



Antrag auf eine Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher Infrastruktur

- Erläuterungsbericht -

erstellt durch:

Ge-Komm GmbH

Bahnhofstraße 2

49324 Melle

Tel.: 05422 98151-60

Fax: 05422 98151-69

E-Mail: info@ge-komm.de

Internet: www.ge-komm.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen/Allgemeines.....	3
1.1	Ländliches Wegenetzkzept	3
1.2	Förderung ländlicher Wegebau	3
2.	Sanierungsvorhaben der Gemeinde Ostbevern.....	5
2.1	Auswahlverfahren der Sanierungsmaßnahmen	5
3	Ausgewählte Sanierungsmaßnahme	7
3.1	Schlichtenfelde.....	7
3.2	Beschreibung der Maßnahme	10
4	Modernisierungserfordernisse	11
4.1	Wegebreiten	13
4.2	Substanzerhalt	13
4.3	Tragfähigkeit	14
4.4	Regelquerschnitt	15
5	Rechtliche Voraussetzungen / erforderliche Anlagen.....	16
5.1	Zur Anlage Nachweis über die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens	16
5.2	Zur Anlage Flächenverfügbarkeit	16
6	Kostenanschlag	17

1. Grundlagen/Allgemeines

1.1 Ländliches Wegenetzkonzept

Die Gemeinde Ostbevern hat im Jahr 2018 in Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Münster und der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur ein ländliches Wegenetzkonzept aufgestellt. Ostbevern wurde dabei als Kommune im Regierungsbezirk Münster mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) unterstützt. Grundlage der Fördermaßnahme war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“.

Das vorliegende ländliche Wegenetzkonzept bietet nunmehr eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen, die von der breiten Mehrheit akzeptiert werden. Auf dieser Basis lassen sich Planungen und Sanierungsmaßnahmen effizient und passgenau durchführen und die notwendigen Entscheidungen herbeiführen. Handlungsoptionen für objektive Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich so ebenfalls besser aufzeigen und einleiten.

1.2 Förderung ländlicher Wegebau

Mit der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher Infrastruktur (FöRL Wirtschaftswege) hat das Land NRW ein Förderprogramm für die Modernisierung ländlicher Wege auf Grundlage bestehender Wirtschaftswegekonzepte aufgestellt. Dabei gelten u.a. folgende Voraussetzungen:

- Ein abgeschlossenes und gefördertes/anerkanntes ländliches Wegenetzkonzept
- Gefördert werden multifunktionale Wege (vorwiegend der SOLL-Kategorien B und C)
- Es muss Baurecht vorhanden sein
- Flächenverfügbarkeit kommunaler Flächen
- Der Ausbau soll an die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW) angelehnt sein

Die Fördersumme beträgt bis zu 60 % der Baukosten und höchstens jedoch 500.000,00 € pro Maßnahmenpaket inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Förderfähig sind auch Ingenieur- und Planungsleistungen bis zu 15 % bezogen auf die Gesamtkosten.

Es können mehrere Anträge pro Kommune gestellt werden. LEADER und VITAL Regionen können zusätzlich 10% Förderleistung erhalten, wenn die geförderte Maßnahme der Umsetzung eines vorliegenden LEADER- und VITAL-Konzeptes dient.

2. Sanierungsvorhaben der Gemeinde Ostbevern

Die Gemeinde Ostbevern hat haushaltstechnisch Mittel für investive Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen des ländlichen Wegenetzes eingeplant. Die Gemeinde beabsichtigt eine Antragsstellung auf Förderung der geplanten Sanierungsmaßnahmen, um im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel die Sanierung eines bedeutenden multifunktionalen Weges in zusammenhängenden Abschnitten realisieren zu können.

Mit den für die Antragsstellung erforderlichen Planungsleistungen wurde die Ge-Komm GmbH beauftragt. Weiterführende Ingenieurleistungen können nach Bedarf nach Eingang des Förderbescheides erfolgen.

2.1 Auswahlverfahren der Sanierungsmaßnahmen

Das Auswahlverfahren der Sanierungsmaßnahmen soll objektiv auf Basis des erstellten ländlichen Wegenetzkonzeptes und der damit einhergehenden Ermittlung der Nutzergruppen und -häufigkeiten, des Zustandes, der Handlungsempfehlungen inkl. Priorisierung sowie der Kategorisierung des geplanten zukünftigen Wegenetzes (SOLL-Konzept) erfolgen.

Zur Ermittlung einer objektiven Prioritätenliste wurde die Entscheidungsmatrix der Ge-Komm GmbH www.xchoice.de angewendet. Das online-Werkzeug bietet vielfältige Filter-, Sortier- und vor allem Gewichtungseinstellungen. Im Ergebnis entsteht eine Rangliste der Wegeabschnitte basierend auf den voreingestellten Kriterien und Gewichtungen.

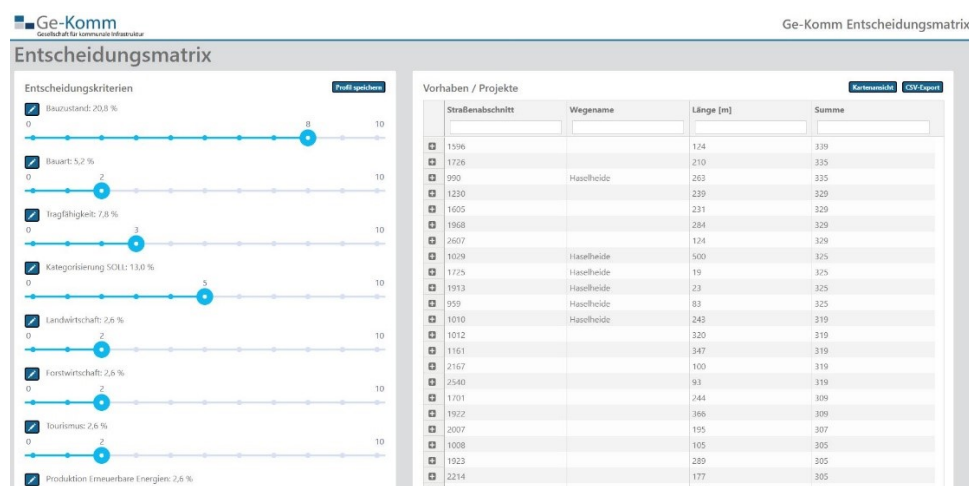


Abb. www.xchoice.de

Die Matrix bezieht sich konsequent auf die im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes gemäß dem Leitfaden erfassten Attribute. Weitere aktuelle oder lokale Besonderheiten werden an dieser Stelle noch nicht berücksichtigt.

In Abstimmung mit Vertretern der Gemeinde Ostbevern, sowie unter Berücksichtigung der Fördervoraussetzungen und dem nahenden Stichtag (15.01.2025) wurden folgende Wegeabschnitte für die Sanierung ausgewählt:

Straße

Abschnitte

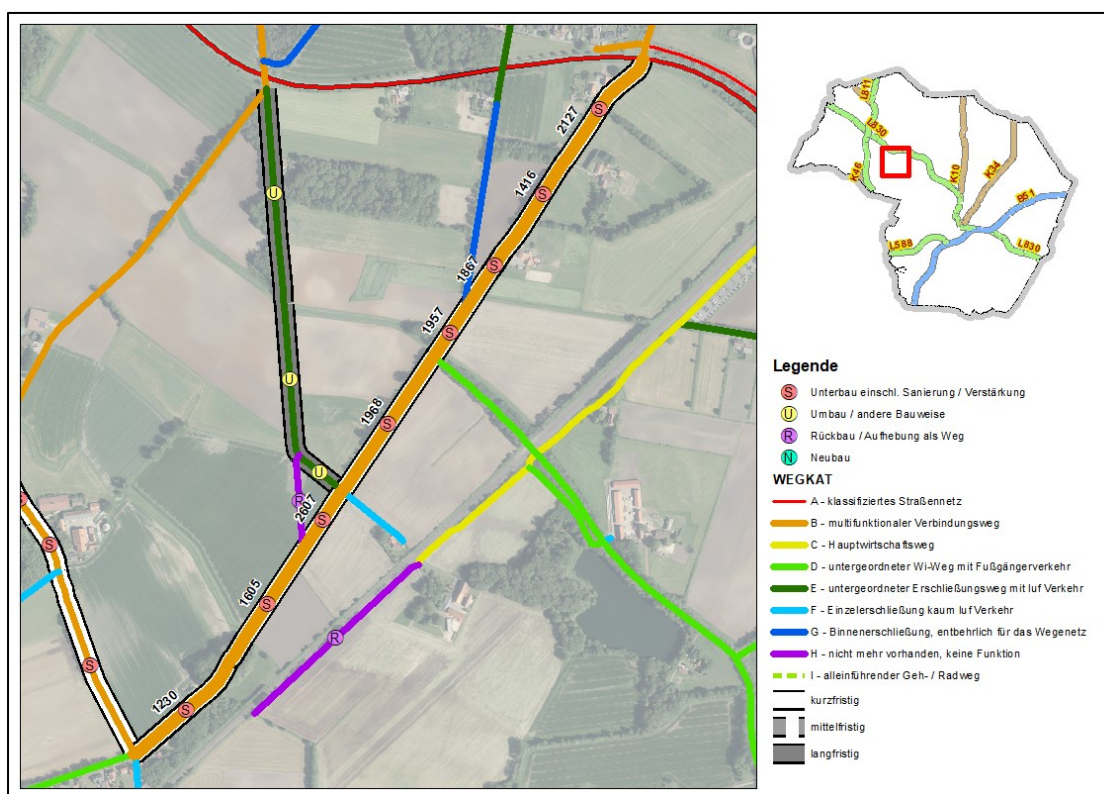
1. Schlichtenfelde

2127, 1416, 1867, 1957, 1968, 2607, 1605, 1230

3 Ausgewählte Sanierungsmaßnahme

3.1 Schlichtenfelde

Bei den zur Sanierung vorgesehenen Wegeabschnitten handelt es sich nach dem SOLL-Konzept um Wegeabschnitte der Kategorien B - multifunktionaler Verbindungsweg gem. dem ländlichen Wegenetzkonzept. Neben dem lokalen landwirtschaftlichen Verkehr werden die Wegeabschnitte vor allem auch vom allgemeinen PKW-Verkehr genutzt. Insgesamt soll die Attraktivität dieses Wegeabschnittes mit der Sanierung gesteigert werden. Auch die Verkehrssicherheit soll, durch die Sanierung im Hocheinbau mit Verbreiterung der befestigten Fahrbahnbreite auf 3,50 m und befahrbaren Seitenstreifen (Banketten) wiederhergestellt werden.



Wege Nr.	Kategorie IST	Kategorie SOLL	Bauart	Bauzustand	Fahrbahnbreite	Unterhaltungspflicht	Handlungsempfehlung	Priorisierung
2127	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig
1416	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig
1867	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig
1957	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig
1968	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig
2607	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig
1605	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig
1230	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	3	Gemeinde	Ausbau einschl. Sanierung	kurzfristig

Wegeabschnitte gemäß ländlichem Wegenetzkonzept





3.2 Beschreibung der Maßnahme

Die Sanierung soll überwiegend im Hocheinbau mit Verbreiterung auf 3,50 m erfolgen. Zwangspunkte im Bebauungsbereich werden im Volllausbau saniert. Für die geplante Verbreiterung der Fahrbahn von 3,00 m auf 3,50 m werden die Randbereiche und der geplante Bankettbereich ausgeschachtet und mit einer Schottertragschicht in min. 25 cm Stärke (gemäß RLW 2005 – Bild 8.3a. Zeile 3, Spalte 2) auf vorhandenes Niveau aufgefüllt.

Hocheinbau: Anschlussbereiche werden keilförmig angefräst. Es wird ein Vorprofil aus AC 16 TD LW in 6 cm Stärke aufgebracht, um vorhandene Unebenheiten auszugleichen und die Ebenheit der endgültigen Deckschicht zu gewährleisten. Zwischen diesem Vorprofil und der endgültigen neuen Deckschicht wird eine Asphaltbewehrung auf Glasfaserbasis eingebracht, welche zukünftig auftretende Spannungen aufnehmen und auf die gesamte Fläche verteilen wird. Die Nutzungsdauer der Asphaltschichten wird hiermit deutlich verlängert und führt somit zu einer Reduktion zukünftiger Instandhaltungskosten. Im Anschluss erfolgt das Aufbringen einer neuen Asphaltdecke aus Asphalttragdeckschicht AC 16 TD LW in 6 cm Stärke und 3,50 m Breite. Es werden also zusätzlich bituminös gebundene Schichten aufgebracht. Somit erhält der vorhandene Straßenoberbau durch den Einbau neuer Asphaltschichten mit größerer Gesamtdicke, eine deutlich größere Tragfähigkeit und ist zukünftig in der Lage die aufkommenden Lasten der - heute bedeutend größeren - landwirtschaftlichen Maschinen aufzunehmen. Die Seitenbereiche werden im Anschluss als befahrbare Seitenstreifen aus Schottertragschichtmaterial 0/32 und einer Breite von 1,00 m hergestellt.

Volllausbau: Im Bereich der Bebauungen soll die Sanierung aufgrund der Höhenzwangspunkte im Volllausbau durchgeführt werden. Der vorhandene Asphalt wird hierzu gefräst und entsorgt. Der vorh. Straßenoberbau wird in 25 cm Stärke ausgebaut, entsorgt und durch eine neue Schottertragschicht (gemäß RLW 2005, Bild 8.3a, Zeile 3, Spalte 2) ersetzt. Im Anschluss erfolgt der 2-lagige Einbau einer insgesamt 12 cm starken AC 16 TD LW auf Bestandshöhe, um die Zufahrten Höhengleich zu erreichen. Abschließend werden die befahrbaren Seitenstreifen, in Stärke der neuen Asphaltdecke, mittels Bankettfertiger hergestellt und verdichtet (hier 12 cm Bankettstärke, 1,00 m Breite).

4 Modernisierungserfordernisse

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte sind Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Umgang mit den ländlichen Wegen ausgearbeitet worden. Dies erfolgte für jeden Wegeabschnitt individuell.

Ziel ist es, das Wegenetz der Gemeinde Ostbevern auf Grundlage des Wirtschaftswegekonzeptes weiter zu optimieren. Dabei wird insbesondere eine nachhaltige und systematische Wegeunterhaltung angestrebt.

Zum besseren Verständnis wird an dieser Stelle der allgemein geläufige Sammelbegriff „Wegeunterhaltung“ differenziert betrachtet. Die fachliche Bezeichnung dafür lautet gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) „Maßnahmen zur Straßen-/Wegeerhaltung“. Dabei wird der Begriff "Erhaltung" definiert als "Maßnahmen, die der Erhaltung der Substanz und des Gebrauchswertes von Verkehrsflächen einschließlich der Nebenanlagen sowie der Umweltverträglichkeit dienen." Im Weiteren gliedert sich der Begriff "Erhaltung" in

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung

Die Betriebliche Erhaltung umfasst dabei die Kontroll- und Wartungsmaßnahmen, die Bauliche Erhaltung hingegen Instandhaltungs- und Instandsetzungs-, sowie Erneuerungsmaßnahmen.

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

- a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
- c. Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- d. Rückbau / Aufhebung
- e. Neubau (neue Trasse)

Zur besseren Übersicht werden in der folgenden Grafik die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV) zugeordnet.

Bereich Straßenbau (gem. E EMI 2012 - FGSV)		Handlungsempfehlung (gem. Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte)
Betriebliche Unterhaltung	(Kontrolle und Wartung) z.B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
Bauliche Erhaltung	Bauliche Unterhaltung z.B. akute Kleinstreparaturen	
	Instandsetzung z.B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht	
	Erneuerung z.B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
Um- und Ausbau	(Veränderung der Qualität) z.B. Querschnittsänderungen	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
Erweiterung	(Erhöhung der Kapazität) z.B. Anbau von Fahrstreifen	c. Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
Neubau	(Neuanlage von Verkehrsflächen)	e. Neubau (neue Trasse)

Abb.: Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus in Anlehnung an die Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) – Auszug aus dem ländlichen Wegenetzkonzept

Für die zur Modernisierung vorgesehenen Wegeabschnitte wurde im ländlichen Wegenetzkonzept die Handlungsempfehlung „den Unterbau einschließende Sanierung“ (blau) festgelegt. Auf Grund dessen, dass auf sämtlichen Wegeabschnitten eine Sanierung im Hocheinbau mit Verbreiterung von 3,00 m auf 3,50 m mit befahrbaren Seitenstreifen (Banketten) geplant ist, können die geplanten Baumaßnahmen In jedem Fall dem Bereich des Um- und Ausbaus zugeordnet werden.

4.1 Wegebreiten

Die Wegeabschnitte weisen im Bestand Fahrbahnbreiten von ca. 3,00 m auf. Für das derzeitige Verkehrsaufkommen sind die vorhandenen Fahrbahnbreiten nicht durchgehend ausreichend dimensioniert. Vor allem die ausgefahrenen Seitenstreifen deuten auf häufigen Begegnungsverkehr und den daraus folgenden Ausweichvorgängen hin. Aus diesen Gründen sollen die Wegeabschnitte gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau (RLW) einheitlich mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m sowie beidseitig befahrbaren Seitenstreifen mit einer Breite von je 1,00 m ausgebaut werden.

4.2 Substanzerhalt

Ziel ist es die vorhandene Substanz mit systematischen Instandsetzungsmaßnahmen so lange wie möglich zu erhalten. Dabei kann die Substanz bei den Wirtschaftswegen auf Grund der Befestigungsarten, Breiten und Zustände sehr unterschiedlich sein. Dementsprechend können die notwendigen Maßnahmen von Kleinstreparaturen bis hin zur Erneuerung des gesamten Fahrbahnoberbaues reichen. Oftmals erfolgt dies bei Wirtschaftswegen im sog. Hocheinbau, während bei Innerortsstraßen die Arbeiten in der Regel im sog. Tiefeinbau (Fräsen der vorhandenen Schichten erforderlich) durchgeführt werden.

Vielfach führen Entwässerungsprobleme zu Schädigungen der Fahrbahn. Durch Unebenheiten der Oberfläche kommt es vermehrt zu Pfützenbildungen, sodass das Oberflächenwasser nicht gezielt abfließen kann. Durch die geplanten Sanierungen mit neuer Profilierung (hier Dachprofil) soll auch sichergestellt werden, dass das Oberflächenwasser kontrolliert und gezielt über die befahrbaren Seitenstreifen in die Randbereiche abfließen kann und neue Schädigungen durch anstehendes Wasser vermieden werden.

Um die Stabilität der benötigten Seitenstreifen zu gewährleisten, ist es geplant diese mit entsprechendem Material (HKS-Schotter, Bankettmaterial) in der notwendigen Einbaustärke auszubilden, um Ausweichmöglichkeiten für Begegnungsverkehr sicher zu stellen.

4.3 Tragfähigkeit

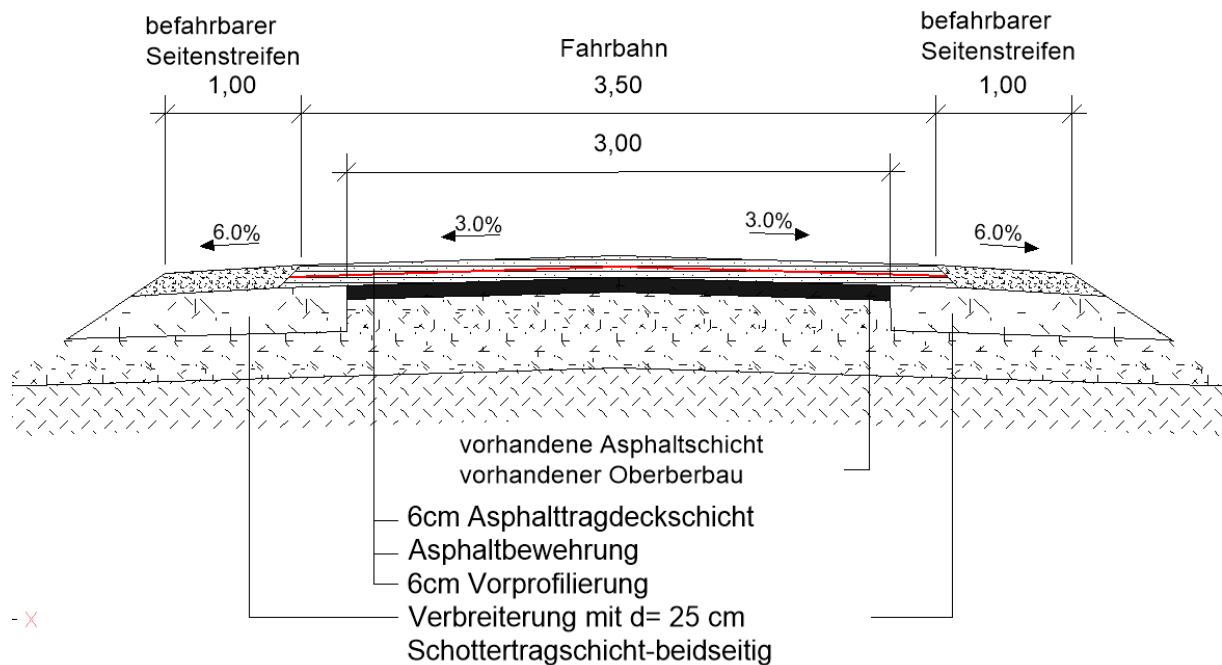
Die Tragfähigkeit der zu sanierenden Wegeabschnitte wurde im Rahmen der aktuellen Entwurfsplanung zunächst rein visuell eingeschätzt und, abweichend zu den Feststellungen im Wegenetzkonzzept aus dem Jahre 2018, anhand der vorhandenen Schadensbilder überwiegend als gering eingestuft.

Infolge immer größer und schwerer werdender landwirtschaftlicher Maschinen, größeren Fahrgeschwindigkeiten, und durch die Wandlung der Landwirtschaft hin zur Energiewirtschaft, entspricht die vorhandene Tragfähigkeit nicht mehr dem heutigen Standard. Die Fahrbahn weist erhebliche Schäden in Form von deutlichen Verformungen und Rissbildungen mit Ausbrüchen auf. Entsprechend dem Wirtschaftswegekonzept ist hier eine Verstärkung des Oberbaus erforderlich, um eine, den heutigen Verkehrslasten entsprechende, ausreichende Tragfähigkeit herzustellen. Auch muss die durch die Schäden vorhandene Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit beseitigt werden.

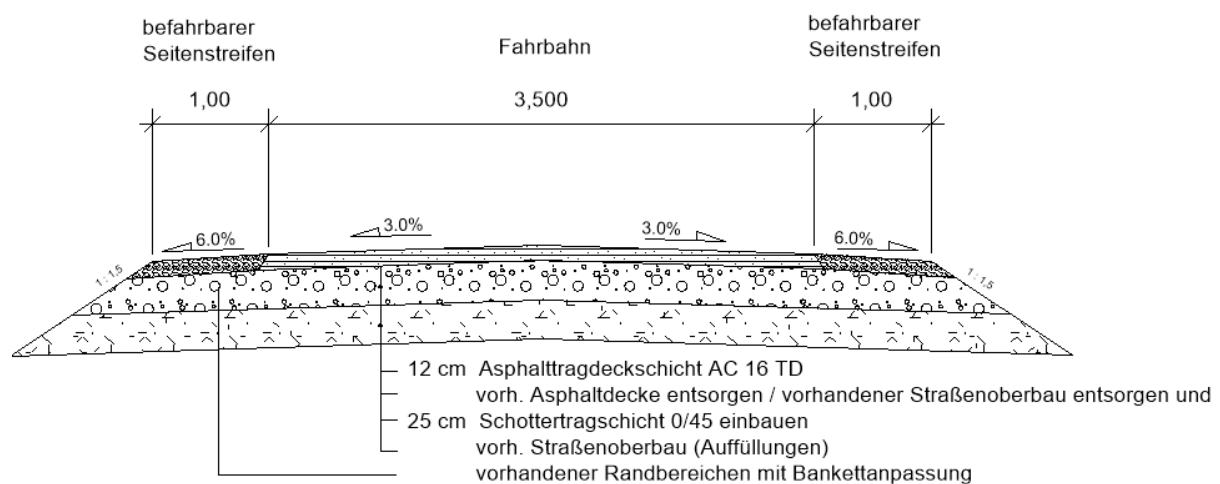
Die Wege bestehen in der vorhandenen Form jedoch seit mehreren Jahrzehnten, so dass davon auszugehen ist, dass Setzungsvorgänge abgeschlossen sind. Durch die angedachte Sanierungsart erhält der Weg eine bedeutend höhere Stabilität und Standfestigkeit. Von Vorteil ist auch, dass die Struktur-, Stabilitäts- und Verdichtungseigenschaften des vorhandenen Unterbaus und der angrenzenden Bereiche dadurch nicht verändert bzw. gestört werden. Ein nachträgliches Setzungsverhalten wird somit entscheidend minimiert.

4.4 Regelquerschnitt

Regelquerschnitt Hocheinbau mit Verbreiterung:



Regelquerschnitt Vollausbau in Höhenzwangspunkten:



5 Rechtliche Voraussetzungen / erforderliche Anlagen

5.1 Zur Anlage Nachweis über die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens

Zur Erhöhung der Fahrbahnbreite sind Verbreiterungen um 0,50 m geplant. Insgesamt ergibt sich hierdurch eine zusätzliche Versiegelung von ca.:

$$1520,00 \text{ m} * 0,50 = \underline{\underline{760,00 \text{ m}^2}}$$

Gegebenenfalls muss die Versiegelung von Wegeflächen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Eine Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde können den Anlagen entnommen werden.

5.2 Zur Anlage Flächenverfügbarkeit

Alle benötigten Flächen liegen mittlerweile in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde Ostbevern. Die Flächenverfügbarkeit ist somit sichergestellt. Die Nachweise liegen anbei.

6 Kostenanschlag

Die Kostenberechnung für die o.g. Maßnahme ergibt insgesamt die folgende Aufstellung brutto/inkl. Mehrwertsteuer:

Bauleistungen gem. Anlage2/Kostenberechnung	472.828,66 €
Ingenieurleistungen LP 5-8 (ausstehend/geschätzt):	26.025,09
Örtliche Bauüberwachung (ausstehend/geschätzt):	16.549,00

gesamt brutto inkl. Mehrwertsteuer: 515.402,75 €

es ergibt sich die folgende Aufteilung:

beantragter Förderanteil (70%): 360.781,92 €

Eigenanteil : 154.620,82 €

Eine detaillierte Kostenaufgliederung der Bauleistungen ist der Anlage 2 und eine Kostenschätzung für ausstehende Ingenieurleistungen gem. HOAI den Anlagen 3 zu entnehmen.

Melle, im Dezember 2024

Ge-Komm GmbH

Bahnhofstraße 2

49324 Melle

Tel.: 05422 98151-60

E-Mail: info@ge-komm.de

Internet: www.ge-komm.de



i.V. Tim Sigmund

- Abteilungsleiter -