorf	Itzehoe-Land	Brückenbauwerk	165.000
8	Gönnebek	Bornhöved	Brückenbauwerk	78.000

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Antragsunterlagen.

Die Auswahl der Fördervorhaben eins bis sechs erfolgte nach dem Zufallsprinzip aus den Vorhaben der Antragsrunden 2016 und 2017. Die Vorhaben sieben und acht wurden gezielt ausgewählt, um auch den Ausbau von Brückenbauwerken mit betrachten zu können. Die acht Vorhaben repräsentieren etwa 29 % der bis April 2019 bewilligten Fördermittel.

Die durchgeführten Interviews (Fallstudien eins bis sechs) mit den Gemeinde-, Amts- oder KreisvertreterInnen wurden als leitfadengestützte Interviews (face to face) durchgeführt, die auch Raum ließen, um auf unvorhergesehene Zusammenhänge reagieren und um den relevanten Kontext der Förderung in der von den Gesprächspartnern angesprochenen Breite berücksichtigen zu können (Fischl und Kaufmann 2014).

3 Beschreibung der Fördermaßnahme

3.1 Ziele der Förderung und Förderrichtlinien

Die Förderung von Wegebauvorhaben im Rahmen des LPLR erfolgt auf der Grundlage der „Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein“ vom 10.02.2016 (Wegebau-RL). Sie erfolgt in Übereinstimmung mit der Nationalen Rahmenregelung der Bundesrepublik Deutschland (NRR) im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe (GAK). Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR). Die Anträge auf Förderung sind zu bestimmten Stichtagen (jeweils zum 1. April sowie zum 1. November eines jeden Jahres) dort einzureichen.

Potenzielle Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände. Der Fördersatz beträgt maximal 53 % der förderfähigen Kosten (inkl. der Mehrwertsteuer). Die Bagatellgrenze liegt bei 75.000 Euro Zuschuss.

Gefördert wird der Neu- und Ausbau ländlicher Wege einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur (z. B. Durchlässe, Brücken) zur Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur. Vorrangig kommen diejenigen Wege in Frage, „die stärker als andere Wege den landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen Schwerlastverkehr aufnehmen und eine Mehrfachnutzung aufweisen (insbesondere Ortsverbindungs- oder Hauptwirtschaftswege)“ (Wegebau-RL). Laut Richtlinie kommen nur Vorhaben für eine Förderung in Betracht, „die in Übereinstimmung mit Plänen für die Entwicklung der Gemeinden und Dörfer in ländlichen Gebieten durchgeführt werden, sofern es solche Pläne gibt und die im Einklang mit der jeweiligen integrierten Entwicklungsstrategie der LAG AktivRegion oder jeder anderen einschlägigen lokalen Entwicklungsstrategie stehen.“

Es bestanden u. a. folgende Förderausschlüsse:

- keine Unterhaltungs-/Instandsetzungsmaßnahmen,
- keine Stichwege unter 500 m Länge,
- keine Förderung des Landankaufs,
- keine Förderung innerhalb der geschlossenen Ortslage.

Foto 1: Multifunktionaler Verbindungsweg mit erneuerter Asphaltdecke, Gemeinde Waabs



Quelle: Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke.

Die Teilmaßnahme ist mit acht Mio. Euro ELER-Mitteln ausgestattet.

Die Auswahl der Fördervorhaben erfolgt auf der Grundlage von Auswahlkriterien (AWK). Die einzelnen Kriterien sind mit einer Definition unterlegt und damit eindeutig. Hierbei ist eine festgelegte Mindestpunktzahl zu erreichen. Die Bewertung anhand der AWK erfolgt zentral über das LLUR. Die AWK fokussieren auf die einzelnen Wegfunktionen (z. B. Ortsverbindungsweg, Erschließung für Land- und Forstwirtschaft, Erschließung von Wohngebäuden, Erschließung von Naherholungszielen, ausgeschilderte Fahrradroute). Auch die Lage wird berücksichtigt, indem Wege, die **nicht** in einem Natura-2000-Gebiet oder einem Naturschutzgebiet liegen, Zusatzpunkte erhalten. Bei Punktgleichheit erhalten Vorhaben den Zuschlag, die diesem Umweltkriterium entsprechen. Folgende Kriterien werden berücksichtigt:

Tabelle 2: Auswahlkriterien

Kriterium	Punktzahl
Ortsverbindungsfunktion	4
Hauptwirtschaftswegefunktion	3
Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Flächen	3
Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Betriebsstätten	3
Erschließung von sonstigen Gewerbebetrieben / gewerblichen Anlagen	3
Erschließung öffentlicher Einrichtungen	3
Schulbusroute	3
Erschließung von Einrichtungen zur Diversifizierung land- und forstwirtschaftlicher Tätigkeiten	2
Erschließung reiner Wohngebäude	2
Erschließung von touristischen und/oder Naherholungszielen	2
Ausgeschilderte regionale/überregionale Fahrradroute	2
Vorhaben liegt nicht in einem Natura-2000-Gebiet oder Naturschutzgebiet	2
Summe, maximal	29 Punkte
Erforderliche Mindestpunktzahl	9 Punkte

Quelle: Wegebau-RL.

Die vorliegenden AWK entsprechen im Wesentlichen den in der vergangenen Förderperiode an die Identifizierung eines Kernweges gestellten Anforderungen (Bathke 2016).

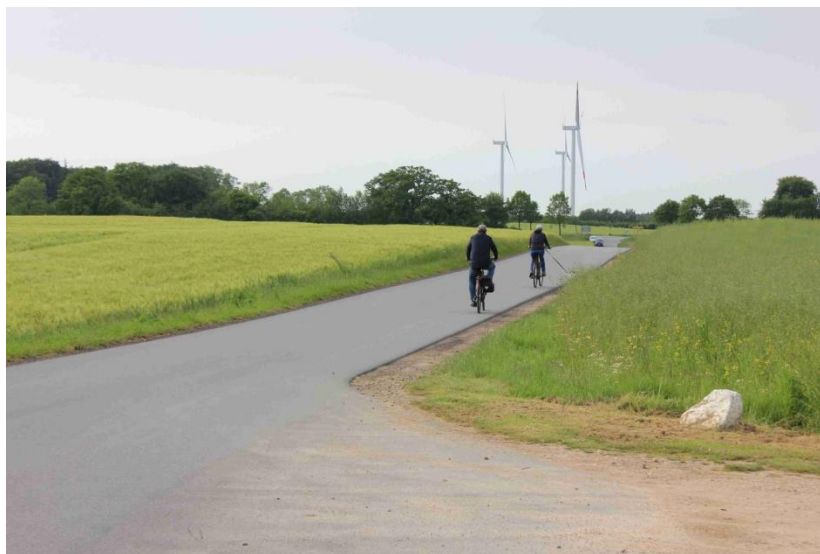
Die Bewilligung erfolgt entsprechend der Rangfolge im Rahmen des verfügbaren Finanzbudgets. Die Mindestpunktzahl beträgt neun Punkte. Wege, die allein der land- und forstwirtschaftlichen Erschließung dienen, können diese Mindestpunktzahl nicht erreichen und sind damit nicht förderbar. Es wird damit über die AWK in Richtung der gewünschten Multifunktionswege gesteuert, da nur solche Wege eine ausreichende Punktzahl erreichen können. Projekte, die zwar die Mindestpunktzahl erreicht haben, aber im Ranking mangels ausreichender Finanzmittel nicht berücksichtigt werden konnten, können für eine neue Auswahlrunde neu eingereicht werden.

Bisher war die direkte Steuerungswirkung der AWK noch gering, da der Antragseingang, unter anderem aufgrund der Unsicherheiten bezüglich der Anliegerbeteiligung, noch verhalten war. Es ist aber davon auszugehen, dass allein durch die Festlegung der AWK bereits eine gewisse Steuerung erfolgt, da potenzielle Antragsteller die zu erreichende Punktzahl überschlagen und damit die Erfolgsaussichten abschätzen können. Anträge mit geringen Chancen werden dann gar nicht erst gestellt werden. Diese indirekten Wirkungen sind aber schwierig zu quantifizieren.

Bezüglich des Wegeausbaus sind Ausbaustandards der „Richtlinien für den ländlichen Wegebau, aktualisierte Fassung August 2016 (Arbeitsblatt DWA-A 904-1) einzuhalten. Die genannten Richtlinien sehen folgende Ausbaustandards vor:

- Verbindungswege Asphalt, einstreifig: 3,50 Breite, beidseitig 1,0 m Bankett, Breite der Wegekronen: 5,5 m
- Verbindungswege Asphalt zweistreifig: 4,75 m Breite, beidseitig 0,75 m Bankett, Wegekronen 6,25 m
- Hauptwirtschaftsweg Asphalt: Breite 3,5 m, beidseitig 0,75 m Seitenstreifen, Wegekronen: 5,0 m
- Hauptwirtschaftsweg Spurweg: 0,75 m-1,30 m-0,90 m-1,3 m-0,75 m, Wegekronen 5,0 m
- Wirtschaftswege (nur in Ausnahmefällen bei starker multifunktionaler Nutzung förderbar):
Asphalt: 0,50 - 3,0 - 0,5 = 4 m Breite
- Spurweg: 0,5-1,05-0,9-1,05-0,5 = 4,0 m

Foto 2: Nutzung des ausgebauten Weges von FahrradfahrerInnen, Gemeinde Waabs



Quelle: Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke.

3.2 Bisherige Umsetzung der Förderung

Mit Stand Mitte 2019 wurde die Förderung für insgesamt 27 Wegebauvorhaben bewilligt. Der bewilligte Zuschuss liegt bei 5,26 Mio. Euro an EU-Mitteln. Damit sind etwa 66 % der ursprünglich eingeplanten EU-Mittel gebunden. Tabelle 3 zeigt die Anzahl der bewilligten Vorhaben bei den einzelnen Antragsrunden. Jedem Stichtag wurde ein Budget zugeordnet. Zu einem Stichtag nicht benötigte Finanzmittel werden dem folgenden Stichtag zugeordnet. Weitere Antragsrunden sind für den Herbst 2019 sowie für 2020 geplant.

Tabelle 3: Förderung von Wegebauvorhaben (Stand Juli 2019)*

Stichtag	Anzahl bewilligter Projekte	bewilligter Zuschuss EU-Mittel (Mio. Euro)	Gesamtkosten (Mio. Euro)
1. April 2016	5	1,07	2,16
1. November 2016	4	0,73	1,44
1. April 2017	5	0,82	1,63
1. November 2017	2	0,24	0,47
1. April 2018	3	0,66	1,37
1. November 2018	2	0,34	0,67
1. April 2019	6	1,40	2,80
1. November 2019			
1. April 2020			
1. November 2020			
Gesamt	27	5,26	10,54

* Ein zu einem bestimmten Stichtag ausgewähltes Projekt muss nicht zwangsläufig auch im selben Jahr noch bewilligt worden sein. Es ergeben sich daher geringfügige Abweichungen zu den jeweiligen Monitoringberichten.

Quelle: Förderdaten LLUR SH.

In den ersten Antragsrunden ist das zur Verfügung stehende Finanzvolumen zu etwa 75 % ausgeschöpft worden. Ab 2017 ging die Zahl der Bewilligungen zurück. Erst mit dem Stichtag April 2019 stieg der Gesamtumfang der erteilten Bewilligungen wieder deutlich an. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Antragszahlen weiterentwickeln. Zu den November-Stichtagen wurden deutlich weniger Fördermittel bewilligt als zu den Stichtagen im April.

Für 20 Förderfälle liegen detaillierte Daten zum Wegebau vor (Stand Ende 2018). Bis Ende 2018 betrug die ausgebaute Wegestrecke 25 km. Die mittlere Wegelänge lag bei 1,25 km. Es handelte sich ausschließlich um Ortsteil-Verbindungswege in Asphaltbauweise, die zum überwiegenden Teil geringfügig verbreitert wurden (die mittlere Breite stieg von 3,5 m auf 4,3 m). In einem einzigen Fall wurde eine Beton-Spurbahn in eine Asphaltstrecke umgewandelt.

4 Ergebnisse der Fallstudien

Die geförderten Wegebauvorhaben, die im Rahmen der Fallstudie näher betrachtet wurden, sind im Anhang I detailliert beschrieben (Projektsteckbriefe 1 bis 8). Einzelne Angaben sind Tabelle 4 zu entnehmen. Auf spezifische Besonderheiten in den jeweiligen Gemeinden wird in den Projektsteckbriefen hingewiesen. Danach handelt es sich ausschließlich um Wege in Asphaltbauweise sowie um zwei Brückenerneuerungen.

Tabelle 4: Ausbauart und Breite der ausgebauten Wegeabschnitte

Fallstudie	Weg	Länge	Ausbauart vorher	Ausbauart nachher	Breite vorher (m)	Breite nachher (m)
1	Süsel, Gömnitz-Vinzier	1,40	Asphalt	Asphalt	4,55	4,60
2	Neukirchen, Bevertoft	1,70	Asphalt	Asphalt	3,20	4,20
3	Bohmstedt, Sandweg	0,64	Asphalt	Asphalt	3,00	4,5
4	Osterby, Kätnerweg	2,68	Asphalt	Asphalt	Ø 3,0	3,5-4,5
4	Osterby, Schletengweg	2,59	Asphalt	Asphalt	2,7-3,0	4,0
5	Waabs, Karlsminde	1,75	Asphalt	Asphalt	4,0 bis 4,8 m	Ø 4,2 m
6	Barkelsby, Rögener Weg	0,38	Asphalt	Asphalt	3,2	3,5

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Antragsunterlagen.

Tabelle 5 gibt, basierend auf den Förderanträgen, weitere Hinweise zu den Wegfunktionen. Diese konnten über die Fallstudien bestätigt werden.

Tabelle 5: Wegfunktionen der ausgewählten Wege (Fallstudien 1-6)

Bezeichnung des Weges	Süsel	Neukirchen	Bohmstedt	Osterby K	Osterby S	Waabs	Barkelsby
Ortsverbindungsfunktion	x	x	x		x	x	x
Hauptwirtschaftsweg				x			
Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Flächen	x	x	x	x	x	x	x
Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Betriebsstätten	x	x	x			x	x
Erschließung von Einrichtungen zur Diversifizierung land- und forstwirtschaftlicher Tätigkeiten							
Erschließung von sonstigen Gewerbebetrieben		x		x	x	x	x
Erschließung öffentlicher Einrichtungen			x			x	
Erschließung reiner Wohngebäude	x	x	x			x	x
Erschließung touristischer und Naherholungsziele						x	
Schulbusroute	x	x					x
ausgeschilderte regionale Fahrradroute	x		x			x	
Das Projekt liegt nicht in einem Natura-2000-Gebiet oder NSG	x	x	x	x	x	x	x

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Antragsunterlagen.

Auf der Grundlage der in den Projektsteckbriefen dokumentierten Erhebungen erfolgte eine Bewertung der Wirkungen der einzelnen Wegebauprojekte, differenziert nach verschiedenen Wirkungsbereichen:

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe
- Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)
- Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)
- Förderung der touristischen Entwicklung

Diese werden nachfolgend kurz erläutert.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe

Wegebau kann die Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe verbessern, indem er eine dauerhafte Senkung der Produktionskosten bewirkt. Die Landwirte sparen durch die Fördermaßnahme Transportzeit, können die Transportfahrzeuge evtl. schwerer beladen oder vermeiden Wendemanöver auf den landwirtschaftlichen Flächen, welche den Ackerboden schädigen würden.

Im Einzelnen können die folgenden Punkte relevant sein:

- Ermöglichung höherer Fahrgeschwindigkeiten und Senkung des Zeitaufwands,
- Verringerung der Maschinenbeanspruchung und damit der variablen Maschinenkosten,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Wartezeiten, z. B. durch Trennung des landwirtschaftlichen vom überörtlichen Verkehr,
- Erleichterung des überbetrieblichen Maschineneinsatzes und des Transports großer Erntemengen (z. B. Abfuhr von Zuckerrüben mit LKW),
- Erleichterung des Neubaus von Stallungen oder anderen Betriebsgebäuden im Außenbereich, die eine Erschließung für schweren Transportverkehr (LKW) benötigen.

Foto 3: Einstreifiger Hauptwirtschaftsweg in der Gemeinde Osterby

Quelle: Aufnahme März 2018, Thünen-Institut/Bathke.

Die Höhe der Kostensenkung lässt sich nicht ohne weiteres kalkulieren, da sie vom Ausgangszustand des Weges sowie auch von der jeweiligen Funktion eines Weges innerhalb des gesamten Wegenetzes abhängig ist. Ein neu ausgebauter Streckenabschnitt bringt punktuell eine Entlastung für die Landwirte, die jeweils geförderte Wegstrecke ist aber immer nur klein im Verhältnis zu den gesamten Transportstrecken der landwirtschaftlichen Betriebe.

Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)

Maßnahmen des ländlichen Wegebaus können in vielfacher Hinsicht zur Verbesserung der Wohnstandortqualität in den Gemeinden beitragen. Folgende Aspekte können relevant sein:

- Erleichterung des Alltags-, Schul- und Arbeitsverkehrs durch Ausbau von Ortsverbindungs- und sonstigen von der Bevölkerung genutzten Wegen,
- Entflechtung der Verkehrsströme landwirtschaftlichen und nichtlandwirtschaftlichen Verkehrs innerorts und auf viel befahrenen Straßen durch den Bau von Wirtschaftswegen; hierdurch Senkung des Verschmutzungs- und Gefährdungspotenzials durch langsamen und überbreiten landwirtschaftlichen Verkehr.

Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)

Wegebau kann zu einer Verbesserung der Erholungseignung der Landschaft beitragen durch Ausbau von Wegen, die für Freizeit- und Erholungsverkehr genutzt werden, sowie durch gezielte Erschließung von Sehenswürdigkeiten und Gebieten der Naherholung. Insbesondere bei stärkerer Nutzung des Wegeabschnitts von Fahrradfahrern oder auch Spaziergängern ist von Wirkungen in diesem Bereich auszugehen.

Förderung der touristischen Entwicklung

Besondere Potenziale in Bezug auf die touristische Entwicklung von Gebieten bietet der ländliche Wegebau insbesondere dann, wenn überregionale Rad-Wanderwege über die ausgebauten Abschnitte verlaufen oder aber überregional bedeutsame Sehenswürdigkeiten oder sonstige touristisch bedeutsame Infrastruktur (z. B. Campingplätze) erschlossen werden.

Tabelle 6 zeigt zusammenfassend die vorgenommenen Bewertungen für die hier näher betrachteten Vorhaben. Die Bewertung erfolgte auf der Grundlage einer rein subjektiven Einschätzung unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten aus der Evaluation von Wegebauvorhaben in vier Bundesländern. Ein objektiver Vergleichsmaßstab existiert nicht. Die Bewertung kann daher nur die relative Bedeutung einzelner Wirkbereiche verdeutlichen.

Tabelle 6: Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben

Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
Fallbeispiel 1: Süsel	+	++	+	+
Fallbeispiel 2: Neukirchen	+	++	+	+
Fallbeispiel 3: Bohmstedt	+	++	+	+
Fallbeispiel 4: Osterby, Kätnerweg	++	++	O	O
Fallbeispiel 4: Osterby, Schletengweg	++	+	O	O
Fallbeispiel 5: Waabs	+	++	++	++
Fallbeispiel 6: Barkelsby	+	++	O	O
Fallbeispiel 7: Brücke Oldendorf	++	+	+	O
Fallbeispiel 8: Brücke Gönnebek	++	+	+	O

Quelle: Eigene Darstellung.

Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe ist für alle Wegeabschnitte anzunehmen. Dies ist insbesondere in Osterby der Fall, wo eine Biogasanlage über einen längeren Wegeabschnitt mit dem übrigen Wegenetz der Gemarkung verbunden wird. Eine besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die Brückenbauwerke. Die Sperrung von Brücken oder die Einführung von Gewichtsbegrenzungen zwingt insbesondere die landwirtschaftlichen Betriebe zu zeit- und kostenaufwendigen Umwegen.

Der Schwerpunkt der Wirkungen liegt im Bereich „Verbesserung der Wohnstandortqualität“, da es sich überwiegend um Ortsverbindungswege handelt, die auch von der Wohnbevölkerung regelmäßig etwa für den Weg zur Arbeit genutzt werden.

Eine besondere Bedeutung für die touristische Entwicklung hat der Weg in Waabs, der unter anderem einen Campingplatz an der Ostsee an die Landesstraße zwischen Eckernförde und Kappeln anbindet.

Negative Umweltwirkungen waren mit der Umsetzung der genannten Wegebauprojekte nicht verbunden. Es wurden ausschließlich Wege auf vorhandener Trasse verstärkt und neu befestigt. Wie Tabelle 4 zeigt, handelte es sich ausschließlich um die Verstärkung vorhandener Schwarzdecken.

Bei einer Verbreiterung des Wegeabschnitts waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen. Besonders hervorzuheben ist das Beispiel in Barkelsby. Hier mussten zwar die vorhandenen und sehr eng stehenden (teilweise abgängigen) Alleebäume gefällt werden, es erfolgte aber als Ausgleich die Neupflanzung von 70 Eichen auf einem verbreiterten und großzügig bemessenen Randstreifen (Foto 4).

Foto 4: Pflanzung von 70 Eichen auf einem verbreiterten Randstreifen, Rögener Weg in der Gemeinde Barkelsby



Quelle: Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke.

Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung

Die Unterstützung durch das LLUR ist im Rahmen der Fallstudien von den befragten Gemeinde-, Amts- und Kreisvertretern durchweg als sehr konstruktiv und hilfreich beschrieben worden. Lediglich der oftmals sehr kurze Bearbeitungszeitraum bei einem Auswahlverfahren mit Stichtag 1. April wurde als problematisch angesprochen, da bei endgültiger Bewilligung im Laufe des Sommers für die eigentliche Bauphase dann nur wenig Zeit zur Verfügung stand. Zwar besteht generell die Möglichkeit, dass die Gemeinden einen längeren Bewilligungszeitraum beantragen,

dies wird aber bisher kaum in Anspruch genommen. Die Antragsteller speziell der Antragsrunden im April sollten ggf. diesbezüglich intensiver beraten werden. Ein längerer Bewilligungszeitraum würde sich auch in niedrigeren Baupreisen niederschlagen, da die Baufirmen aufgrund des engen Umsetzungszeitraumes Risikoaufschläge einkalkulieren. Nach Schätzungen eines Bauamtsmitarbeiters könnten bei längerem Bewilligungszeitraum 10-20 % der Baukosten eingespart werden (Fallstudien 2 und 4).

5 Exkurs: Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden für den Wegebau

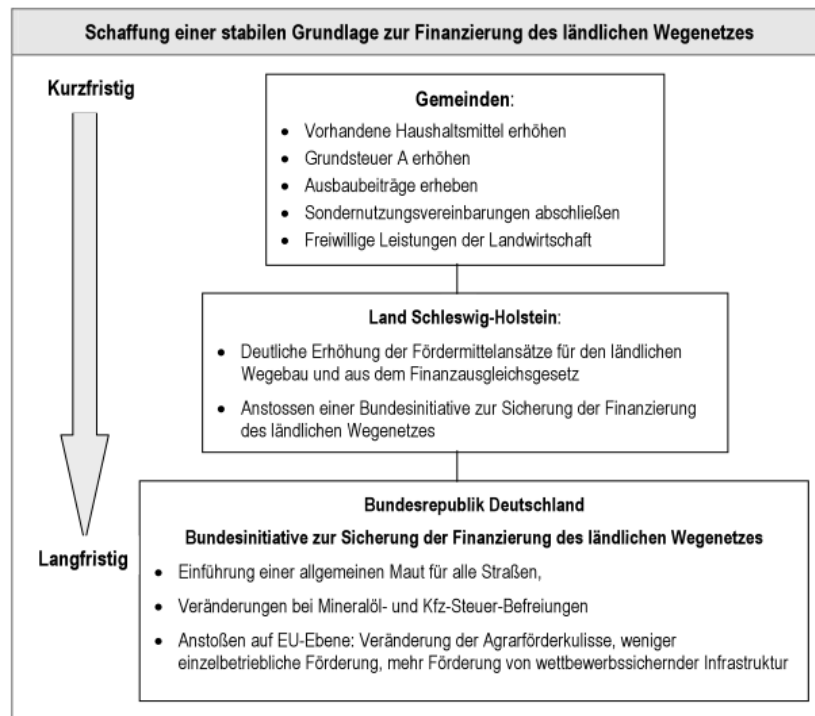
5.1 Einführung

In den Gesprächen mit Bürgermeistern und Bauamtsleitern in den Auswahlgemeinden wurde regelmäßig auch das Thema der kommunalen Finanzen und der Möglichkeiten der Finanzierung des erforderlichen Eigenanteils angesprochen. Bezugnehmend auf die in den letzten Jahren in Schleswig-Holstein intensiv geführten Diskussionen über eine Anliegerbeteiligung im Außenbereich, die Einführung „Wiederkehrender Ausbaubeiträge“ oder die Neuordnung des kommunalen Finanzausgleichs werden daher nachfolgend in einem kurzen Exkurs einige Hinweise hierzu gegeben. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen der Förderung zu verdeutlichen und damit Erklärungen für die in einzelnen Jahren geringe Inanspruchnahme der Förderung zu geben.

In dem Gutachten „Wege mit Aussichten“ (Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V. (ARL SH) et al. 2008) wurden bereits in 2008 die möglichen Ansatzpunkte zur Schaffung einer stabilen Grundlage zur Finanzierung des ländlichen Wegenetzes prägnant zusammengefasst. Auf der Ebene der Gemeinden sollten danach die vorhandenen Haushaltsmittel zielgerecht eingesetzt und ggf. auch Ausbaubeiträge erhoben werden.

In der Abbildung sind die „Wiederkehrenden Ausbaubeiträge“ noch nicht berücksichtigt, die zu der Zeit rechtlich noch nicht zulässig waren. Die genannten Sondernutzungsgebühren zielen insbesondere auf die Betreiber von Biogasanlagen, die das vorhandene Wegenetz überproportional stark beanspruchen (Bathke 2016).

Tabelle 7: Vorschläge zur Schaffung einer stabilen Grundlage zur Finanzierung des ländlichen Wegenetzes



Quelle: Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V. (ARL SH) et al. 2008.

Auf Ebene des Landes wurden eine Erhöhung der Fördermittelansätze angeregt sowie das Anstoßen einer Bundesinitiative zur Verbesserung der Finanzierung des ländlichen Wegebaus.

5.2 Finanzbedarf des ländlichen Wegebaus in Schleswig-Holstein

Bei dem Finanzbedarf für die Unterhaltung der ländlichen Wege ist zwischen folgenden Positionen zu unterscheiden:

- Investitionskosten für Wiederherstellung und Erneuerung,
- Unterhaltungskosten,
- Abschreibungskosten.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission kommunaler Straßenbau, hat in einem Merkblatt im Jahre 2004 über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden eine Abschätzung des Bedarfs vorgenommen (FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2004). Danach ist bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 1,13 Euro/qm (hochgerechnet auf das Jahr 2015) als jährlicher Finanzbedarf erforderlich (GeKomm 2016). Dieser Wert gilt laut FGSV für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er

beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung. Eine Verbesserung des Status Quo bzw. eine Anpassung des Wegenetzes an gestiegene Bedarfe (z. B. höhere Ausbaubreiten) ist damit aber nicht möglich.

Dem steht zumeist ein deutlich niedrigerer Haushaltsansatz der Gemeinden gegenüber. Hierauf wird auch in dem Gutachten zur „Bedarfsgerechten Weiterentwicklung des kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein“ (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln 2018) hingewiesen. Die Autoren gehen von einer Länge des Straßennetzes in der Baulast der Gemeinden von etwa 29.000 km aus. Hiervon sind knapp 16.000 km Hauptwirtschaftswege und etwa 13.000 km Gemeindestraßen. Bezüglich des Finanzbedarfs für die Unterhaltung der Hauptwirtschaftswege greifen die AutorInnen auf die genannten Zahlen der FGSV zurück. Bei Annahme des Preisstandes 2018 werden die jährlichen Normausgaben für Hauptwirtschaftswege mit 4.900 Euro pro km Straßenlänge abgeschätzt und für Gemeindestraßen mit 25.174 Euro pro km. Die tatsächlichen Ist-Bruttoausgaben liegen bei unter 80 % des Normansatzes. Der Investitionsstau im Bereich der kommunalen Straßen wird für ganz Schleswig-Holstein mit etwa 1,28 Mrd. Euro abgeschätzt (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln 2018).

Es bestätigen sich damit die auch aus anderen breit angelegten Untersuchungen bekannten Befunde. So hat das Deutsche Institut für Urbanistik im Rahmen des KfW-Kommunalpanel 2018 auf den „gravierenden Rückstand“ im Bereich Investitionen in Verkehrsinfrastruktur hingewiesen (Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) 2018). Danach gaben 73 % der Kommunen in NRW und 60 % der Kommunen in Niedersachsen an, dass in diesem Infrastrukturbereich ein „nennenswerter Rückstand“ bestehe. 10 bzw. 11 % der Kommunen schätzten den Rückstand als gravierend ein. Der Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur lag damit deutlich vor den anderen abgefragten Bereichen. Im Bereich Verkehrsinfrastruktur erwarten 37 % der befragten Kommunen einen Zuwachs des Investitionsrückstandes für die kommenden Jahre. Auch dieser Wert liegt höher als etwa für die Bereiche Schulen oder Kinderbetreuung. Das Institut für Urbanistik weist insbesondere auch auf die großen regionalen Unterschiede hin. Angesichts der relativ schwachen Investitionstätigkeit in den Regionen mit besonders hohen bzw. stark gestiegenen Bedarfen und Investitionsrückständen erwartet das Deutsche Institut für Urbanistik (Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) 2018) für die Zukunft steigende regionale Disparitäten.

Auch in den Gesprächen in den Fallstudiengemeinden in Schleswig-Holstein wurde mehrfach auf die großen Unterschiede in der Finanzkraft der Gemeinden hingewiesen. Diese lassen sich insbesondere in den westlichen Landesteilen zu wesentlichen Anteilen auf den unterschiedlichen Umfang vorhandener Windkraftanlagen bzw. Windparks im Gemeindegebiet zurückführen.

Da die Anforderungen an das Wegenetz nicht nur aufgrund der zunehmenden Mechanisierung in der Landwirtschaft, sondern auch aufgrund einer zunehmenden multifunktionellen Nutzung steigen, stellt sich die Frage nach einer angemessenen Beteiligung der verschiedenen Nutzergruppen an den Wegebaukosten. Hierzu finden sich in den folgenden Unterkapiteln weitere Ausführungen.

5.3 Straßenausbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

Die Situation bezüglich der Straßenausbaubeiträge war zu Beginn der Förderperiode noch dadurch bestimmt, dass seitens der Landesregierung die Verpflichtung zur Beteiligung der Anlieger an den Ausbaukosten wieder eingeführt worden war. Der Zuschuss im Rahmen einer ELER-Förderung konnte allerdings vor Berechnung des Anliegeranteils vom beitragsfähigen Gesamtaufwand abgesetzt werden, sodass der Förderbetrag anteilig auch den Anliegern zu Gute kam. Da nur Gemeinden mit entsprechender Satzung einen Förderantrag stellen konnten, war der Eingang von Förderanträgen eher verhalten.

Durch das Gesetz vom 04.01.2018 (GVOBl) wurde die Gemeindeordnung dahingehend geändert, dass die Erhebungspflicht für Straßenausbaubeiträge nach § 8 KAG abgeschafft wurde (GVOBl). Die Entscheidung über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist damit wieder in das Ermessen der Gemeinde gestellt. Viele Gemeinden haben in Folge bereits bestehende Satzungen ausgesetzt.

Die Frage der Anliegerbeteiligung im Außenbereich wird derzeit auch in verschiedenen anderen Bundesländern intensiv diskutiert. Während insbesondere die kommunalen Spitzenverbände auf die schwierige Finanzsituation der Gemeinden hinweisen und auch Rechnungshöfe oder Gemeindeprüfungsanstalten darauf drängen, die Möglichkeiten der Anliegerbeteiligung gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) auszuschöpfen, zeigt sich doch in der Praxis immer wieder, dass eine solche Anliegerbeteiligung kaum gerecht zu kalkulieren ist, wenn es sich um Verbindungswege handelt, die von einer breiten Öffentlichkeit genutzt werden.

Auch in den Gesprächen mit den Gemeindevertretern im Rahmen der Fallstudien wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Anliegerbeteiligung im Außenbereich schwierig umzusetzen ist. Dies liegt in erster Linie darin begründet, dass überwiegend multifunktionale Verbindungswege und Hauptwirtschaftswege neu ausgebaut werden, die eine wichtige Verbindungsfunktion haben und in ihrer Bedeutung über die verbesserte Erschließung einzelner landwirtschaftlicher Flächen weit hinausgehen. Eine Beteiligung nur der direkten Anlieger, wie nach KAG möglich, ist in solchen Fällen kaum nachvollziehbar zu begründen und zieht in vielen Fällen langwierige Klageverfahren nach sich. Ein überregionales Echo hat in diesem Zusammenhang der Fall eines Landwirtes in Lütjenburg gefunden, der zu Ausbaubeiträgen in Höhe von 180.000 Euro herangezogen werden sollte.

Beispielhaft kann hier auf den geförderten Weg in der Gemeinde Waabs verwiesen werden (Projektsteckbrief Nr. 5). Neben der verbesserten Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erfüllt der Weg verschiedene andere Funktionen:

- Verbindung verschiedener Ortsteile der Gemeinde Waabs,
- Zufahrt zu einem Campingplatz mit 550 Stellplätzen,
- Zufahrt zu einem öffentlich zugänglichen Strand,

- Erschließung reiner Wohngebäude,
- Nutzung durch Fahrradfahrer (ausgeschilderte regionale Fahrradroute).

Der vielfältigen und vor allem touristischen Wegenutzung entsprechend wurde der Bedarf an einem Wegebau in erster Linie von Seiten der nicht-landwirtschaftlichen Nutzergruppen formuliert. Vor diesem Hintergrund wäre eine Beteiligung nur der landwirtschaftlichen Flächeneigentümer schwierig zu begründen und zu kalkulieren. Die Situation im Außenbereich ist bezüglich einer Anliegerbeteiligung mit der im Innenbereich nicht vergleichbar.

5.4 Wiederkehrende Ausbaubeiträge

Um eine starke finanzielle Belastung einzelner Anlieger zu vermeiden, haben verschiedene Bundesländer (aktuell Bayern, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen und das Saarland) wiederkehrende Straßenausbaubeiträge als Finanzierungsmöglichkeit eingeführt. Nach längerem Rechtsstreit hatte das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass wiederkehrende Straßenausbaubeiträge verfassungsrechtlich zulässig sind. Die genannten Beiträge können von allen Flächeneigentümern in einem abzugrenzenden Abrechnungsgebiet über einen festzulegenden Zeitraum eingezogen und zweckgebunden für den Wegebau verwendet werden. Hierüber können die Lasten gleichmäßiger und gerechter verteilt werden, als dies über eine Anliegerbeteiligung möglich wäre (Lohmann und Gries 2013).

In Hessen hatte sich insbesondere der Hessische Städte- und Gemeindebund für die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge stark gemacht. Dies wurde wie folgt begründet (nach Wagner und Rauscher, Hessische Städte und Gemeindezeitung 2010, zitiert aus Lohmann und Gries, 2013):

„Die Finanzierung über den wiederkehrenden Straßenbeitrag stelle sich im Vergleich zur klassischen „Einmalerhebung“ objektiv als gerechter dar, da die Erstreckung der Beitragserhebung auf den gesamten Straßenbestand im Gemeindegebiet oder in einzelnen Ortsteilen zur Folge habe, dass „alle, die das Straßensystem als Solidargemeinschaft nutzen, an diesem auch beteiligt werden“. Die individuelle Belastung mit einem zwar wiederkehrenden, im Vergleich zur einmaligen Beitragserhebung aber wesentlich geringeren Betrag werde vom einzelnen Grundstückseigentümer als Entlastung wahrgenommen, weshalb er eher bereit sei, eine solche Beitragserhebung hinzunehmen.“

In Hessen werden mittlerweile in zahlreichen Städten und Gemeinden wiederkehrende Straßenausbaubeiträge erhoben. Die Erfahrungen sind durchweg positiv¹. Seit 2018 beteiligt sich das

¹ HSGB, Wagner, mdl. Mitteilung, Telefonat vom 16.07.2018.

Land mit einem einmaligen pauschalisierten Kostenausgleich in Höhe von 20.000 Euro pro Abrechnungsgebiet an dem mit der Einführung verbundenen Verwaltungsaufwand.

In Schleswig-Holstein wurde im Jahre 2012 mit dem § 8a des KAG die rechtliche Grundlage hierfür geschaffen. Die ALR e. V. hat zu dieser Thematik einen Handlungsleitfaden für Kommunen vorgelegt. In diesem Leitfaden findet sich u. a. ein Erfahrungsbericht des Amtes Hüttener Berge, das als eine der ersten Amtsverwaltungen dieses Verfahren in der Praxis erprobt hat (Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V. (ARL SH) et al. 2008). Die Umsetzung wiederkehrender Ausbaubeiträge wird danach als sehr viel verwaltungsaufwendiger eingestuft als eine normale Anliegerbeteiligung (Betz und Phillip 2016). Insbesondere der nach § 8 KAG geforderte räumliche und funktionale Zusammenhang der in einem Abrechnungsgebiet zusammengefassten Wege verursacht Probleme, da dieser Zusammenhang nicht klar definiert ist.

Die wiederkehrenden Ausbaubeiträge sind im Land nicht unumstritten. Im Amt Kisdorf im Kreis Segeberg gingen etliche Klagen gegen die Gebührenbescheide ein. In einem Urteil der 9. Kammer des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichts vom 16. Januar 2019 wurde zwei Klagen gegen Bescheide stattgegeben, mit denen wiederkehrende Beiträge für den Straßenausbau erhoben werden sollten. In der Begründung wurde darauf verwiesen, dass die Gemeinde in ihrer Satzung alle Verkehrsanlagen zu einem Abrechnungsgebiet zusammengefasst hatte. Nach einer Grundsatzentscheidung des Bundesverfassungsgerichts sei es unzulässig, Straßen zu einer Abrechnungseinheit zusammenzufassen, die einen strukturell gravierend unterschiedlichen Ausbaufwand aufwiesen. Dies sei hier aber der Fall gewesen, da Ortsstraßen, die typischerweise Gehwege, Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung aufwiesen, mit regelmäßig nicht vergleichbar ausgestatteten Wirtschaftswegen zusammengefasst worden seien. Darüber hinaus fehle es zumindest hinsichtlich einiger Straßen an dem gesetzlich erforderlichen funktionalen Zusammenhang.

Hier bleibt die weitere Entwicklung der Rechtslage abzuwarten. Die verwaltungstechnischen Anforderungen an die Gemeinden bei der Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge sind aber in jedem Falle hoch gesteckt.

Die in 2018 erfolgte Änderung der Gemeindeordnung ermöglicht es den Gemeinden aber in jedem Falle, flexibel auf die sehr unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Gemeinden zu reagieren. Generell wird der hohe Verwaltungsaufwand kritisiert (Betz und Philipp 2016). Hier sollte geprüft werden, inwieweit eine Flexibilisierung der Umsetzung möglich ist. Da es wenig zielführend erscheint, ländliche Wege im Außenbereich mit klassischen Wohnstraßen (mit Bürgersteig, Straßenbeleuchtung etc.) in einem Abrechnungsgebiet zusammenzufassen, sollten die Gemeinden die Möglichkeit haben, beide Systeme der Anliegerbeteiligung (etwa einmalige Beiträge im Innenbereich und wiederkehrende Beiträge für den Außenbereich) nebeneinander umzusetzen (Betz und Philipp 2016).

5.5 Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden

In Schleswig-Holstein obliegt die Erhaltung der öffentlichen ländlichen Straßen und Wege den Gemeinden als Träger der Straßenbaulast. In den meisten Kreisen haben sich diese zu Wegeunterhaltungsverbänden zusammengeschlossen. So werden rund 60 % der Gemeinden durch zentrale Organisationen auf Kreisebene bei der Wegeerhaltung betreut. Diese so genannten Schwarzdeckenunterhaltungsverbände zählen allerdings nur die Wegeunterhaltung zu ihrem Aufgabengebiet, nicht den Wegebau. Die übrigen Gemeinden organisieren ihre Wegeerhaltung in Eigenregie bzw. mit Unterstützung aus den Amtsverwaltungen. Die Finanzierung erfolgt über Haushaltsmittel der Gemeinden, Fördermittel (Finanzausgleichsgesetz, ELER-Förderung) oder auch eine Anliegerbeteiligung.

Eine Beteiligung der Flächeneigentümer an den Wegebaukosten ist aber auch in Form von Beiträgen zu Unterhaltungsverbänden möglich. Hierdurch können alle Flächeneigentümer gleichermaßen zur Finanzierung von Wegebaumaßnahmen im Außenbereich herangezogen werden.

In verschiedenen Bundesländern wird das Thema der Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden seit einigen Jahren verstärkt diskutiert (Thomas 2013, Bertling 2013). Derzeit wird in verschiedenen Kommunen in NRW die Neugründung eines Wegeunterhaltungsverbandes vorbereitet (CMS Hasche Sigle 2015, Kerkhoff 2017). In Niedersachsen wird das Modell der Realverbände stärker favorisiert. Diese sind gleichzeitig Eigentümer der Straßenparzellen. Sie sind in Niedersachsen in einzelnen Regionen weit verbreitet (insbesondere Südniedersachsen, Osnabrücker Raum), konnten bis vor kurzem aber nur im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren neu gegründet werden. Durch die Änderung des Realverbandsgesetzes in 2012 ist nunmehr auch die Neugründung von Realverbänden mit dem Ziel des gemeinschaftlichen Wegebbaus und der Wegeunterhaltung möglich.

In Schleswig-Holstein wird diese Option der Finanzierung des Wegebbaus durch die Erhebung von Verbandsbeiträgen nach unserer Kenntnis kaum diskutiert. Gesetzliche Grundlage könnten hier das Wasserverbandsgesetz bzw. das Landeswasserverbandsgesetz sein.

5.6 Kommunale Haushaltsmittel

Bei Förderung von Wegebauvorhaben über den ELER müssen die Gemeinden den erforderlichen Eigenanteil über den eigenen Haushalt aufbringen. Die Verfügbarkeit kommunaler Haushaltsmittel spielt daher für die Inanspruchnahme der Förderung eine große Rolle. Diesbezüglich wurde in den Gesprächen mit Kommunalvertretern auch mehrfach die Frage aufgeworfen, ob die Kommunen nicht finanziell so ausgestattet sein müssten, dass sie ihren Pflichtaufgaben, zu denen auch die Instandhaltung der Wegeinfrastruktur gehört, auch ohne Inanspruchnahme von Förderprogrammen nachkommen könnten.

Der Deutsche Landkreistag und auch andere kommunale Spitzenverbände haben in der jüngeren Vergangenheit verstärkt darauf hingewiesen, dass entsprechend Art. 28 Abs. 2 (GG) die Gemeinden finanziell in die Lage versetzt werden müssten, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft auch in finanzieller Eigenverantwortung zu regeln (Deutscher Landkreistag 2018, Städtetag NRW, Landkreistag NRW und Städte- und Gemeindebund NRW 2014). Förderprogramme und Mischfinanzierungen wären danach für eine Übergangszeit geeignete Instrumente, den Bestand an lokaler Infrastruktur zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Langfristig müssten aber die Gemeinden dies aus dem eigenen Haushalt leisten können. Hiermit stellt sich die Frage nach der Verteilung des Steueraufkommens zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Zur Untermauerung dieser Forderungen hat der Deutsche Landkreistag weiter darauf hingewiesen, dass sich die Netto(-anlage-)investitionen des Bundes und der Länder seit 2009 deutlich im positiven Bereich stabilisiert haben, diejenigen der Kommunen aber trotz des Wirtschaftsaufschwungs weiter negativ sind und damit die kommunale Infrastruktur schon seit 15 Jahren einem anhaltenden Substanzverlust unterliegt (Deutscher Landkreistag 2018).

Auch der Sachverständigenrat Ländliche Entwicklung (SRLE) beim Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft hat in seiner Stellungnahme vom 25.04.2019 zu den Erwartungen an die Kommission Gleichwertige Lebensverhältnisse auf das Erfordernis der Verbesserung der kommunalen Finanzausstattung hingewiesen (Sachverständigenrat Ländliche Entwicklung 2019).

*„Dem SRLE geht es darum, ... dass die Handlungsfähigkeit ländlicher Räume insgesamt gestärkt wird. Vor diesem Hintergrund ist eine **Verbesserung der kommunalen Steuerausstattung** einer immer nur punktuell erfolgenden Unterstützung über zeitlich begrenzte und sektoral bzw. projekthaft ausgerichtete Programme grundsätzlich vorzuziehen.“*

Der SRLE empfiehlt im Einzelnen

- eine Erhöhung des kommunalen Umsatzsteueranteils,
- die Einführung von Flächenfaktoren im kommunalen Finanzausgleich,
- eine Reform der Grundsteuer.

Das Thema der Neuordnung des Kommunalen Finanzausgleichs ist in Schleswig-Holstein in den vergangenen Jahren intensiv diskutiert worden. Neuen Auftrieb hat die Diskussion durch die Vorlage des im Auftrag des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration erstellten Gutachtens zur „Bedarfsgerechten Weiterentwicklung des kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein“ bekommen (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln 2018).

Das Gutachten empfiehlt u. a. die Umsetzung des Bedarfsansatzes auch für die Regelungen zum horizontalen Finanzausgleich. Dazu wird alternativ zur Ausgangsmesszahl, deren Berechnung sich allein auf die Einwohnerzahl stützt, eine Bedarfsmesszahl vorgeschlagen. Diese sollte neben der Einwohnerzahl auch Aspekte wie die Gemeindefläche, die Siedlungsdichte oder die Länge des

Straßennetzes in eigener Baulast berücksichtigen. Eine solche Vorgehensweise würde dann allerdings die Zweckzuweisungen für Gemeinde- und Kreisstraßen nach § 15 FAG erübrigen, da die Bedarfsansätze hierfür als Normansätze bei den allgemeinen Schlüsselzuweisungen bereits enthalten wären. Damit würde auch die Zweckbindung der Zuweisungen nach § 15 FAG für den Wegebau entfallen. Positiv wäre allerdings, dass die zuvor steuerkraftunabhängig verteilten FAG-Mittel dann steuerkraftabhängig über den Finanzausgleich verteilt werden würden. Dies würde die steuerschwächeren Gemeinden begünstigen (Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln 2018).

6 Abschließende Bewertung der Fördermaßnahme und Empfehlungen

Die ländlichen Wege haben eine hohe Bedeutung nicht nur für die Land- und Forstwirtschaft, sondern auch für Anwohner, Gewerbetreibende, die Nahversorgung sowie für die Naherholung und den Tourismus. Auf die Bedeutung der Wege für die ländlichen Räume wurde in den Gesprächen mit Gemeinde- und Amtsvertretern immer wieder hingewiesen.

Die zunehmende Mechanisierung in der Landwirtschaft mit überbreiten und immer schwereren Fahrzeugen, höhere Geschwindigkeiten und längere Transportwege führen dazu, dass die Ansprüche an das Wegenetz insgesamt steigen, gleichzeitig die Ansprüche der Landwirtschaft und die der sonstigen Nutzer an den Zustand des Wegenetzes sich zunehmend auseinanderentwickeln.

Die Einschätzungen der befragten Bürgermeister und VertreterInnen der Ämter und Kreise belegen den hohen Finanzbedarf in diesem Bereich. Dieser ergibt sich nicht aus dem Wunsch nach einem Neubau von Wegestrecken oder der Befestigung noch vorhandener Erdwege, sondern aus der Erfordernis der Instandsetzung und des Ausbaus von Wirtschaftswegen, die in den 1970er Jahren zumeist auf 3,0 m Breite ausgebaut wurden, den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen und oftmals stark geschädigt sind.

Mit der Teilmaßnahme 7.2 wird eine bewährte Fördermaßnahme der vergangenen Förderperiode fortgeführt, die bei den Kommunen auf großes Interesse stößt. Dies hat die hohe Beteiligung an den Informationsveranstaltungen zu Beginn der Förderperiode gezeigt. Ein Hemmnis war zu Beginn der Förderperiode die damals noch bestehende Verpflichtung der Kommunen zur finanziellen Beteiligung der Anlieger an den Wegekosten auch im Außenbereich. Nicht alle Gemeinden verfügten über entsprechende Satzungen und eine gerechte Anliegerbeteiligung ist bei von vielen Gruppen genutzten Verbindungswegen schwierig zu kalkulieren. Nach dem Wegfall dieser Verpflichtung können die Gemeinden flexibel auf die jeweils sehr unterschiedlichen Gegebenheiten reagieren.

Foto 5: Dieser ausgebaute Wegeabschnitt in der Gemeinde Neukirchen wird auch von Schulbussen befahren.



Quelle: Aufnahme März 2018, Thünen-Institut/Bathke.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass mit der Förderung des Wegebbaus ein wichtiger Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionen des ländlichen Raumes in den geförderten Gemeinden geleistet wird. Über die Auswahlkriterien ist sichergestellt, dass nur Wege gefördert werden, die als Verbindungswege eine hohe Bedeutung haben und die auch multifunktionell genutzt werden (Schulbusse, FahrradfahrerInnen). Die Auswahlkriterien sind insofern zielführend. In Anbetracht der zur Verfügung stehenden Finanzmittel erscheinen auch die inhaltliche Ausgestaltung der Förderrichtlinie und die hohe Bagatellgrenze angemessen, da beides die Fokussierung auf größere Vorhaben und auf Verbindungswege unterstützt.

Im Rahmen der Fallstudien wurde von den befragten Zuwendungsempfängern die gute Zusammenarbeit mit dem LLUR hervorgehoben. Besondere Hemmnisse sind derzeit nicht erkennbar. Auch der von einigen Zuwendungsempfängern geäußerte Wunsch nach längeren Bewilligungen über zwei Jahre ist bereits jetzt realisierbar, er muss lediglich von den Antragstellern entsprechend beantragt werden. Die Antragsteller speziell der Antragsrunden im April sollten ggf. diesbezüglich intensiver beraten werden.

In einem Exkurs werden die Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden (Anliegerbeteiligung, Wiederkehrende Ausbaubeiträge, kommunale Finanzen) und damit die Rahmenbedingungen der Förderung näher betrachtet. Aus unserer Sicht ermöglichen zumindest im Außenbereich die „Wiederkehrenden Ausbaubeiträge“ eine gerechtere Verteilung der Kosten als eine Anliegerbeteiligung. Sondernutzungsgebühren könnten unseres Erachtens insbesondere von Betreibern von

Biogasanlagen erhoben werden, die das vorhandene Wegenetz überproportional stark beanspruchen (Bathke 2016).

Insbesondere eine Neuordnung des kommunalen Finanzausgleichs unter Berücksichtigung eines Flächenfaktors würde die flächenstarken Gemeinden besser in die Lage versetzen, ihren Pflichtaufgaben, zu denen auch der ländliche Wegebau gehört, nachzukommen. Da davon auszugehen ist, dass mittelfristig die großen Unterschiede zwischen den Gemeinden hinsichtlich ihrer kommunalen Finanzausstattung bestehen bleiben werden, sollte geprüft werden, ob eine Staffelung der Fördersätze für den ländlichen Wegebau im Rahmen des ELER umgesetzt werden kann, um auch die weniger finanzkräftigen Gemeinden stärker in die Förderung einbeziehen zu können.

Aufgrund der hohen Bedeutung funktionsfähiger Wege für die Entwicklung der ländlichen Räume sowie der unzureichenden Finanzausstattung vieler Gemeinden, die den bedarfsgerechten Ausbau der Wegeinfrastruktur allein aus eigenen Haushaltsmitteln nicht ermöglicht, besteht auch in der kommenden ELER-Förderperiode hoher Bedarf an einer entsprechenden Förderung.

Sonstige Empfehlungen zur weiteren Umsetzung der eigentlichen Förderung bestehen nicht.

Literaturverzeichnis


- ARL SH (Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V.), Bauernverband Schleswig-Holstein e. V., Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag (2008) „Wege mit Aussichten“. Studie zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Wegenetzes in Schleswig-Holstein, Abschlussbericht, zu finden in <http://www.alr-sh.de/infothek/projekt-wege-mit-aussichten.html> [zitiert am 02.09.2019]
- Bathke M (2016) Ex-post-Bewertung Entwicklungsprogramm für den ländlichen Raum des Landes Schleswig-Holstein 2007 bis 2013: Modulbericht 5.6_MB Ländlicher Wegebau (ELER-Code 125/2). Braunschweig, zu finden in https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/SH/5-6_MB_SH-Wegebau.pdf [zitiert am 02.09.2019]
- Bertling H (2013) Rechtliche Situation des ländlichen Wegebaus in den Bundesländern – ein erster Überblick. Vortrag auf der Wegebautagung am 18. April 2013 in Berlin, Schirmherrschaft: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2013
- Betz A, Philipp M (2016) Wiederkehrende Ausbaubeiträge, Fluch oder Segen? Projekt „Wege mit Aussichten“, Ausbaubeiträge für Straßen und Wege – Leitfaden für Kommunen, Erfahrungsbericht Amt Hüttener Berge, zu finden in http://www.alr-sh.de/fileadmin/download/2016-11-16_22/Vortrag_3_WMA_Erfahrungsbericht_Amt_HB_Betz_Philipp.pdf [zitiert am 02.09.2019]
- CMS Hasche Sigle (2015) Rechtsgutachterliche Stellungnahme für das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Zulässigkeit der Gründung eines Wegeverbandes nach dem Wasserverbandsgesetz des Bundes
- Deutscher Landkreistag (ed) (2018) Kommunal-Finanzbericht 2017/2018. 22. Ausgabe. Berlin (Der Landkreis – Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung, 88. Jahrgang)
- DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik) (2018) KfW-Kommunalpanel 2018 (ed) KfW Bankengruppe, 39 Seiten, zu finden in <https://difu.de/publikationen/2018/kfw-kommunalpanel-2018.html> [zitiert am 02.09.2019]
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2004) Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden. FGSV-Verlag Band 986, Köln
- Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität Köln (2018) Bedarfsgerechte Weiterentwicklung des kommunalen Finanzausgleichs in Schleswig-Holstein. Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein, Entwurf, zu finden in https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/K/kommunales/Finanzen/Downloads/FAG/190514_FAG_Gutachten_Entwurfsversion.pdf [zitiert am 02.09.2019]
- Fischl I, Kaufmann P (2014) Was können Fallstudien im Rahmen von Evaluationen leisten? Anspruch und Realität der Anwendung. In: fteval Journal for Research and Technology Policy Evaluation (40): pp 35-42
- Ge-Komm (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur) (2016) Hansestadt Medebach, Ländliches Wegenetzkonzept, Gutachten im Auftrag der Stadt Medebach, 62 p
- GG (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland) In: Bundesgesetzblatt
- GVOBl (Gesetz zur Aufhebung der Erhebungspflicht für Straßenausbaubeiträge). In: Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein (Nr. 2, 2018), zuletzt geprüft am 08.03.2018

- Kerkhoff T (ed) (2017) Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes. Präsentation der Stadt Gescher auf der Tagung des Zentrums für Ländliche Entwicklung (ZeLE) vom 26.06.2017
- Lohmann HH, Gries S (2013) Wiederkehrender Straßenbeitrag jetzt auch in Hessen – Gründe der Einführung und rechtliche Zulässigkeit. In: LKRZ Zeitschrift für Landes- und Kommunalrecht Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland 7 (2): pp 45-50
- Sachverständigenrat Ländliche Entwicklung (2019) Erwartungen an die Kommission Gleichwertige Lebensverhältnisse. Stellungnahme des Sachverständigenrats Ländliche Entwicklung (SRLE) beim Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL), zu finden in <https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Landwirtschaft/LaendlicheRaeume/Stellungnahme-SRLE-2019-04_KomGL.pdf> [zitiert am 02.09.2019]
- Städtetag NRW, Landkreistag NRW, Städte- und Gemeindebund NRW (2014) Perspektiven für den kommunalen Wirtschaftswegebau schaffen, Gemeinsame Stellungnahme 16/2052 von Städtetag NRW, Landkreistag NRW und Städte- und Gemeindebund NRW vom 03.09.2014 im Rahmen einer Landtagsanhörung, zuletzt geprüft am 07.08.2018
- Thomas R (2013) Sanierung/Unterhaltung/Finanzierung der Wirtschaftswege. Vortrag auf der Wegebautagung am 18.04.2013 in Berlin unter Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Wegebau-RL (Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016). In: Amtsblatt des Landes Schleswig-Holstein (8: p 165), zu finden in <https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MELUR/LPLR/Foerderwegweiser/7_2_ModernisierungLaendlicherWege.html> [zitiert am 02.09.2019]

Anhang

Fallstudie 1: Gemeinde Süsel

Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Ausbau des Weges von Gömnitz nach Vinzier
Zuwendungsempfänger:	Gemeinde Süsel (Stadt Eutin, Kreis Ostholstein)
Ausbauart/Länge	Schwarzdecke, ca. 1,4 km Länge, Fahrbahnbreite 4,6 m
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Schwarzdecke, Fahrbahnbreite: 4,55 m
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Jahr der Bauausführung: 2016 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 197.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen und Förderdaten • Gespräch mit der Bauamtsleiterin der Stadt Eutin am 07.03.2017 • Telefonisches Gespräch mit dem Bürgermeister der Gemeinde Süsel • Diverse Artikel des Ostholsteiner Anzeigers • Auswertung von Kartenunterlagen • Befahrung des Weges am 07.03.2017
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>Antragsteller ist die Gemeinde Süsel. Es besteht eine Verwaltungsgemeinschaft mit der Stadt Eutin. Das dortige Bauamt betreut die Maßnahme. Der Antrag erreichte 22 Punkte nach PAK. Die gewünschte Wegebreite lag bei 4,75 m, bewilligt wurde eine Wegebreite von 4,50 m. Es wurde nur der zweite Teil des Weges zwischen Vinzier und Gömnitz ausgebaut. Der erste Bauabschnitt bei Vinzier im Amt Ostholstein-Mitte wurde früher bereits ausgebaut (2011).</p> <p>Der Ausbau erfolgt durch eine 10 cm starke Asphalttragschicht und eine vier cm dicke Asphaltdecke. In den Banketten der Kurvenbereiche wurden über eine Länge von 260 m Rasengittersteine verarbeitet.</p>

<p>Wegefunktionen</p>	<p>Der Weg wird als Ortsteilverbindungsweg zwischen den Ortschaften Vinzier und Gömnitz von den Einwohnern intensiv genutzt. Daneben dient er auch der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen. Als Verbindungsweg hat er eine besondere Bedeutung, da unter anderem der Schulbus nach Süsel hier verkehrt. Süsel ist Sitz der örtlichen Grundschule.</p> <p>Die Gemeinde Süsel liegt südlich der Kreisstadt Eutin in einem sehr tourismusintensiven Bereich, dem Kreis Ostholstein. Süsel selber ist staatlich anerkannter Erholungsort. Die Verbindungswege zwischen den Ortsteilen werden dementsprechend auch von Touristen intensiv genutzt.</p> <p>Auf der Ausbaustrecke verläuft der Fernradweg Hannover-Flensburg (470 km), der Teil 3 der sogenannten Tour d'Allemagne ist.</p>
<p>Finanzierung des Eigenanteils:</p>	<p>Nach Hinweisen der Bauamtsleiterin der Stadt Eutin ist der Bedarf an Wegebaumaßnahmen im Gebiet der Verwaltungsgemeinschaft Stadt Eutin sehr hoch (viele verschiedene Ortsteile, starkes Relief). Es könnten aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel nur die wichtigsten Ortsteilverbindungswege erneuert werden, ansonsten bestehe ein Investitionsstau. Ein Problem für den ländlichen Wegebau in Schleswig-Holstein generell sei unter anderem die Verpflichtung zur Anliegerbeteiligung. Viele Gemeinden seien aufgrund dieser Verpflichtung zurückhaltend bei der Umsetzung von Wegebaumaßnahmen und würden noch abwarten, ob sich die Rechtslage ändere (Stand: März 2017, die Verpflichtung wurde zwischenzeitlich aufgehoben). Die Stadt Eutin habe eine Satzung für die Anliegerbeteiligung im Außenbereich. Die Beteiligung der Anlieger erfolge aber nach vorherigem Abzug der ELER-Fördermittel. 35 % der Eigenmittel der wurden auf die Anlieger umgelegt. In dem vorliegenden Fall waren 10 Anlieger beteiligt. Der Anliegeranteil belief sich auf insgesamt ca. 47.000 Euro.</p> <p>Im Rahmen der Wegebau-Förderfälle der letzten Förderperiode wurden keine Klagen der Anlieger gegen die Beteiligung vorgebracht. Die Anliegerbeteiligung erfordere Überzeugungskraft und besondere Belastungen Einzelner könnten nicht immer ausgeschlossen werden. Es bestehe aber keine Alternative hierzu. Die Hürden für die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge seien relativ hoch gelegt worden. Diese seien daher verwaltungstechnisch nur schwer umzusetzen, da die Auflegung eines Wegebauprogramms gefordert sei. Wiederkehrende Ausbaubeiträge seien vielleicht gerechter, aber extrem aufwendig. Daher würden auch kaum Gemeinden von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.</p>
<p>Foto 1/1:</p> <p>Befestigung der Kurvenbereiche mit Rasengittersteinen (Aufnahme März 2017, Thünen-Institut/Bathke).</p>	

<p>Foto 1/2: Kurvenbereich am Ortsausgang von Gömnitz (Aufnahme März 2017, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
--	--

Sonstige Anmerkungen:

<p>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</p>	<p>Nach Aussage der Bauamtsleiterin bei der Stadt Eutin erfolgte die verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung schlank, pragmatisch und unbürokratisch. Die Fördermaßnahme wurde seitens des Ministeriums gut kommuniziert. Die Bewilligung erfolgte relativ rasch bereits vier Wochen nach Antragsabgabe. Eingang des Zuwendungsbescheids war der 13.05., der Bewilligungszeitraum war bis zum 31.10. befristet. Da die Baumaßnahme seitens des Bauamtes bereits gut vorbereitet war, erfolgte die Umsetzung fristgemäß. Die Auszahlung der Fördermittel erfolgte sehr schnell. Die Zusammenarbeit mit dem LLUR wird insgesamt als sehr gut und konstruktiv bezeichnet.</p>
--	--



<p>Foto 1/3: Bushaltestelle Gömnitz „Zum Hohen Kühn“ (Aufnahme März 2017, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
---	--

Bewertung:

<p>Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
	+	++	+	+

Fallstudie 2: Gemeinde Neukirchen



Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Modernisierung des Wirtschaftsweges 29: Bevertoft
Zuwendungsempfänger:	Gemeinde Neukirchen (Kreis Nordfriesland)
Ausbauart/Länge	Schwarzdecke, ca. 1,7 km Länge, Fahrbahnbreite: 4,2 m, + 2x0,5 m Bankett, 150 kg Asphaltarmierung
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Schwarzdecke, Fahrbahnbreite: 3,2 m
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Jahr der Bauausführung: 2017 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 174.000 Euro • Investitionsvolumen: ca. 434.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen und Förderdaten, inkl. Stellungnahme der Unteren Natur-schutzbehörde • Gespräch mit einem Vertreter des Kreises Nordfriesland am 17.09.2018 • Zeitungsartikel des „Nordfriesland Tageblatt“ • Auswertung von Kartenunterlagen • Befahrung des Weges am 17.09.2018
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>Antragsteller ist die Gemeinde Neukirchen. Diese wird bezüglich des ländlichen Wegebau intensiv vom Kreis Nordfriesland beraten und betreut.</p> <p>Der Weg genügte mit einer Breite von 3,2 m nicht mehr den Anforderungen an den landwirtschaftlichen Verkehr, zumal aufgrund der anliegenden Siedlungs- und Gewerbe-reiche der Weg auch stark von PKW und LWK frequentiert wird. Durchgeführt wurden: Verbreiterung auf 4,20 m, Verstärkung mit 150 kg Asphaltarmierung, Verstärkung der Bankette (2 x 0,5 m), Splitt als Verschleißschicht.</p>
Wegefunktionen	<p>Der Weg erschließt die anliegenden landwirtschaftlichen Flächen (ca. 100 ha) und Betriebsstätten sowie auch die vorhandenen gewerblichen Anlagen und Wohnhäuser. Er verbindet aber auch den Ortsteil Südbevertoft mit der Straße zwischen Neukirchen und Rodenäs und kann als Ortsumgehung für den Hauptort Neukirchen genutzt werden. Über den Weg verläuft auch eine ausgewiesene Schulbusroute. Insgesamt dominiert damit sehr stark die Ortsverbindungsfunktion gegenüber der reinen Erschließungsfunktion.</p> <p>Seitens der Gemeinde ist geplant, ein weiteres Gewerbegebiet an diesem Weg zu erschließen.</p> <p>Die Gemeinde Neukirchen liegt zwar in einem relativ tourismusintensiven Bereich, ausgeschilderte Fahrradwege verlaufen aber nicht über diesen Weg. Gleichwohl wird der Weg auch von Fahrradfahrern als Verbindungsweg oder für die Naherholung genutzt.</p>

Finanzierung des Eigenanteils:	<p>Ursprünglich war eine Anliegerbeteiligung gemäß Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde vorgesehen. Es wären knapp 50.000 Euro von den Anliegern aufzubringen gewesen. Dies führte jedoch zu erheblichen Konflikten mit den Anliegern, da nach deren Auffassung die Ortsverbindungsfunktion dominiert und der Ausbauzustand für die reine Erschließung der anliegenden Flächen ausreichend gewesen wäre.</p>
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:	<p>Aufgrund der Verbreiterung der Straße waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen. Nach Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde waren Maßnahmen in einem Umfang von 1.700 m² erforderlich. Diese konnten über das Ökokonto des Deich- und Hauptsiedlerverbandes Südwesthörn-Bongsiel zur Verfügung gestellt werden. Es wurden Flächen in dem genannten Umfang aus der Nutzung genommen.</p>
Foto 2/1: Der Weg erschließt auch gewerbliche Anlagen (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).	
Foto 2/2: Der Weg wird auch von Linienbussen genutzt (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).	
Sonstige Anmerkungen:	
Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:	<p>Nach Aussage des Gesprächspartners beim Landkreis Nordfriesland, der die Umsetzung der Maßnahme betreute, erfolgte die verwaltungstechnische Umsetzung relativ schlank und unbürokratisch. Die Zusammenarbeit mit dem LLUR wurde insgesamt als sehr gut und konstruktiv bezeichnet.</p> <p>Allerdings erfolgte die Bewilligung relativ spät (vorzeitiger Maßnahmenbeginn Mitte April, endgültige Bewilligung 14.06.2017). Aufgrund der dann einsetzenden Regenperiode konnte die Maßnahme in 2017 nicht mehr abgeschlossen werden. Eine Verlängerung war dann aber unproblematisch möglich. Der abschließende Verwendungsnachweis wurde im Juni 2018 eingereicht. Zum Zeitpunkt der Befragung (17.09.2018) war noch keine Auszahlung erfolgt. Generell sollte geprüft werden, ob eine Bewilligung auch über</p>

<p>einen Zeitraum von zwei Jahren erteilt werden kann, da ansonsten bei Bewilligung im Frühjahr nur ein kurzes Zeitfenster für die Bauarbeiten genutzt werden kann und die Baufirmen in den Herbstmonaten oft auch ausgelastet sind.</p> <p>Generell sollte nach Einschätzung des zuständigen Bearbeiters beim Landkreis geprüft werden, ob im Rahmen der Förderung nicht auch eine reine Deckenerneuerung gefördert werden könnte. Diese wäre für viele Wegeabschnitte ausreichend und es könnten aufgrund der niedrigeren Kosten sehr viel mehr Wege in Stand gesetzt werden, als über den aufwendigeren Wegeausbau.</p>				
Bewertung:				
Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
	+	++	+	+

Fallstudie 3: Gemeinde Bohmstedt

Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Ausbau und Verbreiterung des Wirtschaftsweges „Sandbarg“
Zuwendungsempfänger:	Gemeinde Bohmstedt (Kreis Nordfriesland)
Ausbauart/Länge	Schwarzdecke, ca. 0,6 km Länge, Fahrbahnbreite: 4,5 m
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Schwarzdecke, Fahrbahnbreite: 3,0 m
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Jahr der Bauausführung: 2017 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 98.000 Euro • Investitionsvolumen (brutto): ca. 219.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen und Förderdaten, inkl. Stellungnahme der Unteren Natur-schutzbehörde • Gespräch mit einem Vertreter des Kreises Nordfriesland am 17.09.2018 • Auswertung von Kartenunterlagen • Befahrung des Weges am 17.09.2018
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>Antragsteller ist die Gemeinde Bohmstedt. Diese wird bezüglich des ländlichen Wegebbaus intensiv vom Kreis Nordfriesland beraten und betreut.</p> <p>Der Weg genügte mit einer Breite von 3,0 m nicht mehr den Anforderungen an den landwirtschaftlichen Verkehr, zumal der Weg auch stark von PKW und LWK frequentiert wird und häufig Begegnungsverkehr auftritt. Aufgrund einiger kritischer Verkehrssituationen und auch aufgrund vermehrter Schwerlasttransporte wollte die Gemeinde den Weg verbreitern.</p>
Wegefunktionen	Der Weg erschließt die anliegenden landwirtschaftlichen Flächen (ca. 30 ha) und Betriebsstätten, die außerhalb der Ortslage liegen. Er verbindet aber auch den südwestlichen Teil der Ortslage mit der Landesstraße 273 nach Husum und wird daher intensiv von Anwohnern und Gewerbetreibenden genutzt. Er erfüllt damit eine wichtige Ortsverbindungsfunktion. Darüber hinaus ist er Teil einer regionalen Fahrradrouten: Erlebnisroute 15 – „Söbenbargen-Route“.
Finanzierung des Eigenanteils:	Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Gemeinde.
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:	Aufgrund der Verbreiterung der Straße waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen (990 m ² zusätzlich versiegelte Fläche). Die Gemeinde konnte hierfür regionale Ökokonten nutzen (Ökokonto Haaskammer Moor).

<p>Foto 3/1:</p> <p>Der Weg wurde von 3,0 auf 4,5 m verbreitert (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p>Foto 3/2:</p> <p>Der Einmündungsbereich in die Dorfstraße (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p>Sonstige Anmerkungen:</p>	
<p>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</p>	<p>Nach Aussage des Gesprächspartners beim Landkreis Nordfriesland, der die Umsetzung der Maßnahme betreute, erfolgte die verwaltungstechnische Umsetzung relativ schlank und unbürokratisch. Die Zusammenarbeit mit dem LLUR wurde insgesamt als sehr gut und konstruktiv bezeichnet.</p> <p>Allerdings erfolgte die Bewilligung relativ spät (06.07.2017, Bewilligungszeitraum bis zum 31.10.2017). Der Baubeginn war am 31.07.2017. Aufgrund günstiger Witterungs- und Standortbedingungen konnte die Baumaßnahme fristgerecht abgeschlossen werden. Die Schlussrechnung wurden Ende November beim LLUR eingereicht, die Auszahlung erfolgte noch im Dezember.</p> <p>Der Bewilligungszeitraum sei aber bei der ELER-Förderung oftmals extrem kurz. Eine höhere Flexibilität durch einen längeren Bewilligungszeitraum (2 Jahre) sei auch aus technischer Sicht wünschenswert, da insbesondere auf den Marschböden eine längere Zeit für die Setzung der Bodenschichten einzuplanen sei. Auch seien die Baufirmen in dem kurzen Zeitraum Juli-Oktober oftmals ausgebucht.</p> <p>Generell sei ein Problem der Finanzierung über den ELER, dass man auf extreme Mehrkosten (z. B. aufgrund eines schwierigen Untergrunds) nur schlecht reagieren könne. So konnte auch in diesem Förderfall unvorhergesehene Mehrkosten nicht abgerechnet werden.</p> <p>Generell sollte aus Sicht des Landkreises auch die Deckenerneuerung förderfähig sein (etwas durch Aufbringen einer 5 cm starken Tragdeckschicht). Gleichwohl müssten die Prinzipien der Nachhaltigkeit berücksichtigt werden. Hierzu gehöre auch eine ausreichende Wegebreite. Dort wo mit häufigem Begegnungsverkehr zu rechnen sei, sollten</p>

	<p>auch Wegebreiten von 4,5 oder 5,0 m eingeplant werden.</p> <p>Die Projektauswahlkriterien seien im Prinzip sinnvoll. Sie sollten aber flexibel gehandhabt werden können und dürften nicht zu starr angewendet werden. So würde die Erschließung bestimmter Infrastruktureinrichtungen nicht berücksichtigt werden können, wenn diese nicht direkt an der Ausbaustrecke liegen würden, auch wenn eine Zufahrt nur über diese Ausbaustrecke möglich sei. Hier sollte insgesamt der Verbindungscharakter der Ausbaustrecken stärker betont werden.</p> <p>Für Gemeindeverbindungswege gibt es in Schleswig-Holstein die Fördermöglichkeit aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG), die mit reinen Landesmitteln erfolgt. Diese Fördermöglichkeit sei deutlich flexibler und einfacher umzusetzen. Auch bestehe hier die Möglichkeit der Deckenerneuerung.</p>
--	--



<p>Sonstige Hinweise:</p>	<p>Die Gemeinden im Kreis Nordfriesland sind hinsichtlich der Finanzierung des erforderlichen Eigenanteils sehr unterschiedlich ausgestellt. Viele Gemeinden würden sich in der Haushaltsicherung befinden. Die meisten Förderanträge würden von den Gemeinden eingereicht, die über ausreichende Haushaltsmittel verfügen (z. B. Gemeinden mit Windparks). Um die regionalen Disparitäten nicht zu verstärken, sollten daher die Fördersätze angehoben werden.</p> <p>Eine Anliegerbeteiligung im Außenbereich wird im Landkreis zumeist nicht erhoben. Die meisten Gemeinden verfügen nicht über eine entsprechende Satzung. Da in erster Linie überregional bedeutsame Verbindungswege gefördert würden, sei eine Anliegerbeteiligung auch schwierig zu kalkulieren und politisch kaum durchzusetzen. Wiederkehrende Ausbaubeiträge werden derzeit im Kreis nicht erhoben.</p> <p>Die ländlichen Wege unterliegen insbesondere im Umkreis von Biogasanlagen besonderen Belastungen. Insbesondere in einem nassen Herbst seien die Belastungen durch die hohen Gesamtgewichte und Achslasten beträchtlich. Ein besonderes Problem sei dann der Begegnungsverkehr, da dieser oftmals zu Kantenabbrüchen und Verdrückungen führen würde. Die Gemeinden würden häufig versuchen, einen Ringverkehr einzurichten. Einige würden auch mit Geschwindigkeitsbeschränkungen reagieren. Die Betreiber von Biogasanlagen würden aber in keinem bekannten Fall zur Finanzierung des Wegebbaus mit herangezogen werden. Die örtlichen Landwirte und insbesondere die Lohnunternehmer sollten stärker für die Problematik sensibilisiert werden.</p> <p>Nach Einschätzung des zuständigen Bearbeiters beim Landkreis hat sich die besondere Form der Zusammenarbeit der Gemeinden und Ämter mit dem Kreis Nordfriesland sehr bewährt. Der Kreis berät die Ämter und Gemeinden in bautechnischer Sicht und unterstützt diese auch bei Ausschreibungen und ähnlichem. Der Kreis koordiniert aber auch die laufenden Unterhaltungsmaßnahmen und übernimmt damit Aufgaben der in anderen Regionen vorhandenen Schwarzdecken-Unterhaltungsverbände. Das Wegenetz der Gemeinden wird hierzu gemeinsam mit einem Mitarbeiter des Kreises jährlich abgefahren und begutachtet. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des Kreises. Allerdings ist der Personalbestand beim Kreis in den vergangenen Jahren stark reduziert worden (von früher 8-9 Mitarbeitern auf derzeit noch 3 Mitarbeiter).</p>
----------------------------------	--

Bewertung:

<p>Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
	+	++	+	+

Fallstudie 4: Gemeinde Osterby

Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Ausbau der Wirtschaftswege „Kätnerweg“ und Schletengweg mit Gammelengenweg“
Zuwendungsempfänger:	Gemeinde Osterby (Amt Schafflund, Kreis Schleswig-Flensburg)
Ausbauart/Länge	Kätnerweg inkl. Verlängerung Tannenweg: Verbreiterung und Verstärkung, 1. Abschnitt: 1.348 m, 2. Abschnitt: 1.332 m, davon 395 m mit Fahrbahnverbreiterung auf 4,5 m Schletengweg inkl. Verlängerung Gammelengenweg: Baulänge: 2.593 m, Fahrbahnverbreiterung von 2,7 bis 3,0 m auf 4,0 m
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Schwarzdecke, wechselnde Wegebreiten (im Mittel 3,0 m)
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Jahr der Bauausführung: 2016 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 579.000 Euro • Investitionsvolumen (brutto): • Kätnerweg: 524.000 Euro • Schleteng- und Gammelengenweg: 726.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen und Förderdaten, inkl. Erklärung der LAG AktivRegion • Gespräch mit dem Bürgermeister Gemeinde Osterby, am 18.09.2018 • Gespräch mit einem Vertreter der Bauabteilung des Amtes Schafflund am 18.09.2018 • Auswertung von Kartenunterlagen • Befahrung der Wege am 18.09.2018
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>Antragsteller ist die Gemeinde Osterby. Diese wird bezüglich des ländlichen Wegebbaus vom Amt Schafflund beraten und betreut.</p> <p>Der Kätnerweg ist ein Hauptwirtschaftsweg und dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen sowie auch sonstigen Gewerbebetrieben (Reitanlage). Der Schletengweg liegt teilweise mit im Gemeindegebiet von Medelby und dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. Beide Wege wurden ausgebaut und abschnittsweise auch verbreitert. Es handelt sich um die beiden zentralen Erschließungswege der Gemeinde abseits der Kreisstraßen. Die Gemeinde vertrat hier die Auffassung, dass die vom örtlichen Schwarzdecken-Unterhaltungsverband favorisierte Deckenerneuerung dem stark gestiegenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werden würde und beantragte die Fördermittel für einen Ausbau.</p>
Wegefunktionen	<p>Der Schletengweg verbindet in Ost-West-Richtung die beiden Kreisstraßen von Schafflund bzw. von Wallsbüll nach Medelby. Der Weg erschließt damit die Feldmark südwestlich von Osterby sowie einzelne Betriebsstätten und dient auch als Zufahrt zu einer Biogasanlage am westlichen Ortsrand von Osterby. Er ist gleichzeitig aber auch der Verbindungsweg der Gemeinde Osterby zum zentralen Ort Schafflund und führt über die Kreisstraße K76 zur Bundesstraße B199.</p> <p>Der Kätnerweg verbindet die Ortslage von Osterby mit der sogenannten Grenzstraße (L192), die zum Grenzübergang nach Dänemark führt. Die landwirtschaftliche Nutzung in Verbindung mit dem privaten Autoverkehr war hier maßgebend für eine hohe Belastung der Straße.</p>

	Der überregionale Fahrradtourismus spielt in der Region eine eher geringe Rolle, die Wege werden aber von den Ortsansässigen für die Naherholung häufig genutzt.
Finanzierung des Eigenanteils:	Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Gemeinde sowie eine Anliegerbeteiligung. Hierbei werden 30 % des Eigenanteils der Gemeinde auf die Anlieger umgelegt. Die Gemeinde verfügt seit 2013 über eine entsprechende Beitragsatzung. Die Beitragsveranlagung erfolgt über das Amt.
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:	Aufgrund der Verbreiterung einzelner Abschnitte waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.
Foto 4/1: Der Schletengweg wurde auf 4,0 m verbreitert. Er dient u. a. auch als Zufahrt zu einer Biogasanlage (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).	
Foto 4/2: Der Kätnerweg mit Ausweichbucht (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).	
Sonstige Anmerkungen:	
Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:	<p>Nach Aussage des Bürgermeisters sowie des Gesprächspartners beim Amt Schafflund war die verwaltungstechnische Umsetzung zwar unproblematisch aber doch sehr verwaltungsintensiv. Die gute Zusammenarbeit mit dem LLUR wurde positiv hervorgehoben.</p> <p>Der kurze Bewilligungszeitraum sei allerdings schwierig einzuhalten gewesen. Ein längerer Bewilligungszeitraum, etwa über zwei Jahre, würde sich auch in niedrigeren Baupreisen niederschlagen, da die Baufirmen aufgrund des engen Umsetzungszeitraumes Risikoaufschläge einkalkulieren. Der Vertreter des Bauamtes schätzte, dass bei längerem Bewilligungszeitraum 10-20 % der Baukosten eingespart werden könnten.</p> <p>Das Bauvorhaben sei seitens des LLUR mehrfach kontrolliert worden, bevor eine Auszahlung der Fördermittel erfolgen konnte.</p> <p>Generell sei ein Problem der Finanzierung über den ELER, dass unvorhergesehene</p>

Mehrkosten (z. B. aufgrund eines schwierigen Untergrunds) von der Gemeinde mitunter selbst getragen werden müssten. So konnten in diesem Förderfall Mehrkosten aufgrund im Vorfeld nicht erkannter Torfablagerungen im Untergrund nicht abgerechnet werden.

Für Gemeindeverbindungswege gibt es in Schleswig-Holstein die Fördermöglichkeit aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG), die mit reinen Landesmitteln erfolgt. Diese wird über den Schwarzdecken-Unterhaltungsverband umgesetzt. Der Verband bevorzugt hier in erster Linie eine reine Deckenerneuerung. Diese werden aber dem stark gestiegenen Verkehrsaufkommen, der höheren Fahrzeugbreite und den gestiegenen Achslasten oftmals nicht gerecht.

Foto 4/3:
Über den Kätnerweg verläuft auch eine Busroute (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).



Sonstige Hinweise:

Die Gemeinde Osterby hat in den vergangenen Jahren in stärkerem Umfang ehemalige Asphaltstrecken, die sich in einem schlechten Zustand befanden, zurückgebaut (ca. 10 km). Hierbei wurde die Asphaltdecke ca. 40 cm tief gefräst. Die Unterhaltung dieser Wege wird nun in Eigenregie der Gemeinde durchgeführt.

Nach Hinweisen aus dem Bauamt des Amtes Schafflund ist die finanzielle Situation der Gemeinden im Kreis sehr unterschiedlich. Dies ergebe sich in erster Linie aus der regionalen Verteilung von Windparks. Die finanzstarken Gemeinden, zu denen auch Osterby gehöre, würden ihr Wegenetz gut in Stand halten. Den weniger finanzkräftigen Gemeinden sei dies nicht möglich. Es bestehe daher die Gefahr, dass sich die Gemeinden sehr unterschiedlich entwickeln würden.



Um regionale Disparitäten in der Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden, sollte daher nach Auffassung des Evaluators verstärkt über eine Staffelung der Fördersätze, etwa in Abhängigkeit von der Steuereinnahmekraft der Gemeinden, nachgedacht werden.



Bewertung:

Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
Schletengweg	++	+	O	O
Kätnerweg	++	++	O	O

Fallstudie 5: Gemeinde Waabs

Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Ausbau der Gemeindestraße Karlsminde in der Gemeinde Waabs
Zuwendungsempfänger:	Gemeinde Waabs (Amt Schlei-Ostsee, Kreis Rendsburg-Eckernförde)
Ausbauart/Länge	Schwarzdecke, ca. 1,75 km Länge, Fahrbahnbreite: im Mittel 4,2 m Einbau einer verstärkenden und profilierenden Tragschicht mit 150 kg/m ² im Hocheinbau auf den Bestand, darauf eine Asphaltdecke mit 100 kg/m ²
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Schwarzdecke, stark geschädigt, Fahrbahnbreite: 4,0 bis 4,8 m
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Jahr der Bauausführung: 2017 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 151.000 Euro • Investitionsvolumen (brutto): ca. 429.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen mit Kostenplan • Niederschrift der Sitzung des Bau-, Planungs-, Wege- und Umweltausschusses der Gemeinde Waabs vom 10.03.2016 • Gespräch mit Vertreter/Innen des Amtes Schlei-Ostsee am 05.06.2019 • Auswertung von Kartenunterlagen • Befahrung des Weges am 04.06.2019 • Telefoninterview mit dem Bürgermeister Gemeinde Waabs am 10.07.2019
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>Zuwendungsempfänger ist die Gemeinde Waabs. Diese wird bezüglich des ländlichen Wegebbaus vom Amt Schlei-Ostsee beraten und betreut.</p> <p>Die bisherigen Reparaturen an der Gemeindestraße Karlsminde durch Auffüllung von Schlaglöchern mit Mikroasphalt waren in den vergangenen Jahren zunehmend kostenaufwendiger geworden, so dass sich die Gemeinde zu einem Ausbau entschloss.</p> <p>Der Weg wies eine bedarfsgerechte Breite von mindestens 4 Metern auf, eine Verbreiterung war daher nicht erforderlich. Die Asphaltoberfläche war aber durch viele Schlaglöcher, Quer- und Netzrisse sowie Kantenabbrüche stark geschädigt. Der Unterbau war ausreichend solide, so dass im Hocheinbau auf den vorhandenen Bestand eine verstärkende und profilierende Tragschicht sowie eine neue Deckschicht aufgebracht werden konnte. Die Bankette wurden in wassergebundener Bauweise mit einer Breite von 50 cm höhenmäßig angeglichen. Etwa in der Mitte der Trasse wurden zwei Ausweichbuchten angeordnet.</p>
Wegefunktionen	<p>Nach Angaben des Förderantrages:</p> <p>„Die Straße Karlsminde verbindet über die Landesstraße L 26 den Hof Karlsminde sowie die Ortsteile Hyeholz und Karlsminde genauso mit den übrigen Ortsteilen der Gemeinde Waabs wie auch mit den Gemeinden Loose und Barkelsby.</p> <p>Der Hof Karlsminde wird als land- und forstwirtschaftlicher Betrieb mit rund 180 ha Acker- und Weideland sowie 60 ha Wald erschlossen. ... Das Erntegut wird in Form von ca. 1.200 to Getreide und Raps und ca. 1.500 to Rüben über die Straße abgefahren. Ferner wird zyklisch der Holzeinschlag aus den Wäldern über die Straße abtransportiert.</p> <p>Der Ortsteil Hyeholz ist geprägt durch 40 Wohn- und Ferienhausgrundstücke. Weiter östlich schließt sich der Campingplatz Karlsminde mit rund 550 Stellplätzen und einem öffentlich zugänglichen Badestrand an ... Südlich des Campingplatzes erstreckt sich über</p>


	<p>mehr als 1 km Länge entlang der Küste die sogenannte Waldsiedlung mit rund 55 Ferienhausgrundstücken. Im westlichen Abschnitt der Straße erschließt die Straße das steinzeitliche Megalithgrab „Langbett“ als kulturelle Sehenswürdigkeit. Wegen der beschriebenen Erschließungsfunktionen wird die Straße sowohl von LKWs als auch von schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Wohnmobilen, Wohnwagengespannen und PKWs befahren. Ferner wird die Straße durch die touristische Prägung der Gemeinde zwischen Schlei und Ostsee auch sehr durch Radfahrer und Wanderer frequentiert.“</p> <p>Nach Aussagen des Bürgermeisters der Gemeinde Waabs haben die Verbindungswege zwischen der L26 und der Küste eine große Bedeutung für den Tourismus in der Gemeinde. Von daher wurde dem Ausbau des Wegs Karlsminde auch höchste Priorität eingeräumt.</p>
<p>Finanzierung des Eigenanteils:</p>	<p>Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Gemeinde (mit Anliegerbeteiligung gemäß Satzung). Die Satzung über die Anliegerbeteiligung im Außenbereich ist mittlerweile ausgesetzt.</p>
<p>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</p>	<p>Aufgrund der im Mittel unveränderten Wegebreite waren keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.</p>
<p>Foto 5/1:</p> <p>Der ausgebauter Weg, Blickrichtung Süden, im Hintergrund rechts der Hof Karlsminde (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p>Foto 5/2:</p> <p>Die Bankette wurden auf einer Breite von 50 cm neu geschottert und höhenmäßig angeglichen (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	



Sonstige Anmerkungen:	
Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:	Nach Aussage des Gesprächspartners beim Amt Schlei-Ostsee, der die Umsetzung der Maßnahme betreute, erfolgte die verwaltungstechnische Umsetzung relativ schlank und unbürokratisch. Die Zusammenarbeit mit dem LLUR wurde insgesamt als sehr gut und konstruktiv bezeichnet.
Foto 5/3: Der ausgebaute Weg wird auch von Radfahrern häufig genutzt. Blickrichtung Norden zur Landstraße L26. (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).	
Foto 5/4: Das direkt an der Straße liegenden Megalithgrab „Langbett“ (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).	
Sonstige Hinweise:	<p>Seitens der Amtsverwaltung wird auch für weitere Wege im Amtsgebiet ein Ausbaubedarf gesehen. Hier sei die Fördermaßnahme des ELER gut geeignet, um den bedarfsgerechten Ausbau ländlicher Wege voranzubringen. Allerdings seien im Amt nicht die erforderlichen Personalressourcen vorhanden, um laufend weitere Fördermittel beantragen zu können und die Umsetzung auch zu begleiten. Der Fördersatz sei zwar attraktiv, dennoch würden die Gemeinden genau überlegen müssen, in welchen Bereichen sie ihre oftmals knappen Eigenmittel einsetzen möchten. Die finanzielle Situation der Gemeinden sei aber extrem unterschiedlich.</p> <p>Die örtlichen Bauunternehmer seien im Prinzip gut ausgelastet, bisher habe man aber immer noch ein Unternehmen gefunden, auch wenn bei engen Bewilligungszeiträumen mitunter ein Aufpreis zu kalkulieren sei.</p> <p>Das Problem der Vorfinanzierung sei zwar im Prinzip gegeben, angesichts der niedrigen Zinsen sei dies aber zumeist wenig problematisch.</p> <p>Die Finanzierung von Wegebauvorhaben nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) wird</p>


<p>für Gemeindeverbindungswege innerhalb des Amtes ebenfalls in Anspruch genommen. Diese Fördermöglichkeiten spielen im Kreisgebiet eine große Rolle und sind deutlich flexibler und einfacher umzusetzen.</p> <p>Etliche Gemeinden des Amtsgebietes hatten in früheren Jahren eine Satzung zur Anliegerbeteiligung im Außenbereich. Nach der Änderung des KAG wurden diese Satzungen aber vielfach wieder außer Kraft gesetzt (so auch in der Gemeinde Waabs). Die Option der wiederkehrenden Ausbaubeiträge wird von den Gemeinden bisher kaum genutzt, da die Anforderungen an die Abgrenzung der Beitragsgebiete doch recht hoch seien. Jüngste Rechtsprechungen des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgerichtes (Urteil vom 16. Januar 2019) seien diesbezüglich wenig ermutigend gewesen.</p>				
Bewertung:				
Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
	+	++	++	++

Fallstudie 6: Gemeinde Barkelsby

Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Ausbau des Rögener Weges in der Gemeinde Barkelsby
Zuwendungsempfänger:	Gemeinde Barkelsby (Amt Schlei-Ostsee, Kreis Rendsburg-Eckernförde)
Ausbauart/Länge	Schwarzdecke, ca. 0,375 km Länge, Fahrbahnbreite: im Mittel 3,5 m Aufbruch des vorhandenen Asphaltoberbaus, Aufbringen einer neuen Frostschuttschicht zur Verstärkung des Unterbaus, Aufbringen eines neuen bituminösen Oberbaus
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Schwarzdecke, stark geschädigt, Fahrbahnbreite: im Mittel 3,2 m
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Jahr der Bauausführung: 2016-2017 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 92.000 Euro • Investitionsvolumen (brutto): ca. 185.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen mit Kostenplan • Prüfvermerk des LLUR vom 29.03.2016 • Gespräch mit Vertreter/Innen des Amtes Schlei-Ostsee am 05.06.2019 • Auswertung von Kartenunterlagen • Befahrung des Weges am 04.06.2019 • div. Zeitungsartikel der Eckernförder Zeitung • Telefoninterview mit dem Bürgermeister Gemeinde Barkelsby am 10.07.2019
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>Antragsteller ist die Gemeinde Barkelsby. Diese wird bezüglich des ländlichen Wegebbaus intensiv vom Amt Schlei-Ostsee beraten und betreut.</p> <p>Der Weg wies eine für den landwirtschaftlichen Verkehr nur unzureichende Breite von etwa 3,2 Metern auf. Die Asphaltoberfläche war durch viele Schlaglöcher, Quer- und NetZRisse sowie Kantenabbrüche stark geschädigt. Im Wegeseitenraum befanden sich 30 z. T. abgängige Alleebäume, die eine Wegeverbreiterung nicht zuließen. Der Unterbau war nicht ausreichend tragfähig und musste verstärkt werden.</p> <p>Die aufgenommene Asphaltdecke wies zum Teil eine Teerbelastung auf und musste entsorgt werden. Dies trug zu den vergleichsweise hohen Baukosten für den nur kurzen Wegeabschnitt bei.</p> <p>Die Alleebäume wurden mit Zustimmung der Unteren Naturschutzbehörde gefällt. An deren Stelle wurden 70 Eichen auf den Seitenstreifen neu gepflanzt. Etwa in der Mitte der Trasse wurden zwei Ausweichbuchten angeordnet. Die Bankette wurden in wassergebundener Bauweise befestigt.</p>
Wegefunktionen	<p>Nach Angaben des Förderantrages:</p> <p>„Der Rögener Weg verbindet über die Landesstraße L 27 die Orte Barkelsby und Gammelby auf kürzestem Wege. Alternativ gibt es für die beiden Orte nur die Verbindung über die B 203 und B 76 durch die Stadt Eckernförde. Diese Verbindung ist allerdings fast doppelt so lang. Der Barkelsbyer Wegeabschnitt führt von der L 27 bis zum Gut Rögen und ist in einem sehr schlechten Zustand.Das Gut wird als land- und forstwirtschaftlicher Betrieb mit rund 300 ha Ackerfläche und 60 ha Wald erschlossen. Der Betrieb produziert Substrate für die große Biogasanlage „Marienthal“ am südlichen Stadtrand von Eckernförde, die neben der Stromerzeugung auch eine Gaseinspeisung und ein umfangreiches Wärmenetz betreibt (Nahwärmenetz in Goosefeld und im südlichen Eckernförde sowie im Schulzentrum Süd). In der Summe werden auf dem Gut Rögen</p>



	<p>rund 10.000 to Substrate (Maissilage, Ganzpflanzensilage, Zuckerrüben) geerntet, in Mieten zwischengelagert und bedarfsgerecht nach Marienthal transportiert. Im Gegenzug werden rund 6.000 to Gärreste wieder zurück zum Gut Røgen transportiert und in einer Lagune zwischengelagert, um dann zur richtigen Zeit als Dünger auf den Ackerflächen ausgebracht zu werden. Sämtliche Transporte werden mit den heute üblichen Fahrzeuggrößen der Landwirtschaft oder dem LKW erledigt. Daher wird mit dem geplanten Ausbau des Weges das Ziel verfolgt, die Tragfähigkeit der Straße den heutigen Belastungen anzupassen. Damit soll neben dem Schwerverkehr auch dem übrigen Nutzer, nicht zuletzt auch dem Radwanderer eine sichere Straße geboten werden.“</p> <p>Der Røgener Weg erschließt reine Wohngebäude (auch außerhalb des Gutes Røgen), dient aber auch als Ortsverbindungsweg. So nutzt der Schulbus diesen Wegeabschnitt, der die Grundschüler von Gammelby zur Grundschule nach Barkelsby bringt.</p>
<p>Finanzierung des Eigenanteils:</p>	<p>Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Gemeinde (mit Beteiligung der Anlieger gemäß Satzung). Die Satzung zur Anliegerbeteiligung im Außenbereich wurde zwischenzeitlich ausgesetzt.</p>
<p>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</p>	<p>Aufgrund der Fällung von 30 zum Teil abgängigen Alleebäumen wurden als Ersatzmaßnahme 70 Eichen auf einem großzügig bemessenen Randstreifen neu gepflanzt. Die Bäume wurden von einem regional ansässigen Unternehmer gestiftet. Für den Randstreifen konnte die Gemeinde beidseits jeweils 3m hinzu erwerben.</p>
<p>Foto 6/1:</p> <p>Im Wegeseitenraum wurden 70 Eichen neu gepflanzt (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	

<p>Foto 6/2:</p> <p>Ausweichbucht auf etwa der Mitte des Weges, Blickrichtung Osten (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p>Sonstige Anmerkungen:</p>	
<p>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</p>	<p>Nach Aussage des Gesprächspartners beim Amt Schlei-Ostsee, der die Umsetzung der Maßnahme betreute, erfolgte die verwaltungstechnische Umsetzung relativ schlank und unbürokratisch. Die Zusammenarbeit mit dem LLUR wurde insgesamt als sehr gut und konstruktiv bezeichnet.</p> <p>Die Bewilligung erfolgte zum 01.06.2016 und die Maßnahme musste bis zum Frühjahr 2017 fertiggestellt sein. Damit war eine ausreichende Flexibilität während der Bauphase gegeben. Die bewilligte Wegebreite von 3,5 m mit befestigten Banketten und Ausweichbuchten wurde als bedarfsgerecht bezeichnet.</p> <p>Die Auswahlkriterien wurden seitens des Bauamtes als im Prinzip sinnvoll bewertet.</p>
<p>Foto 6/3:</p> <p>Verlängerung des ausgebauten Weges in Richtung Osterby. Der Weg ist hier teilweise von Wallhecken gesäumt (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p>Sonstige Hinweise:</p>	<p>Siehe Hinweise Fallstudie 5</p>

<p>Foto 6/4: Der in der vergangenen Förderperiode bereits ausgebaute Mohrberger Weg (B203-Mohrberg-Böhrüh) (Aufnahme Juni 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>				
<p>Bewertung:</p>				
<p>Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
	+	++	O	O

Fallstudie 7: Brückenbauwerk Gemeinde Oldendorf



Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Neubau der Luxbrücke über die Bekau in den Gemeinden Oldendorf und Krummendiek
Zuwendungsempfänger:	Alleiniger Zuwendungsempfänger ist die Gemeinde Oldendorf (Amt Itzehoe-Land, Kreis Steinburg), anteilmäßige Beteiligung der Gemeinde Krummendiek
Ausbauart/Länge	Neubau einer Brücke über die Bekau als Ersatz für eine abgängige Brücke. Traglast der neuen Brücke: 40 t, Ausbaulänge: ca. 21 m, Breite: 4,5 m, Befestigung: Schwarzdecke
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Wegebreite: 3,2 m, Befestigung: Schwarzdecke
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Zuwendungsbescheid: 04.07.2017 • Bauausführung: 2017-2018 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 165.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen mit Kostenplan vom 28.02.2017 • Bewilligung vom 04.07.2017 • 1. und 2. Änderungsbescheid (2.10.2017, 16.05.2018) • Änderungsbescheid vom 25.10.2018 • Baufachliche Stellungnahme vom 23.02.2017, Kreis Steinburg • Zeitungsartikel Norddeutsche Rundschau 04. Juni 2018 • Auswertung von Kartenunterlagen und Luftbildern (Google Maps)
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>„Die Brücke befindet sich je zur Hälfte im Eigentum der Gemeinden Krummendiek und Oldendorf. Bei einer Überprüfung im Jahr 2015 wurde festgestellt, dass die 1955 errichtete Brücke der Belastung der ursprünglichen Tragkraft von 6 t nicht mehr standhält. Die Nutzung wurde daher auf ein Gewicht von 2 t begrenzt.“</p> <p>Da eine Sanierung unwirtschaftlich erschien, entschlossen sich die Gemeinden zu einem Abbruch der Brücke und einem Neubau, der den heutigen Anforderungen an einen Hauptwirtschaftsweg entspricht. Dabei wurde von einer Tragfähigkeit von 40 t ausgegangen.</p>
Wegefunktionen	<p>Nach Angaben des Förderantrages:</p> <p>„Die Luxbrücke dient dem Hauptwirtschaftsweg, bestehend aus den Wegen Hofweg, Luxbrücke und Alte Landstraße zwischen den Gemeinden Krummendiek und Oldendorf als Überführung über die Bekau.Die Luxbrücke dient ... der weitmaschigen land- und forstwirtschaftlichen Erschließung der Feldflur. Mehre Spurbahnen zweigen von diesen Wegen ab.</p> <p>Erschließung land- oder forstwirtschaftlicher Betriebsstätten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der landwirtschaftliche Betrieb „Luxbrücke 1, Krummendiek“ wird direkt durch den Weg erschlossen. Große Flächen des Betriebes liegen auf der gegenüberliegenden Seite der Bekau. <p>Erschließung öffentlicher Einrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • An der Alten Landstraße in Oldendorf befindet sich eine Druckerhöhungsanlage des Wasserverbandes Unteres Störgebiet. • Erschließung reiner Wohngebäude:

	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung diverser reiner Wohngebäude an den Wegen Hofweg, Luxbrücke und Alte Landstraße. <p>Erschließung von touristischen und/oder Naherholungszielen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Am Biotop des ehemaligen Baggersees in Oldendorf befindet sich ein Aussichtsturm an der Alten Landstraße. <p>Ausgeschilderte regionale/überregionale Fahrradroute:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Luxbrücke ist Bestandteil des ausgeschilderten regionalen Radwegenetzes.“
Finanzierung des Eigenanteils:	Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Gemeinden.
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:	-
<p>Foto 7/1:</p> <p>Brücke über die Bekau, Oktober 2018 (Quelle des Fotos: LLUR/Labahn)</p>	
<p>Foto 7/2:</p> <p>Ein landwirtschaftlicher Betrieb befindet sich direkt an der Brücke. Dieser bewirtschaftet Flächen auf beiden Seiten der Bekau. (Quelle des Fotos: LLUR/Labahn)</p>	
Bewertung:	
Bewertung:	Die im Förderantrag beschriebenen Wegfunktionen sind nachvollziehbar. Deutliche Wirkungen in den Bereichen „Wirtschaft und Arbeit“ und „Naherholung und Naturerleben“ sind zu erwarten. Insbesondere die Wirkungen für einzelne landwirtschaftliche Betriebe, die Flächen auf beiden Seiten der Bekau bewirtschaften, dürften hoch sei. Die Altbrücke war aufgrund der Gewichtseinschränkung und auch aufgrund der geringen Breite für den landwirtschaftlichen Verkehr kaum noch nutzbar. Eine Querung der Bekau auf der Brücke zwischen Oldendorf und Huje ist für die Anlieger mit erheblichem

	Umwegeverkehr verbunden. Die Bedeutung für den Fahrradtourismus wird als eher gering eingeschätzt, da die Altbrücke auch mit Gewichtsbeschränkung für diese Zwecke ausreichend gewesen wäre. .			
Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
	++	+	+	O

Fallstudie 8: Brückenbauwerk Gemeinde Gönnebek

Fördermaßnahme und Richtlinie:	Code 7.2 Modernisierung ländlicher Wege Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10.02.2016
Fördervorhaben:	Modernisierung einer Brücke über die Schwale
Zuwendungsempfänger:	Gemeinde Gönnebek (Amt Bornhöved, Kreis Segeberg)
Ausbauart/Länge	Sanierung einer Brücke über die Schwale durch Neuerrichtung der Tragfläche, Befestigung: Schwarzdecke
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Befestigung: Schwarzdecke
Laufzeit/Kosten:	<ul style="list-style-type: none"> • Zuwendungsbescheid: 22.02.2018 • Bauausführung: 2018 • bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 78.000 Euro
Informationsquellen für die Evaluation	
Informationsquellen und Literatur:	<ul style="list-style-type: none"> • Antragsunterlagen mit Kostenplan vom 27.03.2017 • Bewilligung vom 22.02.2018 • Änderungsbescheid vom 26.06.2018 • Baufachliche Stellungnahme vom 27.04.2017, Kreis Segeberg • Stellungnahme Untere Naturschutzbehörde, Kreis Segeberg, vom 10.04.2017 • Auswertung von Kartenunterlagen und Luftbildern (Google Maps)
Beschreibung des Vorhabens und Bewertung	
Beschreibung des Vorhabens:	<p>Aus dem Förderantrag:</p> <p>Die Gemeinde Gönnebek ist Eigentümerin einer Brücke über die Schwale auf der sog. "Ölstraße" (GIK 66) in der Gemeinde Gönnebek. Die Straße hat neben der Ortsverbindungsfunktion auch eine Zubringerfunktion zum überregionalen Straßennetz (B 430). Diese Brücke ist sanierungsbedürftig, weil die Trägerfähigkeit der Brücke durch fortgeschrittene Betonabplatzungen sowie Carbonatisierung des Betons eingeschränkt ist. Die Gemeinde Gönnebek hat sich nun entschlossen, diese Brücke mit einer Länge von ca. 15 m durch eine Neuerrichtung der Tragfläche vollständig zu sanieren.“</p>
Wegefunktionen	<p>Nach Angaben des Förderantrages:</p> <p>„Der Weg erfüllt folgende Funktionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ortsverbindungsfunktion (Verbindung zwischen den Gemeinden Groß Kummerfeld und Rendswühren sowie Rendswühren und Gemeinde Gönnebek (Ortsteil Laaken) • Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Flächen (Erschließung der anliegenden landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzten Flächen) • Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Betriebsstätten (Schmalenbrook, Holm, Wühren, Voßacker) • Erschließung von sonstigen Gewerbebetrieben (Geflügelhaltung Faldehorn in Gönnebek)

<p>Finanzierung des Eigenanteils:</p>	<p>Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Gemeinde.</p>			
<p>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</p>	<p>-</p>			
<p>Foto 8/1: Die Brücke über die Schwale kurz nach Fertigstellung im November 2018. Nahe der Brücke befinden sich einzelne landwirtschaftliche Betriebe, die Flächen beidseits der Schwale bewirtschaften (Quelle des Fotos: LLUR/Lansberg).</p>				
<p>Foto 8/2: Brücke über die Schwale in der Seitenansicht, November 2018 (Quelle des Fotos: LLUR/Lansberg).</p>				
<p>Bewertung:</p>				
<p>Bewertung:</p>	<p>Die im Förderantrag beschriebenen Wegefunktionen sind nachvollziehbar. Deutliche Wirkungen in den Bereichen „Wirtschaft und Arbeit“ und „Naherholung und Naturerleben“ sind zu erwarten. Insbesondere die Wirkungen für einzelne landwirtschaftliche Betriebe, die Flächen auf beiden Seiten der Schwale bewirtschaften, dürften hoch sein, da bei einer über kurz oder lang notwendig werdenden Brückensperrung ein erheblicher Umwegeverkehr die Folge wäre.</p>			
<p>Wirkungseinschätzung: ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
	<p>++</p>	<p>+</p>	<p>+</p>	<p>O</p>