



# Antrag auf eine Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher Infrastruktur mit Stand vom 08.11.2022

- Erläuterungsbericht -

erstellt durch:

Ge-Komm GmbH

Bahnhofstraße 2

49324 Melle

Tel.: 05422 98151-60

Fax: 05422 98151-69

*E-Mail: [info@ge-komm.de](mailto:info@ge-komm.de)*

*Internet: [www.ge-komm.de](http://www.ge-komm.de)*

## Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen/Allgemeines .....	3
1.1	Ländliches Wegenetzkonzept .....	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	Brock / Schirl .....	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
5.3	Kostenplausibilisierung.....	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](http://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.

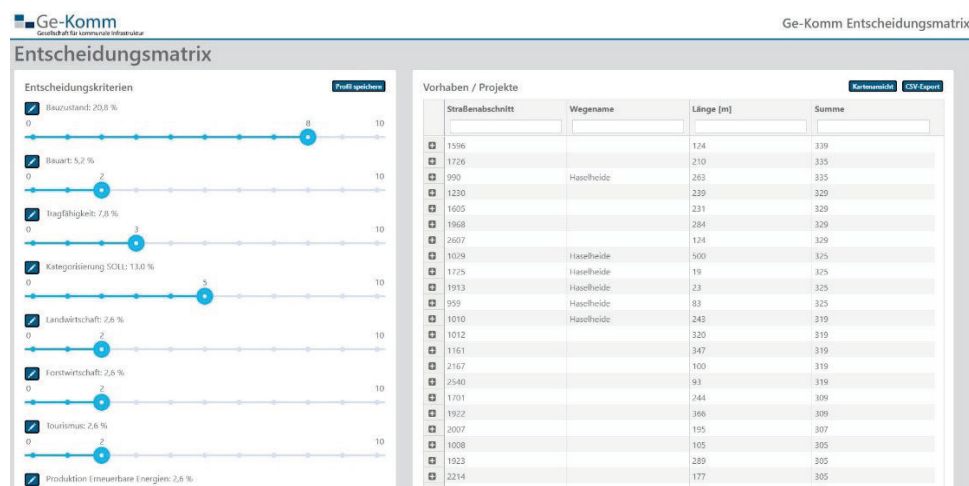


Abb. [www.xchoice.de](http://www.xchoice.de)

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 Otbevern, sowie unter Berücksichtigung der Fördervoraussetzungen und dem nahenden Stichtag (24.02.2023) wurden folgende Wegeabschnitte für die Sanierung ausgewählt:

Straße

Abschnitte

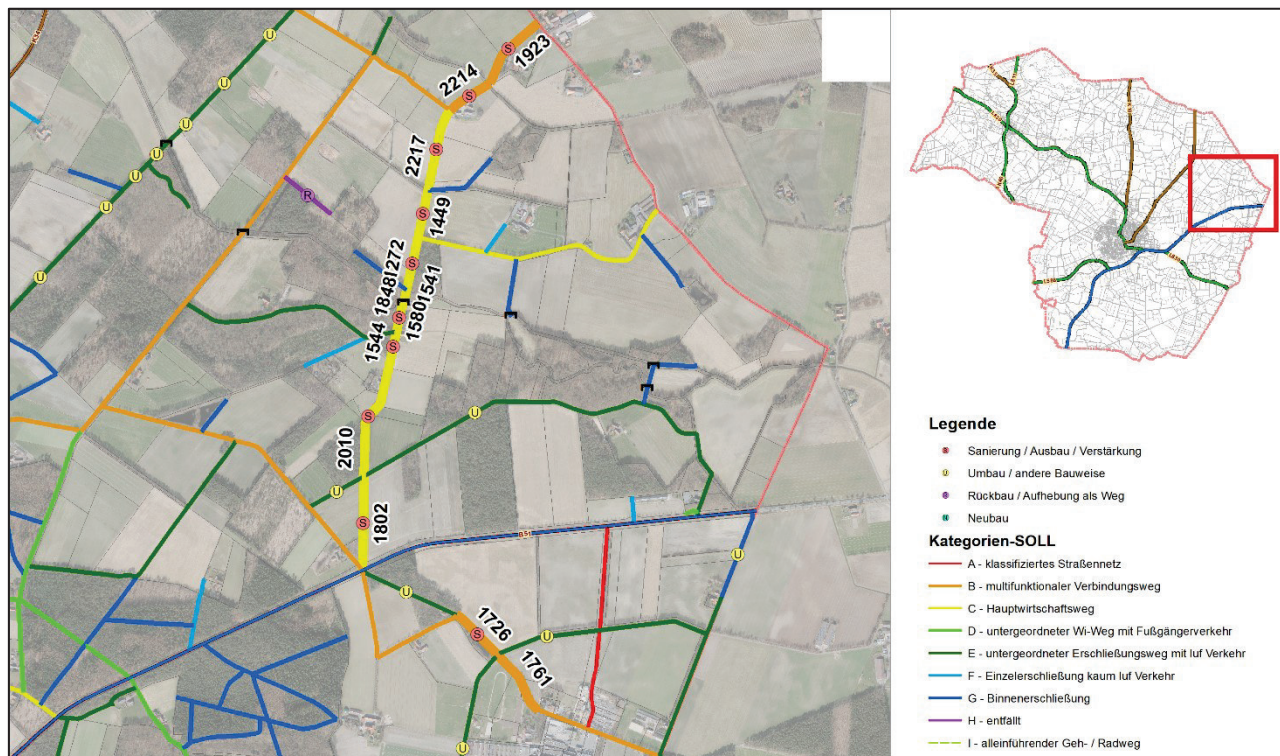
1. Brock/Schirl

1923, 2214, 2217, 1449, 1272, 1541, 1848, 1580, 1544, 2010,  
1802, 1726, 1761

### 3 Ausgewählte Sanierungsmaßnahme

#### 3.1 Brock / Schirl

Bei den zur Sanierung vorgesehenen Wegeabschnitten handelt es sich nach dem SOLL-Konzept um Wegeabschnitte der Kategorien B - multifunktionaler Verbindungsweg und Kategorien C - Hauptwirtschaftsweg gem. dem ländlichen Wegenetzkonzept. Neben dem lokalen landwirtschaftlichen Verkehr werden die Wegeabschnitte vor allem auch vom allgemeinen PKW-Verkehr genutzt. Teilweise führen diese Wegeabschnitte eine Radroute. 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.



Auszug aus dem ländlichen Wegenetzkonzept

Wege-Nr.	Kategorie IST	Kategorie SOLL	Bauart	Bauzustand	Tragfähigkeit	Unterhaltungspflicht
1272	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1449	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1541	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1544	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1580	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1726	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1761	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich	hoch	Gemeinde
1802	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1848	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	Kreuzungsbauwerk	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
1923	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
2010	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
2214	B - multifunktionaler Verbindungsweg	B - multifunktionaler Verbindungsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde
2217	B - multifunktionaler Verbindungsweg	C - Hauptwirtschaftsweg	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	hoch	Gemeinde

Wegeabschnitte gemäß ländlichem Wegenetzkonzept







### **3.2 Beschreibung der Maßnahme**

Die Anschlussbereiche sollen keilförmig angefräst werden, um einen höhengleichen Übergang an den Bestand zu gewährleisten. Für die geplante Verbreiterung der Fahrbahn von 3,00 m auf 3,50 m werden die Randbereiche für die Verbreiterung und im geplanten Bankettbereich ausgeschachtet/ausgefräst und mit einer Schottertragschicht in min. 25 cm Stärke (in Anlehnung an die RLW 2005 – Bild 8.3a. Zeile 3, Spalte 2) auf vorhandenes Niveau aufgefüllt. Es erfolgt eine Vorprofilierung der neuen Fahrbahn mittels Asphalttragdeckschicht AC 16 TD LW in entsprechender Stärke (hier i.M. 6 cm). Zwischen dieser Vorprofilierung und der endgültigen neuen Deckschicht wird zudem eine Asphaltbewehrung auf Glasfaserbasis eingebracht, welche zukünftig auftretende Spannungen aufnehmen und auf die gesamte Fläche verteilen wird. Die Nutzungsdauer der Asphaltsschichten wird hiermit deutlich verlängert und führt somit zu einer Reduktion zukünftiger Instandhaltungskosten. Anschließend erfolgt ein kompletter Überzug mit einer Asphalttragdeckschicht AC 16 TD in einer Einbaustärke von 6 cm als finale Deckschicht. Abschließend werden die Banketten, in Stärke der neuen Asphaltdecke, mittels Bankettfertiger hergestellt und verdichtet (hier 12 cm Bankettstärke).

## 4 Modernisierungserfordernisse

Bei den zur Sanierung vorgesehenen Wegen/Wegeabschnitten handelt es sich um Wege der Kategorien B – Multifunktionaler Verbindungsweg und Kategorie C - Hauptwirtschaftsweg gem. dem ländlichen Wegenetzkonzept. Diese Wege dienen neben dem landwirtschaftlichen Verkehr auch dem multifunktionalen Verkehr wie allgemeinem PKW-Verkehr oder auch Radfahrern.

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.

<b>Bereich Straßenbau</b> (gem. E EMI 2012 - FGSV)		<b>Handlungsempfehlung</b> (gem. Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte)
<b>Betriebliche Unterhaltung</b>	(Kontrolle und Wartung) z.B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
<b>Bauliche Erhaltung</b>	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)
<b>Um- und Ausbau</b>	(Veränderung der Qualität) z.B. Querschnittsänderungen	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
<b>Erweiterung</b>	(Erhöhung der Kapazität) z.B. Anbau von Fahrstreifen	c. Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
<b>Neubau</b>	(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 0,75 m ausgebaut werden. Breitere Seitenstreifen sind in diesem Fall, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (teilweise Entwässerungsgräben, Bäume, Flurstücksgrenzen, usw.) nicht möglich.

## 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 Wegenetzkonzept 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

