

# **Bewertungsbericht zur Fördermaßnahme „Wegebau“ (ELER-Code 4.3)**

**Programm zur Förderung im ländlichen Raum 2014 bis 2022  
in Niedersachsen und Bremen (PFEIL)**

**Manfred Bathke**

**5-Länder-Evaluation 1/2024**



**Finanziell unterstützt durch:**



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Landwirtschafts-  
fonds für die Entwicklung des  
ländlichen Raums



**Freie  
Hansestadt  
Bremen**



**Niedersachsen**

**Publiziert:**

DOI-Nr.: 10.3220/5LE1709188060000

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

Der nachfolgende Text wurde in geschlechtergerechter Sprache erstellt. Soweit geschlechtsneutrale Formulierungen nicht möglich sind, wird mit dem Doppelpunkt im Wort markiert, dass Frauen, Männer und weitere Geschlechtsidentitäten angesprochen sind. Feststehende Begriffe aus Richtlinien und anderen Rechtstexten bleiben unverändert.

Thünen-Institut für Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen

Manfred Bathke

Bundesallee 64, 38116 Braunschweig

Tel.: 0531 596-5516

Fax: 0531 596-5599

E-Mail: [manfred.bathke@thuenen.de](mailto:manfred.bathke@thuenen.de)

Johann Heinrich von Thünen-Institut

Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei

Bundesallee 50

38116 Braunschweig

Braunschweig, Februar 2024

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</b>	<b>III</b>
<b>Fotoverzeichnis</b>	<b>IV</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>V</b>
<b>0 Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2 Beschreibung der Fördermaßnahme</b>	<b>3</b>
<b>3 Hinweise zur Methodik</b>	<b>4</b>
<b>4 Umsetzungsstand</b>	<b>6</b>
<b>5 Output und Ergebnisse</b>	<b>7</b>
<b>6 Ergebnisse der Fallstudien</b>	<b>14</b>
<b>7 Bewertung der Fördermaßnahme Wegebau</b>	<b>16</b>
7.1 Relevanz der Förderung	16
7.2 Wirkungen	17
7.2.1 Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe	17
7.2.2 Entwicklung des ländlichen Raumes	20
7.2.3 Wirkungsbeiträge der Fallstudienprojekte	22
7.3 Anwendung der Auswahlkriterien und Projektauswahl	22
7.4 Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung	23
7.5 Gesamtbewertung der Fördermaßnahme Wegebau	24
<b>8 Vertiefte Betrachtung von Finanzierungskonzepten für den Wegebau</b>	<b>25</b>
8.1 Finanzbedarf	26
8.2 Kommunale Haushalte	27
8.3 Straßenausbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz	27
8.4 Wiederkehrende Ausbaubeiträge	28
8.5 Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden	29

<b>9</b>	<b>Empfehlungen</b>	<b>30</b>
9.1	Wiederaufnahme der Förderung	30
9.2	Verwaltungstechnische Umsetzung	32
9.3	Unterstützung von Realverbänden	32
	<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>34</b>
	<b>Anhang: Fallstudienberichte</b>	<b>37</b>
	Fallstudie 1: Gemeinde Butjadingen	38
	Fallstudie 2: Gemeinde Warmсен	45
	Fallstudie 3: Gemeinde Ostercappeln	50
	Fallstudie 4: Stadt Geestland	56
	Fallstudie 5: Feldmarkinteressentschaft Lutter am Barenberge	64
	Fallstudie 6: Realverband Laderholz (Stadt Neustadt am Rübenberge)	69
	Fallstudie 7: Verkopplungsinteressentschaft Borstel (Stadt Neustadt am Rübenberge)	74
	Fallstudie 8: Stadt Neustadt am Rübenberge	78

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Verteilung der Fördersumme auf die ArL- Geschäftsstellen und auf Kommunen bzw. Zweckverbände	7
Abbildung 2:	Verteilung der Fördermittel auf die Landkreise (nur Landkreise mit Fördervolumen >0,5 Mio. Euro)	8
Abbildung 3:	Geförderte Wegestrecke der ArL-Geschäftsstellen im Rahmen des PFEIL- Programms sowie für die beiden vorhergehenden Förderperioden in km/100 ha LF	9
Abbildung 4:	Bauweisen der geförderten Wege (alt – neu) nach Angaben der ZILE- Förderdatenbank (194 km)	11
Abbildung 5:	Frage 7: Entspricht der bewilligte Wegebaustandard den Wünschen der Gemeinde?	12
Abbildung 6:	Frage 8: Zufriedenheit mit dem Förderverfahren	23

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verzeichnis der durchgeführten Fallstudien (FS)	5
Tabelle 2:	Verteilung der Fördermittel auf die Gruppen von Zuwendungsempfängern	10
Tabelle 3:	Relativer Anteil der geförderten Wegeabschnitte, die von einzelnen Gruppen genutzt werden (Wegestrecke mit Angaben: 439 km)	13
Tabelle 4:	Art der nichtlandwirtschaftlichen Nutzung (Mehrfachnennungen möglich, 219 km in 32 Gemeinden)	14
Tabelle 5:	Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben der Fallstudien	15
Tabelle 6	Zeit- und Kostenersparnis infolge des Ausbaus von 1 km Wegestrecke bei einer angenommenen Erschließung von 100 ha	19
Tabelle 7:	Gesamtbewertung der Fördermaßnahme	25

## Fotoverzeichnis

Foto 1:	Sanierungsbedürftiger Weg im Ortsteil Laderholz der Stadt Neustadt am Rübenberge	17
Foto 2:	Nutzung eines stark geschädigten Betonplattenweges in der Gemeinde Wremen (Landkreis Cuxhaven) durch Milchtankwagen	18
Fotos 3 und 4:	Erneuerte Brückenbauwerke am Neuenwalder-Ahleener-Randkanal (FS 4, Stadt Geestland) (links) und über die Südaue (Stadt Wunstorf) (rechts)	19
Fotos 5 und 6:	Der intensiv für die Naherholung genutzte Westerweg in Nöpke (FS 8) (links) und Beschilderung von Radwegen am Schüttingsweg in der Gemeinde Butjadingen (FS 1) (rechts)	21
Foto 7:	Erschließung landwirtschaftlicher Flächen und Anbindung eines Windparks an das Straßennetz (FS 6: Ort Laderholz, Stadt Neustadt am Rübenberge)	22
Foto 8:	Stark zerbrochener und auch für Fahrradfahrer nicht mehr sicher befahrbarer Betonplattenweg nördlich von Sievern (Stadt Geestland, Landkreis Cuxhaven)	31
Foto 9:	Extrem stark geschädigte Asphaltdecke aufgrund von Sackungen im Lichtenmoor (Landkreis Nienburg/Weser)	31

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Auflösung
AK	Arbeitskraft
ALR-SH	Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holstein e. V.
ArL/Ärl	Amt für regionale Landesentwicklung, Ämter für regionale Landesentwicklung
Art.	Artikel
AUM	Agrarumweltmaßnahmen
AUKM	Agrarumwelt- und Klimaschutzmaßnahmen
AWK	Auswahlkriterien
bspw.	beispielsweise
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
EPLR	Entwicklungsplan ländlicher Raum
EU	Europäische Union
e. V.	eingetragener Verein
FB	Flurbereinigung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FMI	Feldmarkinteressentschaft
FS	Fallstudie
GAK	Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz
GAP	Gemeinsame Agrarpolitik
GAP-SP-VO	GAP-Strategieplan-Verordnung
GL	Grünland
GVE	Großvieheinheiten
ha	Hektar
KOM	Kommission
KSA	Kommunaler Steuerungsausschuss
LEADER	Maßnahmenprogramm im Rahmen der ELER-Förderung, LEADER steht für „Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale“, also die Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft.
LF	Landwirtschaftlich genutzte Fläche
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
LN	Landwirtschaftliche Nutzfläche
LRH NI	Landesrechnungshof Niedersachsen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWK	Landwirtschaftskammer
m	Meter
MB	Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und regionale Entwicklung
MBI	Ministerialblatt
Mio.	Millionen
ML	Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Nds.	Niedersachsen, niedersächsisch

<b>Abkürzung</b>	<b>Auflösung</b>
NKAG	Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz
NRR	Nationale Rahmenregelung
NSG	Naturschutzgebiet
PFEIL	Programm zur Förderung der Entwicklung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen 2014–2022
PROFIL	Programm zur Förderung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen 2007–2013
PV	Photovoltaik
qm	Quadratmeter
RdErl.	Runderlass
RL	Richtlinie
RLW	Richtlinie ländlicher Wegebau
SPB	Schwerpunktbereich
SRLE	Sachverständigenrat Ländliche Entwicklung
t	Tonnen
TG	Teilnehmergeinschaft
TI	Thünen-Institut
TM	Teilmaßnahme
UNB	Untere Naturschutzbehörde
VO	Verordnung
ZILE	Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (Förderrichtlinie des ML)
ZILE-RL	ZILE-Richtlinie



## 0 Zusammenfassung

Die Teilmaßnahme 4.3 „Wegebau“ beinhaltet im PFEIL-Programm die Förderung von dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen (Neubau und Befestigung landwirtschaftlicher Wege oder Infrastruktureinrichtungen) innerhalb der Nationalen Rahmenregelung. Zuwendungsempfänger sind juristische Personen des Öffentlichen Rechts, insbesondere kommunale Gebietskörperschaften, Wasser- und Bodenverbände und Realverbände.

Insgesamt wurden 62,4 Mio. Euro an Fördermitteln eingesetzt (16,4 Mio. Euro im Rahmen des ELER, 43,8 Mio. Euro an GAK-Mitteln, 2,2 Mio. Euro an reinen Landesmitteln). Hiermit wurde der Ausbau von ländlichen Wegen auf einer Länge von ca. 786 km sowie die Erneuerung von 25 Brückenbauwerken oder Rohrdurchlässen unterstützt. Die förderfähigen Kosten der umgesetzten Baumaßnahmen lagen bei 91,9 Mio. Euro.

Es erfolgte in erster Linie die grundhafte Instandsetzung von Ortsteilverbindungswegen sowie von Haupteinbindungswegen in der Feldflur. Hierbei dominiert der Ausbau in Asphaltbauweise, daneben hatten Schotterwege in einzelnen Regionen eine gewisse Bedeutung. Ein Wegebau ausschließlich auf neuer Trasse fand nicht statt.

Der Wegebau dient der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft und der Stärkung der regionalen Wertschöpfung. Hinsichtlich der Vorteile für die Landwirtschaft zeigen Modellrechnungen die deutlichen Wirkungen des Ausbaustands der Wege auf die Transportkosten und damit auf die Rentabilität der Flächenbewirtschaftung. Es kann überschlägig mit Kosteneinsparungen von ca. 30 Euro pro ha und Jahr gerechnet werden, wobei einem Wegeabschnitt von 1 km Länge eine Fläche von 100 ha zugeordnet wird. Bei einer Ausbaustrecke von 786 km ergibt sich ein Kostenvorteil für den Sektor Landwirtschaft von mindestens 2,3 Mio. Euro pro Jahr. Kostenvorteile für außerlandwirtschaftliche Nutzer können nicht quantifiziert werden und sind hierbei nicht berücksichtigt.

Daneben werden auch deutliche Wirkungen in den Bereichen Wohnstandortverbesserung (Anbindung von Wohngebäuden und Gewerbebetrieben an das klassifizierte Straßennetz), Attraktivitätssteigerung ländlicher Räume (Tourismus) und „Verbesserung der Möglichkeiten zur Naherholung“ erreicht. Dies belegen die Zahlen über die multifunktionelle Nutzung der ausgebauten Wege.

Die Gespräche im Rahmen der Fallstudien bestätigen die Ergebnisse einer schriftlichen Befragung von Gemeinden in der Förderperiode 2007 bis 2013, wonach die ELER-Förderung das entscheidende Finanzierungsinstrument für den ländlichen Wegebau ist. Eine grundhafte Wegeinstandsetzung ohne Förderung findet nahezu nicht statt. Der Bedarf an Wegebauförderung und die politische Bereitschaft der Kommunen, in diesem Bereich zu investieren, ist nach wie vor hoch. Die in einzelnen Regionen geringe Inanspruchnahme der Förderung ist vorwiegend auf die Finanzierungsprobleme der Gemeinden zurückzuführen.

Bezüglich der fördertechnischen Abwicklung wurde die Erreichbarkeit der zuständigen Stellen bei den Ämtern für regionale Landesentwicklung sowie die Kompetenz der dortigen Ansprechpartner als besonders positiv bewertet. Kritik wurde an dem mitunter sehr späten Zeitpunkt der Bewilligung, an der oftmals nur unzureichenden bewilligten Wegebauweite von 3,0 m sowie an dem aufwendigen Antragsverfahren geübt.

Wichtige frühere Empfehlungen für die Förderung des ländlichen Wegebaus wurden in Niedersachsen bereits umgesetzt, insofern mit der Änderung des Realverbandsgesetzes und der Änderung des Kommunalabgabengesetzes die Möglichkeiten zur Beteiligung der Flächeneigentümer an den Ausbaukosten erweitert wurden. Diese Möglichkeiten werden allerdings bisher kaum genutzt, da bezüglich der wiederkehrenden Ausbaubeiträge nach wie vor juristische Unsicherheiten bestehen und die Einführung als sehr verwaltungsaufwendig eingeschätzt

wird. Hier sind deutliche Vereinfachungen und Klärungen erforderlich. Bezüglich der Realverbände sollten die Möglichkeiten der Gründung eines Verbandes aus der Teilnehmergeinschaft einer Flurbereinigung heraus stärker genutzt werden.

Empfehlungen bezüglich der verwaltungstechnischen Umsetzung der Förderung erübrigen sich, da das Land entschieden hat, eine solche Förderung mit Ende der hier betrachteten Förderperiode auslaufen zu lassen.

Bezüglich dieser Entscheidung ist zu bedenken, dass sich die heutigen Anforderungen an das Wegenetz nicht allein aus der landwirtschaftlichen Flächenbewirtschaftung ergeben, sondern in zunehmendem Maße aus den sonstigen Anforderungen, die an ländliche Räume gestellt werden. Neben den Bereichen Siedlung, Naherholung und Tourismus sind auch die Bereiche Energieversorgung (Anbindung von Windparks, Erschließung von Flächen für Agrar-PV-Anlagen) und Klimaschutz (Vernässung von Mooren, Brandschutz) zu nennen. Die politischen Ziele sind in den zuletzt genannten Bereichen Windenergie, Agrar-Photovoltaik und Moorschutz sowohl vonseiten des Landes wie auch vonseiten der EU hochgesteckt. Die Erreichung der Ziele dürfte durch unzureichende Wegeinfrastruktur zumindest deutlich verzögert werden. Eine Lenkung von Wegebaumitteln in die entsprechenden Zielgebiete wäre über die Projektauswahlkriterien möglich.

Vor diesem Hintergrund sollte die politische Entscheidung des Landes über ein Auslaufen der Wegebauförderung in der Förderperiode ab 2023 überprüft werden.

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

Die Teilmaßnahme 4.3 „Wegebau“ beinhaltet im PFEIL-Programm die Förderung von dem ländlichen Charakter angepassten Infrastrukturmaßnahmen (Neubau und Befestigung landwirtschaftlicher Wege oder Infrastruktureinrichtungen) innerhalb der Nationalen Rahmenregelung. Zuwendungsempfänger sind juristische Personen des Öffentlichen Rechts, insbesondere kommunale Gebietskörperschaften, Wasser- und Bodenverbände und Realverbände (ZILE-Richtlinie). Der vorliegende Bewertungsbericht beruht auf der Auswertung der Bewilligungsdaten sowie der Durchführung von Fallstudien in verschiedenen Regionen Niedersachsens.

Nach allgemeinen Hinweisen zur Methodik (Kapitel 3), zur Umsetzung und zu Ergebnissen der Fördermaßnahme (Kapitel 4 und 5) folgen in Kapitel 6 kurze Ausführungen zu den Ergebnissen der Fallstudien. Diese werden im Detail im Anhang beschrieben. In den Gesprächen im Rahmen der Fallstudien stand vielfach das Thema der Finanzierung des ländlichen Wegebbaus im Vordergrund. In Kapitel 8 finden sich daher vertiefende Ausführungen zu Finanzierungskonzepten für den Wegebau. Eine zusammenfassende Bewertung der Wirkungen der Förderung findet sich in Kapitel 7, Empfehlungen folgen in Kapitel 9.

Es ist zu berücksichtigen, dass neben dem hier betrachteten Wegebau auch ein Wegebau im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren stattfindet, der hinsichtlich der Wege-km die größere Bedeutung hat. In der Flurbereinigung steht allerdings die Erschließung landwirtschaftlich genutzter Flächen stärker im Vordergrund und der Wegebau konzentriert sich weniger stark auf Ortsteilverbindungswege. Für eine Gesamtbewertung des Wegebbaus wäre daher der Evaluationsbericht zur Flurbereinigung mit heranzuziehen, der sich allerdings noch in Vorbereitung befindet. Hinweise zum Wegebau in der Flurbereinigung der Förderperiode 2007 bis 2013 finden sich bei Bathke und Tietz (2016).

## 2 Beschreibung der Fördermaßnahme

In Niedersachsen sind viele land- und forstwirtschaftliche Wege in den 1950er und 1960er Jahren ausgebaut worden, die den heutigen Belastungen durch größere und schwerere Landmaschinen nicht gewachsen sind. Insbesondere auch die zunehmende räumliche Konzentration im vor- und nachgelagerten Bereich sowie der Ausbau der nachwachsenden Rohstoffe (Biogas) führten dazu, dass landwirtschaftliche Güter heute über immer weitere Strecken transportiert werden. Der Transport vom und zum Feld wird in steigendem Ausmaß von Lastkraftwagen übernommen, die für Fernstraßenverkehr konzipiert sind und die Wege weitaus stärker belasten als schwere Landmaschinen.

Der angestrebte Ausbau ländlicher Wege trägt der fortschreitenden Rationalisierung und stärkeren Mechanisierung Rechnung und soll zu arbeitswirtschaftlichen Vorteilen und Kostensenkungen bei der Nutzung landwirtschaftlicher Flächen führen. Die Teilmaßnahme zielt damit auf den SPB 2A ab.

Durch eine multifunktionale Nutzung der Wege werden aber auch Wirkungen im SPB 6B (Entwicklung ländlicher Räume) erreicht, da ländliche Wege vielfach auch als Ortsteilverbindungswege dienen und von nicht-landwirtschaftlichen Anliegern, der Müllabfuhr oder von Schulbussen genutzt werden. Auch haben die ländlichen Wege durch den Fahrradverkehr eine hohe Bedeutung für die Naherholung und den Tourismus. Dieser Wirkungsbereich wurde im Rahmen des PFEIL-Programms als sekundärer Wirkungsbereich nicht ausdrücklich programmiert, er war im Rahmen der Evaluation gleichwohl mit zu berücksichtigen.

Die Teilmaßnahme bestand auch in der vergangenen Förderperiode. Sie wird nur in Niedersachsen angeboten.

Die Förderung erfolgt gemäß der NRR. Grundlage der Förderung ist die Richtlinie vom 19.08.2015 (Nds. MBl. S. 1096), zuletzt geändert durch den RdErl. des ML vom 25.03.2022 (ZILE-RL). Bewilligungsbehörde sind die Ämter für regionale Landesentwicklung (ÄrL).

Zuwendungsempfänger sind Gemeinden oder Gemeindeverbände, Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie auch natürliche Personen und Personengesellschaften und juristische Personen des privaten Rechts.

Vorgesehen war zunächst der Einsatz von 10 Mio. Euro an ELER-Mitteln. Mit dem 2. Änderungsantrag 2017 ist dieser Ansatz auf 15 Mio. Euro und später auf 16,4 Mio. Euro erhöht worden. Hinzu kam eine zusätzliche nationale Finanzierung. Insbesondere über die GAK konnten weitere Mittel für den ländlichen Wegebau mobilisiert werden (43,8 Mio. Euro an GAK-Mitteln). An reinen Landesmitteln wurden 2019 ca. 2,2 Mio. Euro für den Wegebau eingesetzt.

Zuwendungsfähig sind Ausgaben für den Neubau befestigter oder die Befestigung vorhandener, bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Verbindungswege und landwirtschaftlicher Wege, einschließlich erforderlicher Brücken sowie ggf. erforderlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Naturschutzes.

Der Fördersatz wird von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinden oder Gemeindeverbände mitbestimmt. Im Durchschnitt beträgt er 53 %, bei Abweichung der Steuereinnahmekraft um mehr als 15 % vom landesweiten Durchschnitt beträgt er 43 % bei höherer Steuereinnahmekraft bzw. 63 % bei niedrigerer Steuereinnahmekraft. Der Fördersatz beträgt seit dem 01.01.2017 für sonstige Körperschaften öffentlichen Rechts (Realverbände) 63 %, davor lag er bei 40 %. Für sonstige Zuwendungsempfänger (Private etc.) beträgt der Fördersatz 25 %. Für Projekte, die der Umsetzung eines integrierten ländlichen Entwicklungskonzeptes oder eines regionalen Entwicklungskonzeptes nach LEADER dienen, kann der Fördersatz um 10 Prozentpunkte erhöht werden. Die Bagatellgrenze liegt für Gemeinden oder Gemeindeverbände bei 10.000 Euro.

Die Projektauswahlkriterien heben in starkem Maße auf die Erschließungseffizienz des auszubauenden Weges ab. Haupteerschließungswege mit hoher Erschließungseffizienz (mehr als 5 ha erschlossene Fläche pro 100 m Weg: 30 Punkte) genießen höchste Priorität (max. 50 Punkte). Die Multifunktionalität der Wegenutzung kann mit bis zu 15 Punkten bewertet werden. Daneben werden auch demografische Faktoren (Bevölkerungsentwicklung der vergangenen zehn Jahre, max. 10 Punkte) und die Steuereinnahmekraft der Gemeinde (max. 10 Punkte) berücksichtigt. Die maximale Punktzahl beträgt 185, der Schwellenwert liegt bei 50 Punkten. Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel wurden zu je 25 % den ÄrL zugewiesen, das Ranking erfolgt auf Ebene der einzelnen ÄrL.

Die Antragstellung erfolgt direkt beim zuständigen ÄrL. Es gab einen Stichtag pro Jahr (15.09.), lediglich 2017 gab es zwei Antragsstichtage. Mit Runderlass der Niedersächsischen Staatskanzlei vom 01.12.2014 wurden bei den Ämtern für regionale Landesentwicklung „Kommunale Steuerungsausschüsse (KSA)“ eingerichtet, die seit Bestehen des Ministeriums für Bundes- und Europaangelegenheiten und regionale Entwicklung (MB) von diesem betreut werden. Die Projektanträge werden durch das ÄrL, Dezernat 4, dem KSA vorgestellt. Diese haben eine beratende Funktion aber keine Entscheidungskompetenz, da die EU-finanzierten Wege einem EU-konformen und anerkannten Ranking unterliegen.

Bei der Förderung von Wegebauprojekten war das Arbeitsblatt DWA-A 904 Richtlinien für den ländlichen Wegebau – Teil 1 (August 2016) für die Gestaltung ländlicher Wege zu beachten (RLW). Für den Fall der Erhöhung der Ausbaubreite eines Weges bedarf damit die Verbreiterung eines Weges mit erheblicher Erschließungsfunktion auf bis zu 3,50 m keiner besonderen Begründung.

### **3 Hinweise zur Methodik**

Der vorliegende Bericht beruht im Wesentlichen auf folgenden Auswertungsschritten:

#### **Auswertung von Förder-/Projektdateien der Jahre 2014 bis 2021**

Die Auswertung der Förderdaten basiert auf Auszahlungslisten, die vom ML als Auszug aus dem landesweiten EDV-Erfassungssystem „ZILE“ jeweils nach Ende des Haushaltsjahres zur Verfügung gestellt wurden. Diese Listen enthalten Angaben zu Zuwendungsempfängern und zur Höhe der Förderung, daneben aber auch zur Länge der

geförderten Wege sowie Hinweise zur Wegenutzung. Diese letzteren Monitoring-Daten liegen allerdings nur für eine Stichprobe von geförderten Vorhaben vor. Da über diese Stichprobe aber mehr als 50 % der Fördervorhaben erfasst werden, erschien eine Hochrechnung einzelner Kenndaten (z. B. Wegelänge) auf die Gesamtförderung zulässig.

### Fallstudie zum ländlichen Wegebau

Im Rahmen von Fallstudien wurden Interviews zum ländlichen Wegebau mit den Vertretern ausgewählter Städte oder Gemeinden bzw. Realverbänden durchgeführt. Hierbei standen Finanzierungskonzepte, Bauweisen und Wegekonzepte im Vordergrund des Interesses.

Folgende Fallstudien wurden durchgeführt (vgl. Tabelle 1):

**Tabelle 1: Verzeichnis der durchgeführten Fallstudien (FS)**

Nr.	Zuwendungsempfänger/ Landkreis	ArL Geschäftsstelle	Betrachtete Fördervorhaben
FS 1	Gemeinde Butjadingen, Landkreis Wesermarsch	Oldenburg	Ausbau von zwei Wegeabschnitten (insgesamt 4,7 km)
FS 2	Gemeinde Warmensen, Landkreis Ni- enburg-Weser	Sulingen	Ausbau von 4 Wegeabschnitten (insgesamt 4,1 km)
FS 3	Gemeinde Ostercappeln, Landkreis Osnabrück	Osnabrück	3 Wegeabschnitte (insgesamt 6,6 km)
FS 4	Stadt Geestland, Landkreis Cuxhaven	Bremerhaven	Ausbau von 2 Wegeabschnitten (3,9 km) und zwei Brückenbauwerken
FS 5	Feldmarkinteressentschaft Lutter am Barenberge, Landkreis Goslar	Braunschweig	Ausbau von fünf Wegeabschnitten (2,3 km)
FS 6	Realverband Laderholz (Stadt Neu- stadt am Rübenberge), Region Hannover	Hildesheim	Ausbau von zwei Wirtschaftswegen (3,5 km)
FS 7	Realverband Borstel (Stadt Neu- stadt am Rübenberge), Region Hannover	Hildesheim	Ausbau eines Wirtschaftsweges (1,5 km)
FS 8	Stadt Neustadt am Rübenberge, Region Hannover, Region Hanno- ver	Hildesheim	Ausbau von einem Wegeabschnitt (0,8 km) und einer Brücke

Quelle: Eigene Darstellung.

Insgesamt werden mit den Fallstudien 27,4 Wege-km und drei Brückenbauwerke erfasst.

Die Auswahl der Projekte und Fallstudiengemeinden erfolgte unter Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Regionale Verteilung, Berücksichtigung verschiedener Geschäftsstellen der ÄrL,
- unterschiedliche Standortbedingungen (Moore, Marschen, Hügelland),
- Einbeziehung von Brückenbauwerken,
- Berücksichtigung unterschiedlicher Typen von Antragstellern (Städte, Gemeinden, Realverbände).

Aufgrund der großen Unterschiedlichkeit der Regionen Niedersachsens hinsichtlich der naturräumlichen Gegebenheiten und der Siedlungsstrukturen konnte nicht der Anspruch bestehen, „repräsentative“ Gemeinden für die Fallstudien zu identifizieren. Die Auswahl erfolgte vielmehr nach dem Prinzip des „diverse case sampling“,

also mit dem Ziel der Berücksichtigung möglichst verschiedener Förderkonstellationen. Die Auswahl erfolgte allein durch den Evaluator.

Im Rahmen der Fallstudien wurden leitfadengestützte Interviews (in Präsenz) mit den jeweils für den Wegebau zuständigen Mitarbeiter:innen der Kommunalverwaltung bzw. mit den Vorsitzenden der Realverbände geführt. Im Vorfeld erfolgte eine Befahrung der ausgebauten Wege und sonstiger Teile des Wegenetzes. Im Nachgang wurden wiederum leitfadengestützte Interviews mit den zuständigen Mitarbeiter:innen der jeweiligen Geschäftsstellen der ÄRL geführt, um die Sichtweise der Bewilligungsstelle einzubeziehen und die Ergebnisse in einen größeren regionalen Zusammenhang einordnen zu können.

Eine zusammenfassende Beschreibung der Ergebnisse der Fallstudien wurde sowohl den Mitarbeiter:innen der Kommunen/Realverbände wie auch denen der ÄRL zugesandt, mit der Bitte um Prüfung oder Kommentierung. Hierbei wurden allein sachliche Fehler ausgeräumt, die eigentliche Bewertung wurde von den Gesprächspartner:innen nicht hinterfragt.

Nähere Berichte zu den Fallstudien finden sich im Anhang.

### **Schriftliche Befragung der Fallstudiengemeinden**

Im Rahmen der Evaluationen früherer Förderperioden wurde sowohl im Frühjahr 2010 als auch im Frühjahr 2014 eine schriftliche Befragung von Zuwendungsempfängern in einem größeren Umfang durchgeführt. Der hier verwendete Fragebogen wird nachfolgend als „TI-Fragebogen Wegebau“ bezeichnet. Er umfasst Fragen zum Zustand des Wegenetzes, zu durchgeführten Wegebaumaßnahmen und den Bauweisen, zur Wegenutzung, zur Finanzierung und zur Zufriedenheit mit dem Förderverfahren. Die vollständigen Ergebnisse der Befragung wurden seinerzeit in einem eigenständigen Bericht zusammengefasst. Der verwendete Fragebogen ist dort als Anhang beigefügt (Bathke, 2016).

Dieser „TI-Fragebogen Wegebau“ wurde im Rahmen der Fallstudien erneut eingesetzt. Aufgrund der geringen Stichprobengröße (n=8) sind die Befragungsergebnisse nur bedingt aussagekräftig, daher wurde auf eine quantitative Auswertung und ausführliche Darstellung der Ergebnisse verzichtet. Die Fragebögen wurden aber für die Erstellung der Fallstudienberichte unterstützend mit herangezogen. In Ergänzung zu den durchgeführten Interviews geben sie weitere Hinweise zur Zufriedenheit mit dem Förderverfahren und dem Bedarf an Wegebaumaßnahmen. Im Wesentlichen ergab sich auch eine Bestätigung früherer Befragungsergebnisse.

## **4 Umsetzungsstand**

Die zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den ländlichen Wegebau konnten relativ rasch ausgeschöpft werden. Nach dem Stichtag 15.09.2019 wurde das Antragsverfahren für die Maßnahme daher vollständig ausgesetzt. Wie oben dargestellt wurden sowohl EU-Mittel, GAK-Mittel wie auch reine Landesmittel für den Wegebau eingesetzt.

- EU-Mittel aus dem ELER: 16,4 Mio. Euro,
- GAK-Mittel: 43,8 Mio. Euro,
- Reine Landesmittel: 2,2 Mio. Euro,
- Gesamt: 62,4 Mio. Euro.

Bezüglich der Ergebnisse und Wirkungen wird im Folgenden nicht differenziert zwischen den verschiedenen Finanzierungsarten.

Der rasche Mittelabfluss belegt das starke Interesse der Gemeinden an Fördermitteln für den Wegebau.

## 5 Output und Ergebnisse

Mit Hilfe der eingesetzten Fördermittel in Höhe von 62,4 Mio. Euro wurde der Ausbau von ländlichen Wegen auf einer Länge von ca. 786 km sowie die Erneuerung von 25 Brückenbauwerken oder Rohrdurchlässen unterstützt. Für Brückenbauwerke wurden 2,5 Mio. Euro eingesetzt. Die förderfähigen Kosten der umgesetzten Baumaßnahmen lagen bei 91,9 Mio. Euro.

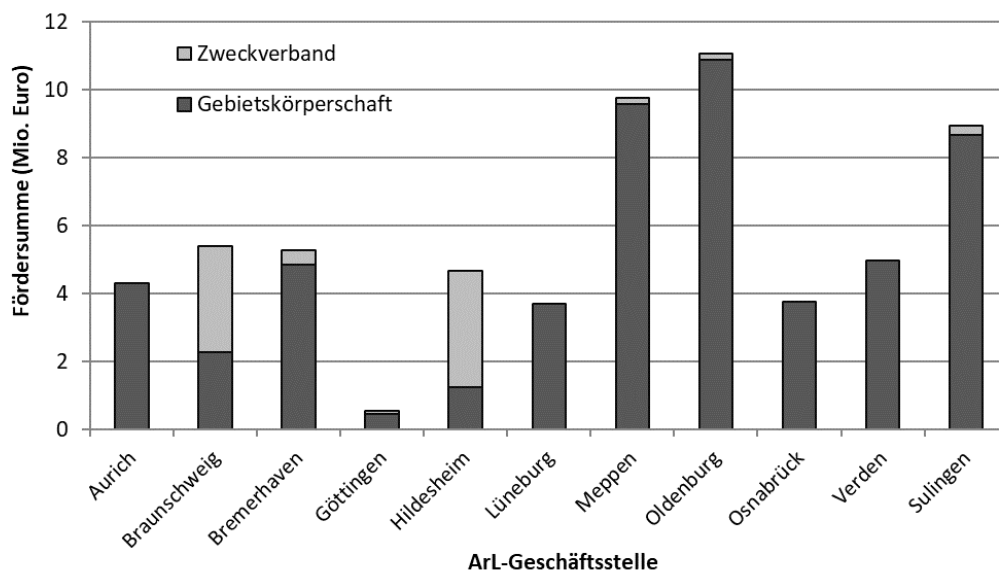
In 85 % der Förderfälle sind Gebietskörperschaften die Zuwendungsempfänger, die übrigen 15 % verteilen sich auf Zweckverbände. Die durchschnittlichen förderfähigen Kosten pro Förderfall liegen für die Gebietskörperschaften bei ca. 189.000 Euro, für die Verbände bei ca. 67.000 Euro.

Besondere Hemmnisse in der Umsetzung der Teilmaßnahme bestanden nicht.

Da die Förderung 2021 bereits eingestellt wurde umfassen die folgenden Auswertungen sämtliche Förderprojekte.

Die Verteilung der für den Wegebau eingesetzten EU-Mittel auf die Geschäftsstellen der Ämter für regionale Landesentwicklung ist in der Abbildung 1 dargestellt. Deutliche Schwerpunkte liegen in den Geschäftsstellen Oldenburg, Meppen und Sulingen. Dargestellt ist auch die Verteilung auf Kommunen und Zweckverbände als Antragsteller. Realverbände sind insbesondere in den ArL-Geschäftsstellen Hildesheim, Braunschweig und Göttingen verbreitet. In Braunschweig und Hildesheim entfallen mehr als 50 % der Fördermittel auf Zweckverbände, in Göttingen gab es keinen Förderfall bei den Verbänden.

**Abbildung 1: Verteilung der Fördersumme auf die ArL-Geschäftsstellen und auf Kommunen bzw. Zweckverbände**



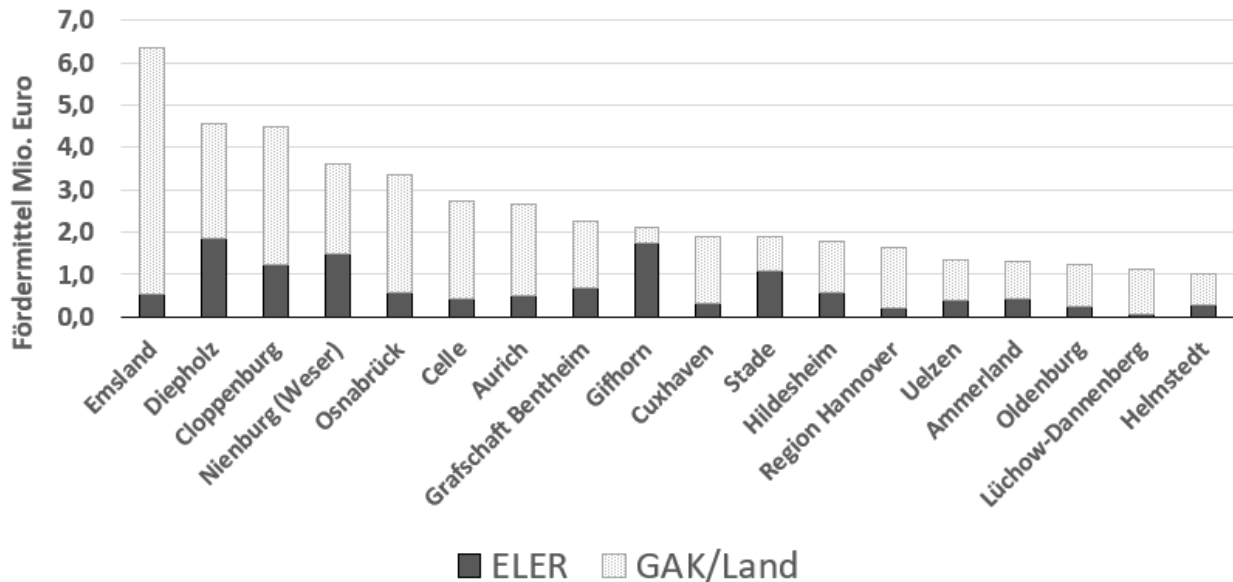
Quelle: Eigene Auswertungen nach ZILE-Förderdatenbank, Stand 2022.

Wie auch bereits in den vergangenen Förderperioden ist der Süden Niedersachsens hinsichtlich der Antragstellung unterrepräsentiert. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass dort die Wege zumeist im Eigentum von Realverbänden sind, die deutlich begrenzte Eigenmittel als Kommunen haben. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Gemeinschaftsaufgabe hat sich Niedersachsen dafür eingesetzt, die bisher den Kommunen vorbehaltenen Fördersätze auf die Realverbände zu übertragen. Dies ist mit der Neufassung der ZILE-Richtlinie

zum 01.01.2017 auch in Kraft getreten. Allerdings kamen die Änderungen zu einem Zeitpunkt, an dem schon viele Finanzmittel gebunden waren.

In der Abbildung 2 findet sich eine Verteilung der Fördersumme auf die Landkreise und kreisfreien Städte. Hier stechen insbesondere die Landkreise Emsland, Diepholz, Cloppenburg, Nienburg und Osnabrück hervor. Es sind die Landkreise mit intensiver Veredlungswirtschaft.

**Abbildung 2: Verteilung der Fördermittel auf die Landkreise (nur Landkreise mit Fördervolumen >0,5 Mio. Euro)**



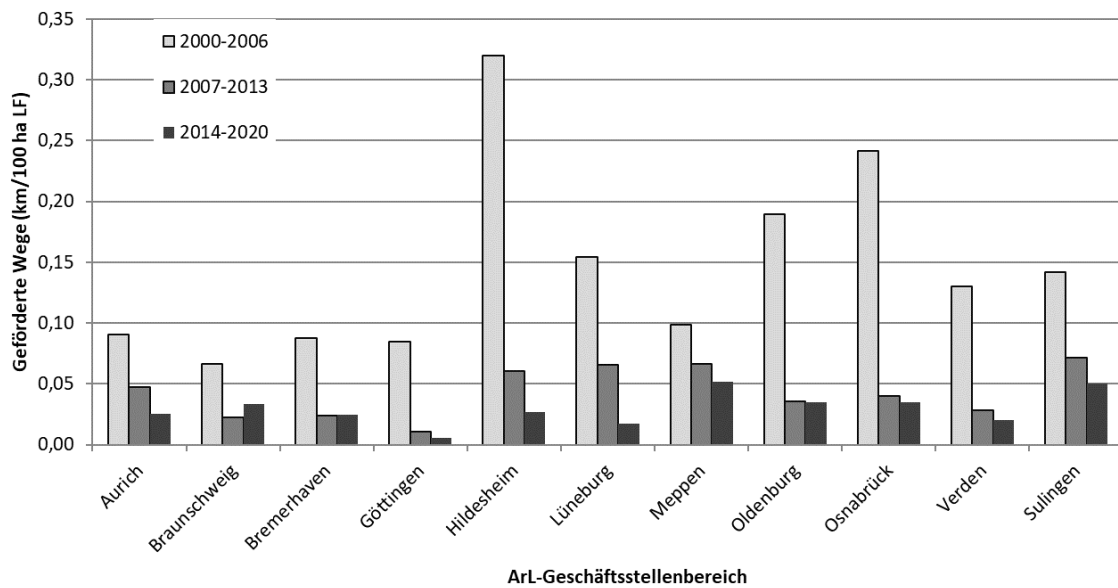
Quelle: Eigene Auswertungen nach ZILE-Förderdatenbank, Stand 2022.

Die Aufteilung auf ELER- und GAK-Mittel ist mit dargestellt, diese hat aber mit Blick auf die Projektauswahl oder Projektumsetzung keine Bedeutung.

In Abbildung 3 ist die geförderte Wegstrecke in km/100 ha LF sowohl für die aktuelle Förderperiode wie auch für die beiden vorhergehenden Förderperioden 2000 bis 2006 sowie 2007 bis 2013 dargestellt.



**Abbildung 3: Geförderte Wegestrecke der ArL-Geschäftsstellen im Rahmen des PFEIL-Programms sowie für die beiden vorhergehenden Förderperioden in km/100 ha LF**



Quelle: Eigene Auswertung nach ZILE-Förderdatenbank sowie nach Ex-post-Berichten der Förderperioden 2000-2006 und 2007 bis 2013 (Tietz und Bathke, 2008; Bathke, 2016).

Im Vergleich zu den vorhergehenden Förderperioden ist die Länge der ausgebauten Wegestrecke weiter zurückgegangen.

In den ArL-Geschäftsstellen Hildesheim, Oldenburg und Osnabrück erfolgte in der Förderperiode 2000 bis 2006 ein besonders hoher Mitteleinsatz, auch bezogen auf die landwirtschaftliche Nutzfläche (Bathke, 2008). Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass der WB seinerzeit Finanzmittel anderer Maßnahmen des PROLAND-Programms aufgenommen hat. Viele Projekte in anderen Bereichen konnten damals nicht rechtzeitig umgesetzt werden, da die n+2-Regel noch nicht galt. Dies änderte sich dann in der Förderperiode 2007 bis 2013. Lüneburg profitierte im Rahmen des PROFIL-Programms 2007 bis 2013 von den günstigen Förderkonditionen im Konvergenzgebiet und den Mittelzuweisungen im Rahmen der Diversifizierungsbeihilfe. Wie auch in der Vergangenheit waren der Mitteleinsatz und damit die geförderte Wegestrecke in den ArL-Geschäftsstellen Braunschweig und Göttingen relativ gering.

Die obigen Abbildungen 1 bis 3 geben allerdings nur einen eingeschränkten Blick auf die gesamten Aktivitäten des Wegebaus, da der Wegebau im Rahmen der Flurbereinigung nicht berücksichtigt ist. In der vergangenen Förderperiode lag der Umfang des Wegebaus im Rahmen der Flurbereinigung in ähnlicher Größenordnung wie der Wegebau außerhalb der Flurbereinigung (Bathke und Tietz, 2016).

Die regionale Ungleichverteilung der Mittel spiegelt bis zu einem gewissen Grad den unterschiedlichen Bedarf an Wegebaumaßnahmen wider. Auf den anmoorigen Böden in Nordwestdeutschland wird ein massiverer Wegeunterbau benötigt als auf dem zumeist mineralischen bis felsigen Untergrund in Südniedersachsen. Die Transportkosten für das Baumaterial sind höher, da das Gestein über weitere Strecken herangeschafft werden muss. Zudem ist im Norden die Landschaft mehr oder weniger dicht von Entwässerungsgräben durchzogen, die mit Brücken oder Durchlässen überbaut werden müssen. Ein weiterer Grund ist in den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen und den Bauweisen sowie Nutzungsansprüchen an die gebauten Wege zu sehen.

Die unterschiedlichen Bauweisen (Stärke der Befestigung, Wegebauart) in Zusammenhang mit den standörtlichen Bedingungen (mooriger Untergrund, Straßenseitengräben, Brückenbauwerke) schlagen sich auch in den mittleren Ausbaurkosten nieder.

In der Förderperiode 2007 bis 2013 konnten die durchschnittlichen förderfähigen Kosten pro km Wegstrecke in den einzelnen ArL-Geschäftsstellen ausgewertet werden. Während die Kosten seinerzeit in Hannover bei ca. 50.000 Euro/km lagen, betrug der entsprechende Wert in Oldenburg über 170.000 Euro/km. Die Werte dürften hinsichtlich der Relationen auch für die aktuelle Förderperiode gültig sein, die absoluten Kosten sind allerdings deutlich gestiegen. Aufgrund der deutlich geringeren Anzahl von Fördervorhaben war eine entsprechende Auswertung für die betrachtete Förderperiode nicht möglich.

Die regionale Ungleichverteilung der Mittel hat aber auch noch andere Gründe. So werden von den überwiegend in Südniedersachsen vertretenen Zweckverbänden zumeist deutlich kleinere Wegebaumaßnahmen beantragt als von den Gebietskörperschaften. Dies zeigt Tabelle 2.

**Tabelle 2: Verteilung der Fördermittel auf die Gruppen von Zuwendungsempfängern**

	Anzahl Förderfälle	Zuwendungen in Mio. Euro	relativer Anteil	Mittlere Zuwendung (Euro)
Gebietskörperschaften	477	54,68	87,6 %	ca. 114.000
Zweckverbände	164	7,76	12,4 %	ca. 47.000
Gesamt	641	62,44	100 %	ca. 97.000

Quelle: Eigene Auswertung nach ZILE-Förderdatenbank, Stand: Ende 2022.

Die durchschnittlichen Auszahlungen pro Förderfall liegen für die Gebietskörperschaften bei ca. 114.000 Euro, bei den Zweckverbänden betragen sie lediglich etwa 47.000 Euro. Der mittlere Förderbetrag pro km Weg liegt für die Förderfälle, bei denen Indikatoren hinterlegt sind, bei ca. 152.000 Euro pro km für Gebietskörperschaften (n=75) und ca. 73.000 Euro/km für Zweckverbände (n=77).

Diese Unterschiede sind zum Teil auf standörtliche Unterschiede zurückzuführen, da die Zweckverbände überwiegend in Südniedersachsen vertreten sind und hier die Standortverhältnisse für den Wegebau günstiger sind. Nach den im Rahmen der Fallstudien geführten Gesprächen sind aber auch andere Faktoren zu berücksichtigen:

- Zweckverbände bevorzugen oftmals günstigere Bauweisen (z. B. Schotter statt Asphalt),
- bei den Zweckverbänden geringerer Anteil von überörtlichen Verbindungswegen, dadurch im Mittel geringere Wegebauarten,
- verringerte Baukosten durch Eigenleistung der Verbandsmitglieder (Schlepperleistungen, Ausbringung von Bodenmaterial auf Fläche von Verbandsmitgliedern, Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Eigenleistung auf verbandseigenen Flächen) (siehe FS 5, 6 und 7).

### **Wegebau auf vorhandener Trasse und Wegebauarten**

Der Wegebau findet nahezu vollständig auf vorhandener Trasse statt. Lediglich für zwei Wegebauabschnitte mit einer Gesamtlänge von 0,3 km ist in den Monitoringdaten ein Wegebau auf neuer Trasse dokumentiert.

Die „Wegebauart vorher“ wird in den Monitoringdaten nicht separat mit aufgeführt, da die Verhältnisse diesbezüglich sehr unterschiedlich sein können und oftmals für einzelne Abschnitte unterschiedliche Wegebauarten vorliegen. Auch kann der Unterbau breiter angelegt sein und nur die Asphaltdecke weist eine geringere Breite auf. Eine quantitative Auswertung wäre daher nur eingeschränkt möglich gewesen. Nach Hinweisen von ArL-Vertreter:innen und nach Ergebnissen der Fallstudien fand eine Wegebauverbreiterung in etwa einem Drittel der

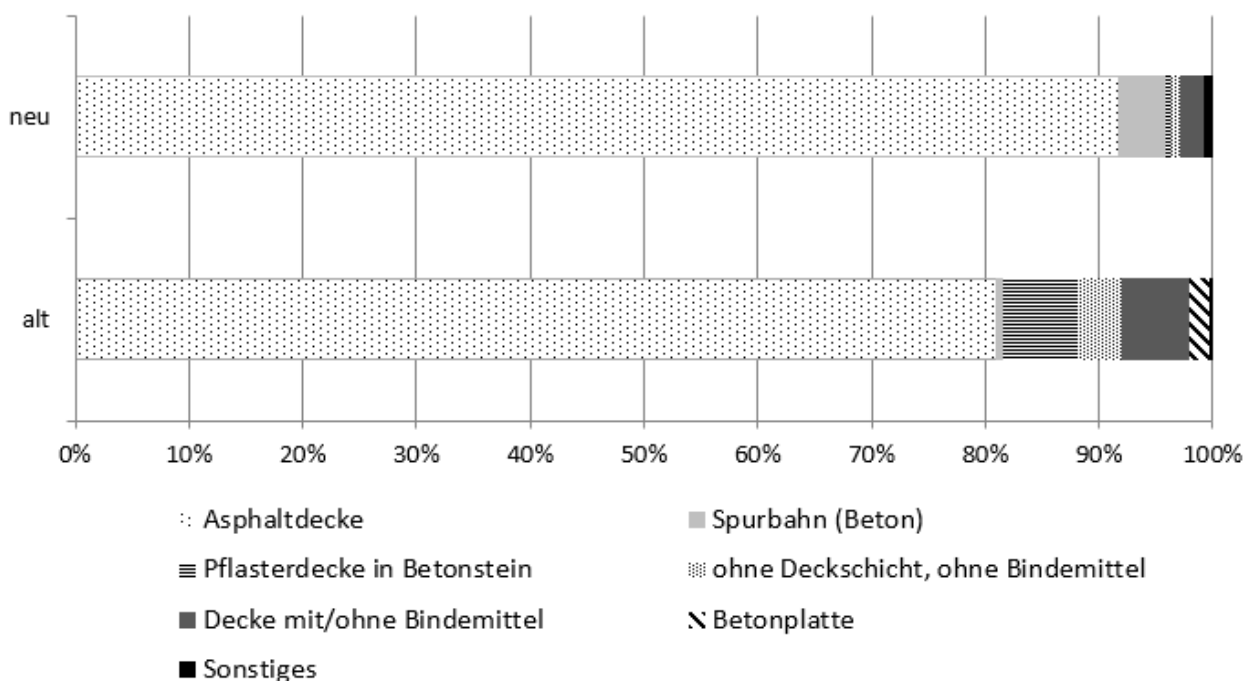
Förderfälle statt. Dies betrifft generell alle Wegeabschnitte mit einer früheren Wegebreite von weniger als 3 m. Hierbei handelte es sich zumeist um Betonplattenwege oder auch um ältere Asphaltdecken. Wegebreiten größer als 3,5 m wurden nur in Ausnahmefällen bei regional bedeutsamen Verbindungsstraßen gefördert. In der FS 3 ist ein solches Beispiel dokumentiert (Lutterdamm).

### Bauweisen

In der ZILE-Datenbank finden sich für eine Wegstrecke von 194 km vollständige Daten zum Ausbauzustand vorher und nachher. Danach ist, wie auch in der vorangegangenen Förderperiode, eine weitere Zunahme der Asphaltbefestigung zu beobachten (vgl. Abbildung 4). So stieg bei den geförderten Wegen der Anteil der Asphaltbefestigung von 68 auf 79 %. Gleichzeitig nahm der Anteil der Wege mit einer wassergebundenen Decke von 16 auf 18 % leicht zu. Beides geht zulasten der mit Beton befestigten Wege. Vollflächige Betonwege und Wege mit Betonpflaster wurden demnach entweder asphaltiert oder in wassergebundene Decken umgewandelt.

Ein Ausbau bisher unbefestigter Wege fand nicht statt.

**Abbildung 4: Bauweisen der geförderten Wege (alt – neu) nach Angaben der ZILE-Förderdatenbank (194 km)**



Quelle: Eigene Auswertung nach Angaben der ZILE-Datenbank, Stand: Ende 2022.

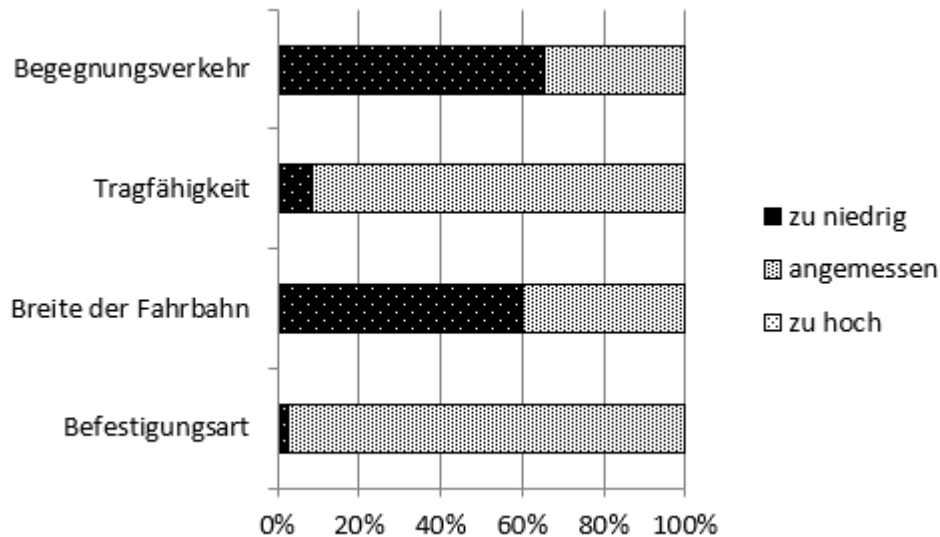
Wassergebundene Decken wurden insbesondere von den Geschäftsstellen Hildesheim, Göttingen und Braunschweig gefördert, daneben aber auch noch in Bremerhaven in nennenswertem Umfang. Beton-Spurbahnen sind fast ausschließlich auf die Geschäftsstellen Braunschweig und Lüneburg beschränkt. Dies war auch bereits in der vergangenen Förderperiode der Fall (Bathke, 2016b).

Allerdings muss hier hinzugefügt werden, dass im Rahmen der Flurbereinigung auch in anderen Geschäftsstellen Betonspurbahnen in stärkerem Umfang gefördert wurden, so z. B. von der die Geschäftsstelle Göttingen.

Im Rahmen einer Gemeindebefragung in der Förderperiode 2007 bis 2013 wurde u. a. thematisiert, inwieweit die Gemeinden mit dem bewilligten Wegebaustandard zufrieden sind. Während die Befestigungsart

(überwiegend Asphalt) als angemessen bezeichnet wurde, wurde der erreichte Standard in Bezug auf die Wegebreiten seinerzeit von 60 % der Befragten als zu niedrig eingestuft. Kritisch war auch die Bewertung im Hinblick auf die Ermöglichung von Begegnungsverkehr (vgl. Abbildung 5).

**Abbildung 5: Frage 7: Entspricht der bewilligte Wegebaustandard den Wünschen der Gemeinde?**



Quelle: Eigene Darstellung nach Ergebnissen der Befragung der Gemeinden (n=35), aus: Bathke (2016b).

Auch im Rahmen der Fallstudien wurde von Gemeindevertreter:innen oder Verbandsvorsitzenden mehrfach darauf hingewiesen, dass seitens der Gemeinde oder des Verbandes ein breiterer Ausbau gewünscht war, dieser aber nicht bewilligt werden konnte. Die Bewilligungsbehörden orientierten sich relativ strikt an den Empfehlungen der Richtlinie Wegebau (RLW 99), die in der aktuell gültigen Fassung (Stand: August 2016) für Wirtschaftswege noch Standard-Ausbaubreiten von 3,0 m vorsieht.

Allerdings lässt sich auf der Grundlage der Befragungsergebnisse nicht bestimmen, in welchem Umfang die Gemeinden einen breiteren Ausbau tatsächlich hätten finanzieren können oder wollen, sofern dies entsprechend bewilligt worden wäre.

Im Rahmen der schriftlichen Befragung von 2014 wurde seitens der Gemeinden häufig darauf hingewiesen, dass die Ausbaukriterien an die aktuellen Erfordernisse angepasst werden sollten und Breiten von 3,0 m den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen. Gefordert wurde eine Regelbreite von mindestens 3,5 m (Bathke, 2016a). Dies wurde auch im Rahmen der aktuellen Fallstudien einheitlich so geäußert.

## Wegefunktion

Im Rahmen der Befragung der Zuwendungsempfänger im Jahre 2014 wurde eine Klassifizierung der geförderten Ausbaustrecken hinsichtlich ihrer Funktion im Wegenetz gefordert (Bathke, 2016a). Nach den vorliegenden Angaben handelte es sich seinerzeit bei 27 % der betrachteten Wegeabschnitte um Ortsteilverbindungswege. Etwa 49 % waren Haupteerschließungswege in der Feldflur. Der Anteil der Nebenerschließungswege lag bei ca. 15 %. Stichwege in der Feldmark nahmen weniger als 10 % ein. Zumeist wurde in diesen Fällen darauf hingewiesen, dass durch den Wegebau besondere touristische Attraktionen erschlossen werden sollten.

Auswertungen der Förderdaten aus der vergangenen Förderperiode zeigten, dass bezüglich der Wegenutzung deutliche regionale Unterschiede bestehen, die in erster Linie auf unterschiedliche Siedlungsstrukturen zurückzuführen sind. So herrschen in Weser-Ems Streusiedlungen und Einzelhoflagen vor. Ländliche Wege haben dort häufig auch die Funktion der Verbindung und Erschließung von Siedlungsflächen und Einzelhöfen. Dagegen dominieren in Südniedersachsen die Haufendörfer, ländliche Wege dienen hier primär der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. Aber auch dort werden die ländlichen Wege stark multifunktionell genutzt (siehe FS 5).

### **Außerlandwirtschaftliche Nutzung der Wege**

In der PFEIL-Förderperiode 2014 bis 2022 wurde für ca. 68 % der geförderten Wegestrecke mit vollständig vorhandenen Monitoringdaten in der ZILE-Förderdatenbank eine außerlandwirtschaftliche Nutzung in nennenswertem Umfang angegeben. Für diese Wege wird in der Förderdatenbank weiter differenziert, welche Nutzergruppen vertreten sind (siehe Tabelle 3).

**Tabelle 3: Relativer Anteil der geförderten Wegeabschnitte, die von einzelnen Gruppen genutzt werden (Wegestrecke mit Angaben: 439 km)**

	<b>außerlandwirtschaftliche Nutzung gegeben (km)</b>	<b>rel. Anteil, bezogen auf die betrachtete Strecke in %</b>
Außerlandwirtschaftliche Nutzung in nennenswertem Umfang	299	68 %
allgemeine Nutzung durch Pkw	193	44 %
Schulbusse	30	7 %
Radweg	143	33 %
– davon beschilderter Radweg	120	27 %
Skater	31	7 %
Reitweg	3	1 %

Quelle: Eigene Auswertung nach ZILE-Förderdatenbank, Stand: Ende 2022.

Nach diesen Angaben werden 68 % der geförderten Wegeabschnitte „in nennenswertem Umfang“ außerlandwirtschaftlich genutzt. Dieser Prozentsatz erscheint nach den Ergebnissen der Fallstudien relativ niedrig, da nach eigener Einschätzung von einer außerlandwirtschaftlichen Nutzung auf nahezu allen Wegeabschnitten auszugehen ist.

Erwartungsgemäß wird ein großer Anteil der Wege im Rahmen der Naherholung von Fahrradfahrern genutzt. Bemerkenswert ist, dass es sich bei 27 % der Wege um beschilderte Fahrradwege handelt, die eine gewisse überregionale oder touristische Bedeutung besitzen. Etwa 7 % der Wege werden jeweils auch von Schulbussen, oder von Skatern genutzt. Der Anteil der Wege, die für Reitzwecke genutzt werden, ist mit 1 % sehr gering. Dies ergibt sich zwangsläufig aus der zumeist starken Frequentierung der überwiegend geförderten Ortsteilverbindungs- und Hauptwirtschaftswege.

Ähnliche Ergebnisse erbrachte auch eine Befragung von Gemeinden im Rahmen der Evaluation der Förderperiode 2007 bis 2013 (vgl. Tabelle 4). Danach werden knapp 50 % der seinerzeit geförderten Wegeabschnitte von der örtlichen Bevölkerung für alltägliche Zwecke genutzt, etwa 40 % werden auch von nicht Ortsansässigen touristisch genutzt (Bathke, 2016). Die Werte dürften in der betrachteten Förderperiode höher liegen, da sich mit der Verringerung der geförderten Wege-km eine stärkere Konzentrierung auf die besonders stark auch außerlandwirtschaftlich genutzten Wege ergibt.

**Tabelle 4: Art der nichtlandwirtschaftlichen Nutzung (Mehrfachnennungen möglich, 219 km in 32 Gemeinden)**

	Anzahl Nennungen	Wegestrecke in km	Rel. Anteil
Alltägliche Nutzung durch die örtliche Bevölkerung (Arbeitsweg, Einkaufen)	20	107,9	49 %
Alltägliche Nutzung durch Schulkinder (Schulweg, zu Fuß oder mit dem Fahrrad)	13	60,6	28 %
Freizeitnutzung und Naherholung durch die örtliche Bevölkerung	29	146,2	67 %
Touristische Nutzung durch nicht Ortsansässige	23	91,3	42 %

Quelle: Eigene Auswertung nach Befragung der Gemeinden 2014.

Die verwendeten Kriterien sind etwas unscharf und nicht genau definiert. Die Befragungsergebnisse geben aber einen deutlichen Hinweis darauf, dass neben der landwirtschaftlichen Nutzung auch eine außerlandwirtschaftliche Nutzung in hohem Maße stattfindet.

Beispiele für besonders stark multifunktionell genutzte Wege sind den Fallstudien FS 1 (Butjadingen) und FS 3 (Ostercappeln, Lutterdamm) zu entnehmen.

## 6 Ergebnisse der Fallstudien

Die geförderten Wegebauvorhaben, die im Rahmen der Fallstudien näher betrachtet wurden, sind im Anhang detailliert beschrieben (FS 1 bis FS 8). Einzelne Angaben sind Tabelle 2 zu entnehmen. Die näher untersuchten Vorhaben repräsentieren zwar nur knapp 4 % der ausgebauten Wege-km aber mehr als 10 % der erneuerten Brückenbauwerke. Es handelt sich ausschließlich um Wege in Asphaltbauweise. Der Rückbau von asphaltbefestigten Wegen in Schotterstrecken wurde in früheren Fallstudien bereits stärker betrachtet (Bathke, 2016b).

In den Projektsteckbriefen wird zunächst der allgemeine Zustand des Wegenetzes im Gemeinde- bzw. Realverbandsgebiet beschrieben. Es folgt dann eine Beschreibung der ausgebauten Wege und deren Nutzung. Auf der Grundlage der in den Projektsteckbriefen dokumentierten Erhebungen erfolgte weiterhin 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) (SPB 6B),
- Förderung der touristischen Entwicklung (SPB 6B).

Die Wirkungsbereiche werden im Kapitel 7.2 näher erläutert. Eine Übersicht über die vorgenommenen Bewertungen findet sich in Tabelle 5.

Die Bewertung der Wirkungen erfolgt auf Grundlage von Erfahrungswerten aus der Evaluation von Wegebauvorhaben in vier Bundesländern über drei Förderperioden. Unterschieden werden sehr hohe, hohe und geringe Wirkungsbeiträge in den einzelnen Bereichen. Negative Wirkungsbeiträge wurden nicht beobachtet und werden daher in Tabelle 6 nicht aufgeführt.

**Tabelle 5: Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben der Fallstudien**

Wirkungseinschätzung:	Weg/Brücke	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
FS 1: Butjadingen	Mitteldeich	++	++	+	+
	Syuggew./Schüttingsweg	++	++	+	++
FS 2: Warmсен	Zum Sportplatz	+	++	+	0
	Zum Bruche	+	+	+	0
	Im Ort kamp	+	++	+	0
	Mosloh	+	++	+	+
FS 3: Ostercappeln	Lutterdamm	++	++	+	+
	Bohmter Straße	++	+	+	0
	Kienebruchstraße	+	+	+	0
FS 4: Geestland	Brücke Ankeloh	++	++	+	0
	Brücke Neuenwalde	++	+	+	0
	Im Seegen	+	++	+	+
	Auf dem Stüh	++	+	0	0
FS 5: Lutter a. Bbge.	Brandhai	++	++	+	0
	Im Tüttel	++	+	+	0
	Am Rotenberg	+	++	++	0
	Am Müllerberg	+	++	0	0
	L496-Rhode	++	++	+	0
FS 6: Laderholz	Am Kregelskamp	++	+	++	0
	Höpen	++	+	++	0
FS 7: Borstel	Hüttenbergsweg	++	+	+	+
FS 8: Neustadt	Nöpke	+	++	++	0
	Brücke Basse	++	++	+	0

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, 0 = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Fallstudien belegen insgesamt ein hohes Maß an multifunktionaler Nutzung der ausgebauten Wege. Neben landwirtschaftlichen Flächen werden auch Betriebsstätten, Wohngebäude, Gewerbebetriebe und auch Anlagen zur Energiegewinnung (Biogasanlagen, Windparks) an das klassifizierte Straßennetz angeschlossen.

Ein hohes Maß an außerlandwirtschaftlicher Nutzung war auch zu erwarten, da die Gemeinden und auch die Realverbände in Anbetracht ihrer angespannten Finanzlage in erster Linie diejenigen Wege für eine Förderung anmelden, die eine hohe und übergeordnete Bedeutung haben und vielfach genutzt werden.

Negative Umweltwirkungen waren mit der Umsetzung der genannten Wegebauprojekte nicht verbunden. Es wurden ausschließlich Wege auf vorhandener Trasse verstärkt und neu befestigt. Es handelte sich ausschließlich um die Verstärkung vorhandener Schwarzdecken. Bei einer Verbreiterung von Wegeabschnitten waren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.

Die Gesprächspartner in den Gemeinden und bei den Realverbänden haben darauf hingewiesen, dass eine grundsätzliche Instandsetzung einzelner Wege ohne Fördermittel kaum möglich ist. Allein mit eigenen Finanzmitteln könnten allenfalls Reparaturarbeiten an besonders stark geschädigten Wegen durchgeführt werden. Auch der Rückbau bspw. von stark geschädigten Asphaltstrecken in Schotterwege erfordere hohe Finanzmittel, da der Unterbau oftmals verstärkt werden muss.

Das Förderverfahren wurde insgesamt als anspruchsvoll und aufwendig bezeichnet. Problematisch sei insbesondere der mitunter späte Bewilligungstermin, der zu Zeitdruck und Mehrkosten führe. Die Zusammenarbeit mit den Geschäftsstellen der ÄrL wurde sehr positiv bewertet.

## **7 Bewertung der Fördermaßnahme Wegebau**

Die Bewertung der Fördermaßnahme erfolgt auf der Grundlage der Auswertung von Förderdokumenten, der Analyse der Bewilligungsdaten und insbesondere der durchgeführten Fallstudien, die im Anhang dokumentiert sind (siehe auch Tabelle 5).

### **7.1 Relevanz der Förderung**

Die Einschätzungen der befragten Gemeindemitarbeiter:innen 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 und auf die damals erforderlichen Achslasten ausgelegt wurden, den heutigen Anforderungen aber nicht mehr genügen und oftmals stark geschädigt sind (vgl. Foto 1).

In den Gesprächen in den Fallstudiengemeinden wurde mehrfach auf den Investitionsrückstand bezüglich des Wegebbaus sowie auf die großen Unterschiede in der Finanzkraft der Gemeinden hingewiesen.

Der Bedarf an einer Förderung der ländlichen Infrastrukturen ist daher als sehr hoch zu bewerten. Ausgehend von einem oftmals verwendeten Schätzwert für die mittlere Wegenetzdichte von 2 km pro 100 ha beträgt die gesamte Wegelänge in Niedersachsen ca. 56.000 km. Bei einem 30-jährigen Erneuerungsturnus ergibt sich rein rechnerisch ein Bedarf an Wegebaumaßnahmen über eine siebenjährige Förderperiode von etwa 13.000 km. In der Förderperiode 2000 bis 2006 wurden knapp 4.000 km ausgebaut. In der Förderperiode 2007 bis 2013 wurden im Rahmen des Wegebbaus außerhalb der Flurbereinigung 1.125 km erneuert. Hinzu kamen noch die im Rahmen der Flurbereinigung ausgebauten Wegeabschnitte (1.367 km). In der Summe wurden damit niedersachsenweit ca. 2.500 km ländliche Wege ausgebaut (Bathke, 2016b). Die erneuerte Strecke in der PFEIL-Förderperiode dürfte noch etwas unter diesem Wert liegen, auch wenn die Wege-km der Flurbereinigung nach ersten Schätzungen auf vergleichbarem Niveau liegen wie 2007 bis 2013.

Die oben genannten Zahlen zeigen, dass auch unter den Bedingungen der Wegebauförderung in den vergangenen drei Förderperioden von 2000 bis 2022 der Bestand nicht erhalten werden konnte, auch nicht bei Berücksichtigung des Wegebbaus im Rahmen der Flurbereinigung.

Eine grundlegende Wegeinstandsetzung ohne Förderung findet nach den Ergebnissen einer Gemeindebefragung (Bathke, 2016a) und nach den Ergebnissen der Fallstudien nur in geringem Umfang statt. Die Träger der ländlichen Wege werden ihrer Verpflichtung zur Bereitstellung dieser Infrastruktur auch zukünftig nur mit Hilfe von Fördergeldern nachkommen können. In Gemeinden, die die erforderlichen Eigenmittel für die Kofinanzierung nicht aufbringen können, wird sich der Investitionsstau bezüglich des ländlichen Wegenetzes noch weiter verschärfen (siehe auch Kapitel 8).



**Foto 1:** Sanierungsbedürftiger Weg im Ortsteil Laderholz der Stadt Neustadt am Rübenberge



Quelle: Aufnahme April 2023, Thünen-Institut/Bathke.

## 7.2 Wirkungen

### 7.2.1 Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe

Der Wegebau verbessert die Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe, 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 sind die folgenden Punkte relevant (Bathke und Tietz, 2016):

- Eine bessere Wegequalität ermöglicht höhere Fahrgeschwindigkeiten und senkt den Zeitaufwand,
- die Maschinenbeanspruchung und damit die variablen Maschinenkosten werden verringert,
- die Verkehrssicherheit wird erhöht und Wartezeiten werden vermieden, z. B. durch Trennung des landwirtschaftlichen vom überörtlichen Verkehr,
- der erhöhte Fahrkomfort reduziert physische und psychische Belastungen,
- der überbetriebliche Maschineneinsatz wird erleichtert,
- der Transport großer Erntemengen wird erleichtert (z. B. Abfuhr von Zuckerrüben mit Lkw, Milchtankwagen, siehe Foto 2),
- der Neubau von Stallungen oder anderen Betriebsgebäuden im Außenbereich, die eine Erschließung für schweren Transportverkehr (Lkw) benötigen, wird erleichtert.

**Foto 2: Nutzung eines stark geschädigten Betonplattenweges in der Gemeinde Wremen (Landkreis Cuxhaven) durch Milchtankwagen**



Quelle: Aufnahme September 2023, Thünen-Institut/Bathke.

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

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

Nach Berechnungen der ALR SH wird ein ländlicher Weg, der 100 ha mit Mais und Getreide bestellte Fläche (Mais: 60 %, Getreide/ Raps: 40 %) erschließt, pro Jahr mit ca. 1.432 Fahrten belastet, von denen 520 besonders gewichtsträchtige Fahrten sind (Gülleausbringung, Ernte-Abfuhr) (ALR SH, 2008).

Wird ein Streckenabschnitt von 1 km Länge auf einem HAUPTerschließungsweg, der der Erschließung von 100 ha dient, ausgebaut und damit die mittlere Fahrgeschwindigkeit von 15 km/h auf 25 km/h erhöht, ergibt sich die folgende Zeit- und Kostenersparnis (vgl. Tabelle 6).

**Tabelle 6** Zeit- und Kostenersparnis infolge des Ausbaus von 1 km Wegstrecke bei einer angenommenen Erschließung von 100 ha

	vor dem Ausbau	nach dem Ausbau
Anzahl Fahrten pro Jahr	1.432	1.432
mittlere Fahrgeschwindigkeit	15 km/h	25 km/h
Zeitbedarf bei 1.432 Fahrten pro Jahr	95,5 h	57,3 h
Zeitersparnis		38,2 h
Kostenersparnis (Schlepperstunde mit Fahrer und Anbaugerät, im Schnitt ca. 70 Euro/h*)		2.674 Euro
Kostenersparnis pro ha und Jahr		ca. 27 Euro

\* Maschinenringsatz, Allradschlepper 141-160 PS inkl. Fahrer und Diesel, Erfahrungssätze für Maschinenring-Arbeiten unter Landwirten ab 2022, LWK Nordrhein-Westfalen

Quelle: Eigene Berechnungen.

Nach dieser überschlägigen Kalkulation ergibt sich ein Kostenvorteil von 27 Euro pro ha und Jahr bei Ausbau eines Haupterschließungsweges von 1 km Länge und einer angenommenen Erschließung von 100 ha. Je nach den angenommenen Randbedingungen kann dieser Wert aber erheblich schwanken. Eine Erschließung von 100 ha ist für ländliche Wege durchaus typisch.

Es wurde in diesem Beispiel nur die reine Zeitersparnis bewertet. Berücksichtigt man als weiteren Effekt noch die Einsparung von Umwegen durch den Ausbau von Brückenbauwerken, kann unseres Erachtens von einem Kostenvorteil von mindestens 30 Euro pro ha und Jahr ausgegangen werden. Bei einer Ausbaustrecke von 786 km ergibt sich ein Kostenvorteil allein für den Sektor Landwirtschaft von mindestens 2,3 Mio. Euro pro Jahr.

Eine besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang auch die Brückenbauwerke (vgl. Fotos 3 und 4). Die Sperrung von Brücken oder die Einführung von Gewichtsbegrenzungen zwingt die landwirtschaftlichen Betriebe zu zeit- und kostenaufwendigen Umwegen (siehe FS 4 und 8).

**Fotos 3 und 4:** Erneuerte Brückenbauwerke am Neuenwalder-Ahlener-Randkanal (FS 4, Stadt Geestland) (links) und über die Südaue (Stadt Wunstorf) (rechts)



Quelle: Aufnahme Mai 2023 (links) und August 2023 (rechts), Thünen-Institut/Bathke.

## 7.2.2 Entwicklung des ländlichen Raumes

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 mit Gemeinde- und Verbandsvertreter:innen immer wieder hingewiesen. Die geförderten Vorhaben dienen damit der Bevölkerung des ländlichen Raumes insgesamt.

### Verbesserung der Wohnstandortqualität

Maßnahmen des ländlichen Wegebaus tragen in vielfacher Hinsicht zur Verbesserung der Wohnstandortqualität in den Gemeinden bei. Folgende Aspekte der Wohnstandortqualität werden positiv beeinflusst:

- Erleichterung des Alltags-, Schul- und Arbeitsverkehrs durch Ausbau von Ortsteilverbindungswegen und sonstigen von der Bevölkerung genutzten Wegen,
- Entflechtung der Verkehrsströme landwirtschaftlichen und nichtlandwirtschaftlichen Verkehrs innerorts und auf viel befahrenen Straßen durch den Bau von Wirtschaftswegen; hierdurch Senkung des Verschmutzungs- und Gefährdungspotenzials durch langsamen und überbreiten landwirtschaftlichen Verkehr,
- Verbesserung der Erholungseignung der Landschaft durch Ausbau von Wegen, die für Freizeit- und Erholungsverkehr genutzt werden, sowie durch gezielte Erschließung von Sehenswürdigkeiten und Gebieten der Naherholung.

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 (siehe FS 4 und 8).

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. Besonders prägnante Beispiele finden sich u. a. in den Fallstudien FS 1 (Gemeinde Butjadingen), FS 8 (Westerweg, Zuwegung zum Friedhof) oder FS 5 (Feldmarkinteressenschaft Lutter am Barenberge).

### Verbesserung der Möglichkeiten der Naherholung

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 (vgl. Fotos 5 und 6).

**Fotos 5 und 6: Der intensiv für die Naherholung genutzte Westerweg in Nöpke (FS 8) (links) und Beschilderung von Radwegen am Schüttingsweg in der Gemeinde Butjadingen (FS 1) (rechts)**



Quelle: Aufnahme August 2023 (links) und April 2023 (rechts), Thünen-Institut/Bathke.

### Förderung des Tourismus

Besondere Potenziale bietet der ländliche Wegebau auch in Bezug auf die touristische Entwicklung von Gebieten. Bei 27 % der ausgebauten Wege handelt es sich um speziell beschilderte Fahrradwege, die eine gewisse überregionale oder touristische Bedeutung besitzen (Rad-Fernwanderwege). Eine Attraktivitätssteigerung ländlicher Regionen als Tourismus- und Naherholungsstandort kann für einzelne Regionen angenommen werden, eine Quantifizierung der Wirkungen ist aber nicht möglich.

Im Rahmen der Fallstudien wurde aber von Gemeindevertreter:innen auf die Bedeutung des Wegebbaus für den Fahrradtourismus in einer Region hingewiesen. So spielt die Nutzung der Wirtschaftswegen durch Fahrradtouristen in der Ferienregion Butjadingen eine besondere Rolle (FS 1, vgl. Foto 6). Weitere Regionen mit intensiver Nutzung des Wirtschaftswegenetzes durch Fahrradtouristen sind etwas das ostniedersächsische Wendland (siehe Fallstudie Gemeinde Küsten, Bathke, 2010) oder das Elbe-Weser-Dreieck (siehe FS 4 Stadt Geestland).

### Umweltwirkungen

Negative Umweltwirkungen sind mit der Umsetzung der Maßnahme nicht verbunden. Wie die Auswertung der Förderdaten gezeigt hat, wurden ausschließlich Wege auf vorhandener Trasse neu befestigt. Beim weit überwiegenden Teil der Förderfälle geht es um die Verstärkung vorhandener Schwarzdecken. Ein Wechsel in der Befestigungsart ist relativ selten und auch eine Verbreiterung der Wege findet nur bei etwa einem Drittel der Förderfälle statt. Bei den für eine Wegeverbreiterung in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich zumeist um vorher bereits stark zerfahrene und mit Schotter durchsetzte Seitenstreifen und nicht um naturnahe oder artenreich entwickelte Flächen. Zudem müssen bei einer Wegeverbreiterung über die Eingriffsregelung die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geleistet werden, sodass die geringen negativen Wirkungen kompensiert werden.

Insbesondere die Erhaltung und Verstärkung von Brückenbauwerken reduziert den Umwegeverkehr und trägt damit zu einer Verringerung des Gesamt-Verkehrsaufkommens und zu positiven Umwelteffekten bei (Einsparung von Diesel und verringerte CO<sub>2</sub>-Freisetzung). Dieser Aspekt wird noch an Bedeutung gewinnen, da zahlreiche Brückenbauwerke den zukünftig zu erwartenden bzw. heute bereits bestehenden Anforderungen an die Tragfähigkeit nicht mehr entsprechen. Ein Investitionsstau in diesem Bereich wird zukünftig zu häufigeren Brückensperren und damit zu negativen Umweltwirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen (Umwegeverkehr) führen. Eine Quantifizierung der Wirkungen ist in diesem Bereich aber nicht möglich.

Hinzuweisen ist auch auf die besondere Bedeutung der ländlichen Verkehrsinfrastruktur für den Bereich „Klima und Umwelt“. Die Fallstudie 6 belegt exemplarisch die Bedeutung der ländlichen Wege für die Anbindung von Windparks an das Straßennetz (vgl. Foto 7). Dieser Aspekt wird im Zuge des Ausbaus der Freiflächen-Photovoltaik noch an Bedeutung gewinnen. Eine besondere Bedeutung haben Wirtschaftswege aber auch mit Blick auf die Vernässung von Mooren. Sie dienen nicht allein der Erschließung noch landwirtschaftlich genutzter Fläche, sondern auch der technischen Umsetzung von Vernässungsmaßnahmen und dem Brandschutz in renaturierten Mooren. Auf die Bedeutung des Wegenetzes für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in Mooren ist u. a. im Zusammenhang mit den Fallstudien für die Fördermaßnahme „Flächenmanagement für Klima und Umwelt“ hingewiesen worden (Bathke, 2022).

**Foto 7:** Erschließung landwirtschaftlicher Flächen und Anbindung eines Windparks an das Straßennetz (FS 6: Ort Laderholz, Stadt Neustadt am Rübenberge)



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

### 7.2.3 Wirkungsbeiträge der Fallstudienprojekte

Auf die Bewertung der Fallstudienprojekte hinsichtlich der oben genannten Wirkbereiche ist im Kapitel 6 bereits hingewiesen worden (vgl. Tabelle 5). Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe steht im Vordergrund, daneben spielt aber auch die Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wohnen, Wirtschaft, Arbeit) eine große Rolle. Hierauf ist im Kapitel 7.2.2 hingewiesen worden. Die Förderung der touristischen Entwicklung spielt in Regionen eine Rolle, die stärker durch den Fahrradtourismus geprägt sind, etwa in der Ferienregion Butjadingen.

Zusammenfassend belegen die Fallstudien eine starke multifunktionelle Nutzung der ausgebauten Wege und Brücken.

## 7.3 Anwendung der Auswahlkriterien und Projektauswahl

Im Rahmen der Halbzeitbewertung der früheren Förderperiode 2007 bis 2013 wurde das „Bewertungsschema Wegebau“, das Grundlage für die Projektauswahl ist, bereits intensiv besprochen. Wesentliche Schwachpunkte des ursprünglich verwendeten Bewertungsschemas wurden durch eine Überarbeitung ausgeräumt (Bathke,

2010). Problematisch erscheint lediglich noch, dass Brückenbauwerke nicht die gleiche Punktzahl erreichen können wie Wege.

Die jeweiligen Sachbearbeiter:innen in den Geschäftsstellen der Ämter für regionale Landesentwicklung verfügen nach den Angaben der befragten Zuwendungsempfänger über eine ausgesprochen gute Ortskenntnis und einen großen Erfahrungshintergrund. Die Bewertung der beantragten Wege durch die dortigen Mitarbeiter:innen erfolgt nach unserem Eindruck sachgerecht. Die Anträge der Geschäftsstellen werden auf ArL-Ebene zusammengeführt. Grundsätzlich können systematische Unterschiede zwischen den Geschäftsstellen in der Bewertung zum Tragen kommen, die allerdings durch eine Prüfung auf ArL-Ebene ausnivelliert werden sollen.

Es handelt sich bei den ausgebauten Wegen nahezu ausschließlich um Ortsteilverbindungswege und Hauptwirtschaftswege mit einer hohen Erschließungseffizienz. Die Lenkung der Finanzmittel auf diese stark multifunktional genutzten Wege ergibt sich aus der Anwendung der Auswahlkriterien. Die Auswahlkriterien sind insofern zielführend. Eine entsprechende Fokussierung findet aber bereits im Vorfeld statt, da ein Antrag auf Förderung einen entsprechenden Gemeinderatsbeschluss oder den Beschluss der Mitgliederversammlung eines Realverbandes voraussetzt und die entsprechenden Gremien naturgemäß die verschiedenen Ausbaubedarfe und die jeweiligen Kosten-Nutzen-Relationen berücksichtigen.

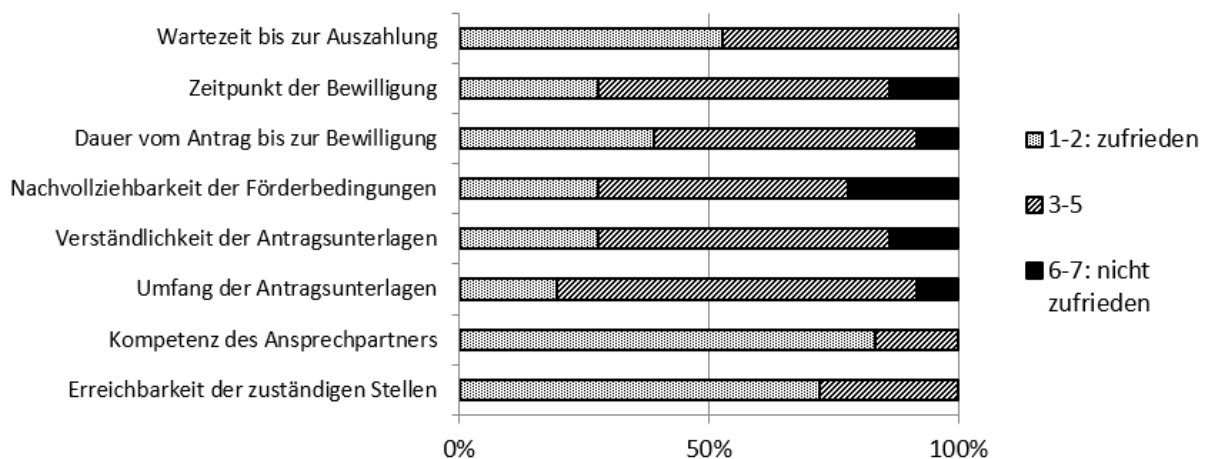
### 7.4 Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung

Die Maßnahmenumsetzung verlief ohne größere Probleme und zielgerichtet. Von den Gesprächspartnern bei den Gemeinden wurde insbesondere die gute Zusammenarbeit mit den jeweiligen Geschäftsstellen der ÄRL hervorgehoben. Besondere Hemmnisse, die den Abfluss der Finanzmittel behindert hätten, sind nicht erkennbar.

#### Zufriedenheit mit dem Antragsverfahren

Im Rahmen der schriftlichen Befragung der Zuwendungsempfänger (Befragungsrunde 2014) wurde auch der Aspekt „Zufriedenheit mit dem Förderverfahren“ thematisiert (Bathke, 2016). Abbildung 6 zeigt die damaligen Bewertungen bezüglich verschiedener Aspekte des Förderverfahrens (Frage 8). Die Befragung im Rahmen der acht Fallstudienprojekte ergab ähnliche Einschätzungen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die damaligen Ergebnisse auch heute noch zutreffend sind.

Abbildung 6: Frage 8: Zufriedenheit mit dem Förderverfahren



Quelle: Eigene Erhebung (Befragung von Gemeinden 2014, n=36), aus: Bathke, 2016.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der zuständigen Stellen bei den ÄRL und der Kompetenz der Mitarbeiter:innen wurde überwiegend hohe Zufriedenheit signalisiert. Die Zufriedenheit mit der Bearbeitungsdauer und der Nachvollziehbarkeit der Förderbedingungen war demgegenüber deutlich geringer. Überwiegend negativ wurden der Umfang und die Verständlichkeit der Antragsunterlagen bewertet.

Das Antrags- und Bewilligungsverfahren wurde auch von den Gesprächspartner:innen in den Fallstudien insgesamt eher kritisch bewertet. Insbesondere der oftmals späte Bewilligungszeitpunkt gab Anlass zu Kritik. Das Antragsverfahren wurde gegenüber der vergangenen Förderperiode als zunehmend aufwendig und bürokratisch eingestuft. Demgegenüber wurde die Zusammenarbeit mit den ÄRL als Bewilligungsbehörde durchweg als sehr positiv bewertet und der persönliche Kontakt mit den dortigen Mitarbeiter:innen außerordentlich geschätzt.

Ein Kritikpunkt, der von den befragten Gemeindevertretern vereinzelt genannt wurde, war das Erfordernis der Erstellung von Planungsunterlagen zu einem Zeitpunkt, an dem noch unklar war, ob eine Förderung überhaupt gewährt werden würde. Es wurde vorgeschlagen, in einer einfachen Vorauswahl die für eine Förderung infrage kommenden Wege auszuwählen und nur für diese die detaillierten Planunterlagen einzufordern.

### **Bewilligungszeitpunkt**

Bei später Bewilligung im Laufe des Sommers und ohne Übertragbarkeit der Finanzmittel in das Folgejahr steht für die eigentliche Bauphase nur wenig Zeit zur Verfügung.

Die Ursachen für die oftmals erst sehr spät erfolgenden Bewilligungen sind vielschichtig. Hier spielen Vorgaben der EU eine Rolle, daneben aber auch landesspezifische Vorgaben sowie haushaltstechnische Restriktionen (Haushaltssperren u. ä.), die sich aus der Kombination von EU-Mitteln mit Bundes- und Landesmitteln der GAK ergeben. In diesem Zusammenhang ist hilfreich, dass in Niedersachsen eine Regelung angewendet wird, wonach die GAK-Mittel bis zur Höhe der beim Bund angemeldeten Beträge mit Inkrafttreten des Landeshaushalts genutzt werden können. Die GAK-Mittel stehen also für Neubewilligungen in der Regel Ende Januar/Anfang Februar zur Verfügung. Die dennoch oftmals späte Bewilligung führt nicht nur zu einem verwaltungstechnischen Mehraufwand, sie bedingt auch eine nicht unerhebliche Kostensteigerung, da die Baufirmen aufgrund des engen Umsetzungszeitraumes im Herbst Risikoaufschläge einkalkulieren. Vor diesem Hintergrund sollten alle bestehenden Möglichkeiten zur Beschleunigung des Bewilligungsverfahrens und zur Verbesserung des Abstimmungsprozesses zwischen Antragstellern und Bewilligungsbehörde genutzt werden.

### **Wegebreite**

Auch in der hier betrachteten Förderperiode 2014 bis 2022 wurde noch der Wegeausbau auf einer Breite von 3,0 m gefördert. Bereits in den Evaluationsberichten früherer Förderperioden wurde empfohlen, diese Bewilligungspraxis zu überprüfen. In den nun vorliegenden „Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege“ vom August 2016 (RLW) wurde eine Wegebreite von 3,5 m bei einstreifigen Verbindungswegen und bei Hauptwirtschaftswegen empfohlen. Für „normale“ Wirtschaftswege gilt aber weiterhin die Regelbreite von 3,0 m.

Letztendlich wird die Entscheidung über die Breite des Wegeausbaus auch von den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden bzw. der Zweckverbände bestimmt. Grundsätzlich sollte aber eine Wegebreite von 3,5 m förderfähig sein, da ein Wegeausbau auf 3,0 m in den ackerbaulich geprägten Regionen bei dem heutigen Mechanisierungsgrad nicht als nachhaltig bezeichnet werden kann.

## **7.5 Gesamtbewertung der Fördermaßnahme Wegebau**

Nach den Ausführungen in den Kapiteln 5, 6 sowie 7.1 und 7.2 kann die Fördermaßnahme wie folgt bewertet werden (vgl. Tabelle 7):



**Tabelle 7: Gesamtbewertung der Fördermaßnahme**

Kategorie	Bewertung	Beschreibung
<i>Relevanz der Förderung</i>		
Handlungsbedarf im Programmgebiet	sehr hoch	Es gibt einen vordringlichen Handlungsbedarf.
Eignung des ELER zur Problemlösung	hoch	Der ELER kann aufgrund der Vorgaben/Ausgestaltung der ELER-VO einen deutlichen Beitrag zur Problemlösung leisten.
Kontext der Förderung	hoch	Die Wirkungen des EPLRs sind im Vergleich zu alternativen Instrumenten als sehr 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 Darstellung.

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. 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.

Der Bedarf an einer Förderung der ländlichen Infrastrukturen ist, wie bereits in Kapitel 7.1 dargestellt, als sehr hoch zu bewerten.

Sowohl Realverbände als auch Kommunen erachten die Förderung des ländlichen Wegebaus weiterhin für unbedingt erforderlich, da ein hoher Anpassungsbedarf vieler Wege an die Achslasten moderner landwirtschaftlicher Maschinen besteht.

Vor dem beschriebenen Problemhintergrund ist die Maßnahme gut geeignet, die Gemeinden bei der Umsetzung von Wegebaumaßnahmen 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 waren die Wirkungen der Teilmaßnahme Wegebau bisher hoch, auch wenn in der aktuellen Förderperiode der Umfang der Fördermittel deutlich zurückgegangen ist. Im Zusammenhang mit der Förderung des Wegebaus über GAK-Mittel sowie über die Flurbereinigung entstehen starke positive Wirkungen mit größerer Reichweite, auch wenn sie 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.

## 8 Vertiefte Betrachtung von Finanzierungskonzepten für den Wegebau

In den Gesprächen mit Gemeindevertretern und Verbandsvorsitzenden wurde regelmäßig auch das Thema der Finanzen und der Möglichkeiten der Finanzierung des erforderlichen Eigenanteils angesprochen. Bezugnehmend auf die in den vergangenen Jahren auch in Niedersachsen intensiv geführten Diskussionen über eine

Anliegerbeteiligung, die Einführung „Wiederkehrender Ausbaubeiträge“ oder die Neuordnung des kommunalen Finanzausgleichs werden daher nachfolgend einige Hinweise hierzu gegeben.

Da diese Thematik über die Bewertung der Fördermaßnahme hinausgeht wird sie der eigentlichen Maßnahmenbewertung nachgestellt. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen der Förderung zu verdeutlichen. Aus den folgenden Erläuterungen ergeben sich allerdings zusätzliche Empfehlungen, die zwar nicht die ELER-Förderung betreffen, für die zukünftige Finanzierung der Wegeinfrastruktur aber von Bedeutung sind. Das Kapitel „Empfehlungen“ folgt daher als Kapitel 9.

## 8.1 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, veröffentlicht in einem „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen“ (M FinStraKom) laufend aktualisierte Abschätzungen über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden. Nach der Ausgabe 2019 ist ein Betrag in Höhe von 1,30 Euro/qm als jährlicher Finanzbedarf erforderlich (Ge-Komm, 2020). 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. Pro km asphaltbefestigter Hauptwirtschaftsweg (Breite 3,5 m) wäre damit ein jährlicher Betrag von ca. 4.500 Euro für den Erhalt erforderlich.

Dem steht zumeist ein deutlich niedrigerer Haushaltsansatz der Gemeinden gegenüber.

So hat das Deutsche Institut für Urbanistik im Rahmen des KfW-Kommunalpanel 2023 auf den „gravierenden Rückstand“ im Bereich Investitionen in Verkehrsinfrastruktur hingewiesen (DIFU, 2023). Seit dem Jahr 2009 werden Gemeindeverwaltungen um eine monetäre Bewertung des Investitionsrückstands in 15 Infrastrukturbereichen gebeten. Den größten Anteil am Investitionsrückstand haben die Schul- und die Straßeninfrastruktur. Der Anteil der Kommunen mit gravierendem Investitionsrückstand im Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur lag in der Region Nord (Niedersachsen und Schleswig-Holstein) mit knapp 33,6 % vergleichbar hoch wie in den ostdeutschen Bundesländern (34,5 %). Im Bereich Verkehrsinfrastruktur erwarten 45 % der befragten Kommunen einen Zuwachs des Investitionsrückstands für die kommenden Jahre. Dieser Wert liegt höher als etwa für die Bereiche Schulen oder Kinderbetreuung. Das Deutsche Institut für Urbanistik (2023) schließt den Absatz mit der Feststellung, *„dass die kommunalen Straßen das Sorgenkind der lokalen Infrastruktur sind und vermutlich auch bleiben werden.“*

Auch der Kommunalbericht 2022 des niedersächsischen Landesrechnungshofs weist auf die hohen Investitionsrückstände bei der kommunalen Infrastruktur hin. Danach entfielen mehr als die Hälfte der Investitionsrückstände auf die Bereiche „Schulen“ (31 %) und „Straßen“ (22 %). Sie betragen insgesamt mehr als 6,2 Mrd. Euro (LRH NI, 2022).

Da die Anforderungen an das Wegenetz nicht nur aufgrund der zunehmenden Mechanisierung in der Landwirtschaft, sondern auch aufgrund einer zunehmenden multifunktionellen Nutzung steigen, stellt sich die Frage nach

einer angemessenen Beteiligung der verschiedenen Nutzergruppen an den Wegebaukosten. Hierzu finden sich in den folgenden Unterkapiteln weitere Ausführungen.

## 8.2 Kommunale Haushalte

Die Finanzierung der Eigenanteile erfolgt in den Gemeinden weitgehend über den laufenden Gemeindehaushalt sowie bei den Zweckverbänden über die Mitgliedsbeiträge. Eine zeitlich befristete Anhebung der Grundsteuer wird dagegen nur sehr selten praktiziert (Bathke, 2016a).

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

Der Deutsche Landkreistag und auch andere kommunale Spitzenverbände haben in der jüngeren Vergangenheit verstärkt darauf hingewiesen, dass entsprechend Art. 28 Abs. 2 (GG) die Gemeinden finanziell in die Lage versetzt werden müssten, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft auch in finanzieller Eigenverantwortung zu regeln (Deutscher Landkreistag, 2018). Förderprogramme und Mischfinanzierungen wären danach für eine Übergangszeit geeignete Instrumente, den Bestand an lokaler Infrastruktur zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Langfristig müssten aber die Gemeinden dies aus dem eigenen Haushalt leisten können. Hiermit stellt sich die Frage nach der Verteilung des Steueraufkommens zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Zur Untermauerung dieser Forderungen hat der Deutsche Landkreistag weiter darauf hingewiesen, dass sich die 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 z. B. eine Erhöhung des kommunalen Umsatzsteueranteils oder die Einführung von Flächenfaktoren im kommunalen Finanzausgleich.

Vor dem Hintergrund der schwierigen Lage der kommunalen Haushalte hat der SRLE in einer jüngeren Stellungnahme auf die Bedeutung der Förderung der ländlichen Räume hingewiesen und insbesondere eine Kürzung der GAK-Mittel abgelehnt (SRLE vom 06.09.2023). Der SRLE empfiehlt dem BMEL seine Spielräume zur Stärkung ländlicher Räume vollumfänglich zu nutzen und sich für einen gebührenden Stellenwert einer ganzheitlichen Entwicklung ländlicher Räume in der nächsten Förderperiode der GAP einzusetzen (Sachverständigenrat Ländliche Entwicklung, 2023).

## 8.3 Straßenausbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

Die Frage der Anliegerbeteiligung im Außenbereich wird derzeit auch in verschiedenen anderen Bundesländern intensiv diskutiert. Während insbesondere die kommunalen Spitzenverbände auf die schwierige Finanzsituation

der Gemeinden hinweisen und auch Rechnungshöfe oder Gemeindeprüfungsanstalten darauf drängen, die Möglichkeiten der Anliegerbeteiligung gemäß § 8 Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz (NKAG) auszuschöpfen, zeigt sich doch in der Praxis immer wieder, dass eine solche Anliegerbeteiligung kaum gerecht zu kalkulieren ist, wenn es sich um Verbindungswege handelt, die von einer breiten Öffentlichkeit genutzt werden.

Auch in den Gesprächen mit den Gemeindevertretern im Rahmen der Fallstudien wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Anliegerbeteiligung im Außenbereich schwierig umzusetzen ist. Dies liegt in erster Linie darin begründet, dass überwiegend multifunktionale Verbindungswege und Hauptwirtschaftswege neu ausgebaut werden, die eine wichtige Verbindungsfunktion haben und in ihrer Bedeutung über die verbesserte Erschließung einzelner landwirtschaftlicher Flächen weit hinausgehen. Eine Beteiligung nur der direkten Anlieger, wie nach NKAG möglich, ist in solchen Fällen kaum nachvollziehbar zu begründen und zieht in vielen Fällen langwierige Klageverfahren nach sich.

Da es sich im niedersächsischen Kommunalabgabengesetz um eine „Kann-Bestimmung“ handelt, hatten finanziell gesunde Städte und Gemeinden die Möglichkeit, von einer Erhebung der Straßenausbaubeiträge abzusehen. Bei Kommunen mit angespannter oder gar defizitärer Haushaltslage wurde dagegen die Einziehung von Beiträgen bei vorhandener Satzung von der Kommunalaufsicht eingefordert. Hierüber wurde auch im Rahmen der Fallstudien (FS 4) berichtet. Aufgrund dieser Problematik haben zahlreiche Kommunen in Niedersachsen ihre Straßenausbaubeitragssatzungen abgeschafft oder ausgesetzt. Nach einer 2020 durchgeführten Befragung sämtlicher niedersächsischer Kommunen lag seinerzeit der Anteil der Kommunen, die auf Straßenausbaubeiträge verzichteten, bei 43 % (Befragung durch das Niedersächsische Bündnis gegen Straßenausbaubeiträge) (Vermöhlen, 2021).

#### **8.4 Wiederkehrende Ausbaubeiträge**

Um eine starke finanzielle Belastung einzelner Anlieger zu vermeiden, haben verschiedene Bundesländer (aktuell zumindest die Länder 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.

In Niedersachsen hat der Landesgesetzgeber mit dem Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes und anderer Gesetze vom 2. März 2017 den niedersächsischen Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, die Straßenausbaubeiträge in Form von wiederkehrenden Beiträgen zu erheben. Sowohl der Städtetag als auch der Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund hatten beim Innenministerium eine entsprechende Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes angeregt, nachdem vergleichbare Änderungen in anderen Ländern bereits seit längerem bestehen (Betz und M. Philipp, 2016).

Die genannten Ausbaubeiträge können von allen Flächeneigentümern in einem abzugrenzenden Abrechnungsgebiet über einen festzulegenden Zeitraum eingezogen und zweckgebunden für den Wegeausbau verwendet werden. Hierüber können die Lasten gleichmäßiger und gerechter verteilt werden, als dies über eine Anliegerbeteiligung möglich wäre (Lohmann und Gries, 2013).

*„Die Finanzierung über den wiederkehrenden Straßenbeitrag stelle sich im Vergleich zur klassischen ‚Einmalhebung‘ 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“* (nach Wagner und Rauscher, Hessische Städte und Gemeindezeitung 2010, zitiert aus Lohmann und Gries, (2013).

In Hessen werden mittlerweile in zahlreichen Städten und Gemeinden wiederkehrende Straßenausbaubeiträge erhoben. Die Erfahrungen sind durchweg positiv<sup>1</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.

In Niedersachsen wird dagegen von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht. Die Gesprächspartner in den Fallstudiengemeinden schätzten die Umsetzung einheitlich als verwaltungsaufwendiger als eine normale Anliegerbeteiligung ein. Insbesondere der nach § 8 NKAG geforderte räumliche und funktionale Zusammenhang der in einem Abrechnungsgebiet zusammengefassten Wege verursache Probleme, da dieser Zusammenhang nicht klar definiert sei. Auch wurde auf juristische Unsicherheiten hingewiesen. So hatte das Niedersächsische Obergericht mit Urteil vom 16. Dezember 2020 in einem Normenkontrollverfahren die am 21. Juni 2018 beschlossene Satzung der Stadt Springe über die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen aufgrund formaler Fehler für unwirksam erklärt. Hier bleibt die weitere Entwicklung der Rechtslage abzuwarten. Die verwaltungstechnischen Anforderungen an die Gemeinden bei der Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge sind aber in jedem Falle hochgesteckt.

## 8.5 Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden

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

Das Thema der Neugründung von Wegeunterhaltungsverbänden wird in verschiedenen Bundesländern seit mehreren Jahren verstärkt diskutiert (Thomas, 2013; Bertling, 2013). Während in NRW die Neugründung von Wegeunterhaltungsverbänden nach dem Wasserverbandsgesetz favorisiert wird (CMS Hasche Sigle, 2015), bestehen in Niedersachsen bereits seit längerem Realverbände nach dem Realverbandsgesetz. Diese sind gleichzeitig Eigentümer der Wegeparzellen. Sie sind in Niedersachsen in einzelnen Regionen weit verbreitet (insbesondere Südniedersachsen, Raum Hannover, Osnabrücker Raum), konnten bis vor kurzem aber nur im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren neu gegründet werden. Durch die Änderung des Realverbandsgesetzes im Jahr 2012 ist auch die Neugründung von Realverbänden mit dem Ziel des gemeinschaftlichen Wegeausbaus und der Wegeunterhaltung möglich.

Möglich ist auch die Gründung eines Wirtschaftswegeverbands nach dem Wasserverbandsgesetz. Diese Möglichkeit wird u. a. stark vom Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände im Altkreis Wesermünde propagiert.

Die Realverbände in Niedersachsen verwalten die gemeinschaftlichen Angelegenheiten innerhalb ihres Gebietes (z. B. Wege, Forst, Gewässer) in Eigenregie. Die Gemeinden werden hierdurch organisatorisch und finanziell entlastet. Der Realverband kann zur Erledigung seiner Aufgaben von den Flächeneigentümern Beiträge erheben. Der Realverband kann gegenüber seinen Mitgliedern öffentlich-rechtlich tätig werden. Nach außen handelt er jedoch stets privatrechtlich.

Die Erfahrung zeigt, dass Realverbände die gemeinschaftlichen Aufgaben oftmals günstiger erledigen können als die Gemeinden, z. B. durch die Nutzung von Gerätschaften der Mitglieder (siehe FS 6 und FS 7).

---

<sup>1</sup> HSGB, Wagner, mdl. Mitteilung, Telefonat vom 16.07.2018.

Nach Hinweisen der Vereinigung niedersächsischer Realverbände e. V.<sup>2</sup> gibt es aktuell ca. 1.000 Realverbände. Bei einer grob geschätzten mittleren Verbandsgröße von 1000 ha LF beträgt das gesamte von Realverbänden betreute Gebiet etwa 300.000 ha LF und damit zwischen 10 und 15 % der LF.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Problematik bei den kommunalen Haushalten, der Anwendung von Straßenausbaubeitragsatzungen und der Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge wurde die Neugründung von Realverbänden verschiedentlich als „Königsweg“ für die Finanzierung des ländlichen Wegebbaus bezeichnet (Wedemeyer, 2019).

Die in Niedersachsen vorgenommene Änderung des Realverbandsgesetzes hat allerdings nach Aussage der Vereinigung niedersächsischer Realverbände<sup>3</sup> in den vergangenen Jahren kaum zu Neugründungen von Verbänden geführt. Die Arbeit der Realverbände wird allgemein anerkannt und auch die Erhebung von Flächenbeiträgen findet Akzeptanz, da für die Mitglieder direkt erkennbar ist, wohin das Geld fließt und über die Mitgliederversammlungen hierauf auch Einfluss genommen werden kann. Da die Zahl der aktiven Landwirte aber laufend weiter zurückgeht und Nicht-Landwirte mit der Thematik Wegebau häufig weniger vertraut sind, haben viele Verbände Probleme, freiwerdende Vorstandsposten neu zu besetzen. Hier bedarf es unterstützender Maßnahmen des Landes, um insbesondere auch die Haftungsproblematik für Vorstandsmitglieder zu entschärfen (siehe auch FS 6).

## 9 Empfehlungen

### 9.1 Wiederaufnahme der Förderung

Aufgrund der hohen Bedeutung funktionsfähiger Wege für die Entwicklung der ländlichen Räume sowie der unzureichenden Finanzausstattung vieler Gemeinden, die den bedarfsgerechten Ausbau der Wegeinfrastruktur allein aus eigenen Haushaltsmitteln nicht ermöglicht, besteht auch in der ELER-Förderperiode ab 2023 hoher Bedarf an einer entsprechenden Förderung.

Die Forderungen der Allianz ländlicher Raum (Allianz aus: Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund, Niedersächsischer Landkreistag, Niedersächsischer Heimatbund e. V., Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum e. V.) aus dem Jahre 2017 gilt heute mehr denn je:

*„Der ländliche Wegebau als eine Basisinfrastruktur des ländlichen Raums bedarf dringend eines bedarfsgerechten Umbaus auf den Wurzeln der bestehenden Strukturen“.*

Die Allianz Ländlicher Raum fordert: *„Die durch das Land zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den Bau ländlicher Wege inklusive der Brückenbauwerke müssen erhöht werden. Die derzeit zur Verfügung stehenden Förderinstrumente sowie Fördermittel (z. B. über die europäische Förderung oder das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sind bei Weitem nicht bedarfsgerecht bzw. ausreichend“* (Positionspapier der „Allianz ländlicher Raum“, 2017) (Allianz ländlicher Raum, 2017).

Der jetzt bereits in vielen Regionen vorhandene Investitionsrückstand (vgl. Fotos 8 und 9) wird sich ohne Förderung verstärken und der steigende Unterhaltungs- und Reparaturaufwand wird die kommunalen Haushalte belasten.

Die heutigen Anforderungen an das Wegenetz ergeben sich nicht allein aus den Erfordernissen des landwirtschaftlichen Verkehrs, sondern in zunehmendem Maße aus den sonstigen Anforderungen, die an ländliche

---

<sup>2</sup> Vereinigung niedersächsischer Realverbände, Frau Glitza, mdl. Mitteilung, Videokonferenz vom 05.09.2023.

<sup>3</sup> s. o.

Räume gestellt werden. Neben den Bereichen Siedlung, Naherholung und Tourismus sind auch die Bereiche Energieversorgung (Anbindung von Windparks, Erschließung von Flächen für Agrar-PV-Anlagen) und Klimaschutz (Vernässung von Mooren, Brandschutz) zu nennen. Die politischen Ziele sind in den zuletzt genannten Bereichen Windenergie, Agrar-Photovoltaik und Moorschutz sowohl vonseiten des Landes wie auch vonseiten der EU hochgesteckt. Die Erreichung der Ziele dürfte durch unzureichende Wegeinfrastruktur zumindest deutlich verzögert werden. Eine Lenkung von Wegebaumitteln in die entsprechenden Zielgebiete wäre über die Projektauswahlkriterien möglich.

Vor diesem Hintergrund sollte die politische Entscheidung des Landes über ein Auslaufen der Wegebauförderung in der Förderperiode ab 2023 überprüft werden.

**Foto 8:** Stark zerbrochener und auch für Fahrradfahrer nicht mehr sicher befahrbarer Betonplattenweg nördlich von Sievern (Stadt Geestland, Landkreis Cuxhaven)



Quelle: Aufnahme April 2023, Thünen-Institut/Bathke.

**Foto 9:** Extrem stark geschädigte Asphaltdecke aufgrund von Sackungen im Lichtenmoor (Landkreis Nienburg/Weser)



Quelle: Aufnahme Januar 2021, Thünen-Institut/Bathke.

Für den Ausbau und die Aufrechterhaltung einer flächendeckenden ländlichen Infrastruktur werden Fördermittel aber vermutlich nicht ausreichen, sodass man sich zwangsläufig über neue Finanzierungskonzepte Gedanken machen muss. In Kapitel 9.3 werden daher weitere Empfehlungen zur Neugründung und Unterstützung von Realverbänden gegeben.

## 9.2 Verwaltungstechnische Umsetzung

Da die Maßnahme in der Förderperiode ab 2023 nicht mehr angeboten wird erübrigen sich Empfehlungen zur verwaltungstechnischen Umsetzung. Es folgen dennoch einige Hinweise bezüglich der Projektauswahl sowie hinsichtlich der Übertragbarkeit von Bundesmitteln.

Die Fallstudien haben gezeigt, wie unterschiedlich die Verhältnisse in den verschiedenen naturräumlichen Regionen sind. Unterschiede bestehen insbesondere hinsichtlich der Standortbedingungen (Moor, Marsch, Festgestein), Agrarstruktur und der Siedlungsstrukturen, daneben aber auch in der Intensität der touristischen Nutzung der Wege. Eine Auswahl von Projekten in Verbindung mit einer Mittelkontingentierung auf Ebene des ArL ist daher sinnvoll. Eine einheitliche und transparente Förderung ist auf dieser Ebene gut möglich. Ob eine weitergehende Regionalisierung politisch und verwaltungstechnisch umzusetzen ist, sollte bei Wiederaufnahme der Förderung geprüft werden.

Es wurde oben auch auf die großen Unterschiede in der Finanzkraft der Gemeinden hingewiesen. Da davon auszugehen ist, dass sich diese Unterschiede in der Zukunft verschärfen werden, sollte bei einer Wiederaufnahme der Förderung geprüft werden, ob eine stärkere Staffelung der Fördersätze 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 %. Hier sollte geprüft werden, ob eine noch stärkere Spreizung möglich ist.

Um besonders flächenstarke Gemeinden stärker berücksichtigen zu können wird angeregt, den Zersiedelungsgrad und damit das Verhältnis von Flächengröße zur Einwohnerzahl bei den Auswahlkriterien zu berücksichtigen.

Das Problem der mitunter späten Bewilligung lässt sich nur entschärfen, wenn den Bewilligungsbehörden in größerem Umfang Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung gestellt werden oder aber die Übertragung von Bundesmitteln in das nächste Haushaltsjahr ermöglicht wird. Trotz verschiedener Bundesratsinitiativen und der Bitte des Bundesrates an den Bund, für investive Maßnahmen der GAK künftig Ausgabereste bilden und in das nächste Haushaltsjahr übertragen zu können, ohne dass dafür der Ausgabeansatz des Folgejahres in Anspruch genommen werden muss, besteht das Problem nach wie vor.

Der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien sieht diesbezüglich vor, dass *„Bund und Länder [...] gleichermaßen in der Verantwortung für gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Regionen [sind]. Gezielt zu diesem Zweck werden wir die Mittel von den Gemeinschaftsaufgaben ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ (GRW) und ‚Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes‘ (GAK) jährlich dynamisch erhöhen. Wir wollen die Möglichkeiten der Infrastrukturförderung in der GRW und GAK erweitern, deren Anwendbarkeit flexibilisieren und die mehrjährige Übertragbarkeit der Mittel sicherstellen“* (Die Bundesregierung, 2021).

Hiervon ist bisher nichts umgesetzt worden. Es bedarf daher offensichtlich weiterer Bundesratsinitiativen, um Veränderungen herbeizuführen.

## 9.3 Unterstützung von Realverbänden

Die Finanzierung des Wegebbaus über einen Verband, ob nach Realverbandsgesetz oder nach Wasserverbandsgesetz, unterscheidet sich von der Abrechnung nach NKAG dadurch, dass Entscheidungen über die Durchführung



erforderlicher Ausbau- oder Unterhaltungsmaßnahmen durch die Mitglieder und somit die Beitragszahler selber getroffen werden. Der Beitrag wird im Verband auf solidarischer Grundlage erhoben und die jährliche Belastung des Einzelnen kann erträglich gestaltet werden. Ein Verband stärkt damit die Eigenverantwortung der Flächeneigentümer und entlastet die Kommunen. Wie die Fallstudie 6 gezeigt hat, kann ein Realverband auch einen wichtigen Beitrag zum Zusammenhalt in einer dörflichen Gemeinschaft leisten.

Das Land sollte daher alle Initiativen zur Neugründung von Verbänden stärker aktiv unterstützen. Die Möglichkeiten der Überführung der Teilnehmergeinschaft einer Flurbereinigung in einen Realverband sind unseres Erachtens noch nicht ausgeschöpft. Hilfreich wären eine intensive juristische Beratung und ggf. auch die Zuweisung eines Startkapitals aus Landesmitteln. Auch sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten seitens des Landes bestehen, die Haftungsproblematik für Vorstandmitglieder zu entschärfen. Zu denken wäre hier etwa an die Förderung von Vermögensschaden-Haftpflichtversicherungen. Die kostspielige Kreditaufnahme und die damit verbundene Belastung für den Verband könnte durch die Einführung von Investitionsfonds und eine kostengünstige Kreditvergabe reduziert werden.

## Literaturverzeichnis

- Allianz ländlicher Raum (2017) Ländlichen Wegebau stärken und fördern: Positionspapier September 2017. Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund, Niedersächsischer Landkreistag, Niedersächsischer Heimatbund e. V., Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum e. V, zu finden in <[https://niedersaechsischer-heimatbund.de/wp-content/uploads/2020/04/2017-09-Positionspapier\\_Laendlicher\\_Wegebau.pdf](https://niedersaechsischer-heimatbund.de/wp-content/uploads/2020/04/2017-09-Positionspapier_Laendlicher_Wegebau.pdf)> [zitiert am 15.11.2023]
- Bathke M (2016a) Ex-post-Bewertung PROFIL 2007 bis 2013 : Modulbericht 5.7\_MB(a) Befragung von Gemeinden (ELER-Code 125-B). Braunschweig, zu finden in <[https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/NI/5-7\\_MB\\_a\\_Befragung\\_von\\_Gemeinden.pdf](https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/NI/5-7_MB_a_Befragung_von_Gemeinden.pdf)>
- Bathke M (2016b) Ex-post-Bewertung PROFIL 2007 bis 2013 : Modulbericht 5.7\_MB(b) Ländlicher Wegebau (ELER-Code 125-B). Braunschweig, zu finden in <[https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/NI/5-7\\_MB\\_b\\_Laendlicher\\_Wegebau.pdf](https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/NI/5-7_MB_b_Laendlicher_Wegebau.pdf)> [zitiert am 15.2.2024]
- Bathke M (2022) Bewertungsbericht zur Fördermaßnahme "Flächenmanagement für Klima und Umwelt" (FKU): Programm zur Förderung im ländlichen Raum 2014 bis 2020 in Niedersachsen und Bremen (PFEIL). Braunschweig: Thünen-Institut für Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen (TILV), 5-Länder-Evaluation 3/2022, zu finden in <[https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/5-Laender-Bewertung/2022/3\\_2022-NI\\_Fallstudie\\_FKU\\_MB.pdf](https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/5-Laender-Bewertung/2022/3_2022-NI_Fallstudie_FKU_MB.pdf)> [zitiert am 10.5.2022]
- Bathke M, Tietz A (2016) Ex-post-Bewertung PROFIL 2007 bis 2013 : Modulbericht 5.6\_MB(c) Maßnahmenbewertung Flurbereinigung (ELER-Code 125-A). Braunschweig, zu finden in <[https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/NI/5-6\\_MB\\_c\\_Massnahmenbewertung\\_Flurbereinigung.pdf](https://www.eler-evaluierung.de/fileadmin/eler2/Publikationen/Projektberichte/7-Laender-Bewertung/2016/NI/5-6_MB_c_Massnahmenbewertung_Flurbereinigung.pdf)> [zitiert am 15.2.2024]
- Bertling H (2013) Rechtliche Situation des ländlichen Wegebaus in den Bundesländern – ein erster Überblick: Vortrag auf der Wegebautagung am 18. April 2013 in Berlin, Schirmherrschaft: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Betz A, M. Philipp (2016) Wiederkehrende Ausbaubeiträge, Fluch oder Segen?: Projekt "Wege mit Aussichten", Ausbaubeiträge für Straßen und Wege – Leitfaden für Kommunen, Erfahrungsbericht Amt Hüttener Berge, zu finden in <[http://www.alr-sh.de/fileadmin/download/2016-11-16\\_22/Vortrag\\_3\\_WMA\\_Erfahrungsbericht\\_Amt\\_HB\\_Betz\\_Philipp.pdf](http://www.alr-sh.de/fileadmin/download/2016-11-16_22/Vortrag_3_WMA_Erfahrungsbericht_Amt_HB_Betz_Philipp.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
- Die Bundesregierung (2021) Koalitionsvertrag 2021-2025: Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP: Mehr Fortschritt wagen. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, zu finden in <<https://www.bundesregierung.de/breg-de/service/gesetzesvorhaben/koalitionsvertrag-2021-1990800>> [zitiert am 14.11.2023]

- DIFU [Deutsches Institut für Urbanistik] (2023) KfW-Kommunalpanel 2023, Hrsg.: KfW Bankengruppe, 38 Seiten, zu finden in <<https://difu.de/publikationen/2023/kfw-kommunalpanel-2023>> [zitiert am 13.11.2023]
- Ge-Komm Gfkl (2020) Wirtschaftswege- und Biotopverbundkonzept der Stadt Rehburg-Loccum, hg. v. Niedersächsischer Heimatbund e. V., zu finden in <<https://ge-komm.de/wege-in-niedersachsen/>> [zitiert am 15.11.2023]
- GG: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
- 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
- LRH NI [Niedersächsischer Landesrechnungshof] (2022) Kommunalbericht 2022: Kommunalbericht der Präsidentin des Niedersächsischen Landesrechnungshofs, Überörtliche Kommunalprüfung, hg. v. Die Präsidentin des Niedersächsischen Landesrechnungshofs, zu finden in <[https://www.lrh.niedersachsen.de/startseite/veroeffentlichungen/kommunalberichte/kommunalbericht\\_2022/kommunalbericht-2022-214732.html](https://www.lrh.niedersachsen.de/startseite/veroeffentlichungen/kommunalberichte/kommunalbericht_2022/kommunalbericht-2022-214732.html)> [zitiert am 15.2.2024]
- ZILE-RL: Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE), RdErl. d. ML v. 1.1.2017 (2017), zu finden in <[www.ml.niedersachsen.de](http://www.ml.niedersachsen.de)> [zitiert am 1.9.2017]
- RLW: Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW), zu finden in <<http://www.dwa.de/dwa/shop/shop.nsf/Produktanzeige?openform&produktid=P-DWAA-ACMT4P>> [zitiert am 2.9.2019]
- 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]
- Sachverständigenrat Ländliche Entwicklung (2023) Ländliche Räume nicht aus dem Blick verlieren und Gestaltungsspielräume erhalten!: Stellungnahme des Sachverständigenrats Ländliche Entwicklung (SRLE) beim Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL), zu finden in <<https://www.bmel.de/DE/ministerium/organisation/beiraete/srle-organisation.html>> [zitiert am 15.2.2024]
- Thomas R (2013) Sanierung/Unterhaltung/Finanzierung der Wirtschaftswege: Vortrag auf der Wegebautagung am 18. April 2013 in Berlin unter Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Vermöhlen J (2021) Straßenausbaubeiträge in Niedersachsen, Eine Bestandsaufnahme im Frühjahr 2021. Hannover: Bund der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen e.V., zu finden in <<https://www.steuerzahler.de/landesverbandsseite/niedersachsen-bremen/strabs/?L=0>> [zitiert am 14.11.2023]
- Wedemeyer H (2019) Der Königsweg heißt "Realverband". Landvolk Niedersachsen, zu finden in <<https://landvolk.net/agrarpolitikartikel/der-koenigsweg-heisst-realverband/>> [zitiert am 14.11.2023]



## **Anhang: Fallstudienberichte**

## Fallstudie 1: Gemeinde Butjadingen

- **Gemeinde / Ort:** Gemeinde Butjadingen
- **Landkreis:** Wesermarsch
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - Ausbau des Wirtschaftsweges Mitteldeich (2019) auf einer Länge von 1,2 km
  - Ausbau der Gemeindestraßen „Syuggewarder Weg“ und „Schüttingsweg“ auf einer Länge von rund 3.530 Metern (2019)
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - TI-Fragebogen Wegebau
  - Antragsunterlagen (vom ArL zur Verfügung gestellt)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.)
  - Unterlagen des Bauamtes der Gemeinde: Ausbauübersicht, Wegekataster, Fotos
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 03.04.2010
  - Interviews: Herr Baumann, Bauamt Gemeinde Butjadingen, am 03.04.2023; Frau Steenken, ArL Oldenburg (Videokonferenz) am 12.04.2023

## Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz in der Gemeinde

Die Gemeinde Butjadingen liegt auf der gleichnamigen Halbinsel zwischen dem Jadebusen und der Wesermündung. Sie umfasst 16 Ortsteile in sechs Gemarkungen. Die Flächengröße liegt bei etwa 130 km<sup>2</sup>, die Bevölkerungsdichte beträgt ca. 47 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Die Wirtschaftswegen der Gemeinde werden weitgehend von der Gemeinde unterhalten, Realverbände haben nur eine geringe Bedeutung.

Die Gemeinde hat ein Wirtschaftswegenetz von 131 km Länge zu betreuen, davon sind 106 km befestigt (Asphalt, Beton). Hinzu kommen innerörtliche Straßen mit einer Länge von 43,6 km. Aufgrund der Siedlungsstruktur und der zahlreichen verstreut liegenden Einzelhöfe dienen die Wirtschaftswegen oft auch als Ortsteilverbindungswege und werden dementsprechend von Pkw, Lkw und etwa der Müllabfuhr genutzt. Aufgrund der ansässigen Milchviehbetriebe werden zahlreiche Wege auch von Milchtankwagen befahren (vgl. Foto A1/1).

Der Tourismus hat im Gemeindegebiet eine große Bedeutung. Im Jahr 2017 wurden 1,25 Mio. Gästeübernachtungen registriert. Der Fahrradtourismus auch abseits der Küstenorte hat in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung gewonnen.

Das im Wesentlichen in den 1970er Jahren erstellte Wirtschaftswegenetz besteht zu einem großen Teil noch aus Betonplattenwegen von 2,50 m Breite (vgl. Foto A1/2). Diese wurden teilweise mit Asphalt verbreitert (vgl. Foto A1/3) oder auch vollflächig mit Asphalt überzogen.

Die Gemeinde hat sämtliche Wirtschaftswegen hinsichtlich des Zustands, der Nutzung, des Sanierungsbedarfs sowie der Sanierungspriorität beschrieben und bewertet. Insgesamt besteht danach ein erheblicher Bedarf an einer Verstärkung und einem Ausbau der Wege. Dies betrifft auch die Brückenbauwerke (vgl. Foto A1/5). Besonderer Sanierungsbedarf besteht bei den zumeist nur 2,50 m breiten Betonplattenwegen. Der gesamte Wegekörper hat hier eine Breite von oftmals weniger als 4,50 m, das zulässige Gewicht liegt bei 8 Tonnen. Diese Wege entsprechen in keiner Weise den heutigen Anforderungen an multifunktionell zu nutzende Wirtschaftswegen. Ein gefahrloser Begegnungsverkehr ist an vielen Stellen nicht möglich, da es beidseits der Betonplatten vielfach zu Sackungen gekommen ist (vgl. Foto A1/2) und damit zwischen Betonweg und Grasstreifen mitunter ein erheblicher

Höhenunterschied besteht. Dies kann insbesondere für Fahrradfahrer bei Begegnungsverkehr zu Gefahrensituationen und zu Stürzen führen. Auch für Pkw ist ein Begegnungsverkehr oftmals nicht möglich.

Um die Möglichkeiten des Begegnungsverkehrs zu verbessern, hat die Gemeinde in vereinzelt Bereichen Ausweichbuchten eingerichtet (vgl. Foto A1/6). -

**Fotos A1/1 bis A1/4: Milchtankwagen auf Betonplattenweg (oben links), Betonplattenweg mit Sackungen im Randbereich (oben rechts), Ausschilderung von Fahrradrouen am Schüttungsweg (unten rechts), Betonplattenweg mit Verbreiterung in Asphaltbauweise (unten links)**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, April 2023, Foto unten links: Herr Baumann, Gemeinde Butjadingen.

### Fotos A1/5 und A1/6: Brückenbauwerk am Schüttingsweg (links) und Ausweichstelle am Mitteldeich (rechts)



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, April 2023.

### Betrachtete Wegebauvorhaben

- Ausbau des Wirtschaftsweges Mitteldeich in zwei Bauabschnitten (2019)
- Ausbau Syuggewarder Weg und Schüttingsweg (2019)

### Tabelle A1/1: Kennzeichnung der ausgebauten Wegeabschnitte

Wegeabschnitt	Syuggewarder Weg und Schüttingsweg	Mitteldeich (Kirchweg bis Knappenburger Weg)
Jahr	2019	2019
Länge	3,53 km	1,2 km
Förderfähige Kosten (Euro)	0,72 Mio. Euro	0,28 Mio. Euro
Befestigung vorher	Beton	Beton
Breite vorher	2,5 m	2,5 m
Wegezustand vorher	Kantenabbrüche, Schlaglöcher	Kantenabbrüche, Schlaglöcher
Befestigung nachher	Asphalt	Asphalt
Breite nachher	3,0 m, z. T. 3,5 m	3,0 m, z. T. 3,5 m
Bewertung nach PAK	150 Punkte	150 Punkte
Wegefunktion	Ortsteilverbindungsweg, Erschließung von LF, Einzelgehöften und Wohnhäusern	Ortsteilverbindungsweg, Erschließung von LF, Einzelgehöften und Wohnhäusern
Erschließungseffizienz	hoch, 6,2 ha/100 m (218 ha)	hoch, 6,2 ha/100 m
Wegenutzung Pkw	Ja, in starkem Maße	Ja, in starkem Maße
Wegenutzung Fahrradtourismus	Hohe Bedeutung (Radwege Nr. 5, 6 und 8)	Hohe Bedeutung (Radweg Nr. 2)
Wegenutzung Schulbus	nein	nein
Besonderheiten	Brückenbauwerk nicht erneuert	-

Quelle: Eigene Darstellung.

Der Verlauf des 3,5 km langen Wegezuges Syuggewarder Weg/Schüttingsweg ist im Luftbild dargestellt. Er verbindet den Hauptort Burhave (rechts im Luftbild) mit dem Ort Süllwarden (links) im Zentrum der Halbinsel. Er hat insgesamt eine wichtige Verbindungsfunktion für Anlieger (Ver- und Entsorgung, Erreichen von Arbeitsstätten, Kitas und Schulen), Landwirtschaft und Tourismus. Die ausgeschilderten Fahrradrouten 5,6 und 8 verlaufen



teilweise über diesen Weg (Fahrradkarte „Radfahren in Butjadingen“). Er ermöglicht damit die Zufahrt zu verschiedenen touristischen Anziehungspunkten (Hochzeitsscheune in Seeverns, „Oase am Pumpwerk“, „Klettergarten“). Der Ausbau dieses Weges wurde daher im Wegekonzept der Gemeinde in die höchste Prioritätsklasse eingestuft. Es handelte sich vor dem Ausbau um einen stark geschädigten Betonplattenweg mit einer Breite von 2,5 m. Ziel des Ausbaus war es, diesen Verbindungsweg auf einer Breite von mindestens 3 Meter sicher befahrbar zu machen und damit eine für alle Verkehrsteilnehmer bessere Nutzung zu ermöglichen. Die Brücke über das Fedderwarder Sieltief (vgl. Foto A1/5) konnte im Zuge der Maßnahme nicht mit ausgebaut werden.

Der Mitteldeichsweg stellt ein Teilstück des in West-Ost-Richtung verlaufenden Hauptwirtschaftsweges „Mitteldeich“ dar, der parallel zu der Hauptentwässerungsachse im zentralen Bereich der Halbinsel verläuft (Stollhammerwischgraben – Butjadinger Zu- und Entwässerungskanal – Flagbalger Sieltief). Entlang des Weges liegen verschiedene Wohnhäuser (u. a. „Kinder und Jugendhaus Am Mitteldeich“) und landwirtschaftliche Betriebe. Über den ausgebauten Wegeabschnitt verläuft die Fahrradroute Nr. 2. Im Rahmen des Wegekonzeptes der Gemeinde wurde der Weg ebenfalls in die höchste Prioritätsklasse eingestuft.

#### **Luftbild A1/1: Verlauf des Wegezuges Syggewarder Weg/Schüttingsweg im Luftbild**



Quelle des Luftbilds: Digitales Orthofoto, Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN).

### Fotos A1/7 und A1/8: Der Syuggewarder-/Schüttingsweg nach dem Ausbau



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, April 2023.

### Fotos A1/9 und A1/10: Der Weg „Mitteldeich“ nach dem Ausbau



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, April 2023.

### Zu erwartende Wirkungen

Die hier betrachteten Wirtschaftswege dienen zum einen der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Grünland). Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten. Aufgrund der starken Schäden der alten Betondecken konnte vor dem Ausbau nur sehr langsam gefahren werden. Begegnungsverkehr mit schweren Fahrzeugen war kaum möglich. Durch den Ausbau konnte die Verkehrssicherheit wiederhergestellt werden.

Die Wege dienen zum anderen aber auch der Erschließung des ländlichen Raumes und der Verbindung von kleineren Ortsteilen oder Einzelgehöften mit den zentralen Orten. Es entstehen damit positive Wirkungen mit Blick auf die Wohnstandortqualität.

Die positiven Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ ergeben sich aufgrund der hohen und weiter zunehmenden Bedeutung des Fahrradtourismus in der Urlaubsregion Butjadingen und der vielfachen Nutzung der genannten Wege durch Fahrradtouristen.

**Tabelle A1/2: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

<b>Wirkungseinschätzung:</b>	<b>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</b>	<b>Förderung der touristischen Entwicklung</b>
Mitteldeich	++	++	+	+
Syuggewarder und Schüttingsweg	++	++	+	++

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, O = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

### **Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung**

Die Zusammenarbeit mit dem ArL wurde seitens der Gemeindevertreter insgesamt als sehr gut bezeichnet. Bei Kontrollen gab es bisher keine Beanstandungen.

Anspruchsvoll ist aus Sicht der Gemeinde der mitunter sehr kurze Zeitraum für die Umsetzung der Maßnahmen bei spät erfolgter Bewilligung. So wurde der Ausbau des Syuggewarder-/Schüttingsweges am 01.09.2018 beantragt, die Bewilligung erfolgte am 05.04.2019 und die Abrechnung sollte bis zum 31.07.2019 erfolgen. Der Ausbau eines 3,53 km langen Wegeabschnittes mit etlichen Wegeeinmündungen und Hofauffahrten musste daher unter immensem Zeitdruck erfolgen. Auch die aktuell raschen Preissteigerungen im Baugewerbe stellen die Gemeinde vor eine Herausforderung, da diese über nachträgliche Änderungsanträge nicht aufgefangen werden können und damit voll zulasten des Eigenanteils der Gemeinde gehen.

Die Gemeinde hat den erforderlichen Eigenanteil aus dem laufenden Gemeindehaushalt gedeckt. Eine Satzung für eine Anliegerbeteiligung im Außenbereich existiert nicht, da die Höhe der Anliegerbeteiligung aufgrund der vielfältigen Wegefunktionen auch kaum nachvollziehbar zu begründen wäre. Realverbände haben bisher keine größere Bedeutung. Die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge nach NKAG § 6c wird aufgrund der aktuell noch vorhandenen juristischen Unwägbarkeiten nicht in Erwägung gezogen.

Aus Sicht der Gemeinde wären neben einer generellen Wiederaufnahme der Förderung längere Bewilligungszeiträume und die Möglichkeit von Nachbewilligungen bei Preissteigerungen vordringlich.

### **Weiterer Bedarf an Wegebauförderung**

Wie oben dargestellt besteht im Gemeindegebiet ein erheblicher Bedarf an weiteren Wegebaumaßnahmen. Dies betrifft in erster Linie den Ausbau der nur 2,5 m breiten Betonwege, die für den landwirtschaftlichen Verkehr nicht ausreichend dimensioniert sind, die aber auch für Fahrradtouristen stellenweise mit Gefahren verbunden sind. Ein Ausbau neuer Strecken ist nicht erforderlich, ein Rückbau vorhandener Wege aufgrund der zu erschließenden Wohnhäuser, Hofstellen und Schläge nicht möglich.

Die Gemeinde hat sämtliche Wirtschaftswege hinsichtlich der Sanierungsbedürftigkeit bewertet. Danach sind 6 % der befestigten Wirtschaftswege (6,2 km) stark sanierungsbedürftig (1. Priorität) und ca. 15 % sanierungsbedürftig mit 2. Priorität (15,7 km.) Es handelt sich hierbei überwiegend um Wege mit einer Breite der Straßendecke von 2,5 m, zumeist in Betonbauweise, die für den heutigen landwirtschaftlichen Verkehr in keiner Weise mehr ausreichend sind.

Die Gemeinde wird ohne Wegebauförderung nicht in der Lage sein, weitere stark geschädigte Wege bedarfsgerecht auszubauen. Aktuell besteht nur die Möglichkeit, in Rahmen eines laufenden Flurbereinigungsverfahrens

einzelne Wege auszubauen. Außerhalb des räumlich begrenzten FB-Verfahrens wird es dagegen zu einem Investitionsstau kommen und zu stark steigenden Ausgaben für die Unterhaltung und die Reparatur stark geschädigter Wegeabschnitte. Mittelfristig ist nicht auszuschließen, dass auch die Sperrung einzelner Wege oder Brücken erforderlich werden wird.

## Fallstudie 2: Gemeinde Warmсен

- **Gemeinde / Ort:** Gemeinde Warmсен
- **Landkreis:** Nienburg-Weser
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - a) Gemeindestraße in Mosloh
  - b) Gemeindestraße „Im Ortkamp“, 2. Bauabschnitt
  - c) Gemeindestraße „Zum Bruche“ in Wegerden
  - d) Gemeindestraße „Zum Sportplatz“ in Hauskämpfen
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - TI-Fragebogen Wegebau
  - Antragsunterlagen (vom ArL zur Verfügung gestellt)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarte: Freizeitkarte 1:25.000, Uchte, 4. Auflage)
  - Unterlagen des Bauamtes der Samtgemeinde (Kartenausschnitte)
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 27.03.2023 und am 06.06.2023
  - Interviews: Herr Schwarze, Fachbereichsleiter Bauen und Gebäudeentwicklung der Samtgemeinde Uchte, am 27.03.2023; Herr Schönfelder ArL Leine-Weser, Frau Windhorst und Herr Klüche, Geschäftsstelle Sulingen: Videokonferenz am 05.07.2023

## Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz in der Gemeinde

Die Gemeinde Warmсен liegt im Südteil des Landkreises Nienburg/Weser nördlich von Minden an der Grenze nach Nordrhein-Westfalen. Die Gemeinde hat etwa 3.500 Einwohner und erstreckt sich auf einer Fläche von gut 80 km<sup>2</sup>. Sie umfasst die Ortsteile Bohnhorst, Brüninghorstedt, Großenvörde, Sapelloh und Warmсен. Die Gemeinde Warmсен wird im Landschaftsrahmenplan Nienburg/Weser als Streusiedlungsgebiet eingestuft. Das Gebiet wird hinsichtlich des Landschaftsbildes überwiegend als noch vergleichsweise gut strukturierter landwirtschaftlich geprägten Landschaftsbildraum charakterisiert.

Die Gemeinde wird wegebautechnisch vom Bauamt der Samtgemeinde Uchte betreut. Die folgenden Aussagen beziehen sich daher auf die Samtgemeinde Uchte. Die Samtgemeinde wird von den Gemeinden Diepenau, Raddestorf, Uchte und Warmсен gebildet. Diese setzen sich aus 20 früher selbstständigen Orten zusammen.

Insgesamt werden von der Samtgemeinde rd. 1.000 km an Wirtschaftswegen betreut. Im Verlauf der Förderperiode 2014 bis 2022 wurden in der Samtgemeinde 14,6 km an Wirtschaftswegen mit Hilfe von ELER-/GAK-Mitteln ausgebaut. Eine Verbreiterung wurde hierbei auf 0,9 km durchgeführt. Bei den ausgebauten Wegen handelte es sich ausschließlich um Ortsteilverbindungswege (6,4 km) oder um Hauptwirtschaftswege (8,2 km). Sämtliche Wege wurden in Asphaltbauweise ausgebaut. Ein Wegebau außerhalb der ELER/GAK-Förderung wurde nicht durchgeführt. Zwei für einen Ausbau beantragte Wege in der Gemeinde Raddestorf wurden nicht bewilligt (vgl. Fotos A2/5 und A2/6).

Nach Aussagen des Bauamtsleiters der Samtgemeinde liegt das Hauptproblem der ländlichen Wegeinfrastruktur darin, dass die vorhandenen Wege hinsichtlich Tragfähigkeit und Breite den Anforderungen der modernen Landwirtschaftstechnik nicht mehr entsprechen. Insbesondere die Breite der Fahrbahnen ist oftmals unzureichend und ein Begegnungsverkehr ist teilweise schwierig.

Aufgrund der Siedlungsstruktur mit zahlreichen Ortsteilen und Einzelgehöften werden die Wirtschaftswege neben der Landwirtschaft auch von der örtlichen Bevölkerung für alltägliche Zwecke (Arbeitsweg, Schulweg, Freizeitnutzung, Naherholung) intensiv genutzt. Eine touristische Nutzung hat demgegenüber in den überwiegenden Bereichen eine geringere Bedeutung.

### Fotos A2/1 und A2/2: Ausbaustrecken „Zum Bruche“ (links) und „Mosloh“ (rechts)



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, März 2023.

### Betrachtete Wegebauvorhaben

- Ausbau der Gemeindestraße „Zum Bruche“ in Wegerden entlang der Pumpstation Wegerden Richtung Gemeindegrenze; Ausbaulänge 860 m; Ausbaubreite 3,00 m, maßgeblich durch den landwirtschaftlichen Verkehr geprägt (vgl. Foto A2/1),
- Ausbau der Gemeindestraße in Mosloh (AOS 197) von der Einmündung GVS 36 bis zur Einmündung der Gemeindestraße AOS 199, starker Anliegerverkehr, Teil der Mühlenroute für Fahrradfahrer (vgl. Foto A2/2),
- Ausbau der Gemeindestraße (AOS 95) „Im Ortcamp“ 2. BA, zwischen „Bahnhofstraße“ und „Zum Mattloh“, OT Bohnhorst (vgl. Foto A2/4),
- Ausbau der Gemeindestraße „Zum Sportplatz“ in Hauskämpfen, Verbindungsweg zwischen der L348 (Bohnhorst) und der K24 (Hauskämpfen) (vgl. Foto A2/3).

### Tabelle A2/1: Kennzeichnung der ausgebauten Wegeabschnitte

Wegeabschnitt	Zum Sportplatz	Zum Bruche	Im Ortcamp	Mosloh
Jahr	2019	2019	2017	2017
Länge	2,17 km	0,86 km	0,17 km	0,9 km
Förderfähige Kosten, ca. (Euro)	0,71 Mio. Euro	0,16 Mio. Euro	0,05 Mio. Euro	0,09 Mio. Euro
Befestigung vorher	Asphalt	Asphalt	Asphalt	Asphalt
Breite vorher	3,5 m	3,0 m/3,5 m	3,5 m	3,0 m
Wegezustand vorher	Kantenabbrüche, Schlaglöcher	Kantenabbrüche, Schlaglöcher	Beschaffenheit sehr schlecht	Beschaffenheit sehr schlecht
Befestigung nachher	Asphalt	Asphalt	Asphalt	Asphalt
Breite nachher	3,5 m	3,0 m/3,5 m	3,5 m	3,0 m
Bewertung nach PAK	105 Punkte	105 Punkte	115 Punkte	105 Punkte

Wegefunktion	Sehr hohe Bedeutung als Ortsteilverbindungs-weg zwischen Bohnhorst und Hauskämpfen, u. a. Zufahrt zum Sportplatz	Erschließung von LF, Ortsteilverbindungs-weg von Wegerden in den Ortsteil Jenhorst der Gemeinde Raddestorf	Ortsteilverbindungs-weg von Bohnhorst nach Essern oder nach Hauskämpfen	Erschließung von zahlreichen Gehöften der Straßensiedlung Mosloh,
Erschließungseffizienz	gering, 2,5 ha/100 m (53 ha)	hoch, 3,9 ha/100 m	sehr hoch, 5,4 ha/100 m	hoch, 4,8 ha/100 m
Wegenutzung Pkw	ja	ja	ja	ja
Wegenutzung Fahrradtourismus	örtliche Bevölkerung	örtliche Bevölkerung	örtliche Bevölkerung	beschilderter Radrundwanderweg, Mühlenroute
Wegenutzung Schulbus	nein	nein	nein	nein

Quelle: Eigene Darstellung.

Sämtliche Wegestrecken werden mehr oder weniger stark auch von Pkw als Ortsteilverbindungswege genutzt. Besondere Bedeutung als Verbindungswege haben die Strecken „Zum Sportplatz“ sowie „Im Ortcamp“. Ein stärkerer Anliegerverkehr ist auf der Straße „Mosloh“ zu verzeichnen.

Der überregionale Fahrradtourismus spielt in der Region eine geringe Rolle. Entsprechend ihres Charakters als Ortsteilverbindungswege werden sämtliche Wegestrecken aber auch von Fahrradfahrern genutzt. Über die Straße „Mosloh“ verläuft ein beschilderter Radweg, der als Teil der Mühlenroute eine gewisse überregionale Bedeutung hat.

#### Fotos A2/3 und A2/4: Ausbaustrecken „Zum Sportplatz“ (links) und „Im Ortcamp“ (rechts)



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, März 2023.

Foto A2/5 und Foto A2/6 zeigen zwei Wegeabschnitte, für die das Bauamt der Samtgemeinde dringenden Ausbaubedarf sieht. Die Wege wurden zum letzten Stichtag 2019 (15.09.) für eine Förderung beantragt, konnten aber nicht mehr bewilligt werden, da nicht genügend Haushaltsmittel zur Verfügung standen und vonseiten des ML ein genereller Antragsstopp für 2020 und Folgejahre erlassen wurde. Der Sanierungsbedarf ist insbesondere auf dem linken Foto nicht deutlich zu erkennen. Beide Fahrbahn­ränder sind aber stark abgesackt und der Mittelstreifen ist dadurch stark erhöht, sodass der Weg von Pkw nur sehr vorsichtig und langsam befahren werden kann. Auf dem rechten Foto sind die Schäden offensichtlicher. Die Asphaltaufrüchte stellen insbesondere für Fahrradfahrer eine Gefährdung dar.

### Fotos A2/5 und A2/6: Wegeabschnitte in der Gemeinde Raddestorf, die für einen Ausbau beantragt aber nicht bewilligt wurden



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, Juni 2023.

### Zu erwartende Wirkungen

Die hier betrachteten Wirtschaftswege dienen zum einen der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Acker). Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten. Aufgrund der starken Schäden der alten Fahrbahndecken konnte vor dem Ausbau nur sehr langsam gefahren werden. Begegnungsverkehr mit schweren Fahrzeugen war kaum möglich. Durch den Ausbau konnte die Verkehrssicherheit wiederhergestellt werden.

Die Wege dienen zum anderen aber auch der Erschließung des ländlichen Raumes und der Verbindung von kleineren Ortsteilen oder Einzelgehöften mit den zentralen Orten. Es entstehen damit positive Wirkungen mit Blick auf die Wohnstandortqualität.

Positiven Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ haben demgegenüber eine untergeordnete Bedeutung, da nur der Wegeabschnitt „Mosloh“ auf einem beschilderten Radwanderweg liegt (Mühlenroute).

**Tabelle A2/2: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

<b>Wirkungseinschätzung:</b>	<b>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</b>	<b>Förderung der touristischen Entwicklung</b>
Zum Sportplatz	+	++	+	0
Zum Bruche	+	+	+	0
Im Ort kamp	+	++	+	0
Mosloh	+	++	+	+

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, 0 = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.



## **Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung**

Seitens des befragten Samtgemeindevertreters wurde die sehr gute Zusammenarbeit mit der ArL-Geschäftsstelle in Sulingen besonders hervorgehoben. Die Nähe der Zweigstelle in Sulingen wird außerordentlich geschätzt und sie sollte unbedingt erhalten bleiben, da durch die räumliche Nähe eine gute Ortskenntnis der dortigen Mitarbeiter:innen gewährleistet ist. Die Antragsunterlagen wurden als angemessen bezeichnet. Kritisiert wurde lediglich der mitunter lange Zeitraum zwischen dem Antrag und der Bewilligung sowie die teilweise erst spät im Jahr erfolgende Bewilligung.

Das ArL, Geschäftsstelle Sulingen, gab hierzu den Hinweis, dass die mitunter späte Bewilligung sich aus der späten Zuweisung von Haushaltsmitteln ergab sowie aus personellen Engpässen (lediglich ein technischer Sachbearbeiter sowie eine Verwaltungs-Sachbearbeiterin für die Bearbeitung von bis zu 65 Anträgen pro Stichtag neben dem übrigen laufenden weiteren Geschäft).

In den Gemeinden der Samtgemeinde wird der erforderliche Eigenanteil zumeist aus dem laufenden Gemeindehaushalt gedeckt. Die Gemeinde Warmsen hat in den vergangenen beiden Jahrzehnten über 2 Mio. Euro in Straßenbaumaßnahmen investiert. Eine Straßenausbaubeitragssatzung existiert in der Gemeinde Warmsen. Allerdings sind Anliegerbeiträge für Ortsteilverbindungswege kaum gerecht zu kalkulieren und nur schwierig gegenüber dem Bürger zu begründen. Sie finden daher selten Anwendung. Einzelne politische Parteien setzen sich auch für eine Abschaffung der Ausbaubeitragssatzungen ein. Die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge nach NKAG § 6c wird bisher noch nicht in Betracht gezogen.

## **Weiterer Bedarf an Wegebauförderung**

Der zukünftige Bedarf an Wegebaumaßnahmen wird von dem Vertreter der Samtgemeinde als sehr hoch bewertet. Dies betrifft den Ausbau von Wegen aber auch die Erneuerung von Brücken. Eine Sperrung von Wegen wird bereits vereinzelt erwogen, eine Entwidmung von Wegen wird derzeit intensiv geprüft. Eine Übertragung von Wegen an Wegeunterhaltungsverbände spielt in den Überlegungen bisher keine Rolle.

Aus Sicht der Samtgemeinde ist auch zukünftig eine Bereitstellung von Finanzmitteln für den ländlichen Wegebau unbedingt erforderlich, da die Gemeinden die erforderlichen Maßnahmen ohne Fördermittel nicht umsetzen können.

Aktuell besteht nur die Möglichkeit, in Rahmen laufender Flurbereinigungsverfahren eine Förderung für den Wegeausbau zu bekommen. Die Gemeinde Warmsen hat daher beim ArL die Durchführung von Flurbereinigungsverfahren beantragt. Geplant sind aktuell Verfahren in den Ortsteilen Sapelloh (1.600 ha) sowie Brüninghorstedt und Großenvörde (1.800 ha). Die Verfahren sind im Flurbereinigungsprogramm des Landes enthalten, die Umsetzung verzögert sich aber noch. Das ArL wird im Rahmen einer Bestandsaufnahme alle Wege hinsichtlich ihres Zustands bewerten. Eine bodenordnerische Bearbeitung im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens ist aus Sicht der Samtgemeinde auch sinnvoll, da viele Wege nicht auf gemeindlichem Grund liegen. Dies kann im Rahmen der Bodenordnung mit geregelt werden.

### Fallstudie 3: Gemeinde Ostercappeln

- **Gemeinde / Ort:** Gemeinde Ostercappeln
- **Landkreis:** Osnabrück
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - a) Gemeindestraße „Lutterdamm“ im Ortsteil Venne
  - b) Gemeindestraße „Bohmter Straße“ im Ortsteil Schwagstorf
  - c) Gemeindestraße „Kienebruchstraße“ im Ortsteil Schwagstorf
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - TI-Fragebogen Wegebau
  - Antragsunterlagen (vom ArL zur Verfügung gestellt)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial (Gemeindekarte Ostercappeln, Maßstab 1:28.700)
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 02.05.2023
  - Interviews: Herr Pieper (Fachdienst Planen und Bauen) und Herr Borgmeier (Amtsleiter FD Planen und Bauen) der Gemeinde Ostercappeln, am 02.05.2023; Frau Löseke/Herrn Bendig, ArL Osnabrück (Videokonferenz) am 23.06.2023

### Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz in der Gemeinde

Die Gemeinde Ostercappeln liegt im Osten des Landkreises Osnabrück. Sie umfasst die Gemeindeteile Ostercappeln (mit 5 Ortsteilen), Schwagstorf und Venne (mit drei Ortsteilen). Die Flächengröße beträgt ca. 100 km<sup>2</sup>, die Einwohnerzahl liegt bei knapp unter 10.000. Hieraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von ca. 100 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Sitz der Gemeindeverwaltung ist Ostercappeln.

Während der Südteil des Gemeindegebietes vom Wiehengebirge geprägt wird und stark hügelig ist, dominiert im Norden eine flache Geestlandschaft. Im äußersten Norden liegen größere Moorgebiete, so etwa das ausge dehnte Venner Moor, das als Naturschutzgebiet geschützt ist.

Im Rahmen eines Gemeinschaftsprojektes mit den Nachbargemeinden Bad Essen und Bohmte wurde für die drei Gemeinden ein „kommunales Wirtschaftswegekonzzept Wittlager Land“ erarbeitet (Ge-Komm GmbH, 2018). In diesem Zusammenhang wurden sämtliche Wege aufgenommen und hinsichtlich des Zustandes und des Ausbaubedarfes bewertet. Danach sind in der Gemeinde Ostercappeln ca. 162 km Wege mit Asphalt (152 km) oder Beton befestigt. Wassergebundene Decken haben eine Länge von ca. 46 km, unbefestigte Wirtschaftswege von ca. 68 km. Insgesamt werden von der Gemeinde 276 km an Wirtschaftswegen betreut. Die Gemeinde hat weiterhin 25 Brückenbauwerke zu unterhalten.

Im Verlauf der Förderperiode 2014 bis 2022 wurden ca. 15 km an Wirtschaftswegen mit Hilfe von ELER-/GAK-Mitteln ausgebaut. Hinzu kommen etwa 25 km, die im Rahmen der Flurbereinigung ausgebaut wurden (im Verfahrungsgebiet Venne-Nord). Im Rahmen dieser Flurbereinigung wurden 5 km Asphaltdecke in Schotterstrecke umgewandelt (Befestigung mit hydraulischen Bindemitteln). Hierbei handelte es sich um Nebenerschließungswege und um Stichwege in die Feldflur. Ortsteilverbindungswege (8 km) und Haupterschließungswege (12 km) wurden ausschließlich in Asphalt ausgebaut.

Ein Wegebau außerhalb der ELER/GAK-Förderung (inkl. der Flurbereinigung) wurde nicht durchgeführt. Die FB-Verfahren in den Verfahrensgebieten Venne-Süd und Schwagstorf wurden bereits 2007 bzw. 2008 schlussfestgestellt.

Nach den Angaben des Bauamtes (TI-Fragebogen zum Zustand des Wegenetzes) ist das Gemeindegebiet durch Wege ausreichend gut erschlossen. Hinsichtlich Ausbauart, Wegebreiten und dem Zustand der Brücken wurde der Zustand des Wirtschaftswegenetzes insgesamt als mäßig eingestuft. Dieser noch akzeptable Zustand dürfte im Wesentlichen darauf zurückzuführen sein, dass in den vergangenen Jahrzehnten in den oben genannten Flurbereinigungsgebieten umfangreiche Wegebaumaßnahmen durchgeführt wurden. Problematisch ist vielfach, dass aufgrund der oftmals geringen Breite der Wegetrasse bzw. aufgrund der Einengung durch Alleebäume oder Gräben der Begegnungsverkehr erschwert ist und nicht überall ausreichend Ausweichbuchten vorhanden sind.

Aufgrund der Siedlungsstruktur mit zahlreichen Ortsteilen und Einzelgehöften werden die Wirtschaftswegen neben der Landwirtschaft auch von der örtlichen Bevölkerung für alltägliche Zwecke (Arbeitsweg, Schulweg, Freizeitnutzung, Naherholung) intensiv genutzt. Eine touristische Nutzung hat demgegenüber nur in einzelnen Ortsteilen eine gewisse Bedeutung. Der Fahrradtourismus beschränkte sich früher weitgehend auf die flache Geest- und Moorlandschaft. Aufgrund der verstärkten Nutzung von E-Bikes wird aktuell aber auch das südliche Gemeindegebiet im Wiehengebirge für Fahrradfahrer zunehmend attraktiv. Hier finden sich aber längere Wegebabschnitte, die aktuell noch stark ausbaubedürftig sind, insbesondere in den Ortsteilen Nordhausen (siehe Fotos A3/5 und A3/6) und Haaren.

**Fotos A3/1 und A3/2: Ausbaustrecke „Bohmter Straße“ (links: früher bereits ausgebaut Teilstrecke mit Bushaltestelle, rechts: westliche Teilstrecke, Ausbau 2019)**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, Mai 2023.

### Betrachtete Wegebauvorhaben

- Ausbau der Gemeindestraße „Lutterdamm“ zwischen Vennermoor und Niewedde, Verbindungsstraße zwischen der L76 und der B218 (vgl. Foto A3/4),
- Ausbau der Gemeindestraße „Bohmter Straße“, von der Straße „Altes Moor“ (Ortsteil „Caldehöfer Zuschlag“) im Osten bis an die L79 (Hunteburger Straße),
- Ausbau der Gemeindestraße „Kienebruchstraße“ zwischen der B218 und dem Ortsteil Driehausen in der Ortschaft Schwagstorf.

**Tabelle A3/1: Kennzeichnung der ausgebauten Wegeabschnitte**

Wegeabschnitt	Lutterdamm	Bohmter Straße	Kienebruchstraße
Jahr	2017	2019	2016
Länge	5,1 km	0,8 km	0,7 km
Förderfähige Kosten, ca. (Euro)	0,94 Mio. Euro	0,14 Mio. Euro	0,07 Mio. Euro
Befestigung vorher	Asphalt	Asphalt	Asphalt
Breite vorher	4,0 m	3,0 m	3,0 m
Wegezustand vorher	gewölbte Fahrbahn mit ausgeprägten Fahrspuren, starke Rissbildung, durchgehende Kantenabbrüche und Löcher	Kantenabbrüche, Schlaglöcher	Kantenabbrüche, Schlaglöcher
Befestigung nachher	Asphalt	Asphalt	Asphalt
Breite nachher	4,5 m	3,5 m	3,0 m, da stark eingegengter Straßenraum
Bewertung nach PAK	170 Punkte	105 Punkte	135 Punkte
Wegefunktion	Bessere Erschließung von LF, sehr hohe Bedeutung als Verbindungsweg zwischen Hunteburg und Kalkriese (u. a. Römermuseum Kalkriese), Abkürzungsstrecke zwischen B51 und B218	Bessere Erschließung von LF, Verbindungsweg zwischen den Kreisstraßen K420 und K415, zahlreiche Anlieger	Bessere Erschließung von LF, Verbindungsweg von der B218 nach Driehausen
Erschließungseffizienz	Sehr hoch, >7,8 ha/100 m	Sehr hoch, 5,9 ha/100 m	sehr hoch, >5 ha/100 m
Wegenutzung Pkw	ja	ja	ja (u. a. Zufahrt Forellenteiche)
Wegenutzung Fahrradtourismus	Radwanderweg OC3, überregionale Bedeutung	örtliche Bevölkerung	örtliche Bevölkerung
Wegenutzung Schulbus	ja	ja	nein
Sonstiges:	DIVA-Walk auf Teilstrecke (überregionaler Wanderweg), Zufahrt zum NSG Venner Moor	Rundkurs Skaten	-

Quelle: Eigene Darstellung.

Sämtliche Wegestrecken werden mehr oder weniger stark als Ortsteilverbindungswege auch von Pkw genutzt. Eine herausragende Bedeutung als Verbindungsweg hat der Lutterdamm. Dies spiegelt auch die hohe Bewertung mit 170 Punkten wider. Über 400 ha LF werden mit dem ca. 5 km langen Wegeabschnitt erschlossen, die Erschließungseffizienz ist mit 7,8 ha/100 m außerordentlich hoch. Der Weg wird aber auch von Anliegern und auch als Verbindungs- und Abkürzungsstrecke zwischen der B51 und der B218 von Pkw intensiv genutzt. Auf dem ausgebauten Streckenabschnitt finden sich 6 Straßenkreuzungen. Über den Lutterdamm verlaufen eine Buslinie, ein Radwanderweg, der im Radwanderleitsystem des Osnabrücker Landes (RAVELOS) eingebunden und somit von überregionaler Bedeutung ist, sowie ein Fernwanderweg, der sogenannte DIVA-Walk.

Die beiden übrigen Wege haben eher regionale Bedeutung.

**Fotos A3/3 und A3/4: Ausbaustrecken „Kienebruchstraße“ (links) und „Lutterdamm“ (rechts)**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, Mai 2023.

Foto A3/5 und Foto A3/6 zeigen zwei Wegeabschnitte, für die das Bauamt der Gemeinde dringenden Ausbaubedarf sieht. Die Fahrbahndecken sind stark gewölbt bzw. die Fahrbahnränder sind abgesackt. Die dargestellten Wege erfordern laufende Reparatur und Ausbesserungsarbeiten, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

**Fotos A3/5 und A3/6: Wegeabschnitte mit Ausbaubedarf in der Gemeinde Ostercappeln, Ortsteil Nordhausen („Seilerweg“ links und „Widdersiek“ rechts)**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, Mai 2023.

**Zu erwartende Wirkungen**

Die hier betrachteten Wirtschaftswege dienen zum einen der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Acker). Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten. Aufgrund der starken Schäden der alten Fahrbahndecken konnte vor dem Ausbau nur sehr langsam gefahren werden. Begegnungsverkehr mit schweren Fahrzeugen war kaum möglich. Durch den Ausbau konnte die Verkehrssicherheit wiederhergestellt werden.

Zum anderen dienen die Wege aber auch der Erschließung des ländlichen Raumes und der Verbindung von kleineren Ortsteilen oder Einzelgehöften mit den zentralen Orten. Es entstehen damit positive Wirkungen mit Blick auf die Wohnstandortqualität.

Positive Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ sind nach unserer Einschätzung insbesondere mit dem Ausbau des „Lutterdamm“ verbunden.

**Tabelle A3/2: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

<b>Wirkungseinschätzung:</b>	<b>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</b>	<b>Förderung der touristischen Entwicklung</b>
Lutterdamm	++	++	+	+
Bohmter Straße	++	+	+	0
Kienebruchstraße	+	+	+	0

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, 0 = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

### **Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung**

Seitens der Gemeinde wurde die sehr gute Zusammenarbeit mit der ArL-Geschäftsstelle in Osnabrück besonders hervorgehoben. Die zuständigen Mitarbeiter seien jederzeit zu erreichen und hochkompetent. Die Antragsunterlagen wurden als angemessen bezeichnet. Die Ausschreibungen für Bauvorhaben werden von der zentralen Vergabestelle beim Landkreis Osnabrück durchgeführt. Die dortigen Mitarbeiter verfügen über umfangreiche Erfahrungen mit dem Vergaberecht. Diese im Rahmen eines Modellprojektes eingeführte Vorgehensweise habe sich sehr bewährt. Probleme mit der Anwendung des Vergaberechts bestünden daher nicht.

Kritisiert wurde lediglich die Dauer von der Antragstellung bis zur Bewilligung sowie der mitunter späte Zeitpunkt der Bewilligung. Bei einer Bewilligung im Zeitraum Mai-Juni und einer vorgegebenen Abrechnung bis Ende Oktober stünden für die eigentliche Umsetzung der Bauarbeiten mitunter nur wenige Wochen zur Verfügung, da nach erfolgter Bewilligung zunächst noch die Ausschreibung durchzuführen sei. Es wurden daher insbesondere längere Bewilligungszeiträume gewünscht.

Der erforderliche Eigenanteil für den Wegeausbau wird in erster Linie aus dem laufenden Gemeindehaushalt gedeckt sowie aus Anliegerbeiträgen. Einzelne politische Parteien setzen sich für eine Abschaffung der Ausbaubeitragsatzungen ein. Im Landkreis Osnabrück haben bisher aber lediglich die Nachbargemeinde Bohmte sowie die Stadt Georgsmarienhütte eine bestehende Straßenausbaubeitragsatzung abgeschafft. In der Gemeinde Ostercappeln wurden gute Erfahrungen mit dem Instrument der Anliegerbeteiligung gesammelt. Es wurden in der Vergangenheit Ablösungsverträge mit den Anliegern geschlossen, um dadurch die Zahlungen über einen längeren Zeitraum strecken zu können. Es gab in diesem Zusammenhang nur wenige Klageverfahren. Hilfreich war in diesem Zusammenhang, dass der Förderbetrag von den beitragspflichtigen Kosten abgezogen werden darf und die Förderung damit auch den Anliegern zu Gute kommt.

Das Instrument der Wiederkehrenden Ausbaubeiträge nach NKAG § 6c wird als noch nicht praxistauglich eingeschätzt.

Das Instrument eines Wirtschaftswegekzeptes wird von der Gemeindeverwaltung als hilfreich für die Diskussionen im politischen Raum und mit den Anliegern bewertet. Die intensiven Diskussionen im Rahmen der Erstellung des Konzeptes haben dazu beigetragen, den besonderen Stellenwert der Verkehrsinfrastruktur stärker zu beleuchten und hervorzuheben.

Die Gemeinde hat bei einem Weg die Zahlungen an die Baufirma gekürzt, da über einen kurzen Abschnitt der Wegeaufbau nicht vertragsgemäß erfolgt war. Sie hat dies bei der Bewilligungsbehörde ordnungsgemäß angezeigt, da dementsprechend der Förderbetrag auch zu kürzen war. Die dann erfolgte Korrektur des Förderbetrags ist im Zahlungssystem automatisch als Rückforderungsfall verbucht worden und die Gemeinde ist auf die sogenannte „Rote Liste“ gesetzt worden, obwohl sie den Fall angezeigt hatte und keine Betrugsabsicht unterstellt werden kann. Die „Rote Liste“ soll Gemeinden kennzeichnen, bei denen Unregelmäßigkeiten aufgetreten sind. Diese werden bei Prüfungen verstärkt berücksichtigt. Eine Löschung erfolgt frühestens nach fünf Jahren. Die Gemeinde hatte in der Folge mehrfach Kontrollen, die keine Unregelmäßigkeiten zu Tage gebracht haben, die aber für die Gemeinde mit erheblichem Aufwand verbunden waren. Hier sollte aus Sicht der Gemeinde bei der Handhabung der „Roten Liste“ stärker differenziert und der Einzelfall bewertet werden.

### **Weiterer Bedarf an Wegebauförderung**

Der zukünftige Bedarf an Wegebaumaßnahmen wird von dem befragten Leiter des Bauamtes der Gemeinde als hoch bewertet. Dies betrifft insbesondere den Ausbau von Wegen im Südteil der Gemeinde, in dem es bisher kaum Flurbereinigungsverfahren gegeben hat (z. B. Ortsteile Haaren und Nordhausen). Aber auch im Norden in den Moorebenen besteht ein hoher Bedarf, da die dortigen Wege aufgrund von Sackungen bereits nach ca. 25 Jahren stark erneuerungsbedürftig sind. Eine Sperrung von Wegen wird bisher nicht erwogen, eine Entwidmung von Wegen wurde aber bereits in Einzelfällen umgesetzt, ebenso der Rückbau von Asphaltstrecken in wassergebundene Decken im Rahmen der Flurbereinigung. Eine Übertragung von Wegen an Wegeunterhaltungsverbände spielt in den Überlegungen bisher keine Rolle.

Aus Sicht der Gemeinde ist auch zukünftig eine Bereitstellung von Finanzmitteln für den ländlichen Wegebau unbedingt erforderlich, da finanzschwache Gemeinden dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen ohne Fördermittel nicht umsetzen können. Die Gemeinde Ostercappeln ist zwar in der glücklichen Situation, dass in den vergangenen Jahrzehnten große Teile des Wegenetzes im Rahmen verschiedener Flurbereinigungsverfahren erneuert werden konnten, dennoch ist der Ausbaubedarf insbesondere in den südlich gelegenen Ortsteilen im Wiehengebirge hoch. Die laufende Unterhaltung des langen Wegenetzes belastet den Gemeindehaushalt bereits stark, ein Ausbau einzelner Wegeabschnitte ohne Fördermittel wäre vor diesem Hintergrund nicht darstellbar.

## Fallstudie 4: Stadt Geestland

- **Gemeinde / Ort:** Stadt Geestland
- **Landkreis:** Cuxhaven
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - a) Brückendurchlass Gemarkung Ankelohe
  - b) Brückendurchlass Gemarkung Neuenwalde
  - c) Gemeindestraße „Im Seegen“, Gemarkung Flögeln
  - c) Gemeindestraße „Im Stüh“, Gemarkung Flögeln
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - TI-Fragebogen Wegebau
  - Antragsunterlagen (vom ArL zur Verfügung gestellt)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial (Stadtplan Stadt Geestland, Maßstab 1:50.000, BVB-Verlagsgesellschaft mbH)
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 05.05.2023
  - Interviews: Herr Augenthaler und Herr Warncke (Team Tiefbau, Stadtverwaltung Geestland) am 05.05.2023; Herr Varoga, ArL Geschäftsstelle Bremerhaven (Videokonferenz) am 17.07.2023

## Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz in der Gemeinde

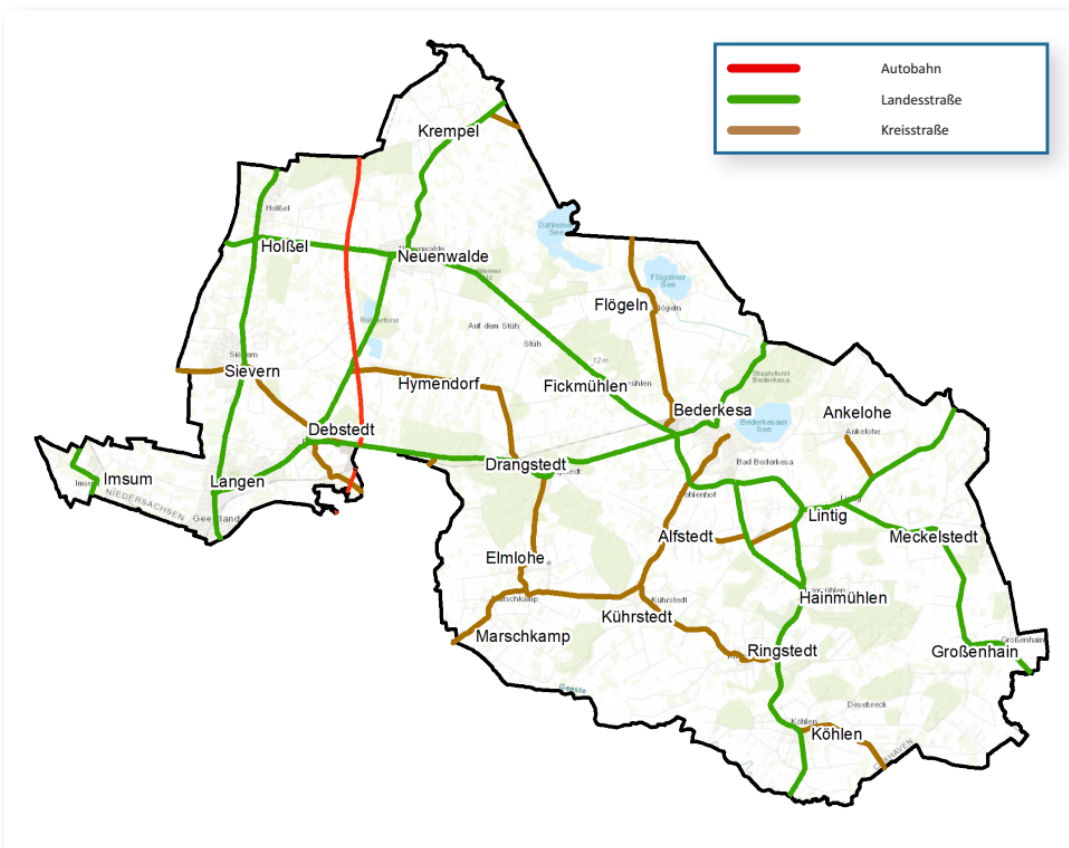
Die Stadt Geestland besteht aus den Ortschaften der ehemaligen Stadt Langen (Langen, Debstedt, Holßel, Hy-mendorf, Imsum, Krempel, Sievern, Neuenwalde) sowie den Ortschaften der ehemaligen Samtgemeinde Bederkesa (Bad Bederkesa, Drangstedt, Elmlohe, Flögeln, Köhlen, Kührstedt, Lintig, Ringstedt). Im Nordwesten grenzt Geestland an die Wurster Nordseeküste sowie im Südwesten an die Stadt Bremerhaven.

Die Stadt gehört mit einer Größe von 356 km<sup>2</sup> zu den flächengrößten Städten in Deutschland (Platz 11). Mit einer Einwohnerzahl von ca. 31.000 liegt die Bevölkerungsdichte bei 88 Einwohner/km<sup>2</sup>. Das Stadtgebiet ist, abgesehen von der Orten Langen und Bad Bederkesa, ländlich geprägt und stark von Seen und Mooren durchsetzt. Bad Bederkesa ist als Luftkurort und Moorheilbad touristisch geprägt. Im Norden grenzt das Stadtgebiet an das Ahlenmoor, den größten Hochmoorkomplex im Landkreis Cuxhaven. Am Südrand des Ahlenmoores befinden sich die Moorrandseen Halemer, Dahlemer und Flögeler See. Nach Süden und Südosten schließt sich die Bederkesaer Geest an, die durch einen Wechsel von sandigen Grundmoränenkuppen, lehmigen Geestwellen und –platten sowie Nieder- und Hochmooren in den Niederungen charakterisiert ist. Der Westen ist durch Marschen gekennzeichnet.

Abbildung A4/1 zeigt das Stadtgebiet mit den einzelnen Ortschaften und dem Netz von Autobahnen, Landes- und Kreisstraßen.



Abbildung A4/1: Die Ortschaften der Stadt Geestland mit dem übergeordnetem Verkehrsnetz



Quelle: Ge-Komm, 2022.

Das Team Tiefbau der Stadtverwaltung betreut ein ländliches Wegenetz von ca. 815 km Länge. Aufgrund der naturräumlichen Ausstattung mit zahlreichen Seen, Gewässern und Entwässerungskanälen finden sich im Stadtgebiet auch zahlreiche Brückenbauwerke, die regelmäßig überprüft werden müssen und hinsichtlich der Tragfähigkeit an die gestiegenen Anforderungen angepasst werden müssen. Der Wegebau ist insbesondere in den Mooregebieten stark erschwert und kostenträchtig, da der Torfkörper oftmals bis auf den Torfgrund ausgekoffert werden muss, um Sackungen zu vermeiden.

Aufgrund der rein technischen Probleme des Wegebaus in den Marsch- und Mooregebieten hatte die Stadt Langen bereits in früheren Förderperioden zahlreiche ehemalige Asphaltstrecken in Schotterstrecken umgewandelt. Über diese Maßnahmen in der Förderperiode 2007 bis 2013 informiert der Fallstudienbericht der Evaluation des PROLAND-Förderprogramms (Bathke, 2010).

Der Reduzierung des Ausbau- und Unterhaltungsaufwandes dient auch die Herabstufung zahlreicher Gemeindeverbindungsstraßen zu „gewidmeten Straßen im Außenbereich“.

Da die Probleme mit der ländlichen Infrastruktur in den Nachbargemeinden ähnlich sind, haben Anfang 2015 die verschiedenen Akteure im Landkreis Cuxhaven eine Arbeitsgruppe mit dem Titel „Unterhaltung und Neubau von Wirtschaftswegen und Brücken“ gegründet, um Lösungen zu entwickeln, die eine nachhaltige Situationsverbesserung ermöglichen. Die Arbeitsgruppe hat ein privates Planungsbüro beauftragt, die Arbeitsgruppe bei dem komplexen Vorhaben fachlich und beratend zu unterstützen. Im Rahmen einer ersten Bestandsaufnahme erfolgten eine Problembeschreibung sowie eine Darstellung möglicher Finanzierungsmöglichkeiten (Ge-Komm, 2018). Danach beträgt im Landkreis die Länge des ländlichen Wegenetzes in der Unterhaltungspflicht der Kommunen 3.200 km, die Anzahl der Brückenbauwerke liegt bei ca. 300. Ca. 16 % der Brücken haben im Rahmen der

routinemäßig alle sechs Jahre durchzuführenden Bauwerksprüfungen eine Note „schlechter 3,0“ bekommen. Dies bezeichnet Brücken mit einem „kritischen Bauwerkszustand“ oder einem „ungenügenden Bauwerkszustand“ (Ge-Komm, 2018). Kriterien für die Bewertung der Schäden im Rahmen der Prüfung nach DIN 1076 sind die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit.

In dem im Entwurf vorliegenden Radwegekonzept für das Stadtgebiet werden sowohl das touristische wie auch das Alltagsradwegenetz berücksichtigt. Das Radwegekonzept umfasst die Herausarbeitung etwaiger Lückenschlüsse wie auch konzeptionelle Überlegungen im Hinblick auf neue, zusätzliche Routen zur Erweiterung des Netzes bzw. zur Verbesserung bestehender Trassenverläufe (Ge-Komm, 2022).

#### **Fotos A4/1 und A4/2: Erneuerte Brückendurchlässe am Neuenwalder-Ahleener-Randkanal (links) sowie an der Mühe bei Ankelohe (rechts)**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, Mai 2023.

#### **Betrachtete Wegebauvorhaben**

Im Rahmen der Fallstudie wurden die folgenden Vorhaben näher betrachtet:

- Neubau eines Brückendurchlasses über die Mühe in der Stadt Geestland, Gemarkung Ankelohe im Zuge der Eichenstraße bei Stat. 0+ 700,
- Neubau Brückendurchlass über den Neuenwalder-Ahleener-Randkanal, Gemarkung Neuenwalde,
- Ausbau des Weges „Stüh“ in der Gemarkung Flögeln von der Straße „Auf dem Stüh“ bis zur Kreuzung Bushaltestelle (0,6 km),
- Ausbau des Weges „Im Seegen“ in den Ortsteilen Neuenwalde und Flögeln.

Daneben wurden in der Förderperiode 2014 bis 2022 noch folgende sonstige Wegebauvorhaben umgesetzt, die mit besichtigt wurden, im Rahmen des Fallstudienberichtes aber nicht gesondert bewertet wurden:

- Neubau Brückendurchlass Elmlohe-Marschkamp, Straße „In den Hörn“,
- Teilausbau Bederkesaer Wiesendamm, Gemarkung Bederkesa auf einer Länge von 0,86 km in ungebundener Bauweise,
- Ausbau des Wirtschaftsweges „Ostermoorweg“ in der Gemarkung Langen,
- Neubau Brückendurchlass im Zuge des Weges „Bederkesaer Wiesendamm“ in der Gemarkung Bederkesa,
- Teilausbau des Drangstedter Weges. In der Gemarkung Alfstedt.

**Tabelle A4/1: Kennzeichnung der ausgebauten Wegeabschnitte/Brücken**

Wegeabschnitt	Brücke Ankelohe	Brücke Neuenwalde	Straße „Auf dem Stüh“	Straße „Im Seegen“
Jahr	2017	2017	2017	2020
Länge	-	-	0,64 km	3,5 km
Förderfähige Kosten, ca. (Euro)	0,12 Mio.	0,11 Mio.	0,08 Mio.	0,41 Mio. Euro
Befestigung vorher	Stahlbetonbrücke 12 t	Stahlbetonbrücke 6 t	Betonverbundsteinpflaster	Asphalt
Breite vorher	-	-	3,3 bis 3,5 m	3,5 m
Zustand vorher	Zu geringe Tragfähigkeit	Zu geringe Tragfähigkeit	Schlecht, Pflaster seitlich auseinandergedriftet	Schlecht, Frostaufbrüche, starke Rissbildung
Befestigung nachher	Durchlass als Stahlwellenprofil, 60 t	Durchlass als Stahlwellenprofil, 60 t	Asphalt	Asphalt
Breite nachher	-	-	3,5 m	3,5 m
Bewertung nach PAK	75 Punkte	75 Punkte	105 Punkte	120 Punkte
Wegefunktion	Verbindungsweg Ankelohe nach Neubachenbruch (Gemeinde Stinstedt), Entlastung L116	Verbindungsweg Neuenwalde- Krempel, Entlastung L118	Hauptwirtschaftsweg im Ortsteil „Auf dem Stüh“	Verbindungsweg Neuenwalde nach Flögeln
Erschließungseffizienz	Sehr hoch (>5ha)		Sehr hoch (6,6 ha/100 m)	
Wegenutzung Pkw	ja	ja	ja	ja
Wegenutzung Fahrradtourismus	örtliche Bevölkerung	Fahrradtour „Rund um Krempel“	Radwanderweg Bad Bederkesa nach Neuenwald	Radwanderweg von Flögeln nach Neuenwalde
Wegenutzung Schulbus	nein	nein	nein	nein

Quelle: Eigene Darstellung.

Insgesamt wurden in der hier betrachteten Förderperiode in der Stadt Geestland 7,6 km Wege ausgebaut und vier Brückenbauwerke erneuert. Die ausgebauten Wege wurden etwa zur Hälfte auch verbreitert, da die frühere Breite mit zumeist 3,0 m den heutigen Anforderungen an Hauptwirtschaftswege nicht genügt.

Es wurden ausschließlich Ortsteilverbindungswege und Hauptwirtschaftswege ausgebaut. Insbesondere der näher betrachtete Weg „Im Seegen“ hat eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Ortschaften Neuenkirchen und Flögeln und wird von Pkw sowie auch von Fahrradfahrern stark befahren. Es handelt sich um eine frühere Gemeindeverbindungsstraße, die zu einem Wirtschaftsweg herabgestuft wurde. Neben der Asphaltdecke von 3,5 m Breite befand sich auch früher schon ein Schotterbankett von 1,5 m Breite, um den häufigen Begegnungsverkehr problemlos zu ermöglichen (vgl. Foto A4/3). Dieses wurde im Zuge der Erneuerung der Asphaltdecke neu aufgeschottert.

Der Weg „Auf dem Stüh“ verbindet verschiedene Aussiedlerhöfe des gleichnamigen Ortsteils und wird intensiv landwirtschaftlich genutzt (vgl. Foto A4/4). Der Weg wird auch von Fahrradfahrern stark genutzt als Verbindungsstrecke zwischen Bad Bederkesa und Neuenwalde.

Zwischen der Ortschaft Ankelohe und dem Ort Neubachenbruch der Nachbargemeinde Stinstedt verläuft ein längerer Hauptwirtschaftsweg, der von der Landwirtschaft aber auch von der örtlichen Bevölkerung als Ortsteilverbindungsweg intensiv genutzt wird. Im Wegeverlauf werden der Ankeloher Randkanal und die Mühe gequert.

Die frühere Stahlbetonbrücke über die Mühe stammt aus dem Jahr 1958 und war wohl ursprünglich der Brückensklasse 12 (12 t) zugeordnet. Später wurde die Tragkraft der Brücke aus Sicherheitsgründen auf maximal 6,0 t beschränkt. Dieses Brückenbauwerk war dem landwirtschaftlichen Verkehr in keiner Weise mehr gewachsen und wurde durch einen Brückendurchlass mit Stahlwellenprofil ersetzt (vgl. Foto A4/2). Die Brücke weist nun die für landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr erforderliche Tragfähigkeit von 60 t auf. Die Bemessung des Durchlasses wurde mit dem entsprechenden Unterhaltungsverband abgestimmt. Die Brücke muss nicht nur den ungehemmten Abfluss der Mühe sondern auch die Durchfahrt für ein Mähboot ermöglichen. Die Höhe beträgt 3,8 m. Für den Fischotter wurde eine Trockenröhre DN 600 mm aus Kunststoffrohren oberhalb des Wasserspiegels angeordnet.

Die obigen Ausführungen gelten in ähnlicher Weise auch für die Brücke über den Neuenwalder-Ahlener-Randkanal (vgl. Foto A4/1). Diese Brücke wird in starkem Maße von der Landwirtschaft genutzt. Die Tragfähigkeit lag vorher bei 6 t und war damit für den landwirtschaftlichen Verkehr kaum noch befahrbar. Der über die Brücke führende Wirtschaftsweg verbindet die Gemarkungen Neuenwalde und Krempel und entlastet damit die Landesstraße L118 zwischen diesen beiden Orten von landwirtschaftlichem Verkehr.

**Fotos A4/3 und A4/4: Ausbaustrecken „Im Seegen“ (links) und „Auf dem Stüh“ (rechts), beide Gemarkung Flögeln**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, Mai 2023.

**Zu erwartende Wirkungen**

Die hier betrachteten Wirtschaftswegen dienen zum einen der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Acker). Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten. Aufgrund der starken Schäden der alten Fahrbahndecken konnte vor dem Ausbau nur sehr langsam gefahren werden. Begegnungsverkehr mit schweren Fahrzeugen war kaum möglich. Durch den Ausbau konnte die Verkehrssicherheit wiederhergestellt werden.

Die Wege dienen zum anderen aber auch der Erschließung des ländlichen Raumes und der Verbindung von kleineren Ortsteilen oder Einzelgehöften mit den zentralen Orten. Es entstehen damit positive Wirkungen mit Blick auf die Wohnstandortqualität.

Positive Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ sind nach unserer Einschätzung insbesondere mit dem Ausbau der beiden Wege verbunden. Die Brücken sind diesbezüglich weniger relevant, da eine Nutzung der alten Brücken für den Fahrradverkehr ohne Probleme möglich war.

**Tabelle A4/2: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

<b>Wirkungseinschätzung:</b>	<b>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</b>	<b>Förderung der touristischen Entwicklung</b>
Brücke Ankeloh	++	++	+	0
Brücke Neuenwalde	++	+	+	0
Straße „Im Seegen“	+	++	+	+
Straße „Auf dem Stüh“	++	+	0	+

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, 0 = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

### **Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung**

Seitens der Gemeinde wurde die sehr gute Zusammenarbeit mit der ArL-Geschäftsstelle in Bremerhaven besonders hervorgehoben. Die dortigen Ansprechpartner seien sehr kompetent und hilfsbereit. Das Antragsverfahren wurde als sehr aufwendig beschrieben und die Antragsunterlagen als zu umfangreich.

Kritisiert wurde lediglich der mitunter späte Zeitpunkt der Bewilligung. Von der Bewilligung bis zur Erteilung eines Auftrages vergehen etwa sechs Wochen. Die Ausschreibung erfolgt hierbei durch die Vergabestelle der Stadt. Dies ist für das Bauamt eine wesentliche Erleichterung. Bei einer häufig vorkommenden Bewilligung Ende Mai können die Baufirmen erst gegen Ende Juli mit der Arbeit beginnen.

Die Antragstellung für den Weg „Im Seegen“ erfolgte am 12.09.2019. Gegen Ende Mai erging die Bewilligung. Nach erfolgter Ausschreibung und Auftragsvergabe konnte die beauftragte Firma am 21.07. mit den Bauarbeiten beginnen. Bis 30.10. musste die Maßnahme abgeschlossen sein und der Verwendungsnachweis vorliegen. Zuvor mussten aber die Endabnahme der Baumaßnahme und die Prüfung durch das Rechnungsprüfungsamt erfolgen. Insgesamt verblieben damit etwas zwei Monate für die Bauarbeiten an einem 3,5 km langen Weg. Dies konnte nur aufgrund des außergewöhnlich hohen Engagements der Baufirma geleistet werden. Bei Engpässen an Personal, Maschinen oder Material hätte der Termin vermutlich nicht eingehalten werden können. Das finanzielle Risiko hätte dann die Stadt Geestland getragen.

Die Finanzierung des Eigenanteils erfolgt in erster Linie über den Gemeindehaushalt sowie über Anliegerbeiträge. Die Satzung für den Außenbereich sieht Anliegerbeiträge in Höhe von 75 % bei Wirtschaftswegen und 60 % bei Hauptwirtschaftswegen vor. Für Brückenbauwerke können allerdings keine Anliegerbeiträge erhoben werden. Bei einer Bedarfszuweisungsgemeinde wie der Stadt Geestland würden die Kommunalaufsicht und das Rechnungsprüfungsamt die Einziehung der Anliegerbeiträge auch einfordern. Die Stadt befinde sich damit in einem Dilemma, da insbesondere für Ortsteilverbindungswege aber auch für Hauptwirtschaftswege aufgrund der starken allgemeinen Nutzung die Anliegerbeiträge kaum gerecht zu kalkulieren seien und die Einziehung damit sehr konfliktträchtig sei. Wiederkehrende Ausbaubeiträge werden aufgrund der juristischen Unsicherheiten aber nicht als praktikable Alternative angesehen. In der Ortschaft Holßel sei vor einigen Jahren die Gründung eines Realverbandes angestrebt worden. Auf die Gemarkung entfällt ein Wegenetz von ca. 70 km. Die Realisierung sei aber an dem hohen verwaltungstechnischen Aufwand für die Führung eines Verbandes und an den Kosten gescheitert.

Problematisch sind aus Sicht der Kommune auch die aktuellen Preissteigerungen im Baugewerbe. Da seitens des ArL keine Nachbewilligungen erteilt werden, muss die Stadt die Kostensteigerungen übernehmen, sofern diese bei der Kostenplanung nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Das Instrument eines Wirtschaftswegekonzeptes wurde von den befragten Mitarbeitern der Bauverwaltung in erster Linie als hilfreich für die Diskussionen im politischen Raum und mit den Anliegern bewertet. Das ländliche Wegenetz können damit stärker in die Aufmerksamkeit gerückt werden. Bei einer Flächenkommune mit sehr großem Wegenetz sei aber ein Wegeverzeichnis mit Bewertung des Wegezustands und der Sanierungsprioritäten auch für die Bauverwaltung sehr hilfreich.

### Weiterer Bedarf an Wegebauförderung

Der zukünftige Bedarf an Wegebaumaßnahmen wird von den befragten Mitarbeitern des Bauamtes als sehr hoch bewertet. Dies betrifft sowohl den Ausbau wie auch die laufende Unterhaltung und Ausbesserung der Wege. Eine Sperrung von Wegen musste bereits in Einzelfällen umgesetzt werden, eine Übertragung von Wegen an Wegeunterhaltungsverbände spielt in den Überlegungen bisher keine Rolle.

Wie oben bereits erwähnt betreut das Team Tiefbau der Stadtverwaltung ein ländliches Wegenetz von ca. 815 km Länge. Nach dem Ansatz der FGSV (1,20 Euro pro qm und Jahr) wäre ein Mitteleinsatz von ca. 2,5 Mio. Euro pro Jahr erforderlich, um das Wegenetz in einem guten Zustand zu erhalten. Hinzu kommt noch die Instandhaltung der Brückenbauwerke. Der jährliche Unterhaltungsaufwand allein für die Brücken beläuft sich auf ca. 106.000 Euro, der Finanzbedarf für die Erneuerung und Sanierung der Brückenbauwerke wurde von der Bauverwaltung 2017 auf 5,5 Mio. Euro geschätzt.

Foto A4/5 und Foto A4/6 zeigen zwei Wegeabschnitte, für die das Bauamt der Stadt dringenden Ausbaubedarf sieht. Beide Wegeabschnitte liegen im Westen der Gemeinde in der Gemarkung Sievern. Die Betonplatten des 2,5 m breiten Betonweges sind aufgrund des plastischen Untergrunds (Marschboden) zerbrochen. Die dargestellten Wege erfordern laufende Reparatur und Ausbesserungsarbeiten, die Verkehrssicherheit ist insbesondere für Fahrradfahrer stark eingeschränkt.

### Fotos A4/5 und A4/6: Wegeabschnitte mit Ausbaubedarf in der Gemarkung Sievern



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, Mai 2023.

In den 1960er Jahren sind zahlreiche Wege im Moor und in der Marsch ausgebaut worden. Diese Wege sind stark beschädigt und verursachen einen hohen laufenden Unterhaltungsaufwand, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Sie müssen nun nach und nach mit einer Asphaltdecke versehen oder aber in einen Schotterweg umgewandelt werden.

Aus Sicht der Gemeinde ist auch zukünftig eine Bereitstellung von Finanzmitteln für den ländlichen Wegebau unbedingt erforderlich, da finanzschwache Gemeinden dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen ohne Fördermittel nicht umsetzen können. Ohne Fördermittel für den Wegebau außerhalb der Flurbereinigung können dringende Wegebaumaßnahmen nur noch im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren umgesetzt werden, so etwa in den vereinfachten Flurbereinigungsverfahren Neuenwalde und Flögeln. Außerhalb der Flurbereinigungsgebiete wird es allerdings zu einem größeren Investitionstau kommen und der laufende Unterhaltungsaufwand für marode Straßen wird weiter stark ansteigen.

Im Rahmen des Wegekonzeptes für den Landkreis Cuxhaven geben die Autoren in Bezug auf den Wegebau die folgende Einschätzung ab, die sicher auch für die Stadt Geestland zutreffend sind:

*„Der Landkreis Cuxhaven steht (in Bezug auf den Wegebau) vor unauflösbaren Aufgaben, falls nicht gemeinsam mit dem Land Niedersachsen neue Lösungen gefunden werden“ (Ge-Komm, 2018).*

## Fallstudie 5: Feldmarkinteressentschaft Lutter am Barenberge

- **Zuwendungsempfänger:** Feldmarkinteressentschaft (FMI) Lutter am Barenberge
- **Landkreis:** Goslar
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - a) Wirtschaftsweg „Brandhai“
  - b) Wirtschaftsweg „Im Tüttel“
  - c) Wirtschaftsweg „L496-Rhode“
  - d) Wirtschaftsweg „Am Rotenberg“
  - d) Wirtschaftsweg „Am Müllerberg“
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - TI-Fragebogen Wegebau
  - Antragsunterlagen (vom ArL zur Verfügung gestellt)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 25.09.2023
  - Interviews: Herr Otterstedt, Vorsitzender der FMI, Videokonferenz am 25.09.2023

### Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz in der Gemeinde

Der ehemalige Flecken „Lutter am Barenberge“ liegt im Landkreis Goslar im nordwestlichen Harzvorland. Der Flecken war Verwaltungssitz der Samtgemeinde Lutter am Barenberge. Diese fusionierte zum 1. November 2021 mit der Stadt Langelsheim. Die frühere Samtgemeinde umfasste noch die Gemeinden Hahausen und Wallmoden. Bei einer Einwohnerzahl von knapp 4.000 lag die Bevölkerungsdichte bei etwa 66 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Aufgrund der fruchtbaren Lößböden im Harzvorland wird die landwirtschaftliche Nutzfläche überwiegend ackerbaulich genutzt (Zuckerrüben, Weizen). Daneben hat die Geflügelhaltung eine gewisse Bedeutung.

Die FMI Lutter am Barenberge (Verband nach dem Realverbandsgesetz) wurde im Zuge einer Flurbereinigung in den 1970er Jahren gegründet. Sie umfasst ca. 1.250 ha und hat etwa 60 Mitglieder. Mitglied sind alle Flächeneigentümer im Außenbereich. Aufgrund zahlreicher Aussiedlungsbetriebe und des starken Reliefs ist das Wegenetz mit 120 km relativ lang. Alle Hauptwirtschaftswege und insbesondere die Zufahrtswege zu den neun früheren Aussiedlungsbetrieben sind asphaltbefestigt. Wege mit geringerer Bedeutung sind zumeist geschottert (vgl. Foto A5/6).

Die im Zuge der Flurbereinigung in den 1970er Jahren asphaltierten Wege sind maximal 3,0 m breit, etliche Wege haben eine Breite von weniger als 3 Metern. Zahlreiche Wegeabschnitte sind durch Verdrückungen an den Rändern und Asphaltaufbrüche stark geschädigt und konnten bisher nur notdürftig ausgebessert werden. Sie sind bei Weitem nicht für die heutigen Fahrzeuggewichte und Transportlasten ausgelegt. Die vorhandenen Brücken sind dagegen in einem noch recht guten Zustand.

Die FMI unterhält das gesamte außerörtliche Wirtschaftswegenetz sowie auch die dazugehörigen Wegeseitenrampen. Abgesehen von den Wegeparzellen verfügt die FMI über keinen sonstigen Grundbesitz. Die Wegeseitenräume werden von den jeweiligen Anliegern gepflegt. Die FMI übernimmt auch die Pflege der zahlreichen an den Wegrändern stehenden Streuobstbäume. Diese wurden im Zuge der Flurbereinigung von der Gemeinde gepflanzt. Bei sonstigen Gehölzen oder Hecken wird die Wegeseite vom Verband geschnitten, die wegabgewandte Seite wird von den jeweiligen Flächeneigentümern bzw. Bewirtschaftern gepflegt.



Die FMI erhebt einen Beitrag von 15 Euro/ha. Mit der Jagdgenossenschaft besteht keine Vereinbarung über eine Übertragung des Jagdgeldes, dieses wird also ausgezahlt. Aufgrund des ungewöhnlich langen Wegenetzes von fast 10 km pro 100 ha wird der erhobene Flächenbeitrag weitgehend für die laufende Unterhaltung der Wege benötigt. Die finanzielle Situation der FMI wurde mit dem Ausdruck „von der Hand in den Mund“ charakterisiert.

Trotzdem konnten in den vergangenen Jahren einige Reserven angespart werden. Im Zuge der Mitgliederversammlung wurde entschieden, das Geld in den Ausbau der am stärksten geschädigten Asphaltdecken zu investieren. Hierbei sollten laut Vorstandsbeschluss und mit Zustimmung der Mitgliederversammlung in erster Linie die Zuwegungen zu den Aussiedlerbetrieben erneuert werden, da diese außer von dem landwirtschaftlichen Verkehr auch von Privat-Pkw und Lkw (Lieferverkehr), etwa auch der Müllabfuhr, genutzt werden.

Zur Finanzierung wurde ein Kredit mit einer Laufzeit von 20 Jahren aufgenommen.

### Betrachtete Wegebauvorhaben

Wie oben bereits erwähnt wurden Wegeabschnitte instandgesetzt, die der Anbindung von Hofstellen im Außenbereich an das klassifizierte Straßennetz dienen. Von den früheren neun Aussiedlerbetrieben werden noch vier Hofstellen landwirtschaftlich genutzt, auf den übrigen Hofstellen finden sich Wohngebäude und auch kleinere Gewerbebetriebe. Nähere Angaben zu den ausgebauten Wegeabschnitten sind der Tabelle A5/1 zu entnehmen.

**Tabelle A5/1: Kennzeichnung der ausgebauten Wegeabschnitte**

Wegeabschnitt		Brandhai	Im Tüttel	L496-Rhode	Am Rotenberg	Am Müllerberg
Jahr		2018	2018	2018	2018	2018
Länge		0,4 km	0,6 km	0,7 km	0,4 km	0,2 km
Wegefunktion		Anschluss eines Aussiedlerbetriebes (einschließlich von Wohngebäuden und/oder Gewerbebetrieben) an das klassifizierte Straßennetz				
Förderfähige (Euro)	Kosten	ca. 31.000 Euro	ca. 48.000 Euro	ca. 49.000 Euro	ca. 45.000 Euro	ca. 12.000 Euro
Förderquote		50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
Befestigung vorher		Asphalt	Asphalt	Asphalt	Asphalt	Asphalt
Breite vorher		3,0 m	3,0 m	3,0 m	3,0 m	3,0 m
Wegezustand vorher		Sehr schlechte Beschaffenheit, Kantenabbrüche, Schlaglöcher				
Befestigung nachher		Asphalt	Asphalt	Asphalt	Asphalt	Asphalt
Breite nachher		3,0 m	3,0 m	3,0 m	3,0 m	3,0 m

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Wege wurden auf eine Breite von 3 Metern ausgebaut. Eine Verbreiterung auf 3,5 m war aus finanziellen Gründen nicht möglich. Der Unterbau musste zumeist etwas verstärkt werden, um die vom ArL geforderte Tragfähigkeit von 40 t zu erreichen. Zur Wiederherstellung und Verbesserung der Tragfähigkeit erfolgten folgende Maßnahmen: Fräsen der Bankette und der alten Asphaltdecke, Wiedereinbau und Verdichten des gefrästen Asphalts, Ausgleich durch Schottermaterial, Einbau einer Asphalttragdeckschicht, Herstellen von Anschlüssen an das vorhandene Wegesystem.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen waren nicht erforderlich.

Die genannten Wegeabschnitte werden vielfältig genutzt. Nähere Angaben zu den Wegefunktionen sind der Tabelle A5/2 zu entnehmen. Auf drei Hofstellen finden sich Einrichtungen zur Direktvermarktung (Hofladen), auf zwei Hofstellen sind Gewerbebetriebe ansässig.

Tabelle A5/2: Angaben zu Wegefunktionen/Wegenutzung

Wegenutzung:	Erschließung LF	Zufahrt Idw. Hofstelle/Maststall	Zufahrt Wohngebäude	Zufahrt Direktvermarktungseinrichtung	Zufahrt Kleingewerbebetrieb	Fahrradfahrer, örtliche Bevölkerung	Fahrradfahrer, überregionaler Tourismus
Brandhai	+	+	+	+	-	+	-
Im Tüttel	+	+	-	-	-	+	-
Am Rotenberg	+	+	+	+	+	+	-
Am Müllerberg	+	+	+	-	+	-	-
L496-Rhode	+	+	+	+		+	-

+: regelmäßige oder häufige Nutzung gegeben, -: Nutzung nur vereinzelt und unregelmäßig

Quelle: Eigene Darstellung.

Fotos A5/1 und A5/2: Ausbaustrecken „Rhode“ (links) und „Brandhai“ (rechts)



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, März 2023.

Fotos A5/3 und A5/4: Ausbaustrecken „Im Tüttel“ (links) und „Am Rotenberg“ (rechts)



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, September 2023.

**Fotos A5/5 und A5/6: Ausbaustrecke „Am Müllerberg“ und typischer Schotterweg abseits der Hauptverbindungswege**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, September 2023.

**Zu erwartende Wirkungen**

Die hier betrachteten Wirtschaftswege dienen zum einen der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Acker) und Hofstellen. Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten.

Die Wege dienen zum anderen aber auch der Erschließung des ländlichen Raumes und der Verbindung von kleineren Ortsteilen oder Einzelgehöften mit den zentralen Orten. Es werden auch kleinere Gewerbebetriebe an das klassifizierte Straßennetz angebunden. Es entstehen damit positive Wirkungen für die Wohnstandortqualität und die regionale Wirtschaft. Nach Stellungnahme der Gemeinde (Flecken Lutter am Barenberge) können die Ausiedlerhöfe zum Wohnen attraktiv bleiben, einem weiteren Einwohnerverlust wird damit entgegengewirkt.

Positive Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ haben demgegenüber eine untergeordnete Bedeutung, da der Fahrradtourismus in der Region nur eine geringe Rolle spielt.

**Tabelle A5/3: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

<b>Wirkungseinschätzung:</b>	<b>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</b>	<b>Förderung der touristischen Entwicklung</b>
Brandhai	++	++	+	O
Im Tüttel	++	+	+	O
Am Rotenberg	+	++	++	O
Am Müllerberg	+	++	O	O
L496-Rhode	++	++	+	O

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, O = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

### **Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung**

Der Hinweis zu Fördermöglichkeiten kam von der Gemeinde. Auf Anraten des ArL wurde von Beginn an ein Planungsbüro in die Antragstellung mit einbezogen. Dieses erstellte auch die Ausschreibungsunterlagen und führte die Bauaufsicht durch. Die Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro wurde als insgesamt sehr gut und sinnvoll bewertet.

Die Bewilligung kam zeitig im Frühjahr (April), die Baumaßnahmen konnten daher ohne größeren Zeitdruck abgeschlossen werden.

Seitens des befragten Vorsitzenden der FMI wurde auch die gute Zusammenarbeit mit den ArL-Geschäftsstellen in Braunschweig und auch in Göttingen hervorgehoben (der Förderfall wurde von Braunschweig an Göttingen abgegeben). Der Kontakt mit dem ArL erfolgte allerdings überwiegend über das Planungsbüro. Kritik an dem Förderverfahren wurde nicht vorgebracht.

### **Weiterer Bedarf an Wegebauförderung**

Ohne Wegebauförderung ist für den Verband eine grundlegende Instandsetzung einzelner Wege auf absehbare Zeit nicht mehr finanzierbar. Die Wege können mit Hilfe der Mitgliederbeiträge nur notdürftig ausgebessert werden, auch muss der aufgenommene Kredit abbezahlt werden. Eine deutliche Erhöhung der Flächenbeiträge wäre aktuell nicht durchsetzbar, da diese (über Pachterhöhungen) in erster Linie die wenigen noch wirtschaftenden Landwirte belasten würde und die Beiträge jetzt bereits relativ hoch sind. Ohne Fördermittel ist ein Substanzerhalt und eine Anpassung des Wegenetzes an die aktuellen Bedarfe hinsichtlich Wegebreite und Tragfähigkeit nicht möglich.

Trotz der schwierigen finanziellen Situation wird seitens der wirtschaftenden Landwirte aber auch seitens der weit überwiegenden Zahl der sonstigen Mitglieder sehr geschätzt, dass die Wege in Eigenregie der FMI unterhalten werden und damit eine Mitsprachemöglichkeit besteht. Es wird befürchtet, dass bei Übertragung der Wege an die Gemeinde diese aus finanziellen Gründen die Wegeunterhaltung nicht in erforderlichem Umfang würde durchführen können. Von daher besteht ein großes Interesse an der Fortführung des Verbandes und der Vorstandsvorsitzende geht davon aus, dass auch in der näheren Zukunft die Posten im Vorstand gut besetzt werden können. Über eine Auflösung von Realverbänden in der Region ist nichts bekannt. Es besteht vielmehr in einzelnen Gemeinden der Wunsch nach der Neugründung eines Verbandes. Nach Vorschlag des Verbandsvorsitzenden könnte ein solcher Verband aus einer FB heraus gegründet werden, allerdings sollte er dann auch mit etwas Startkapital versehen werden (etwa 5 % der Bausumme für den Wegebau als Startkapital für einen Wegeverband).

## Fallstudie 6: Realverband Laderholz (Stadt Neustadt am Rübenberge)

- **Zuwendungsempfänger:** Realverband Laderholz
- **Landkreis:** Region Hannover
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - a) Wirtschaftsweg „Am Kregelskamp“
  - b) Wirtschaftsweg „Höpen“
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 25.09.2023
  - Interviews: Herr Stünkel, Vorsitzender des Realverbands, am 25.09.2023
  - TI-Fragebogen Wegebau

### Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz

Die Stadt Neustadt am Rübenberge liegt im Nordwesten der Region Hannover und grenzt an den Landkreis Nienburg/Weser. Die Stadt ist im Zuge der kommunalen Gebietsreform ab 1972 aus dem Zusammenschluss der Kernstadt und der 33 umliegenden heutigen Stadtteile (der früheren Gemeinden) als eine Einheitsgemeinde entstanden. Die Stadt umfasst eine Fläche 357 km<sup>2</sup> und ist damit die neuntgrößte Stadt im Bundesgebiet. Die durchschnittliche Einwohnerdichte beträgt 124 Einwohner pro km<sup>2</sup>; berücksichtigt man nur die Ortsteile ohne die Kernstadt sind es etwa 56 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Das Umland der Kernstadt ist also ausgesprochen ländlich strukturiert.

Die früheren Gemeinden haben seinerzeit die Wirtschaftswegen im Außenbereich zum überwiegenden Teil in das Eigentum eines Realverbandes überführt. Wichtige Hauptwirtschaftswegen befinden sich aber auch im Eigentum und in der Verwaltung der Stadt.

Der Ort Laderholz liegt am nördlichen Rande des Stadtgebietes. Zusammen mit den Orten Bevensen und Büren bildet er die Ortschaft Bevensen. Er hat eine Fläche von 880 ha und ca. 300 Einwohner. Der Realverband Laderholz umfasst eine Fläche von ca. 640 ha, die Zahl der Mitglieder beträgt 108. Hierunter sind acht aktive Landwirte. Mitglied im Realverband sind satzungsgemäß alle Flächeneigentümer im Gebiet der früheren Gemeinde, also auch Personen, die nur Flächen im Innenbereich besitzen. Im Mittel sind 30-35 Mitglieder bei den Jahreshauptversammlungen anwesend.

Da alle Familien im Realverband vertreten sind (300 Einwohner, rund 90 Häuser und Höfe) spielt der Realverband im dörflichen Leben eine große Rolle. Laut dem Wikipedia-Eintrag hat „Laderholz viele seiner dörflichen Wesensmerkmale bewahrt, was sich im Gemeinschaftssinn und in der Nachbarschaftshilfe sowie in den Aktivitäten verschiedener Verbände und Vereine, wie z. B. des Realverbandes und des Landfrauenvereins, zeigt“ (Wikipedia, Download vom 04.10.2023). Der Verbandsvorsitzende hat hierzu ausgeführt, dass an der letzten vom Realverband veranstalteten Feldrundfahrt mit Schleppern und Planwagen 100 Personen teilnahmen. Der Verband organisiert einmal jährlich Busfahrten in die nähere oder auch weitere Umgebung (Harz, Wendland, Glücksburg). Hieran nahmen in einzelnen Jahren bis zu 100 Personen teil. Ein fester Termin ist auch das jährliche Sammeln und Pressen der Äpfel der verbandseigenen Bäume an den Wegen. Der Bestand von über 150 Bäumen (siehe Foto A6/1) wird regelmäßig durch Nachpflanzungen ergänzt. Das Mähen der Wegeseitenränder wird vom Verband übernommen. Dies erfolgt frühestens ab dem 15. Juli.

Der Realverband verfügt über 45 ha Eigentumsfläche, verteilt auf 140 Grundstücken. Die Verwaltung der Eigentumsflächen gestaltet sich damit relativ arbeitsaufwendig. Die vom Verband betreute Wegelänge (befestigte

Wege) liegt bei etwa 15 km. Die im Zuge der Flurbereinigung in den 1970er Jahren asphaltierten Wege sind zum Teil noch unter 3,0 m breit und damit für die heutigen Anforderungen zu schmal. Berichtspflichtige Brücken sind im Verbandsgebiet nicht vorhanden.

Der Realverband erhebt keinen Flächenbeitrag. Das Jagdgeld wird ausgezahlt und nicht an den Verband übertragen. Der Verband finanziert sich daher in erster Linie über Pachteinnahmen sowie über jährliche Sondernutzungsgebühren eines Windparkbetreibers. Für die Vorfinanzierung der Wegebaumaßnahmen wurde ein Kredit über 240.000 Euro aufgenommen. Der nach Eingang der Fördermittel noch bestehende Restbetrag muss nun in den kommenden Jahren abbezahlt werden. Der Spielraum für die Instandsetzung weiterer Wegeabschnitte ist daher sehr eng. Aktuell sind aber die verbandseigenen Wege noch in einem recht guten Zustand.

### Betrachtete Wegebauvorhaben

Es wurden zwei Hauptwirtschaftswege ausgebaut, die große Teile der Feldmark erschließen. Nähere Angaben zu den ausgebauten Wegeabschnitten sind der Tabelle A6/1 zu entnehmen.

**Tabelle A6/1: Kennzeichnung der ausgebauten Wegeabschnitte**

Wegeabschnitt	Am Kregelskamp	Höpen
Jahr	2020	2020
Länge	1,5 km	2,0 km
Förderfähige Kosten (Euro)	ca. 130.000 Euro	ca. 130.000 Euro
Förderquote	73 %	73 %
Befestigung vorher	Asphalt	Asphalt
Breite vorher	3,0 m	3,0 m
Wegezustand vorher	stark geschädigt, Asphaltaufbrüche	stark geschädigt, Asphaltaufbrüche
Befestigung nachher	Asphalt	Asphalt
Breite nachher	3,5 m	3,5 m

Quelle: Eigene Darstellung.

Die Wege wurden auf eine Breite von 3,5 Metern ausgebaut. Der Unterbau musste zumeist etwas verstärkt werden, um die vom ArL geforderte Tragfähigkeit von 40 t zu erreichen. Zur Wiederherstellung und Verbesserung der Tragfähigkeit erfolgten folgende Maßnahmen: Fräsen der Bankette und der alten Asphaltschicht, Wiedereinbau und Verdichten des gefrästen Asphalts, Ausgleich durch Schottermaterial, Einbau einer Asphalttragdeckschicht, Herstellen von Anschlüssen an das vorhandene Wegesystem.

**Fotos A6/1 und A6/2: Ausbaustrecken „Am Kregelskamp“ (links) und „Höpen“ (rechts)**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, September 2023.

**Zu erwartende Wirkungen**

Die hier betrachteten Wirtschaftswege dienen in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Acker). Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten.

Beide Wege dienen aber auch der Zufahrt zu einem Windpark und der Erschließung der Feldmark für Naherholungszwecke. Beide Wege werden von Spaziergängern und Fahrradfahrern für die Naherholung intensiv genutzt.

Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ haben demgegenüber eine eher untergeordnete Bedeutung. Der Höpenweg ist zwar auf einem kurzen Abschnitt Teil der sogenannten Neustädter Landroute, einer 34 km langen Fahrradtour durch das Neustädter Land (<https://www.steinhuder-meer.de/tour/neustaedterlandroute>), die Wirkungen werden aber als gering eingeschätzt.

**Tabelle A6/2: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

<b>Wirkungseinschätzung:</b>	<b>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</b>	<b>Förderung der touristischen Entwicklung</b>
Am Kregelskamp	++	+ (Windpark)	++	O
Höpen	++	+ (Windpark)	++	O

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, O = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

**Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung**

Der Antrag wurde von den Vorstandsmitgliedern des Verbandes erstellt. Auf Anregung des ArL wurde dann ein Planungsbüro in die Antragstellung mit einbezogen. Dieses erstellte auch die Ausschreibungsunterlagen. Die Kosten des Planungsbüros wurden mit gefördert. Die Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro wurde insgesamt als gut bewertet, allerdings wurde in den Ausschreibungsunterlagen der Anschluss der unbefestigten Feldwege nicht

berücksichtigt. Hierdurch entstanden zusätzliche Kosten, die allein vom Verband zu tragen waren. Seitens des ArL erfolgt auch kein diesbezüglicher Hinweis.

Die Bewilligung kam sehr zeitig im Frühjahr (April), die Baumaßnahmen konnten daher ohne größeren Zeitdruck abgeschlossen werden. Generell war aber die Abstimmung zwischen sämtlichen zu beteiligenden Akteuren (Baufirma, Planungsbüro, ArL, Untere Naturschutzbehörde) anspruchsvoll. Da bei nicht ganz korrekter Umsetzung der teilweise sehr detaillierten Vorgaben der Bewilligung auch immer die Streichung der Förderung im Raume stand, war die Abwicklung des Bauvorhabens für die ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder des Verbandes mit einer hohen Verantwortung und einem hohen Risiko verbunden. Bezüglich der Haftungsfrage erfolgte mehrfach eine Rücksprache mit der Dienstaufsicht (Stadt Neustadt) und auch dem Landvolk bzw. der Landesvereinigung der Realverbände. Zur Absicherung der Vorstandsmitglieder sollte nach Auffassung des Vorsitzenden generell neben der Vereinshaftpflicht auch eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden.

Seitens des befragten Verbandsvorsitzenden wurde aber die insgesamt gute Zusammenarbeit mit der ArL-Geschäftsstelle in Hildesheim hervorgehoben. Die Kompetenz und Erreichbarkeit der zuständigen Stellen wurden als gut bezeichnet. Das Förderverfahren wurde insgesamt aber als aufwendig und anspruchsvoll charakterisiert.

### **Weiterer Bedarf an Wegebauförderung und Perspektiven für den Verband**

Ohne Wegebauförderung ist für den Verband eine grundlegende Instandsetzung einzelner Wege auf absehbare Zeit nicht mehr finanzierbar. Der Unterhaltungszustand des Wegenetzes ist aktuell aber zufriedenstellend, sodass grundlegende Instandsetzungen derzeit nicht anstehen. Allein mit Hilfe der Einnahmen des Verbandes wären solche Maßnahmen aber nicht finanzierbar und Kredite müssten über lange Zeiträume abbezahlt werden. Ohne Fördermittel sei ein Substanzerhalt und eine Anpassung des Wegenetzes an die aktuellen Bedarfe hinsichtlich Wegebreite und Tragfähigkeit langfristig gesehen nicht möglich. Eine Entwidmung von Wegen wird vereinzelt erwogen, sonstige Überlegungen zur Sperrung oder zum Rückbau von Wegen gibt es nicht.

#### **Foto A6/3: Ausbaubedürftige Wegstrecke in der Gemarkung Laderholz (Weg der Stadt Neustadt a. Rbge.)**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, September 2023.

Aufgrund der hohen Bedeutung, die der Realverband für das Dorfleben hat, geht der Verbandsvorsitzende davon aus, dass auch in der näheren Zukunft die Posten im Vorstand gut besetzt werden können. Eine Auflösung des Realverbandes steht nicht zur Diskussion, da auch von den Einwohnern sehr geschätzt wird, dass bei Fragen zur



Pflege der Wege und der Wegeseitenräume oder der Hecken und Gehölze Mitglieder des Vorstands direkt angesprochen werden können und Pflegemaßnahmen rasch und unkompliziert erledigt werden. Auch könne ein Realverband anstehende Bauarbeiten zumeist kostengünstiger umsetzen, etwa durch die Beteiligung der Verbandsmitglieder bei einfachen Transportarbeiten. Die Möglichkeiten der Stadtverwaltung werden demgegenüber sowohl personell wie auch finanziell als sehr begrenzt eingeschätzt (vgl. Foto A6/3).

Generell ist natürlich auch in einem noch sehr dörflich geprägten Ort wie Laderholz festzustellen, dass sich die Interessen der Bewohner des ländlichen Raumes zunehmend auseinanderentwickeln. Dies ergebe sich aus der abnehmenden Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe. Vor diesem Hintergrund sei ein solcher Verband eine wichtige Einrichtung auch für das Konfliktmanagement. Auf den jährlichen Mitgliederversammlungen werde nach Auskunft des Verbandsvorsitzenden sehr lebhaft und mitunter auch kontrovers diskutiert. Konflikte könnten damit auf unterer Ebene unter Beteiligung aller relevanten Akteure offen angesprochen und gelöst werden.

Bezüglich der Arbeit der Landesvereinigung der Realverbände wurde die Unterstützung des Informationsaustausches auf regionaler Ebene angeregt, etwa durch Treffen der Vorstände von Realverbänden auf Landkreisebene. Auch sollte die Haftungsfrage verstärkt thematisiert werden. Zur Absicherung der Vorstandsmitglieder sollte nach Auffassung des Vorsitzenden generell neben der Vereinshaftpflicht auch eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden.

## Fallstudie 7: Verkopplungsinteressentenschaft Borstel (Stadt Neustadt am Rübenberge)

- **Zuwendungsempfänger:** Verkopplungsinteressentenschaft Borstel, Verband nach Realverbandsgesetz
- **Landkreis:** Region Hannover
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - a) Wirtschaftsweg „Hüttenbergsweg“
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 28.08.2023
  - Interviews: Herr Mehring, Vorsitzender des Realverbands, am 28.08.2023
  - TI-Fragebogen Wegebau

### Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz

Die Stadt Neustadt am Rübenberge liegt im Nordwesten der Region Hannover und grenzt an den Landkreis Nienburg/Weser. Die Stadt ist im Zuge der kommunalen Gebietsreform ab 1972 aus dem Zusammenschluss der Kernstadt und der 33 umliegenden heutigen Stadtteile (der früheren Gemeinden) als eine Einheitsgemeinde entstanden. Die Stadt umfasst eine Fläche 357 km<sup>2</sup> und ist damit die neuntgrößte Stadt im Bundesgebiet. Die durchschnittliche Einwohnerdichte beträgt 124 Einwohner pro km<sup>2</sup>; berücksichtigt man nur die Ortsteile ohne die Kernstadt sind es etwa 56 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Das Umland der Kernstadt ist also ausgesprochen ländlich strukturiert.

Die früheren Gemeinden haben seinerzeit die Wirtschaftswege im Außenbereich zum überwiegenden Teil in das Eigentum ihrer auch früher schon bestehenden Realverbände überführt. Wichtige Hauptwirtschaftswege befinden sich aber auch im Eigentum und in der Verwaltung der Stadt.

Der Ort Borstel liegt am westlichen Rande des Stadtgebietes. Er wurde 1974 eingemeindet und bildet mit Dundersen, Hagen und Nöpke eine Ortschaft (Mühlenfelder Land), die durch einen Ortsrat vertreten wird. Der Ort hat laut Wikipedia eine Fläche von ca. 960 ha und ca. 820 Einwohner.

Der Realverband Borstel umfasst eine beitragspflichtige Fläche von ca. 700 ha und unterhält knapp 20 km Wege. Die Zahl der Mitglieder liegt um die 100, bei den Jahreshauptversammlungen sind zumeist zwischen 15 und 20 Personen anwesend. Im Ort selber gibt es keine landwirtschaftlichen Haupteinwerbungsbetriebe mehr. Die Fläche wird weitgehend von Landwirten aus den Nachbarorten bewirtschaftet.

Der Realverband erhebt keinen Flächenbeitrag, es wird aber das Jagdgeld an den Verband überwiesen. Es müssen daher keine Bescheide verschickt werden. Das Jagdgeld liegt etwa bei 5 Euro/ha, die jährlichen Einnahmen belaufen sich daher etwa auf 3.500 Euro. Der Verband musste daher immer sparsam wirtschaften und konnten nur die notwendigsten Ausbesserungsarbeiten durchführen lassen.

Ein Wegeabschnitt von 0,8 km Länge konnte in den vergangenen Jahren ausgebaut und neu asphaltiert werden, da die Deutsche Bahn (DB) einen Bahnübergang aufgehoben hatte und die Entschädigungszahlungen für den Ausbau dieses Weges eingesetzt wurde. Den Zahlungen der DB waren jahrelange Verhandlungen vorausgegangen, da der Verband in privatrechtliche Entschädigungsansprüche eintreten musste und dies vertraglich abgesichert werden musste.

Auffallend sind die ungewöhnlich breiten Wegeseitenräume im gesamten Verbandsgebiet (siehe Foto A7/2). Diese waren zum Zeitpunkt der Befahrung (August 2023) vor wenigen Wochen gemäht worden. Der Verbandsvorsitzende bestätigte, dass es ein besonderes Anliegen des Verbandes sei, die Wegeseitenräume zu erhalten

und zu pflegen. Die Mahd erfolgt etwa ab Mitte Juli durch die jeweiligen Flächenbewirtschafter sowie teilweise auch durch den Verband.

### Betrachtete Wegebauvorhaben

Es wurde ein Hauptwirtschaftsweg ausgebaut, der die südliche Feldmark erschließt und auch als Verbindungsweg für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr in den Nachbarort Schneeren dient. Nähere Hinweise sind der Tabelle A7/1 zu entnehmen.

**Tabelle A7/1: Kennzeichnung des ausgebauten Wegeabschnitts**

Wegeabschnitt	Hüttenbergsweg
Jahr	2017
Länge	1,4 km
Förderfähige Kosten (Euro)	ca. 95.000 Euro
Förderquote	73 %
Befestigung vorher	Asphalt
Breite vorher	3,0 m
Wegezustand vorher	Stark geschädigt, Asphaltaufbrüche
Befestigung nachher	Asphalt
Breite nachher	3,0 m

Quelle: Eigene Darstellung.

Der Weg wurde auf 3,0 m ausgebaut. Aufgrund der begrenzten Finanzmittel des Verbandes stand eine Verbreiterung seinerzeit nicht zur Diskussion. Heute würde man den Weg auf 3,5 m ausbauen. Die breiten Randstreifen und die befestigten Bankette ermöglichen aber den Begegnungsverkehr.

Der Unterbau musste zumeist etwas verstärkt werden, um die vom ArL geforderte Tragfähigkeit von 40 t zu erreichen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen waren nicht erforderlich. Der Verband hat allerdings auf eigene Kosten entlang eines längeren Wegeabschnitts Eichen gepflanzt (vgl. Foto A7/1).

### Fotos A7/1 und A7/2: Ausbaustrecke „Hüttenbergsweg“ im südlichen (links) und im nördlichen Abschnitt (rechts)



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, August 2023.

## Zu erwartende Wirkungen

Der hier betrachtete Wirtschaftsweg dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Acker). Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten.

Er dient aber auch der Erschließung der Feldmark für Naherholungszwecke. Der Weg wird von Fahrradfahrern für die Naherholung intensiv genutzt, zumal er auch als Verbindungsweg in den Nachbarort dient. Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ haben demgegenüber eine eher untergeordnete Bedeutung. Der Weg ist zwar Bestandteil von zwei markierten Radwanderwegen (Regions-Ring Hannover, Expo-Tour 10 Hannover-Nienburg), die Wirkungen werden aber als gering eingeschätzt.

**Tabelle A7/2: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

Wirkungseinschätzung:	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Standortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Standortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
Am Kregelskamp	++	+	+	0

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, 0 = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

## Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung

Der Förderantrag wurde zunächst von den Vorstandsmitgliedern des Verbandes erstellt. Das ArL hat dann aber die Einbeziehung eines externen Planungsbüros gefordert. Die Kosten hierfür waren im Antrag nicht mit enthalten und mussten später allein vom Verband getragen werden. Auch die Bauleitung wurde vom Verband übernommen. Einen Hinweis seitens des ArL über die im Antrag fehlenden Kostenpositionen (Begleitung durch externes Planungsbüro, Bauleitung) gab es nach Auskunft des Verbandsvorsitzenden nicht.

Die Bewilligung kam sehr zeitig im Frühjahr, die Baumaßnahmen konnten daher ohne größeren Zeitdruck abgeschlossen werden. Generell war aber die Abstimmung zwischen sämtlichen zu beteiligenden Akteuren (Baufirma, Planungsbüro, ArL) anspruchsvoll. Seitens des Verbandsvorsitzenden wurde die insgesamt gute Zusammenarbeit mit der ArL-Geschäftsstelle in Hildesheim hervorgehoben. Kritisiert wurde lediglich, dass die Förderung nur den Ausbau des Weges bis zum Ende der landwirtschaftlich genutzten Flächen umfasste. Die letzte im Wald liegende Wegestrecke von etwa dreihundert Metern sei nach Auskunft des ArL nicht förderfähig, da keine Erschließung landwirtschaftlicher Flächen hiermit verbunden sei.

Das Förderverfahren wurde insgesamt als aufwendig und anspruchsvoll charakterisiert. Die Bauverwaltung der Stadt Neustadt war in das Projekt nicht eingebunden.

## Weiterer Bedarf an Wegebauförderung und Perspektiven für den Verband

Ohne Wegebauförderung ist für den Verband eine grundsätzliche Instandsetzung einzelner Wege auf absehbare Zeit nicht mehr finanzierbar. Der Wegezustand ist insgesamt betrachtet überwiegend gut, einzelne Wegeabschnitte müssten aber noch saniert werden. Ein mit Betonpflaster befestigter Weg mit einer Breite <3 m ist aufgrund von Sackungen dringend ausbaubedürftig. Ein Begegnungsverkehr ist hier nur eingeschränkt möglich (vgl. Foto A7/3).

Grundsätzlich besteht im Ort der Wunsch, die eigenen Wege auch weiterhin in Eigenregie zu bewirtschaften. Da kaum noch landwirtschaftliche Betriebe vorhanden sind und die meisten Verbandsmitglieder kaum noch einen

Bezug zur Landwirtschaft haben, besteht allerdings in der örtlichen Bevölkerung wenig Interesse an der Übernahme von Vorstandsposten. Alle aktuellen Vorstandsmitglieder würden ihre Posten nach langen Jahren ehrenamtlicher Tätigkeit gerne aufgeben, da die Arbeit relativ zeitaufwendig ist. Insbesondere die Abstimmung mit der DB über die Aufhebung des Bahnübergangs habe etlicher Abstimmungsgespräche und Treffen bedurft. Auch würden sich die Interessenskonflikte innerhalb des Verbandes verschärfen. Problematisch sei auch, dass die Flächen nahezu vollständig von auswärtigen Betrieben bewirtschaftet werden.

Grundsätzlich bestehe aber keine Alternative zu dem Verband, da die vielfachen Anfragen aus der Bevölkerung über die Pflege der Wegeseitenräume oder den Rückschnitt von Gehölzen von der Bauverwaltung der Stadt gar nicht zeitnah bearbeitet werden könnten. Ein Ansprechpartner vor Ort sei sehr wichtig. Außerdem könne ein Verband Sanierungsarbeiten an den Wegen durch die Eigenleistungen der Verbandsmitglieder günstiger umsetzen als die Stadt (Transportarbeiten mit Schlepper und Kipper, Ausbringung von Boden auf dem Acker, Eigenkontrolle). Eine Auflösung des Verbandes stehe aktuell nicht zur Diskussion und man hoffe, altersbedingt freiwerdende Vorstandsposten auch neu besetzen zu können. Die Frage der Aufwandsentschädigung spiele hierbei keine Rolle. Es seien eher haftungsrechtliche Fragen, die die Übernahme eines Vorstandspostens unattraktiv erscheinen ließen.

Der Verband ist der Landesvereinigung der Realverbände beigetreten. Eine Aufgabe der Landesvereinigung könne es sein, den Erfahrungsaustausch mit benachbarten Verbänden auf regionaler Ebene zu organisieren. Bei rechtlichen Fragen stehe auch der Landvolkverband als Ansprechpartner zur Verfügung.

#### **Foto A7/3: Ausbaubedürftige Wegstrecke in der Gemarkung Borstel**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, August 2023.

## Fallstudie 8: Stadt Neustadt am Rübenberge

- **Zuwendungsempfänger:** Stadt Neustadt am Rübenberge
- **Landkreis:** Region Hannover
- **Betrachtete Wegebauvorhaben:**
  - a) Wirtschaftsweg „Im Westerfeld“, Nöpke
  - b) Brücke „Am Rischanger“, Ortsteil Basse
- **Informationsquellen:**
  - Förderdaten (ZILE-Datenbank)
  - Internet-Recherche (Zeitungsartikel), Auswertung von Kartenmaterial
  - Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 28.08.2023
  - Interviews: Herr Hartmann, Tiefbauamt Stadt Neustadt am Rübenberge, am 31.08.2023
  - TI-Fragebogen Wegebau

### Hinweise zum Zuwendungsempfänger und zum Wegenetz

Die Stadt Neustadt am Rübenberge liegt im Nordwesten der Region Hannover und grenzt an den Landkreis Nienburg/Weser. Die Stadt ist im Zuge der kommunalen Gebietsreform ab 1972 aus dem Zusammenschluss der Kernstadt und der 33 umliegenden heutigen Stadtteile (der früheren Gemeinden) als eine Einheitsgemeinde entstanden. Die Stadt umfasst eine Fläche 357 km<sup>2</sup> und ist damit die neuntgrößte Stadt im Bundesgebiet. Die durchschnittliche Einwohnerdichte beträgt 124 Einwohner pro km<sup>2</sup>; berücksichtigt man nur die Ortsteile ohne die Kernstadt sind es etwa 56 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Das Umland der Kernstadt ist also ausgesprochen ländlich strukturiert.

Die früheren Gemeinden haben seinerzeit die Wirtschaftswegen im Außenbereich zum überwiegenden Teil in das Eigentum eines Realverbandes überführt. Wichtige Hauptwirtschaftswegen befinden sich aber auch im Eigentum und in der Verwaltung der Stadt.

Das Tiefbauamt der Stadt überwacht und erhält ca. 280 km Straße, 450 km Wege und ca. 40 Brücken. Die ländlichen Wege verteilen sich über sämtliche 33 Orte des Stadtgebietes. Auch in Orten mit Realverbänden werden einzelne Wege von der Stadt betreut.

Die Stadt schätzt die Tätigkeit der Realverbände, da hierdurch das Tiefbauamt personell und finanziell entlastet wird. Die Zusammenarbeit ist aber nicht immer konfliktfrei. Beispielsweise bei der Ausweisung von Umleitungsstrecken und einer von der Stadt gewünschten Nutzung von Realverbandswegen ergeben sich mitunter Konflikte. Eine Übernahme von Realverbandswegen wird von der Stadt nicht angestrebt.

Der Zustand des Wegenetzes ist regional unterschiedlich. Insgesamt besteht aber ein erheblicher Investitionsbedarf. Insbesondere für zahlreiche Brückenbauwerke mussten bereits Gewichtsbeschränkungen (5 t) festgesetzt werden. Eine Vollsperrung einzelner Brückenbauwerke kann für die kommenden Jahre nicht ausgeschlossen werden.

### Betrachtete Wegebauvorhaben

Im Rahmen der Förderperiode 2014 bis 2022 wurden mit ELER/GAK-Mitteln ein Wirtschaftsweg ausgebaut und eine Brücke erneuert. Nähere Angaben sind der Tabelle A8/1 zu entnehmen.

**Tabelle A8/1: Kennzeichnung des ausgebauten Wegeabschnitts und der erneuerten Brücke**

Wegeabschnitt	Westerfeld	Brücke „Am Rischanger“, Basse
Jahr	2016	2019
Länge	Ca. 0,8 km	-
Förderfähige Kosten (Euro)	ca. 79.000 Euro	ca. 242.000 Euro
Förderquote	53 %	53 %
Befestigung vorher	Asphalt	Asphalt
Breite vorher	3,5 m	-
Wegezustand vorher	stark geschädigt, Asphaltaufrübe	Schäden am östlichen Widerlager, Gewichtsbeschränkung auf 6 t
Befestigung nachher	Asphalt	Asphalt
Breite nachher	3,5 m	-

Quelle: Eigene Darstellung.

Der Weg „Westerfeld“ wurde auf eine Breite von 3,5 Meter ausgebaut. Die Stadt hatte ursprünglich eine Wegebreite von 4 Metern vorgesehen, zuzüglich der Bankette (2 x 0,5 m). Die Klassifikation als Wirtschaftsweg hätte nach der RLW eine Breite von 3,0 Metern zugelassen. Das ArL hat dann nach Prüfung die überörtliche Bedeutung des Weges als Verbindung zwischen den Ortschaften Wenden und Borstel bestätigt und die förderfähige Breite auf 3,5 m festgesetzt.

Die vorhandene Wegebefestigung wurde zerkleinert und eine Schottertragschicht eingebaut. Anschließend wurde eine bituminöse Tragdeckschicht in einer Stärke von 8 cm aufgebracht. Die Bankette wurden auf eine Breite von 2 x 0,5 m hergestellt. Die erforderlichen Ingenieurleistungen (Planung, Ausschreibung, Bauleitung) wurden vom Tiefbauamt der Stadt geleistet.

**Fotos A8/1 und A8/2: Ausbaustrecken „Westerfeld“: Beschaffenheit der Asphaltdecke vor dem Ausbau (links) und der Weg nach dem Ausbau (rechts)**



Quelle: links: Stadt Neustadt am Rübenberge, rechts: Thünen-Institut/Bathke, September 2023.

Der am Bissendorfer Moor entspringende und 26 km lange Auter-Bach mündet einige km nördlich des Stadtteils Basse in die Leine. An der Straße „Am Rischanger“ befand sich schon seit jeher eine Brücke über die Auter, da hierdurch eine direkte Wegeverbindung in den östlich gelegenen Nachbarort Metel möglich ist. Eine in 1881 errichtete Holzbrücke wurde 1969 durch eine steinerne Brücke mit einer Tragfähigkeit von 12 t ersetzt. Schäden an einem Widerlager führten zunächst zu einer Gewichtsbeschränkung auf 6 t und schließlich 2015 zu einem

Neubaubeschluss. Das neu errichtete Brückenbauwerk aus Stahlbeton hat eine Stützweite von 13,75 m und eine Breite von 5 m. Die Fahrbahnbreite (einspurig) beträgt 4 m. Die Brücke ist für Verkehrslasten bis zu 60 t Gesamtgewicht bemessen worden (Dorfkomitee Basse, 2019).

**Fotos A8/3 und A8/4: Die Brücke über die Auter in Basse im alten (links) und im neuen Zustand (rechts)**



Quelle: links: Stadt Neustadt am Rübenberge, rechts: Thünen-Institut/Bathke, September 2023.

### Zu erwartende Wirkungen

Der Weg „Westerfeld“ dient den Landwirten aus der nördlich gelegenen Ortschaft Wenden als Verbindungsweg zu den Pachtflächen in der südlich von Nöpke gelegenen Ortschaft Borstel. Wie in der FS 7 erwähnt werden die Flächen in Borstel weitgehend von auswärtigen Landwirten bewirtschaftet. Landwirte aus Nöpke selber erreichen hierüber die nördlich des Ortes gelegenen Flächen. Hier sind positive ökonomische Wirkungen aufgrund der Verkürzung der Anfahrtszeiten und der Verringerung der Maschinenkosten zu erwarten.

Für die Dorfbewohner ist der Weg die wichtigste Verbindung zum Friedhof, zur Kapelle, zum Ehrenmal und zum Schützenhaus von Nöpke. Die Friedhofskapelle und das Schützenhaus wurden in der Förderperiode 2014 bis 2022 mit Mitteln der Dorfentwicklung neu errichtet bzw. restauriert (vgl. Fotos A8/5 und A8/6).

**Fotos A8/5 und A8/6: Die über die Dorfentwicklung geförderte Friedhofskapelle (links) und das Schützenhaus (rechts) in Nöpke nördlich des Westerfeld-Weges**



Quelle: Thünen-Institut/Bathke, August 2023.



Wirkungsbeiträge im Bereich „touristische Entwicklung“ haben demgegenüber eine eher untergeordnete Bedeutung. Der Weg ist von der Region als Radwanderweg ausgewiesen, die Wirkungen werden aber als gering eingeschätzt.

Die Brücke „Am Rischanger“ quert die Auter und ermöglicht damit eine direkte Verbindung zwischen den Orten Basse und Metel. Der nächste Übergang über die Auter für Fahrzeuge über 6 t befindet sich im Nachbarort Averhoy. Die Länge des Umwegs beträgt 5 km.

Die Brücke wird sowohl von den Landwirten genutzt, die Flächen auf der anderen Seite der Auter bewirtschaften, wie auch von den Bewohnern der beiden Orte (Pkw, Fahrradfahrer, Fußgänger). Eine größere touristische Bedeutung hat diese Wegeverbindung allerdings nicht.

**Tabelle A8/2: Bewertung der zu erwartenden Wirkungen**

<b>Wirkungseinschätzung:</b>	<b>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</b>	<b>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</b>	<b>Förderung der touristischen Entwicklung</b>
Weg „Westerfeld“	++	++	+	O
Auter-Brücke	++	+	+	O

++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag, + = hoher Wirkungsbeitrag, O = geringer Wirkungsbeitrag

Quelle: Eigene Darstellung.

### **Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung und zur Finanzierung**

Die Zusammenarbeit mit dem ArL wurde als sehr konstruktiv bewertet. Problematisch waren allerdings die ungeplanten Mehrkosten im Zusammenhang mit der Erneuerung der Brücke in Basse.

Der Antrag wurde bereits im Jahre 2017 gestellt. Die Bewilligung erging am 02.05.2019. Das dann eingeholte Angebot lag aufgrund von Kostensteigerungen etwas über der bewilligten Summe. Auch entstanden Zusatzkosten, da sich der Baugrund als schwieriger herausstellte, als ursprünglich geplant. Das Baugrundgutachten lag zum Zeitpunkt der Antragstellung ja noch nicht vor. Auch ergaben sich noch weitere ungeplante Kosten im Zusammenhang mit der wasserrechtlichen Genehmigung (Maßnahmen zum Otterschutz, Pflanzung von Gehölzen). Aufgrund der nicht eingeplanten Kosten reduzierte sich der Fördersatz (ursprünglich 53 % der angesetzten förderfähigen Kosten) auf tatsächlich nur 30 %, da keine Nachtragsbewilligungen möglich waren.

Um Kostensteigerungen im Baugewerbe und unvorhersehbare Zusatzkosten aufzufangen sollten nach Auffassung der Stadt auch Nachbewilligungen möglich sein. Gerade bei Brückenbauwerken können die tatsächlichen Kosten im Rahmen des Antrags nicht immer sicher abgeschätzt werden.

Die bewilligte Breite und auch die Tragfähigkeit der Brücke entsprachen den Wünschen der Stadt. Brücken dieser Art sollten generell auf eine Tragfähigkeit von 60 t ausgelegt werden.

Die Stadt Neustadt am Rübenberge hatte bis vor kurzem eine Satzung zur Anliegerbeteiligung, die allerdings nur für den Innenbereich galt. Da sich die Stadt in der Haushaltssicherung befand ist die Anliegerbeteiligung von der Aufsichtsbehörde auch eingefordert worden. Dies führte vielfach aber zu langwierigen Klageverfahren. Diese Satzung ist daher vor einigen Jahren aufgrund eines politischen Beschlusses ausgesetzt worden. Die Finanzierung von Wegebauvorhaben im Innen- wie auch im Außenbereich erfolgt daher aktuell nur über den laufenden Haushalt.

Die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge wird aktuell von der Stadt nicht erwogen, da dies kompliziert und aufwendig ist und rechtliche Unsicherheiten bestehen.

### **Weiterer Bedarf an Wegebauförderung**

Ohne Wegebauförderung ist für die Stadt eine grundlegende Instandsetzung einzelner Wege nicht finanzierbar. In den vergangenen Jahren konnte lediglich ein weiterer Weg noch mit Hilfe von Leader-Mitteln ausgebaut werden. Ein Wegebau ohne Fördermittel erfolgte nicht. Der Unterhaltungszustand des Wegenetzes ist in den einzelnen Orten unterschiedlich. Problematisch sind insbesondere die Brückenbauwerke. Diese sind zumeist auf eine Belastung von 12 t ausgelegt. In etlichen Fällen besteht bereits eine Gewichtsbeschränkung auf 6 t. Eine Entwicklung von Wegen oder die Sperrung einer Brücke werden vereinzelt erwogen. Der bestehende Investitionsstau lässt sich ohne Fördermittel nicht abbauen.