

# **Halbzeitbewertung von *PROFIL***

---

## **Teil II – Kapitel 7**

### **Verbesserung und Ausbau der Infra- struktur im Zusammenhang mit der Entwicklung und Anpassung der Land- und Forstwirtschaft (ELER-Code 125)**

#### **Wegebau (Code 125-B)**

---

Autor:

Manfred Bathke

Braunschweig, Dezember 2010



<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>I</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>7 Wegebau (Code 125-B)</b>	<b>1</b>
7.1 Einführung in das Kapitel	1
7.2 Beschreibung der Maßnahme und ihrer Interventionslogik	1
7.3 Methodik und Datengrundlage	2
7.4 Administrative Umsetzung	3
7.5 Ziele und Zielerreichung (Input und Output)	8
7.6 Ergebnisse	12
7.7 Bewertungsfragen der EU	16
7.7.1 Umstrukturierung und Entwicklung des physischen Potentials	16
7.7.2 Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit	17
7.7.3 Umweltwirkungen	22
7.7.4 Wirtschaft und Lebensqualität im ländlichen Raum	22
7.8 Schlussfolgerungen und Empfehlungen	23
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>27</b>

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Abbildung 7.1: Zufriedenheit mit dem Förderverfahren (n=44)	8
Abbildung 7.2: Verteilung der eingesetzten EU-Mittel (2007 bis 2009) auf die AfL-Amtsbezirke	10
Abbildung 7.3: Bauweisen der geförderten Wege nach Angaben der ZILE-Förderdatenbank (n=505*)	13
Abbildung 7.4: Funktion der geförderten Wege im Wegenetz (Mehrfachnennungen möglich)	14
Abbildung 7.5: Inanspruchnahme durch verschiedene Nutzergruppen	15

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 7.1: Ziele und erwartete Wirkungen der Maßnahme „Wegebau“	2
Tabelle 7.2: Bewertungsschema Wegebau	5
Tabelle 7.3: Umsetzungsstand der Maßnahmen zum ländlichen Wegebau (Auszahlungsstand Ende 2009)	9
Tabelle 7.4: Verteilung der Fördermittel auf die Gruppen von Zuwendungsempfängern (ohne Leader-Mittel)	11
Tabelle 7.5: Verteilung der Fördermittel auf die Gruppen von Zuwendungsempfängern in den Amtsbezirken Braunschweig, Göttingen und Hannover	11
Tabelle 7.6: Anzahl und relativer Anteil der geförderten Wegeabschnitte, die von verschiedenen Gruppen genutzt werden (n=331, 338 km)	15
Tabelle 7.7: Modellkalkulationen zu den Auswirkungen des Ausbaus des Wegenetzes auf die Transportkosten bei der Maisernte für Biogasanlagen	19
Tabelle 7.8: Richtwerte für die Hof-Feld-Fahrten (einfache Fahrt) bei den verschiedenen Bewirtschaftungsformen für jeweils 5 ha	20
Tabelle 7.9: Zeit- und Kostenersparnis infolge des Ausbaus von 1 km Wegstrecke bei einer angenommenen Erschließung von 100 ha	21

## 7 Wegebau (Code 125-B)

### 7.1 Einführung in das Kapitel

Die Teilmaßnahme 125-B „Wegebau“ beinhaltet in *PROFIL* 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.

Das Kapitel befasst sich ausschließlich mit dem Wegebau in Niedersachsen. In Bremen sind bisher keine Fördervorhaben umgesetzt worden.

Der Wegebau dient primär der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft und der Stärkung der regionalen Wertschöpfung, daneben werden aber auch Wirkungen im Bereich der Attraktivitätssteigerung ländlicher Räume (Tourismus) und der Verbesserung der Lebensqualität (Naherholung) angestrebt.

### 7.2 Beschreibung der Maßnahme und ihrer Interventionslogik

Die spezifischen und operationellen Ziele und die erwarteten Wirkungen der Maßnahme „Wegebau“ sind in **Tabelle 7.1** dargestellt. Sie sind im Plan der Länder Niedersachsen und Bremen zur Entwicklung des Ländlichen Raumes *PROFIL* formuliert (ML et al., 2007).

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) führt dazu, dass landwirtschaftliche Güter 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 (Seufert und Bernhardt, 2001).

Der angestrebte Ausbau ländlicher Wege trägt der fortschreitenden Rationalisierung und stärkeren Maschinerisierung Rechnung und soll zu arbeitswirtschaftlichen Vorteilen und Kostensenkungen bei der Nutzung landwirtschaftlicher Flächen führen.

Mit der Neufassung des GAK-Rahmenplans in 2004 wurde der ländliche Wegebau in die „Grundsätze für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung“ eingegliedert. Das Land Niedersachsen hat dem folgend die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE)“ erlassen, die ab Mai 2005 Gültig-

keit hatte. Die Richtlinie ist mit Beginn der neuen Förderperiode weiterentwickelt, fortgeschrieben und mit Datum vom 29.10.2007 veröffentlicht worden.

**Tabelle 7.1:** Ziele und erwartete Wirkungen der Maßnahme „Wegebau“

Ziele		Indikatoren
Übergeordnet (Wirkungen)	Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in der Landwirtschaft	Arbeitsproduktivität in der Landwirtschaft
	Stärkung der regionalen Wertschöpfung	Wirtschaftswachstum
	Senkung der Kosten der Arbeiterledigung	Kosten der Arbeiterledigung je erschlossenen ha LF (kalkulatorische Berechnung)
	Attraktivitätssteigerung ländlicher Regionen als Tourismus- und Naherholungsstandort	Entwicklung der Übernachtungszahlen, der Tagestouristen und des Bettenangebots in den Regionen
Spezifisch	Erhöhung der Tragfähigkeit der Wege durch besseren Ausbau und Zustand	Ausbauart und -zustand in Kilometern (vor und nach dem Ausbau)
	Multifunktionale Nutzung: 50 % der geförderten Wege landesweit sollen auch außerlandwirtschaftlich nutzbar sein, z. B. Tourismus und Naherholung	Verhältnis Kilometer Wege mit multifunktionaler Nutzung zu insgesamt geförderten Wegen nach Kategorien der Nutzung
Operationell	Förderung von 750 km Wegen bei Anzahl von 1.100 Wegen	Anzahl und Länge der geförderten Wege in km
	Gesamtinvestitionsvolumen 95 Mio. Euro	Höhe des Gesamtinvestitionsvolumens

Quelle: Eigene Darstellung nach ML (2007) .

Niedersachsen hat im Rahmen seines Programm nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 320/2006 des Rates zur Gewährung von Diversifizierungsbeihilfen im Rahmen der Zuckermarktreform entschieden, die Finanzmittel im Rahmen der ELER-Maßnahmen 121 (Modernisierung landwirtschaftlicher Betriebe, Agrarinvestitionsförderung) und 125-B (Infrastruktur im Zusammenhang mit der Entwicklung und Anpassung der Land- und Forstwirtschaft“, Wegebau) zu verausgaben.

### 7.3 Methodik und Datengrundlage

Der vorliegende Bericht beruht im Wesentlichen auf folgenden Auswertungsschritten:

#### *Auswertung von Förder-/Projektdateien der Jahre 2007 bis 2009*

Die Auswertung der Förderdaten basiert auf Auszahlungslisten, die die Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften - Servicezentrum Landentwicklung und Agrarförderung - als Auszug aus dem landesweiten EDV-Erfassungssystem „ZILE“ jeweils nach Ende des Haushaltsjahres zur Verfügung gestellt hat. Diese Listen enthalten Angaben zu Zuwendungsempfängern, zur Länge der geförderten Wege sowie überwiegend auch Hinweise zur Wegenutzung.

### ***Schriftliche Befragung von Zuwendungsempfängern***

Die schriftliche Befragung von Zuwendungsempfängern wurde im Frühjahr 2010 durchgeführt. Hierzu wurden aus der Gesamtmenge aller Vorhaben insgesamt 50 Förderfälle per Zufall ausgewählt. Eine Vorselektion wurde nur insofern vorgenommen, als die im Rahmen von Fallstudien in Augenschein genommenen Wegebauvorhaben mit enthalten sein sollten (n=5). Die Rücklaufquote war mit 88 % gut. Nähere Hinweise zur Methodik und zu den Ergebnissen sind dem Fallstudienbericht zu entnehmen.

### ***Fallstudie zum ländlichen Wegebau***

Im Rahmen einer Fallstudie wurden Interviews zum ländlichen Wegebau mit den Vertretern ausgewählter Gemeinden bzw. Realverbände durchgeführt. Hierbei standen Finanzierungskonzepte, Bauweisen und Wegekonzepte im Vordergrund des Interesses. Im Rahmen der Befragung wurden von den Gemeindevertretern Karten mit dem Gemeindegebiet, dem vorhandenen Wegenetz und den im Rahmen von *PROFIL* ausgebauten Wegen zur Verfügung gestellt. Diese Karten wurden ergänzt durch weitere Unterlagen zu regionalen und überregionalen Fahrradwegen und sonstigen touristischen Infrastruktureinrichtungen. Seitens der befragten Gemeindevertreter wurden erläuternde Hinweise zur Intensität der Nutzung einzelner Wege gegeben. Die Befragung wurde ergänzt durch eine Befahrung ausgewählter Streckenabschnitte. Insgesamt entstand so ein guter Überblick über die jeweilige Bedeutung einzelner Wegebaumaßnahmen für landwirtschaftliche und außerlandwirtschaftliche Nutzer.

Die Ergebnisse dieser Fallstudien sind in einem separaten Bericht dokumentiert.

## **7.4 Administrative Umsetzung**

Nach dem indikativen Finanzplan (ML, 2009b) stehen für die Förderperiode 2007 bis 2013 insgesamt 44,97 Mio. Euro an EU-Mitteln zur Verfügung (im Konvergenzgebiet: 34,4 Mio. Euro, im Nichtkonvergenzgebiet: 10,53 Mio. Euro).

Hinzu kommen noch Finanzmittel aus dem Diversifizierungsfonds Zucker, sog. ZMO-Mittel (2009 bis 2011). Der hier für den Wegebau vorgesehene Finanzansatz liegt bei 8,21 Mio. Euro. Die Mittel des Diversifizierungsfonds werden prioritär eingesetzt. Das bedeutet, dass die Förderungen aus *PROFIL* (Code 125-B) solange ausgesetzt werden, bis die Mittel der entsprechenden Maßnahme im „Programm zur Gewährung der Diversifizierungsbeihilfen im Rahmen der Zuckermarktordnung“ bewilligt sind. Dementsprechend lässt sich die Laufzeit des Programms nicht eindeutig terminieren. Sie endet maßnahmen-spezifisch zu dem Zeitpunkt, an dem die Mittel für Diversifizierungsbeihilfen ausgeschöpft sind. Die Zahlungen sind bis spätestens zum 30. September 2011 zu leisten. Die Abwicklung für die Diversifizierungsbeihilfe Zucker erfolgt völlig analog zu der Abwicklung bei den entsprechenden Maßnahmen des ELER-Programms (gleiche Zahlstelle, glei-

che Bewilligungsstellen, gleiche Kontrollbehörden). Dementsprechend ist in Bezug auf die einzelnen durchgeführten Wegebaumaßnahmen im Rahmen der Evaluation nicht zwischen den mit *PROFIL*-Mitteln finanzierten Wegebaumaßnahmen und den über die Diversifizierungsbeihilfe finanzierten Maßnahmen zu unterscheiden.

Daneben ist zu berücksichtigen, dass Wegebaumaßnahmen auch über den Leader-Schwerpunkt finanziert und abgewickelt werden können.

Im Rahmen der Fördermaßnahme 125-B sind Kommunen, Verbände und Private antragsberechtigt.

Nach den Vorgaben der Nationalen Rahmenregelung muss der öffentliche Zuwendungsempfänger mindestens 35 % der zuschussfähigen öffentlichen Ausgaben aufbringen. Im Umkehrschluss beträgt der Zuwendungssatz maximal 65 % der zuschussfähigen öffentlichen Ausgaben. Bei Vorhaben, die der Umsetzung eines integrierten ländlichen Entwicklungskonzeptes dienen, kann der Fördersatz um bis zu 10 % erhöht werden.

Dem weitgehend entsprechend wurde in Niedersachsen die Förderhöhe wie folgt festgelegt:

- Private Antragsteller: 25 % (+5 % möglich),
- Öffentlich-rechtliche Antragsteller: 40 % (+10 % möglich),
- Kommunen im Konvergenzgebiet: 40 % - 65 % (+10 % möglich), gestaffelt nach Steuereinnahmekraft,
- Kommunen im Nichtkonvergenzgebiet 40 % (+10 % möglich).

Öffentlich-rechtliche Antragsteller, zu denen die Realverbände gehören, sind demnach im Konvergenzgebiet deutlich schlechter gestellt als die Kommunen. Allerdings sind Realverbände derzeit noch überwiegend im Nichtkonvergenzgebiet vertreten (überwiegend in Südniedersachsen).

Bewilligungsbehörden sind die Ämter für Landentwicklung (AfL) bei den Behörden für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften (GLL). Die Ämter für Landentwicklung verfügen über ein eigenes Amtskontingent, das anlässlich von zwei Einplanungsbesprechungen (Frühjahr, Herbst) nach einem festgelegten Verteilerschlüssel zugewiesen wird.

### ***Bewertungsschema Wegebau***

Auf der Grundlage einer Abstimmung zwischen ML und den Ämtern für Landentwicklung wurde in 2007 ein Bewertungsschema Wegebau verbindlich eingeführt (ML, 2007), das eine Prioritätensetzung mit Hilfe eines einfachen und überschaubaren Punktesystems er-

möglichen soll. Die Einführung des Bewertungsschemas wurde vom ML wie folgt begründet:

- es handele sich um eine Forderung aus der ELER-Verordnung (Art. 71 Abs. 2),
- das Programm sei regelmäßig überzeichnet,
- eine einheitliche Auswahl nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz sei daher erforderlich.

Dieses Bewertungsschema wurde in 2008 leicht modifiziert und um zusätzliche Kriterien erweitert. Auch wurden präzisierende Hinweise zur Punktvergabe gegeben (ML, 2009a). Die maximal mögliche Punktzahl erhöhte sich durch die neuen Kriterien von 100 auf 120 Punkte. **Tabelle 7.2** zeigt in einem Vergleich das alte und das neue Bewertungsschema.

**Tabelle 7.2:** Bewertungsschema Wegebau

lfd. Nr.	Kriterium	Max. Punktzahl, altes Bewertungsschema	Max. Punktzahl, neues Bewertungsschema
1	Erschließung anliegender Fläche (ha)	40	30
2	Erschließungseffizienz	20	20
3	Beschaffenheit (gilt auch für Brücken)	30	20
4	Haupterschließungsweg		30
5	Multifunktionalität zur Steigerung der touristischen Attraktivität, z. B. Skaten, klassifizierter Radweg	10	10
6	Berücksichtigung besonderer Anforderungen, z. B. Umsetzung von Zielvereinbarungen, Abstimmung mit Vorhaben Dritter, Auswirkungen auf Entwicklungsprozess, Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs, (gesondert zu begründen)		20
	Gesamtpunktzahl	max. 100	max. 120

Quelle: (ML, 2007; ML, 2009a).

Bezüglich des Kriteriums Nr. 1 sollen nur Flächen berücksichtigt werden, die direkt vom auszubauenden Weg erschlossen werden. Dahinter liegende Wege und deren anliegende Flächen sind ausgeschlossen, da Schwierigkeiten einer sinnvollen Abgrenzung bestehen.

Haupterschließungswege, die wichtig sind, aber nur wenige eigene anliegende Flächen haben, können über das Kriterium Nr. 4 zusätzliche Punkte erhalten. Bei einer Punktevergabe muss das AfL dies gesondert schriftlich begründen.

Um zur Wegebeschaffenheit einen vergleichenden Gesamteindruck zu erhalten, wird jeder Weg vor der abschließenden Bewertung durch den Bearbeiter/Ingenieur des AfL vor Ort begutachtet. Auch sind dem Antrag Fotos beizufügen, die den Wegezustand dokumentieren.

Bei Nr. 5 (Multifunktionalität der Nutzung) soll eine Punktevergabe nur bei „klassifizierten“ Radwegen vorgenommen werden, also bei solchen, die in den einschlägigen Fahrrad-/Wanderkarten auch als solche gekennzeichnet sind. Eine Nutzung zum Spaziergehen wird bei jedem Weg vorausgesetzt.

Unter Nr. 6 werden zusätzliche Kriterien genannt, die evt. berücksichtigt werden können (max. 10 Punkte), z. B.

- Umsetzung von Zielvereinbarungen,
- Abstimmung mit Vorhaben Dritter,
- Auswirkungen auf Entwicklungsprozesse,
- Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs.

Das AfL muss die Punktevergabe gesondert schriftlich begründen. Der Vermerk ist zu den Förderakten zu nehmen.

Nach Angaben des ML sind die Kriterien von den Antragstellern inzwischen akzeptiert, da sie eine nachvollziehbare Gleichbehandlung ermöglichen. Auch die im Rahmen der Evaluation befragten AfL-Mitarbeiter gaben überwiegend an, dass das ergänzte Bewertungsschema im Prinzip praktikabel sein. Es wurde aber mehrfach darauf hingewiesen, dass bei einer schematischen Anwendung immer die Gefahr bestünde, dass einzelne regional bedeutsame Wegebauvorhaben „durch das Raster fallen würden“.

Nach Angaben einzelner Ämter für Landentwicklung ist der Antragsüberhang regional so hoch, dass eine Projektbewilligung eine Bewertung von über 100 Punkten erfordert. Selbst regional bedeutsame Verbindungswege ohne die geforderte direkt angrenzende Mindestfläche könnten damit bei strikter Anwendung des Schemas kaum noch gefördert werden.

Im Zuge der schriftlichen Befragung von Zuwendungsempfängern wurde darauf hingewiesen, dass bei Punkt 1 die Größe der erschlossenen Fläche mit der Länge des Weges steige und damit lange Wege bevorzugt würden. Die entscheidende Kenngröße sei vielmehr die Erschließungseffizienz, die unter Punkt 2 auftauche. Hier wäre u. E. zu prüfen, ob die ersten beiden Punkte nicht zusammengefasst werden können und nur noch die Erschließungseffizienz berücksichtigt wird.

Die Multifunktionalität der Wegenutzung hat aufgrund der geringen hier zu vergebenden Punktezahl scheinbar nur eine untergeordnete Bedeutung. Trotz der geringen Punktezahl

kann die Multifunktionalität aber zum entscheidenden Kriterium werden, wenn bei hohem Antragsüberhang die benötigte Punktezahl für eine Bewilligung auf über 100 Punkte ansteigt. In diesem Falle käme eine Förderung nur noch in Frage, wenn eine multifunktionelle Nutzung gegeben wäre.

Dieses Beispiel zeigt, dass ein fest vorgegebener Kriterienkatalog immer die Gefahr in sich birgt, eine ganz „eigene Logik“ zu entfalten und mitunter auch zu eigentlich nicht beabsichtigten Selektionswirkungen führt.

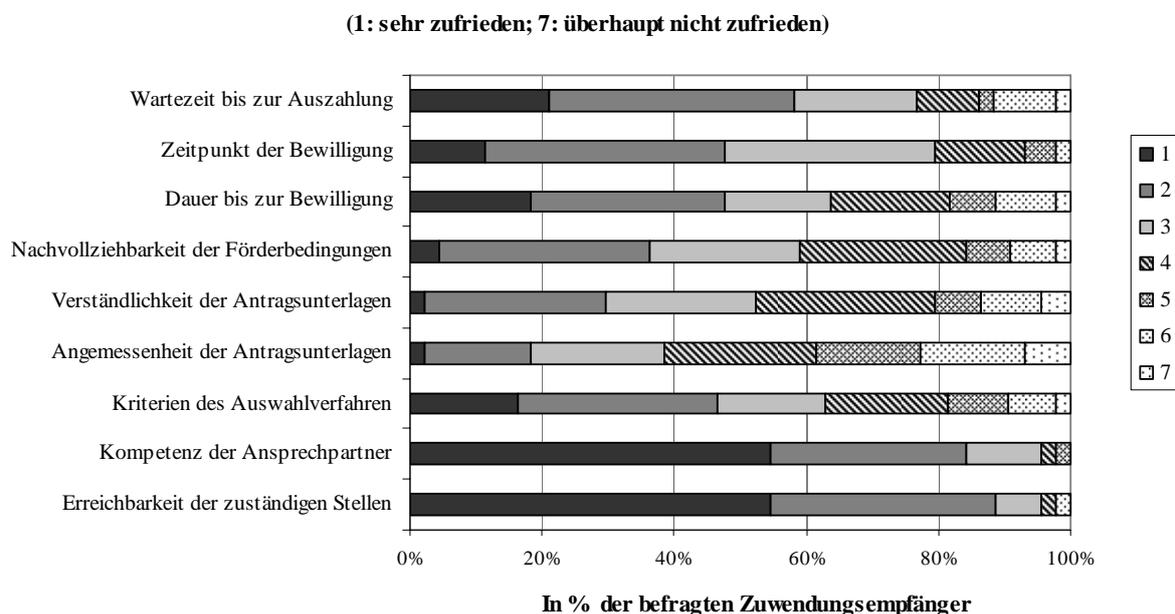
Die von der EU-Kommission geforderte pauschale Einführung von Projektauswahlkriterien bedeutet einen verwaltungstechnischen Mehraufwand, der nach unserer Einschätzung durch Effizienzgewinne nicht gerechtfertigt werden kann. Die jeweiligen Sachbearbeiter bei den Ämtern für Landentwicklung verfügen nach den Angaben der befragten Zuwendungsempfänger über gute Ortskenntnis und großen Erfahrungshintergrund. Durch ein Punkteschema mit vorgegebenen Kriterien lassen sich die Einschätzungen der jeweiligen Bearbeiter aber nicht ohne Informationsverlust abbilden. Es kann nur empfohlen werden, die weitere Ausgestaltung dieses Kriterienkatalogs so vorzunehmen, dass ausreichend Flexibilität gewahrt bleibt, um die Sach- und Ortskenntnis der Sachbearbeiter vor Ort und die jeweils spezifische Problemlage berücksichtigen zu können.

Insgesamt besteht der Eindruck, dass mit dem nun vorliegenden Bewertungsschema ein praktikables System gefunden wurde, das allerdings im Detail in Abstimmung mit den Ämtern für Landentwicklung noch weiter angepasst und flexibilisiert werden muss.

### ***Zufriedenheit mit dem Förderverfahren***

Im Rahmen der schriftlichen Befragung der Zuwendungsempfänger wurde auch der Aspekt „Zufriedenheit mit dem Förderverfahren“ thematisiert. Die **Abbildung 7.1** zeigt die Bewertungen hinsichtlich verschiedener Aspekte des Förderverfahrens (Frage 16).

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der zuständigen Stellen bei den GLL's und der Kompetenz der Mitarbeiter wurde überwiegend hohe Zufriedenheit signalisiert. Die Zufriedenheit mit den Kriterien des Auswahlverfahrens und der Nachvollziehbarkeit der Förderbedingungen war demgegenüber deutlich geringer. Überwiegend negativ wird der Umfang und die Verständlichkeit der Antragsunterlagen bewertet. Auch der oftmals späte Bewilligungszeitpunkt wurde von etwa 20 % der Befragten negativ bewertet.

**Abbildung 7.1:** Zufriedenheit mit dem Förderverfahren (n=44)

Quelle: Eigene Erhebungen.

Gegenüber der vergangenen Förderperiode haben sich nach Einschätzung der Befragten insbesondere der Umfang und die Verständlichkeit der Antragsunterlagen sowie auch die Kriterien des Auswahlverfahrens verschlechtert.

In einer offenen Frage wurden die Zuwendungsempfänger nach möglichen Verbesserungsvorschlägen befragt. Sehr häufig wurde hierbei der Wunsch nach einer Vereinfachung des Antrags-, Abrechnungs- und Kontrollverfahrens vorgebracht. Generell wird auch mehr Entscheidungsfreiheit der Kommunen eingefordert.

Nähere Hinweise zur Methodik der Befragung sowie die Ergebnisse im Detail sind dem Fallstudienbericht zu entnehmen.

## 7.5 Ziele und Zielerreichung (Input und Output)

Nach dem indikativen Finanzplan, Stand: 22.05.2009, (ML, 2009b) stehen für die Förderperiode 2007 bis 2013 insgesamt 44,97 Mio. Euro an EU-Mitteln für den Wegebau zur Verfügung. Hiermit sollen Gesamtinvestitionen von Öffentlichen Mitteln in Höhe von 82,91 Mio. Euro gefördert werden (Gesamtinvestition ca. 86 Mio. Euro). Der Einsatz von GA-Mitteln ist nicht vorgesehen. Aufgrund der erheblichen Nachfrage wurde das für den Wegebau vorgesehene Budget mit der dritten Programmänderung durch zusätzliche EU-

Mittel aus den Modulationsmitteln aufgestockt (1,6 Mio. Euro im Nichtkonvergenzgebiet, 1 Mio. Euro im Konvergenzgebiet).

In Niedersachsen stehen zur Gewährung von Diversifizierungsbeihilfen im Rahmen der Zuckermarktordnung Mittel in Höhe von insgesamt 12,4 Mio. Euro zur Verfügung, die zum Teil für Wegebaumaßnahmen (125-B) vorgesehen sind. Im Zeitraum vom 15.12.2008 bis zum 15.02.2009 wurden davon 6,2 Mio. Euro für den Wegebau bewilligt und bis zum 30.09.2009 5,9 Mio. Euro ausgezahlt. Da es sich dabei nicht um ELER-Mittel handelt, fallen diese Auszahlungen nicht unter die ELER-Berichtspflicht und sind im indikativen Finanzplan nicht mit enthalten.

Das Bewilligungsfenster wird 2010 ein weiteres Mal auch für den Wegebau geöffnet, bis der vorgesehene Bewilligungsrahmen ausgeschöpft ist. Die endgültigen Auszahlungen sind spätestens bis zum 30. September 2011 zu leisten.

Die Diversifizierungsbeihilfen für den Wegebau werden unter den gleichen Förderbedingungen verausgabt wie die ELER-Mittel und sind auch in der ZILE-Förderdatenbank mit gelistet. Die nachfolgenden Angaben zum Umsetzungsstand beinhalten daher auch diese Maßnahmen.

**Tabelle 7.3:** Umsetzungsstand der Maßnahmen zum ländlichen Wegebau (Auszahlungsstand Ende 2009)

	Ziel*	Umsetzung**	Umsetzungs-
	2007-2013	2007-2009	stand in %
EU-Mittel 125-B (Mio. Euro)	44,97	11,7	
Zuckerdiversifizierung Wegebau (Mio. Euro)		5,9	
EU-Mittel Leader (Mio. Euro)		1,1	
Gesamt-Fördermittel Wegebau (Mio. Euro)		18,7	
Gesamt Förderfähige Kosten (Mio. Euro)	101,4	35,8	35 %
km ausgebaute Wegstrecke	780	487,8	63 %
Anzahl ausgebaute Brückenbauwerke	k. A.	23	-
Anzahl erneuerter Rahmen- oder Rohrdurchlässe	k. A.	4	-

\* Begleitbericht (2009).

\*\* ZILE-Förderdatenbank.

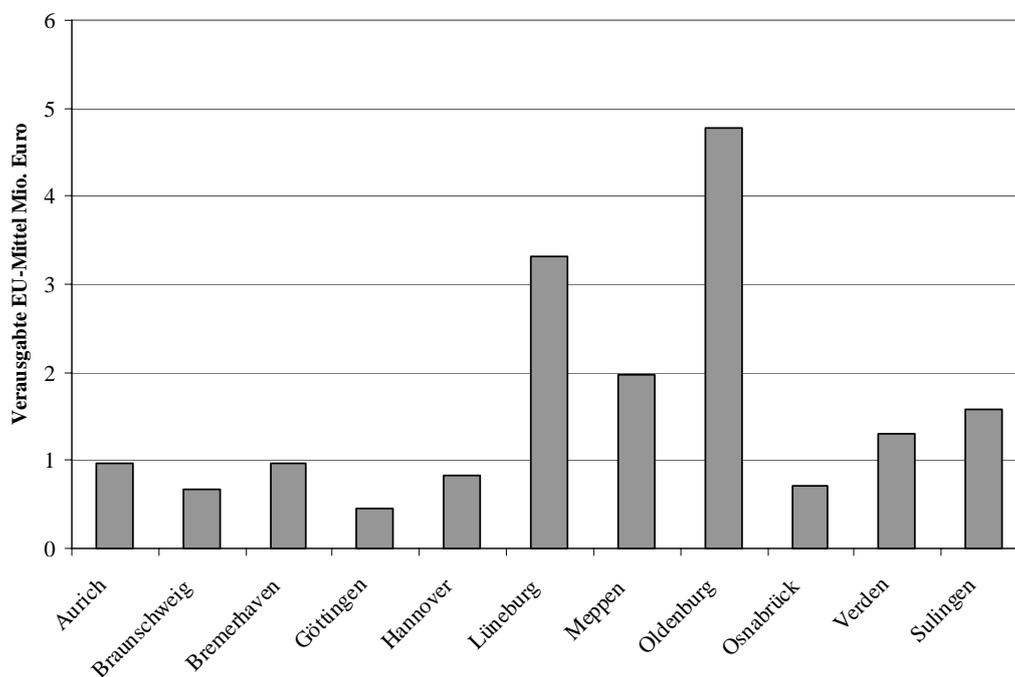
Quelle: Eine Auswertungen nach ZILE-Förderdatenbank.

In 2007 erfolgten aufgrund der späten Programmgenehmigung noch keine Auszahlungen. In den Jahren 2008 und 2009 wurden dann insgesamt (inkl. der Leader-Mittel) 18,7 Mio. Euro an Fördermitteln für den Wegebau verausgabt.

Insgesamt wurden 488 km Wegestrecke ausgebaut und neu befestigt (2008: 126,9 km; 2009: 360,9 km), hinzu kommt die Erneuerung von 23 Brückenbauwerken und 4 Rahmen- und Rohrdurchlässen.

Die Verteilung der für den Wegebau eingesetzten EU-Mittel (ohne Leader-Mittel) auf die Amtsbezirke der Ämter für Landentwicklung ist in der **Abbildung 7.2** dargestellt. Deutliche Schwerpunkte liegen in den Amtsbezirken Lüneburg und Oldenburg, die zusammen 46 % der Fördermittel beanspruchen.

**Abbildung 7.2:** Verteilung der eingesetzten EU-Mittel (2007 bis 2009) auf die AfL-Amtsbezirke



Quelle: Eigene Auswertung nach ZILE-Förderdatenbank.

Im AfL-Bezirk Oldenburg erfolgte auch bereits in der vergangenen Förderperiode der mit Abstand höchste Mitteleinsatz, auch bezogen auf die landwirtschaftliche Nutzfläche (Bathke, 2008). Lüneburg profitiert von den günstigen Förderkonditionen im Konvergenzgebiet und den Mittelzuweisungen im Rahmen der Diversifizierungsbeihilfe. Wie auch in der Vergangenheit ist der Mitteleinsatz in den AfL-Bezirken Braunschweig und Göttingen relativ gering.

Diese Ungleichverteilung der Mittel spiegelt bis zu einem gewissen Grad den unterschiedlichen Bedarf für Wegebaumaßnahmen wider. Auf den anmoorigen Böden in Nordwestdeutschland wird ein massiverer Wegeunterbau benötigt als auf dem mineralischen bis felsigen Untergrund im Mittelgebirgsraum. Die Transportkosten für das Baumaterial sind

höher, da das Gestein über weitere Strecken herangeschafft werden muss. Zudem ist die Landschaft mehr oder weniger dicht von Entwässerungsgräben durchzogen, die mit Brücken oder Durchlässen überbaut werden müssen. Ein weiterer Grund ist in den unterschiedlichen Bauweisen und Nutzungsansprüchen an die gebauten Wege zu sehen.

Diese Punkte werden aber über den Verteilungsschlüssel des ML im Prinzip mit berücksichtigt.

Neben den genannten Gründen sowie der unterschiedlichen Zuweisung von ZMO-Mitteln dürfte aber auch der unterschiedliche Antragseingang eine Rolle gespielt haben. So werden von den überwiegend in Südniedersachsen vertretenen Zweckverbänden zumeist deutlich kleinere Wegebaumaßnahmen beantragt als von den Gebietskörperschaften. Dies zeigt die folgende Auswertung. Die Fördermittel verteilen sich auf die Zuwendungsempfänger wie folgt:

**Tabelle 7.4:** Verteilung der Fördermittel auf die Gruppen von Zuwendungsempfängern (ohne Leader-Mittel)

	Anzahl Förderfälle	Zuwendungen in Mio. Euro	Anteil
Gebietskörperschaften	330	16,05	91 %
Zweckverbände	74	1,51	9 %

Quelle: Eigene Auswertung nach ZILE-Förderdatenbank.

Die durchschnittlichen Auszahlungen pro Förderfall liegen für die Gebietskörperschaften bei 48.600 Euro, bei den Zweckverbänden betragen sie lediglich 20.400 Euro. Diese Unterschiede sind allerdings in erster Linie auf standörtliche Unterschiede zurückzuführen, wie die folgende Auswertung für die Amtsbezirke Braunschweig, Göttingen und Hannover zeigt, in denen überwiegend Realverbände vertreten sind.

**Tabelle 7.5:** Verteilung der Fördermittel auf die Gruppen von Zuwendungsempfängern in den Amtsbezirken Braunschweig, Göttingen und Hannover

	Anzahl Förderfälle	Zuwendungen in Mio. Euro	mittlere Zuwendung pro Förderfall (Euro)
Gebietskörperschaften	36	0,79	21.982
Zweckverbände	64	1,18	18.412

Quelle: Eigene Auswertung nach ZILE-Förderdatenbank.

## 7.6 Ergebnisse

### *Bauweisen*

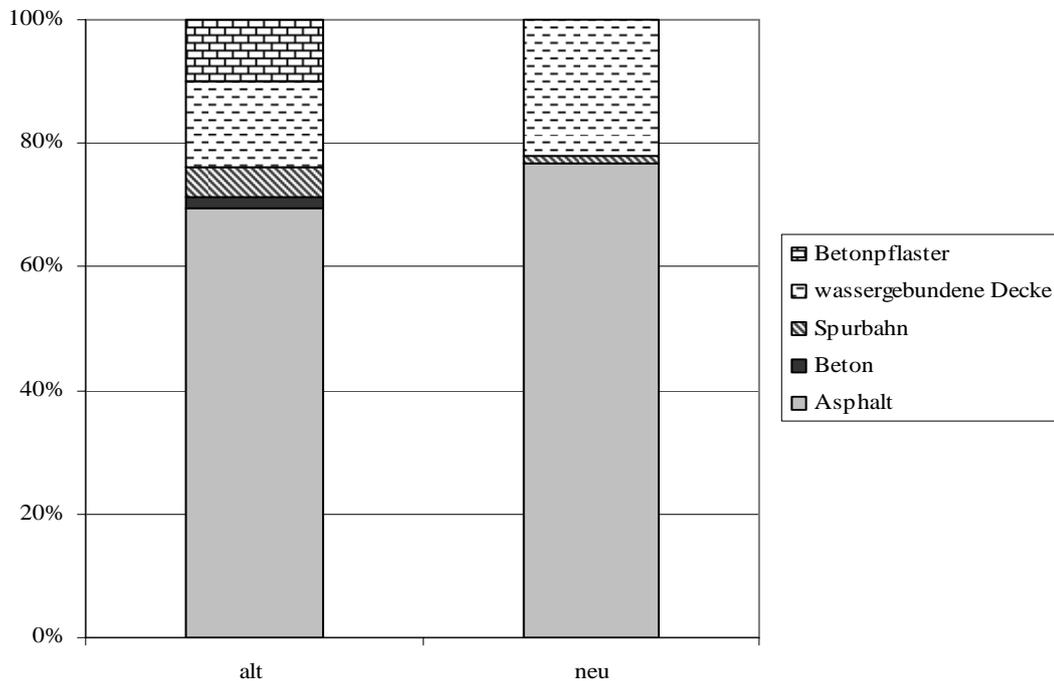
In einem Vorher-Nachher-Vergleich der jeweiligen Bauweisen der geförderten Wege nach den Angaben der ZILE-Datenbank sind insgesamt 505 Förderfälle berücksichtigt, die eine Wegstrecke von ca. 450 km abdecken. Die Förderfälle im Bereich des GLL Oldenburg/Cloppenburg sind in dieser Auswertung nicht enthalten, da die Datensätze diesbezüglich nicht auswertbar waren.

Wie auch in der vorangegangenen Förderperiode ist eine weitere Zunahme der Asphaltbefestigung zu beobachten. So stieg bei den geförderten Wege der Anteil der Asphaltbefestigung von 69 auf 77 %. Gleichzeitig nahm aber auch der Anteil der Wege mit einer wassergebundenen Decke von 14 auf 22 % zu. Beides geht zu Lasten der mit Beton befestigten Wege. Vollflächige Betonwege und Wege mit Betonpflaster werden entweder asphaltiert oder in wassergebundenen Decken umgewandelt.

Nach den Ergebnissen der Befragung der Zuwendungsempfänger wird die Entscheidung über die Ausbauart in erster Linie von den Anforderungen der Landwirtschaft und den zu erwartenden Herstellungs- und Unterhaltungskosten bestimmt, wobei Bau- und Unterhaltungskosten etwa gleich gewichtet werden. Anforderungen der Naturschutzbehörden oder anderer Nutzergruppen sind demgegenüber von untergeordneter Bedeutung.

Die in den 1970er Jahren aufgebrauchten Asphaltdecken waren stark beschädigt und für heutige Belastungen völlig unzureichend befestigt. Die Gemeinden entschieden sich in diesen Fällen nicht für einen Ausbau in Asphaltbauweise, sondern für ein Fräsen des Asphaltbelags und die weitere Verstärkung mit einer Tragdeckschicht. Dies erschien im Hinblick auf die Herstellungskosten zunächst günstiger, auch wenn die Unterhaltungskosten deutlich größer sind. Nach Angabe einer Gemeinde seien aber die Unterhaltungskosten bei Asphaltwegen langfristig kaum vorhersehbar, da die Bitumenpreise an den Ölpreis gekoppelt und stark angestiegen seien. Eine Ausbesserung von Schotterdecken sei dagegen durch eigene Gemeindemitarbeiter möglich.

**Abbildung 7.3:** Bauweisen der geförderten Wege nach Angaben der ZILE-Förderdatenbank (n=505\*)



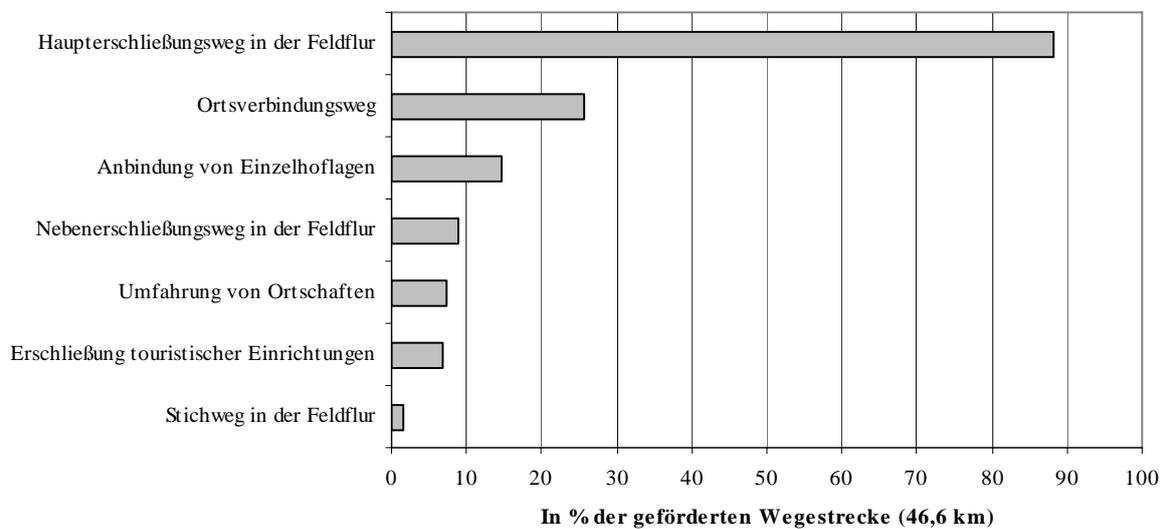
\* Ohne GLL Oldenburg/Cloppenburg.

Quelle: Eigene Auswertung nach Angaben der ZILE-Datenbank.

### **Wegefunktion**

Im Rahmen der Befragung der Zuwendungsempfänger wurde eine Klassifizierung der geförderten Ausbaustrecken hinsichtlich ihrer Funktion im Wegenetz gefordert. Nach den vorliegenden Angaben handelt es sich bei 26 % der hier betrachteten Wegeabschnitte um Ortsverbindungswege. Etwa 88 % waren Haupterschließungswege in der Feldflur. Der Anteil der Nebenerschließungswege und der Stichwege lag bei ca. zehn %. Zumeist wurde in diesen Fällen darauf hingewiesen, dass durch den Wegeausbau entweder einzelne Hofstellen oder besondere touristische Attraktionen erschlossen werden sollten. Sieben Prozent der Wegeabschnitte ermöglichen die Umfahrung von Ortschaften durch den landwirtschaftlichen Maschinenverkehr.

**Abbildung 7.4:** Funktion der geförderten Wege im Wegenetz (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: Eigene Erhebung.

Auswertungen der Förderdaten aus der vergangenen Förderperiode zeigten, dass diesbezüglich deutlich regionale Unterschiede bestehen (Eberhardt et al., 2005), 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. Daraus ergibt sich, dass in Weser-Ems ein größerer Anteil der ländlichen Wege für den Anliegerverkehr nutzbar gemacht werden muss.

Pro km ausgebautem Wegeabschnitt werden im Mittel ca. 50 ha landwirtschaftliche Nutzfläche erschlossen (durchschnittliche Länge der ausgebauten Wegeabschnitte: 1,05 km, im Mittel erschlossene landwirtschaftliche Fläche: 53 ha). Etwa 29 % der ausgebauten Wege werden für die Abfuhr von Zuckerrüben mit LKW genutzt. Die Anlieferung an eine Biogasanlage spielt demgegenüber eine untergeordnete Rolle (drei %). Der Erschließung von Mast- oder Milchviehställen im Außenbereich dienen sechs bzw. acht %.

### ***Außerlandwirtschaftliche Nutzung der Wege***

Für ca. 65 % der Förderfälle finden sich Angaben zur Wegenutzung in der Förderdatenbank. Danach werden sämtliche Wege in deutlichem Umfang auch von nicht-landwirtschaftlichen Nutzergruppen frequentiert. Eine Verteilung auf die verschiedenen Nutzergruppen ist **Tabelle 7.6** zu entnehmen:

**Tabelle 7.6:** Anzahl und relativer Anteil der geförderten Wegeabschnitte, die von verschiedenen Gruppen genutzt werden (n=331, 338 km)

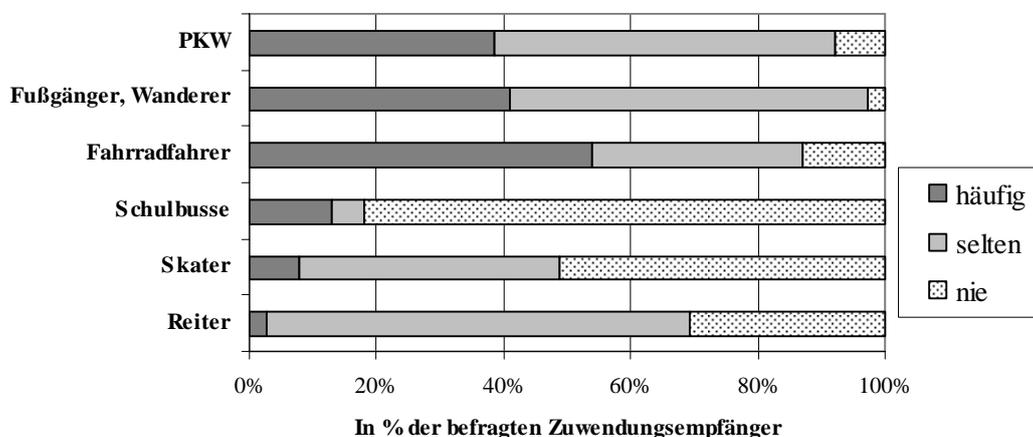
	Anzahl	Strecke in km	rel. Anteil, bezogen auf die Strecke
allgemeine Nutzung durch PKW	177	189,1	55,9 %
Schulbusse	38	50,9	15,1 %
Radweg	242	266	78,7 %
- davon beschilderter Radweg	79	87,0	25,7 %
Skater	30	38,6	11,4 %
Reitweg	36	52,4	15,5 %

Quelle: Eigene Auswertung nach ZILE-Förderdatenbank.

Erwartungsgemäß wird die überwiegende Mehrheit der Wege im Rahmen der Naherholung von Fahrradfahrern genutzt. Bemerkenswert ist aber, dass es sich bei 25 % der Wege um beschilderte Fahrradwege handelt, die eine gewisse überregionale oder touristische Bedeutung besitzen.

Etwas differenzierter sind die Angaben der befragten Gemeindevertreter und Realverbandsvorsitzenden. In 12 Fällen wurde angegeben, dass die außerlandwirtschaftliche Nutzung nur gering sei. Diese Angabe wurde überwiegend (in acht von 12 Fällen) von den Vorsitzenden der Zweckverbände gegeben. In allen anderen Fällen (73 %) ist danach von einer stärkeren Multifunktionalität des Weges und einer Beanspruchung durch verschiedene Nutzgruppen auszugehen. Hierbei überwiegt die Nutzung durch Fahrradfahrer und Spaziergänger sowie auch durch PKW-Fahrzeuge. Skater und Reiter spielen demgegenüber nur eine geringe Bedeutung. Immerhin werden aber noch 15 % der geförderten Wege auch von Schulbussen häufig genutzt.

**Abbildung 7.5:** Inanspruchnahme durch verschiedene Nutzergruppen



Quelle: Eigene Erhebung.

Die Auswertungen zeigen, dass neben der Hauptwirkung der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen eine multifunktionale Nutzbarkeit der Wege relativ häufig gegeben und diesen Nebenwirkungen eine hohe Bedeutung beizumessen ist.

## 7.7 Bewertungsfragen der EU

Die EU-Kommission gibt in ihrem Common Monitoring and Evaluation Framework (CMEF) die folgenden Bewertungsfragen vor:

- Inwieweit hat die Regelung durch die Verbesserung von Infrastrukturen zur Umstrukturierung und Entwicklung des physischen Potenzials beigetragen?
- Inwieweit hat die Regelung durch die Verbesserung von Infrastrukturen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe beigetragen?

Darüber hinaus sind aber auch die Wirkungsbeiträge des ländlichen Wegebbaus im Bereich „Entwicklung des ländlichen Raums“ sowie im Umweltbereich zu untersuchen.

### 7.7.1 Umstrukturierung und Entwicklung des physischen Potentials

*Inwieweit hat die Regelung durch die Verbesserung von Infrastrukturen zur Umstrukturierung und Entwicklung des physischen Potentials beigetragen?*

Die Frage nach der Umstrukturierung und Entwicklung des physischen Potenzials bezieht sich im Zusammenhang mit dem ländlichen Wegebau nach unserem Verständnis auf die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an veränderte Nutzungsbedingungen und gestiegene Anforderungen und damit auf die Erschließung landwirtschaftlicher, gewerblicher und touristischer Potenziale im ländlichen Raum. Die Multifunktionalität der Wegenutzung tritt damit stark in den Vordergrund.

Im vorangegangenen Kapitel wurden die Ergebnisse der geförderten Vorhaben mit Blick auf die Wegfunktion und die Wegenutzung dargestellt. Die Auswertungen zeigen, dass bei der Wegebauförderung Nebenwirkungen aufgrund der multifunktionellen Nutzung des Wegenetzes häufig vorkommen. Die geförderten Vorhaben dienen damit nicht nur der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen sondern auch der Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die heutigen Anforderungen sowohl der Landwirtschaft als auch der Bevölkerung des ländlichen Raumes insgesamt.

Eine Attraktivitätssteigerung ländlicher Regionen als Tourismus- und Naherholungsstandort kann angenommen werden, eine Quantifizierung der Wirkungen (Wirkungsindikator „Entwicklung der Übernachtungszahlen, der Tagestouristen und des Bettenangebots in den

Regionen“ (ML et al., 2007)) ist aber nicht möglich. Im Rahmen der Fallstudien wurde aber von einer Vertreterin eines Tourismusverbandes auf die Bedeutung des Wegebaus für den Fahrradtourismus in einer Region hingewiesen (siehe Fallbeispiel Nr. 5).

### 7.7.2 Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

*Inwieweit hat die Regelung durch die Verbesserung von Infrastrukturen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe beigetragen?*

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:

- 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).
- Der Neubau von Stallungen oder anderen Betriebsgebäuden im Außenbereich, die eine Erschließung für schweren Transportverkehr (LKW) benötigen, wird erleichtert.

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.

Modellrechnungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Biogasanlagen zeigen aber die hohe Bedeutung des Wegenetzes in seiner Gesamtheit für die Rentabilität der Landbewirtschaftung auf.

In der Ex-Post-Bewertung des Wegebbaus der vergangenen Förderperiode wurde am Beispiel der Silomaisernthe der Kosteneffekt des Wegebbaus überschlägig quantifiziert. Die seinerzeit durchgeführten Berechnungen (Bathke, 2008) haben durch die weitere Ausdehnung des Silomaisanbaus für die Biogaserzeugung an Aktualität gewonnen und werden daher nachfolgend wiedergegeben.

Die Silomaisernthe für Biogasanlagen und auch die Abfuhr des Gärsubstrats werden oftmals von Lohnunternehmern durchgeführt, die den Zustand des Wegenetzes in ihren Kostenkalkulationen berücksichtigen. Vom Bundesverband Lohnunternehmen e. V. wurde den Mitgliedsbetrieben hierfür der sog. „Maisrechner“ an die Hand gegeben (Wesenberg, 2007). Mit dieser Kalkulationshilfe können Beispielskalkulationen zum Einfluss verschiedener Faktoren auf die Transportkosten bei der Maisernthe durchgeführt werden.

Der Ausbauzustand des Wegenetzes kann hierbei durch die mittlere Fahrgeschwindigkeit ausgedrückt werden, die bei einer mittleren Feld-Hof-Entfernung von 3 km nach allgemeinen Erfahrungswerten zwischen 10 und 20 km/h schwanken kann. Hierbei handelt es sich zwar um eine Extrembetrachtung, die genannten Extremwerte dürften aber in der Praxis durchaus auch vorkommen.

In die nachfolgend dargestellten Modellkalkulationen gehen folgende sonstige Annahmen ein (Bundesverband Lohnunternehmen e.V., 2007): Feldhäcksler der mittleren Leistungsklasse (350 kW, 8-reihig), 100 t Mais pro Stunde, zehn Stunden pro Tag, Preise pro t Frischmasse „in die Miete“.

Bei größeren Entfernungen werden höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht, da auch ein größerer Anteil auf Landstraßen zurückgelegt werden kann. Bei den angegebenen Preisen handelt es sich um Vollkosten netto ohne Gewinnanteil (Maschinenkosten, Personalkosten, Geschäftskostenanteil, Risiko) für die komplette Erntekette (Häckseln, Transport, Verdichten).

**Tabelle 7.7:** Modellkalkulationen zu den Auswirkungen des Ausbauzustandes des Wegenetzes auf die Transportkosten bei der Maisernte für Biogasanlagen

mittlere Feld-Hof-Entfernung	8 km		3 km	
	mittlere Fahr- geschwindigkeit	Kosten / t Mais	mittlere Fahr- geschwindigkeit	Kosten / t Mais
gutes Wegenetz	25 km/h	7,31 Euro/t	25 km/h	5,72 Euro/t
mittleres Wegenetz	20 km/h	8,07 Euro/t	20 km/h	6,42 Euro/t
schlechtes Wegenetz	15 km/h	9,22 Euro/t	15 km/h	7,12 Euro/t

Quelle: (Bathke, 2008).

Nach den oben dargestellten Ergebnissen der Modellkalkulationen ergeben sich durch ein sehr gut ausgebautes Wegenetz (mittlere Fahrgeschwindigkeit: 20 km/h, mittlere Feld-Hof-Entfernung) Kostenvorteile für eine 500 kW-Biogasanlage (10.000 t Mais) in Höhe von 14.000 Euro pro Jahr gegenüber einem nur schlecht ausgebauten Wegenetz (mittlere Fahrgeschwindigkeit: 10 km/h) allein bei der Maisabfuhr. Bei Berücksichtigung der Abfuhr der Gärsubstrate sind Kostenunterschiede von >15.000 Euro pro Anlage und Jahr nicht unrealistisch.

Auf die Bedeutung der Transportkosten für den Betrieb von Biogasanlagen weisen auch Mitterleitner et al. (2007) hin. Die von den Autoren durchgeführten Modellrechnungen zeigten, dass die Transportkosten für Biomasse und damit auch der Einkaufs- oder Verkaufspreis von Silomais frei Silo sehr stark von der Transportentfernung und der sich daraus ergebenden Transportkapazität beeinflusst werden. Je nach Kapazität der Transporteinheiten und Transportentfernungen zwischen zwei und 35 km können die Gesamtkosten zwischen 1,80 Euro/Tonne FM und rd. 9,0 Euro/Tonne FM liegen. Bei großen Transportentfernungen kann bei nicht angepasster Transporttechnik allein für die Transportkosten fast 50 % des NawaRo-Bonus aufgebraucht werden (Mitterleitner, Schilcher und Demmel, 2007). In dieser Untersuchung wurden in erster Linie die Transportentfernung betrachtet; die Aussagen können natürlich in vergleichbarer Weise auch auf den Ausbauzustand des Wegenetzes und damit auf die Fahrgeschwindigkeit übertragen werden. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt auch Janinhoff (Janinhoff, 2008).

In Anbetracht der geringen Gewinnmargen beim Betrieb von Biogasanlagen wird deutlich, dass der Ausbauzustand des Wegenetzes einen nicht zu unterschätzenden Wettbewerbsvorteil darstellt und damit zu deutlichen Einkommenseffekten auf den Betrieben beitragen kann.

Das Biogasbeispiel ist aufgrund der hohen Transportmassen und der Dichte des Transportstroms (Tonnenkilometer pro Tag) ein extremes Beispiel. Eine überschlägige Abschätzung der Kostenvorteile für die landwirtschaftlichen Betriebe kann aber auch auf der Grundlage

der Häufigkeit der Wegenutzung und der Zeitersparnis infolge eines Wegeausbaus vorgenommen werden.

Im Rahmen des Modellvorhabens „Wege mit Aussichten“ wurde für Beispielmunicipalitäten eine Funktionsanalyse des vorhandenen Wegenetzes durchgeführt. Hierbei wurden für die Wegenutzung die folgenden Häufigkeiten angesetzt (ALR SH, 2008):

**Tabelle 7.8:** Richtwerte für die Hof-Feld-Fahrten (einfache Fahrt) bei den verschiedenen Bewirtschaftungsformen für jeweils 5 ha

<b>Tätigkeit</b>	<b>Getreide/Raps</b>	<b>Silomais</b>	<b>Grassilage</b>
Saatbett/Einsaat	2	2	2
Düngung	3	2	3
Gülle*	15	15	15
Pflanzenschutz	3	2	-
Ernte	1	1	9 (einschließlich Wenden)
Ernte/Abfuhr*	5	15	20
Stoppelbearbeitung	1	1	2 (Walzen, Schleppen)
Pflügen	1	1	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>31</b>	<b>39</b>	<b>51,3</b>

\* Besonders gewichtsträchtige Fahrten.

Quelle: ALR SH (2008).

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

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, wie in **Tabelle 7.9** dargestellt.

**Tabelle 7.9** Zeit- und Kostenersparnis infolge des Ausbaus von 1 km Wegstrecke bei einer angenommenen Erschließung von 100 ha

	<b>vor dem Ausbau</b>	<b>nach dem Ausbau</b>
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 über alle Arbeitsgänge ca. 60 Euro/h*)		2.292 Euro
<b>Kostenersparnis pro ha und Jahr</b>		<b>ca. 23 Euro</b>

\* feste Kosten Mietschlepper 160 PS: 24,40 Euro/ha, 50 % variable Kosten Mietschlepper: 9,33 Euro/ha (nach Segger, 2010), Opportunitätskosten Schlepperfahrer: 20 Euro/h, Maschinenkosten Anbaugerät pauschal: 6 Euro/h.

Quelle: Eigene Berechnungen.

Nach dieser überschlägigen Kalkulation ergibt sich ein Kostenvorteil von 23 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. Deutlich größere Kostenvorteile sind aber möglich, wenn aufgrund des Wegeausbaus andere und effizientere Produktionsverfahren eingesetzt werden können. Demgegenüber kann bei Stichwegen mit geringer Erschließungsfläche der Kostenvorteil auch gegen Null tendieren.

Nach Auswertungen der Bayerischen Landesanstalt für Betriebswirtschaft und Agrarstruktur (1989) wurden im Mittel über zehn ausgewählte Flurneuordnungsgebiete durch ländlichen Wegebau die mittleren Fahrgeschwindigkeiten im Bereich aller untersuchten Betriebe um rd. 5 km/h gesteigert. Hierdurch ergab sich ein Zeitgewinn von 32 Minuten/ha und Jahr allein durch die Qualitätsverbesserung der Wege (Bayerische Landesanstalt für Betriebswirtschaft und Agrarstruktur, 1989). Bei einem angenommenen Kostensatz von 60 Euro pro Schlepperstunde mit Fahrer (Segger, 2010) betragen die Kosteneinsparungen 32 Euro pro ha und Jahr. Zeiteinsparungen durch eine Verringerung der Hof-Feld-Entfernung, die im Rahmen von Flurneuordnungsverfahren üblicherweise mit erzielt werden, sind hierbei nicht berücksichtigt.

Verschiedene Modellrechnungen zeigen also die deutlichen Wirkungen des Ausbaustands der Wege auf die Transportkosten und damit auf die Rentabilität der Flächenbewirtschaftung. Die genannten Werte von 20 bis 30 Euro pro ha und Jahr können als Anhalts-

punkt dienen, dürfen aber nicht verallgemeinert werden. Eine genauere Quantifizierung ist nicht möglich.

### 7.7.3 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 in wenigen Ausnahmefällen statt. In diesen Fällen wäre dann über die Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch eine Kompensation zu leisten. Der Aspekt der Bodenversiegelung spielt daher in diesem Zusammenhang eine zu vernachlässigende Rolle, zumal auch nach der vorliegenden Richtlinie geschlossene Decken (Schwarz- und Vollbetondecken) bei Neubaustrecken weitestgehend zu vermeiden sind.

Die Erhaltung und Verstärkung von Brückenbauwerken reduziert den Umwegverkehr und trägt damit zu einer Verringerung des Gesamt-Verkehrsaufkommens bei. 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 würde zukünftig zu negativen Umweltwirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen (Umwegverkehr) führen.

### 7.7.4 Wirtschaft und Lebensqualität im ländlichen Raum

#### *Verbesserung der Wohnstandortqualität*

Maßnahmen des ländlichen Wegebbaus 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 Ortsverbindungs- und sonstigen von der Bevölkerung genutzten Wegen,
- Entflechtung der Verkehrsströme landwirtschaftlichen und nichtlandwirtschaftlichen Verkehrs innerorts und auf viel befahrenen Straßen durch den Bau von Wirtschaftswegen; hierdurch Senkung des Verschmutzungs- und Gefährdungspotentials durch langsamen und überbreiten landwirtschaftlichen Verkehr (siehe z. B. Fallbeispiel 1),
- 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.

Besondere Potenziale bietet der ländliche Wegebau vor allem im Bezug auf die touristische Entwicklung von Gebieten (Rad-Fernwanderwege). Bei 25 % der ausgebauten Wege handelt es sich um speziell beschilderte Fahrradwege, die eine gewisse überregionale oder touristische Bedeutung besitzen.

## 7.8 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

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. Ausgehend von einem 30-jährigen Erneuerungsturnus ergibt sich rein rechnerisch ein Bedarf an Wegebaumaßnahmen über eine siebenjährige Förderperiode von etwa 12.800 km. In der letzten Förderperiode sind knapp 4.000 km ausgebaut worden. In der jetzigen Förderperiode sind bisher 450 km ausgebaut worden. Hier kommen allerdings noch die im Rahmen der Flurbereinigung umgesetzten Maßnahmen (611 km) hinzu sowie die ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln ausgebauten Wege. Die oben genannten Zahlen weisen aber darauf hin, dass insgesamt ein hoher Bedarf an Wegebaumaßnahmen bestehen dürfte.

Dies wurde auch durch die Ergebnisse der schriftlichen Befragung der Zuwendungsempfänger sowie in den Gesprächen im Rahmen der Fallstudien bestätigt. 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, werden sich die Probleme des ländlichen Wegenetzes dagegen weiter verschärfen.

Sofern es das Ziel ist, eine den heutigen verkehrstechnischen Bedingungen in der Landwirtschaft genügende landwirtschaftliche Infrastruktur in *allen* Regionen des Landes aufrechtzuerhalten, sollte der Aspekt der gleichmäßigeren Mittelverteilung zukünftig stärker berücksichtigt werden.

Es wird für die Bewilligungspraxis der kommenden Förderperiode daher eine Förderpolitik angeregt, die auf eine gleichmäßigere Mittelverteilung ausgerichtet ist und auf folgenden Elementen beruht:

- Quotierung der Mittel auf AfL-Ebene in der bisherigen Art und Weise,
- Einführung bzw. Beibehaltung differenzierter Fördersätze in Abhängigkeit von der Finanzkraft der Gemeinden und den standortabhängigen Wegebaukosten (Moore, Brückenbauwerke),
- intensive Beratung der Zweckverbände.

Für den Ausbau und die Aufrechterhaltung einer flächendeckenden ländlichen Infrastruktur werden die Mittel insgesamt aber vermutlich nicht ausreichen, sodass man sich zwangsläufig verstärkt über eine weitere Prioritätensetzung Gedanken machen muss.

### ***Bewertungsschema Wegebau***

Wesentliche Schwachpunkte des ursprünglich verwendeten Bewertungsschemas wurden durch die Überarbeitung bereits ausgeräumt. Es kann nur empfohlen werden, die weitere Ausgestaltung dieses Kriterienkatalogs so vorzunehmen, dass ausreichend Flexibilität gewahrt bleibt, um die Sach- und Ortskenntnis der Sachbearbeiter vor Ort und die jeweils spezifische Problemlage berücksichtigen zu können.

### ***Finanzierung des Wegebbaus***

Die Finanzierung der Eigenanteile erfolgt in den Gemeinden weitgehend über den laufenden Gemeindehaushalt, in den Zweckverbänden über die Mitgliedsbeiträge. In zunehmendem Maße werden aber auch in den Gemeinden Satzungen für den Außenbereich erlassen und die Anlieger zur Finanzierung von Wegebaumaßnahmen herangezogen. Nach den Ergebnissen der schriftlichen Befragung war dies in 14 von 31 Gemeinden der Fall (45 %). Eine zeitlich befristete Anhebung der Grundsteuer wurde dagegen nur in einer Gemeinde praktiziert (siehe auch Fallstudienbericht Fallbeispiel Nr. 5). Weiterhin gaben 70 % der Befragten an, dass sie den Wegebau ohne Fördermittel auf absehbare Zeit nicht durchgeführt hätten. In den übrigen Gemeinden bzw. Realverbänden wäre die Maßnahme nur zum Teil, in veränderter Form oder zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt worden.

Aufgrund der schwierigen Finanzlage der Kommunen ist davon auszugehen, dass in Zukunft die Finanzierung der dringendsten Wegebaumaßnahmen nur unter stärkerer Beteiligung der Anlieger möglich sein wird. Die oftmals auch jetzt schon erhobenen Anliegerbeiträge belasten allerdings in erster Linie die direkten Anlieger, während die Hinterlieger oftmals gar nicht oder nur in geringem Umfang herangezogen werden.

Vor diesem Hintergrund erklärt sich die in den vergangenen Jahren wieder verstärkt einsetzende Diskussion um eine mögliche Änderung des Realverbandsgesetzes, die die Neugründung von Realverbänden auch außerhalb von Flurbereinigungsverfahren ermöglichen könnte (Labahn, 2009). In den 1970er-Jahren erfolgte in großem Umfang eine Übertragung der Unterhaltung von Wegen und Gräben an die Gemeinden. Zu dieser Zeit waren jedoch noch viele Landwirte in den Gemeinderäten vertreten. Mit dem Strukturwandel in der Landwirtschaft haben sich nun die Verhältnisse grundlegend gewandelt und die Interessen der Kommunen und der Landwirtschaft entwickeln sich auseinander. Die Rückübertragung der Wege an neu zu gründende Realverbände wird in dieser Situation als wichtiger Schritt in Richtung auf eine Absicherung der Unterhaltungsarbeiten und eine gerechte Verteilung der Kosten auf alle Grundeigentümer gesehen (Labahn, 2009). Inwieweit die Grundeigentümer allein für die Finanzierung herangezogen werden oder sich die Gemeinden auch an der Unterhaltung beteiligen, wäre in Zukunft noch verstärkt zu diskutieren.

Hier sollten von Seiten des Landes die Voraussetzungen für die Neugründungen von Realverbänden vereinfacht und die Fördersätze für Realverbände an die der Gemeinden angepasst werden.

### ***Wegebauförderung und Biogasanlagen***

Eine spezielle Problematik liegt in der Finanzierung des Wegebbaus im Umfeld von Biogasanlagen. Der Biomasseanbau erfordert eine spezielle Logistik und ist mit hohen Belastungen für das Wegenetz verbunden (Gerth, 2010):

- hoher Bedarf an Flächen für Energiemais,
- Zunahme der Betrieb-Feld-Distanz,
- hohe Schlagkraft in der Ernte verbunden mit hohen Transportleistungen (überbetrieblicher Maschineneinsatz),
- Rücktransport von Gärsubstraten,
- Tag- und Nachtverkehre auch bei Nässe.

Den Gemeinden kann in diesem Zusammenhang die Finanzierung des Wegebbaus nicht allein überlassen bleiben, und Anliegerbeiträge auf der Grundlage von entsprechenden Satzungen für den Außenbereich treffen nicht nur den Energiemaisanbauer. Im Sinne des Verursacherprinzips bieten sich für Gemeinden und Städte (oder Zweckverbände) aber folgende Lösungen an (Gerth, 2010):

- gemeindliche Zustimmung zu Biogasanlagen nur, wenn der Betreiber das Wegenetz ausbaut/verstärkt und unterhält,
- Sondernutzungsrechte gegen entsprechende Gebühren, wie sie beispielsweise bei Windkraftanlagen oder Kiesgruben üblich sind.

Hier sollte unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände weiter nach Lösungen gesucht werden. Möglicherweise ist es für Realverbände einfacher, mit den Betreibern entsprechende Vereinbarungen zu treffen.

### ***Überarbeitung der RLW 99***

Der landwirtschaftliche Strukturwandel wird zu immer größeren Bewirtschaftungseinheiten führen. Vor diesem Hintergrund wird in vielen Regionen ein weitmaschigeres Wegenetz akzeptiert werden können.

Dies bedeutet auf der anderen Seite aber eine stärkere Beanspruchung der verbleibenden Wege durch immer breitere Maschinen mit höheren Achslasten. Vor diesem Hintergrund sind die Forderungen vieler Zuwendungsempfänger nach einer größeren förderfähigen Ausbaubreite nachvollziehbar. Es könnte durchaus im Sinn einer nachhaltigen Verwendung der knappen Fördergelder sein, die Breite der Hauptwege so zu erhöhen, dass eine

vorzeitige Zerstörung durch das Befahren der Wegränder ausgeschlossen ist. Hierzu müsste auch auf eine Anpassung der RLW 99 (DVWK, 1999) hingewirkt werden.

### **ZILE-Förderdatenbank**

Mit der ZILE-Datenbank hat Niedersachsen das bereits vorher bestehende Förder-Abrechnungssystem PROLAND um ein Monitoring-System erweitert. Neben den Finanzdaten sind für jedes geförderte Projekt nunmehr auch spezifische Sachdaten zu erfassen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Dies bedeutet einen hohen zusätzlichen Aufwand für die Sachbearbeiter im Amt für Landentwicklung, der nur dann gerechtfertigt erscheint, wenn das Ergebnis auch verwendbar ist. Die bisherigen Auswertungen zeigen, dass dies noch nicht der Fall ist. Sowohl die Angaben zum Wegeausbau als auch zur Wegfunktion sind lückenhaft. Es sollte geprüft werden, ob in Zukunft mit vertretbarem Aufwand vollständigere und realitätsnähere Ergebnisse erwartet werden können. Wenn nicht, erscheint uns der alte Weg einer Datenerhebung in einer Stichprobe von Verfahren als geeigneter.

## Literaturverzeichnis

- Bathke, M. (2008): Ex-post-Bewertung von PROLAND Niedersachsen, Materialband zu Kapitel 9, Maßnahme r: Ländliche Infrastrukturmaßnahmen. Internetseite Institut für Ländliche Räume des vTI.
- Bayrische Landesanstalt für Betriebswirtschaft und Agrarstruktur (1989): Der Einfluss der Flurbereinigung auf die Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Betriebe in Bayern. In: Bayrisches Staatsministerium für Ernährung Landwirtschaft und Forsten (Hrsg.): Materialien zur Flurbereinigung, H. 16.
- Bundesverband Lohnunternehmen e.V. (2007): Transportkosten bei der Maisernte für Biogasanlagen. Telefonat mit Dr. Wesenberg vom 15.06.2007.
- DVWK, Deutscher Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e. V. (1999): Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99). Bonn.
- Eberhardt, W., Koch, B., Raue, P., Tietz, A., Bathke, M. und Dette, H. (2005): Kapitel 9: Förderung der Anpassung und Entwicklung von ländlichen Gebieten - Kapitel IX der VO (EG) Nr. 1257/1999, Materialband. In: LR, Institut für Ländliche Räume der Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft (Hrsg.): Aktualisierung der Halbzeitbewertung von PROLAND NIEDERSACHSEN: Programm zur Entwicklung der Landwirtschaft und des ländlichen Raumes gem. Verordnung (EG) Nr. 1257/1999. Braunschweig, Hannover.
- Gerth, H. (2010): Einfluss des Biomasseanbaus für Energiebereitstellung auf das landwirtschaftliche Wegenetz. Landeskultur in Europa - Lernen von den Nachbarn. Schriftenreihe der DLKG, S. 173-174.
- Janinhoff, A. (2008): Wann sind Äcker zu weit weg? DLG-Mitteilungen 2008, H. 5, S. 34-39.
- Labahn, K. (2009): "Die Zeit für Neugründungen ist reif". Land & Forst, H. 19.
- Mitterleitner, H., Schilcher, A. und Demmel, M. (2007): Konzepte zur Reduzierung der Kosten beim Transport von anwachsenden Rohstoffen für Biogasanlagen, Berichte der Bayrischen Landesanstalt für Landwirtschaft (LfL).
- ML, Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2007): Entwurf eines Bewertungsschemas Wegebau, Stand: Juli 2007.
- ML, Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, MU, Niedersächsisches Umweltministerium, WuH, Der Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen und KORIS, Kommunikative Stadt und Regionalentwicklung (2007): PROFIL 2007-2013 Programm zur Förderung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen 2007 bis 2013. Hannover. Internetseite Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: [http://www.ml.niedersachsen.de/master/C20359226\\_N20358583\\_L20\\_D0\\_I65\\_5.html](http://www.ml.niedersachsen.de/master/C20359226_N20358583_L20_D0_I65_5.html). Stand 11.4.2008.

- ML, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (2009a): Auswahlkriterien der Maßnahme "Ländlicher Wegebau". [http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C60293336\\_L20.pdf](http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C60293336_L20.pdf).
- ML, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung (2009b): Indikativer Finanzplan 2007 bis 2013 auf Ebene der Maßnahmen (Stand 22.05.2009). Email vom 15.07.2010.
- Segger, V. (2010): Den großen Schlepper mieten, kaufen, leasen? Internetseite Powerpoint Vortrag, Infodienst Landwirtschaft - Ernährung - Ländlicher Raum des Ministeriums für Ländlichen Raum, Ernährung und Verbraucherschutz Baden-Württemberg, [http://www.landwirtschaft-mlr.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/show/1309035\\_11/Schlepper-kaufen,-mieten,-leasen%5B2%5D.pdf](http://www.landwirtschaft-mlr.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/show/1309035_11/Schlepper-kaufen,-mieten,-leasen%5B2%5D.pdf).
- Seufert, H. und Bernhardt, H. (2001): Ungebremstes Wachstum. DLG-Mitteilungen 2001, H. 7, S. 13-16.
- Wesenberg, M. (2007): Maisernte: Berechnung der Erntekosten; Kalkulationshilfe des Bundesverband Lohnunternehmen e.V.

# Halbzeitbewertung von *PROFIL*

## Teil II - Kapitel 7 (Wegebau, Code 125-B)

### Anhang:

### Umsetzung und Wirkungen von Wegebaumaßnahmen in Niedersachsen

### Ergebnisse einer Befragung von Zuwendungsempfängern und Fallstudien zu ausgewählten Fördervorhaben



Autor:

Manfred Bathke

Braunschweig, Dezember 2010



<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>I</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>1 Einführung</b>	<b>1</b>
<b>2 Befragung von Zuwendungsempfängern</b>	<b>1</b>
2.1 Methodik	1
2.2 Ergebnisse der Befragung	2
2.2.1 Bauweisen	2
2.2.2 Wegenutzung	3
2.2.3 Bedarf für weitere Wegebaumaßnahmen und Finanzierung	5
2.2.4 Zufriedenheit mit dem Förderverfahren	5
2.2.5 Veränderungen gegenüber der vergangenen Förderperiode	7
2.2.6 Nutzung des Internets	8
2.2.7 Zukunft der Wegebauförderung	8
2.2.8 Abstimmung mit Nachbargemeinden	9
2.3 Zusammenfassung der Befragungsergebnisse	9
<b>3 Fallstudien</b>	<b>10</b>
3.1 Hinweise zur Methodik	10
3.2 Fallstudien zu ausgewählten Wegebauvorhaben	14
3.2.1 Fallstudie 1: Landkreis Göttingen, Landolfshausen	14
3.2.2 Fallstudie 2: Landkreis Göttingen, Mackenrode	16
3.2.3 Fallstudie 3: Landkreis Holzminden, Ottenstein I	18
3.2.4 Fallstudie 4: Landkreis Holzminden, Ottenstein II	21
3.2.5 Fallstudie 5: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Lübeln	24
3.2.6 Fallstudie 6: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Krummasel	28
3.2.7 Fallstudie 7: Landkreis Cuxhaven, Stadt Langen	31
3.3 Zusammenfassende Bewertung	36
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>37</b>
<b>Anhang I</b>	<b>38</b>
<b>Auswertung des Fragebogens</b>	<b>38</b>

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Abbildung 1: Bauweisen der geförderten Wege (Vorher-Nachher-Vergleich)	2
Abbildung 2: Funktion der geförderten Wege im Wegenetz	3
Abbildung 3: Inanspruchnahme durch verschiedenen Nutzergruppen	4
Abbildung 4: Bedeutung der verschiedenen Nutzungszwecke	4
Abbildung 5: Zufriedenheit mit dem Förderverfahren	6
Abbildung 6: Veränderungen gegenüber der vergangenen Förderperiode	8

### **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Im Rahmen der Fallstudie näher betrachtete Wegebauvorhaben	11
Tabelle 2: Bewertungsschema Wegebau	13
Tabelle 3: Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben	36

## **1 Einführung**

Im Rahmen der Evaluation der Fördermaßnahme 125-B „Ländlicher Wegebau“ wurde eine schriftliche Befragung von Zuwendungsempfängern durchgeführt. Die Befragung erfasste neben der Funktion der geförderten Wege schwerpunktmäßig auch den Bereich der „Zufriedenheit mit dem Förderverfahren“. Der vorliegende Kurzbericht fasst die wichtigsten Ergebnisse der Befragung zusammen. Der hierbei verwendete Fragebogen mit den Ergebnissen im Detail ist als Anhang beigelegt.

Ergänzend zur schriftlichen Befragung der Zuwendungsempfänger wurden im Rahmen einer Fallstudie einzelne Fördervorhaben sowie die damit verbundenen Wirkungen näher beschrieben. Hierzu erfolgten Gespräche mit der Bewilligungsbehörde und den Zuwendungsempfängern sowie eine Befahrung ausgewählter Streckenabschnitte.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse zusammen und ergänzt den eigentlichen Bewertungsbericht.

## **2 Befragung von Zuwendungsempfängern**

### **2.1 Methodik**

Aus der Gesamtmenge der Förderfälle wurden 50 Förderfälle per Zufall ausgewählt. Eine Vorselektion nach regionalen Kriterien wurde nicht vorgenommen.

Gegenüber der Grundgesamtheit, in der die Zweckverbände etwa 22 % der Zuwendungsempfänger stellen, sind diese in der Stichprobe mit 29 % leicht überrepräsentiert.

Der Fragebogen wurde den jeweiligen Bürgermeistern bzw. den Vorsitzenden der Zweckverbände im März 2010 zugeschickt. Die Rücklaufquote war mit 88 % gut. Alle eingegangenen 44 Fragebögen waren im Prinzip auswertbar, allerdings wurden nicht konsequent alle Fragen beantwortet. Dies wurde zumeist mit einem Mitarbeiterwechsel und unzureichender Vertrautheit mit dem Förderfall begründet.

Die Ergebnisse werden nachfolgend kurz dargestellt. Eine Bewertung erfolgt im eigentlichen Evaluationsbericht zur Maßnahmenbewertung. Die Ergebnisse zu den Bauweisen und zur Wegenutzung werden zumeist in Form von relativen Anteilen, bezogen auf die mit der Befragung erfasste geförderte Wegelänge, dargestellt. Diese betrug 46,6 km. Die durch die Befragung der Antragsteller erfasste Wegestrecke entspricht etwa 10 % der in den Jahren 2007 bis 2009 insgesamt ausgebauten Wegestrecke.

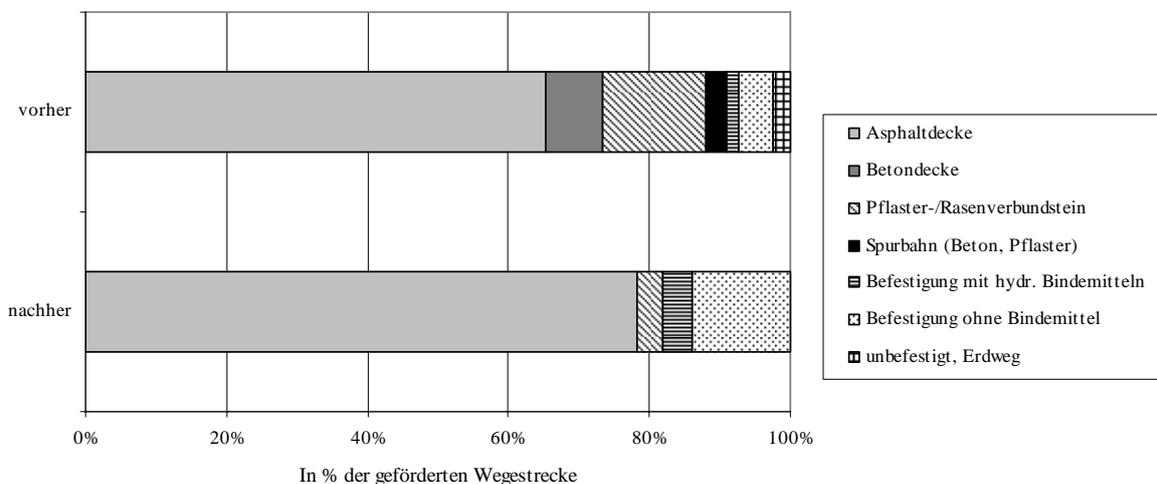
## 2.2 Ergebnisse der Befragung

### 2.2.1 Bauweisen

Die folgende **Abbildung 1** zeigt die Bauweisen der geförderten Wege in einem Vorher-Nachher-Vergleich. Etwa 2 % der ausgebauten Wegestrecken waren zuvor unbefestigt, Wegebau auf vollkommen neuer Trasse wurde nicht durchgeführt. Etwa 65 % der hier betrachteten Wegestrecken waren vor dem Ausbau bereits mit Asphalt befestigt, dieser Anteil erhöhte sich nach Ausbau auf 78 %. Vorhandene Betonwege (Plattenwege) wurden teilweise zurückgebaut. So erhöhte sich der Anteil wassergebundener Decken (ohne Bindemittel) von 5 auf 15 %. Die in der Stichprobe noch enthaltenen Spurbahnen wurden überwiegend als wassergebundene Decken neu befestigt.

Die Entscheidung über die Ausbauart wird nach Angaben der Befragten in erster Linie von den Anforderungen der Landwirtschaft und den zu erwartenden Herstellungs- und Unterhaltungskosten bestimmt. Herstellungs- und Unterhaltungskosten werden in etwa gleich gewichtet. Anforderungen der Naturschutzbehörden oder anderer Nutzergruppen sind von untergeordneter Bedeutung (Frage 6).

**Abbildung 1:** Bauweisen der geförderten Wege (Vorher-Nachher-Vergleich)



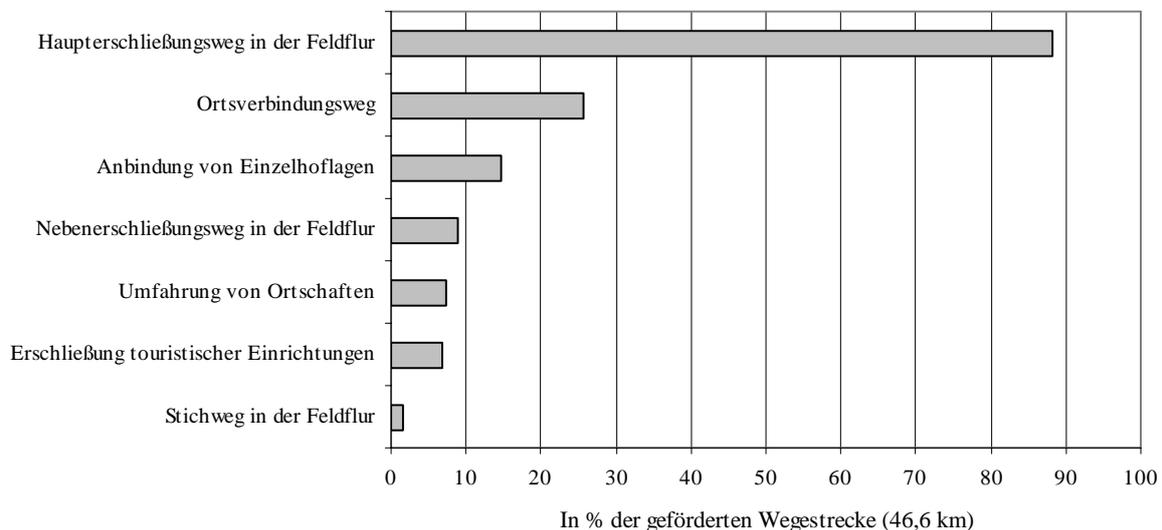
Quelle: Eigene Erhebungen.

Es erfolgte überwiegend nur eine Erhöhung der Tragfähigkeit des vorhandenen Weges, 26 % der hier betrachteten Wegeabschnitte wurden zusätzlich auch verbreitert (Frage 4).

### 2.2.2 Wegenutzung

In Frage 5 wurde eine Klassifizierung der geförderten Ausbaustrecken hinsichtlich ihrer Funktion im Wegenetz gefordert. Nach den vorliegenden Angaben handelt es sich bei 26 % der hier betrachteten Wegeabschnitte um Ortsverbindungswege. Etwa 88 % waren HAUPTerschließungswege in der Feldflur. Der Anteil der Nebenerschließungswege und der Stichwege lag bei ca. 10 %. Zumeist wurde in diesen Fällen darauf hingewiesen, dass durch den Wegebau neben den landwirtschaftlichen Flächen auch einzelne Hofstellen oder besondere touristische Attraktionen erschlossen werden sollten. Sieben % der Wegeabschnitte ermöglichen die Umfahrung von Ortschaften durch den landwirtschaftlichen Maschinenverkehr.

**Abbildung 2:** Funktion der geförderten Wege im Wegenetz



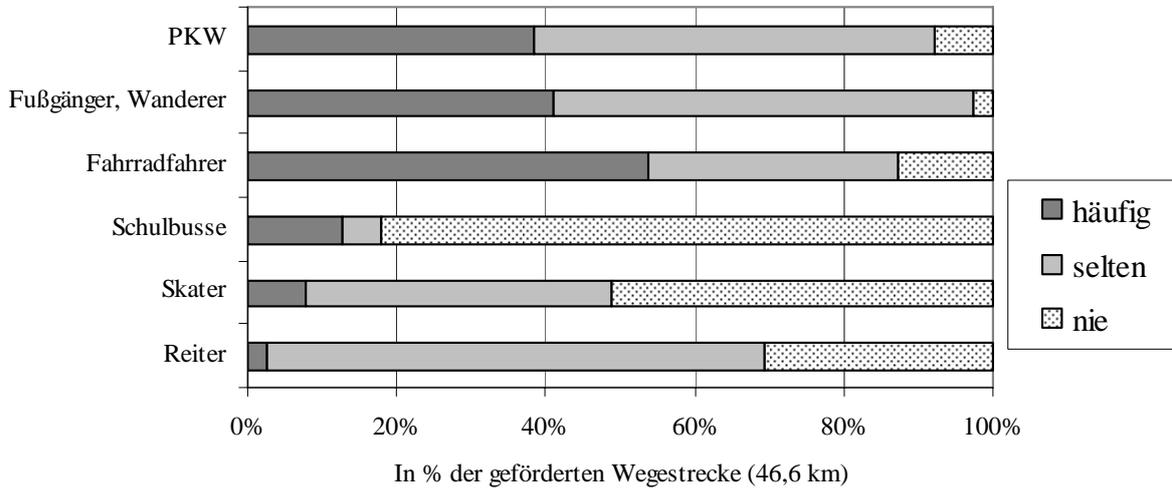
Quelle: Eigene Erhebungen.

Pro km ausgebautem Wegeabschnitt werden im Mittel ca. 50 ha landwirtschaftliche Nutzfläche erschlossen (durchschnittliche Länge der ausgebauten Wegeabschnitte: 1,05 km, im Mittel erschlossene landwirtschaftliche Fläche: 53 ha). Etwa 29 % der ausgebauten Wege werden für die Abfuhr von Zuckerrüben mit LKW genutzt. Die Anlieferung an eine Biogasanlage spielt demgegenüber eine untergeordnete Rolle (3 %). Der Erschließung von Mast- oder Milchviehställen im Außenbereich dienen sechs bzw. acht Prozent.

In 12 Fällen wurde angegeben, dass die außerlandwirtschaftliche Nutzung nur gering sei. Diese Angabe wurde überwiegend (n=8) von den Vorsitzenden der Zweckverbände gegeben. In allen anderen Fällen (n=32) ist von einer Multifunktionalität des Weges und einer stärkeren Beanspruchung auch durch verschiedene andere Nutzgruppen auszugehen (Frage 7).

Hierbei überwiegt die Nutzung durch Fahrradfahrer und Spaziergänger sowie auch PKW-Fahrzeuge. Skater und Reiter spielen demgegenüber nur eine geringe Bedeutung. Immerhin werden aber noch 15 % der geförderten Wege auch von Schulbussen häufig genutzt.

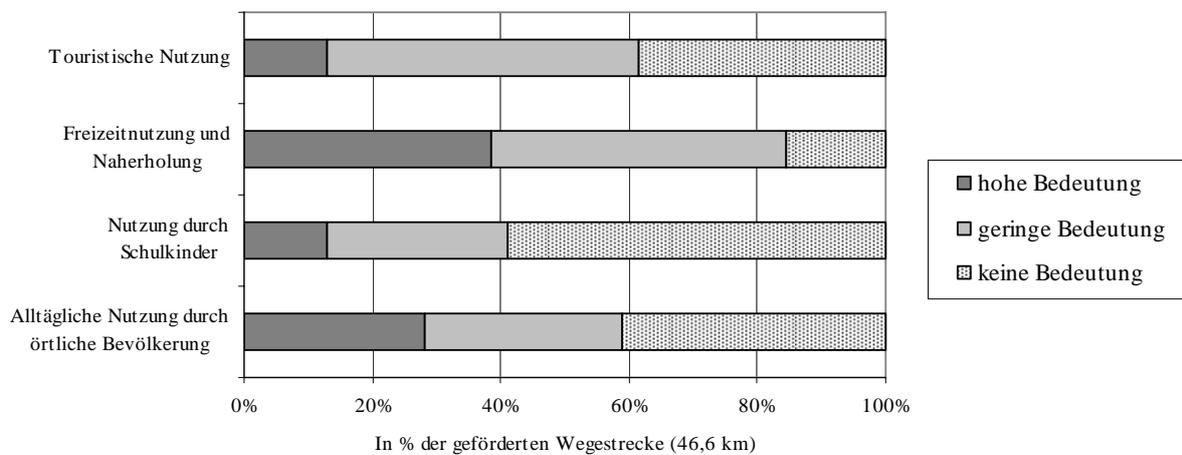
**Abbildung 3:** Inanspruchnahme durch verschiedenen Nutzergruppen



Quelle: Eigene Erhebungen.

Die starke Inanspruchnahme der Wege durch nicht-landwirtschaftliche Nutzergruppen wird durch die Antworten zu Frage 9 noch unterstrichen. Danach haben knapp 40 % der geförderten Wege auch eine hohe Bedeutung für die Naherholung, 28 % werden alltäglich von der örtlichen Bevölkerung genutzt. Etwa 12 % werden täglich von Schulkindern genutzt.

**Abbildung 4:** Bedeutung der verschiedenen Nutzungszwecke



Quelle: Eigene Erhebungen.

Für etwa 21 % der geförderten Wegeabschnitte wurde die Frage, ob es sich bei dem geförderten Wegeabschnitt um einen Teil eines überörtlichen touristischen Wegekonzeptes handle, bejaht. Hier wurden auch gemeindeübergreifende Radwanderwege benannt, die aber möglicherweise nicht alle als überregionale Wege mit touristischer Bedeutung einzuordnen sind.

### **2.2.3 Bedarf für weitere Wegebaumaßnahmen und Finanzierung**

Die Antworten zu den Fragen 11 und 13 sind relativ heterogen. Der zukünftige Bedarf für weitere Wegebaumaßnahmen wird aber überwiegend als hoch eingeschätzt (82 %). Während die vorhandene Wegedichte von der Mehrzahl der Befragten als ausreichend eingeschätzt wird (Fragen 13a und 13b), bestehen offensichtlich Defizite hinsichtlich der Tragfähigkeit und der Breite der Wege (Frage 13e).

Eine stärkere Inanspruchnahme der Wegebauförderung wird nach Einschätzung der Befragten in ihrer Gemeinde überwiegend nicht durch fehlende Personalressourcen (Frage 13j), unzureichende Informationen (Frage 13h) oder fehlenden politischen Willen (Fragen 13g und 13i) behindert sondern in erster Linie durch fehlende finanzielle Mittel (Frage 13f). So gaben aber nur 23 % der Befragten an, dass in ihrer Gemeinde die Förderung von weiteren Wegen beantragt, der Antrag aber abgelehnt oder zurückgestellt worden sei.

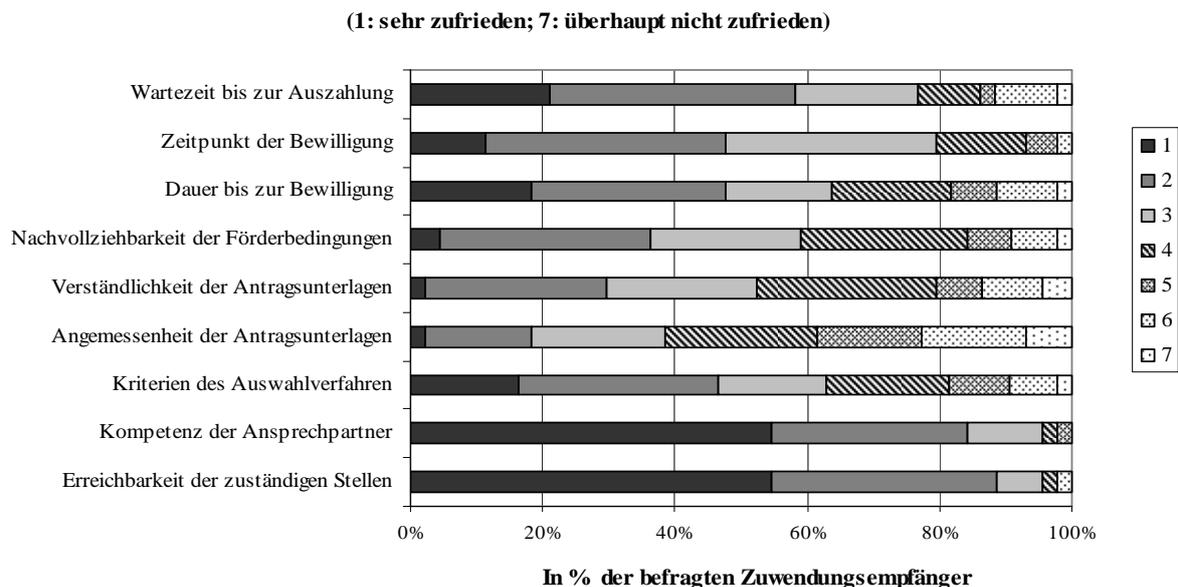
Die Finanzierung der Eigenanteile erfolgt in den Gemeinden über den laufenden Gemeindehaushalt, in den Zweckverbänden über die Mitgliedsbeiträge. Eine Heranziehung der Anlieger über eine entsprechende Satzung für den Außenbereich wurde in 39 % der Fälle vorgenommen. Eine Beteiligung der Anlieger über freiwillige Beiträge spielte praktisch keine Rolle (n=3).

Bei der Frage 15 gaben 70 % der Befragten an, dass sie das Vorhaben ohne Fördermittel auf absehbare Zeit nicht durchgeführt hätten. Lediglich in einem Fall hätte der Wegebau offenbar auch mit eigenen Mitteln in gleicher Weise durchgeführt werden können.

### **2.2.4 Zufriedenheit mit dem Förderverfahren**

Die folgende **Abbildung 5** zeigt die Bewertungen hinsichtlich verschiedener Aspekte des Förderverfahrens (Frage 16).

### Abbildung 5: Zufriedenheit mit dem Förderverfahren



Quelle: Eigene Erhebungen.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der zuständigen Stellen der GLL und der Kompetenz der Mitarbeiter wurde überwiegend hohe Zufriedenheit signalisiert. Die Zufriedenheit mit den Kriterien des Auswahlverfahrens und der Nachvollziehbarkeit der Förderbedingungen ist demgegenüber deutlich geringer. Am negativsten wird die Angemessenheit und Verständlichkeit der Antragsunterlagen bewertet. Etwa 20 % der befragten Zuwendungsempfänger sind insbesondere mit dem späten Zeitpunkt der Bewilligung unzufrieden.

Diese Ergebnisse werden noch unterstrichen durch die Antworten, die zu der Frage 18 (Wenn Sie das Förderverfahren insgesamt beurteilen, welche Gesichtspunkte würden Sie herausstellen?) gegeben wurden. Hier gaben etwa die Hälfte der Befragten mehr oder weniger detaillierte Hinweise. Die Antworten sind im Detail im Anhang nachzulesen.

Unter der Rubrik „Besonders hilfreich war“ wurde häufig auf die gute fachliche Betreuung durch das AfL und den guten Kontakt zu den dortigen Mitarbeitern hingewiesen. Auch auf die gute Unterstützung durch die Samtgemeinde oder durch den Landkreis wurde verwiesen.

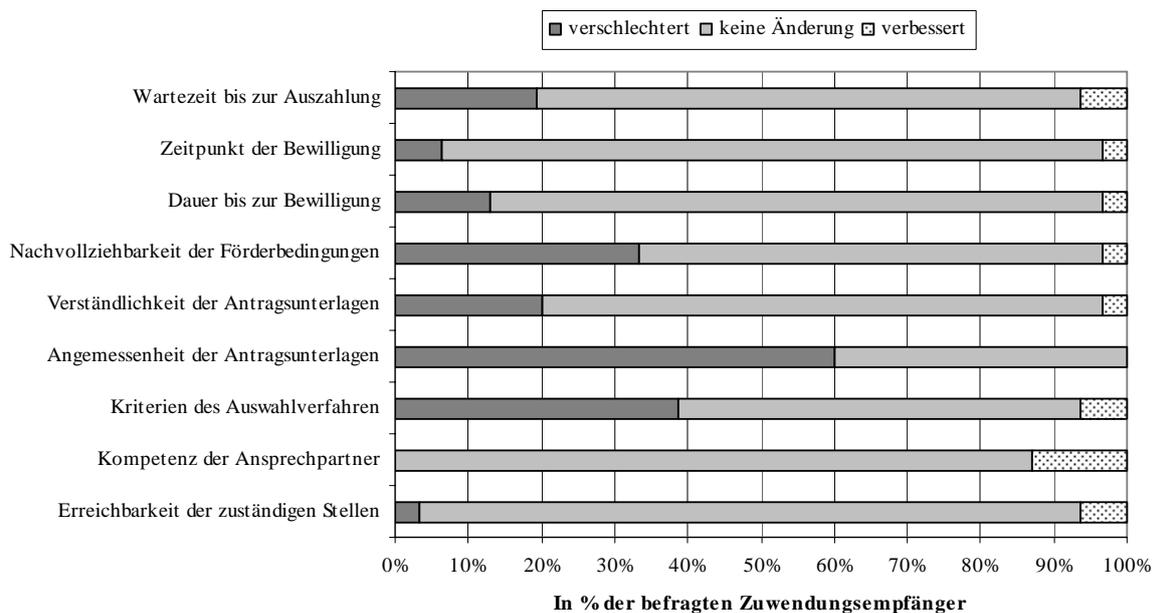
„Besonders hinderlich“ war danach die enge Terminsetzung zwischen dem Zuwendungsbescheid und der Vorlage des Verwendungsnachweises. Generell wurde der hohe bürokratische Aufwand bei der Antragstellung und der Abrechnung kritisiert (z. B. Vorlage von Zahlungsnachweisen im Original mit Belastungsnachweisen in den Kontoauszügen, Mehrfachprüfungen, hoher Arbeitsaufwand bei Antragstellung). Auch wurde darauf hingewiesen, dass die Gewichtung der Auswahlkriterien durch das AfL nicht mit tatsächlichen

Notwendigkeiten vor Ort übereinstimme. Häufiger Kritikpunkt war auch die Nicht-Förderfähigkeit der Mehrwertsteuer und die erforderliche Vorfinanzierung.

Unter der Rubrik „Verbesserungsvorschläge“ wurde u. a. darauf hingewiesen, dass Gemeinden als Gebietskörperschaften des Öffentlichen Rechts geltendes Recht beachten müssten und deren Handlungen von eigenen Prüfungsämtern regelmäßig überprüft würden. Es könne daher den Gemeinden mehr Vertrauen entgegengebracht und das gesamte Antrags- und Kontrollverfahren „verschlankt“ werden. Sonstige Vorschläge bezogen sich auf die Förderung der Mehrwertsteuer, die frühzeitigere Bewilligung oder die raschere Auszahlung der Fördermittel. Mehrfach wurde auch darauf hingewiesen, dass sich ein Wegebau nicht immer hundertprozentig vorausplanen lasse, da z. B. die Standortbedingungen nicht immer im Detail bekannt seien. Hier sei mehr Flexibilität bei Abweichungen zwischen der Kostenschätzung (Antrag) und der Abrechnung wünschenswert.

### **2.2.5 Veränderungen gegenüber der vergangenen Förderperiode**

Über 71 % der Befragten hatten auch in der vergangenen Förderperiode an der Fördermaßnahme Ländlicher Wegebau teilgenommen und verfügen somit über Erfahrungen mit dem damaligen Förderverfahren (Frage 19). Die folgende **Abbildung 6** zeigt die Einschätzung der Befragten hinsichtlich Veränderungen in den oben genannten Aspekten des Förderverfahrens (Frage 20). Während insbesondere die Kompetenz der Ansprechpartner sich danach verbessert hat, ist die Zufriedenheit mit der Zeitdauer von der Antragstellung bis zur Bewilligung sowie bis zur Auszahlung geringer als in der letzten Förderperiode. Kritisch bewertet wird auch der Umfang und die Verständlichkeit der Antragsunterlagen sowie die allgemeine „Nachvollziehbarkeit der Förderbedingungen“.

**Abbildung 6:** Veränderungen gegenüber der vergangenen Förderperiode

Quelle: Eigene Erhebungen.

## 2.2.6 Nutzung des Internets

Das Internet wird von den Befragten zumeist gar nicht (58 %) oder nur als Informationsquelle bzw. zum Herunterladen der Antragsunterlagen genutzt (Frage 17). Eine Erleichterung des Antragsverfahrens durch das Internet wird überwiegend nicht gesehen (überhaupt nicht: 52 %). Dies korrespondiert mit den Antworten zu den Fragen 16 und 18, wonach die Antragsteller die Beratung durch die Mitarbeiter der GLL und den persönlichen Kontakt außerordentlich schätzen.

## 2.2.7 Zukunft der Wegebauförderung

Hinsichtlich der Fragen unter Punkt 21 bestand weitgehend Einigkeit unter den Befragten. So stimmen nahezu alle Befragten der Aussage zu, dass eine Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des bestehenden Wegenetzes nur bei deutlicher Ausweitung der Fördermittel möglich sei. Eine einhellige Ablehnung bestand hinsichtlich der Aussagen, dass die Förderung auf die Haupteerschließungswege fokussiert und die Förderung von Stichwegen generell eingestellt werden sollte. Auch die Einführung eines Vergabekriteriums, dass die Abstimmung mit Nachbargemeinden fordert, wurde eindeutig abgelehnt.

### **2.2.8 Abstimmung mit Nachbargemeinden**

Eine Abstimmung mit Nachbargemeinden erfolgt bisher nur teilweise. Dies dürfte in erster Linie darauf zurückzuführen sein, dass es sich zumeist auch um Wege innerhalb der eigenen Gemeinde oder innerhalb des eigenen Verbandes handelte und eine Abstimmung nicht erforderlich war. Dies wurde zumindest in einigen Anmerkungen angedeutet. Eine generelle Abstimmung wird von der weit überwiegenden Mehrheit der Befragten auch nicht für sinnvoll gehalten (eher ablehnende Antworten: 83 %). Wie oben bereits angedeutet, besteht bei den Zuwendungsempfängern ein großer Vorbehalt gegenüber einer zu starken Steuerung des Fördergeschehens mit Hilfe von Auswahlkriterien und Prioritäten und gegenüber einer zu starken Beschränkung der Förderung auf gemeindeübergreifende Verbindungswege.

### **2.3 Zusammenfassung der Befragungsergebnisse**

Im Rahmen der Evaluation der Fördermaßnahme 125-B „Wegebau“ wurde eine schriftliche Befragung von Zuwendungsempfängern durchgeführt. Es wurden 50 Förderfälle zufällig ausgewählt. Die hierdurch erfasste Wegestrecke beträgt 46,6 km. Dies entspricht etwa 10 % der in den Jahren 2007 bis 2009 insgesamt im Rahmen der Fördermaßnahme 125/B ausgebauten Wegestrecke.

Die hohe Beteiligung an der Befragung (88 %) signalisiert u. a. ein hohes Interesse an einer Förderung des ländlichen Wegebbaus. Der vordringliche Bedarf wird von den Gemeinden in erster Linie in einer Anpassung des vorhandenen Wegenetzes an die gestiegenen Anforderungen der Landwirtschaft in Hinsicht auf die Tragfähigkeit und Breite der Wege gesehen.

Die geförderten Wegeabschnitte wurden zu 78 % mit Asphaltdecke ausgebaut, etwa 18 % als wassergebundene Decke (mit oder ohne Bindemittel). Etwa 2 % der ausgebauten Wegestrecken waren zuvor unbefestigt, ein Bau auf neuer Trasse fand nicht statt.

Nach den vorliegenden Angaben handelt es sich bei 26 % der geförderten Wegeabschnitte um Ortsverbindungswege, 88 % waren Haupteerschließungswege in der Feldflur. Pro km ausgebautem Wegeabschnitt werden im Mittel ca. 50 ha landwirtschaftliche Nutzfläche erschlossen.

Die Mehrzahl der Vorsitzenden der Zweckverbände gab an, dass die von ihrem Verband ausgebauten Wege vorrangig zur Nutzung durch die Landwirtschaft bestimmt seien und die außerlandwirtschaftliche Nutzung nur eine geringe Bedeutung habe. Bei den Wegen im Besitz der Gemeinden ist dagegen überall von einer Multifunktionalität des Weges und einer Beanspruchung durch verschiedene Nutzgruppen auszugehen.

Die Finanzierung der Eigenanteile wird aufgrund der gesunkenen Förderquote und der Nicht-Förderfähigkeit der Mehrwertsteuer zunehmend schwierig. Der anhaltende Antragseingang und auch die gegebenen Antworten im Rahmen der Befragung deuten aber darauf hin, dass der politische Wille in den Gemeinden zum Ausbau des Wegenetzes offensichtlich vorhanden ist und der Engpass weiterhin in der Bereitstellung von Fördermitteln in ausreichendem Umfang zu sehen ist.

Das Antrags- und Bewilligungsverfahren wird von den Befragten eher zurückhaltend bewertet. Insbesondere der oftmals späte Bewilligungszeitpunkt ist häufiger Anlass für mitunter auch heftige Kritik. Das Antragsverfahren wird gegenüber der letzten Förderperiode als zunehmend aufwendig und bürokratisch eingestuft. Dem gegenüber wird die Zusammenarbeit mit den Ämtern für Landentwicklung als Bewilligungsbehörde durchweg als sehr positiv bewertet und der persönliche Kontakt mit den dortigen Mitarbeiter außerordentlich geschätzt.

### 3 Fallstudien

#### 3.1 Hinweise zur Methodik

Ergänzend zur schriftlichen Befragung der Zuwendungsempfänger wurden im Rahmen einer Fallstudie einzelne Fördervorhaben des Ländlichen Wegebbaus mit ihren jeweiligen Wirkungen näher beschrieben um damit das Fördergeschehen zu illustrieren. Die Fallstudie wurde im Zeitraum März bis Mai 2010, die Vorhaben wurden zufällig ausgewählt aus dem Kreis der in der Befragung berücksichtigten Vorhaben. Neben Gesprächen mit der Bewilligungsbehörde (Ämter für Landentwicklung bei der GLL) und den Zuwendungsempfängern (Bürgermeister der jeweiligen Gemeinden, Bauamtsmitarbeiter, Vorsitzende der Realverbände) wurden die umgesetzten Wegebauvorhaben in Augenschein genommen. Anhand von Kartenwerken, der Vor-Ort-Besichtigung sowie teilweise auch Gesprächen mit Anliegern erfolgte eine Einschätzung der Wegfunktion. Ergänzend wurden die in der ZILE-Förderdatenbank hinterlegten Informationen zu den einzelnen Vorhaben ausgewertet.

Die folgende **Tabelle 1** gibt einen Überblick über die ausgewählten Wegeabschnitte.

**Tabelle 1:** Im Rahmen der Fallstudie näher betrachtete Wegebauvorhaben

lfd. Nr.	Landkreis	Gemeinde/Realverband	Wegeabschnitt
1	Göttingen	Feldmarksinteressentenschaft Landolfshausen	Weg „Hinterm Dorfe“
2	Göttingen	Feldmarksgenossenschaft Mackenrode	Siedlungsweg
3	Holzminden	Feldmarkinteressentenschaft Ottenstein	Weg „Zum Breitenberg“
4	Holzminden	Feldmarkinteressentenschaft Ottenstein	Weg „Zum Echternberg“
5	Lüchow-Dannenberg	Gemeinde Küsten	Wirtschaftsweg bei Lübeln
6	Lüchow-Dannenberg	Gemeinde Küsten	Wirtschaftsweg in Krummasel
7	Cuxhaven	Stadt Langen	Hohe Luchtweg in Debstedt, Rosengartenweg in Debstedt, Barwar-der Weken in Imsum

Quelle: Eigene Darstellung.

Im Anschluss an eine Kurzbeschreibung des Vorhabens erfolgt eine kurze Wirkungseinschätzung nach den folgenden Kriterien:

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

Hierbei wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt (soweit dies im Rahmen einer rein qualitativen Bewertung und auf der Grundlage der vorliegenden Informationen möglich war):

*Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe:*

- Umfang der erschlossenen Fläche,
- Art der Nutzung,
- Verkürzung von Wegeverbindungen,
- Vorhandensein von Alternativrouten.

*Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit):*

- Verkürzung von Fahrten zum Arbeitsplatz oder für alltägliche Besorgungen.

*Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben):*

- Wegenutzung für Zwecke der Naherholung (Wandern, Rad fahren, Skaten),

- Erschließung besonderer Sehenswürdigkeiten,
- Erschließung von Sport- oder Kulturstätten,
- Entlastung von Dorfstraßen von landwirtschaftlichem Verkehr.

*Förderung der touristischen Entwicklung:*

- touristische Wegenutzung (markierte Radwanderwege),
- Erschließung von touristischen Angeboten (Campingplätzen, Kanu-Einsatzstellen).

Die in den Gesprächen mit den Zuwendungsempfängern gesammelten Hinweise zur verwaltungstechnischen Umsetzung der Fördermaßnahme finden im eigentlichen Evaluationsbericht Berücksichtigung. An dieser Stelle wird hierauf nicht eingegangen.

***Bewertungsschema Wegebau***

Im Rahmen der Fallstudien wird auch auf die Bewertung des jeweiligen Vorhabens im Rahmen des „Bewertungsschemas Wegebau“ eingegangen. Dieses wurde in 2007 nach Abstimmung zwischen dem ML und den Ämtern für Landentwicklung verbindlich eingeführt (ML, 2007) und soll eine Prioritätensetzung mit Hilfe eines einfachen und überschaubaren Punktesystems ermöglichen.

Dieses Bewertungsschema wurde in 2008 leicht modifiziert und um zusätzliche Kriterien erweitert. Auch wurden präzisierende Hinweise zur Punktvergabe gegeben (ML, 2009). Die maximal mögliche Punktzahl erhöhte sich durch die neuen Kriterien von 100 auf 120 Punkte. Die folgende **Tabelle 2** zeigt in einem Vergleich das alte und das neue Bewertungsschema.

**Tabelle 2:** Bewertungsschema Wegebau

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Kriterium</b>	<b>Max. Punktzahl, altes Bewertungsschema</b>	<b>Max. Punktzahl, neues Bewertungsschema</b>
1	Erschließung anliegender Fläche (ha)	40	30
	Grünland	1,5/ha	1,5/ha
	Ackerland	1/ha	1/ha
2	Erschließungseffizienz		
	sehr hoch (100 m / > 5 ha)	20	20
	hoch (100 m / 3 - 5 ha)	10	10
	mittel (100 m / < 3 ha)	5	5
3	Beschaffenheit (gilt auch für Brücken)		
	sehr schlecht	30	20
	schlecht	20	10
	mittel	10	5
4	Haupterschließungsweg		
	sehr hohe Bedeutung	-	30
	hohe Bedeutung	-	20
5	Multifunktionalität zur Steigerung der touristischen Attraktivität z. B. Skaten, klassifizierter Radweg	10 5/je Möglichkeit	10 5/je Möglichkeit
6	Berücksichtigung besonderer Anforderungen, z. B. Umsetzung von Zielvereinbarungen, Abstimmung mit Vorhaben Dritter, Auswirkungen auf Entwicklungsprozess, Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs, (gesondert zu begründen)		
		-	20
		-	10
		-	5
Gesamtpunktzahl		max. 100	max. 120

Quelle: (ML, 2007; ML, 2009).

## 3.2 Fallstudien zu ausgewählten Wegebauvorhaben

### 3.2.1 Fallstudie 1: Landkreis Göttingen, Landolfshausen

Fördermaßnahme	125-B: Ländlicher Wegebau	
Landkreis:	Göttingen	
Gemeinde / Ort:	Landolfshausen (Ortsteil Landolfshausen)	
Antragsteller:	Feldmarksinteressentenschaft Landolfshausen	
Wegebezeichnung:	Wirtschaftsweg „Hinterm Dorfe“	
Jahr der Bauausführung:	2008	
Ausbauart / Länge (nach Förderdatenbank):	Asphaltdecke (schwer), 1,14 km	
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	überwiegend unbefestigt (teilweise geschottert)	
Außerlandwirtschaftliche Nutzung:	Radweg, Skater	
Einstufung nach Bewertungsschema Wegebau (altes Schema):	Erschließung anliegender Fläche (ha): 30 ha	40
	Erschließungseffizienz: sehr hoch	20
	Beschaffenheit: sehr schlecht	20
	Multifunktionalität:	5
	<b>Gesamtbewertung:</b>	<b>85 Pkt.</b>
Zu erwartende Wirkungen:	<p>Der Weg dient in erster Linie der Erschließung der nördlich gelegenen Feldmark und einer Entlastung der Dorfstraße. Die überwiegend nördlich der Dorfstraße gelegenen landwirtschaftlichen Betriebe verfügen nun über eine rückwärtige Hofausfahrt, die unabhängig von den Witterungsbedingungen genutzt werden kann. Vorher war eine Befahrung des bis dahin weitgehend unbefestigten Weges nicht uneingeschränkt möglich, z. B. aufgrund der damit verbundenen starken Verschmutzung der Dorfstraße und der L523. Da im Ort noch 8 Vollerwerbsbetriebe und 5 Nebenerwerbsbetriebe wirtschaften ist die Verkehrsentslastung erheblich.</p> <p>Der Weg wird auch von Fußgängern, Radfahrern und Skatern genutzt.</p> <p>Ein kurzer Teilabschnitt des Weges befindet sich noch im Eigentum der Gemeinde. Dieser Abschnitt wurde ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln mit ausgebaut.</p> <p>Als Ausgleichsmaßnahme für die Bodenversiegelung wurden in der Feldlage ca. 70 Obstbäume neu gepflanzt.</p> <p>Nach Aussage von Anwohnern ist der landwirtschaftliche Durchgangsverkehr in der Dorfstraße deutlich zurückgegangen. Die Maßnahme trägt daher in erheblichem Maße auch zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität bei.</p>	

<p><b>Foto 1:</b>                  Der Wirtschaftsweg „Hinterm Dorfe“ ermöglicht eine rückwärtige Zufahrt zu den Betriebsstellen und damit eine Umfahrung der Ortslage. Die gesamt nördliche Feldmark wird unter Umgehung der Dorfstraße erschlossen (eigene Aufnahme, März 2010).</p>				
<p><b>Luftbild 1:</b>                  Der Weg erschließt die Feldmark nördlich von Landolfshausen (Luftbild: google-earth, download vom 16.03.2010).</p>				
<p><b>Informationsquellen:</b></p>	<p>Förderdaten (ZILE-Datenbank)                  Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.)                  Informationen des AfL Göttingen (Bewertungsschema Wegebau)                  Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 09.03.2010                  Gespräche:                  -Vorsitzender der Verkopplungsinteressentenschaft Landolfshausen</p>			
<p><b>Wirkungseinschätzung:</b>                  ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag                  + = Wirkungsbeitrag vorhanden                  O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
	+	O	++	O

### 3.2.2 Fallstudie 2: Landkreis Göttingen, Mackenrode

Fördermaßnahme	125-B: Ländlicher Wegebau	
Landkreis:	Göttingen	
Gemeinde / Ort:	Landolfshausen (Ortsteil Mackenrode)	
Antragsteller:	Feldmarksgenossenschaft Mackenrode	
Wegebezeichnung:	Verlängerung und Ausbau „Siedlungsweg“	
Jahr der Bauausführung:	2008	
Ausbauart / Länge (nach Förderdatenbank):	Asphaltdecke (mittelschwer), 0,29 km	
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Asphaltdecke (leicht), stark beschädigt	
Außerlandwirtschaftliche Nutzung:	Naherholung	
Einstufung nach Bewertungsschema Wegebau (altes Schema):	Erschließung anliegender Fläche (ha): 30 ha	40
	Erschließungseffizienz: sehr hoch	20
	Beschaffenheit: sehr schlecht	20
	Multifunktionalität:	-
	Gesamtbewertung:	<b>80 Pkt.</b>
Zu erwartende Wirkungen:	<p>Der Weg dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. Die direkte Erschließung angrenzender Flächen ist zwar eher von untergeordneter Bedeutung. Entscheidend ist aber, dass die gesamte Feldmark südlich der Ortslage in Richtung Groß Lengden hierüber erschlossen wird (Haupterschließungsweg sehr hoher Bedeutung). Der Weg wurde nur auf eine Länge von etwa 300 m mit Asphaltdecke ausgebaut, in Verlängerung der Ausbaustrecke befindet sich eine wassergebundene Decke.</p> <p>Die Feldmarksgenossenschaft unterhält neben einigen Betonwegen in erster Linie geschotterte Wege, da diese nach Aussage des Vorsitzenden mit Hilfe von Eigenleistungen günstiger zu unterhalten sind. Bei dem hier ausgebauten Wegeabschnitt handelt es sich um den einzigen Abschnitt mit Asphaltdecke. Die in den 70-er Jahren ausgebaute Asphaltdecke war stark beschädigt. Ein Rückbau zu einer wassergebundenen Decke wäre kostenmäßig teurer gewesen als die Verstärkung mit einer neuen Tragdeckschicht. Obwohl es sich um einen relativ kurzen Wegeabschnitt handelt, werden die Finanzmittel des relativ kleinen Zweckverbandes (150 ha LF) durch diese Maßnahme über Jahre hin festgelegt.</p> <p>Eine außerlandwirtschaftliche Nutzung findet nur im Rahmen der ortsnahen Naherholung statt, da es sich um keinen durchgängig mit Asphaltdecke befestigten Verbindungsweg handelt.</p>	

**Foto 2:**

Der „Siedlungsweg“ südlich von Mackenrode dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (eigene Aufnahme, März 2010).



**Luftbild 2:**

Bei dem relativ kurzen Wegeabschnitt handelt es sich um den einzigen mit Asphaltdecke ausgebauten Weg im Verbandsgebiet (Luftbild: google-earth, download vom 16.03.2010).



**Sonstige Hinweise:**

**Finanzierung des Vorhabens**

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die wenigen Mittel des relativ kleinen Zweckverbandes durch diese Maßnahme über einige Jahre hin festgelegt werden. Dementsprechend ging der Entscheidung zum Ausbau eine längere Diskussion innerhalb der Feldmarkgenossenschaft voraus. Eine Kreditaufnahme wurde in diesem Zusammenhang abgelehnt. Aus Sicht des Verbandes wäre eine Anhebung der Förderquote für kleine und finanziell wenig leistungsfähige Verbände wünschenswert.

Ohne die Bewilligung von Zuschüssen hätte der Verband den Weg

	<p>irgendwann in Schotterbauweise zurückgebaut, allerdings nicht in absehbarer Zeit.</p> <p>Aufgrund der schwierigen Finanzsituation der kleinen Verbände komme es schnell zu einem Investitionsstau, der dann nur noch im Rahmen einer Flurbereinigung mit höheren Förderquoten für den Wegebau aufgelöst werden könne. Einige Verbände in der Nachbarschaft würden versuchen, diesen Weg zu gehen. Für Mackenrode komme dies nicht in Frage, da hierfür vermutlich keine Mehrheit bei den Grundeigentümern zu finden sei.</p>			
Informationsquellen:	<p>Förderdaten (ZILE-Datenbank)  Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.)  Informationen des AfL Göttingen (Bewertungsschema Wegebau)  Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 09.03.2010  Gespräche:  -Vorsitzender der Feldmarksgenossenschaft Mackenrode (Herr Magerhans)  -betreuender Architekt (Herr Lampe)</p>			
<b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
	+	O	+	O

### 3.2.3 Fallstudie 3: Landkreis Holzminden, Ottenstein I

Fördermaßnahme	125-B: Ländlicher Wegebau	
Landkreis:	Holzminden	
Gemeinde / Ort:	Ottenstein	
Antragsteller:	Feldmarkinteressentenschaft Ottenstein	
Wegebezeichnung:	Zum Breitenberg	
Jahr der Bauausführung:	2009	
Ausbauart / Länge (nach Förderdatenbank):	Asphaltdecke mittelschwer, ca. 0,60 km	
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Asphaltdecke leicht, stark beschädigt	
Außerlandwirtschaftliche Nutzung:	geringe Bedeutung	
Einstufung nach Bewertungsschema Wegebau (neues Bewertungsschema):	<b>Weg zum Breitenberg:</b> Erschließung anliegender Fläche (ha): 23 ha Erschließungseffizienz: hoch Beschaffenheit: sehr schlecht Haupterschließungsweg: hoher Bedeutung Multifunktionalität: Gesamtbewertung (max. 120):	23 10 20 20 - <b>73 Pkt.</b>

**Foto 3:**

Der Wirtschaftsweg zum Breitenberg erschließt die direkt angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen. Eine außerlandwirtschaftliche Nutzung spielt hier kaum eine Rolle (eigene Aufnahme, März 2010).



**Zu erwartende Wirkungen:**

Der „Weg zum Breitenberg“ dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. Direkt angrenzend liegen 23 ha, der Weg hat aber darüber hinaus eine hohe Bedeutung als Hauptschließungsweg für die land- und forstwirtschaftlichen Flächen am Breitenberg. Aufgrund der starken Hangneigung in diesem Gebiet ist eine ausreichende Befestigung Grundvoraussetzung für eine ganzjährige Befahrbarkeit.

Da der Ort Ottenstein relativ isoliert auf einer Hochebene liegt bestehen nur wenige gemeindeübergreifende Verbindungswege, die von Fahrradfahrern oder Spaziergängern genutzt werden. Eine außerlandwirtschaftliche Nutzung ist auf diesem Wegeabschnitt nicht gegeben.

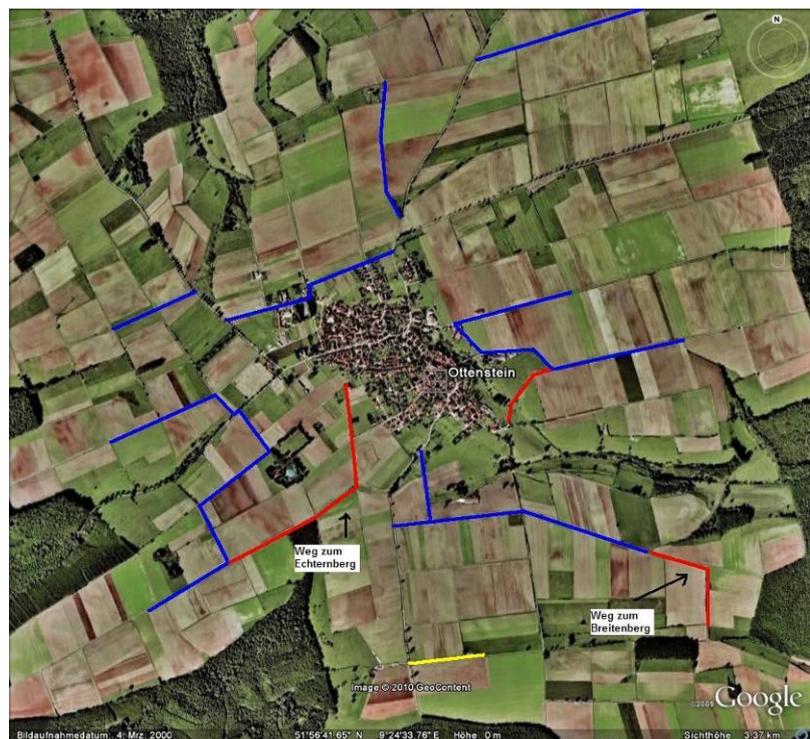
**Luftbild 3:**

Ausbautrecken im Bereich der Feldmarksinteressentenschaft Ottenstein (Luftbild: google-earth, download vom 16.03.2010).

Ausbau mit Hilfe von PROLAND-Mitteln 2000-2006

Ausbau mit PROFIL-Mitteln 2007-2009

Ausbau für 2010 beantragt



<b>Informationsquellen:</b>	Förderdaten (ZILE-Datenbank) Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.) Informationen des AfL Hannover (Bewertungsschema Wegebau) Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 10.03.2010 Gespräche: -Vorsitzender der Feldmarkinteressentenschaft Ottenstein			
<b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag	Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)	Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)	Förderung der touristischen Entwicklung
Weg zum Breitenberg	+	<b>O</b>	<b>O</b>	<b>O</b>

### 3.2.4 Fallstudie 4: Landkreis Holzminden, Ottenstein II

Fördermaßnahme	125-B: Ländlicher Wegebau
Landkreis:	Holzminden
Gemeinde / Ort:	Ottenstein
Antragsteller:	Feldmarkinteressentenschaft Ottenstein
Wegebezeichnung:	Zum Echternberg
Jahr der Bauausführung:	2008
Ausbauart / Länge (nach Förderdatenbank):	Asphaltdecke mittelschwer, ca. 0,875 km
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Asphaltdecke leicht, stark beschädigt
Außerlandwirtschaftliche Nutzung:	geringe Bedeutung
Einstufung nach Bewertungsschema Wegebau (altes Bewertungsschema):	<p><b>Weg zum Echternberg:</b></p> <p>Erschließung anliegender Fläche (ha): 43 ha                      40</p> <p>Erschließungseffizienz: hoch    10</p> <p>Beschaffenheit: sehr schlecht    20</p> <p>Multifunktionalität:    5</p> <p>Gesamtbewertung (max. 100):    <b>75 Pkt.</b></p>
Zu erwartende Wirkungen:	<p>Der „Weg zum Echternberg“ dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. Direkt angrenzend liegen 43 ha Ackerflächen, der Weg hat aber darüber hinaus eine hohe Bedeutung als Haupteerschließungsweg für die land- und forstwirtschaftlichen Flächen südwestlich der Ortslage (ca. 150 ha, davon 140 ha Ackerland). Er dient abschnittsweise auch zur Umfahrung der Ortslage und entlastet damit die Dorfstraße von landwirtschaftlichem Schwerverkehr.</p> <p>Er wird in starkem Maße auch von nicht-landwirtschaftlichen Nutzergruppen frequentiert. So sind insbesondere an den Wochenenden viele Spaziergänger hier unterwegs. Hierbei handelt es sich überwiegend um die örtliche Bevölkerung, der Anteil von Tagestouristen aus der weiteren Umgebung nimmt aber zu, da die Ottensteiner Hochebene als Gebiet zum Wandern und Fahrrad fahren in den Sommermonaten zunehmend häufig aufgesucht wird. Das gut ausgebaute Wegenetz um die Ortslage herum ermöglicht ausgedehnte Spaziergänge mit schönen Fernsichten, insbesondere zur Zeit der Rapsblüte.</p> <p>Die gesamten in den letzten Jahren umgesetzten Wegebaumaßnahmen erfolgten auf bestehender Trasse, es wurde lediglich ein Ausbau hinsichtlich der Tragfähigkeit vorgenommen, um der steigenden Beanspruchung durch die schwerer werden landwirtschaftlichen Schlepper und Geräte Rechnung zu tragen.</p>

**Foto 4:**

In der vergangenen Förderperiode wurde u. a. auch der Weg von der Ortslage zur Hattenser Kirche ausgebaut. Dieser Weg wird von der Dorfbevölkerung stark frequentiert, aber auch von Spaziergängern und Fahrradfahrern (überregionaler Radwanderweg) (eigene Aufnahme, März 2010).

**Sonstige Hinweise:**

Die Festlegung des Wegenetzes und der erste Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke erfolgte in den 60er Jahren. Den damaligen Anforderungen entsprechend war die Befestigung nur relativ leicht. Ende der 90er Jahre zeigte sich dann, dass die meisten Wege den gestiegenen Anforderungen seitens der Landwirtschaft hinsichtlich der Tragfähigkeit nicht mehr entsprachen. Der Vorstand der Feldmarkinteressentenschaft machte daher den Vorschlag, die Wege im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens ausbauen zu lassen. Erste Vorarbeiten wurden seitens der Flurbereinigungsbehörde bereits durchgeführt. Aufgrund des Widerstandes einiger Flächeneigentümer kam ein entsprechender Beschluss aber nicht zustande. In der Feldmarkinteressentenschaft sind etwa 50 Flächeneigentümer vertreten aber nur noch ca. 10 wirtschaftende Betriebe (davon 3 Haupterwerbsbetriebe). Es bestand bei einigen Flächeneigentümern die Befürchtung, dass die auf die Flächeneigentümer zukommenden Kosten einer Flurbereinigung über steigende Pachtpreise nicht aufgefangen werden könnten. Die Beschlüsse zum Ausbau einzelner Wege im Rahmen der Fördermaßnahme „Ländlicher Wegebau“ werden dagegen trotz der niedrigeren Fördersätze von der Mitgliederversammlung mit getragen, vermutlich weil hier die Kosten klar kalkulierbar und überschaubarer sind.

Im Vorfeld der geplanten Flurbereinigung wurde das gesamte Wegenetz aufgenommen und hinsichtlich der Ausbaubedürftigkeit bewertet. Die entsprechenden Unterlagen liegen dem AfL vor, so dass bei Antragseingang rasch über die Förderanträge entschieden werden kann.

Die Finanzierung des Wegebbaus erfolgt über die Mitgliedsbeiträge sowie über die Einnahmen aus der Verpachtung der Jagdreviere. Hinzu kommen Nutzungsgebühren für die nichtlandwirtschaftliche Wegenutzung seitens der Betreibergemeinschaft von drei Windenergieanlagen.

Die Durchschnittskosten für den Wegebau belaufen sich im Verbandsgebiet auf etwa 63 Euro pro lfd. m bei Befestigung mit 220 kg/m<sup>2</sup>.

	<p>Die Antragstellung wird vom Vorstandsvorsitzenden ohne Unterstützung durch ein externes Planungsbüro durchgeführt. Aufgrund langjähriger Erfahrungen mit den örtlichen Verhältnissen sowie mit den Förderprogrammen und aufgrund der guten Zusammenarbeit mit der GLL funktioniere dies ohne Probleme. Kritisiert wird allerdings der zunehmende bürokratische Aufwand. Auch sei die Erfordernis einer EU-weiten Ausschreibung nach den Vorgaben der VOB in vielen Fällen praxisfremd.</p> <p>Die Feldmarkinteressentenschaft Ottenstein ist und war auch schon in der alten Förderperiode einer der wenigen Antragsteller für die Förderung von Wegebaumaßnahmen aus dem Weserbergland. Nach Einschätzung des AfL Hannover ist der Bedarf insbesondere im Landkreis Holzminden in erheblichem Umfang gegeben, die Gegenfinanzierung durch die Gemeinden und die Verbände ist aber oftmals schwierig.</p>			
<p><b>Informationsquellen:</b></p>	<p>Förderdaten (ZILE-Datenbank)                  Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.)                  Informationen des AfL Hannover (Bewertungsschema Wegebau)                  Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 10.03.2010                  Gespräche:                  -Vorsitzender der Feldmarkinteressentenschaft Ottenstein</p>			
<p><b>Wirkungseinschätzung:</b>                  ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag                  + = Wirkungsbeitrag vorhanden                  O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
	<p>++</p>	<p><b>O</b></p>	<p>+</p>	<p>+</p>

### 3.2.5 Fallstudie 5: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Lübeln

Fördermaßnahme	125-B: Ländlicher Wegebau	
Landkreis:	Lüchow-Dannenberg	
Gemeinde / Ort:	Gemeinde Küsten, Ortsteil Lübeln	
Antragsteller:	Gemeinde Küsten	
Wegebezeichnung:	16 Wegeabschnitte im gesamten Gemeindegebiet (davon vier in der Ortschaft Lübeln), hier als Beispiel: Wirtschaftsweg bei Lübeln, Ostereierweg (Weg Nr. 1)	
Jahr der Bauausführung:	2008, 2009	
Ausbauart / Länge (nach Förderdatenbank):	wassergebundene Decke	
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	Asphaltdecke leicht, stark beschädigt	
Außerlandwirtschaftliche Nutzung:	hohe Bedeutung	
Einstufung nach Bewertungsschema Wegebau (altes Bewertungsschema):	Erschließung anliegender Fläche (ha): 39 ha	40
	Erschließungseffizienz: hoch	10
	Beschaffenheit: sehr schlecht	30
	Multifunktionalität:	10
	Gesamtbewertung:	<b>90 Pkt.</b>
Zu erwartende Wirkungen:	<p>In der Gemeinde Küsten wurden in der bisherigen Förderperiode 16 Wegeabschnitte ausgebaut, vier davon in der Ortschaft Lübeln. Der sog. „Ostereierweg“ (siehe nachfolgendes Luftbild, Weg Nr. 1) dient in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. Direkt angrenzend liegen 39 ha, 25 ha davon sind Ackerflächen. Der Weg hat aber darüber hinaus eine hohe Bedeutung als Haupteerschließungsweg für die land- und forstwirtschaftlichen Flächen östlich der Ortslage. Er wurde zunächst nur bis zur Gemeindegrenze ausgebaut. Ein Ausbau des folgenden Abschnitts durch die Stadt Lüchow ist beantragt (Ausbau ebenfalls als wassergebundene Decke).</p> <p>Der Weg dient Radfahrern als Verbindungsweg zwischen Lübeln und der benachbarten Stadt Lüchow. Aufgrund des in Lübeln befindlichen „Rundlingsmuseums Wendlandhof Lübeln“ und der zahlreichen dort stattfindenden Veranstaltungen hat der Weg eine erhebliche regionale Bedeutung. Dementsprechend wurde seitens des dortigen Tourismus-Verbandes „Elbtalau-Wendland Touristik GmbH“ zunächst kritisiert, dass der Weg lediglich als wassergebundene Decke und nicht als Asphaltweg ausgebaut worden sei. Nachdem sich der Weg nun etwas gesetzt hat sei er aber bisher auch für Radfahrer gut befahrbar.</p>	

**Foto 5:**

Der sogenannte „Ostereierweg“ zwischen Lübeln und Lüchow wurde als wassergebundene Decke ausgebaut (eigene Aufnahme, April 2010).

**Luftbild 5:**

Ausbaustrecken im Bereich der Ortschaft Lübeln, Gemeinde Küsten (Luftbild: google-earth, download vom 19.04.2010).



Sonstige Hinweise:	<p>Die Gemeinde Küsten gehört verwaltungstechnisch zur Samtgemeinde Lüchow und liegt im südlichen Teil des Landkreises Lüchow-Dannenberg.</p> <p>Mit einer Bevölkerungsdichte von 55 Einwohnern pro km<sup>2</sup> ist die Region relativ dünn besiedelt. Besonders charakteristisch ist die typisch wendländische Siedlungsstruktur mit zahlreichen kleineren Rundlingsdörfern. Dies erfordert ein enges Netz von ausgebauten Wegen mit Ortsverbindungsfunktion. Dieses enge Wegenetz trägt aber auch in erheblichem Maße zur starken Attraktivität des Gebietes für den Fahrradtourismus bei. So weist die Stadt Lüchow mit über 5.000 Übernachtungen pro 1.000 Einwohner die höchste Tourismusintensität aller betrachteten Fallstudienregionen auf. Insbesondere während der „Kulturellen Landpartie“ in der Pfingstwoche, die sehr stark von Fahrradtouristen dominiert wird, sind alle Beherbergungskapazitäten im weiteren Umkreis ausgebucht.</p> <p>Die verschiedenen Gemeinden der Samtgemeinde Lüchow haben in der vergangenen PROLAND-Förderperiode bereits in erheblichem Umfang Wegebauförderung in Anspruch genommen. Lediglich in der Gemeinde Küsten war dies mangels eines entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses bisher nicht der Fall.</p> <p>Nach einem neuen Gemeinderatsbeschluss zu einer leichten Anhebung der Grundsteuern a) und b) sowie der Gewerbesteuer wurden in den Jahren 2008 und 2009 bisher etwa 14 km an Wirtschaftswegen ausgebaut. Die Länge des Gesamtwegenetzes beträgt 64 km. Wichtige Ortsverbindungswege sind hierin nicht enthalten, da diese von der Samtgemeinde betreut werden.</p> <p>Nach Beschluss des Gemeinderates sollten die überwiegend stark beschädigten Asphaltwege zurückgebaut und als wassergebundene Decke neu befestigt werden. Ausschlaggebend waren hierfür die geringeren Ausbaurkosten (im Schnitt 37 Euro pro lfd. m) sowie die Erwartung, dass die laufende Unterhaltung kostengünstig in Eigenregie der Gemeinde durchgeführt werden könne.</p> <p>Wassergebundene Decken sind allerdings wesentlich anfälliger für Erosion als Asphaltdecken, da bei starken Regenfällen das Material abgetragen werden kann. Sie müssen laufend unterhalten werden, da sonst schnell größere Schäden entstehen können. Bei der eigenen Befahrung der Ausbaustrecken im Gemeindegebiet zeigte sich, dass einzelne Wegeabschnitte bereits nach zwei Jahren tiefere Rinnen und Schlaglöcher aufwiesen.</p> <p>Bei Radfahrern sind derart ausgebaute Fahrbahnen wenig beliebt, da vor allem in Kurven lockeres Material zum Sturz führen kann. Zudem ist der Rollwiderstand deutlich erhöht und spitze Steine können relativ leicht Fahrradreifen beschädigen. Hinzu kommt die Staubbildung bei gleichzeitigem Autoverkehr. In vielen Bundesländern wird daher der Einsatz von wassergebundenen Decken auf Wegen, die auch stark von Radfahrern frequentiert werden, stark eingeschränkt.</p> <p>Die GLL hatte im Rahmen des Bewilligungsverfahrens für einzelne stark befahrene Wegeabschnitte eine Asphaltdecke gefordert, nicht allerdings für den Wirtschaftsweg zwischen Lübeln und Lüchow. In Anbetracht der besonderen touristischen Bedeutung dieses Wegeabschnittes wäre dies ggf. auch hier angemessen gewesen.</p>
--------------------	---

	<p>Da sich die Befahrbarkeit des Weges für Fahrradfahrer nicht wesentlich verbessert hat werden trotz der hohen Bedeutung der Wegeverbindung für Naherholung und Tourismus nur sehr geringe Wirkungsbeiträge in diesem Bereich gesehen (siehe Wirkungseinschätzung).</p> <p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung:</b>                  Mit Blick auf die verwaltungstechnische Umsetzung wurde die umfangreiche Bürokratie, die kurze Zeitspanne für die Durchführung der Baumaßnahme sowie die Erfordernis der Vorfinanzierung der Baukosten kritisiert.                  Besonders hilfreich war dagegen die Betreuung des Bauvorhabens durch die Samtgemeinde Lüchow und die Zusammenarbeit mit der GLL.</p>			
<p><b>Informationsquellen:</b></p>	<p>Förderdaten (ZILE-Datenbank)                  Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.)                  Informationen des AfL Lüneburg (Bewertungsschema Wegebau)                  Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 06.04.2010                  Gespräche:                  -Bürgermeister Gemeinde Küsten                  -Bauamtsleiter Samtgemeinde Lüchow (tel.)</p>			
<p><b>Wirkungseinschätzung:</b>                  ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag                  + = Wirkungsbeitrag vorhanden                  O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit                  land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
<p>Weg Nr. 1: Ostereierweg zwischen Lübeln und Lüchow</p>	<p>++</p>	<p>O</p>	<p>O</p>	<p>O</p>

### 3.2.6 Fallstudie 6: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Krummasel

Fördermaßnahme	125-B: Ländlicher Wegebau	
Landkreis:	Lüchow-Dannenberg	
Gemeinde / Ort:	Gemeinde Küsten, Ortsteil Krummasel	
Antragsteller:	Gemeinde Küsten	
Wegebezeichnung:	16 Wegeabschnitte im gesamten Gemeindegebiet (davon vier in der Ortschaft Krummasel), hier als Beispiel: Wirtschaftsweg bei Krummasel, 2. Weg links	
Jahr der Bauausführung:	2008, 2009	
Ausbauart / Länge (nach Förderdatenbank):	wassergebundene Decke	
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	überwiegend Asphaltdecke leicht, stark beschädigt	
Außerlandwirtschaftliche Nutzung:	keine Bedeutung	
Einstufung nach Bewertungsschema Wegebau (Beispiel: Wirtschaftsweg bei Krummasel, 2. Weg links):	Erschließung anliegender Fläche (ha): 21 ha	27
	Erschließungseffizienz: hoch	10
	Beschaffenheit: sehr schlecht	30
	Multifunktionalität:	10
	Gesamtbewertung:	<b>77 Pkt.</b>
Zu erwartende Wirkungen:	Die vier Wirtschaftswege bei Krummasel dienen ausschließlich der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Grünland). Da es sich bei drei von vier Wegen um Stichwege handelt dürfte eine außerlandwirtschaftliche Nutzung keine Rolle spielen.	
<b>Foto 6/1:</b> Vier als wassergebundene Decken ausgebaute Wirtschaftswege erschließen die Nutzflächen nördlich der Ortschaft Krummasel (eigene Aufnahme, April 2010).		

**Foto 6/2:**

Drei von vier Wegen enden als Stichwege in der Landschaft (hier: 3. Weg links). Die landwirtschaftliche Erschließungsfunktion dürfte damit im Vordergrund stehen, von einer nennenswerten außerlandwirtschaftlichen Nutzung ist nicht auszugehen (eigene Aufnahme, April 2010).

**Sonstige Hinweise:**

Der oben beispielhaft genannte Weg „Wirtschaftsweg bei Krummasel, 2. Weg links“ wurde seitens der GLL nach dem alten Bewertungsschema mit 77 Punkten bewertet. Der südlich davon gelegene Weg erreichte 74 Punkte und war damit der in 2007 hinsichtlich der Gesamtpunktzahl am schlechtesten bewertete Weg. Nach Aussage der GLL müssen nach dem neuen Bewertungsschema (ab 2009) die Wege nun eine Mindestpunktzahl von 110 Punkten erreichen (von 120 maximal möglichen Punkten), um gefördert zu werden. Die Tatsache, dass diese Stichwege in Krummasel gefördert worden sind, ist offensichtlich allein der Tatsache geschuldet, dass in 2007 noch wenige Anträge vorlagen und damit ausreichend Finanzmittel zur Verfügung standen.

<p><b>Luftbild 6:</b> Ausbaustrecken im Bereich der Ortschaft Krummasel, Gemeinde Küsten (Luftbild: google-earth, download vom 19.04.2010).</p>				
<p><b>Informationsquellen:</b></p>	<p>Förderdaten (ZILE-Datenbank) Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.) Informationen des AfL Lüneburg (Bewertungsschema Wegebau) Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 06.04.2010 Gespräche: -Bürgermeister Gemeinde Küsten -Bauamtsleiter Samtgemeinde Lüchow (tel.)</p>			
<p><b>Wirkungseinschätzung:</b> ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag + = Wirkungsbeitrag vorhanden O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
<p>Wirtschaftsweg Krummasel, 2. Weg links</p>	+	O	O	O

### 3.2.7 Fallstudie 7: Landkreis Cuxhaven, Stadt Langen

Fördermaßnahme	125-B: Ländlicher Wegebau
Landkreis:	Cuxhaven
Gemeinde / Ort:	Stadt Langen, Ortsteil Debstedt
Antragsteller:	Leader Aktionsgruppe Wesermünde-Nord
Wegebezeichnung:	Bewilligung von insgesamt 8 Wegeabschnitten und 4 Brückenbauwerken. Im Rahmen der Fallstudie näher betrachtet: 1) Hohe Luchtweg in Debstedt 2) Rosengartenweg in Debstedt 3) Barwarder Weken, Imsum
Jahr der Bauausführung:	2008, 2009
Ausbauart / Länge (nach Förderdatenbank):	1) wassergebundene Decke, 0,875 km 2) wassergebundene Decke, 1,0 km 3) wassergebundene Decke, 0,725 km
Wegezustand vor Beginn der Maßnahme:	1) Beton-Pflasterdecke 2) Beton-Pflasterdecke 3) Betondecke
Außerlandwirtschaftliche Nutzung:	nach Förderdatenbank: keine Angaben
<b>Foto 7/1:</b> Der mit wassergebundener Decke ausgebauter Rosengartenweg nördlich von Debstedt wird auch von Radfahren häufig genutzt (eigene Aufnahme, April 2010).	
Einstufung nach Bewertungsschema Wegebau:	Keine Bewertung, da die Finanzierung im Rahmen von LEADER außerhalb der landesweiten Wegebauförderung erfolgte.

<p>Zu erwartende Wirkungen:</p>	<p>Die hier betrachteten Wirtschaftswege dienen in erster Linie der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen (überwiegend Grünland). Hier sind positive Wirkungen zu erwarten (Verkürzung der Anfahrtszeiten, Verringerung der Maschinenkosten).</p> <p>Alle Wege werden aber auch im Rahmen der dörflichen Naherholung genutzt. Durch den Ausbau der meisten Wege in Schotterbauweise haben sich nach Einschätzung der Stadt Vorteile gegenüber dem vorherigen Zustand in der Weise ergeben, dass die Tragfähigkeit der Wege verbessert wurde. Aufgrund der starken Unebenheiten konnte vor dem Ausbau nur sehr langsam gefahren werden. Begegnungsverkehr mit schweren Fahrzeugen war kaum möglich. Durch den Ausbau konnte die Verkehrssicherheit wieder hergestellt werden. Die überwiegend im Moor- bzw. Marschbereich ausgebauten Wegestrecken haben nach Einschätzung der Stadt aufgrund der Schotterbauweise den Vorteil, dass sie künftig wesentlich günstiger instand gehalten werden können. Fahrbahnen mit fester Deckschicht auf solchen Böden in der erforderlichen Bauklasse nach den Regeln der Technik herzustellen, würde zu hohen Kosten führen.</p> <p>Eine überregionale touristische Nutzung dürfte kaum vorhanden sein. Lediglich ein Wegeabschnitt, der hier jedoch nicht näher betrachtet wird, liegt auf einer klassifizierten Radwanderoute (Weg Nr. 44, Neuenwalde: Route 9, „Geheimnisvolles Moor“; ADFC-Regionalkarte Cuxhaven-Bremerhaven). Der Ausbau erfolgte auch hier als Schotterdecke ohne Deckschicht (mooriger Untergrund).</p>
<p><b>Foto 7/2:</b> Der Hohe Luchtweg westlich von Debstedt (eigene Aufnahme, April 2010).</p>	

**Luftbild 7:**

Ausbaustrecken im Bereich der Ortschaft Debstedt, Stadt Langen (Luftbild: google-earth, download vom 03.05.2010).

**Foto 7/3:**

Der ausgebaute Wirtschaftsweg Barwarder Weken in Imsum (eigene Aufnahme, April 2010).

**Sonstige Hinweise:**

Die Stadt Langen liegt im Süden des Landkreises Cuxhaven und umfasst auf einer Fläche von 122 km<sup>2</sup> die Kernstadt sowie sieben weitere Ortschaften. Die Wirtschaftswege im gesamten Stadtgebiet werden von der Stadt unterhalten. Insgesamt beträgt die Länge des Wirtschaftswegenetzes 293 km, die Wegedichte (>8 t) liegt bei etwa 0,6 km/100 ha LF.

Die Kommunen der LEADER-Region Wesermünde-Nord haben im Rahmen der Leader-Förderung insgesamt 12 Wegebauvorhaben für die Stadt beantragt und bewilligt bekommen. Hierbei handelte es sich um 8 Wegeabschnitte und vier Brückenbauwerke. Die gesamten förderfähigen Kosten betragen ca. 290.000 Euro, bei einer Förderquote von 75 % belief sich der EU-Anteil auf 216.000 Euro.

	<p>Die drei hier näher betrachteten Wegeabschnitte wurden in Schotterbauweise ohne Deckschicht ausgeführt, die Wegebreite betrug 3,0 m.</p> <p>Im Zuge des Ausbaus der Wirtschaftswege in den 70er-Jahren wurden seinerzeit zahlreiche Wege in Beton oder Asphalt ausgeführt. Bei den gegebenen schwierigen Untergrundverhältnissen (Moor oder Marsch) führte dies abschnittsweise zu hohen Unterhaltungskosten, da eine Ausbesserung nicht in Eigenregie durch den Bauhof durchgeführt werden konnte. Die Stadt ist daher dazu übergegangen, zunehmend Wege in Schotterbauweise ohne Deckschicht auszubauen. Dies erfolgt allerdings allein aus technischen Gründen, nicht aus Kostengründen.</p> <p>Die Auswahl der beantragten Wege erfolgte in der Weise, dass die verschiedenen Ortsbürgermeister Vorschläge einbringen und diese gemeinsam mit den Mitgliedern des Landwirtschaftsausschusses in der LAG diskutiert werden. Danach erfolgt dann die Beratung und Beschlussfassung in der LAG. Auf der Grundlage der gemeinsam erstellten Prioritätensetzung innerhalb der LAG erfolgt dann die Antragstellung.</p> <p>Die LAG hat in ihrem Regionalen Entwicklungskonzept in dem „Handlungsfeld 3: „Kulturlandschaft und Landnutzung in Marsch, Geest &amp; Moor“ den Wegebau unter dem Projekttitel „3.1.1 Multifunktionales Wirtschaftswegekonzept“ fest verankert. Das Projekt umfasste ursprünglich die Erstellung eines multifunktionalen Wirtschaftswegekonzeptes sowie die beispielhafte Sanierung von ausgewählten Wirtschaftswegen. Auf die externe Erstellung eines Wegekonzeptes wurde verzichtet, da ausreichend Wissen über den Ausbauzustand der Wege und den vorhandenen Bedarf innerhalb der LAG vorlag und die Stadt Langen derzeit ein Wirtschaftswegekataster aufstellt, dass u. a. auch als Grundlage für die Wegepriorisierung genutzt werden kann.</p> <p>In der Projektbeschreibung des REK heißt es dazu: <i>„Auf der Grundlage des bereits durch die Akteure vor Ort erarbeiteten, kommunenübergreifenden Wirtschaftswegekonzeptes wird eine Auswahl und Priorisierung von Wegen mit Sanierungsbedarf erstellt. In dieser Auswahl sind besonders die Wege zu berücksichtigen, die für touristische Routen (z. B. Themenwege) von besonderer Bedeutung sind, die eine zentrale Bedeutung in der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen haben und möglichst kommunenübergreifend geführt werden.“</i></p> <p>Die Zusammenarbeit mit der GLL wird als sehr positiv bewertet. Gegenüber der vorherigen Förderperiode hätten sich hier keine Änderungen ergeben. Angemerkt wurde lediglich, dass die von der GLL i. d. R. bewilligten Wegebreiten von 3,0 m den heutigen Anforderungen der Landwirtschaft nicht mehr genügen. Hier sollte dringend eine Vereinheitlichung im Rahmen der Bewilligungspraxis der verschiedenen Außenstellen der GLL und eine Anpassung an die heutige Mechanisierung und die Wegebelastung erfolgen.</p> <p>Angesichts der oftmals nur kurzen Zeitspanne zwischen Bewilligung und Abrechnung habe sich die im Rahmen des Konjunkturpaktes II eingeführte aber nur bis zum 31.12.2010 befristete Anhebung der Wertgrenzen bei der Vergabe als sehr hilfreich erwiesen. Eine Verlängerung dieser Regelung sei wünschenswert.</p>
--	---

<p>Abschließende Bewertung:</p>	<p>Die LAG hat in den ersten Jahren des Förderzeitraumes angesichts des zögerlichen Mittelabflusses in anderen Handlungsfeldern die Verbesserung der Wegeinfrastruktur stark in den Vordergrund gerückt. Mit dem Anlaufen von Projekten in anderen Handlungsfeldern (Kloster Neuenwalde, Aussichtsplattform Ahlemoor, Kontaktstelle Wirtschaft-Schulen) wird der Wegebau relativ gesehen wieder an Bedeutung verlieren.</p> <p>Die umgesetzten Wegebauvorhaben hätten vermutlich nach Aussage der GLL über die landesweite Wegebauförderung nach Code 125-B nicht umgesetzt werden können, da ein erheblicher Antragsüberhang bestand. Die Wirkungen der Wegebaumaßnahmen liegen in erster Linie im Bereich der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. Wirkungen im Bereich der Naherholung und des Tourismus spielen eine untergeordnete Rolle.</p> <p>Angesichts der Bedeutung, die dem Tourismus im Rahmen des REK zugemessen wird, sollte geprüft werden, inwieweit Wegeabschnitte auf klassifizierten Radwegen auch in Asphaltbauweise ausgebaut werden sollten, sofern die Untergrundverhältnisse dies zulassen.</p>			
<p>Informationsquellen:</p>	<p>Förderdaten (ZILE-Datenbank)                  Befahrung ausgewählter Wegeabschnitte am 30.04.2010                  Auswertung von Kartenmaterial (Radwanderkarten etc.)                  Gespräche:                  -Bürgermeister der Stadt Langen, Herr Krüger                  -Geschäftsstelle LAG Wesermünde-Nord, Frau Möller                  -Bauamt Stadt Langen, Herr Augenthaler                  -Dezernatsleiter GLL, Herr Varoga (tel.)</p>			
<p><b>Wirkungseinschätzung:</b>                  ++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag                  + = Wirkungsbeitrag vorhanden                  O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</p>	<p>Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit                  land- und forstwirtschaftlicher Betriebe</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit)</p>	<p>Verbesserung der Wohnstandortqualität (Naherholung und Naturerleben)</p>	<p>Förderung der touristischen Entwicklung</p>
<p>1) Hohe Luchtweg in Debstedt</p>	<p>++</p>	<p>O</p>	<p>+</p>	<p>O</p>
<p>2) Rosengartenweg in Debstedt</p>	<p>++</p>	<p>O</p>	<p>+</p>	<p>O</p>
<p>3) Barwarder Weken, Imsum</p>	<p>++</p>	<p>O</p>	<p>O</p>	<p>O</p>

### 3.3 Zusammenfassende Bewertung

Die folgende **Tabelle 3** zeigt zusammenfassend die vorgenommenen Bewertungen für die hier betrachteten Vorhaben:

**Tabelle 3:** Wirkungsbeiträge der einzelnen Wegebauvorhaben

<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>
<b>++ = sehr hoher Wirkungsbeitrag</b>				
<b>+ = Wirkungsbeitrag vorhanden</b>				
<b>O = sehr geringer Wirkungsbeitrag</b>				
Fallbeispiel 1:	+	O	++	O
Fallbeispiel 2:	+	O	+	O
Fallbeispiel 3:	+	O	O	O
Fallbeispiel 4:	++	O	+	+
Fallbeispiel 5:	++	O	O	O
Fallbeispiel 6:	+	O	O	O
Fallbeispiel 7a	++	O	+	O
Fallbeispiel 7b:	++	O	+	O
Fallbeispiel 7c:	++	O	O	O

Quelle: Eigene Darstellung.

Es wird deutlich, dass bei den hier betrachteten Wegebauvorhaben die Wirkungen in erster Linie in dem Bereich der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe liegt. Die Förderung der Wohnstandortqualität hat in Einzelfällen ebenfalls eine gewisse Bedeutung, insofern die Wege überwiegend auch von Fahrradfahrern genutzt werden. Eine Verbesserung der Wohnstandortqualität (Wirtschaft und Arbeit) war in keinem Fall gegeben, da es sich nicht um Wege mit Ortsverbindungsfunktion handelte.

Die Auswertung ist noch nicht sehr aussagekräftig, da zum Einen bisher nur wenige Vorhaben näher betrachtet werden konnten. Die Fallstudien werden aber fortgesetzt. Zum Anderen ist die vorgenommene Wirkungsabschätzung rein qualitativ und sollte daher nicht überbewertet werden. Sie verdeutlicht aber, wo die Wirkungsschwerpunkte der Fördermaßnahme liegen.

## Literaturverzeichnis

ML, Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2009): Auswahlkriterien der Maßnahme "Ländlicher Wegebau". [http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C60293336\\_L20.pdf](http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C60293336_L20.pdf).

ML, Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2007): Entwurf eines Bewertungsschemas Wegebau, Stand: Juli 2007.

# **Anhang I**

## **Auswertung des Fragebogens**

**PROFIL-Programm Ländlicher Raum 2007-2013**

**Fragebogen für Zuwendungsempfänger  
der Maßnahme „Ländlicher Wegebau“**

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen **bis zum 21. März 2010** im beigefügten, bereits frankierten Rückumschlag an das vTI zurück, oder per Fax an die Nummer (0531) 596-5599. Bei Unklarheiten und Rückfragen können Sie gerne anrufen (Mo 8:00 – Mi 12:00) oder aber eine kurze Email schicken. Wir melden uns dann umgehend zurück. Vielen Dank!*

**1. Name des Zuwendungsempfängers (Gemeinde/Zweckverband):** 44 Zuwendungsempfänger, 31 Gemeinden, 13 Zweckverbände

**2. Wegebezeichnung und Gesamtlänge des geförderten Wegs, der mit diesem Fragebogen erfasst wird:**

Wegebezeichnung: \_\_\_\_\_ 46,6 km

**3. Bitte tragen Sie in der Tabelle die Bauweise des Weges vor und nach der geförderten Baumaßnahme ein:**

Bauweise	Länge in km	
	vorher	nachher
Asphaltdecke	30,61	36,71
Betondecke	3,81	0
Decke aus Pflaster-/ Rasenverbundstein	6,84	1,7
Beton- oder Asphaltspurbahn	1,4	0
Spurbahn aus Pflaster-/ Rasenverbundstein	0	0
Befestigung mit hydraulischen Bindemitteln	0,8	1,9
Befestigung ohne Bindemittel	2,25	6,54
Unbefestigter Erdweg	1,15	0
bisher kein Weg, Bau auf neuer Trasse	0	0
Sonstiges ( <i>bitte nennen</i> ):		

**4. Aus welchen Gründen wurde die geförderte Wegebaumaßnahme durchgeführt?**  
(Bitte die Gesamtlänge entsprechend verteilen, Mehrfachnennungen sind möglich)

Ergänzung des bestehenden Wegenetzes auf neuer Trasse	0 km
Erhöhung der Tragfähigkeit eines vorhandenen Weges	46,6 km
Davon mit Verbreiterung der Fahrbahn	7,5 km
Davon ohne Verbreiterung der Fahrbahn	39,1 km
Sonstiges (bitte erläutern): _____	km
_____	km

**5. Welche Funktion hat der geförderte Weg im Wegenetz?** (Bitte die Gesamtlänge nach eigener Einschätzung aufteilen, Mehrfachnennungen sind möglich)

Hauptfunktion: Erschließung landwirtschaftlicher Flächen

Haupterschließungsweg in der Feldflur	41,1 km
Nebenerschließungsweg in der Feldflur	4,1 km
Stichweg in die Feldflur	0,7 km
erschlossene landwirtschaftliche Fläche	2348(Ø 53) ha
davon Ackerland	1762 (Ø 40) ha

Zusätzliche Nebenfunktionen

Ortsverbindungsweg	12,0 km
Verbindung von Einzelhoflagen mit dem Wegenetz	6,8 km
Umfahrung von Ortschaften	3,4 km
Erschließung touristischer Einrichtungen	3,2 km
Sonstiges (bitte erläutern): _____	km
_____	km

Besondere landwirtschaftliche Funktionen

Erschließung von Milchviehställen im Außenbereich	3,7 km
Erschließung von Mastställen im Außenbereich	2,9 km
Abfuhr von Zuckerrüben mit LKW	13,4 km
Anlieferung an eine Biogasanlage	1,6 km
Sonstiges (bitte erläutern): _____	km
_____	km

- 6. Welche Bedeutung hatten die folgenden Kriterien für die Wahl der Ausbauart/Bauweise?** (Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz, in der Spalte „höchste Bedeutung“ bitte nur ein Kreuz setzen)

	höchste Bedeutung	hohe Bedeutung	mittlere Bedeutung	geringe Bedeutung
Anforderungen der Landwirtschaft	35	8	1	0
Anforderungen anderer Nutzergruppen	0	16	9	18
Anforderungen der Naturschutzbehörde	0	2	12	29
Herstellungskosten	7	24	10	3
Unterhaltungskosten	5	31	7	1
Sonstiges (bitte erläutern):				

- 7. Ist der geförderte Weg ausschließlich zur Nutzung durch die Landwirtschaft bestimmt?**

- Ja, auf der gesamten Länge (weiter mit Frage 11) 12
- Ja, auf Teilstücken von \_\_\_\_\_ km
- Nein, eine Nutzung durch andere Nutzergruppen ist überall gegeben. 32

- 8. In welchem Maße wird der Weg auch von nicht-landwirtschaftlichen Nutzergruppen in Anspruch genommen?** (Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz)

	häufig	selten	nie
PKW-Fahrer	15	21	3
Fußgänger, Wanderer	16	22	1
Fahrradfahrer	21	13	5
Schulbusse	5	2	32
Skater	3	16	20
Reiter	1	26	12

- 9. Welche Bedeutung haben die folgenden Nutzungszwecke?** (Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz, ggf. Ergänzungen einfügen)

	hohe Bedeutung	geringe Bedeutung	keine Bedeutung
Alltägliche Nutzung durch die örtliche Bevölkerung (Arbeitsweg, zum Einkaufen)	11	12	16
Alltägliche Nutzung durch Schulkinder (Schulweg, zu Fuß oder mit dem Fahrrad)	5	11	23
Freizeitnutzung und Naherholung durch die örtliche Bevölkerung	15	18	6
Touristische Nutzung durch die nicht ortsansässige Bevölkerung	5	19	15
Sonstiges (bitte benennen):			

- 10. Ist der Weg (oder Abschnitte davon) Teil eines überörtlichen touristischen Wegekonzepts (z. B. Radwanderweg)?**

Wenn ja: Bezeichnung des überörtlichen Weges	geförderte Wegelänge in km
Pilgerweg, Eselsroute als gemeindeübergreifende Route, Radwanderweg Niedersachsen, Radwanderweg Nr. 7-Binnenland-Route,	9,7

- 11. Wie schätzen Sie den zukünftigen Bedarf für weitere Wegebaumaßnahmen in Ihrem Zuständigkeitsbereich (Gemeinde / Zweckverband) ein?**

hoch	<b>36</b>
mittel	<b>7</b>
gering	<b>1</b>

- 12. Wie erfolgte die Finanzierung des erforderlichen Eigenanteils?**  
(Mehrfachnennungen sind möglich)

Über den laufenden Gemeindehaushalt.	<b>25</b>
Über den Gemeindehaushalt bei vorübergehender Anhebung der Grundsteuer.	<b>1</b>
Unter Beteiligung der Anlieger nach entsprechender Satzung.	<b>17</b>
Über freiwillige Beiträge der Anlieger in geringem Umfang (<25%).	<b>2</b>
Über freiwillige Beiträge der Anlieger in erheblichem Umfang (>25%).	<b>1</b>
Über Mitgliedsbeiträge (Zweckverbände).	<b>12</b>

**13. Nehmen Sie bitte Stellung zu den folgenden Aussagen** (*Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz*).

	Ja, trifft voll und ganz zu		Nein, trifft nicht zu		
<b>Aussagen zum Zustand des Wegenetzes in Ihrer Gemeinde / Ihrem Verbandsgebiet:</b>					
Das Wegenetz ist im Großen und Ganzen den Anforderungen entsprechend ausgebaut.	1	4	18	15	5
Die vorhandene Wegedichte ist für einige Nutzungsansprüche nicht ausreichend, weshalb neue Wege gebaut werden müssten.	2	4	3	12	22
Es gibt noch viele unbefestigte Wege, die stärker befestigt werden müssten.	10	13	9	6	5
Bereits befestigte Wege befinden sich in einem sehr schlechten Zustand.	15	18	7	2	1
Tragfähigkeit oder Breite der Wege entsprechen nicht den Anforderungen der modernen Landwirtschaftstechnik.	32	6	4	1	0
<b>Warum wurde die Wegebauförderung in Ihrem Zuständigkeitsbereich in der Vergangenheit nicht noch stärker in Anspruch genommen?</b>					
Die eigene Finanzkraft reichte für die Kofinanzierung nicht aus.	26	4	5	1	7
Die Gemeinde / der Verband hatte andere Prioritäten.	4	4	9	9	16
Die Informationen über die Möglichkeiten der Wegebauförderung waren unzureichend.	0	2	1	12	27
Die Entscheidungsträger entschieden sich nicht schnell genug.	1	2	4	5	30
Die eigenen Personalressourcen reichten für die Abwicklung weiterer Maßnahmen nicht aus.	3	3	2	5	29
Wir haben die Förderung von weiteren Wegen beantragt, aber der Antrag wurde abgelehnt oder zurückgestellt.	10	5	5	1	21

**14. Bitte nennen Sie einige zeitliche Eckdaten des genannten Fördervorhabens:**

Bewilligungsbescheid erhalten im : Ø Mitte April 2008 (von Jan-Aug)

Beginn von baulichen Maßnahmen im: (Monat) \_\_\_\_\_(Jahr)

Erste Auszahlung von Fördermitteln erhalten im: (Monat) \_\_\_\_\_(Jahr)

**15. Was hätte Ihre Kommune / Ihr Verband getan, wenn Sie keine Fördermittel für das genannte Wegebauvorhaben erhalten hätte?**

*(Mehrfachnennungen sind möglich)*

Wir hätten es auf absehbare Zeit nicht durchgeführt.	31
Wir hätten es nur zum Teil durchgeführt.	7
Wir hätten es in veränderter Form durchgeführt.	7
Wir hätten es zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt.	9
Wir hätten es auch ohne Fördermittel in gleicher Form durchgeführt.	1

**16. Wie zufrieden waren Sie mit den folgenden Gesichtspunkten des Förderverfahrens? (Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz).**

	sehr zu-					über-	
	frieden					haupt nicht zufrieden	
Erreichbarkeit der zuständigen Stellen	24	15	3	1	0	1	0
Kompetenz Ihres Ansprechpartners	24	13	5	1	1	0	0
Kriterien des Auswahlverfahrens	7	13	7	8	4	3	1
Angemessenheit (Umfang) der Antragsunterlagen	1	7	9	10	7	7	3
Verständlichkeit der Antragsunterlagen	1	12	10	12	3	4	2
Nachvollziehbarkeit der Förderbedingungen	2	14	10	11	3	3	1
Dauer vom Antrag bis zur Bewilligung	8	13	7	8	3	4	1
Zeitpunkt der Bewilligung	5	16	14	6	2	1	0
Wartezeit bis zur Auszahlung der Fördermittel	9	16	8	4	1	4	1

**17. Inwieweit haben Sie für das Antragsverfahren das Internet genutzt? (Mehrfachnennungen sind möglich)**

Gar nicht.	27
Als Informationsquelle für die Förderung.	11
Zum Herunterladen der Antragsunterlagen.	12
Zur Abwicklung des gesamten Verfahrens.	3

	überhaupt nicht						sehr stark
	Inwieweit hat die Nutzung des Internets das Antragsverfahren für Sie <b>erleichtert</b> ?	24	3	8	4	1	2

## 18. Wenn Sie das Förderverfahren insgesamt beurteilen, welche Gesichtspunkte würden Sie herausstellen?

### Besonders hilfreich war:

Gute fachliche Betreuung durch die Mitarbeiter/innen der GLL, Kontakt zu den Sachbearbeitern beim AfL, hohe Kompetenz der Bewilligungsbehörde; die Unterstützung durch den Landvolkkreisverband, zügige Antragsbearbeitung; Kompetenz der Bewilligungsbehörde; bei der Betreuung des Bauvorhabens stand die Samtgemeinde beratend zur Seite; ohne die geflossenen Zuschüsse wäre ein Ausbau nicht finanzierbar gewesen; Hilfestellung beim Ausfüllen des Antrags durch Landkreis; Hilfestellung des Sachbearbeiters bei der GLL; Antragsunterlagen können teilweise am PC ausgefüllt werden.

### Besonders hinderlich war:

Die enge Terminsetzung zwischen dem Zuwendungsbescheid und der Vorlage des Verwendungsnachweises; die Forderung, im Zuge der Vorlage des Verwendungsnachweises Originalbelege sowie insbesondere Originalzahlungsnachweise mit Belastungsnachweisen in den Kontoauszügen vorzulegen; Mehrfachprüfungen; hoher Arbeitsaufwand bei Stellung des Antrages bzw. Verwendungsnachweises; Förderkriterien/Prioritätengewichtung durch das AfL stimmen nicht mit tatsächlichen Notwendigkeiten vor Ort überein; große Ausbaulängen als Kriterium für eine höhere Bewertung; zu geringe förderfähige Ausbaubreiten der Wege; Nichtförderfähigkeit der Mehrwertsteuer macht Projekt für Verband schwer finanzierbar; die umfangreiche Bürokratie; zu geringe Zeitspanne für die Durchführung der Baumaßnahme, Vorfinanzierung der Baukosten; der gestiegene Arbeitsaufwand für die Erstellung der Antragsunterlagen (Erfassung und Einordnung der erschlossenen Flächen); die geforderte Exaktheit der Vorplanung ist teilweise praxisfern; mehrfache Änderung des Antragsformulars und dadurch Neuausfüllen bzw. Nachreichen neuer Formulare; Umfang der Unterlagen und hoher Arbeitsaufwand zur Erstellung des Antrags.

### Meine Verbesserungsvorschläge sind:

Mehr Vertrauen gegenüber den Gemeinden, die als Gebietskörperschaften des Öffentlichen Rechts geltendes Recht beachten und deren Handlungen von eigenen Prüfungsämtern regelmäßig überprüft werden; Antrags- und Verwendungsnachweisverfahren „entschlanken“; Prioritätenkriterien und Gewichtung überdenken/vereinfachen; Fördermittelkontingente dem tatsächlichen Bedarf anpassen (erhöhen); deutlich schnellere Auszahlung der Fördermittel!!; die Bedeutung eines Weges sollte in seiner Gesamtheit betrachtet und nicht nur der auszubauende Abschnitt bewertet werden; Zulassung von größeren Wegebreiten, die der fortschreitenden Entwicklung der landwirtschaftlichen Fahrzeuge entsprechen; Antrags- und Verwendungsnachweisformulare einfacher gestalten, Förderfähigkeit Mehrwertsteuer zulassen; mehr Flexibilität zwischen der Kostenermittlung (Beantragung) und Abrechnung (tatsächliche Durchführung); Bereitstellung von Formularen, welche über den PC ausgefüllt und bearbeitet werden können; größere Entscheidungskompetenz der Gemeinden bei der Auswahl der Projekte; Vereinfachung des Verfahrens für kleine Verbände bzw. kleine Fördersummen; mehr Flexibilität der bewilligenden Behörde bei der Planung der Arbeitsabläufe (Bewilligungszeitraum, Anforderung von zusätzlichen Unterlagen).

**19. Haben Sie im Zeitraum 2000 bis 2006 schon einmal an der Fördermaßnahme Ländlicher Wegebau teilgenommen?**

nein **10** (Bitte weiter mit Frage 21) ja **33**

**Wenn ja:** In welchem Jahr haben Sie die Maßnahme beantragt? .....

Waren in den damals erhaltenen Fördermitteln EU-Gelder enthalten?

nein **0** ja **20** weiß nicht **12**

**20. Wenn Sie ihre Erfahrungen aus dieser zurückliegenden Förderung mit dem aktuellen Verfahren vergleichen, wie haben sich die folgenden Gesichtspunkte verändert? (Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz)**

	verschlech- tert	keine Ände- rung	verbessert
Erreichbarkeit der zuständigen Stellen	1	28	2
Kompetenz Ihres Ansprechpartners	0	27	4
Kriterien des Auswahlverfahrens	12	17	2
Angemessenheit (Umfang) der Antragsunterlagen	18	12	0
Verständlichkeit der Antragsunterlagen	6	23	1
Nachvollziehbarkeit der Förderbedingungen	10	19	1
Dauer vom Antrag bis zur Bewilligung	4	26	1
Zeitpunkt der Bewilligung	2	28	1
Wartezeit bis zur Auszahlung der Fördermittel	6	23	2

**21. Nehmen Sie bitte Stellung zu den folgenden Aussagen, die sich auf die Zukunft der Wegebauförderung beziehen** (Bitte machen Sie in jeder Zeile ein Kreuz).

	Ja, stimme voll und ganz zu				Nein, stimme nicht zu
Eine Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des bestehenden Wegenetzes ist nur bei deutlicher Ausweitung der Fördermittel für den ländlichen Wegebau möglich.	32	10	1	0	1
Zukünftig sollte nur noch der Ausbau von Haupterschließungswegen in der Feldflur finanziell gefördert werden.	0	7	3	6	28
Die Abstimmung mit Nachbargemeinden über gemeinsame Haupterschließungswege sollte zukünftig zu einem wichtigen Kriterium für die Vergabe von Fördermitteln werden.	2	3	12	7	20
Der Ausbau von Stichwegen sollte generell nicht mehr gefördert werden.	1	3	5	5	30
Die Unterhaltung des bestehenden Wegenetzes ist mit den derzeit vorhandenen Finanzmitteln der Gemeinde/des Verbandes nicht in erforderlichem Umfang möglich.	37	4	2	0	1

**22. In welchem Umfang erfolgte bisher eine Abstimmung mit der Nachbargemeinde / dem Nachbarverband über umzusetzende Wegebaumaßnahmen?**

Abstimmung erfolgt oder teilweise erfolgt: 14 Angaben

Abstimmung nicht erfolgt oder nicht erforderlich: 24 Angaben

**23. Halten Sie es für sinnvoll, dass zukünftig in erster Linie der Ausbau gemeindeübergreifender Haupterschließungswege gefördert wird?**

eher zustimmend: 6 Antworten

eher ablehnend: 30 Antworten

**24. Wie hoch liegt der jährliche Unterhaltungsaufwand für das Wegenetz in Ihrem Gemeinde-/Verbandsgebiet? Wie hoch schätzen Sie den Aufwand für die Behebung der Winterschäden 2009/2010?**

jährlicher Unterhaltungsaufwand (im Mittel): Ø 60.000 (n=43) Euro/Jahr

Finanzbedarf zur Behebung der Winterschäden 2009/2010: Ø 70.000 (n=28) Euro

**25. Weitere Bemerkungen, Kritik zur Maßnahme oder zum Fragebogen (gegebenenfalls bitte Rückseite verwenden):**

Der mit der Zuschussbeantragung bis hin zum Verwendungsnachweis in Zusammenhang stehende Verwaltungsaufwand ist enorm. Einem Antrag sind ca. 10 Anlagen beizufügen, der Zuwendungsbescheid enthält 19 Nebenbestimmungen, die zu beachten bzw. zum Teil aufwendig abzuarbeiten sind; dem Verwendungsnachweis sind 13 Anlagen im Original und Kopie beizufügen. Eine Vereinfachung (Verschlankung) wäre wünschenswert; ein besonderes Ärgernis war, dass nach der sehr formalen Ausschreibung wegen 300 Euro Angebotsunterschied der billigste Anbieter genommen werden musste und keine anderen Kriterien mehr einen Einfluss hatten; kurze Durchführungsdauer zwischen Bewilligung und Abrechnung; Anträge sind umfangreich und im Verfahren häufig nachzubessern, da zusätzliche Anforderungen gestellt werden.

**An wen können wir uns bei Rückfragen wenden?**

Name: \_\_\_\_\_

Telefon, E-Mail: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
*Den ausgefüllten Fragebogen senden Sie bitte im beigefügten, bereits frankierten Rückumschlag an uns zurück, oder per Fax an die Nummer (0531) 596-5599.*

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit