

**Fallstudien zur Förderung der ländlichen Infrastrukturen  
Teilmaßnahme 7.2, Investitionen in die Schaffung, Verbesserung  
oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen**

**Entwicklungsplan für den ländlichen Raum des  
Landes Hessen 2014 bis 2020**

**Manfred Bathke**

**5-Länder-Evaluation 03/2020**

**Finanziell unterstützt durch:**

**HESSEN**



Hessisches Ministerium für Umwelt,  
Klimaschutz, Landwirtschaft und  
Verbraucherschutz



**EUROPÄISCHE UNION**

**Publiziert:**

DOI-Nr.: 10.3220/5LE1584600069000

[www.eler-evaluierung.de](http://www.eler-evaluierung.de)

**Impressum:**

Thünen-Institut für Ländliche Räume  
Bundesallee 64, 38116 Braunschweig  
Fax: 0531 596-5599

Dipl.-Ing. agr. Manfred Bathke  
E-Mail: [manfred.bathke@thuenen.de](mailto:manfred.bathke@thuenen.de)  
Tel.: 0531 596-5516

Braunschweig im März 2020

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>I</b>
<b>Verzeichnis der Tabellen</b>	<b>III</b>
<b>Verzeichnis der Abbildungen</b>	<b>III</b>
<b>Verzeichnis der Fotos</b>	<b>III</b>
<b>Verzeichnis des Anhangs</b>	<b>III</b>
<b>0 Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2 Hinweise zur Methodik</b>	<b>3</b>
<b>3 Beschreibung der Fördermaßnahme</b>	<b>5</b>
3.1 Ziele der Förderung und Förderbedingungen	5
3.2 Bisherige Umsetzung der Förderung	8
3.3 Auswahlkriterien	9
3.4 Kontext der Förderung	10
3.4.1 Finanzbedarf	10
3.4.2 Fördermöglichkeiten im Rahmen der Flurneuordnung	11
<b>4 Ergebnisse der Fallstudien</b>	<b>12</b>
4.1 Beschreibung der Vorhaben	12
4.2 Auswahl der Vorhaben nach den AWK	13
4.3 Wirkungen der Fördervorhaben	14
4.4 Gesamtbetrachtung der Wirkungen	17
<b>5 Diskussion und Bewertung der Fördermaßnahme</b>	<b>18</b>
5.1 Relevanz der Förderung	18
5.2 Wirkungen	19
5.3 Anwendung der Auswahlkriterien	20
5.4 Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung	23
5.5 Gesamtbewertung der Fördermaßnahme	25

<b>6</b>	<b>Empfehlungen</b>	<b>26</b>
<b>7</b>	<b>Exkurs: Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden</b>	<b>27</b>
7.1	Einführung	27
7.2	Straßenausbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz (KAG)	29
7.3	Wiederkehrende Ausbaubeiträge	30
7.4	Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden	31
7.5	Kommunale Finanzen	31
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>35</b>

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Überblick über die in den Auswahlgemeinden geförderten Vorhabene	5
Tabelle 2:	Ausbauart und Breite der ausgebauten Wegeabschnitte	13
Tabelle 3:	Punktebewertung der untersuchten Fördervorhaben nach den Auswahlkriterien	13
Tabelle 4:	Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben	17
Tabelle 5:	Gesamtbewertung der Fördermaßnahme	26

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Lage der sieben Fallstudiengemeinden in den Dienstbezirken der Ämter für Bodenmanagement	4
Abbildung 2:	Vorschläge zur Schaffung einer stabilen Grundlage zur Finanzierung des ländlichen Wegenetzes	28
Abbildung 3:	Regionale Verteilung des Siedlungsindex von Gemeinden	33

## Verzeichnis der Fotos

Foto 1:	Ausgebauter multifunktionaler Verbindungsweg in der Gemeinde Diemelsee	7
Foto 2:	Geförderter einspuriger geschotterter Verbindungsweg zwischen Mittershausen und Wald-Erlenbach in der Stadt Heppenheim	8
Foto 3:	Erneutes Brückenbauwerk in der Gemeinde Glauburg (Wetteraukreis)	15
Foto 4:	Ausgebauter Hauptwirtschaftsweg in der Gemarkung Ransbach, Gemeinde Willingshausen (Schwalm-Eder-Kreis)	18
Foto 5:	Der Ausbau der Wegeseitengräben und die Erneuerung der Durchlässe dienen in Hanglagen auch der Verringerung von Rinnenerosion, hier ein Wirtschaftsweg in der Gemeinde Wartenberg	20

## Verzeichnis des Anhangs

Anhang I:	Projektsteckbriefe 1-7
Anhang II:	Auswahlkriterien



## 0 Zusammenfassung

Im Rahmen der Evaluation des Hessischen Entwicklungsplans für den ländlichen Raum (EPLR) 2014 bis 2020 wurde in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) eine Fallstudie zur Förderung ländlicher Infrastrukturen (Teilmaßnahme 7.2) durchgeführt. Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse zusammengefasst und bewertet. Der Bericht stützt sich auf die Auswertung von Förderdokumenten und Förderdaten sowie auf Fallstudien in sieben ausgewählten Gemeinden Hessens.

Mit der neuen Teilmaßnahme 7.2 wird eine Förderung des Ausbaus von Infrastrukturen (z. B. Wegebau) außerhalb der Verfahrensgebiete der Flurbereinigung angeboten. Dies stößt bei den Kommunen offensichtlich auf großes Interesse, da der Antragseingang die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich übersteigt.

Bis April 2019 wurden Bewilligungen für 26 Förderprojekte in einem Umfang von 1,2 Mio. Euro an EU-Mitteln und knapp 1,9 Mio. Euro an nationalen Fördermitteln getätigt (gesamte förderfähige Kosten 5,9 Mio. Euro). Die Inanspruchnahme der Fördermittel ist höher als geplant. Es sollen daher mit dem nächsten Änderungsantrag freie Mittel aus dem Code 4.3.2 (Flurbereinigung) in diese Fördermaßnahme umgeschichtet werden.

Bisher wurden nur Wege- und Brückenbauprojekte bewilligt. Dabei handelte es sich überwiegend um den Ausbau vorhandener Asphaltstrecken, die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügten. In etwa einem Drittel der Fälle erfolgte eine geringfügige Wegeverbreiterung um max. 50 cm.

Über die Auswahlkriterien ist sichergestellt, dass vorrangig Infrastrukturmaßnahmen mit hoher Bedeutung für den ländlichen Raum (Verbindungswege, Kreuzungsbauwerke) gefördert werden. Einen Vorrang genießen auch Infrastrukturprojekte, die aus einem Entwicklungskonzept heraus vorgeschlagen wurden (ILEK, SILEK, IKEK<sup>1</sup>). Vorliegende Projektinformationen und die Ergebnisse der Fallstudien zeigten, dass die geförderten Wege sämtlich multifunktionell und damit nicht nur von der Landwirtschaft, sondern auch von der örtlichen Bevölkerung genutzt werden. Die mit dem Wegeausbau verbundenen Wirkungen liegen dementsprechend auch im Bereich „Verbesserung der Wohnstandortqualität“.

Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe ist ebenfalls für alle Wegeabschnitte anzunehmen. Negative Umweltwirkungen waren mit der Umsetzung der genannten

---

<sup>1</sup> ILEK: Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept

SILEK: Integrierte Ländliche Entwicklungskonzepte mit räumlichem und thematischem Schwerpunkt

IKEK: Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept

Wegebauprojekte nicht verbunden, da ausschließlich Wege auf vorhandener Trasse verstärkt und neu befestigt wurden.

Die bisherige Maßnahmenumsetzung verlief ohne größere Probleme und zielgerichtet. Von den Gesprächspartnern bei den Gemeinden wurde insbesondere die gute Zusammenarbeit mit den Ämtern für Bodenmanagement hervorgehoben. Besondere Hemmnisse der Maßnahmenumsetzung sind derzeit nicht erkennbar. Es wurden allerdings der mitunter späte Bewilligungstermin und der enge zeitliche Rahmen für die Umsetzung kritisiert.

Es werden Empfehlungen zur weiteren Optimierung des Mitteleinsatzes gegeben. Diese betreffen etwa die Überarbeitung der Auswahlkriterien und die Verlängerung des Bewilligungszeitraums. Durch die verstärkte Bereitstellung von Verpflichtungsermächtigungen für die Bewilligungsbehörden könnten die verwaltungstechnische Umsetzung flexibilisiert sowie Baukosten eingespart werden.

In einem Exkurs werden verschiedene Aspekte der Finanzierung des ländlichen Wegebaus durch die Gemeinden diskutiert, die aber nicht die Förderung an sich betreffen (u. a. Anliegerbeteiligung, wiederkehrende Ausbaubeiträge, Haushaltsmittel der Kommunen). Da sich die Finanzkraft der Gemeinden sehr unterschiedlich entwickelt, sind unseres Erachtens weitere Schritte zur Unterstützung finanzschwacher Kommunen bei der Aufrechterhaltung der Wegeinfrastruktur erforderlich. Hierzu könnten etwa eine Flexibilisierung bei der Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge oder die Staffelung der Fördersätze nach der Steuereinnahmekraft der Gemeinden beitragen. Es sollte auch geprüft werden, ob im Rahmen der Auswahlkriterien oder bei der Staffelung der Fördersätze der vom Hessischen Rechnungshof vorgeschlagene Siedlungsindex, der den Zersiedelungsgrad einer Gemeinde beschreibt, berücksichtigt werden kann.

Langfristig muss mit Blick auf die lokalen Infrastrukturen der Sicherung der kommunalen Haushalte wieder mehr Priorität eingeräumt werden gegenüber einer nur temporär und lokal begrenzt wirkenden Förderpolitik.



## 1 Einleitung

Im Rahmen der Evaluation des Hessischen Entwicklungsplans für den ländlichen Raum (EPLR) 2014 bis 2020 wurde in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) eine Fallstudie zur Förderung ländlicher Infrastrukturen (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 Fördermaßnahme findet sich in Kapitel 5, Empfehlungen zur weiteren Umsetzung folgen in Kapitel 6.

In den Gesprächen im Rahmen der Fallstudien stand vielfach das Thema der Finanzierung des ländlichen Wegebbaus im Vordergrund. In Kapitel 7 findet sich daher ein Exkurs zu dem Thema „Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden“.

## 2 Hinweise zur Methodik

Der vorliegende Bericht stützt sich auf die Auswertung von Förderdokumenten und Förderdaten sowie auf Fallstudien in sieben ausgewählten Gemeinden. In den Auswahlgemeinden wurden Gespräche mit Bürgermeistern und Bauamtsleitern geführt sowie auch mit den zuständigen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Ämter für Bodenmanagement (ÄfB). Daneben erfolgte eine Befahrung der geförderten Wege.

Die Auswahl der Fördervorhaben erfolgte nach dem Zufallsprinzip aus den bis Ende 2018 bewilligten Vorhaben, wobei die Dienstbezirke aller sieben ÄfB mit jeweils einem Projekt beteiligt sein sollten, um die regionalen Unterschiede berücksichtigen zu können.

Abbildung 1 zeigt die regionale Verteilung der Fallstudiengemeinden innerhalb der Dienstbezirke der ÄfB.

**Abbildung 1: Lage der sieben Fallstudiengemeinden in den Dienstbezirken der Ämter für Bodenmanagement**



Quelle der Kartengrundlage: [www.hvbg.de](http://www.hvbg.de)

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Art der geförderten Vorhaben:

**Tabelle 1: Überblick über die in den Auswahlgemeinden geförderten Vorhaben**

Fall-studie	AfB	Gemeinde	Jahr der Bauausführung	Förderprojekt
1	Korbach	Diemelsee	2017	Ausbau von Wirtschaftswegen
2	Homberg	Willingshausen	2018	Ausbau von Wirtschaftswegen
3	Marburg	Eschenburg	2018	Ausbau von Wirtschaftswegen
4	Fulda	Wartenberg	2017	Ausbau von Wirtschaftswegen
5	Büdingen	Glauburg	2018	Erneuerung von Brückenbauwerken
6	Limburg	Beselich	2016-2017	Ausbau von Wirtschaftswegen
7	Heppenheim	Stadt Heppenheim	2016-2017	Ausbau von Wirtschaftswegen

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Antragsunterlagen.

Die durchgeführten Interviews mit den Gemeinde- oder Amtsvertreter\*innen 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 Gesprächspartner\*innen angesprochenen Breite berücksichtigen zu können (Fischl und Kaufmann, 2014).

### 3 Beschreibung der Fördermaßnahme

#### 3.1 Ziele der Förderung und Förderbedingungen

Unter dem ELER-Code 7.2 fördert das Land Hessen dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturmaßnahmen. Die Ziele der Förderung liegen in unterschiedlichen Schwerpunktbereichen (SPB). Die Förderung soll in erster Linie einen Beitrag zur Entwicklung des ländlichen Raumes (SPB 6B) sowie zur Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Flächen (SPB 2A) leisten. Da etwa der Wegebau zumeist auch der Regulierung der Abflussverhältnisse dient (Ausbau von Straßenseitengräben, Erneuerung von Durchlässen etc.), wird auch ein Beitrag zum Bodenschutz (SPB 4C) erwartet.

Die Förderung erfolgt gemäß Art. 20 der ELER-Verordnung auf der Grundlage der Nationalen Rahmenregelung (NRR) und der „Richtlinien für die Finanzierung in Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte“ (FiRiLi). Die Details der Förderung sind in der FiRiLi vom 24.07.2015 in der Fassung vom 05.01.2016 festgelegt.

Gefördert werden laut Richtlinie:

- die Vorbereitung, Begleitung und Ausführung der dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen, einschließlich der hierfür notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Hiervon ausgenommen ist die Förderung von Ausgleichsabgaben.
- der Neubau von Wegen, die Befestigung vorhandener, nicht oder nicht ausreichend befestigter Wege im ländlichen Raum, einschließlich der dazugehörigen Kreuzungsbauwerke und erforderlicher Nebenanlagen und die Schaffung von Wegeersatzmaßnahmen,
- die Schaffung stationärer Transporteinrichtungen als Wegeersatz in Weinbergssteillagen einschließlich dazugehöriger Arbeiten an Weinbergsmauern.

Zuwendungsempfänger sind Gemeinden oder Gemeindeverbände aber auch Wasser- und Bodenverbände oder vergleichbare Körperschaften sowie auch natürliche Personen und Personengesellschaften.

Nicht förderfähig sind:

- Rückbau und Einziehung von Wegen,
- Bau- und Erschließungsmaßnahmen in Neubau-, Gewerbe- und Industriegebieten,
- Landankauf,
- gesetzlich vorgeschriebene Planungsarbeiten,
- Maßnahmen in Orten mit mehr als 10.000 Einwohnern,
- Maßnahmen infolge unterlassener oder nicht ausreichender Unterhaltung sowie
- Ausgleichsabgaben.

Gefördert werden nur die über eine Bagatellgrenze von 25.000 Euro hinausgehenden förderfähigen Ausgaben. Der Zuschusssatz beträgt 65 % für Gemeinden und Wasser- und Bodenverbände sowie 35 % bei natürlichen Personen. Sofern die Maßnahme der Umsetzung eines integrierten ländlichen Entwicklungskonzeptes dient, wird der Zuschuss um 5 Prozentpunkte erhöht. Der Zuschusssatz darf nicht höher sein als der sich bei einem Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) ergebende Zuschusssatz. In der Flurbereinigung liegt der allgemeine Zuschusssatz zwischen 55 Prozent und 75 Prozent. Die spezifische Belastung der Teilnehmergemeinschaft (B) entspricht der um die Zahl 18 verminderten bereinigten Ertragsmesszahl (bEMZ).

$$B = bEMZ - 18.$$

Die bEMZ ist ein Maß für die Ertragsfähigkeit der Böden und damit für die aus der ackerbaulichen Nutzung sich ergebende Wertschöpfung in einem Gebiet. Bei einer bEMZ von 65 würde bei-

spielsweise der Eigenanteil einer Teilnehmergeinschaft in der Flurbereinigung bei 47 liegen. Der Fördersatz dürfte damit nicht höher als 53 Prozent sein. Die bereinigte Ertragsmesszahl hat damit indirekt auch Einfluss auf den Zuschusssatz bei den „kleinen Infrastrukturen“.

Die Anträge müssen mit Kostenvoranschlägen zu den festgelegten Stichtagen (28. Februar, 30. Juni, 30. Oktober) bei der örtlichen Flurbereinigungsbehörde (AfB, Amt für Bodenmanagement) gestellt werden, die auf der Grundlage eines Rankings die Bewilligungen erteilt.

**Foto 1: Ausgebauter multifunktionaler Verbindungsweg in der Gemeinde Diemelsee**



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

Technische Grundlage der Förderung ist die „Richtlinie für den ländlichen Wegebau, Teil 1“ in der aktuellen Fassung vom August 2016 (RLW 2016). Nach dieser RLW sollten Hauptwirtschaftswege mind. auf 3,5 m ausgebaut werden, ebenso einspurige Verbindungswege. Zweispurige Verbindungswege sollten danach auf mindestens 4,70 m ausgebaut werden. Die genannte Richtlinie sieht folgende Ausbaustandards vor:

- Verbindungswege Asphalt, einstreifig: 3,5 m Breite, beidseitig 1,0m 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 - 1,3 m - 0,9 m - 1,3 m - 0,75 m, Wegekronen 5,0 m
- Wirtschaftswege: Asphalt: 0,5 m - 3,0 m - 0,5 m = 4,0 m Breite

Wirtschaftswege sind nur in Ausnahmefällen bei starker multifunktionaler Nutzung förderbar.

**Foto 2: Geförderter einstreifiger geschotterter Verbindungsweg zwischen Mittershausen und Wald-Erlenbach in der Stadt Heppenheim**



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

### 3.2 Bisherige Umsetzung der Förderung

Bis April 2019 wurden Bewilligungen für 26 Förderprojekte in einem Umfang von 1,2 Mio. Euro an EU-Mitteln und knapp 1,9 Mio. Euro an nationalen Fördermitteln getätigt (gesamte förderfähige Kosten 5,9 Mio. Euro). Die Inanspruchnahme der Fördermittel liegt oberhalb der geplanten Entwicklung. Es wurden daher freie Mittel aus dem Code 4.3.2 (Flurbereinigung) in die „lokalen Infrastrukturen“ umgeschichtet.

Als Zielwert der **TM 7.2** wurden 62 Vorhaben angegeben. Als Budget stehen 6,2 Mio. Euro zur Verfügung (inkl. 1,8 Mio. Euro Nationale Top-ups). Das geplante Ziel kann vermutlich erreicht werden.

Der Bewilligungsstand bis April 2019 kann wie folgt charakterisiert werden:

- Anzahl Projekte: 26,
  - davon Wegebauprojekte: 22,
  - davon Ausbau von Kreuzungsbauwerken und ähnlichem: 4,
- Länge der insgesamt ausgebauten Wege: 39,2 km,
- davon Wege auf neuer Trasse: 0 km,
- Wege mit einer Verbreiterung um max. 50 cm: 13,3 km,

- Wege mit Verbreiterung > 50 cm: 0 km,
- Ausbauart Asphalt vorher: 31,3 km,
- Ausbauart Asphalt nachher: 35,9 km.

Es wurden nur Wege auf bereits vorhandener Trasse ausgebaut. Weit überwiegend handelte es sich um vorhandene Asphaltstrecken, die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügten. In etwa einem Drittel der Fälle erfolgte eine geringfügige Wegeverbreiterung um max. 50 cm. Über die Hälfte der Wege wurde auf eine Wegebreite von 3,0 m ausgebaut. Es handelte sich hierbei um reine Wirtschaftswege ohne Ortsverbindungsfunktion.

### 3.3 Auswahlkriterien

Die Bewilligung erfolgt entsprechend der Rangfolge des Ranking im Rahmen des verfügbaren Finanzbudgets. Die Auswahlkriterien (AWK) berücksichtigen die Art der Infrastrukturmaßnahme, die durch einen Wegebau erschlossene Fläche sowie die zu erwartenden Wirkungen in verschiedenen Bereichen (z. B. Förderung der Einkommensdiversifizierung, Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten, Effizienz der Wassernutzung). Der Schwellenwert liegt bei 13 Punkten, maximal können 39 Punkte erreicht werden. Sechs Punkte können allein dadurch erreicht werden, dass es sich um ein Vorhaben handelt, welches im Rahmen eines Planungsverfahrens (ILEK, SILEK oder IKEK) entwickelt und empfohlen wurde. Das Ranking und die Auswahl der Projekte erfolgen zentral durch das Hessische Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation (Dezernat II2 Bodenmanagement) auf der Grundlage von Vorbewertungen der regionalen ÄfB. Die Auswahlkriterien sind zum besseren Verständnis des Textes als Anhang II beigefügt.

Bisher war die direkte Steuerungswirkung der AWK außerordentlich hoch, da aufgrund des geringen Finanzbudgets zu den einzelnen Stichtagen nur wenige Projekte bewilligt werden konnten. Die Anzahl der eingegangenen Anträge war etwa dreimal so hoch wie die Anzahl der bewilligten Anträge. Auch ist 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. Diese indirekten Wirkungen sind aber schwierig zu quantifizieren.

Eine nähere Betrachtung der Steuerungswirkungen der Auswahlkriterien findet sich in Kapitel 5.3.

## 3.4 Kontext der Förderung

### 3.4.1 Finanzbedarf

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 (FGSV, 2004) hat in einem Merkblatt aus dem 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/m<sup>2</sup> (hochgerechnet auf das Jahr 2015) als jährlicher Finanzbedarf erforderlich (Ge-Komm, 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 Bedarf steht zumeist ein deutlich niedrigerer Haushaltsansatz der Gemeinden gegenüber.

Dies bestätigen verschiedene auch breiter angelegte Untersuchungen. So hat das Deutsche Institut für Urbanistik im Rahmen des KfW-Kommunalpanel 2018 auf den „gravierenden Rückstand“ im Bereich Investitionen in Verkehrsinfrastruktur hingewiesen (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 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 DIFU für die Zukunft steigende regionale Disparitäten. Die Befunde aus Niedersachsen und NRW sind zumindest der Tendenz nach sicher auch auf andere Bundesländer zu übertragen.

Da sich die Notwendigkeit eines stärkeren Ausbaus zumeist aus den Ansprüchen der Landwirtschaft ergibt, gleichzeitig aber auch die Ansprüche an eine multifunktionelle Nutzung der Wege



steigen, stellt sich die Frage nach einer angemessenen Beteiligung der verschiedenen Nutzergruppen an den Wegebaukosten. Hierzu finden sich in den Unterkapiteln 7.2 bis 7.4 weitere Ausführungen.

Der Deutsche Landkreistag und auch andere kommunale Spitzenverbände haben vor diesem Hintergrund mehrfach darauf hingewiesen, dass entsprechend Art. 28 Abs. 2 des Grundgesetzes 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, 2014). Förderprogramme und Mischfinanzierungen wären danach für eine Übergangszeit geeignete Instrumente, den Bestand an lokaler Infrastruktur zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

Nähere Hinweise hierzu finden sich im Kapitel 7.5.

### **3.4.2 Fördermöglichkeiten im Rahmen der Flurneuordnung**

Mit der Teilmaßnahme 7.2 wird eine Förderung von Infrastrukturmaßnahmen außerhalb der Verfahrensgebiete der Flurbereinigung angeboten. Zur Abgrenzung sollen daher nachfolgend die Fördermöglichkeiten in der Flurbereinigung kurz beschrieben werden.

Der Aus- und Neubau von Wegen ist integraler Bestandteil fast aller Flurbereinigungsverfahren. Nach den Ergebnissen der Ex-post Evaluation wurden im Rahmen der Flurbereinigung in der vergangenen Förderperiode 2007 bis 2015 insgesamt 335,5 km Wege ausgebaut. Die Baumaßnahmen verteilten sich auf 113 geförderte Flurbereinigungsverfahren, in acht Verfahren wurden mehr als 10 km Wege gebaut (Bathke und Tietz, 2016).

In 26 Stichprobenverfahren, in denen sämtliche im Verfahrensgebiet ausgebauten Wege unabhängig von der Förderperiode erfasst wurden, betrug die Länge der im Verfahrensgebiet ausgebauten Wege im Mittel 5,8 km pro Verfahren. Dies sind bezogen auf die Größe der Verfahrensgebiete rund 2,6 km pro 100 ha LF. Besonders hohe Wegebaudichten wurden in fünf Weinbergungsverfahren erreicht. Hier wurden jeweils zwischen 6,1 und 9,8 km Weg je 100 ha Verfahrensfläche ausgebaut.

Bezüglich der Bauweisen der Wege hat in der Flurbereinigung der Ausbau von Schotterstrecken (Befestigung ohne Bindemittel) eine größere Bedeutung (ca. 40 % der ausgebauten Gesamtlänge). Daneben dominieren Asphaltdecken. Es wird deutlich, dass der kostensparende Wegebau mit geringen Versiegelungsgraden in der hessischen Flurneuordnung eine hohe Priorität hat. Dem entspricht, dass nach Angaben der Verfahrensbearbeiter\*innen ca. 70 % der ausgebauten Wege überwiegend nur landwirtschaftlich genutzt werden. Ca. 30 % der Wege werden in stärkerem Maße auch von anderen Nutzergruppen genutzt und erfüllen damit multifunktionale Zwecke.

Diese Kennzahlen zeigen, dass der Wegebau innerhalb der Flurbereinigung sich deutlich von dem Wegebau über die Fördermaßnahme „Kleine Infrastrukturen“ unterscheidet. Rein von der geförderten Wegestrecke her hat die Flurbereinigung eine deutlich größere Bedeutung. Während in der Flurbereinigung die Erschließung landwirtschaftlicher Flächen im Vordergrund steht und hier häufig auf eine Asphaltbefestigung verzichtet werden kann, werden über die Kleinen Infrastrukturen nahezu ausschließlich Wege gefördert, die als multifunktionale Ortsteilverbindungswege eine übergeordnete Bedeutung haben und dementsprechend auch als Asphaltstrecken ausgebaut werden.

Die beiden Förderansätze ergänzen sich daher. Das gleichzeitige Vorhandensein beider Fördermöglichkeiten ermöglicht den Gemeinden eine flexible und bedarfsgerechte Beantragung von Fördermitteln und versetzt sie in die Lage, ohne langwierigeres Flurbereinigungsverfahren auch für Einzelwege mit übergeordneter Bedeutung eine Förderung zu beantragen. Auch für die Ämter für Bodenordnung ergibt sich die Möglichkeit, auf Anfragen von Gemeinden bedarfsorientierter zu reagieren.

Ergänzend ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass Hessen ebenso wie einzelne andere Bundesländer die Zuweisungen aus dem GAK-Sonderrahmenplan Ländliche Entwicklung (ab 2019) gezielt für den Wegebau einsetzt. Die Mittel werden nach den gleichen Förderbedingungen verausgabt wie oben beschrieben (Kap. 3.1 und 3.3).

## **4 Ergebnisse der Fallstudien**

### **4.1 Beschreibung der Vorhaben**

Die geförderten Wegebauvorhaben, die im Rahmen der Fallstudie näher betrachtet wurden, sind im Anhang I detailliert beschrieben (Projektsteckbriefe 1 bis 7). Einzelne Angaben sind Tabelle 2 zu entnehmen. Die näher untersuchten Vorhaben mit insgesamt ca. 13 km Weg repräsentieren etwa ein Drittel der unter TM 7.2 geförderten Vorhaben zum Wegeausbau. Danach handelt es sich ausschließlich um Wege in Asphaltbauweise. Auf spezifische Besonderheiten in den jeweiligen Gemeinden wird in den Projektsteckbriefen hingewiesen.

**Tabelle 2: Ausbauart und Breite der ausgebauten Wegeabschnitte**

Fallstudie	Gemeinde	Länge in km	Ausbauart vorher	Ausbauart nachher	Breite vorher (m)	Breite nachher (m)
1	Diemelsee	1,70	Asphalt	Asphalt	3,2	3,5
2	Willingshausen	2,90	Asphalt	Asphalt	3,0	3,5
3	Eschenburg	1,42	Asphalt	Asphalt	3,0	3,5
4	Wartenberg	3,00	Asphalt	Asphalt	3,0	3,0
5	Glauburg	Kreuzungsbauwerk				
6	Beselich	1,67	Asphalt	Asphalt	3,0	3,0
7	Stadt Heppenheim	2,60	Asphalt	Asphalt	3,0	3,0

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Antragsunterlagen.

## 4.2 Auswahl der Vorhaben nach den AWK

Tabelle 3 gibt Hinweise zu den Wegfunktionen nach den Vorbewertungen anhand der Auswahlkriterien (siehe Kap. 3.3).

**Tabelle 3: Punktebewertung der untersuchten Fördervorhaben nach den Auswahlkriterien**

Bezeichnung des Weges							
	Diemelsee	Willingshausen	Eschenburg	Wartenberg	Glauburg	Beselich	Heppenheim
Gesamtpunktzahl	23	24	23	24	26	15	18
Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastruktur	8	8	6	8	9	6	8
a) Art des Vorhabens							
Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastruktur	5	8	7	5	8	5	4
b) Erschließungseffizienz							
Betriebswirtschaftliche Optimierung	2	3	3	3	3	2	2
Innovationskraft (Folgeinvestitionen)	0	2	1	0	0	0	1
Diversifizierung der Einkommensquellen	0	2	0	0	0	0	0
Sicherung und Beschaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten	1	1	1	1	1	1	1
Effizienz der Wassernutzung	0	0	0	0	0	0	0
Energetisches Einsparpotenzial	0	0	0	0	0	1	0
Umsetzung eines IKEK, SILEK, ILEK	5	0	3	5	5	0	0
Leistungsfähigkeit des Gebietes	2	0	2	2	0	0	2

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Antragsunterlagen und den Ranking-Listen des HLBG.

Die Gesamtpunktzahlen liegen zwischen 15 und 26 und streuen damit relativ stark. Die Vorhaben in Beselich und Heppenheim liegen von der Gesamtpunktzahl deutlich niedriger als die übrigen Vorhaben. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung in 2017 hessenweit nur wenige sonstige Anträge vorlagen. Die geringe Punktzahl für diese Projekte ergab sich daraus, dass bei dem Kriterium „Umsetzung eines IKEK, SILEK, ILEK“ keine Punkte vergeben werden konnten. Bezüglich der Multifunktionalität der Wegenutzung bestehen aber nach den Ergebnissen der Fallstudien kaum Unterschiede zu den später bewilligten Vorhaben mit höherer Punktzahl.

Die theoretisch erreichbare Maximalpunktzahl liegt bei 39. In 2018 und 2019 mussten in der Regel Punktwerte von über 20 erreicht werden, um in die nähere Auswahl zu kommen.

### 4.3 Wirkungen der Fördervorhaben

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

- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe (SPB 2A),
- Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit) (SPB 6B),
- Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben) und Förderung der touristischen Entwicklung (SPB 6B),
- Verbesserung der Bodenbewirtschaftung (Bodenschutz) (SPB 4C).

Die Wirkungsbereiche werden nachfolgend kurz erläutert.

#### **Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe (SPB 2A)**

Wegebau kann allgemein 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, Anlieferung von Substraten zu Biogasanlagen),
- Erleichterung des Neubaus von Stallungen oder anderen Betriebsgebäuden im Außenbereich, die eine Erschließung für schweren Transportverkehr (LKW) benötigen.

**Foto 3: Erneuerter Brückenbauwerk (im Bau) in der Gemeinde Glauburg (Wetteraukreis)**



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

Die Höhe der Kostensenkung lässt sich für den konkreten Einzelfall 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.

Eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe ist aber für alle betrachteten Wegeabschnitte anzunehmen. Ein besonders hoher Wirkungsbeitrag ist in Willingshausen zu erwarten, wo die Zufahrt zu einer Biogasanlage deutlich verbessert wurde. Dies ist als Beitrag zur Senkung der Kosten für den Substrattransport sowie zur Sicherung der Diversifizierung von Einkommensmöglichkeiten in der Landwirtschaft zu werten.

Eine besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang auch die Brückenbauwerke. Die Sperrung von Brücken oder die Einführung von Gewichtsbeschränkungen zwingt die landwirtschaftlichen Betriebe zu zeit- und kostenaufwendigen Umwegen (Fallbeispiel Gemeinde Glauburg).

### **Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit) (SPB 6B)**

Maßnahmen des ländlichen Wegebbaus 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.
- Besonders prägnant sind die Wirkungen bei Brückenbauprojekten, da bei Sperrung von Brücken zahlreiche Aktivitäten im ländlichen Raum eingeschränkt sein können bzw. nur mit zeit- und kostenaufwendigen Umwegen realisierbar sind.

Wirkungen in diesem Bereich wurden in allen untersuchten Fallstudiengemeinden festgestellt, da es sich bei einzelnen Wegen um Ortsteilverbindungswege handelt, die auch von der Wohnbevölkerung regelmäßig – etwa für den Weg zur Arbeit oder für andere Zwecke – genutzt werden (Zuwegung zu Friedhöfen, Sportanlagen oder Ähnlichem). Hier sind insbesondere die Fallbeispiele in der Stadt Heppenheim, in Eschenburg und auch in Wartenberg hervorzuheben. In Wartenberg kann durch den Ausbau eines Weges der landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Verkehr innerhalb der beengten Ortslage getrennt werden.

Dieser Wirkungsbereich wird über die Auswahlkriterien bisher kaum abgebildet.

### **Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben) und Förderung der touristischen Entwicklung (SPB 6B)**

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.

Besondere Potenziale in Bezug auf die touristische Entwicklung von Gebieten bietet der ländliche Wegebau insbesondere dann, wenn überregionale Radwanderwege über die ausgebauten Abschnitte verlaufen oder aber überregional bedeutsame Sehenswürdigkeiten oder sonstige touristisch bedeutsame Infrastruktur (z. B. Campingplätze) erschlossen werden. Dies war in einzelnen Gemeinden der Fall (siehe Tabelle 4).

Eine besondere Bedeutung für die Naherholung oder den Tourismus haben besonders die ausgebauten Wege in den Gemeinden Eschenburg und Glauburg sowie teilweise in der Stadt Heppenheim. Diese Wege erschließen entweder Naherholungsgebiete (Gemeinde Eschenburg) oder

werden als Wanderwege stärker genutzt (Stadt Heppenheim). In der Gemeinde Glauburg verläuft über die ausgebaute Brücke ein überregionaler Radwanderweg.

### Verbesserung der Bodenbewirtschaftung (Bodenschutz) (SPB 4C)

Da der Wegebau zumeist auch der Regulierung der Abflussverhältnisse dient (Ausbau von Straßenseitengräben, Erneuerung von Durchlässen etc.), wird auch ein Beitrag zum SBP 4C (Bodenschutz) erwartet. Ein Beitrag zur Verringerung der Bodenerosion (Rinnenerosion) ist daher in erosionsgefährdeten Lagen ebenfalls zu erwarten. Dies wurde besonders im Rahmen der Fallstudie in der Stadt Heppenheim bestätigt.

## 4.4 Gesamtbetrachtung der Wirkungen

Tabelle 4 zeigt zusammenfassend die Bewertungen für die 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 Wirkungsbereiche verdeutlichen. Die größten Wirkungen entstehen für die Bereiche „Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit“ und „Verbesserung der Wohnstandortqualität“. Aspekte der Naherholung, des Tourismus und des Bodenschutzes spielen ebenfalls eine Rolle.

**Tabelle 4: Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben**

<b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = 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	Bodenschutz
Fallbeispiel 1: Diemelsee	++	+	+	O	O
Fallbeispiel 2: Willingshausen	++	+	+	+	O
Fallbeispiel 3: Eschenburg	+	++	++	O	O
Fallbeispiel 4: Wartenberg	++	+	+	+	+
Fallbeispiel 5: Glauburg	++	+	++	+	O
Fallbeispiel 6: Beselich	++	+	+	O	O
Fallbeispiel 7: Stadt Heppenheim	+	++	+	+	+

Quelle: Eigene Darstellung.

Negative Umweltwirkungen waren mit der Umsetzung der genannten Wegebauvorhaben nicht verbunden. Es wurden ausschließlich Wege auf vorhandener Trasse verstärkt und neu befestigt. Wie Tabelle 2 zeigt, handelte es sich in erster Linie um die Verstärkung vorhandener Schwarzde-

cken. Bei einer Verbreiterung von Wegeabschnitten waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen. Dies war z. B. in den Gemeinden Willingshausen und Beselich der Fall und erfolgte über die Ablösung von Ökopunkten.

**Foto 4:** Ausgebauter Hauptwirtschaftsweg in der Gemarkung Ransbach, Gemeinde Willingshausen (Schwalm-Eder-Kreis)



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

## 5 Diskussion und Bewertung der Fördermaßnahme

Die Bewertung der Fördermaßnahme erfolgt auf der Grundlage der Auswertung von Förderdokumenten, der Analyse der Bewilligungsdaten und insbesondere der Fallstudien, die im Anhang I dokumentiert sind.

### 5.1 Relevanz der Förderung

In den Gesprächen in den Fallstudiengemeinden in Hessen wurde mehrfach auf den Investitionsrückstand bezüglich des Wegebbaus sowie auf die großen Unterschiede in der Finanzkraft der Gemeinden hingewiesen (z. B. Fallstudie Gemeinde Eschenburg).

Die Einschätzungen der befragten Bürgermeister und Bauamtsleiter 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 dem 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.

Der Bedarf an einer Förderung der ländlichen Infrastrukturen ist daher als sehr hoch zu bewerten (siehe auch Kap. 3.4.1).

## 5.2 Wirkungen

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 den ländlichen Raum insgesamt wurde in den Gesprächen von den Gemeindevertretern immer wieder hingewiesen.

Die vom Land Hessen vorgenommene Programmierung der Maßnahme mit prioritärem Ziel in dem Schwerpunktbereich 6B ist daher angemessen. Daneben wurden auch Beiträge zu den Schwerpunktbereichen 2A (Verringerung der Transportkosten für die Landwirtschaft) und 4C (Regulierung der Wasserverhältnisse, Verringerung der Bodenerosion) erwartet, die im Rahmen der Fallstudien auch nachgewiesen werden konnten.

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. Nach Bathke & Tietz (2016) führt der Ausbau von Wirtschaftswegen in der Landwirtschaft zu Kosteneinsparungen von mindestens 25 Euro pro ha und Jahr, wobei einem Wegeabschnitt von 1 km Länge eine Fläche von ca. 100 ha zugeordnet werden kann. Über die gesamte bisher ausgebaute Strecke von 39,2 km ergibt sich damit ein Kostenvorteil von etwa 0,1 Mio. Euro pro Jahr für den landwirtschaftlichen Sektor. Die Vorteile, die sich durch einen zügigeren Verkehr aufgrund des Ausbaus von Kreuzungsbauwerken ergeben können, sind hierbei nicht berücksichtigt.

Bei 2,6 km der ausgebauten Wegestrecke handelt es sich um Weinbergswegen. Die ökonomischen Vorteile für die Landwirtschaft dürften hier deutlich höher liegen, da hier der Wegebau in Hanglagen oftmals erst eine rationellere Bewirtschaftung (etwa infolge einer Wegeverbreiterung oder einer Erhöhung der Tragfähigkeit) und beispielsweise den Einsatz von Vollerntern ermöglicht. Nähere Hinweise hierzu finden sich in einer Fallstudie zu einem Flurbereinigungsverfahren in Eltville im Rheingau, im Rahmen derer insbesondere der Wegebau betrachtet wurde (Tietz und Bathke, 2014).

Zusätzlich entstehen aufgrund einzelner Projekte Kostenvorteile für die Forstwirtschaft, die aber nicht näher quantifiziert werden können.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass mit der Förderung des Wegebaus ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung des ländlichen Raumes sowie zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe in den geförderten Gemeinden geleistet wird.

**Foto 5: Der Ausbau der Wegeseitengräben und die Erneuerung der Durchlässe dienen in Hanglagen auch der Verringerung von Rinnenerosion, hier ein Wirtschaftsweg in der Gemeinde Wartenberg**



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

### **Akzeptanz**

Mit der Teilmaßnahme 7.2 wird eine in der vorhergehenden Förderperiode bereits vorhandene aber bisher nur mit geringen Finanzmitteln ausgestattete Fördermaßnahme deutlich gestärkt und aufgewertet. Sie stößt bei den Kommunen auf großes Interesse. Durch regionale Informationsveranstaltungen könnte der Antrageingang sicher noch deutlich gesteigert werden. Dies wäre aber nur dann sinnvoll, wenn auch tatsächlich mehr Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden würden.

## **5.3 Anwendung der Auswahlkriterien**

Die nachfolgenden Hinweise zu den Auswahlkriterien beziehen sich neben der Bepunktung der Auswahlprojekte auch auf die Bewertungen sämtlicher Förderanträge der Jahre 2016 bis 2019. Die entsprechenden Unterlagen wurden von der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG) zur Verfügung gestellt.

Die wirkungsstärksten Kriterien stellen die Art des Vorhabens (z. B. Wegebauvorhaben, Kreuzungsbauwerk oder Sonstiges) und die Erschließungseffizienz dar. Aufgrund der hohen Gewichtung dieser beiden Punkte ist sichergestellt, dass Vorhaben zur Sanierung von Brückenbauwerken (siehe Fallstudie Gemeinde Glauburg) mit hoher Sicherheit Spitzenplätze im Ranking einnehmen. Abgesehen von der Selektion der Brückenbauwerke differenzieren diese beiden Kriterien allerdings kaum zwischen verschiedenen Projekten. Bei der Erschließungseffizienz sind die Werte für die erschlossene Fläche pro 100 m Weg so hoch angesetzt, dass die meisten Vorhaben hier nur einen Punkt erreichen. Auch wird dieser Punkt von den einzelnen Dienststellen möglicherweise sehr unterschiedlich bewertet, da die Abgrenzung der tatsächlich erschlossenen Fläche nicht immer eindeutig festzustellen ist.

Betrachtet man die Bewertung sämtlicher eingereicherter Anträge wird deutlich, dass das Vorliegen eines Entwicklungskonzeptes (IKEK, SILEK, ILEK) erhebliche Auswirkungen auf die Gesamtpunktzahl und damit auf die Chancen einer Bewilligung hat. Die starke Bepunktung von Projekten, die aus einem IKEK oder einem SILEK heraus empfohlen wurden, erscheint grundsätzlich angemessen, da die genannten Konzepte sehr detailliert auf die örtlichen Verhältnisse eingehen und intensiv mit der lokalen Bevölkerung abgestimmt wurden. Demgegenüber sollte die Punktzahl, die über ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) erreicht werden kann, noch deutlicher abgestuft werden. Im Rahmen der Regionalen Entwicklungskonzepte werden zumeist nur sehr pauschale Empfehlungen zur ländlichen Infrastruktur abgegeben.

Bei den beiden Kriterien „Effizienz der Wassernutzung“ und „Energetisches Einsparpotenzial“ werden zumeist keine Punkte erreicht. Sie zielen in erster Linie auf Vorhaben, die die Verbesserung von Infrastrukturen zur Feldberegnung zum Ziel haben.

In einem „engen Bewerberfeld“ kann das Kriterium der bereinigten Ertragsmesszahl (bEMZ), das allein die potenzielle Wertschöpfung aus der ackerbaulichen Nutzung beschreibt, den Ausschlag für oder gegen eine Bewilligung geben. Da die Finanzierung der multifunktional genutzten Wege über die Gemeindehaushalte erfolgt und diese von der bEMZ nur gering beeinflusst werden, scheint dieses Kriterium nicht sonderlich geeignet zu sein, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gemeinden oder einen Fördermittelbedarf zu beschreiben. Es sollte daher geprüft werden, ob im Rahmen der Auswahlkriterien stattdessen der vom Hessischen Rechnungshof vorgeschlagene Siedlungsindex, der den Zersiedelungsgrad einer Gemeinde beschreibt, berücksichtigt werden kann. Bei hohem Siedlungsindex, der für die sogenannten Cluster4-Gemeinden bezeichnend ist (siehe Fallstudie 1, Gemeinde Diemelsee), besteht für die Gemeinden ein erhöhter Aufwand für die Aufrechterhaltung der Wegeinfrastruktur. Dieser erhöhte Aufwand ergibt sich allein aus der Siedlungsstruktur und nicht etwa aus überhöhten Anforderungen an den Wegeausbau oder aus unterlassener Unterhaltung in der Vergangenheit. Von daher wäre eine bevorzugte Berücksichtigung der Cluster4-Gemeinden gerechtfertigt.

Wege, die allein der land- und forstwirtschaftlichen Erschließung dienen (Wirtschaftswege), können die geforderte Mindestpunktzahl nur bei extrem hoher Erschließungseffizienz (Verhältnis der

Länge des ausgebauten Weges zu der damit erschlossenen Fläche) erreichen. Es wird damit über die Auswahlkriterien in Richtung der gewünschten multifunktionellen Nutzung der Wege gesteuert.

Das derzeit praktizierte System der Auswahlkriterien berücksichtigt die Erschließungs- und sonstigen Wegfunktionen und ermöglicht die geforderte Auswahl von Projekten mit hohem Zielerreichungsgrad hinsichtlich der ELER-Ziele. Über die Auswahlkriterien erfolgt eine Steuerung insbesondere in Richtung auf eine bevorzugte Förderung von Brückenbauwerken sowie auch auf eine bevorzugte Förderung von Gemeinden mit regionalem Entwicklungskonzept. Die AWK sind insofern zielführend. Sie sollten aber punktuell überarbeitet und geschärft werden, insbesondere mit Blick auf die Multifunktionalität der Wegenutzung. Aspekte der verkehrstechnischen Erschließung des ländlichen Raumes für die örtliche Bevölkerung (z. B. für die Naherholung) sind bisher kaum berücksichtigt, ebenso weitere Aspekte wie die Verkehrssicherheit (Entflechtung von Verkehrsströmen) und die touristischen Entwicklungspotenziale (z. B. überregionale Fahrradwege).

Das eingeführte den EU-Vorgaben entsprechende System des landesweiten Ranking der beantragten Vorhaben erscheint angesichts des bisher insgesamt eher geringen Fördervolumens angemessen. Allerdings sind die Agrarstrukturen innerhalb von Hessen sehr unterschiedlich. Dementsprechend sind auch die Wegedichten, die Wegebefestigungen und die Bedarfe an Wegebaumaßnahmen sehr unterschiedlich. Die Festlegung und einheitliche Anwendung von Auswahlkriterien und eine Berücksichtigung regionaler Besonderheiten sind damit außerordentlich schwierig. Zwar sind auch innerhalb des Amtsbezirkes eines AfB die regionalen Unterschiede schon beträchtlich (Bsp. AfB Heppenheim mit den Regionen des Odenwalds, der Bergstraße und des Hessischen Rieds), gleichwohl wäre auf AfB-Ebene eine Steuerung über regional angepasste Auswahlkriterien möglich, die die regionalen Besonderheiten stärker berücksichtigen könnte.

Sollten die Finanzmittel substanziell aufgestockt werden, empfiehlt sich eine Prüfung, ob unter den von der EU-KOM vorgegebenen Regularien auch eine stärker regionalisierte Projektauswahl und die Zuweisung von Budgets an die einzelnen Ämter für Bodenmanagement möglich ist.

Ganz grundsätzlich ist abschließend darauf hinzuweisen, dass die Steuerungswirkungen des von der EU vorgegebenen und stark formalisierten Systems von Auswahlkriterien in Verbindung mit einer Stichtagsregelung mit Blick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes vernachlässigbar gering sind. Da es sich um ein behördengeleitetes Verfahren handelt, hätte auch ohne formal und landeseinheitlich anzuwendende Auswahlkriterien eine Projektauswahl entsprechend den Vorgaben des hessischen Haushaltsrechts stattfinden müssen. Die Projektauswahl hätte dann stärker regionale Aspekte auf Ebene der ÄfB-Dienstbezirke berücksichtigen können.

## 5.4 Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung

Aufgrund des engen Zusammenhangs zwischen Wegebau und Fragen der Bodenordnung hat sich die Ansiedlung der Bewilligungsbehörden bei den Ämtern für Bodenmanagement sehr bewährt. Auch in der kommenden Förderperiode sollten, sofern möglich, die Flurbereinigung und die „Kleinen Infrastrukturen“ so programmiert werden, dass die Finanzmittel wechselseitig austauschfähig sind und damit rasch auf Mehr- oder Minderausgaben in einzelnen Bereichen reagiert werden kann.

Die bisherige Maßnahmenumsetzung verläuft ohne größere Probleme und zielgerichtet. Von den Gesprächspartnern bei den Gemeinden wurde insbesondere die gute Zusammenarbeit mit den Ämtern für Bodenmanagement hervorgehoben. Besondere Hemmnisse, die den Abfluss der Finanzmittel behindern würden, sind derzeit nicht erkennbar.

### **Bewilligungszeitpunkt**

Der oftmals sehr späte Bewilligungstermin und der daraus resultierende kurze Bearbeitungszeitraum wurde in sämtlichen Gesprächen von den Gemeindevertretern als problematisch angesprochen, da bei endgültiger Bewilligung im Laufe des Sommers für die eigentliche Bauphase nur wenig Zeit zur Verfügung steht. Es sollte daher geprüft werden, ob bei absehbar spätem Bewilligungstermin nicht automatisch eine Bewilligung bis in das Folgejahr hinein erteilt werden kann. Ein längerer Bewilligungszeitraum würde sich auch in niedrigeren Baupreisen niederschlagen, da die Baufirmen aufgrund des engen Umsetzungszeitraumes im Herbst Risikoaufschläge einkalkulieren (vgl. Fallstudien Diemelsee, Eschenburg, Beselich).

Der oftmals späte Bewilligungstermin ergibt sich u. a. aus der Kombination von EU-Mitteln mit Bundes- und Landesmitteln der GAK und den mitunter erst spät erfolgenden Mittelzuweisungen für die Bundes- oder Landesmittel. Durch die Zulassung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns auch für Kommunen besteht zwar grundsätzlich die Möglichkeit, dass mit Umsetzung einzelner Projekte bereits früher begonnen werden kann, allerdings wird aufgrund der damit verbundenen Risiken dies nicht von allen Gemeinden in Anspruch genommen.

Das Problem lässt sich nur entschärfen, wenn den Bewilligungsbehörden in größerem Umfang Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung gestellt werden und damit die Bewirtschaftung der nationalen Mittel flexibilisiert werden kann.

Auch sollte überprüft werden, ob eine generelle Freigabe von Bewilligungsbescheiden über 75.000 Euro durch den Präsidenten des Hessischen Landesamtes für Bodenmanagement und Geoinformation (HLBG) erforderlich ist. Bei diesem zusätzlichen Prüfschritt handelt es sich nach unserer Kenntnis um eine Vorgabe des Haushaltsreferats an das HLBG. Informationen über den näheren Hintergrund liegen uns nicht vor. Dieser zusätzliche Prüfschritt führt regelmäßig zu einer Verzögerung der Bewilligung um ca. zwei Wochen, in Einzelfällen auch um mehrere Wochen. Die

ÄfB wiesen in den Gesprächen mehrfach darauf hin, dass sich die Prüfung mitunter auch auf fachliche Aspekte erstreckte und nicht nur auf rein haushaltstechnische Aspekte.

### **Regionale Streuung der Fördermittel**

In Anbetracht der geringen zur Verfügung stehenden Finanzmittel erscheint die Bagatellgrenze wenig zielführend, da sie dazu verleitet, vergleichsweise große Förderanträge (u. U. mit mehreren Wegen) zu stellen. Es kommen daher pro Antragsrunde hessenweit nur wenige Wege in die Bewilligung. Auch zeigen die Förderdaten, dass einzelne Gemeinden mehrfach Anträge stellen. Hier sollte geprüft werden, ob ein Höchstbetrag für die förderfähigen Kosten eingeführt werden kann oder aber bereits mit einer Zuwendung bedachte Gemeinden für mehrere Jahre von der Förderung ausgeschlossen werden. Alle genannten Punkte könnten dazu beitragen, die begrenzten Fördermittel innerhalb des Landes stärker zu streuen und den Kreis der Zuwendungsempfänger zu erweitern. Sollten die Fördermittel in der kommenden Förderperiode allerdings deutlich aufgestockt werden, wäre diese Überlegung hinfällig.

### **Staffelung der Fördersätze**

In Kapitel 7 werden die Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden (Anliegerbeteiligung, Wiederkehrende Ausbaubeiträge, kommunale Finanzen) und damit die Rahmenbedingungen der Förderung näher betrachtet. Hier wird insbesondere auf die großen Unterschiede in der Finanzkraft der Gemeinden hingewiesen. Da davon auszugehen ist, dass die großen Unterschiede zwischen den Gemeinden hinsichtlich ihrer kommunalen Finanzausstattung sich möglicherweise in der Zukunft verschärfen 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.

In Niedersachsen wird bereits seit längerem die Steuereinnahmekraft der Gemeinden hierfür herangezogen. Die Fördersätze liegen hier je nach Steuereinnahmekraft zwischen 40 und 65 %.

Nach den geltenden Finanzierungsrichtlinien darf in Hessen der Zuschusssatz (Z) nicht höher sein als der sich bei einem Verfahren nach dem FlurbG nach Nr. 1.5.3 Abs. 3 bis 10 ergebende Zuschusssatz (siehe Kapitel 3.1). Ebenso wie bei der Flurbereinigung wird die bereinigte Ertragsmesszahl (bEMZ) für die Staffelung des Zuschusssatzes herangezogen. Die bEMZ charakterisiert das Ertragspotenzial der Böden und damit das Wertschöpfungspotenzial aus der landwirtschaftlichen Flächennutzung. Die Wertschöpfung aus Viehhaltung wird dabei nicht berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund, dass die Wegeinfrastruktur nicht allein der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen dient, sondern multifunktionell genutzt wird, ist die bEMZ kein sonderlich geeigneter Indikator für den Finanzmittelbedarf der Gemeinde. Sofern die Fördermittelvergabe auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gemeinden, in deren Eigentum die Wege sich ja zumeist befinden, berücksichtigen soll, erschienen folgende Kriterien aussagekräftiger:

- Die Steuereinnahmekraft der Gemeinden. Diese berücksichtigt die Einnahmenseite der kommunalen Haushalte, insbesondere das Aufkommen an Gewerbesteuer.
- Der Zersiedelungsgrad einer Gemeinde. Dieser beleuchtet die Ausgabenseite der kommunalen Haushalte bezüglich der erforderlichen Wegeinfrastruktur.

Es sollte geprüft werden, ob die Steuereinnahmekraft und/oder auch der Zersiedelungsgrad (Siedlungsindex) zur Staffelung der Fördersätze herangezogen werden können. Nähere Hinweise zum Siedlungsindex finden sich in Kapitel 7.5.

### **Nicht-Förderfähigkeit von Ausgleichsabgaben**

Wie in Kapitel 3.1 dargestellt sind die bei einer Wegeverbreiterung erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen förderfähig. Hiervon ausgenommen ist die Förderung von Ausgleichsabgaben. Diese Differenzierung ist schwer nachvollziehbar, da es sich bei Ausgleichsabgaben um den monetären Wert von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen handelt, die direkt dem Bauprojekt zuzuordnen sind. Die Umsetzung der eigentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt lediglich in anderer Trägerschaft. Eine solche Zusammenfassung von nach Eingriffsregelung erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in größeren Naturschutzprojekten und deren Finanzierung über Ausgleichsabgaben ist auch aus naturschutzfachlicher Sicht sinnvoll. Eine Differenzierung hinsichtlich der Förderfähigkeit zwischen den von der Gemeinde selber durchgeführten Ersatzmaßnahmen und den Ausgleichsabgaben ist wenig unterstützend im Hinblick auf die Bemühungen der Naturschutzverwaltung um eine zielorientierte und naturschutzfachlich optimierte Umsetzung der Eingriffsregelung. Diese Differenzierung sollte daher überprüft werden.

## **5.5 Gesamtbewertung der Fördermaßnahme**

Nach den Ausführungen in den Kapiteln 4 sowie 5.1-5.4 kann die Fördermaßnahme wie folgt bewertet werden (Tabelle 5):

**Tabelle 5: Gesamtbewertung der Fördermaßnahme**

Kategorie	Bewertung	Beschreibung
<i>Relevanz der Förderung</i>		
Handlungsbedarf im Programmgebiet	hoch	Es gibt einen vordringlichen Handlungsbedarf.
Eignung des ELER zur Problemlösung	mittel	Der ELER kann aufgrund der Vorgaben/Ausgestaltung der ELER-VO einen deutlichen Beitrag zur Problemlösung leisten.
Kontext der Förderung	mittel	Die Wirkungen des EPLR sind im Vergleich zu alternativen Instrumenten als bedeutsam einzuschätzen.
<i>Wirkungen</i>		
Wirkungsstärke	+++ sehr positive Wirkungen	Die Maßnahme hat deutlich positive beobachtbare/berichtete Wirkungen im Durchschnitt aller geförderten Vorhaben.
Mitnahmen		keine Mitnahmen

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Antragsunterlagen.

Der Bedarf an einer Förderung der ländlichen Infrastrukturen ist, wie bereits in Kapitel 3.4.1 dargestellt, als sehr hoch zu bewerten.

Vor dem beschriebenen Problemhintergrund ist die Maßnahme gut geeignet, die Gemeinden bei der Umsetzung von Wegebaumaßnahme zu unterstützen. Wie die Fallstudien gezeigt haben, wären die Gemeinden ohne die Förderung kaum in der Lage gewesen, die beschriebenen Ausbaumaßnahmen umzusetzen.

Bezogen auf den ländlichen Raum insgesamt sind die Wirkungen der Teilmaßnahme 7.2 aufgrund der insgesamt geringen Reichweite der Förderung nur gering. Im Zusammenhang mit der Förderung des Wegebbaus über den Sonderrahmenplan Ländliche Entwicklung (GAK) sowie über die Flurbereinigung entstehen deutliche Wirkungen mit größerer Reichweite, die allerdings vor dem Hintergrund des bestehenden Finanzbedarfs noch nicht als problemlösend bezeichnet werden können. Langfristig muss mit Blick auf die lokalen Infrastrukturen der Sicherung der kommunalen Haushalte wieder mehr Priorität eingeräumt werden gegenüber einer nur temporär und lokal begrenzt wirkenden Förderpolitik.

## 6 Empfehlungen

Auf der Grundlage der Diskussion der Fördermaßnahme in Kap. 5 wurden verschiedene Empfehlungen abgeleitet, die im Folgenden noch einmal verkürzt zusammengefasst werden.

### Fortführung der Maßnahme

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Infrastrukturen für die ländlichen Räume insgesamt sowie auch aufgrund der schwierigen finanziellen Situation vieler Gemeinden und des bestehenden Investitionsstaus wird eine Fortführung der Förderung in diesem Bereich empfohlen.



## Verwaltungstechnische Umsetzung

- Schärfung der Auswahlkriterien mit Blick auf die erwünschte multifunktionelle Nutzung (Erschließung des ländlichen Raumes für Naherholung und Tourismus, Erschließung von besonderen Sehenswürdigkeiten oder Direktvermarktungseinrichtungen, Entflechtung von Verkehrsströmen),
- stärkere Bepunktung von Anträgen, die aus einem SILEK oder IKEK heraus entwickelt wurden, deutliche Abstufung von Wegen, die lediglich im Rahmen eines Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) empfohlen werden,
- Ersatz des Kriteriums der bereinigten Ertragsmesszahl (bEMZ) durch die Steuereinnahmekraft der Gemeinde oder den Siedlungsindex,
- stärkere Streuung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel, etwa durch die Abschaffung der Bagatellgrenze, die Einführung eines Höchstbetrags für die förderfähigen Kosten oder den Ausschluss der bereits geförderten Gemeinden für ein oder mehrere darauffolgende Jahre,
- Beschleunigung des Antragsverfahrens und generelle Erteilung einer bis in das Folgejahr reichenden Bewilligung bei spätem Bewilligungstermin,
- finanztechnische Flexibilisierung durch verstärkte Bereitstellung von Verpflichtungsermächtigungen für die Bewilligungsbehörde,
- Überprüfung und ggf. Abschaffung der Praxis der Freigabe von Bewilligungsbescheiden über 75.000 Euro erst nach Prüfung durch den Präsidenten des HLBG,
- Gleichstellung von Ausgleichsabgaben mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hinsichtlich der Förderfähigkeit.

Eine besondere Bedeutung kommt der Empfehlung nach einer verstärkten Bereitstellung von Verpflichtungsermächtigungen für die Ämter für Bodenmanagement zu, da hierüber das gesamte Förderverfahren flexibler und damit für alle Beteiligten weniger aufwendig umgesetzt werden könnte.

## 7 Exkurs: Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden

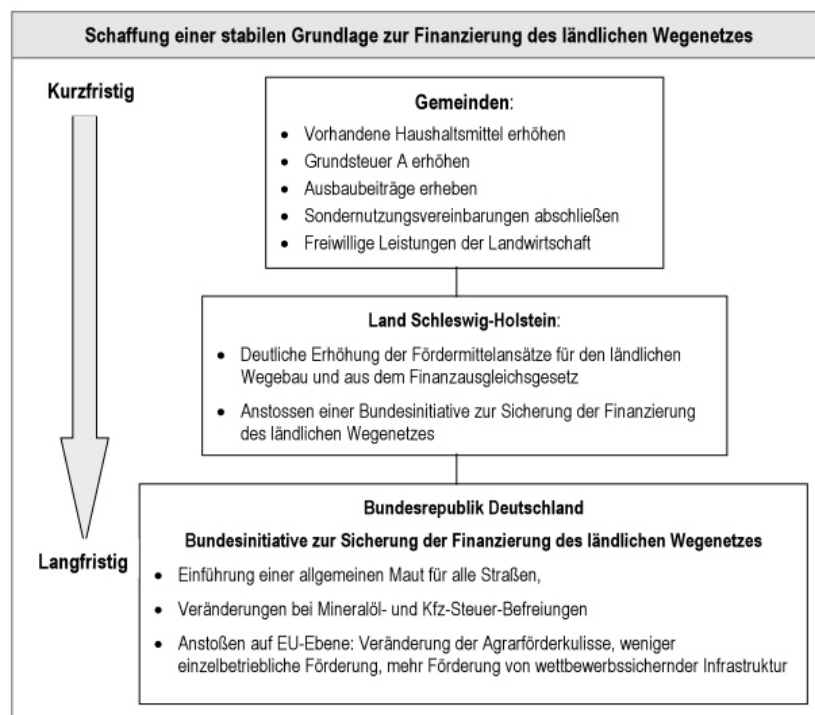
### 7.1 Einführung

In den Gesprächen mit Bürgermeister\*innen und Bauamtsleitern in den Auswahlgemeinden kam regelmäßig auch das Thema der kommunalen Finanzen und der Möglichkeiten der Finanzierung des erforderlichen Eigenanteils zur Sprache. Bezugnehmend auf die in den letzten Jahren in Hessen 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.

Zur Einführung in die Thematik dient die Abbildung 2, die dem Gutachten „Wege mit Aussichten“ entnommen wurde. Sie zeigt mögliche Ansatzpunkte zur Schaffung einer stabilen Grundlage zur Finanzierung des ländlichen Wegenetzes.

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, da diese 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). Auf Ebene des Landes werden eine Erhöhung der Fördermittelansätze sowie eine Bundesinitiative zur Verbesserung der Finanzierung des ländlichen Wegebaus über die GAK angeregt.

**Abbildung 2: Vorschläge zur Schaffung einer stabilen Grundlage zur Finanzierung des ländlichen Wegenetzes**



Quelle: ARL SH et al., 2008

Auf der Ebene des Bundes bzw. auf EU-Ebene werden u. a. eine Neuausrichtung des ELER und eine verstärkte Förderung von wettbewerbssichernder Infrastruktur vorgeschlagen.

In Ergänzung zu Abbildung 2 ist auch auf die Neuordnung des kommunalen Finanzausgleichs, etwa unter Einbeziehung eines Flächenfaktors, hinzuweisen (siehe Kapitel 7.5).

## 7.2 Straßenausbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz (KAG)

Die Situation bezüglich der Straßenausbaubeiträge war zu Beginn der Förderperiode noch dadurch bestimmt, dass für die Kommunen nach § 11 Abs. 1 KAG die Verpflichtung zur Beteiligung der Anlieger an den Ausbaurkosten bestand. Der Hessische Landtag hat am 28.05.2018 das Gesetz zur Neuordnung der Erhebung von Straßenbeiträgen beschlossen. Das Gesetz ist am 07.06.2018 in Kraft getreten (GVBl. 2018, 247).

Die bisherige Soll-Vorschrift in § 11 Abs. 1 KAG wurde in eine Kann-Vorschrift geändert, sodass in Verbindung mit der Neuordnung des § 93 Abs.2 HGO eine Straßenbeitragsenerhebungspflicht nicht mehr besteht. Die Entscheidung über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist damit in das Ermessen der Gemeinde gestellt.

Die Frage der Anliegerbeteiligung im Außenbereich wird derzeit in Hessen aber auch in 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 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 die Gemeindevertreter wiesen im Rahmen der Fallstudien mehrfach darauf hin, dass die Anliegerbeteiligung im Außenbereich schwierig umzusetzen sei. 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 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.

Beispielhaft kann hier auf den geförderten Weg in der Stadt Heppenheim verwiesen werden (Projektsteckbrief Nr. 7). Neben der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erfüllt der Weg verschiedene andere Funktionen:

- Verbindung verschiedener Ortsteile der Stadt Heppenheim,
- Zufahrt zu zwei Friedhöfen,
- Nutzung durch Fahrradfahrer und Wanderer.

Vor dem Hintergrund einer solchen vielfältigen Wegenutzung wäre eine ausschließliche Beteiligung der landwirtschaftlichen Flächeneigentümer schwierig zu begründen und zu kalkulieren. Die Situation im Außenbereich ist bezüglich einer Anliegerbeteiligung mit der im Innenbereich nicht vergleichbar.

### 7.3 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.

In Hessen wurden mit dem § 11a des KAG die rechtlichen Grundlagen hierfür geschaffen und seit dem 01.01.2013 besteht für die Gemeinden die Option der Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge. Bei der Bildung von Abrechnungsgebieten nach § 11 a) Abs. 2 a) KAG hat der Gesetzgeber mit der Gesetzesänderung in 2018 den funktionalen Zusammenhang gestrichen. Es ist nunmehr nur noch ein räumlicher Zusammenhang erforderlich.<sup>2</sup>

In Hessen hatte sich insbesondere der Hessische Städte- und Gemeindebund für die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge stark gemacht. Dies wurde wie folgt begründet (nach Wagner & Rauscher, Hessische Städte und Gemeindezeitung 2010, zitiert aus Lohmann & 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 insgesamt positiv.<sup>3</sup> Seit 2018 beteiligt sich das Land mit einem einmaligen pauschalisierten Kostenausgleich in Höhe von 20.000 Euro pro Abrechnungsgebiet an dem mit der Einführung verbundenen Verwaltungsaufwand. Im Zuge der zunehmend intensiver geführten Diskussion um eine generelle Abschaffung der Straßenausbaubeiträge werden aber auch die wiederkehrenden Ausbaubeiträge mitunter kritisch betrachtet.

---

<sup>2</sup> <https://www.hsgeb.de/abgabenrecht/strassenbeitraege-aenderung-des-kag-1530517623/2018/06/15>

<sup>3</sup> HSGB, Wagner, mdl. Mitteilung, Telefonat vom 16.07.2018

Nach Änderung des KAG in 2018 tendieren allerdings viele Gemeinden generell dazu, die Anliegerbeteiligung komplett abzuschaffen und dafür eventuell die Grundsteuer anzuheben. In die Richtung der völligen Abschaffung der Ausbaubeiträge zielt auch ein Gesetzesvorschlag, der in 2019 im hessischen Landtag diskutiert wurde. Bezüglich der Akzeptanz für wiederkehrende Ausbaubeiträge bleibt die weitere Entwicklung des Themas Ausbaubeiträge generell abzuwarten.

## 7.4 Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden

In Hessen obliegt die Erhaltung der öffentlichen ländlichen Straßen und Wege den Gemeinden als Träger der Straßenbaulast. 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. 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 (Haarstrich, 2013). 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 Wegeausbaus und der Wegeunterhaltung möglich.

In Hessen wird diese Option der Finanzierung des Wegebaus durch die Erhebung von Verbandsbeiträgen nach unserer Kenntnis kaum diskutiert. Bei den vorhandenen Bodenverbänden nach Wasserverbandsgesetz stehen zumeist die gemeinsame Maschinennutzung oder der Aufbau von Beregnungsinfrastruktur im Vordergrund, weniger der Wegeausbau. Im Wasserverbandsgesetz sind allerdings auch der Ausbau und die Unterhaltung von Wegen als mögliche Aufgaben vorgesehen.

## 7.5 Kommunale Finanzen

Wie in Kap. 3.4.1 bereits dargestellt haben der Deutsche Landkreistag und auch andere kommunale Spitzenverbände mehrfach darauf hingewiesen, dass entsprechend Art. 28 Abs. 2 des Grundgesetzes 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, 2014). Hiermit stellt sich die Frage nach der Verteilung des Steueraufkommens zwischen Bund, Ländern und Kommunen.

Der Deutsche Landkreistag hat gezeigt, dass sich die Nettoanlageinvestitionen 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 kommunalen Finanzen ist in Hessen in Zusammenhang mit der Entschuldung der hessischen Kommunen von Kassenkrediten im Rahmen der Hessenkasse intensiv diskutiert worden (IHK Hessischer Industrie- und Handelskammertag, 2018). Auf die besonderen Probleme der flächenstarken und strukturschwachen Gemeinden hat insbesondere der Hessische Rechnungshof in seinem Kommunalbericht 2018 hingewiesen (Hessischer Landesrechnungshof, 2018). Ausgangspunkt war die Überlegung, dass viele verstreute Ortsteile, große Flächen und geringe Bevölkerungsdichte kleinere Gemeinden vor besondere Herausforderungen stellen (umfangreiches Wegenetz, lange Wasser- und Abwasserleitungen, mehrere Feuerwehrgerechtheiter).

Der Einfluss der Siedlungsstruktur auf die konkreten kommunalen Finanzbedarfe konnte bisher nicht valide bestimmt und auch beim kommunalen Finanzausgleich nicht ausreichend berücksichtigt werden. Der nun auf der Grundlage einheitlicher Geobasisdaten von einer Arbeitsgruppe des Kompetenzzentrums Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge e.V. von der Universität Leipzig kalkulierte **Siedlungsindex** berücksichtigt folgende Faktoren (Hessischer Landesrechnungshof, 2018):

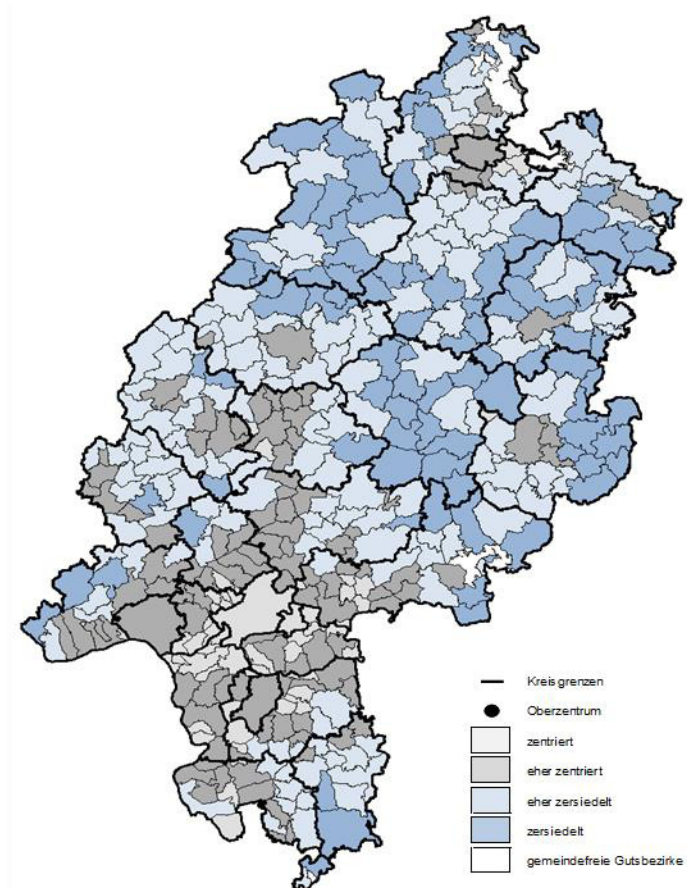
- Grad der Streuung der Siedlungen, gemessen am mittleren Abstand der Ortsteile voneinander,
- Grad der urbanen Durchdringung, definiert nach dem Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen an der Gesamtfläche der Gemeinde,
- Ausnutzungsdichte, d. h. das Verhältnis von Einwohner- und Arbeitsplatzdichte zur Siedlungs- und Verkehrsfläche der Gemeinde.

Der Siedlungsindex reicht von 0 bis 1 und wurde in vier Cluster eingeteilt (C1: zentriert, 0 bis unter 0,3; C2: eher zentriert, 0,3 bis unter 0,5; C3: eher zersiedelt, 0,5 bis unter 0,7; C4: zersiedelt, 0,7 bis 1). Besonders stark zersiedelte Gemeinden weisen einen Siedlungsindex von  $> 0,7$  auf und wurden dem Cluster C4 zugeordnet. Hieraus leitet sich die Bezeichnung Cluster4-Gemeinden ab.

Zentrierte Gemeinden, die einen Siedlungsindex bis 0,3 aufweisen (C1), haben nach den Angaben aus dem Kommunalbericht 2018 im Durchschnitt Straßenlängen von 4,18 km je 1.000 Einwohner. Zersiedelte Gemeinden mit einem Siedlungsindex von über 0,7 (C4) haben dagegen ein Straßennetz von im Durchschnitt 8,40 km je 1.000 Einwohner zu unterhalten und zu betreuen.

Die regionale Verteilung der Gemeinden mit ihrem Siedlungsindex ist in Abbildung 3 dargestellt.

**Abbildung 3: Regionale Verteilung des Siedlungsindex von Gemeinden**



Quelle: Hessischer Landesrechnungshof (2018).

Ein Zusammenschluss einzelner Gemeinden des Clusters 4 hat sich in einem Brief an den Hessischen Landtag gewandt und auf die finanziellen Probleme dieser zersiedelten und zumeist auch strukturschwachen Gemeinden hingewiesen. Auf die Mehrbedarfe dieser Gemeinden hat auch der Hessische Rechnungshof hingewiesen. Mithilfe von Regressionsanalysen ließen sich die Mehrbedarfe in einzelnen Aufgabenbereichen statistisch signifikant nachweisen. Für die Feuerwehr und die Gemeindestraßen, deren Unterhaltung zu den Pflichtaufgaben der Gemeinden gehört, wurde ein Jahresfehlbetrag bei zersiedelten Kommunen (Cluster 4-Gemeinden) von etwa 28,60 Euro/Einwohner errechnet im Vergleich zu den Cluster-2-Gemeinden. Für eine Cluster 4-Gemeinde wie z. B. Diemelsee (siehe Fallstudie 1) errechnen sich dadurch Mehrbelastungen von ca. 138.000 Euro pro Jahr.

Mit Bezugnahme auf den Kommunalbericht 2018 haben die Cluster 4-Gemeinden u. a. folgende Forderungen an den Landtag formuliert:

- Ausgleich monetärer Nachteile für zersiedelte Gemeinden in den Bereichen Feuerwehr und Straßen,
- punktuelle Verbesserungen der Förderung des ländlichen Raumes im kommunalen Finanzausgleich durch die Heranziehung des Siedlungsindex zur Feinabstimmung,
- Einführung des Siedlungsindex als Grundlage für die Förderung des ländlichen Raumes,
- Berücksichtigung des Siedlungsindex als wesentlichen Grund für den Mehrbedarf in den Förderrichtlinien des ländlichen Raumes.

Der letztgenannte Punkt ist mit Blick auf die ELER-Förderung von Bedeutung. Eine Berücksichtigung des Siedlungsindex wäre sowohl bei der Förderung der Lokalen Infrastrukturen wie auch bei der Förderung der Flurbereinigung oder der Dorferneuerung möglich. Es könnte damit ein (kleiner) Beitrag zur gleichmäßigeren Entwicklung einzelner Regionen und zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse geleistet werden.



## 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 2.9.2019]
- 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](https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/SH/5-6_MB_SH-Wegebau.pdf)> [zitiert am 2.9.2019]
- Bathke M, Tietz A (2016) Ex-post-Bewertung EPLR Hessen 2007 bis 2013: Modulbericht 5.5\_MB(c) Maßnahmenbewertung Flurneuordnung (ELER-Code 125 B). Braunschweig, zu finden in <[https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/HE/5-5\\_MB\\_c\\_Flurneuordnung.pdf](https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/HE/5-5_MB_c_Flurneuordnung.pdf)> [zitiert am 2.9.2019]
- 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. Der Landkreis - Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung
- DIFU [Deutsches Institut für Urbanistik] (2018) KfW-Kommunalpanel 2018, Hrsg.: KfW Bankengruppe, 39 Seiten, zu finden in <<https://difu.de/publikationen/2018/kfw-kommunalpanel-2018.html>> [zitiert am 2.9.2019]
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2004) Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden. FGSV-Verlag Band 986, Köln
- Fischl I, Kaufmann P (2014) Was können Fallstudien im Rahmen von Evaluationen leisten? Anspruch und Realität der Anwendung. fteval Journal for Research and Technology Policy Evaluation(40):35-42
- Ge-Komm Gfkl (2016) Hansestadt Medebach, Ländliches Wegenetzkonzept, Gutachten im Auftrag der Stadt Medebach, 62 Seiten
- Haarstrich J (2013) Realverbände im Wandel der Zeit. Land & Forst(3):97

- Hessischer Landesrechnungshof (2018) Kommunalbericht 2018: Drucksache 19/6812 des Hessischen Landtags, zu finden in  
<<https://rechnungshof.hessen.de/sites/rechnungshof.hessen.de/files/Kommunalbericht%202018.pdf>>
- IHK Hessischer Industrie- und Handelskammertag (2018) Entschuldung der hessischen Kommunen von Kassenkrediten, Stellungnahme zur "Hesenkasse", zu finden in <<https://hessischer-landtag.de/sites/default/files/scald/files/HHA-AV-042-T2.pdf>> [zitiert am 12.2.2020]
- Kerkhoff T (ed) (2017) Gründung eines Wirtschaftswegeberverbandes: Präsentation der Stadt Gerscher 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. LKRZ Zeitschrift für Landes- und Kommunalrecht Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland 7(2):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](https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/Landwirtschaft/LaendlicheRaeume/Stellungnahme-SRLE-2019-04_KomGL.pdf)> [zitiert am 2.9.2019]
- Städtetag NRW [Landkreistag NRW und 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. September 2014 im Rahmen einer Landtagsanhörung [zitiert am 7.8.2018]
- Tietz A, Bathke M (2014) Ex-post-Bewertung EPLR Hessen 2007 bis 2013 : Modulbericht 5.5\_MB(b) Fallstudien zur Flurbereinigung in Hessen (ELER-Code 125 B). Braunschweig, zu finden in <[https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/HE/5-5\\_MB\\_b\\_Fallstudien\\_Flurbereinigung.pdf](https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/HE/5-5_MB_b_Fallstudien_Flurbereinigung.pdf)> [zitiert am 2.9.2019]



# Anhang I

Projektsteckbriefe 1-7



<b>Fallstudie 1: Gemeinde Diemelsee</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.2 Förderung für Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen  Richtlinie für die Finanzierung in Verfahren nach dem FlurbG, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (FiRiLi) vom 24.07.2015
<b>Fördervorhaben:</b>	Erneuerung des Hauptwirtschaftsweges Zollhaus Wirmighausen Richtung Gembeck Erneuerung eines Wirtschaftsweges am Ortsrand von Wirmighausen (Stichweg Im Tale)
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Gemeinde Diemelsee, Landkreis Waldeck-Frankenberg
<b>Ausbauart / Länge</b>	Hauptwirtschaftsweg Zollhaus: Schwarzdecke, ca. 1,6 km Länge in zwei Teilbereichen, Fahrbahnbreite 3,5 m  Wirtschaftsweg Im Tale: Schwarzdecke, 130 m, Breite: 3,0 m
<b>Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:</b>	Schwarzdecke in sehr schlechtem Zustand, Fahrbahnbreite von Zollhaus Richtung Gembeck im Mittel 3,2 m, überwiegend 3,0 m, Stichweg im Tale: 3,0 m
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahr der Bauausführung: 2017</li> <li>• bewilligte Förderung (EU-Mittel und GAK): ca. 95.000 Euro, davon EU-Mittel: ca. 39.000 Euro</li> </ul>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antragsunterlagen und Förderdaten</li> <li>• Unterlagen des HLBG zum Ranking</li> <li>• Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde und Genehmigung der Unteren Wasserbehörde des Landkreises</li> <li>• Stellungnahme des Moderationsbüros für das IKEK der Gemeinde Diemelsee</li> <li>• Stellungnahme des Regionalmanagements der LEADER-Region Diemelsee-Nordwaldeck</li> <li>• Gespräch mit dem Abteilungsleiter Bodenmanagement des AfB Korbach am 23.09.2019</li> <li>• Gespräch mit dem Bürgermeister der Gemeinde Diemelsee am 26.09.2019</li> <li>• Auswertung von Kartenunterlagen</li> <li>• Befahrung der Wege am 26.09.2019</li> </ul>
<b>Beschreibung des Vorhabens und Bewertung</b>	
<b>Beschreibung des Vorhabens:</b>	<p>Antragsteller ist die Gemeinde Diemelsee. Das dortige Bauamt betreut die Maßnahme mit Unterstützung durch ein Ing.-Büro. Die erneuerten Wegeabschnitte waren in sehr schlechtem Zustand und sollten erneuert werden. Der Weg von Zollhaus nach Gembeck hatte ursprünglich eine Wegebreite von 3,2 m. Gemäß den Förderbedingungen und der RLW war eine Verbreiterung auf 3,5m erforderlich. Hierzu wurde im Bereich der Verbreiterung der Unterbau verstärkt, anschließend wurde eine neue Tragdeckschicht TDS 0/16 von 10 cm Stärke aufgebracht. Da die Ausbaubereiche im Wasserschutzgebiet Zone III liegen, wurde kein Recyclingmaterial eingebaut.</p> <p>Im Vorfeld der Bewilligung waren Lastplattendruckversuche erforderlich zum Nachweise der Tragfähigkeit des Unterbaus.</p> <p>Der nach Eingriffsregelung erforderliche naturschutzfachliche Ausgleich aufgrund der Wegeverbreiterung wurde durch Abbuchung von 2.560 Wertpunkten von dem Öko-konto „Rekultivierung des Aartals“ in der Gemarkung Flechtorf geleistet.</p>

<b>Wegefunktionen und Auswahlkriterien</b>	<p>Es handelt sich bei dem Weg „Am Zollhaus“ um einen überörtlichen Verbindungsweg, der die beiden Ortsteile Wirminghausen in der Gemeinde Diemelsee und Gembeck in der Gemeinde Twistetal verbindet. Der Weg wird von der Landwirtschaft (in Wirminghausen sechs Haupterwerbsbetriebe und ca. 20 Nebenerwerbsbetriebe), daneben aber auch von der örtlichen Bevölkerung intensiv genutzt.</p> <p>Der Stichweg Im Tale führt an zwei Aussiedlerhöfen entlang und ermöglicht die Zufahrt zu einem Hauptwirtschaftsweg, der den südöstlichen Teil der Gemarkung erschließt.</p> <p>Nach der Stellungnahme der LEADER-Region stellt der Tourismus ein wichtiges Standbein der Region dar und die Wirtschaftswege werden immer wieder von Touristen auch für kleinere Spaziergänge genutzt.</p> <p>Der Antrag erreichte 23 Punkte. Hierbei waren u. a. folgende Kriterien ausschlaggebend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung: 5 Punkte (Verbindungsweg)</li> <li>• Betriebswirtschaftliche Optimierung: 2 Punkte (Einsatz größerer Maschinen, Ermöglichung eines überbetrieblichen Einsatzes von Maschinen)</li> <li>• Arbeitsplätze werden gesichert: 1 Punkt</li> <li>• Umsetzung eines ILEK, SILEK, IKEK: 5 Punkte</li> <li>• bEMZ kleiner 50: 2 Punkte</li> </ul> <p>Der Antrag wurde im Rahmen des 1. Rankings bewilligt.</p>
<b>Finanzierung des Eigenanteils:</b>	<p>Die Gemeinde Diemelsee zählt mit einer Fläche von 121,6 km<sup>2</sup> mit zu den flächenmäßig größten Gemeinden in Hessen. Nach Hinweisen des Bürgermeisters hat die Gemeinde auch aufgrund der 13 Ortsteile und des ausgeprägten Reliefs (mittlere Höhe über NN 405 m, höchste Erhebung: 713 m ü. NN) ein umfangreiches Wirtschaftswegenetz zu betreuen. Die Landwirtschaft hat in der Region noch eine große Bedeutung. Da die Milchviehwirtschaft noch stärker verbreitet ist, werden viele Wirtschaftswege von Milchtankwagen befahren und insbesondere während der Silomaisernternte intensiv genutzt. Viele der Wirtschaftswege dienen der örtlichen Bevölkerung als Ortsteilverbindungswege. Der Bedarf an Wegebaumaßnahmen ist dementsprechend hoch und viele Wege werden multifunktionell genutzt.</p> <p>Die Möglichkeit der Förderung des Wegebau über den ELER wurde von der Gemeinde sehr begrüßt. Die Gemeinde war direkt von Vertretern des AfB diesbezüglich angesprochen worden. Über die Fördermöglichkeit wurde aber auch auf der Tagung „Geoforum“ des AfB berichtet.</p> <p>Neben Haushaltsgeldern werden auch Finanzmittel der Jagdgenossenschaften nahezu sämtlicher Ortsteile für die Wegeunterhaltung eingesetzt. Die Auswahl der Wegebauvorhaben erfolgt in enger Abstimmung mit den Jagdgenossenschaften, sofern diese ihren Beitrag leisten.</p> <p>Eine Anliegerbeteiligung wird nur im Innenbereich erhoben. Die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge wurde im Rat diskutiert, dann aber zurückgestellt, da rechtlich noch zu viele Unsicherheiten gesehen wurden. Die örtlichen Windenergieanlagenbetreiber beteiligen sich an Wegebaukosten, Bioenergieanlagenbetreiber zumeist nur an den direkten Zuwegungen zu ihren Anlagen. In einem Fall hat sich ein benachbarter Biogasanlagenbetreiber aus NRW an den Kosten für den Wegebau im Gemeindegebiet beteiligt.</p> <p>Die Gemeinde hätte ohne Fördermittel die Ausbaumaßnahme nicht umgesetzt. Aus Kostengründen hätte die Gemeinde auch einen Ausbau auf der bestehenden Breite von 3,2 m bevorzugt. Dies war aber nicht förderbar. Grundsätzlich wird eine Wegebaubreite von 3,5 m zwar als sinnvoll bewertet, es sei aber eine Frage der Kosten.</p> <p>Die Gemeinde Diemelsee hat sich den sogenannten „Cluster4-Kommunen“ ange-</p>


	<p>schlossen, die u. a. in einem Schreiben an den Hessischen Landtag im Rahmen der Anhörung für den „31. Zusammenfassenden Bericht der überörtlichen Prüfung kommunaler Körperschaften“ des Hessischen Rechnungshofes auf die schwierige Situation finanz- und strukturschwacher Kommunen hingewiesen haben. Die Bürgermeister der 12 Gemeinden weisen in dem Schreiben weiter darauf hin, dass diese Kommunen von der guten Entwicklung der Einkommenssteueranteile und der Gewerbesteuern in den letzten Jahren kaum profitiert hätten, da das Gewerbesteueraufkommen in diesen Gemeinden zumeist gering sei. Bei sinkenden Einwohnerzahlen im strukturschwachen Raum würden darüber hinaus die Schlüsselzuweisungen im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs sinken. Die Bürgermeister beziehen sich auf den Kommunalbericht 2018 und stellen insbesondere die Berücksichtigung des so genannten Siedlungsindex im kommunalen Finanzausgleich in das Zentrum ihrer Forderungen (Nähere Hinweise hierzu finden sich im Kapitel „Kommunale Finanzen“ des Hauptberichtes).</p>
<p><b>Foto 1/1:</b> Ausgebauter Wegebabschnitt am „Zollhaus“ (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Foto 1/2:</b> Ausgebauter Hauptwirtschaftsweg Richtung Gembeck (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</b></p>	<p>Die Zusammenarbeit mit dem AfB wird als sehr gut und sehr konstruktiv bezeichnet. In einer flächenstarken Gemeinde seien Fragen der Bodenordnung sehr bedeutsam, die Gemeinde halte daher immer engen Kontakt mit dem AfB.</p> <p>Die Gemeinde akquiriert auch in anderen Bereichen Fördermittel. Im direkten Vergleich sei der Umgang mit reinen GAK-Mitteln weniger kompliziert als die Beantragung von EU-Mitteln. Die Gemeinde sei aber auf die Fördermittel angewiesen. Als schwierig wurde der mitunter späte Bewilligungstermin benannt. Bei dem hier betrachteten Fördervorhaben erfolgte die Bewilligung bereits relativ früh. In einem anderen Verfahren kam die Bewilligung dagegen erst im Juni (Ortsteil Flechtorf). Hier</p>



	<p>sei man darauf angewiesen, dass die Ausschreibung schnell erfolgen könne und die Zusammenarbeit mit der Baufirma gut funktioniere. Die Gemeinde habe aber einige Erfahrungen in der Abwicklung solcher Prozesse. So werde die Ratsbeteiligung bei engem Zeitrahmen im Umlaufverfahren durchgeführt. Die Baumaßnahme konnte dann auch fristgerecht im September abgeschlossen werden. Da die in der Region ansässigen Firmen gerade im Herbst gut ausgelastet seien und bei einer sehr kurzfristigen Angebotsabfrage leicht erhöhte Preise durchsetzen könnten, wären bei einer längerfristigen Bewilligung aber auch Kosteneinsparungen möglich. Bei dem hier betrachteten Fördervorhaben in Wirmighausen lagen die in der Ausschreibung erzielten Preise zwar noch unter den vorab kalkulierten Preisen, es sollte aber generell auch aus Kostengründen eine frühzeitigere Bewilligung oder eine Bewilligung bis zum Ende des folgenden Jahres angestrebt werden.</p> <p>Bei den mehrfachen Prüfungen, unter anderem auch durch den Landesrechnungshof, gab es keine Beanstandungen.</p> <p>Die Gemeinde wird auch noch weitere Wege für die Förderung beantragen.</p>
<p><b>Foto 1/3:</b></p> <p>Stichweg Im Tale zur Anbindung mehrerer Aussiedlerhöfe an die Kreisstraße östlich von Wirmighausen (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Foto 1/4:</b></p> <p>Im Herbst 2019 erneuertes Wirtschaftsweg im Ortsteil Flechtorf. Der Weg ist Bestandteil mehrerer regionaler Wanderwege, siehe Hinweisschilder (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	



<b>Bewertung:</b>					
<b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = 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	Bodenschutz
	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>O</b>	<b>O</b>

<b>Fallstudie 2: Gemeinde Willingshausen</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.2 Förderung für Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen  Richtlinie für die Finanzierung in Verfahren nach dem FlurbG, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (FiRiLi) vom 24.07.2015
<b>Fördervorhaben:</b>	Ausbau von zwei Wirtschaftswegen in den Gemarkungen Ransbach und Wasenberg/Leimbach
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Gemeinde Willingshausen (Schwalm-Eder-Kreis)
<b>Ausbauart / Länge</b>	Ransbach: Schwarzdecke, ca. 1,7 km Länge, Fahrbahnbreite: 3,5 m mit Ausweichebucht, Bankett 2 x 0,75 m, mit Erneuerung eines Durchlasses  Wasenberg: Schwarzdecke, Fahrbahnbreite: 3,5 m
<b>Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:</b>	Ransbach: Schwarzdecke, stark geschädigt, Breite 3,0 m  Wasenberg: Schotter, Fahrbahnbreite: 3,0 m
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahr der Bauausführung: 2018</li> <li>• bewilligte Förderung (EU-Mittel): ca. 235.000 Euro, davon EU-Mittel: ca. 99.000 Euro</li> <li>• Förderfähige Kosten gesamt: ca. 420.000 Euro</li> </ul>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antragsunterlagen und Förderdaten</li> <li>• Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde des Schwalm-Eder-Kreises</li> <li>• Gespräch mit der Abteilungsleiterin Bodenmanagement und weiteren Mitarbeitern des AFB Homberg am 21.10.2019</li> <li>• Gespräch mit dem Bauamtsleiter der Gemeinde Willingshausen am 21.10.2019</li> <li>• Ausschreibungsunterlagen (Leistungsverzeichnis)</li> <li>• Auswertung von Kartenunterlagen</li> <li>• Befahrung der Wege am 21.10.2019</li> </ul>
<b>Beschreibung des Vorhabens und Bewertung</b>	
<b>Beschreibung des Vorhabens:</b>	Die Gemeinde Willingshausen hat bereits in 2016 die Förderung des Ausbaus von zwei Wirtschaftswegen beantragt, die aufgrund ihrer Breite von lediglich 3,0 m den Anforderungen an den landwirtschaftlichen Verkehr nicht mehr genügen. Einer dieser Wege war bisher nur geschottert und stark ausgefahren (Gemarkung Wasenberg). Der andere Weg war zwar mit Asphaltdecke befestigt aber ebenfalls stark geschädigt, da über diesen Weg die Zu- und Abfuhr zu einer Biogasanlage erfolgt (Gemarkung Ransbach). Ein zunächst noch mit im Antrag enthaltener dritter Weg wurde später zurückgezogen.
<b>Wegefunktionen und Auswahlkriterien:</b>	Bei dem Wirtschaftsweg in der Gemarkung Ransbach handelt es sich um einen gemarkungsübergreifenden Hauptwirtschaftsweg, der auch multifunktionell genutzt wird. Über diesen Weg wird ein Großteil der Biomasse angefahren, die von der in 2009 errichteten Biogasanlage benötigt wird (Foto 2/2). Der Weg hat eine Bedeutung für Naherholungssuchende, eine überregionale Bedeutung, etwa für den Fahrrad-Tourismus, besteht dagegen nicht.  Der Wirtschaftsweg von Wasenberg nach Leimbach wird überwiegend landwirtschaftlich sowie aber auch von der örtlichen Bevölkerung genutzt, da er die kürzeste Verbindung zwischen den beiden genannten Ortsteilen darstellt. Dieser Weg wird



	<p>insbesondere an den Wochenenden auch von Fahrradfahrern intensiv genutzt, da über diesen Verbindungsweg sowie über weitere Wirtschaftswege in Richtung Loshausen die Zufahrt zum Bahnradweg Rotkäppchenland ermöglicht wird (<a href="https://www.rotkaeppchenland.de/media/touren/bahnradweg-rotkaeppchenland">https://www.rotkaeppchenland.de/media/touren/bahnradweg-rotkaeppchenland</a>).</p> <p>Der neu ausgebaute Weg von Wasenberg nach Leimbach hat eine hohe Bedeutung mit Blick auf die Verkehrssicherheit. Vor dem Ausbau erfolgte ein großer Teil des landwirtschaftlichen Verkehrs über die parallel verlaufende Landesstraße L3263, da der Wirtschaftsweg nur geschottert war und etwa bei der Maisabfuhr nur langsam befahren werden konnte. Durch den Ausbau konnte eine Trennung des normalen Verkehrs von dem landwirtschaftlichen Verkehr erreicht werden.</p>
<p><b>Finanzierung des Eigenanteils:</b></p>	<p>Die Gemeinde Willingshausen hat neun Ortsteile, davon sind 3 Ortsteile nur sehr klein. Das Wirtschaftswegenetz ist dementsprechend relativ umfangreich und viele Wege haben eine Ortsteilverbindungsfunktion. Die Wirtschaftswege sind überwiegend im Eigentum der Gemeinde, ein geringer Anteil gehört der Waldinteressentenschaft.</p> <p>Der Ausbau der nun geförderten Wegeabschnitte war bereits 2006 im Gespräch. Seinerzeit konnte dies aus Mangel an Fördergeldern aber nicht umgesetzt werden. Die Möglichkeit der Förderung des Wegebbaus über den ELER wird daher von der Gemeinde sehr begrüßt. Das AfB hatte über die Fördermöglichkeit informiert und die Gemeinde hatte daraufhin relativ früh einen Förderantrag eingereicht.</p> <p>Neben Haushaltsgeldern werden in der Gemeinde auch Finanzmittel der Jagdgenossenschaften der einzelnen Ortsteile für den Wegebau eingesetzt. Jede Jagdgenossenschaft bekommt von der Gemeinde eine Gutschrift auf ein fiktives Wegebaukonto. Zusammen mit der Jagdpacht kann die Jagdgenossenschaft damit Geld ansparen, das dann für den Wegebau nach eigenen Prioritäten eingesetzt wird.</p> <p>Im Innenbereich werden auf der Grundlage einer Straßenausbausatzung Anliegerbeiträge erhoben. Die Gemeindevertretung hatte sich vor kurzem für die Beibehaltung von Straßenausbaubeiträgen und gegen die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge ausgesprochen.</p> <p>Der Anlagenbetreiber der Biogasanlage in Ransbach hat im Zuge der Bauarbeiten auch die Zufahrt zur Biogasanlage erneuern lassen. Dies ist allein vom Anlagenbetreiber finanziert werden, der sich ansonsten auch an den nicht förderfähigen Kosten (Mehrkosten für verstärkten Ausbau) beteiligt hat.</p> <p>Die Gemeinde hätte die Ausbaumaßnahme ohne Fördermittel nicht umsetzen können.</p>
<p><b>Foto 2/1:</b></p> <p>Ausgebauter Wirtschaftsweg in der Gemarkung Ransbach (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</b></p>	<p>Die ausgebauten Wege liegen im Vogelschutzgebiet „Schwalmniederung bei Schwalmstadt“ sowie auch im gleichnamigen Landschaftsschutzgebiet. Aufgrund der Verbreiterung der Straße waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen. Nach Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde waren Maßnahmen in einem Um-</p>

	<p>fang von 53.000 Biotopwertpunkten erforderlich. Diese wurden über das bei der Unteren Naturschutzbehörde geführte Ökokonto der Gemeinde Willingshausen bereitgestellt.</p>
<p><b>Foto 2/2:</b> Weg in Ransbach mit Ausweichbucht, im Hintergrund die Biogasanlage (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Foto 2/3:</b> Ausgebauter Verbindungsweg von Wasenberg nach Leimbach (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</b></p>	<p>Die Antragstellung erfolgte im Juni 2016, der Bewilligungsbescheid erging im Juni 2017. Das AfB konnte seinerzeit die Bewilligung bis Ende 2018 erteilen, da das Amt Verpflichtungsermächtigungen in ausreichender Höhe aussprechen konnte. Eine Umsetzung bis Ende 2017 wäre zeitlich nicht möglich gewesen. Die Auftragsvergabe erfolgte im Mai 2018. Die Baufirmen sind in der Region stark ausgelastet und für kleinere Gemeinden kann es mitunter schwierig sein, Auftragnehmer zu finden. Dies betrifft auch den Bereich der Planungsleistungen. Aufgrund der zeitigen Ausschreibung im Frühjahr konnte aber eine erfahrene Baufirma gefunden werden. Ende August 2018 erfolgte die Endabnahme.</p> <p>Bei Kontrollen gab es keine Beanstandungen.</p> <p>Die Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem AfB wurde von der Gemeinde als sehr konstruktiv und unterstützend beschrieben. Der Änderungsantrag und auch der Auszahlungsantrag wurden sehr zügig bearbeitet. Die Gemeinde würde gerne noch weitere Förderanträge stellen, dies scheitert aber derzeit noch an den fehlenden Haushaltsmitteln zur Finanzierung des Eigenanteils. Insbesondere bei den Brückenbauwerken (29 Stück im Gemeindegebiet) gibt es steigenden Handlungsbedarf. Die Gemeinde musste in den vergangenen Jahren in erheblichem Umfang in das Wasser- und Abwassernetz und in den Ausbau der Ortsdurchfahrten investieren, so dass die Finanzierungsmöglichkeiten für den Wegebau derzeit begrenzt sind.</p>
<p><b>sonstige Anmerkungen:</b></p>	<p>Die Landwirte in Wasenberg haben gegenüber der Gemeinde die Einleitung einer Flurbereinigung angeregt. Die dortigen Gemarkungen sind teilweise noch recht</p>

<p>kleinstrukturiert. Besonders problematisch ist für die Landwirtschaft die enge Ortsdurchfahrt und die bei der Maisabfuhr auftretenden verkehrstechnischen Probleme. Hier sollte nach Auffassung der Landwirte die Möglichkeit einer Ortsumgehung geprüft werden. Das AfB hat zunächst die Durchführung eines SILEK empfohlen, um mögliche Ziele einer Flurbereinigung zu konkretisieren.</p> <p>Das AfB orientierte sich hinsichtlich des Wegebbaus an der neuen RLW, die eine Tragdeckschicht von 8 cm vorsieht, konnte aber infolge der starken Frequentierung des Wegeabschnittes mit schwereren Fahrzeugen als Ausnahmeregelung eine Tragdeckschicht von 10 cm bewilligen. Für den Wirtschaftsweg in Ransbach war nach Auffassung der Gemeinde und des beteiligten Planungsbüros ein stärkerer Ausbau mit einem zweischichtigen Oberbau von insgesamt 14 cm erforderlich, da dieser Wegeabschnitt durch die Zu- und Abfahrten zur Biogasanlage stark belastet wird. Die Mehrkosten für die zusätzlichen 4 cm TDS wurden allein von der Gemeinde übernommen.</p>					
<b>Bewertung:</b>					
<p><b>Wirkungseinschätzung:</b>                  ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag                  + = Wirkungsbeitrag vorhanden                  O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung	Bodenschutz
	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>O</b>

<b>Fallstudie 3: Gemeinde Eschenburg</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.2 Förderung für Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen  Richtlinie für die Finanzierung in Verfahren nach dem FlurbG, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (FiRiLi) vom 24.07.2015
<b>Fördervorhaben:</b>	Ausbau des Verbindungsweges zwischen den Ortsteilen Eibelshausen und Eiershausen
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Gemeinde Eschenburg (Lahn-Dill-Kreis)
<b>Ausbauart / Länge</b>	Wegebefestigung aus Asphalt, ca. 1,5 km Länge, Fahrbahnbreite: 3,5 m
<b>Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:</b>	Asphaltdecke, stark zerstört (Schlaglöcher, aufgebrochene Decke, erneuerungsbedürftige Bankette, zu schwacher Unterbau mit unzureichender Tragfähigkeit), Fahrbahnbreite: 3,0 m
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahr der Bauausführung: 2018</li> <li>• bewilligte Förderung (GAK): ca. 81.000 Euro</li> <li>• förderfähige Kosten Gesamt: ca. 150.000 Euro</li> </ul>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antragsunterlagen und Förderdaten</li> <li>• Unterlagen des HLBG zum Ranking</li> <li>• Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises</li> <li>• Gespräch mit Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen des AfB Marburg am 23.10.2019</li> <li>• Gespräch mit den zuständigen Mitarbeitern des Bauamtes der Gemeinde Eschenburg am 23.10.2019</li> <li>• Auswertung von Kartenunterlagen</li> <li>• Befahrung der Wege am 23.10.2019</li> </ul>
<b>Beschreibung des Vorhabens und Bewertung</b>	
<b>Beschreibung des Vorhabens:</b>	<p>Die Gemeinde Eschenburg liegt im Norden des Lahn-Dill-Kreises an der Grenze zum Landkreis Marburg-Biedenkopf.</p> <p>Zur Gemeinde gehören die Ortsteile Eibelshausen (Verwaltungssitz) sowie Eiershausen und fünf weitere Ortsteile (Hirzenhain-Ort, Hirzenhain-Bhf., Wissenbach, Simmersbach und Roth). Das Gemeindegebiet befindet sich in Höhenlagen zwischen 275 m in der Dietzhölzau und 609 m an der Angelburg. Es sind damit auf kurzer Distanz relativ große Höhenunterschiede zu überwinden.</p> <p>Der für die Landwirtschaft und die örtliche Bevölkerung wichtige Verbindungsweg zwischen den beiden durch eine stark befahrene Bundesstraße getrennten Ortsteilen Eibelshausen und Eiershausen war bereits seit längerem in einem sehr schlechten Zustand. Die Gemeinde hatte in besonders stark geschädigten kleineren Abschnitten den Asphaltbelag fräsen und einplanieren lassen. Dies sei jedoch keine Dauerlösung gewesen. Auch genügte der Weg mit einer Fahrbahnbreite von 3,0 m nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zunächst hatte man sich um eine Förderung des Wegeausbaus über Hessen Mobil bemüht. Dies sei jedoch nicht in Frage gekommen.</p> <p>Die Gemeinde war dann durch allgemeine Informationen im Rahmen des vom AfB veranstalteten Geoforums auf die Fördermöglichkeit über den ELER aufmerksam geworden.</p>

<b>Wegefunktionen und Auswahlkriterien:</b>	<p>Aus den Antragsunterlagen der Gemeinde Eschenburg vom 27.11.2017:</p> <p>„Es handelt sich um einen Wirtschaftsweg, der die Ortsteile Eibelshausen und Eiershausen verbindet. Vorwiegend dient dieser Wirtschaftsweg der Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke sowie mehrerer Gebäude und Anwesen. Es handelt sich dabei um landwirtschaftliche Betriebe im Nebenerwerb, einem Betriebsgebäude der EAM zur Stromversorgung (Umspannwerk), dem Wiesenhof (Pferdeponson und Landwirtschaft), einer Schafzuchtstallung, einem Betriebsgebäude für die Wasserversorgung, einem weiteren landwirtschaftlichen Betrieb (Pferdehaltung) sowie dem Friedhof des Ortsteils Eibelshausen. Insgesamt werden 89,3 ha landwirtschaftliche Fläche von diesem Hauptwirtschaftsweg erschlossen.</p> <p>Auch touristische Ziele, wie die Freizeitanlage Holderberg, die Sportplatzanlage in Eibelshausen und das Hallenbad in Eibelshausen können über diesen Wirtschaftsweg als erschlossen angesehen werden. Des Weiteren wird der Fernradweg 8 über diesen Wirtschaftsweg angedient bzw. verläuft gar teilweise darüber. Radwegebeschilderungen sind vorhanden.“</p> <p>Ein Ausbau dieses Weges war von Seiten der Landwirte und der übrigen örtlichen Bevölkerung bei der Gemeinde schon mehrfach eingefordert worden. Der Weg hat für die Bevölkerung eine besondere Bedeutung, da hierüber zum einen die Zufahrt zum Friedhof erfolgt und zum anderen der Holderberg erreicht werden kann, der aufgrund der dort vorhandenen Freizeitanlagen (Grillhütte etc.) eine besondere Bedeutung für die örtliche Naherholung hat. Aufgrund der Steigungen und des zerstörten Straßenbelags war der alte Weg für Fahrradfahrer nur schwer zu befahren.</p> <p>Der Antrag erreichte 23 Punkte. Hierbei waren u. a. folgende Kriterien ausschlaggebend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a) Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung: 6 Punkte (Infrastrukturmaßnahmen zur Einkommensdiversifizierung)</li> <li>• b) Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung: 7 Punkte</li> <li>• Betriebswirtschaftliche Optimierung: 3 Punkte (Verringerung von Fahrtzeiten, Ermöglichung eines überbetrieblichen Einsatzes von Maschinen, Ermöglichung des Einsatzes größerer Maschinen)</li> <li>• Folgeinvestitionen über 10.000 Euro werden ermöglicht: 1 Punkt</li> <li>• Arbeitsplätze werden gesichert: 1 Punkt</li> <li>• Umsetzung eines ILEK, SILEK, IKEK: 3 Punkte (LEADER)</li> <li>• bEMZ größer 50: 2 Punkte</li> </ul> <p>Die besondere Bedeutung des Weges für die örtliche Bevölkerung (Friedhof, Freizeitanlagen Holderberg, Sportplatz) wird über die Auswahlkriterien kaum erfasst.</p>
<b>Finanzierung des Eigenanteils:</b>	<p>Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte allein über Haushaltsmittel der Gemeinde. Die Gemeinde verfügt für den Innenbereich über eine Satzung zur Anliegerbeteiligung. Nach eingehender Diskussion hat der Haupt- und Finanzausschuss in der Sitzung am 07.11.2019 die Einführung wiederkehrender Straßenbeiträge in Eschenburg abgelehnt. Dies erfolgte mit dem Hinweis auf die Möglichkeit, den nach Anliegerbeitragsatzung kalkulierten Beitrag in Raten über 20 Jahre zu begleichen.</p> <p>Der Haushaltsansatz für die Wegeunterhaltung liegt in der Gemeinde bei etwa 25.000 Euro/Jahr. Ein Substanzerhalt geschweige denn ein bedarfsgerechter Ausbau der Wege ist damit ohne zusätzliche Fördergelder nicht möglich.</p>
<b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</b>	<p>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen waren laut Stellungnahme der Unteren Natur-schutzbehörde des Landkreises nicht erforderlich.</p>

<p><b>Foto 3/1:</b> Ausgebauter Wegeabschnitt westlich von Eiershausen (Aufnahme Oktober 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Foto 3/2:</b> Blick auf die Unterführung an der viel befahrenen Bundesstraße B253, die von Dillenburg nach Biedenkopf führt (Aufnahme Oktober 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</b></p>	<p>Die Gemeinde stellte im Februar 2018 den Antrag. Im August 2018 erfolgte dann die Bewilligung. Da die Ausschreibung seitens der Gemeinde bereits vorbereitet war, konnte die Ausschreibung Anfang September erfolgen. Bis Ende Oktober sollte die Schlussrechnung erfolgen. Es blieben daher nur wenige Wochen für die Umsetzung der eigentlichen Baumaßnahme. Die Firma, die letztendlich den Zuschlag bekam, kommt aus der Region und ist mit dem ländlichen Wegebau gut vertraut. Sie konnte gleich bei der Schlussabnahme bereits die Rechnung mit einreichen. Die vorgegebenen Fristen konnten daher eingehalten werden und im November wurde der Auszahlungsantrag gestellt.</p> <p>Die fristgerechte Umsetzung des Bauvorhabens trotz der sehr spät im Jahr erteilten Bewilligung war das Ergebnis einer Reihe von Faktoren, die sich sämtlich günstig gestalteten (erfahrene Baufirma mit freien Arbeitskapazitäten, günstige Witterung, keine unvorhergesehenen bautechnischen Probleme). Entscheidend war nach Aussage des Mitarbeiters bei der Gemeinde aber auch die gute Zusammenarbeit zwischen der Gemeindeverwaltung, der Baufirma und dem AfB.</p> <p>Generell sei eine späte Bewilligung aber zumeist mit erheblichen Problemen verbunden. Die Baufirmen seien insbesondere im Herbst zumeist gut ausgelastet und würden bei späten Ausschreibungen mitunter auch mit Abwehrpreisen reagieren. Etwa ab Mitte des Jahres würden die Baupreise deutlich ansteigen. Auch aus diesem Grund seien eine möglichst frühe Bewilligung oder eine Bewilligung bis zum Ende</p>



des folgenden Jahres wünschenswert. Dies erfordere die Bereitstellung von entsprechenden Verpflichtungsermächtigungen.  
 Grundsätzlich wird seitens der Gemeinde die Förderung einzelner Wegebauvorhaben über den ELER außerordentlich begrüßt. In Anbetracht der geringen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sei ein Wegebau in der hier beschriebenen Größenordnung für die Gemeinde ohne Fördermittel kaum umsetzbar.

**Foto 3/3:**  
 Der Weg ermöglicht die Zufahrt zum Sportplatz in Eibelshausen von den östlich der Bundesstraße gelegenen Ortsteilen aus (Aufnahme Oktober 2019, Thünen-Institut/Bathke).



**Sonstige Hinweise:** -

**Foto 3/4:**  
 Über den Weg werden einzelne landwirtschaftliche Betriebe erschlossen (Aufnahme Oktober 2019, Thünen-Institut/Bathke).



**Bewertung:**

<b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = 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	Bodenschutz
	<b>+</b>	<b>++</b>	<b>++</b>	<b>O</b>	<b>O</b>

<b>Fallstudie 4: Gemeinde Wartenberg</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.2 Förderung für Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen  Richtlinie für die Finanzierung in Verfahren nach dem FlurbG, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (FiRiLi) vom 24.07.2015
<b>Fördervorhaben:</b>	Ausbau der Wirtschaftswege „Hopfwiesenweg“ und „Kleffertsbergweg“ im Ortsteil Angersbach
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Gemeinde Wartenberg (Vogelsbergkreis)
<b>Ausbauart / Länge</b>	Hopfwiesenweg: Schwarzdecke, 280 m, Breite 3,5 m, mit Erneuerung eines Brückenbauwerks  Kleffertsbergweg: Schwarzdecke, Breite 3,5 m
<b>Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:</b>	Hopfwiesenweg: hydraulisch gebundene Deckschicht, Brückenbauwerk aufgrund mangelnder Tragfähigkeit mit Gewichtsbegrenzung 2,8 t  Kleffertsbergweg: stark sanierungsbedürftige Schwarzdecke, Breite 3,0 m
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahr der Bauausführung: 2017</li> <li>• bewilligte Förderung (EU-Mittel und GAK): ca. 151.000 Euro, davon EU-Mittel: ca. 63.000 Euro</li> <li>• förderfähige Kosten Gesamt: ca. 216.000 Euro</li> </ul>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antrag vom 24.02.2017</li> <li>• Unterlagen des HLBG zum Ranking</li> <li>• Leistungsverzeichnis und Kostenschätzung für die Baumaßnahme</li> <li>• Verwendungsnachweis vom 16.11.2017</li> <li>• Integriertes ländliches Entwicklungskonzept mit räumlichem und thematischem Schwerpunkt für die Gemeinde Wartenberg (Institut für Ländliche Strukturforschung, 2011)</li> <li>• Gespräch mit der Leiterin Fachbereich 12 (Finanzwesen, Marketing) AfB Fulda am 25.09.2019</li> <li>• Gespräch mit dem zuständigen Mitarbeiter des Bauamtes der Gemeinde Wartenberg am 25.09.2019</li> <li>• Auswertung von Kartenunterlagen</li> <li>• Befahrung der Wege am 25.09.2019</li> </ul>
<b>Beschreibung des Vorhabens und Bewertung</b>	
<b>Beschreibung des Vorhabens:</b>	Die Gemeinde Wartenberg liegt im Vogelsbergkreis und besteht aus den beiden Ortsteilen Angersbach und Landenhausen. Beide Ortsteile liegen direkt an der B254 zwischen Fulda und Lauterbach. Die Lage des Ortsteiles Angersbach und das Relief bedingen, dass der landwirtschaftliche Verkehr die enge Ortslage passieren muss, wenn ein Fahrzeug von den Ackerflächen im Südosten des Ortes auf die im Nordwesten wechseln möchte. Es wird daher der Bau einer Umgehungsstraße angestrebt. Allerdings ist noch unklar, ob und wann diese gebaut werden kann. Um den Durchgangsverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr zu entflechten, sollte mit dem Ausbau des Hopfwiesenweges eine alternative Wegetrasse für den Traktorverkehr geschaffen werden. Der Kleffertsbergweg erschließt demgegenüber als Hauptwirtschaftsweg die gesamte nordwestlich gelegene Feldflur. Dieser Weg entsprach aufgrund der Breite von nur 3,0 m und dem schlechten Ausbauzustand nicht mehr den

	<p>heutigen Erfordernissen.</p> <p>Beide Wege haben auch eine Bedeutung für die örtliche Naherholung (Kleffertsbergweg) bzw. für den überregionalen Fahrradtourismus (Hopfenwiesenweg).</p>
<b>Wegefunktionen und Auswahlkriterien:</b>	<p>Aus dem Antrag der Gemeinde Wartenberg vom 24.02.2017:</p> <p>„Der Hopfwiesenweg wird als Hauptwirtschaftsweg von landwirtschaftlichen Betrieben genutzt, um von den östlichen Bewirtschaftungsflächen zu den nördlich gelegenen Bewirtschaftungsflächen in der Gemarkung zu gelangen, und hierbei die Bundesstraße sowie die engen innerörtlichen Gemeindestraßen zu umgehen. Die Zufahrt zum Hopfwiesenweg erfolgt entweder von der „Bahnhofstraße“ oder von der Straße „Alter Weg“. Die Frequentierung dieses Weges ist hoch.</p> <p>Der Hopfwiesenweg ist Bestandteil des Wanderwegs „Wartenberger Panoramaweg“ und grenzt jeweils am Anfang und Ende des Weges direkt an den Bahnradweg Hessen sowie an die Hessischen Radfernwege R2 und R7a an. Auf Grund der Oberflächenbeschaffenheit und Zustand ist eine Radwegenutzung derzeit nicht gefahrenfrei möglich.</p> <p>Nach dem Ausbau des Hopfwiesenweges soll eine Einbindung in den Bahnradweg und die Radfernwege angestrebt werden.</p> <p>Auf Grund der Topographie des Geländes ist der „Kleffertsbergweg“ für die Landwirtschaft der Hauptwirtschaftsweg zu den nördlich von Angersbach gelegenen landwirtschaftlichen Flächen.</p> <p>Weiterhin ist er Teil des offiziellen „Wartenberger Wanderweg Nr. 2“, so dass hier eine Mehrfachnutzung besteht.“</p> <p>Im Zuge der Verbreiterung des Weges wurden auch die Wegeseitengräben und die Überfahrten ertüchtigt. Durch die Ableitung des Niederschlagswassers über die Seitengräben (Foto 4.3) wird bei der gegebenen Hangneigung die Entstehung von Rinnenerosion durch „wild“ abfließendes Oberflächenwasser verhindert und damit ein Beitrag zum Bodenschutz geleistet.</p> <p>Der Antrag erreichte 24 Punkte. Hierbei waren u. a. folgende Kriterien ausschlaggebend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a) Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung: 8 Punkte (Wegeersatzmaßnahmen)</li> <li>• b) Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung: 5 Punkte für „Hauptwege mit multifunktionaler Nutzung“ und zusätzliches „Kreuzungsbauwerk“</li> <li>• Betriebswirtschaftliche Optimierung: 3 Punkte (Einsatz größerer Maschinen, Ermöglichung eines überbetrieblichen Einsatzes von Maschinen, Verringerung der Fahrtzeiten)</li> <li>• Arbeitsplätze werden gesichert: 1 Punkt</li> <li>• Umsetzung eines ILEK, SILEK, IKEK: 5 Punkte (SILEK Gemeinde Wartenberg)</li> <li>• bEMZ&lt;50: 2 Punkte.</li> </ul>
<b>Finanzierung des Eigenanteils:</b>	Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Gemeinde. Eine Anliegerbeteiligung findet im Außenbereich nicht statt.
<b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</b>	Aufgrund der Verbreiterung einzelner Abschnitte des Hopfwiesenwegs waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.

**Foto 4/1:**

Der ausgebaut Hopfwiesenweg mit Ausweichbucht (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).

**Foto 4/2:**

Das erneuerte Brückenbauwerk am Hopfwiesenweg (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).

**Sonstige Anmerkungen:****Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:**


Der Antrag wurde am 24.02.2017 beim AfB Fulda eingereicht. Die Bewilligung wurde am 31.05.2017 erteilt. Die Ausschreibung gemäß den Vorgaben der VOB erfolgte am 07.06.2017, am 19.07.2017 konnte dann die Auftragsvergabe erfolgen. Die fachtechnische Betreuung der Baumaßnahme erfolgte über die gemeindliche Bauverwaltung mit Unterstützung durch ein externes Planungsbüro. Mit der Baumaßnahme wurde am 22.09.2017 zeitgleich in beiden Ausbauabschnitten begonnen.

Nicht vorhersehbare Verzögerungen ergaben sich dadurch, dass der Rahmendurchlass am Hopfwiesenweg (Foto 4.2) in seiner Lage verändert werden musste, da die Trassenführungen einer Ferngas- sowie von drei Hochspannungsleitungen im Bereich der Gewässerquerung örtlich nicht so festgestellt wurden, wie ursprünglich durch die Spartenträger angegeben. Hierdurch musste die angrenzende Sandsteinuferbefestigungsmauer aufgenommen und neu angepasst versetzt werden.

Auch erforderte die wasserrechtliche Genehmigung zur Erneuerung des Rahmendurchlasses die Herstellung eines naturnahen, rauen Gerinnes in der Fließsohle. Hierfür mussten große Mengen Natursteine händisch eingebaut werden.

Am Kleffertsbergweg musste aufgrund mangelnder Standfestigkeit in größerem Umfang ein nicht geplanter Bodenaustausch vorgenommen werden.

Trotz der nicht geplanten Änderungen konnte die ursprüngliche Bausumme eingehalten werden. Die zeitlichen Fristen waren aber nur durch erhebliche Überstunden

	<p>und Wochenendarbeit sowohl bei der Baufirma wie auch bei Gemeindemitarbeitern und dem beteiligten Planungsbüro zu halten.</p> <p>Kleinere Restarbeiten konnten nicht mehr fristgerecht umgesetzt werden und wurden später auf Kosten der Gemeinde durchgeführt.</p> <p>Der verwaltungstechnische Aufwand bei der Gemeinde war erheblich. Das Fördervorhaben wurde bisher dreimal geprüft (u. a. AfB, Bescheinigende Stelle). Es gab keine Auffälligkeiten.</p> <p>Nach Hinweisen des Gesprächspartners bei der Gemeinde haben die kleineren Gemeinden im Vogelsbergkreis zumeist keine großen Bauämter. Da man bei einer solchen Baumaßnahme immer mit unvorhersehbaren Änderungen rechnen müsse, seien die oftmals engen Zeitvorgaben nur schwierig einzuhalten. Die Zusammenarbeit mit der erfahrenen Baufirma habe aber in diesem Falle gut funktioniert. Mit einer anderen Baufirma wäre der Zeitplan vermutlich nicht einzuhalten gewesen. Es wäre generell ein längerer Bewilligungszeitraum, auch unter Kostengesichtspunkten, wünschenswert (Bewilligung bis Ende des Folgejahres).</p> <p>Die Durchführung einer solchen Baumaßnahme im Außenbereich wäre ohne Förderung für die Gemeinde nicht finanzierbar gewesen. Gerade die Erneuerung von Brückenbauwerken sei sehr kostenintensiv. Die Fördermöglichkeit über den ELER werde daher sehr begrüßt. Die Gemeinde wird auch noch weitere Ausbauprojekte beantragen.</p> <p>Die Zusammenarbeit mit dem AfB wurde insgesamt als sehr gut und unterstützend bezeichnet. Erforderliche Abstimmungen seien immer sehr gut und rasch erfolgt.</p>
<p><b>Foto 4/3:</b></p> <p>Der ausgebaut und verbreiterte Kleffertsbergweg (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>sonstige Anmerkungen:</b></p>	<p>Der SILEK-Prozess in der Gemeinde wurde im Gespräch mit einem Gemeindevertreter als sehr positiv hervorgehoben. Der Planungsprozess habe eine positive Entwicklung initiiert und viele der seinerzeit (2011) gegründeten Gruppen seien jetzt noch aktiv.</p> <p>Im Rahmen einer SILEK-Projektgruppe wurde u. a. ein Wegenetz für Wartenberg geplant. Langfristig wird der Bau einer Umgehungsstraße gefordert, um die Ortslage von dem Durchgangsverkehr auf der B254 zu entlasten. Da derzeit aber noch unklar ist, ob es eine Umgehungsstraße in absehbarer Zukunft geben wird, wurde die Umleitung des landwirtschaftlichen Durchgangsverkehrs über den Hopfwiesenweg vorgeschlagen.</p>

**Foto 4/4:**

Der Kleffertsbergweg im unteren Bauabschnitt (Aufnahme September 2018, Thünen-Institut/Bathke).





**Bewertung:**

<b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = 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	Bodenschutz
	++	+	+	+	+


<b>Fallstudie 5: Gemeinde Glauburg</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.2 Förderung für Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen  Richtlinie für die Finanzierung in Verfahren nach dem FlurbG, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (FiRiLi) vom 24.07.2015
<b>Fördervorhaben:</b>	Erneuerung von zwei Brückenbauwerken
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Gemeinde Glauburg (Wetteraukreis)
<b>Ausbauart / Länge</b>	Brücke Lohrweg: Erneuerung der historischen 2-Feld-Natursteingewölbebrücke über den Mühlgraben im „Lohrweg“, Wegelänge ca. 20 m  Brücke an der Anglerhütte: Erneuerung einer Einfeld-Stahlbeton-/Stahlverbund-Brücke über die Nidder, Wegelänge ca. 20 m
<b>Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:</b>	erhebliche Schäden an den Brückenbauwerken; Standsicherheit stark eingeschränkt
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahr der Bauausführung: Sept. 2017 bis Nov. 2019</li> <li>• bewilligte Förderung (EU-Mittel und GAK): ca. 191.000 Euro, davon EU-Mittel: ca. 76.000 Euro, förderfähige Kosten: 343.000 Euro</li> </ul>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antragsunterlagen und Förderdaten</li> <li>• Unterlagen des HLBG zum Ranking</li> <li>• Telefoninterview mit der Abteilungsleiterin Bodenmanagement des AfB Büdingen am 08.10.2019</li> <li>• Telefoninterview mit dem Bauamtsleiter der Gemeinde Glauburg am 27.11.2019</li> <li>• Auswertung von Kartenunterlagen</li> <li>• Befahrung der Wege/Brücken am 23.09.2019</li> </ul>
<b>Beschreibung des Vorhabens und Bewertung</b>	
<b>Beschreibung des Vorhabens:</b>	<p>Im Rahmen der turnusmäßigen Brückenüberprüfungen wurden an beiden Brücken erhebliche Schäden festgestellt (stark eingeschränkte Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Gebrauchstauglichkeit). Zudem genügten beide Brücken nicht mehr den Anforderungen (Bauwerksbreite, Nutzlast) hinsichtlich der in der modernen Landwirtschaft genutzten Maschinen und Geräte.</p> <p>Im Zuge einer statischen Nachrechnung zur Brücke am Mühlwiesenweg in 2017 wurde eine deutliche Nutzungseinschränkung (maximal zulässiges Gesamtgewicht 2,5 t, maximal zulässige Achslast 1,5 t, zulässige Höchstgeschwindigkeit 10 km/h) notwendig, was dazu führte, dass das Bauwerk durch landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht mehr genutzt werden konnte. Der landwirtschaftliche Verkehr musste seither Umwege von rund fünf Kilometer Länge in Kauf nehmen. Auch für Radfahrer auf dem Vulkan-Radweg war die Brücke zeitweise nicht passierbar.</p> <p>Aus diesem Grunde war für die Gemeinde ein zeitnaher Ersatzneubau zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Verkehrs notwendig, zumal auch eine Entschädigung der betroffenen Landwirte für den Umwegeverkehr erfolgen musste.</p> <p>Die Gemeinde war über Gespräche mit Nachbargemeinden bereits früh auf die Fördermöglichkeit über den ELER aufmerksam geworden. Nach Rücksprache mit dem AfB wurde dann der Antrag in Eigenregie erstellt mit Unterstützung durch ein Pla-</p>

	<p>nungsbüro.</p> <p>Die Antragstellung erfolgte im Februar 2017. Die Bewilligung wurde dann Ende Juni 2017 erteilt.</p> <p>Die Brücke am Lohrweg wurde umfassend erneuert, die Brücke an der Anglerhütte am Mühlwiesenweg wurde abgebrochen und neu errichtet. Eine Erneuerung der Wegeverbindungen erfolgte nur im unmittelbaren Bauwerksbereich (bearbeitete Wegelänge jeweils ca. 20 m). Die Fahrbahnflächen erhielten einen standardisierten Oberbau mit Asphaltdecke.</p> <p>Aufgrund unvorhersehbarer bautechnischer Schwierigkeiten (aufgrund eines nicht mitgeteilten Glasfaserkabels der Telekom musste die Brücke an der Anglerhütte etwas verschoben werden, Hochwassersituation in der Nidder) waren einzelne Änderungsanträge erforderlich.</p>
<p><b>Wegefunktionen und Auswahlkriterien:</b></p>	<p>Nach Angaben des Förderantrages:</p> <p>„Der <b>Lohrweg</b> ist ein asphaltierter, einstreifiger Hauptverbindungs- bzw. Hauptwirtschaftsweg und führt südlich von Glauberg und der Kreisstraße 237 kommend in die nördliche Feldgemarkung sowie unter anderem in die Natura 2000- / FFH-Schutzgebiete „Basaltmagerrasen am Rand der Wetterauer Trockeninsel“ (5520-304) und „Grünlandgebiete in der Wetterau“ (5619-306). Das 1867 errichtete Brückenbauwerk überführt den Wirtschaftsweg über das unten liegende Gewässer „Mühlgraben“ und ist damit ein wichtiger Bestandteil des ländlichen Wegenetzes und von großer Bedeutung für den landwirtschaftlichen Verkehr.</p> <p>Neben der Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und Maschinen, wird das Bauwerk als Quermöglichkeit für den Viehtrieb durch die örtliche Schäferei genutzt. Der Erhalt und die Entwicklung der Hutungen der Wetterauer Trockeninsel, kurz „Wetterauer Hutungen“ genannt, ist ein durch die Europäische Union geförderter LIFE+ Projekt. ..Auch ist die Wegeverbindung Bestandteil des lokalen Radverkehrsnetzes und ein beliebter Spazier- und Wanderweg, der damit zudem ein hoher Stellenwert der örtlichen Naherholung zukommt.</p> <p>Der <b>Mühlwiesenweg</b> ist ein asphaltierter, einstreifiger Hauptwirtschaftsweg und führt südlich von Glauberg und der Kreisstraße 237 kommend in die östliche Feldgemarkung und zur Kläranlage sowie unter anderem in die Natura 2000- / FFH-Schutzgebiete „Grünlandgebiete in der Wetterau“ (5619-306) und das Vogelschutzgebiet „Wetterau“. Das Mitte der 1960er Jahre errichtete Brückenbauwerk überführt den Wirtschaftsweg über das unten liegende Gewässer „Nidder“ und ist damit ein wichtiger Bestandteil des ländlichen Wegenetzes. Seit der Sperrung des unbeschränkten Bahnübergangs in Glauberg „Am Böning“ durch das Eisenbahnbundesamt in 2009, hat die Wegeverbindung über das Brückenbauwerk immens an Bedeutung für den landwirtschaftlichen Verkehr gewonnen und dient seither unter anderem als wichtige Verbindungsstrecke zur Abfuhr von Klärschlamm von der örtlichen Kläranlage in die Feldgemarkungen Glauburgs.</p> <p>Zudem ist die Wegeverbindung Bestandteil des überörtlichen Vulkan-Radweges, der von Schlitz nach Altenstadt führt. Der Wegeverbindung kommt damit ein sehr hoher Stellenwert der örtlichen und überörtlichen Naherholung zu sowie ist über dies ein beliebter Spazier- und Wanderweg und dient der Erschließung von Kleingartenanlagen. Die zugehörige Wirkungsfläche beträgt 31,4 ha.“ (aus: Gemeinde Glauburg, Förderantrag vom 23. Februar 2017).</p> <p>Der Antrag erreichte 28 Punkte. Hierbei waren u. a. folgende Kriterien ausschlaggebend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung: 9 Punkte (Kreuzungsbauwerke), 9 Punkte für „Verbindungswege mit sehr hoher Wirkungsfläche pro Einheit Wegelänge (nur geringe Wegelänge für Brückenbauwerk)</li> </ul>





	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebswirtschaftliche Optimierung: 3 Punkte (Einsatz größerer Maschinen, Ermöglichung eines überbetrieblichen Einsatzes von Maschinen, Verringerung der Fahrtzeiten)</li> <li>• Arbeitsplätze werden gesichert: 1 Punkt (regionaler Schäfer)</li> <li>• Energetisches Einsparpotenzial: 1 Punkt, messbarer Beitrag (Einsparung von Umwegen)</li> <li>• Umsetzung eines ILEK, SILEK, IKEK: 5 Punkte (REK Wetterau Oberhessen)</li> <li>• bEMZ&gt;50: 0 Punkte.</li> </ul>
<p><b>Finanzierung des Eigenanteils:</b></p>	<p>Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte allein über Haushaltsmittel der Gemeinde. Die Benutzung der Wege wird über eine Feldwegesatzung, eine Beteiligung der Anlieger an den Ausbaukosten über eine Straßenbeitragssatzung geregelt. Eine Anliegerbeteiligung im Außenbereich wird nicht praktiziert. Im Innenbereich erfolgt eine solche Anliegerbeteiligung in der üblichen Weise. Eine Abschaffung der Anliegerbeteiligung ist derzeit noch nicht vorgesehen, da die Gegenfinanzierung nicht geklärt ist. Die Gemeinde befindet sich (noch) unter dem Schutzschirm und die Hebesätze für die Grundsteuern A und B sind bereits relativ hoch.</p> <p>Ohne Förderung wäre der Gemeinde die Erneuerung der Brückenbauwerke mittelfristig nicht möglich gewesen.</p>
<p><b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</b></p>	<p>Da keine Fläche neu versiegelt wurde, waren keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.</p>
<p><b>Foto 5/1:</b></p> <p>Die Brücke am Lohrweg über den Mühlengraben (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Foto 5/2:</b></p> <p>Brücke am Lohrweg. Die hier noch nicht angebrachten Geländer werden im November montiert, so dass das Vorhaben in 2019 abgeschlossen werden kann (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	

<b>Sonstige Anmerkungen:</b>	
<b>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</b>	<p>Die Gemeinde bemüht sich um Fördermittel aus verschiedenen Fördertöpfen. Aufgrund der einschlägigen Vorgaben (z. B. Vergaberecht, nationales Haushaltsrecht) ist der verwaltungstechnische Aufwand in allen Förderverfahren nicht unerheblich und die Verfahren sind mitunter etwas „zäh“. Die Förderungen über den ELER stechen diesbezüglich aber nicht besonders hervor.</p> <p>Bei den bisher durchgeführten Kontrollen (OFB, Bescheinigende Stelle) gab es keine Beanstandungen.</p> <p>Nach Aussage des Bauamtsleiters der Gemeinde Glauburg erfolgte die verwaltungstechnische Umsetzung trotz der unvorhersehbaren bautechnischen Probleme relativ unbürokratisch. Die Zusammenarbeit mit dem AfB wurde insgesamt als sehr gut und konstruktiv bezeichnet. Die Änderungsanträge wurden zügig bearbeitet und auch die Verschiebung der Finanzmittel in das Jahr 2019 war möglich, da dem Amt Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung gestellt worden waren. Ohne ausreichende Verpflichtungsermächtigungen wäre eine Finanzierung über den ELER extrem schwierig geworden.</p>
<p><b>Foto 5/3:</b></p> <p>Die neu errichtete Brücke an der Anglerhütte über die Nidder (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Foto 5/4:</b></p> <p>Die erneuerte Brücke wird auch von Radfahrern häufig genutzt, da hierüber u. a. der ausgeschilderte überregionale Vulkan-Radweg verläuft (=BahnRadweg Hessen) (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	

<p><b>Foto 5/5:</b> Erneuerter Oberbau der Brücke an der Anglerhütte (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>					
<p><b>Sonstige Hinweise:</b></p>	<p>Die Fördermöglichkeit über den ELER wird von der Gemeinde außerordentlich begrüßt. Gerade die Erneuerung von Brückenbauwerken sei mitunter äußerst kostspielig und allein aus Haushaltsmitteln der Gemeinden kaum zu bewältigen.</p> <p>Die örtliche Bauwirtschaft sei in der Region zurzeit sehr gut ausgelastet. Eine Auftragsvergabe erfordere daher mitunter einen etwas längeren zeitlichen Vorlauf. In diesem Förderbeispiel klappte die Auftragsvergabe relativ gut und auch die in der Ausschreibung erzielten Preise lagen in dem kalkulierten Bereich. Generell sei aber eine im Jahresverlauf möglichst frühzeitige Bewilligung immer von Vorteil.</p>				
<p><b>Bewertung:</b></p>					
<p><b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = 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>Bodenschutz</p>
	<p>++</p>	<p>+</p>	<p>++</p>	<p>+</p>	<p>O</p>

<b>Fallstudie 6: Gemeinde Beselich</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.2 Förderung für Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen  Richtlinie für die Finanzierung in Verfahren nach dem FlurbG, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (FiRiLi) vom 24.07.2015
<b>Fördervorhaben:</b>	Ausbau von fünf Wegeabschnitten in den Ortsteilen Obertiefenbach, Niedertiefenbach und Schubach
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Gemeinde Beselich, (Landkreis Limburg-Weilburg)
<b>Ausbauart / Länge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungsweg Kuhweg - Kapellenstraße in Obertiefenbach: 2,0 bis 2,5 m breite mit Fräsgut nur leicht befestigte Wegestrecke, 200 m, Herstellung des Unterbaus und einer Asphaltdecke auf einer Breite von 3,0 m</li> <li>• Dehrner Weg in Obertiefenbach: Erneuerung des 3,0 m breiten Feldweges auf einer Länge von 1.190 m im Asphaltheinbau</li> <li>• Eschenauer Weg in Niedertiefenbach: Erneuerung eines 3 m breiten Feldweges auf einer Länge von 500 m im Asphaltheinbau (10 cm TDS, Angleichung der Bankette)</li> <li>• Hofener Weg in Niedertiefenbach: Erneuerung eines 3 m breiten Feldweges auf einer Länge von 600 m im Asphaltheinbau</li> <li>• Hüttenweg in Schubach: Erneuerung eines 3 m breiten Feldweges auf einer Länge von 100 m im Asphaltheinbau (10 cm TDS, Angleichung der Bankette)</li> </ul>
<b>Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:</b>	Schwarzdecken, stark geschädigt, teilweise Schotter, nur leicht befestigt, Breite: 3,0 m (mit Ausnahme des Verbindungsweges Kuhweg - Kapellenstraße: 2,5 m)
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahr der Bauausführung: 2016-2017</li> <li>• bewilligte Förderung (EU-Mittel und GAK): ca. 103.000 Euro, davon EU-Mittel: ca. 43.000 Euro, förderfähige Kosten: 203.000 Euro</li> </ul>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antragsunterlagen und Förderdaten</li> <li>• Unterlagen des HLBG zum Ranking</li> <li>• Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises</li> <li>• Gespräch mit dem Abteilungsleiter Bodenmanagement des AfB Limburg am 22.10.2019</li> <li>• Prüfnotiz der Bewilligungsbehörde vom 11.03.2016</li> <li>• Gespräch mit dem Bauamtsleiter der Gemeinde Beselich am 22.10.2019</li> <li>• Auswertung von Kartenunterlagen</li> <li>• Befahrung der Wege am 22.10.2019</li> </ul>
<b>Beschreibung des Vorhabens und Bewertung</b>	
<b>Beschreibung des Vorhabens:</b>	<p>Antragsteller ist die Gemeinde Beselich. Diese liegt am nordöstlichen Rand des Limburger Beckens Die etwa 32 km<sup>2</sup> große Gemeinde wird von vier Ortsteilen gebildet (Obertiefenbach, Niedertiefenbach, Schubach und Heckholzhausen). Der Sitz der Verwaltung ist in Obertiefenbach. Die Gemeinde hat aufgrund der verschiedenen Ortsteile ein umfangreiches Wirtschaftswegenetz zu betreiben.</p> <p>Die Gemeinde wird von der B49 von Limburg nach Wetzlar gequert, die derzeit vier-spurig ausgebaut wird. Das in Bearbeitung befindliche Flurbereinigungsverfahren Heckholzhausen hat u. a. die Aufgabe, die ländlichen Wege im Nahbereich der Bun-</p>

	<p>desstraße neu zu ordnen und Alternativstrecken für den landwirtschaftlichen Verkehr auszubauen.</p> <p>Die Gemeinde wurde bereits sehr frühzeitig über Kontakte mit dem AfB in Limburg auf die Fördermöglichkeit über den ELER aufmerksam gemacht. Es sollten Wege außerhalb des Flurbereinigungsgebietes ausgebaut werden, die stark geschädigt waren (starke Verdrückungs- und Risschäden). Hier sollten teilweise der Unterbau verstärkt und die Wegabschnitte mit einer neuen Tragdeckschicht neu befestigt werden. Aus Kostengründen sollte die bisherige Breite von 3,0 m beibehalten werden.</p> <p>Die Bewilligung erfolgte zu einem Zeitpunkt, als die neue RLW noch nicht angewendet werden musste (2016). Nach Hinweisen des AfB wäre unter heutigen Bedingungen ein Ausbau auf nur 3,0 vermutlich nicht bei allen Wegen als förderfähig anerkannt worden.</p>
<p><b>Wegefunktionen und Auswahlkriterien:</b></p>	<p>Sämtliche Wegeabschnitte werden multifunktionell sowohl von der Landwirtschaft wie auch von der örtlichen Bevölkerung genutzt. Von besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft ist der Dehrner Weg, über den die Zufahrt zum örtlichen Landhandel sowie zu einer Brücke über die vierspurige B49 erfolgt. Der Hüttenweg in Schubach hat in erster Linie eine hohe Bedeutung für die örtliche Wohnbevölkerung (Kleingärtner, Naherholungssuchende), ebenso der Verbindungsweg Kuhweg - Kapellenstraße in Obertiefenbach.</p> <p>Nach Angaben des Förderantrages:</p> <p>Der Antrag erreichte 15 Punkte. Hierbei waren folgende Kriterien ausschlaggebend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a) Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung, Art des Vorhabens: 6 Punkte (Wegeersatzmaßnahmen)</li> <li>• b) Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung, Erschließungseffizienz: 5 Punkte</li> <li>• Betriebswirtschaftliche Optimierung: 2 Punkte (Verringerung von Fahrtzeiten, Ermöglichung des Einsatzes größerer Maschinen)</li> <li>• Arbeitsplätze werden gesichert: 1 Punkt</li> <li>• Energetisches Einsparpotenzial: 1 Punkt</li> <li>• Umsetzung eines ILEK, SILEK, IKEK: 0 Punkte</li> <li>• bEMZ größer 50: 0 Punkte</li> </ul> <p>Der Antrag wurde trotz der vergleichsweise niedrigen Punktzahl bewilligt, da im Jahr 2016 nur wenige andere Anträge vorlagen (die Gemeinde Beselich war einer der ersten Antragsteller). Die niedrige Punktzahl ergibt sich in erster Linie aus dem Nicht-Vorhandensein eines Regionalen Entwicklungskonzeptes SILEK oder sonstigen Wegekonzeptes, dem Umstand, dass keine Brücke Bestandteil des Förderantrages war, und der guten bereinigten Ertragsmesszahl.</p> <p>Die erreichte Punktzahl lag gleichwohl deutlich über der erforderlichen Mindestpunktzahl. Wesentliche Aspekte der multifunktionellen Nutzung der Wege (Ortsteilverbindungswege, Naherholung) werden über die Auswahlkriterien nur unzureichend abgebildet.</p>
<p><b>Finanzierung des Eigenanteils:</b></p>	<p>Die Gemeinde hat im Verhältnis zu ihrer Größe einen vergleichsweise großen Haushalt, aufgrund vielfältiger Verpflichtungen konnte in der Vergangenheit der ländliche Wegebau aber nur sehr „stiefmütterlich“ bedient werden.</p> <p>Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgt in erster Linie über Haushaltsmittel der Gemeinde. Für die Wegeunterhaltung geben die örtlichen Jagdgenossenschaften ihr Jagdgeld an die Gemeinde (ca. 15.000 Euro/Jahr). Die Gemeinde setzt allerdings ein Vielfaches an Finanzmitteln für Wegebau und Wegeunterhaltung ein.</p> <p>Für den Innenbereich hat die Gemeinde die Anliegerbeteiligung abgeschafft und im Gegenzug die Grundsteuer moderat erhöht. Die Kommunalaufsicht hatte die Ge-</p>

	<p>meinde in 2007 verpflichtet, die Anlieger zu beteiligen. Wiederkehrende Ausbaubeiträge waren von der Verwaltung abgelehnt worden, da der Verwaltungsaufwand hierfür nach den Erfahrungen anderer Gemeinden in der Region enorm sei. Auch seien die Hebesätze für die Grundsteuer noch sehr niedrig, so dass hier ein gewisser Spielraum bestehe.</p> <p>Die Gemeinde hätte die Wege auch ausbauen müssen, wenn es keine Fördermittel gegeben hätte. Dies wäre aufgrund der begrenzt verfügbaren Haushaltsmittel aber nur zeitlich stark verzögert und über einen sehr langen Zeitraum gestreckt möglich gewesen.</p>
<p><b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</b></p>	<p>Aufgrund der Verbreiterung eines Weges auf 3,0 m (Verbindungsweg Kuhweg- Kapellenstraße Obertiefenbach) waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Hierzu erfolgte eine Abbuchung vom Ökokonto der Gemeinde Beselich (3.726 Wertpunkte, 372,6 qm).</p> <p>Eine Förderung der hiermit verbundenen entstehenden Kosten war nach der FiRiLi nicht möglich.</p>
<p><b>Foto 6/1:</b> Dehrner Weg im OT Obertiefenbach (Aufnahme Oktober 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Foto 6/2:</b> Eschenauer Weg im OT Niedertiefenbach (Aufnahme Oktober 2019, Thünen-Institut/Bathke).</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung:</b></p>	<p>Die Gemeinde hatte den Antrag am 01. Februar 2016 eingereicht. Die Bewilligung erfolgte dann Mitte Juni. In der Zwischenzeit waren die Ausschreibung bereits vorbereitet und das Leistungsverzeichnis erstellt worden. Die Ausschreibung konnte daher</p>

sehr schnell erfolgen. Eine Baufirma aus der Region bekam den Zuschlag, der Preis lag im erwarteten Bereich. Die Baumaßnahmen konnte dann sehr schnell umgesetzt und fristgerecht abgerechnet werden. Hätte es allerdings an einer Stelle unvorhersehbare Verzögerungen gegeben, hätten nach Aussage des Bauamtsleiters die Fristen der Bewilligung nicht eingehalten werden können.

Bei engem Zeitfenster bewerben sich nach Erfahrungen des Bauamtes weniger Firmen und auch die Preise sind erhöht, da gerade gegen Jahresende die Baufirmen der Region gut ausgelastet sind. Sofern die Bewilligung früher im Jahr erteilt werden könnte, wären daher auch Kosteneinsparungen möglich.

Es erfolgten bisher drei Kontrollen. Im Rahmen der Kontrollen wurden keine Auffälligkeiten festgestellt. Da die Gemeinde bemüht ist, in ihrer Verwaltung ein möglichst papierloses Rechnungsverfahren umzusetzen, sei die Forderung der Prüfbehörden nach Übersendung von Original-Belegen (Original-Kontoauszügen) nur mit erhöhtem Aufwand umzusetzen gewesen. Die Versendung von Original-Belegen sei heutzutage nicht mehr ganz zeitgemäß.

Insgesamt wurde von der Gemeinde die Zusammenarbeit mit dem AfB als sehr gut und unterstützend bezeichnet. Die Umsetzung der Baumaßnahme und die Abrechnung erfolgten immer in enger Abstimmung mit dem AfB. Die Ende Juni erteilte Bewilligung ließ sich noch fristgerecht umsetzen, ein im Jahresablauf früherer Bewilligungstermin wäre aber generell hilfreich.

**Foto 6/3:**  
 Verbindungsweg Kuhweg-Kapellenstraße im OT Obertiefenbach (Aufnahme Oktober 2019, Thünen-Institut/Bathke).



**Sonstige Hinweise:** -

**Bewertung:**

<b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = 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	Bodenschutz
im Mittel über alle Wege	++	+	+	O	O

<b>Fallstudie 7: Stadt Heppenheim</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.2 Förderung für Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen  Richtlinie für die Finanzierung in Verfahren nach dem FlurbG, dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen und auf räumliche und thematische Schwerpunkte beschränkte integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (FiRiLi) vom 24.07.2015
<b>Fördervorhaben:</b>	Erneuerung von drei Feld-/Weinbergwegen in verschiedenen Ortsteilen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittershausen: Erneuerung des Seidenbacher Weges</li> <li>• Unter-Hambach: Erneuerung eines Weinbergweges</li> <li>• Wald-Erlenbach nach Mittershausen: Erneuerung des Verbindungsweges</li> </ul>
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Stadt Heppenheim (Kreis Bergstraße)
<b>Ausbauart / Länge</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittershausen: Asphalterneuerung und Oberflächenentwässerung auf einer Länge von 490 m</li> <li>• Unter-Hambach: neuer Asphaltbelag auf einer Länge von 200 m</li> <li>• Wald-Erlenbach: Erneuerung mit wassergebundener Trag- und Deckschicht auf einer Länge von 980 m</li> </ul>
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jahr der Bauausführung: 2016-2017</li> <li>• bewilligte Förderung (EU-Mittel und GAK): ca. 82.000 Euro, davon EU-Mittel: ca. 34.000 Euro, förderfähige Kosten: 145.000 Euro</li> </ul>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antragsunterlagen und Förderdaten</li> <li>• Unterlagen des HLBG zum Ranking</li> <li>• Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde</li> <li>• Gespräch mit dem Abteilungsleiter Bodenmanagement des AfB Heppenheim sowie mit dem zuständigen Projektbearbeiter am 24.09.2019</li> <li>• Telefonat mit der Bauamtsleitung Stadt Heppenheim am 09.12.2019</li> <li>• Auswertung von Kartenunterlagen</li> <li>• Befahrung der Wege am 24.09.2019</li> </ul>
<b>Beschreibung des Vorhabens und Bewertung</b>	
<b>Beschreibung des Gemeindegebiets:</b>	<p>Die Stadt Heppenheim liegt an der Bergstraße am Rande des Odenwaldes und hat eine Fläche von ca. 52 km<sup>2</sup>. Neben der Kernstadt gehören die Stadtteile Unter-Hambach und Ober-Hambach, Kirschhausen (mit Igelsbach), Erbach, Sonderbach, Wald-Erlenbach, Mittershausen-Scheuerberg und Ober-Laudenbach mit zum Stadtgebiet. Diese liegen teilweise bereits in den niederen Lagen des Odenwaldes. Während die Stadtteile an der Bergstraße stärker durch den Weinbau geprägt sind, findet sich auf den flachgründigen Böden des Odenwalds überwiegend eine grünlandwirtschaftliche Nutzung.</p> <p>Die Unterhaltung und der bedarfsgerechte Ausbau der Wirtschaftswege stellen die Stadt nicht nur aufgrund der zahlreichen verschiedenen Ortsteile sondern auch aufgrund des starken Reliefs und der Erosionsgefährdung der Böden vor Herausforderungen. Im Zusammenhang mit dem Wegebau kommt immer auch der Regulierung der Wasserverhältnisse und der Vermeidung von Bodenerosion eine besondere Bedeutung zu.</p>
<b>Wegefunktionen und Auswahlkriterien:</b>	Nach Angaben des Förderantrages der Stadt Heppenheim vom 15.02.2016: Seidenbacher Weg in Mittershausen: „Der asphaltierte Feldweg „Seidenbacher Weg“ dient hauptsächlich zur Erschließung



	<p>der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen. Dieser Weg weist grobe Unebenheiten sowie eine nicht geregelte Oberflächenentwässerung auf. Eine gefahrlose Benutzung des Weges mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist bei Starkregenereignissen oder bei Frostperioden nur eingeschränkt möglich.“</p> <p>Verbindungsweg von Wald-Erlenbach nach Mittershausen:</p> <p>„Dieser Verbindungsweg wird stark von landwirtschaftlichen Geräten genutzt. Auf Grund seiner Höhenlage und der damit verbundenen Aussicht dient er ebenso Spaziergängern und Sportlern. Der Weg ist zurzeit partiell geschottert und soll zukünftig mit einer wassergebundenen Deck-/Tragschicht instandgesetzt werden. Gleichzeitig ist eine geregelte Abführung von Oberflächenwasser vorgesehen.“</p> <p>Weinbergweg in Unter-Hambach:</p> <p>„Der Weinbergweg „Im Unteren Hübner“ liegt in der Gemarkung von Unter-Hambach und dient der landwirtschaftlichen Nutzung (Weinanbau). Der Weg ist zurzeit asphaltiert. Die Oberfläche weist viele Fehlstellen auf und ist sehr uneben.“</p> <p>Der Antrag erreichte 18 Punkte (gewichtetes Mittel über die drei Wege). Hierbei waren u. a. folgende Kriterien ausschlaggebend:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Wegeersatzmaßnahmen: 8 Punkte</li><li>• Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung: 4 Punkte (Verbindungsweg), in einem Fall 3 Punkte (Hauptweg und Wege mit multifunktionaler Nutzung, Unter-Hambach)</li><li>• Betriebswirtschaftliche Optimierung: 2 Punkte (Verringerung der Fahrtzeiten, Ermöglichung eines überbetrieblichen Einsatzes von Maschinen)</li><li>• Arbeitsplätze werden gesichert: 1 Punkt</li><li>• Umsetzung eines ILEK, SILEK, IKEK: 0 Punkte</li><li>• bEMZ kleiner 50: 2 Punkte</li></ul> <p>Der Antrag wurde trotz der vergleichsweise geringen Punktzahl bewilligt, da zu der Zeit wenige andere Anträge hessenweit vorlagen. Die niedrige Punktzahl ergibt sich in erster Linie aus dem Nicht-Vorhandensein eines Regionalen Entwicklungskonzeptes. Sie steht aber im Kontrast zu den insgesamt vielfältigen Wirkungen der geförderten Wegebauvorhaben, die durch die Auswahlkriterien nicht vollständig erfasst werden. So dürfte für die Einwohner in Mittershausen und Wald-Erlenbach die Verbesserung der Zufahrt zu den Friedhöfen in den beiden Ortsteilen von Bedeutung sein. Der Seidenbacher Weg dient nicht nur der Landwirtschaft sondern auch der örtlichen Bevölkerung als Verbindungsweg in die Nachbargemeinde.</p> <p>Aufgrund der besonderen Bedeutung des Odenwaldes als Wander- und Tourismusregion ist die Verbesserung der Wegeinfrastruktur auch mit Blick auf Naherholung und Tourismus positiv zu werten.</p>
--	---

<p><b>Abbildung 1:</b></p> <p>Abgrenzung des Wirkungsbereiches für den Weinbergsweg in Unter-Hambach (Quelle: AfB Heppenheim). Der relativ kurze Wegeabschnitt verbessert die Zufahrt zum gesamten Weinberg (11,2 ha) und ist daher für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung von erheblicher Bedeutung.</p>	
<p><b>Foto 7/1:</b></p> <p>Weinbergsweg in Unter-Hambach, links der noch nicht erneuerte Abschnitt mit starker Ausspülung des Wegrandes, rechts der erneuerte Abschnitt mit Ableitung des Oberflächenwassers (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke)</p>	
<p><b>Finanzierung des Eigenanteils:</b></p>	<p>Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgte über Haushaltsmittel der Stadt. Ausbaubeiträge im Außenbereich oder wiederkehrende Ausbaubeiträge werden nicht erhoben.</p>
<p><b>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:</b></p>	<p>Nach Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde handelt es sich bei allen drei Vorhaben um genehmigungsfrei zulässige Maßnahmen. Es entstand keine Ersatzverpflichtung nach der Kompensationsverordnung.</p>
<p><b>Foto 7/2:</b></p> <p>Der mit wassergebundener Trag- und Deckschicht erneuerte Verbindungsweg von Wald-Erlenbach nach Mittershausen (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke)</p>	

**Foto 7/3:**

Ausblick vom Verbindungsweg Mittershausen nach Wald-Erlenbach. Aufgrund der landschaftlich reizvollen Lage ist die Verbesserung der Wegeinfrastruktur auch für die Naherholung und den Tourismus von Bedeutung (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke)



**Foto 7/4:**

Der erneuerte Verbindungsweg von Mittershausen nach Seidenbach, Blickrichtung Mittershausen (Aufnahme September 2019, Thünen-Institut/Bathke)





# Anhang II

## Auswahlkriterien



Evaluation EPLR Hessen 2014-2020: Fallstudien zur Fördermaßnahme 7.2 (Kleine Infrastrukturen)

<b>Maßnahme 7 (Art. 20 ELER-Verordnung)</b> <b>Teilmaßnahme 7.2 - Investitionen in die Schaffung, Verbesserung oder Ausdehnung aller Arten von kleinen Infrastrukturen:</b> <b>hier: Dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturmaßnahmen</b>		<b>Schwellenwert: 13 Punkte</b>	
Auswahlkriterien	Ausprägung des Kriteriums	Gewichtung (in %)	zu erreichende Höchstpunktzahl pro Kriterium
<b>Dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturmaßnahmen</b>			
Herstellung einer zukunftsfähigen Infrastrukturausstattung	9 = Kreuzungsbauwerke 8 = Wegeersatzmaßnahmen 7 = sonstige Infrastrukturen ohne Wegebau 6 = Infrastrukturmaßnahmen zur Einkommensdiversifizierung in der Land- und Forstwirtschaft	23	9
Art der Infrastrukturmaßnahme			
Erschließungsinfrastruktur	5 = wenn Wirkungsfläche (ha)/ Wegelänge (m) größer / gleich 1 4 = wenn Wirkungsfläche (ha)/ Wegelänge (m) zwischen 0,75 und < 1 3 = wenn Wirkungsfläche (ha)/ Wegelänge (m) zwischen 0,5 und < 0,75 2 = wenn Wirkungsfläche (ha)/ Wegelänge (m) zwischen 0,25 und < 0,5 1 = wenn Wirkungsfläche (ha)/ Wegelänge (m) zwischen 0,07 und < 0,25 0 = wenn Wirkungsfläche (ha)/ Wegelänge (m) < 0,07  2 = Kreuzungsbauwerke zusätzlich zum Wegebau  4 = Verbindungsweg und gemeindefreie Hauptwege 3 = Hauptwirtschaftsweg und Wege mit multifunktionaler Nutzung, insbesondere Freizeit und Erholung oder Daseinsvorsorge 2 = Wirtschaftsweg 1 = sonstige ländliche Wege	28	11
Betriebswirtschaftliche Optimierung	1 = Ermöglichung des Einsatzes größerer Maschinen 1 = Ermöglichung eines überbetrieblichen Einsatzes von Maschinen 1 = Verringerung der Fahrtzeiten 0 = keine Optimierung der Kostensenkung	8	3
Innovationskraft	2 = Folgeinvestitionen mit einem Kostenvolumen über 25.000 Euro werden ermöglicht 1 = Folgeinvestitionen über 10.000 € werden ermöglicht 0 = keine Folgeinvestitionen werden freigesetzt	5	2
Diversifizierung der Einkommensquellen	2 = mehr als ein Betrieb erschließt neue Einkommensquellen 1 = ein Betrieb erschließt neue Einkommensquellen 0 = kein Betrieb erschließt neue Einkommensquellen	5	2
Sicherung und Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten	2 = zusätzliche Arbeitsplätze werden geschaffen 1 = Arbeitsplätze werden gesichert 0 = keine Arbeitsplätze werden gesichert oder geschaffen	5	2
Effizienz der Wassernutzung	1 = messbarer Beitrag 0 = kein messbarer Beitrag	3	1
Energetisches Einsparpotential oder Abwärrnenutzung	1 = messbarer Beitrag 0 = kein messbarer Beitrag	3	1
Umsetzung eines ILEK, SILBK, IKEK oder vergleichbaren Wegekonzeptes	7 = Kombination mit anderen Förderprogrammen 5 = Umsetzung eines ILEK, SILBK, IKEK 3 = Umsetzung eines vergleichbaren Konzeptes (z.B. Wegekonzept, LEADER) 0 = kein unmittelbarer Zusammenhang	15	7
Leistungsfähigkeit des Gebietes	2 = bEMZ kleiner gleich 50 0 = bEMZ größer 50	5	2
Bei Punktgleichheit im Ranking der Förderanträge ist die Punktzahl in der Reihenfolge der Auswahlkriterien 1. Erschließungsinfrastruktur 2. Art der Infrastrukturmaßnahme 3. Umsetzung eines ILEK, SILBK, IKEK oder vergleichbaren Wegekonzeptes jeweils innerhalb der punktgleichen Anträge entscheidend		<b>100,0</b>	<b>40,0</b>

aus: Auswahlkriterien zum Entwicklungsplan für den ländlichen Raum des Landes Hessen (EPLR) für die Programmplanungsperiode 2014-2020, in der Fassung vom 21. Juni 2018  
 ([https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/2018-06-21\\_gesamtdokument\\_auswahlkriterien\\_alletm\\_art\\_49\\_eler-bga\\_06-2018\\_final.pdf](https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/2018-06-21_gesamtdokument_auswahlkriterien_alletm_art_49_eler-bga_06-2018_final.pdf))