

Ländliches Wegenetzkonzept Gemeinde Stemwede

Auftraggeber: Gemeinde Stemwede
Stand 26. Oktober 2017

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Stemwede

Auftragnehmer: **Sweco GmbH**

Postfach 34 70 17
28339 Bremen

Friedrich-Mißler-Straße 42
28211 Bremen

Bearbeitung: Dipl.-Ing. agr. Roland Stahn
Dipl.-Ing. agr. Roman Meyer
Sören Laukait
Dominik Odloschinski
Jannis Balke
Jennifer Bannick

Bearbeitungszeitraum: Mai 2017-Oktober 2017

Inhaltsverzeichnis

Anlass und Aufgabenstellung	5
1	Untersuchungsgebiet und planungsrelevante Vorgaben und Rahmenbedingungen
	1
1.1	Lage im Raum
	1
1.2	Verkehrerschließung
	2
1.3	Natürliche Rahmenbedingungen (Bodenverhältnisse, Morphologie)
	2
1.4	Flächennutzungsverhältnisse und Siedlungsstruktur
	3
1.5	Demografische Entwicklungen und Pendler
	4
1.6	Agrarstrukturelle Entwicklungen
	6
2	Vorgehensweise
	9
2.1	Datenbasis und Methodik
	9
2.2	Beteiligungsprozess
	9
2.2.1	Bürgerversammlungen
	9
2.2.2	Lenkungsgruppe
	9
2.2.3	Projektgruppen
	9
2.2.4	Gebietsbereisungen
	10
2.2.5	Online-Beteiligung
	10
3	Bestandsanalyse (IST-Situation)
	13
3.1	Datenerfassung
	13
3.2	Kategorisierung-Ist
	13
3.3	Ergebnisse-Ist
	14
3.3.1	Länge und Breite
	14
3.3.2	Befestigungsart
	15
3.3.3	Wegezustand
	16
3.3.4	Wegekategorien
	17
3.3.5	Ökologische Aspekte
	19
4	Wegekonzeption (SOLL-Konzept)
	21
4.1	Zielsetzungen
	21
4.2	Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze
	21
4.3	Kategorisierung-Soll
	22
4.4	Ergebnisse-Soll
	31
4.5	Ökologische Zielsetzungen
	35
5	Wirtschaftliche und organisatorische Konsequenzen und Handlungsempfehlungen
	36

5.1	Grundlagen	36
5.1.1	Investitionskosten	36
5.1.2	Unterhaltungskosten	37
5.1.3	Abschreibungskosten	38
5.1.4	Gesamtkosten	38
5.2	Modellrechnungen	41
5.2.1	Verringerter Investitionsbedarf C-Wege	42
5.2.2	Verringerter Unterhaltungsbedarf C-Wege	42
5.2.3	Verringerte Abschreibung für C-Wege	43
5.2.4	Sanierung der C-Wege	43
5.2.5	Gesamteinsparungseffekte C-Wege	44
5.2.6	Vorrangiger Investitionsbedarf B1-Wege	45
5.2.7	Vorrangiger Unterhaltungskostenbedarf B1-Wege	45
5.2.8	Abschreibung B 1-Wege	45
5.2.9	Unterhaltung, Pflege, Abschreibung und Sanierung B2-Wege	45
5.2.10	Unterhaltung, Pflege und Sanierung der Wege der Kategorien D, E und F	46
5.2.11	Gesamtkosten Unterhaltung, Umbau und Sanierung	47
5.3	Sonstige Handlungsempfehlungen	48
6	Zusammenfassung und Fazit	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage im Raum	1
Abbildung 2:	Erosionsgefährdung	3
Abbildung 3:	Katasterflächenverhältnisse	4
Abbildung 4:	Bevölkerungsentwicklung	5
Abbildung 5:	Bevölkerungsprognose	5
Abbildung 6:	Landwirtschaftliche Betriebsentwicklung	7
Abbildung 7:	Flächenentwicklung pro Betrieb	8
Abbildung 8:	Wegebreiten und Gesamtfläche Bit-Wege	15
Abbildung 9:	Befestigungsart - Ist	16
Abbildung 10:	Zustandsbewertung nach Befestigungsart	17
Abbildung 11:	Wegearten und Befestigung - Ist	18
Abbildung 12:	Zustandsbewertung der Kategorien	19
Abbildung 13:	Ökologische Bewertung der Wegeseitenräume	20
Abbildung 14:	Schleichweg Bergstraße	25
Abbildung 15:	Verkehrsmessungsergebnisse Bergstraße	26
Abbildung 16:	Wegearten - Soll	32
Abbildung 17:	Wegearten nach Befestigung – Soll	33

Abbildung 18: Erhaltungsstrategie „Instandsetzung“	39
Abbildung 19: Erhaltungsstrategie „Bauliche Unterhaltung“	39
Abbildung 20: Kostenvergleich Erhaltungsstrategien	40
Abbildung 21: Ausgewiesene Radwege	50
Abbildung 22: Finanzierungsmodelle	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zusammengefasste Handlungsempfehlungen	34
Tabelle 2: Wiederherstellungskosten	37
Tabelle 3: Gesamtkostenvergleich	41
Tabelle 4: Abschreibungskosten C-Wege	43
Tabelle 5: Kostenaufstellung Unterhaltung, Umbau, Sanierung	47

Quellenverzeichnis

Literatur

Bezirksregierung Detmold: Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegekonzepte i.d. Fassung vom 9.8.2017; gem. Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 26.1.2017

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Kommission kommunaler Straßenbau: Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, Ausgabe 2004.

(f:Data GmbH): Baupreislexikon

Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen: Beitrag Landwirtschaft zum Wirtschaftswegekonzept der Gemeinde Stemwede; 2015

Min. f. Klima, Umweltschutz, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW: Errichtung eines Wirtschaftswegeverbandes nach dem Wasserverbandsgesetz (WVG) im Außenbereich der Gemeinde Metelen; Schreiben an die Landtagspräsidentin NRW samt Anhang; 2015).

NABU Minden-Lübbecke: Wege in der Landschaft; Position des NABU Minden-Lübbecke, 2017

Sächsische Landesanstalt für Landwirtschaft: Landwirtschaftlicher Wegebau; Schriftenreihe der Sächsischen Landesanstalt für Landwirtschaft, Heft 6/2006;

Stadt Lohr a.M.: Erfahrungsbericht zur Wegepflege mit dem SWo1-Gerät: Schreiben der Stadt Lohr an Herrn Manfred Ott, Rothenfels; 2017

Internet

Ahrens, J.: Planung und Finanzierung des Baus und der Unterhaltung von Wirtschaftswegen – Best Practice aus Mecklenburg-Vorpommern; Wegebautagung, Berlin, 2013

Bertelsmann Stiftung: <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/hille+bevoelkerungsstruktur+bevoelkerung+2012-2030+balkendiagramm>; Zugriff am 20.09.2017

Geoportal NRW <http://www.erosion.nrw.de/indexDIN.html>; Zugriff am 17.10.2017

IT.NRW

<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online;jsessionid=98BEED1BDF1D938AC69D650294629F3B?Menu=Willkommen>

Openstreetmap: <https://www.openstreetmap.de>; Zugriff am 26.8.2017

Anlass und Aufgabenstellung

Ausgangssituation

Die Gemeinde Stewede hat auf einer Fläche von rd. 166 km² ein Straßen- und Wegenetz von rd. 650 km zu unterhalten. Für dessen Unterhaltung soll ein strategisches Straßen- und Wegekonzept erarbeitet werden, welches die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen sowie die differenzierte Erschließungsfunktion berücksichtigt.

Der Gemeinde Stewede ist für die Erstellung des Konzepts eine Förderung auf der Grundlage der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten Entwicklung vom 26.1.2016 in Verbindung mit dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegekonzepts gewährt worden.

Die Gemeinde Stewede hat die Sweco GmbH aus Bremen im Mai 2017 mit der Erstellung des Konzepts beauftragt.

Anlass

Das nicht klassifizierte Straßen- und Wegenetz in der Gemeinde Stewede mit seinen insgesamt 13 Ortsteilen ist seit Jahrzehnten stetig wachsenden Belastungen ausgesetzt. Die Verkehrsdichte hat sich erhöht, die physikalischen Belastungen sind durch immer größere und schwerere Fahrzeuge gestiegen und durch die Freizeitnutzung sind neue Funktionen hinzugekommen, die beim Bau der Straßen und Wege so nicht absehbar waren.



Aufgabenstellung und Zielsetzung

Infolge dieser Entwicklungen hat die Unterhaltung und Pflege des Straßen- und Wegesystems Dimensionen angenommen, die eine systematische Betrachtung der künftigen Struktur dieses Systems notwendig machen. Die wirtschaftlichen Belastungen der Kommune für den Bau und die Unterhaltung sind erheblich.

Welche Wege sind auch in Zukunft für die Verkehrserschließung insgesamt unverzichtbar? Welche Wege haben in Zukunft nur noch Bedeutung für wenige oder einzelne Nutzer? Welche Wege sind ggf. sogar verzichtbar? Diese Fragen beschreiben die Ausgangssituation für ein strategisches Straßen- und Wegekonzept.

Grundlage des zu erarbeitenden Konzeptes soll eine Klassifizierung der Straßen und Wege bezüglich ihrer Bedeutung für land- und forstwirtschaftliche und sowie die sonstige öffentliche Nutzung sein. Ziel ist die Definition eines Kernwegenetzes und eines untergeordneten Wegenetzes mit dem Ziel der Entscheidungsfindung eines abgestuften Unterhaltungskonzeptes für die Gemeinde oder den zukünftigen Unterhaltungsträger.

Das Kernwegenetz dient dabei der Sicherstellung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion für den öffentlichen Kraftfahrzeug-, den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger. Das untergeordnete Wegenetz dient dagegen eher Einzelinteressen (Erschließung kleinerer Feldblöcke, Forstwirtschaft, Stichwege, etc.).

Die konzeptionellen Überlegungen ergeben sich somit aus den o.g. wirtschaftlichen Hintergründen, andererseits aber auch aus dem sich fortsetzenden landwirtschaftlichen Strukturwandel, den demografischen Veränderungen unserer Gesellschaft und nicht zuletzt aus dem politischen Ziel auf Bundes- und Landesebene, den „Flächenverbrauch“ zu senken.

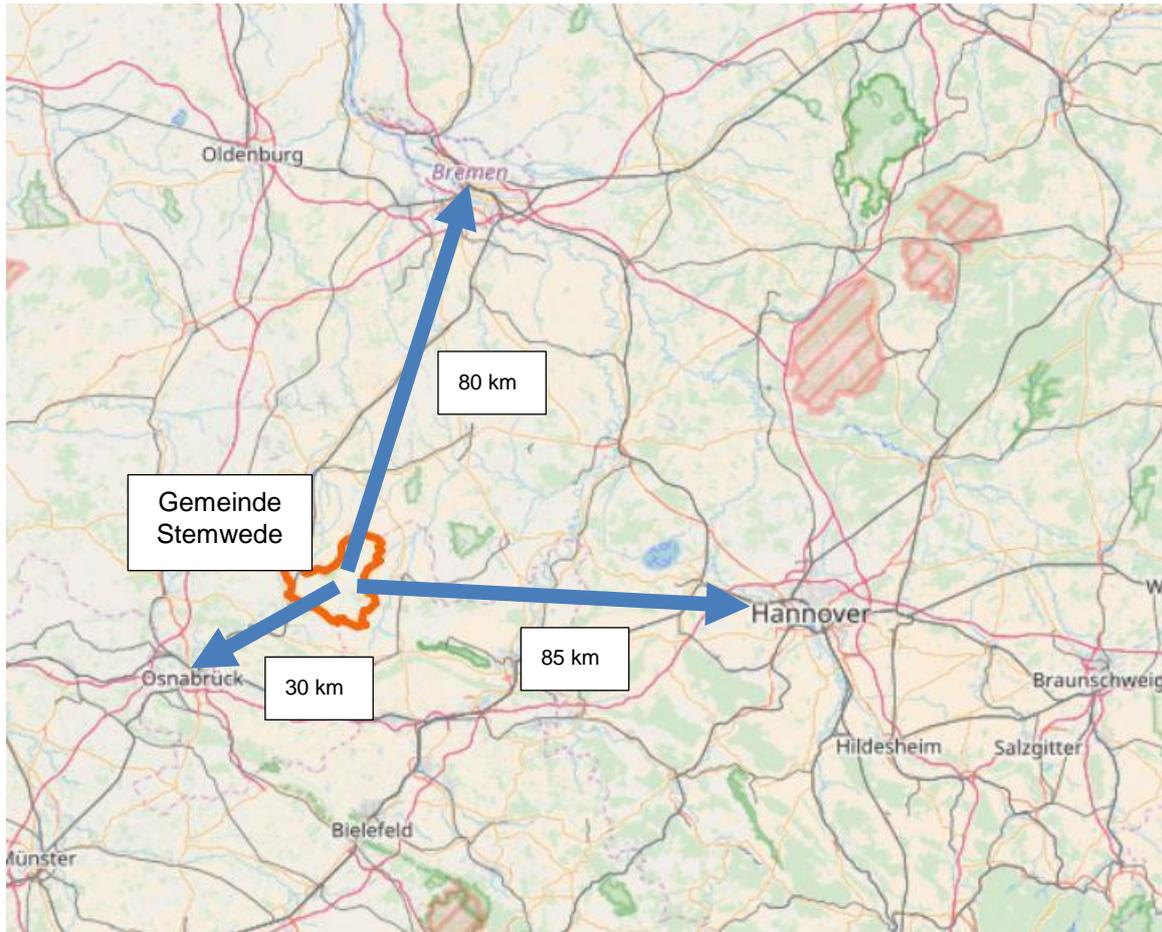
Die angebotene Wegenetzkonzeption ist eine informelle Planungsgrundlage, deren Kern eine Kategorisierung des ländlichen Wegenetzes umfasst. Die mit den Akteuren in der Gemeinde Stemwede abgestimmte Konzeption ist somit als Entscheidungsgrundlage für die politischen Entscheidungsträger sowie für die Verwaltung zu verstehen.

Konkret erwartet die Gemeinde Stemwede von dem Konzept Aussagen zu:

- Zielgerichteter Einsatz der finanziellen Mittel mit Aufstellung eines mittelfristigen Bauprogramms für die kommenden 15 Jahre; dabei ist das Investitionsvolumen während der Erarbeitung des Konzepts abzustimmen.
- Hinweise zu einer möglichen Verringerung gemeindlicher Infrastruktur: Bestimmung von Wegen, die nicht dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienen (Stilllegung oder Privatisierung).
- Bestimmung des Finanzbedarfs zur Erhaltung des notwendigen Wegenetzes.
- Analyse alternativer Finanzierungsmöglichkeiten (z.B. über Flurbereinigungsverfahren)

1 Untersuchungsgebiet und planungsrelevante Vorgaben und Rahmenbedingungen

1.1 Lage im Raum



Quelle: Kartengrundlage OpenStreetMap; eigene Darstellung

Abbildung 1: Lage im Raum

Die Gemeinde Stemwede im Kreis Minden-Lübbecke besteht aus insgesamt 13 Ortsteilen mit insgesamt rd. 13.500 Einwohnern. Die Gemeinde hat eine Größe von 166,13 km² bei einer max. Nord-Süd-Ausdehnung von etwa 18 km sowie 18,4 km in Ost-West-Richtung. Die Gemeinde liegt zwischen Minden (ca. 30 km), Vechta (ca. 37 km) und Osnabrück (ca. 30 km). Die Entfernungen zu den nächsten Oberzentren zeigt Abbildung 1.

1.2 Verkehrserschließung

Straßen

Wie bereits erwähnt verfügt Stemwede über ein rd. 650 km langes gemeindliches Straßennetz. Stemwede ist durch die Bundesstraße B51, welche westlich des Gemeindegebiets in Nord-Süd-Ausrichtung verläuft, an die umliegenden Gemeinden und Städte angebunden. Als ergänzende Ost-West-Verbindung verläuft südlich der Gemeinde die B65 außerhalb des Gemeindegebietes. .

Die Landesstraßen 557, 765, 766, 767, 769, 770 und 917 ergänzen das regionale und überregionale Straßennetz ebenso wie die Kreisstraßen 60, 68, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78. Die klassifizierten Straßen im Gemeindegebiet haben eine Gesamtlänge von 106,9 km. Damit ergibt sich eine Straßennetzdichte von insgesamt 4,57 Km pro km².

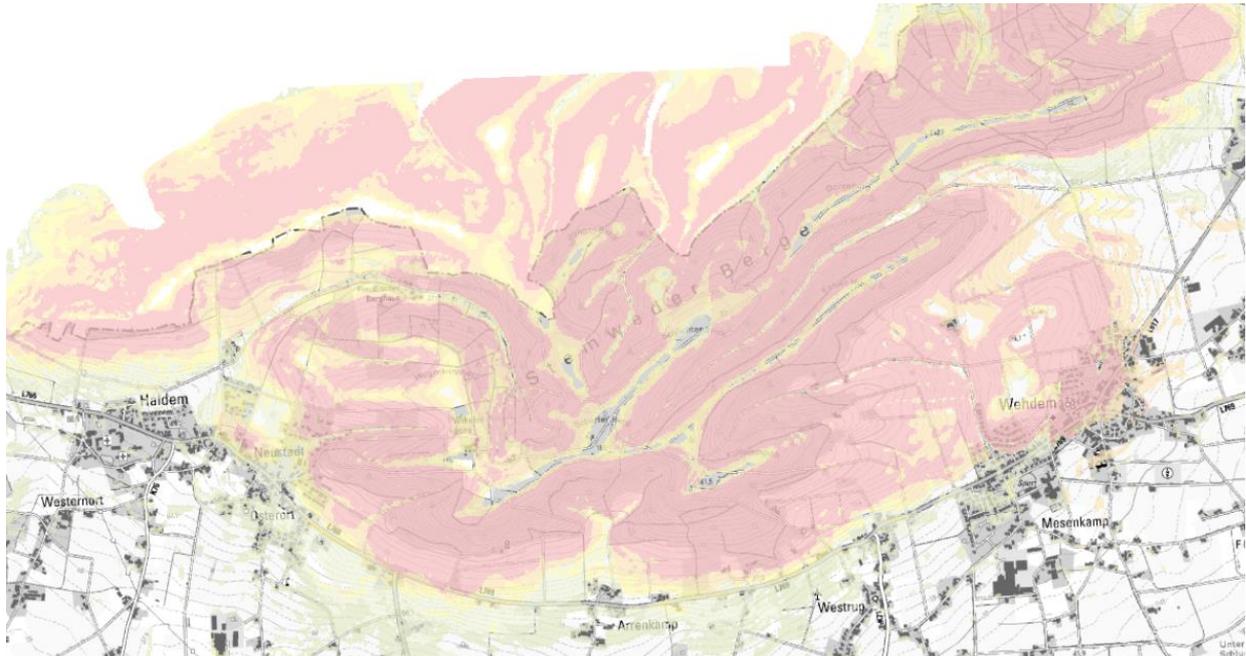
Die nächstgelegenen Autobahnanschlüsse befinden sich im Westen (A 1) und im Süden (A 30) und sind etwa 20 km entfernt.

Bahnverkehr

Die nächstgelegenen Bahnanschlüsse für den Personenverkehr liegen im Westen in Lemförde und Bohmte (Verbindung Bremen – Osnabrück) und im Osten Rahden (Verbindung Bielefeld – Bünde – Rahden).

1.3 Natürliche Rahmenbedingungen (Bodenverhältnisse, Morphologie)

Hinsichtlich der Bodenverhältnisse ergeben sich im Straßenbau und in der Unterhaltung die größten Probleme in Gebieten mit organischem Ausgangsmaterial (Moor), das in Stemwede vor allem im Bereich des Oppenweher Moores vorkommt. Besondere Anforderungen sind auch in Bereichen mit großen Höhenunterschieden zu beachten (Wassererosionsgefahr), also im gesamten Bereich des Stemweder Berges (vgl. Abbildung 2) sowie am Dielinger Klei.



	sehr geringe Erosionsgefährdung	0,5 bis < 2,5
	geringe Erosionsgefährdung	2,5 bis < 5,0
	mittlere Erosionsgefährdung	5,0 bis < 7,5
	hohe Erosionsgefährdung	7,5 bis < 15,0
	sehr hohe Erosionsgefährdung	≥ 15,0

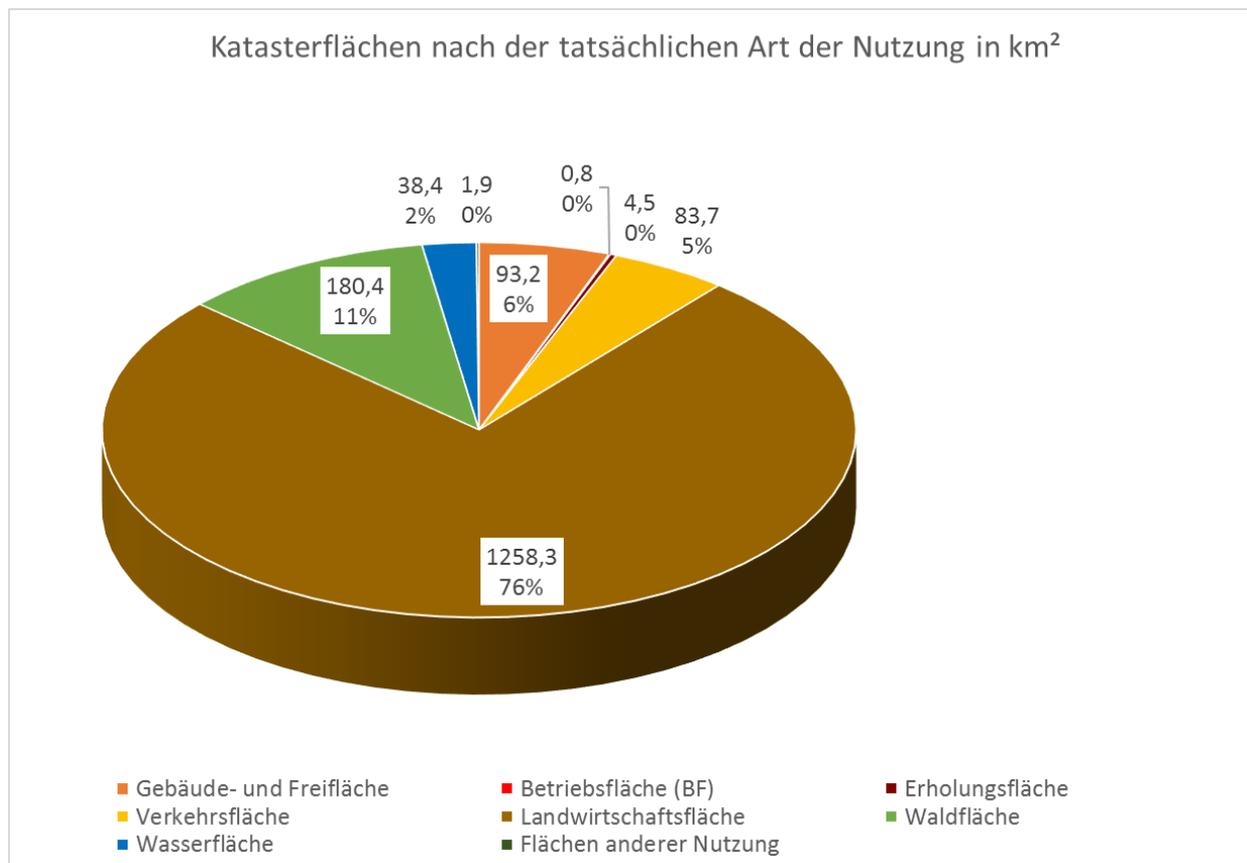
Quelle: <http://www.erosion.nrw.de/indexDIN.html>; Zugriff am 10.10.2017

Abbildung 2: Erosionsgefährdung

1.4 Flächennutzungsverhältnisse und Siedlungsstruktur

In der Gemeinde Stemwede wird rund $\frac{3}{4}$ der Fläche landwirtschaftlich genutzt (vgl. Abbildung 3). Bedeutend ist allerdings auch der Anteil der Gebäude- sowie Verkehrsflächen mit rd. 11%.

Sowohl für die Siedlungsstruktur als auch die landwirtschaftliche Nutzung ist eine angemessene verkehrstechnische Erschließung eine öffentliche Aufgabe, an der Grundstückseigentümer über die Grundsteuer oder das Kommunale Abgabengesetz (KAG) finanziell beteiligt werden können. Veränderungen im Erschließungssystem bedürfen somit einer ausreichenden Begründung und Akzeptanz.



Quelle: IT.NRW (Stand 31.12.2015)
<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online;jsessionid=98BEED1BDF1D938AC69D650294629F3B?Menu=Willkommen>; Zugriff am 14.9.2017

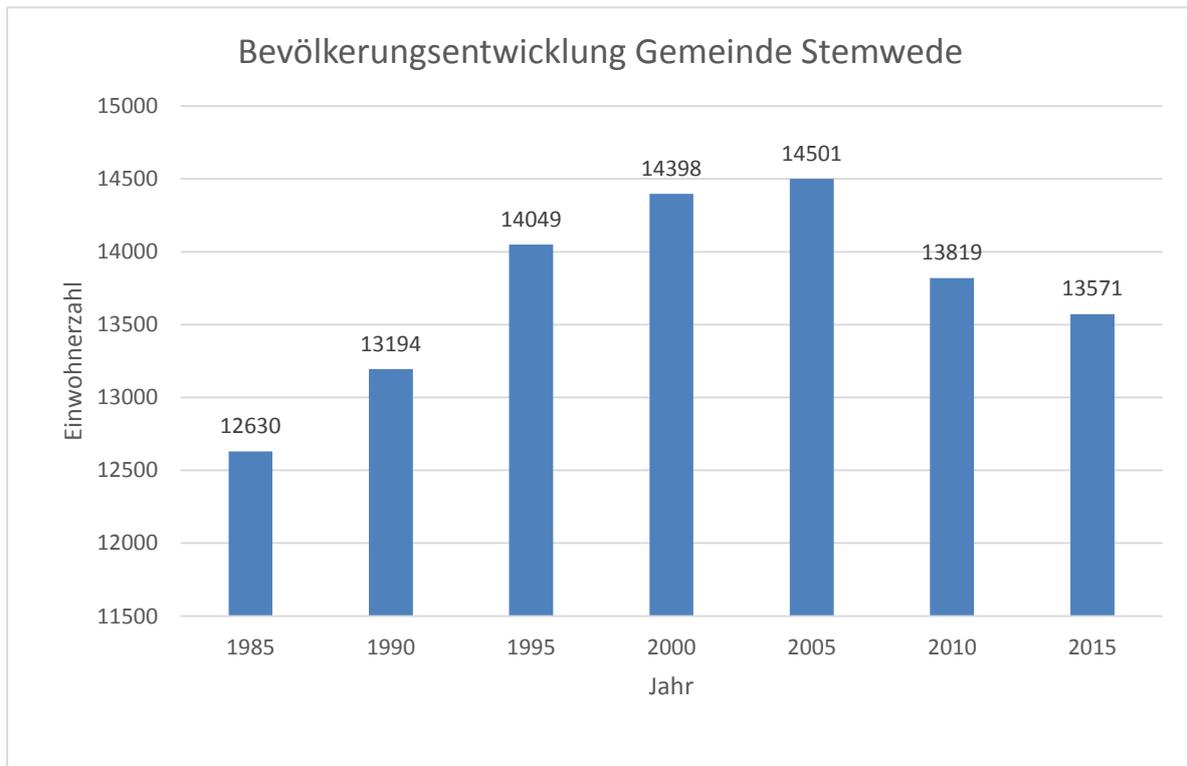
Abbildung 3: Katasterflächenverhältnisse

Die Ortsteile in der Gemeinde Stemwede sind z.T. mehr als 1200 Jahre alt. Ausgehend von den Ursprüngen der heutigen Ortsteile um Kirchen oder Profanbauten sowie die vielen landwirtschaftlichen Hofstellen im Außenbereich sind insbesondere nach dem Krieg zahlreiche geschlossene Baugebiete in den Dörfern entstanden aber auch einige Kleinsiedlungen und Siedlungssplitter im Außenbereich. Rd. 40% der Einwohner Stemwedens leben im Außenbereich.

Der allergrößte Teil der ehemals landwirtschaftlich genutzten Höfe ist mittlerweile in eine „normale“ Wohnnutzung übergegangen. Die heutige Wirtschafts- und Sozialstruktur hat dazu geführt, dass auch diese Gebäude verkehrstechnisch gut erschlossen sein müssen, weil auf den Anwesen fast ausnahmslos mindestens ein, meistens sogar zwei Kfz genutzt werden.

1.5 Demografische Entwicklungen und Pendler

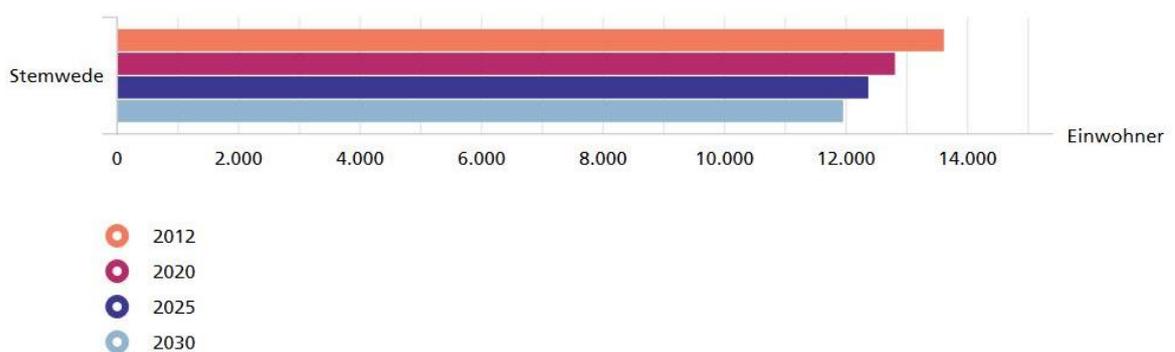
Der überwiegende Verkehr auf Gemeindestraßen wird durch die ortsansässige Bevölkerung verursacht. Insofern ist die künftige Bevölkerungsentwicklung und -struktur auch von Interesse für das Wegekonzept.



Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank (Stand 31.05.2017)

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung

Abbildung 4 zeigt einen stetigen Rückgang der Bevölkerungszahl seit etwa 2005. Dieser Trend setzt sich nach einer Prognose der Bertelsmann Stiftung (vgl. Abbildung 5) auch in den nächsten Jahren fort.



Quelle: Statistische Ämter der Länder, ies, Deenst GmbH, eigene Berechnungen

Quelle: <http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/stemwede+bevoelkerungsstruktur+bevoelkerung+2012-2030+balkendiagramm>

Abbildung 5: Bevölkerungsprognose

Weniger Bevölkerung ist allerdings nicht gleichbedeutend mit weniger Verkehr. Ausschlaggebend ist eher das Verkehrsverhalten, die Arbeitsplatzentwicklung in der Gemeinde und nicht zuletzt die Entwicklung der öffentlichen und privaten Infrastruktur in der Gemeinde.¹

Aussagen über das künftige Verkehrsverhalten wären völlig spekulativ und liefern daher keine brauchbaren Ansätze zum künftigen Wegenetz.

Der Rückzug öffentlicher und privater Infrastruktur aus den Dörfern und die Konzentration dieser Einrichtungen in den Grundzentren und größeren Orten wird sich fortsetzen und grundsätzlich mehr Verkehr induzieren. Da nicht davon auszugehen ist, dass das ÖPNV-Angebot quantitativ und qualitativ wesentlich verbessert wird, wird dieser zusätzliche Verkehr vor allem auf den Gemeindestraßen stattfinden.²

Ein wichtiger Faktor sind die Berufspendler. 2015 wurden in der Gemeinde Stemwede rd. 4.333 Einpendler und rd. 4.172 Auspendler registriert (Landesdatenbank NRW). D.h. rd. 8500 Personen sind an den Werktagen auf dem Weg zu ihren Arbeitsplätzen, wobei vermutlich nur ein minimaler Teil den ÖPNV nutzt und auch Fahrgemeinschaften eher die Ausnahme denn die Regel sind. Aller Voraussicht nach wird sich an diesen Zahlen kurz- bis mittelfristig kaum etwas ändern. Diese Verkehrsteilnehmer sind auf ein gutes Straßennetz angewiesen.

Ein großer Teil der Einpendler arbeitet im Werk der ZF Friedrichshafen AG in Dielingen, die als größter Arbeitgeber in der Gemeinde Stemwede neben der wirtschaftlichen Bedeutung auch eine besondere siedlungsstrukturelle und verkehrsstrukturelle Bedeutung im Westen der Gemeinde Stemwede hat.

Fazit: Trotz sinkender Bevölkerungszahlen kann daraus kein verminderter Straßen- und Wegebedarf abgeleitet werden.

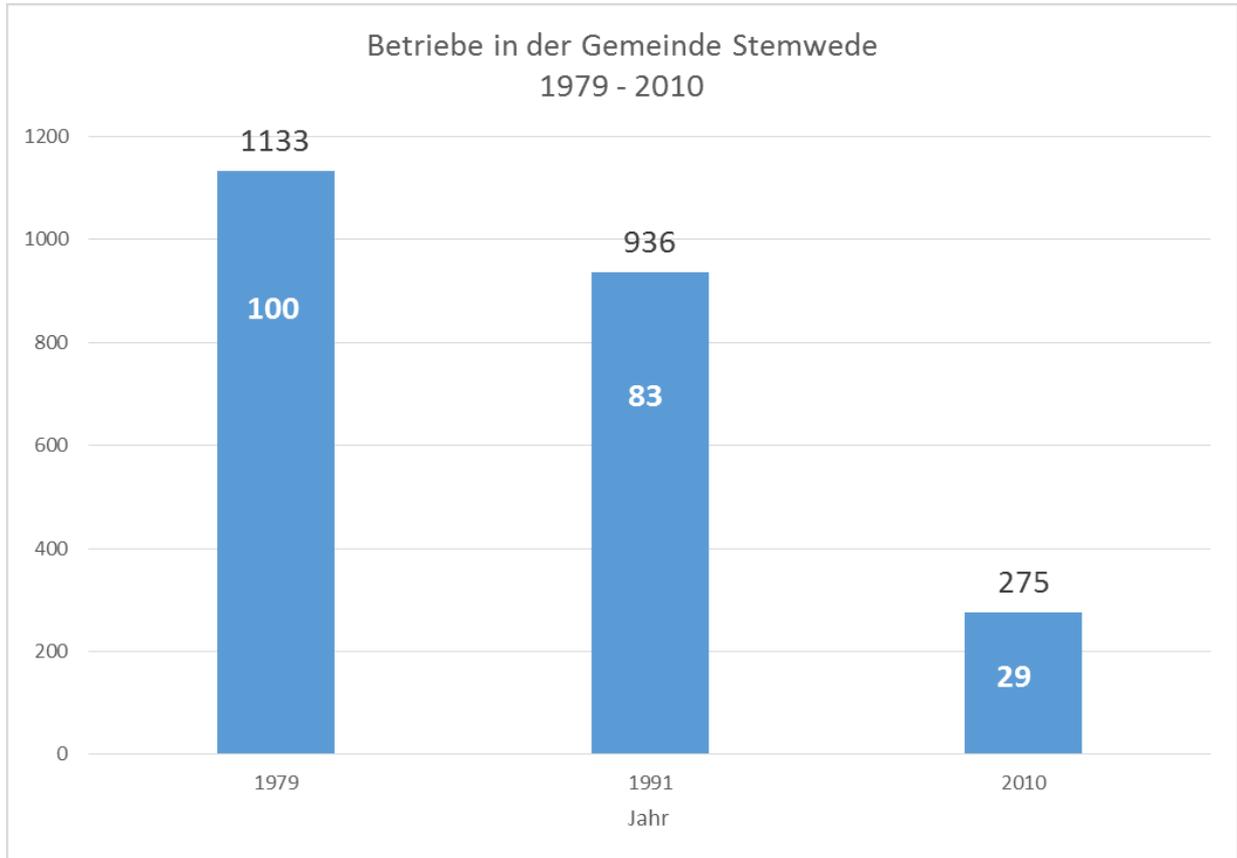
1.6 Agrarstrukturelle Entwicklungen

Landwirtschaftliche Flächen müssen über öffentliche oder private Wege erreichbar sein. Grundsätzlich muss jedes Flurstück durch einen öffentlichen Weg erschlossen sein oder erschlossen werden können, z.B. im Falle verpachteter Flächen innerhalb größerer Bewirtschaftungsbereiche.

Nun unterliegt die Landwirtschaft einem intensiven Strukturwandel, der sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Es stellt sich die Frage, ob diese Veränderungen grundsätzlich auch Anpassungsmöglichkeiten oder –notwendigkeiten im Wegenetz beinhalten.

¹ Weitere mögliche Einflussfaktoren wie z.B. Energiepreissprünge, Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge etc. sind ebenfalls spekulativ und werden an dieser Stelle nicht weiter diskutiert.

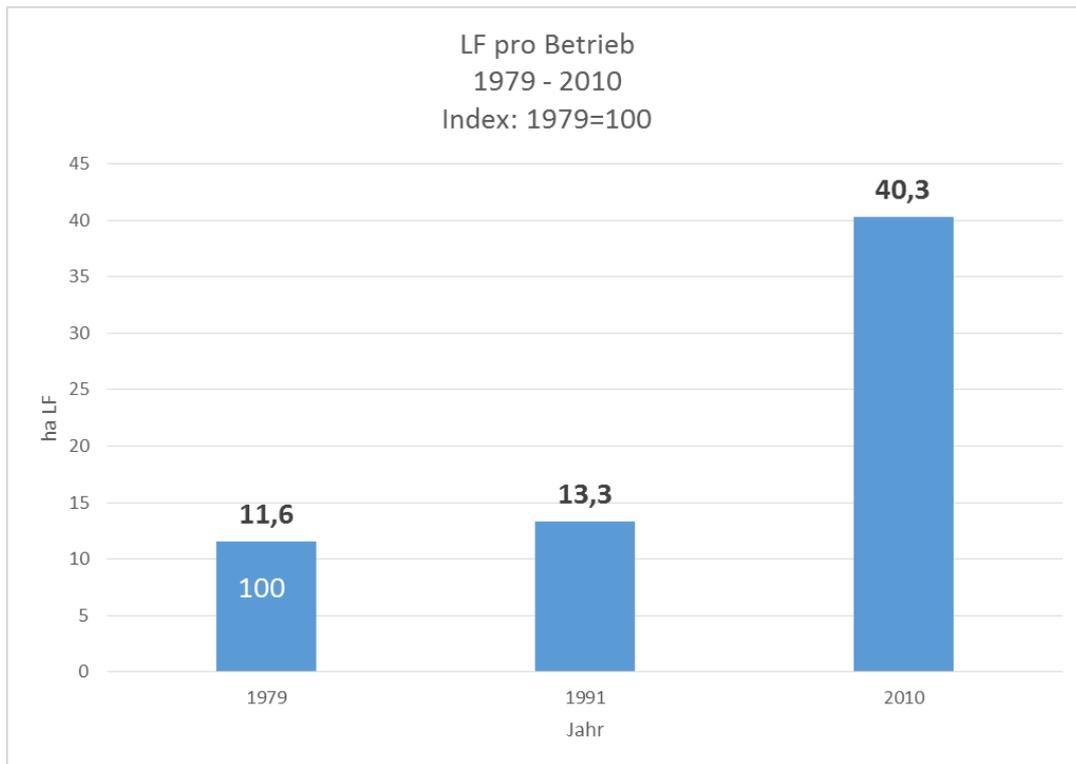
² Ob es gelingt, den individuellen Kfz-Verkehr merklich und dauerhaft zu verändern, wird u.a. aktuell im Rahmen des VitalNRW-Projekts „Ländlich mobil – Nachhaltige Mobilitätsstrategie für den ländlichen Raum – geprüft. Der auf 4 Jahre angelegte Versuch soll ermitteln, ob es mit verschiedenen Maßnahmen in 3 Modulen gelingt, die Mobilität im ländlichen Raum zu stabilisieren und das Nutzerverhalten im Sinne einer verstärkten Nutzung von öffentlichen Angeboten zu verändern.



Quelle: Statistik NRW

Abbildung 6: Landwirtschaftliche Betriebsentwicklung

Da die letzten veröffentlichten Zahlen zu landwirtschaftlichen Betrieben in Stemwede aus dem Jahr 2010 vorliegen, dürfte der Anteil der verbliebenen Betriebe mittlerweile unter 20% liegen. Trotz eines Rückgangs der bewirtschafteten Fläche im gleichen Zeitraum hat sich die durchschnittliche Flächenausstattung von rd. 12 ha pro Betrieb auf rd. 40 ha fast vervierfacht. D.h., der größte Teil der Flächen aufgebender Betriebe wurde von den verbliebenen Betrieben übernommen.



Quelle: Statistik NRW

Abbildung 7: Flächenentwicklung pro Betrieb

Trotzdem macht die z.B. aus Luftbildern erkennbare Flurstruktur einen suboptimalen Eindruck, d.h. trotz der Flächenzusammenlegungen durch Pacht (Regelfall) und Kauf (Ausnahmefall) wirtschaften die Betriebe nach wie vor auf relativ kleinen Parzellen. Das liegt u.a. auch am vorhandenen Wegenetz.

Merkliche Veränderungen im Sinne einer Verbesserung der agrarstrukturellen Verhältnisse (größere Bewirtschaftungseinheiten) durch eine Neuordnung der Nutzungs- und Eigentumsverhältnisse incl. einer Neuordnung der Wegestrukturen können vor allem im Rahmen eines Verfahrens nach dem Flurbereinigungs-gesetz erreicht werden.

Moderne Mähdrescher dreschen ohne Probleme derzeit einen Hektar Getreide pro Stunde. Eine zusammenhängende Fläche von 12 ha ist somit an einem Tag zu bewältigen. Dagegen sind drei Schläge zu jeweils 4 ha aufgrund der notwendigen Umrüstzeiten bei Benutzung von öffentlichen Straßen an einem Tag kaum zu bewältigen und verursachen entsprechende Mehrkosten.

2 Vorgehensweise

2.1 Datenbasis und Methodik

Informationen über die Straßen und Wege im Gemeindegebiet liegen in der Straßendatenbank „Komsis“ des Kommunalen Rechenzentrums Lemgo vor und wurden als Arbeitsgrundlage genutzt.

Die zur Verfügung gestellten Daten wurden mit dem GIS-System ESRI ArcGis 10.5 bearbeitet.

Des Weiteren wurden eigene Erhebungen vorgenommen (vgl. Kap. 3.1), die als Grundlage für eine umfangliche Analyse der Ist-Situation dienen. Diese selbst erhobenen Daten wurden durch einen online-Beteiligungsprozess ergänzt (s.u.). In einem intensiven Beteiligungsprozess (s.u.) wurden Zielvorstellungen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

2.2 Beteiligungsprozess

2.2.1 Bürgerversammlungen

Am 25. April 2017 fand in der Begegnungsstätte in Wehdem eine Bürgerversammlung statt. Die anwesenden rd. 50 Bürgerinnen und Bürger wurden von der Gemeinde Stemwede sowie vom beauftragten Planungs- und Ingenieurbüro Sweco aus Bremen über die Zielsetzungen und die Vorgehensweise informiert. Im Rahmen der Veranstaltung wurde ausdrücklich auf die Möglichkeit einer Online-Beteiligung (vgl. 3.2.4) hingewiesen.

2.2.2 Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe setzte sich zusammen aus Vertretern von Verwaltung, Politik, Verbänden und Behörden

Die Lenkungsgruppe begleitete den Planungsprozess. D.h., sie stimmte sich während der Projektbearbeitung laufend mit der Sweco GmbH über die Vorgehensweise und die Ergebnisse ab. Die Mitglieder waren auch mitverantwortlich für die Außendarstellung des Prozesses und haben auch als Multiplikatoren innerhalb der Gemeinde mitgewirkt.

Die Lenkungsgruppe tagte insgesamt drei Mal.

2.2.3 Projektgruppen

Das Untersuchungsgebiet wurde aus arbeitstechnischen Gründen auf Ebene der drei ehemaligen Bezirke untersucht:

Bezirk 1: Dielingen mit den Ortschaften Dielingen, Drohne, Haldem und Arrenkamp

Bezirk 2: Wehdem mit den Ortschaften Westrup, Wehdem, Oppendorf und Oppenwehe

Bezirk 3: Lavern mit den Ortschaften Lavern, Sundern, Niedermehnen, Destel und Twiehausen

Für jeden Bezirk wurde eine Projektgruppe gebildet. Die Mitglieder der Projektgruppe wurden von der Gemeinde Stemwede und von Vertretern aus den Ortschaften vorgeschlagen. Teilgenommen haben Vertreter aus Verwaltung (mit Bauhof), Politik, Ortsheimatpfleger, Verbände und Behörden und sonstige relevante Akteure

Der Beteiligungsprozess auf der Ebene der 3 Projektgruppen diente vor allem der Entwicklung konkreter, abgestimmter und allgemein akzeptierter Handlungsaussagen auf der lokalen Ebene.

Insgesamt wurden in jedem Bezirk 2 Projektgruppensitzungen durchgeführt. In der ersten Sitzung erfolgte ein Abgleich und eine Konkretisierung der Bestandsanalyse- und Bereisungsergebnisse (s.w.u.). In der zweiten Sitzung wurden die Inhalte des Soll-Konzepts vorgestellt und diskutiert. Die Projektgruppen haben abschließend die jeweiligen Planungsergebnisse zur Umsetzung empfohlen und an die Lenkungsgruppe weitergeleitet.

2.2.4 Gebietsbereisungen

Gemeinsam mit Vertretern der Sweco GmbH sowie der Gemeinde Stemwede hat in jedem Bezirk eine Gebietsbereisung mit der jeweiligen Projektgruppe stattgefunden. Dabei wurden markante Punkte innerhalb des Bezirks angefahren, um anhand der konkreten Situation auf grundsätzliche Planungsüberlegungen einzugehen oder um lokale Probleme vor Ort zu diskutieren. Insgesamt konnten sich in den 3-4-stündigen Bereisungen sowohl die Planer als auch die Projektgruppenmitglieder ein sehr gutes Bild von den örtlichen Gegebenheiten und Problemen machen. Die Erkenntnisse sind in die Bestandsanalyse und vor allem in das Soll-Konzept eingeflossen.



© Sweco

2.2.5 Online-Beteiligung

Das Wegekonzept orientiert sich an dem Leitfaden zur Erstellung von Wegekonzepten des Landes NRW, das eine angemessene Bürgerbeteiligung vorsieht. Dem ist die Gemeinde Stemwede bei der Erstellung des strategischen Wegekonzeptes nachgekommen, denn in den verschiedenen planungs begleitenden Gremien wirkten eine Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern mit.

Darüber hinaus hatte die Gemeinde Stemwede die Vorstellung, möglichst allen Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit zu geben, sich aktiv in die Planung einzubringen. Diese breit angelegte Beteiligung erfolgte im Rahmen eines offenen online-Forums.

Von der online-Beteiligung ging eine wesentliche qualitative und kommunikative Verbesserung des Konzepts und des Planungsprozesses aus, die auch zu einer erhöhten Akzeptanz des Konzepts führen dürfte.

Die Realisierung der Online-Beteiligung erfolgte auf der Grundlage des Sweco Projektdialogs. Dieser ermöglichte die anschauliche Aufbereitung von Daten, z.B. in Form von georeferenzierten Einträgen, die auf einer Karte abgebildet wurden. Die Software war für die Nutzung am Smartphone bzw. Tablet ausgelegt – somit für eine Vielzahl von mobilen Endgeräten.



The screenshot shows the website interface for 'Stemwede'. At the top, there are logos for the German state of North Rhine-Westphalia and the European Union, along with the text: „Europäischer Landwirtschaftsforums für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen“. Navigation links include AAA, Kontakt, Impressum, and Anmeldung Redaktion. The main navigation bar features 'WILLKOMMEN', 'BETEILIGUNGSKARTE', and 'INFORMATIONEN'. The main content area has a large green banner with the text: 'Herzlich Willkommen auf der Beteiligungsseite des Wegekonzpts der Gemeinde Stemwede'. Below this, there are two columns of text. The left column is accompanied by a photo of a paved path in a rural setting. The right column is accompanied by a photo of a dirt path in a rural setting.

„Europäischer Landwirtschaftsforums für die Entwicklung des ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen“

AAA Kontakt Impressum Anmeldung Redaktion

Stemwede WILLKOMMEN | BETEILIGUNGSKARTE | INFORMATIONEN

Herzlich Willkommen auf der Beteiligungsseite des Wegekonzpts der Gemeinde Stemwede

Vielen Dank für die rege Teilnahme. Insgesamt sind über 270 Beiträge eingegangen. Diese werden jetzt weiter verarbeitet.

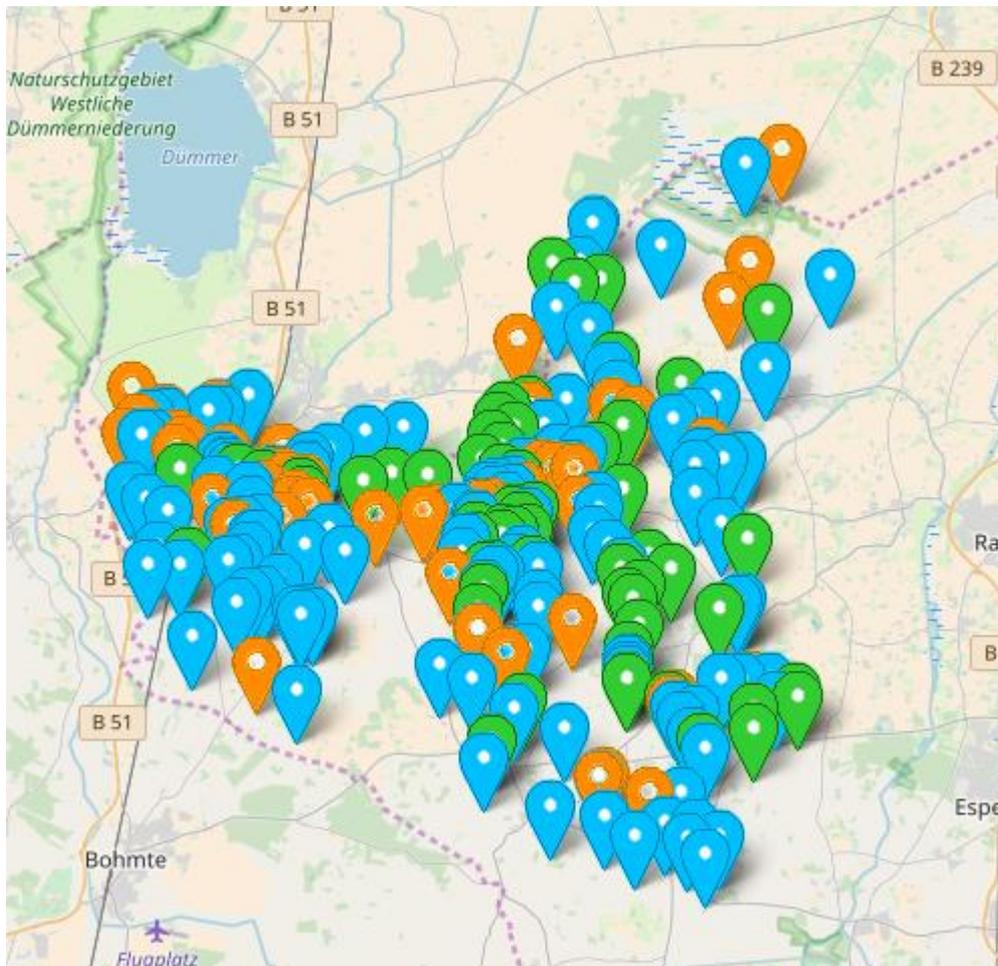
Schön, dass Sie da sind.

Auf den folgenden Seiten können Sie sich aktiv am Projekt "Wegekonzpt Stemwede" beteiligen. Hierfür steht Ihnen unter dem Schlagwort **BETEILIGUNGSKARTE** eine interaktive Karte zur Verfügung, in der Sie Ihre Anmerkungen eintragen können. Natürlich erhalten Sie auch **INFORMATIONEN** rund um das Thema Wegekonzpt. Hier wird Ihnen auch erklärt, wie es mit Ihren Beiträgen aus der interaktiven Karte weiter geht.

Wir sind gespannt auf Ihre Beiträge!

© Sweco

Kern der Webseite war eine Karte, wie man sie auch von bekannten Online-Kartendiensten (z.B. Google) kennt. Die Besucher der Webseite konnten Punkte markieren, zu denen sie Anregungen oder Fragen hatten. Als Nutzer der Wege hatten sie einen guten Einblick über den Zustand der Wege und konnten wertvolle Rückmeldungen geben.



Die Seite war im Zeitraum vom 25.4.2017 bis 31.05.2017 freigeschaltet. Insgesamt gab es 270 Hinweise (s. Anhang)

3 Bestandsanalyse (IST-Situation)

3.1 Datenerfassung

Grundlage der Datenerfassung waren örtliche Bestandsaufnahmen im Zeitraum Mai/Juni 2017. Dabei wurden alle wesentlichen Parameter und Empfehlungen des Leitfadens NRW berücksichtigt.

Die Erfassung der Daten erfolgte durch Mitarbeiter der Sweco GmbH im Rahmen einer PKW-Befahrung und ergänzender Begehungen. Dabei wurden alle Merkmale entsprechend der Vorgaben des Leitfadens erfasst. Alle Wegeabschnitte wurden zusätzlich fotografisch erfasst und mit einer Gopro-Kamera auch gefilmt. Baugrunduntersuchungen wurden nicht vorgenommen.

Aufgenommen wurden alle im Verzeichnis der Gemeinde aufgeführten Katasterwege, sofern sie erreicht (befahren) werden konnten. Ebenfalls kartiert wurden auch im Bestand vorhandene Wegeparzellen, die nicht als Katasterweg gekennzeichnet waren. Anlassbezogen wurden mittels Spaten Einzelfallbetrachtungen durchgeführt (z.B. zur Erfassung der Wegebreiten bei nicht deutlich erkennbaren Fahrbahngrenzen).

Waldwege waren in der Regel nicht erreichbar (Schrankenabsperrung). Aus diesem Grund wurde mit Vertretern der zuständigen forstwirtschaftlichen Einrichtungen eine Bestandsaufnahme auf kartografischer Basis vorgenommen.

Hinsichtlich der Befestigungsart wurde entsprechend der Leitfadenvorgaben unterschieden zwischen

- Bit: befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)
- DoB: Wassergebunden (Schotter u.ä.)
- ohne Befestigung.

Teilbefestigte Wege (Spurbahnen) kommen im Gemeindegebiet nicht vor.

Der Zustand wurde abschnittsweise in die Klassen 1 (in Ordnung), 2 (Einzelmaßnahmen erforderlich) und 3 (Gesamtsanierung erforderlich) gegliedert.

Die Daten wurden in das verwendete GIS-System eingepflegt.

3.2 Kategorisierung-Ist

Der Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzept sieht hinsichtlich der Kategorisierung 9 unterschiedliche Kategorien vor:

- A) Klassifiziertes Straßennetz (ohne Gemeindestraßen). Abweichend vom Leitfaden wurde das klassifizierte Straßennetz gesondert erfasst, um bei allen Analysen und Handlungsempfehlungen diesen Teil des Straßennetzes auszublenden, da es für die Gemeinde nicht handlungsrelevant ist.
- B) Multifunktionale Wege, die alle Verkehrsformen aufnehmen, unabhängig von der jeweiligen Nutzungsfrequenz, und an denen mindestens 2 bebaute Grundstücke liegen, die zu erschließen sind. Multifunktionale Wege sind in aller Regel befestigt (Bit), vereinzelt auch wassergebunden.

- C) Wege zur Sicherstellung land- und forstwirtschaftlicher Verbindungen oder Erschließung ganzer Feldblöcke (landwirtschaftliche Hauptwirtschaftswege, Holzabfuhrwege u.ä.). An diesen Wegen gibt es generell keine bebauten Grundstücke, die zu erschließen sind. Bei dieser Wegekategorie handelt es sich sowohl um befestigte als auch um wassergebundene Wege.
- D) Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger und zur Erschließung kleinerer Feldblöcke
- E) Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion für Land- und Forstwirtschaft (LuF)
- F) Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen. In der Regel sind diese Wege befestigt, ausnahmsweise auch wassergebunden.
- G) Wege zur Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks. Hierbei handelt es sich um alle Wege, die in unbefestigtem Zustand vorliegen. Diese Wege haben in erster Linie eine landwirtschaftliche Erschließungsfunktion, werden aber auch in unterschiedlichem Umfang von Fußgängern (Wandern) und ganz vereinzelt von Radfahrern und Reitern frequentiert.
- H) Nicht mehr vorhandene Wege.
- I) Nicht erreichbare Wege. Hier konnte aufgrund von Sperrungen oder des Wegezustandes keine Befahrung erfolgen.

Erfasst wurden auch Privatwege (soweit als solche gekennzeichnet), da sie Teil des Wegenetzes sind.

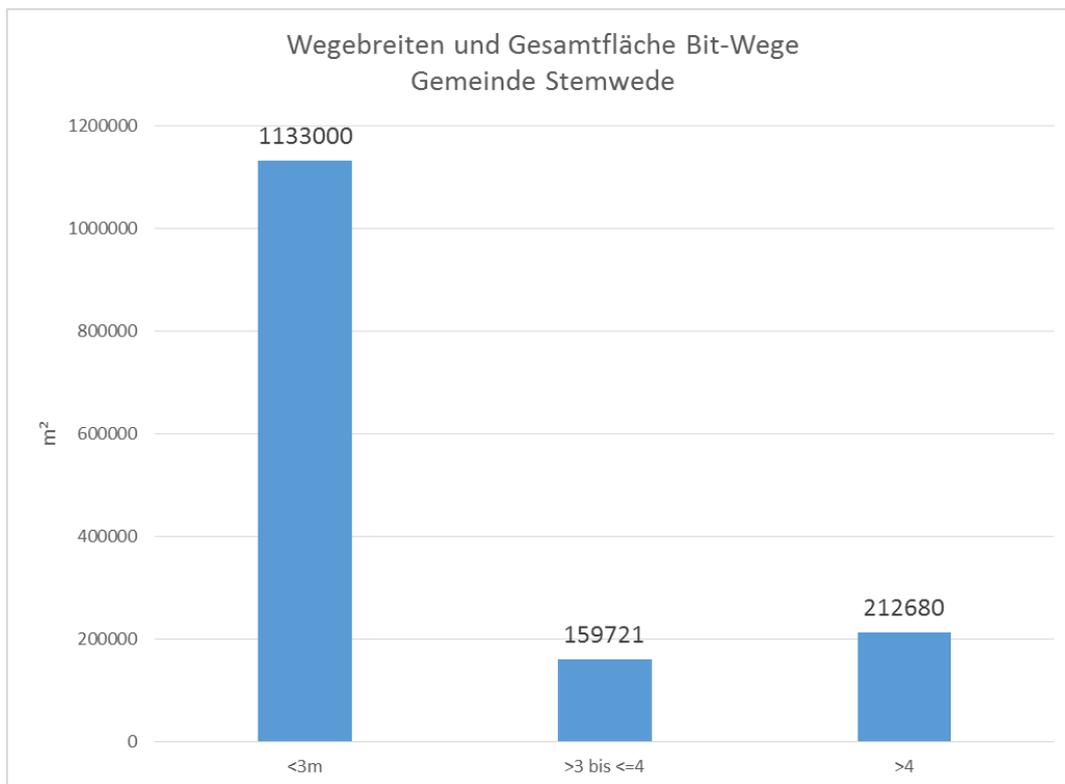
Innerörtliche Straßen und Wege wurden in der Regel nicht erfasst. Aufgrund der speziellen Siedlungsstruktur war eine Unterscheidung zwischen innerörtlichen Strecken und Strecken im Außenbereich nicht immer eindeutig möglich.

3.3 Ergebnisse-Ist

3.3.1 Länge und Breite

Insgesamt wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme 629 km Straßen und Wege erfasst, die lt. Kataster Eigentum der Gemeinde Stemwede sind. Innerörtliche Bereiche wurden nicht erfasst. Zusätzlich wurden Wege kartiert, die real vorhanden sind, aber lt. Kataster nicht existieren.

Entsprechend ihrer Funktionen sind die Wegefahrbahnen unterschiedlich breit. Während die landwirtschaftlichen Erschließungswege überwiegend eine Fahrbahnbreite von 3 m aufweisen, sind die Straßen und Wege multifunktionaler Aufgaben zumeist breiter als 3 m, teilweise auch breiter als 4 m (vgl. Abbildung 8).



Quelle: Eigene Erhebungen und Berechnungen

Abbildung 8: Wegebreiten und Gesamtfläche Bit-Wege

Insgesamt beträgt die asphaltierte Fläche der untersuchten Wege rd. 1,5 Mio. m² oder rd. 150 ha.

Wegedichte

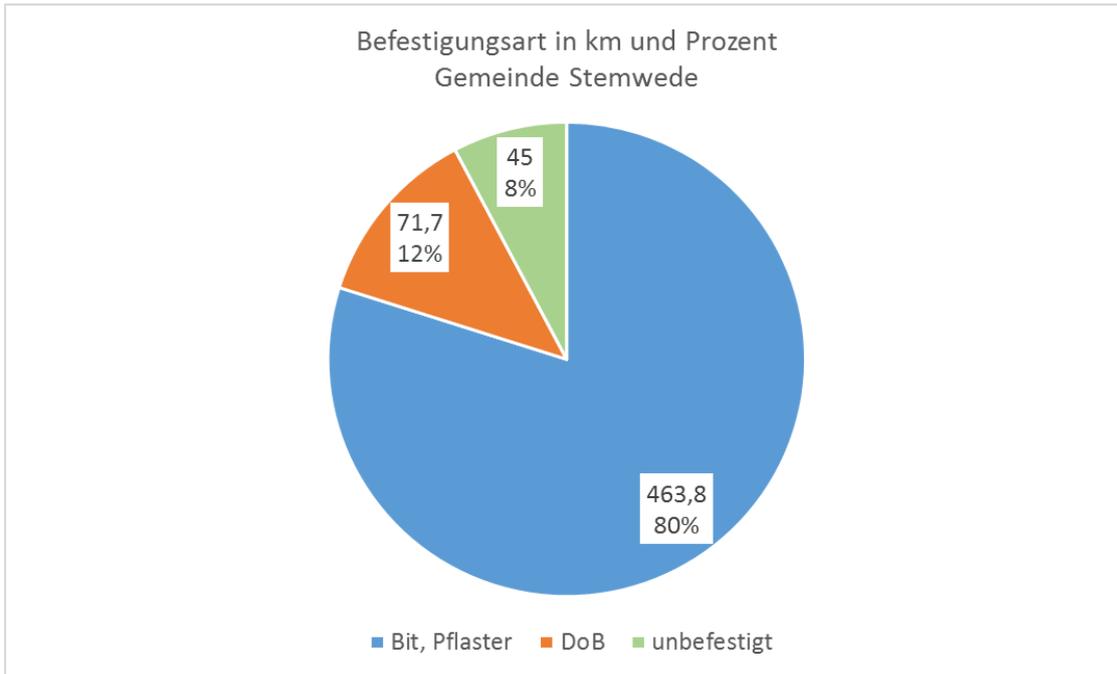
Bezogen auf die Katasterfläche der Gemeinde ergibt sich eine Wegenetzdichte (ohne klassifizierte Straßen) von rd. 3,8 km pro 100 ha. Bezogen auf die landwirtschaftliche Nutzfläche (LN) ergibt sich ein Wert von rd. 5 km pro 100 ha. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Kommunen relativ hoch und beschreibt eine relativ hohe Besitzzersplitterung.

3.3.2 Befestigungsart

Abbildung 9 zeigt die Verteilung der insgesamt rd. 580 km Straßen und Wege, bei denen in der Bestandsaufnahme die Befestigungsart erfasst und bewertet werden konnte. Mit rd. 80 % entfällt der größte Anteil auf Wege, die eine mit einem Bindemittel befestigte Decke aufweisen, gepflastert sind oder als Betonstrecke vorliegen, wobei die letztgenannten Befestigungsarten nur in sehr geringem Umfang vorkommen. Bei der Bestandserfassung konnte nicht festgestellt werden, um welche Art von Bindemittel es sich im Einzelfall handelt. Während heute ausschließlich Bindemittel auf Bitumenbasis verwendet werden dürfen, wurden früher auch andere Mittel verwendet, vorzugsweise auf Teerbasis (heute als Pech bezeichnet). Der Unterschied ist bedeutend, denn Teerprodukte gelten als gesundheitsgefährdende Stoffe und fallen unter die entsprechenden Abfall- und Entsorgungsvorschriften. Die Entsorgung teerhaltigen Straßenaufbruchs ist entsprechend teuer. Eine Wieder- oder Weiterverwendung im Straßenbau ist nicht erlaubt.

Aufgrund des geringen Umfangs werden im Folgenden die gepflasterten oder betonierten Strecken den mit einem Bindemittel befestigten Strecken zugeordnet und als „Bit“-Wege bezeichnet.

Der außergewöhnlich hohe Anteil an Bit-Wegen sorgt auf der einen Seite für einen hohen Fahrkomfort auch auf reinen landwirtschaftlichen Erschließungsstraßen. Auf der anderen Seite verursacht diese Art der Befestigung aber auch deutlich höhere Kosten bei der Erstellung oder Grundsanierung gegenüber unbefestigten oder wassergebundenen Wegen.



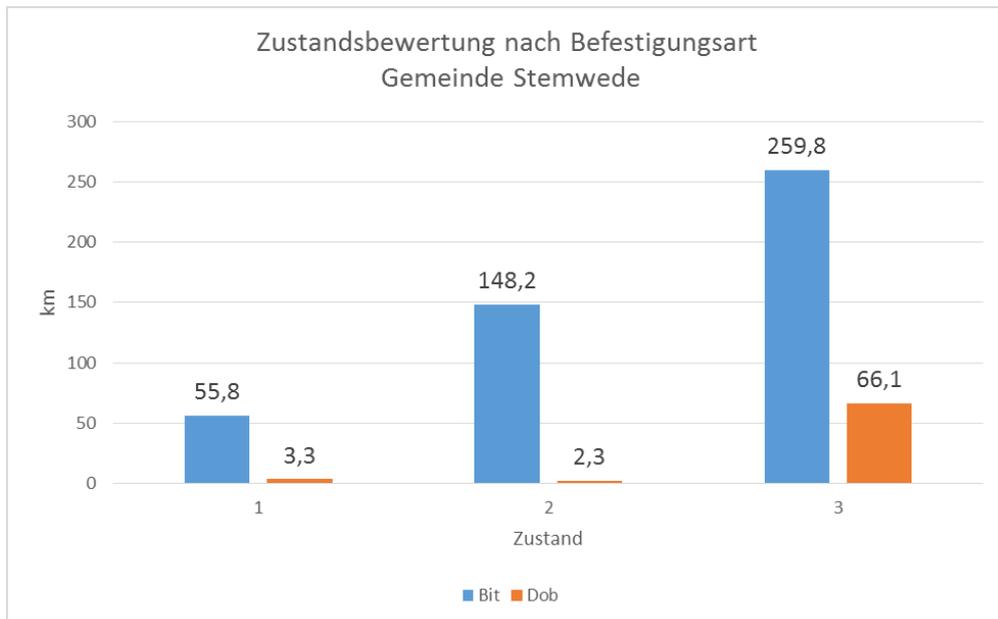
Quelle: Eigene Erhebungen und Darstellung

Abbildung 9: Befestigungsart - Ist

3.3.3 Wegezustand

Die Wege sind soweit wie möglich hinsichtlich ihres offensichtlichen Zustandes bewertet worden. Dabei wurden einheitliche Zustände in Wegeabschnitte gegliedert. Entsprechend dem verwendeten Leitfaden wurden die Zustände „In Ordnung“ (1), „Einzelmaßnahmen erforderlich“ (2) und „Gesamtsanierung erforderlich“ (3) unterschieden.

Abbildung 10 zeigt, dass rd. 56% aller Bit-Wege in die Zustandsstufe 3 fallen. Bei den DoB-Weegen sind es sogar 92%. Der hohe Anteil schlechter Wege in beiden Kategorien lässt auf einen „Sanierungsstau“ schließen.



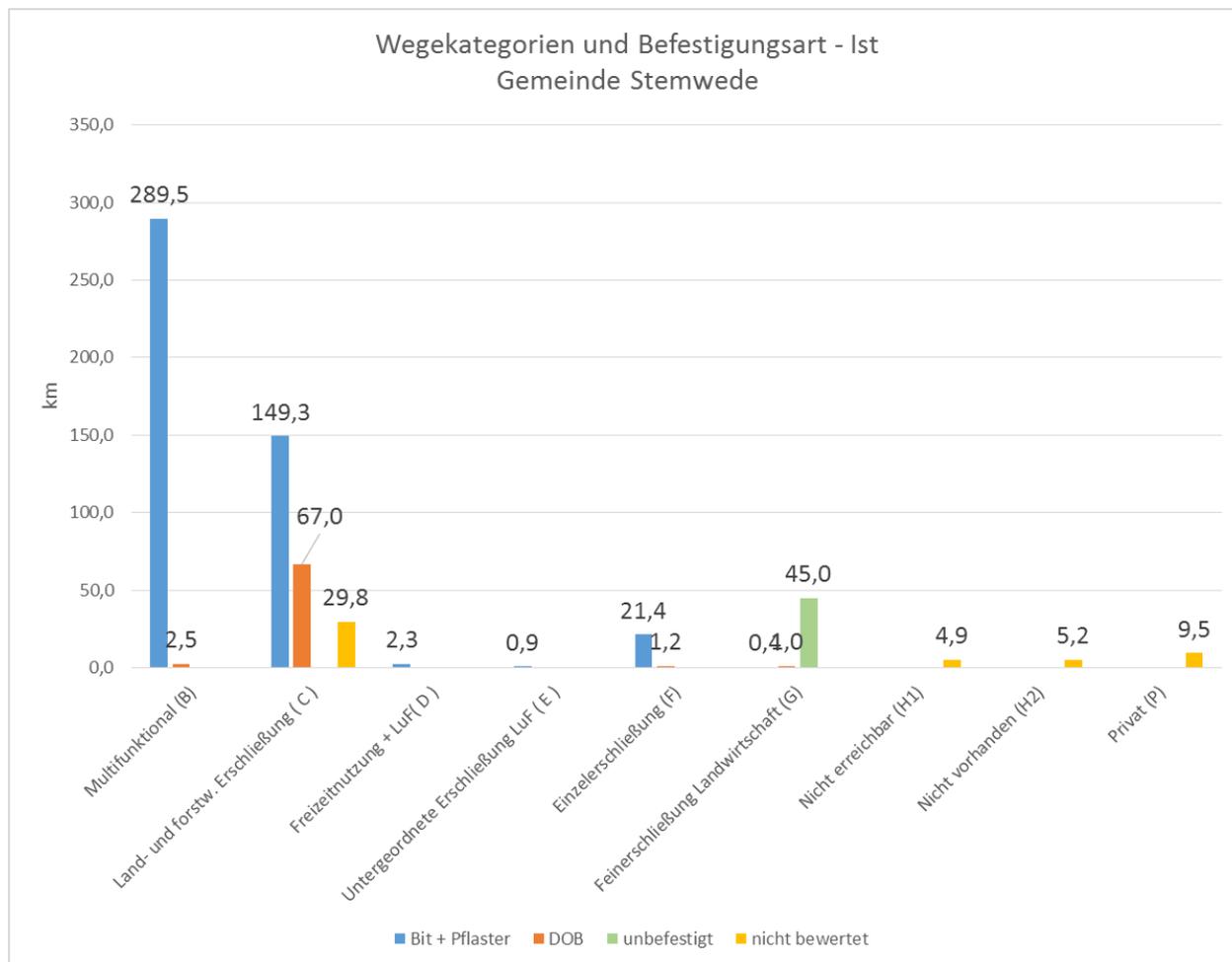
Quelle: Eigene Erhebungen und Darstellung

Abbildung 10: Zustandsbewertung nach Befestigungsart

3.3.4 Wegekategorien

Abbildung 11 zeigt, dass rd. 93% aller Wege in die Kategorien multifunktional (B) sowie land- und forstwirtschaftliche Erschließung (C, G) fallen.

Entsprechend der Kategorisierungsvorgaben sind die unbefestigten Wege alle der Kategorie G zugeordnet worden. Die multifunktionalen Wege (B) kommen bis auf wenige kurze Abschnitte alle als Bit-Wege vor.



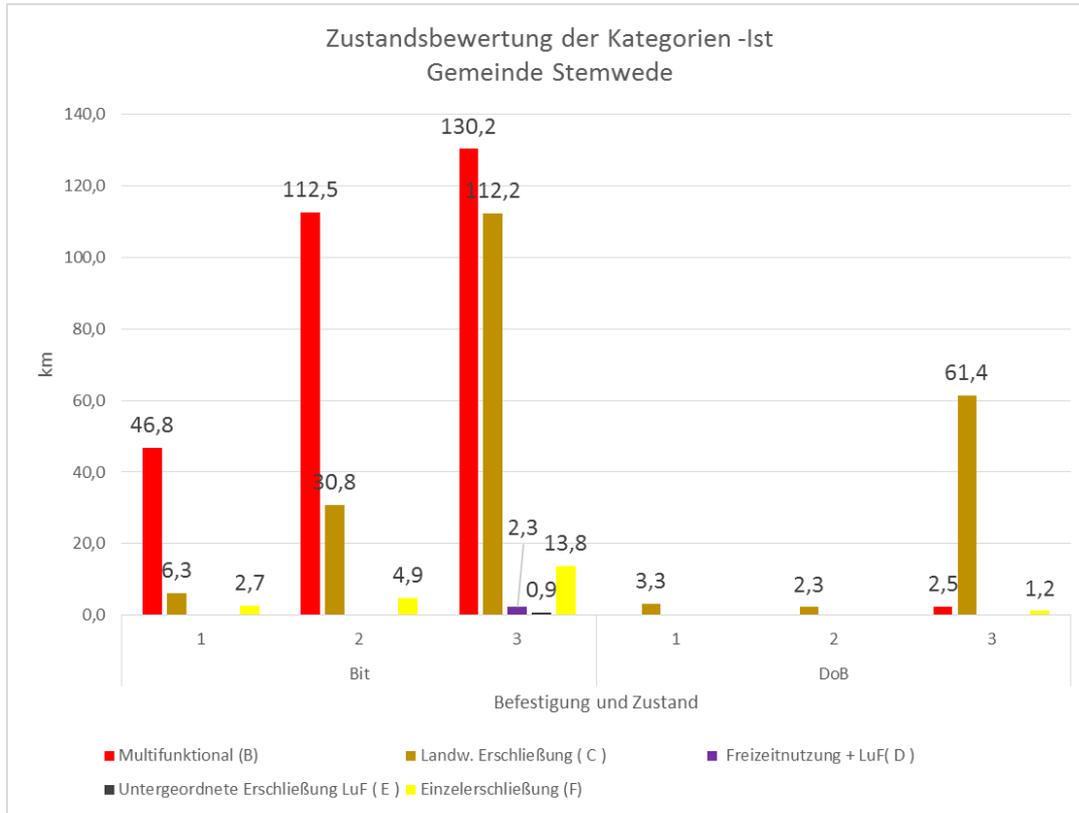
Quelle: Eigene Erhebungen³ und Darstellung

Abbildung 11: Wegeketegorien und Befestigung - Ist

Zustandsbewertung der Kategorien

Vorstehend wurde bereits festgestellt, dass ein großer Anteil der erfassten Wege in einem schlechten, sanierungsbedürftigen Zustand ist. Bezogen auf die unterschiedlichen Kategorien ist die Situation in Abbildung 12 dargestellt. Rd. 45% der multifunktionalen Wege (B) sind sanierungsbedürftig, bei den C-Wegen sind es sogar ca. 80%.

³ Knapp 30 km forstwirtschaftlicher Wege konnten im Rahmen der Bestandsaufnahme nicht primär erfasst und somit auch nicht hinsichtlich ihres Zustands bewertet werden. Sie wurden im Laufe des Verfahrens in Abstimmung mit Vertretern der Forstwirtschaft nur noch kartografisch ergänzt.



Quelle: Eigene Erhebungen und Auswertungen

Abbildung 12: Zustandsbewertung der Kategorien

3.3.5 Ökologische Aspekte

Straßen und Wege im ländlichen Raum sind nicht nur Verkehrstrassen, sondern sie können zugleich auch bedeutsame ökologische Funktionen übernehmen. Die Wegeränder und Wegeseitenräume haben nicht nur als Lebensraum eine erhebliche Bedeutung sondern auch als lineare Strukturen für die Lebensraumvernetzung in der Landschaft. In zahlreichen Veröffentlichungen wird immer wieder auf diese Bedeutung auch im Zusammenhang mit einer zunehmend arten- und strukturärmeren Agrarlandschaft hingewiesen.⁴ Allerdings gibt es mehrere Probleme, den ökologisch gewünschten Zustand zu erreichen. Auf der einen Seite führt der landwirtschaftliche Flächen- und Ertragsdruck dazu, dass Wegeränder zu schmal sind und ein hoher Aufwuchs aus landwirtschaftlicher Sicht ebenfalls nicht gewünscht ist. Auf der anderen Seite bedürfen artenreiche Säume und Raine einer anderen Pflege als ein ökologisch fast wertloser Grasstreifen.

Die im Rahmen der Bestandsaufnahme vorgenommene vereinfachte ökologische Bewertung der Wegeränder und Wegeseitenräume hat folgendes Ergebnis erbracht:

⁴ Vgl. bspw. Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein Westfalen, Natur in NRW, 1/2015

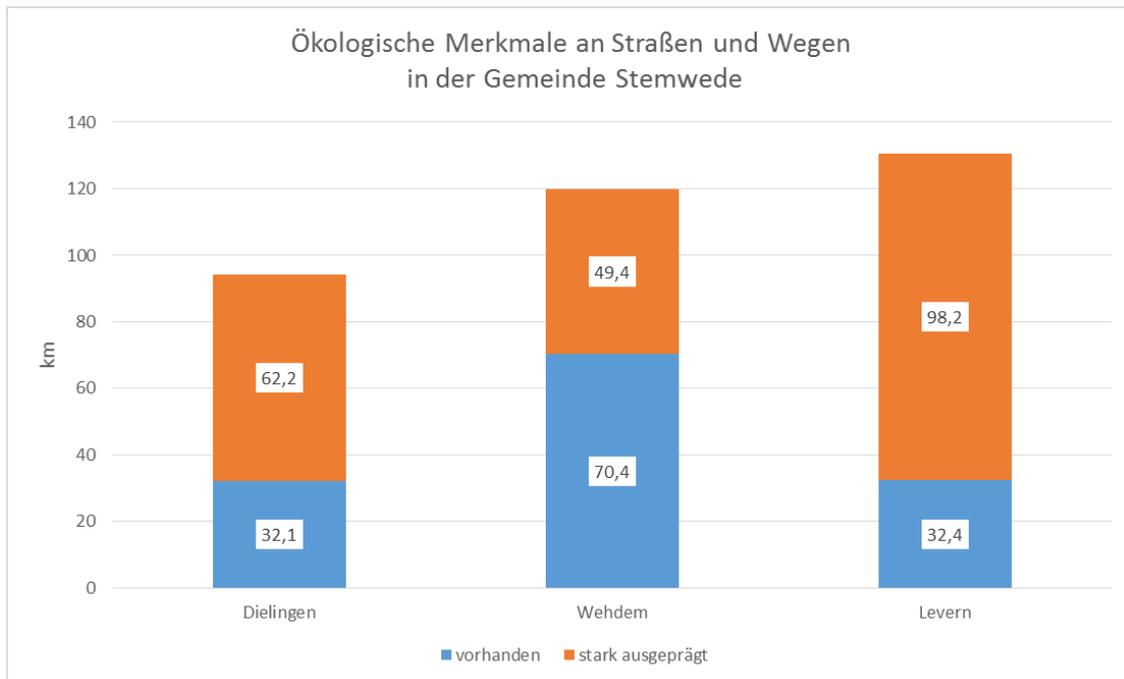


Abbildung 13: Ökologische Bewertung der Wegeseitenräume

Insgesamt konnten nur auf einer Gesamtlänge von rd. 345 km Strukturen festgestellt werden, die einen ökologischen Wert darstellen, der über artenarme und strukturarme „Allerweltsarten“ hinausgeht. Da die rund 345 km beidseitig der Wege kartiert wurden, errechnet sich somit nur ein Wert von knapp 30% aller Wege, an denen die Wegeseitenräume besondere ökologische Wertigkeiten aufweisen. ⁵

⁵ Waldbereiche wurden nicht berücksichtigt

4 Wegekonzeption (SOLL-Konzept)

4.1 Zielsetzungen

Die Wegekonzeption für die Gemeinde Stemwede soll als informelle Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für den Rat und die Verwaltung der Gemeinde Stemwede dienen. Es sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, die dazu führen, dass auf der einen Seite allen Verkehrsteilnehmern in der Gemeinde Stemwede ein ausreichend dichtes und in einem angemessenen Zustand befindliches Straßen- und Wegenetz zur Verfügung steht, dass auf der anderen Seite dieses Wegenetz aber auch mit den zur Verfügung stehenden wirtschaftlichen und personellen Mitteln der Gemeinde in diesem gewünschten Umfang und Zustand dauerhaft erhalten werden kann. Die notwendigen Anpassungen, die aufgrund der aktuellen Situation evident sind, lassen sich nur innerhalb eines langen Zeitraumes realisieren, so dass sich der Zeithorizont des vorliegenden Konzepts auf 20 bis 30 Jahre erstreckt. Mit anderen Worten: Das Konzept hat die Aufgabe und die Zielsetzung, einen Paradigmenwechsel hinsichtlich des Umfangs und Zustand des künftigen Straßen- und Wegenetzes einzuleiten.

Die Gemeinde möchte zum jetzigen Zeitpunkt die Gelegenheit nutzen, ein Verständnis bei allen Verkehrsteilnehmern und Einwohnern zu wecken, dass die bisherige Form der Erschließung in weiten Bereichen des Gemeindegebietes ohne gravierende Veränderungen auf Dauer nicht aufrecht erhalten werden kann.

4.2 Rahmenbedingungen und Planungsgrundsätze

Zunächst einmal ist festzustellen, dass die Gemeinde mit den gegenwärtig zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Mitteln nicht in der Lage ist, die o.g. Zielsetzungen zu erfüllen und das gesamte Wegenetz in einen guten Zustand zu versetzen und es in einem guten Zustand zu halten und zur Werterhaltung die entsprechenden Rücklagen zu bilden.

Eine Kostenschätzung ergibt für das rd. 564 km umfassende Straßen- und Wegenetz (ohne unbefestigte Wege, Privatwege, Waldwege, nicht auswertbare Wege) ein Gesamtkostenumfang von mehr als 3 Millionen Euro jährlich (vgl. Kap. 5.5). Bisher hat in den kommunalen Haushalten immer nur ein Bruchteil dieser Summe zur Verfügung gestanden.

Für die Haushaltsjahre 2016 und 2017 standen für die Unterhaltung des Wegenetzes Mittel in Höhe von 260.000 Euro für das Jahr 2016 und 280.000 Euro für das Jahr 2017 zur Verfügung. Für investive Maßnahmen sind nur geringfügige Mittel für die Erhaltung von wassergebundenen Wegen und Rückbau von asphaltierten Wegen in Höhe von insgesamt jeweils 80.000 Euro eingesetzt worden. Daneben wurden lediglich Mittel für die Erweiterung eines Baugebietes in den Wirtschaftsplan 2017 eingestellt.

In Anbetracht dieser Ausgangsbedingungen gibt es nur zwei grundsätzliche Möglichkeiten, die o.g. Zielsetzungen zu erreichen:

- a) den **Finanzansatz** für das Straßennetz entsprechend zu **erhöhen** (höhere Ausgaben/Rücklagen) oder
- b) den erforderlichen Ausgabenansatz zu **verringern**.

Im ersten Fall wären entsprechend **höhere Einnahmen** bspw. durch Straßenausbaubeiträge oder Anhebung der Grundsteuer zu generieren. Die zweite grundsätzliche Möglichkeit beinhaltet wiederum eine Reihe von Anwendungsvarianten:

- Der Umfang des (zu sanierenden und zu unterhaltenden) Straßennetzes wird verringert
- Die Unterhaltungskosten pro Einheit werden gesenkt
- Bei gleichbleibendem Straßenumfang werden die Straßen und Wege weiterhin nicht bedarfsgerecht unterhalten und saniert (zumindest ein Teil).

Vorrangiges Ziel des vorliegenden Konzepts ist zunächst die Prüfung von Möglichkeiten, die Kosten zu senken.

In einem Grundsatz hat die Lenkungsgruppe beschlossen, dass es keine individuelle Benachteiligung eines Einzelnen geben darf. Das hat bspw. zur Konsequenz, dass auch weiterhin jedes einzelne bebaute Grundstück – wie bisher – über einen multifunktionalen Weg der Kategorie B oder F erschlossen wird. Zur Verdeutlichung: Aufgrund der historischen Siedlungsentwicklung kommt es oft vor, dass an einer asphaltierten Straße nur eines oder wenige bebaute Grundstücke liegen. Bezogen auf das einzelne Grundstück sind die Kosten der Erschließung somit wesentlich höher als in geschlossenen Ortsbereichen. Trotzdem soll auch künftig diese Form der Erschließung aus dem oben genannten Grund erhalten bleiben.

In Anbetracht der beschriebenen Ausgangssituation ist ein dauerhafter Ausgleich von Kosten- und Finanzierungsansätzen nur durch grundsätzliche strukturelle Veränderungen möglich. Diese strukturellen Veränderungen kommen bereits in der nachfolgend beschriebenen Kategorisierung des künftigen Wegenetzes zum Ausdruck.

4.3 Kategorisierung-Soll

Die Gliederung in unterschiedliche Kategorien beinhaltet Aussagen zur Gestaltung und Unterhaltung des künftigen Wegenetzes, insbesondere hinsichtlich der Prioritäten beim Einsatz von Ressourcen. Die Diskussionen über das künftige Wegenetz führten zu dem Ergebnis, dass die Kategorisierung der Straßen und Wege nach dem Ist-Konzept für eine Beschreibung und Gliederung des Soll-Zustands nicht ausreicht. Deshalb wurden in den Kategorien B und C weitere Unterkategorien gebildet, um die künftigen Verhältnisse besser darstellen zu können.

Kategorie B: Diese multifunktionalen Gemeindestraßen und -wege bilden auch künftig das Grundgerüst für jegliche Art des öffentlichen Verkehrs. Sie sind von Ausnahmen abgesehen befestigt (Bit, Asphalt, Pflaster, Beton o.ä.). Die Tragfähigkeit ist grundsätzlich auch für den Schwerlastverkehr ausreichend.

Aufgrund sehr unterschiedlicher Nutzungsanforderungen sind die B-Wege nochmals in die Klassen B1 und B2 unterteilt worden.

B1: Diese im Folgenden als „**Hauptverkehrsstraßen**“ bezeichneten Wege sind vor allem aufgrund ihrer überdurchschnittlichen Frequentierung durch KfZ aller Art hohen bis sehr hohen Belastungen ausgesetzt. Sie verbinden in erster Linie die 13 Steweder Ortsteile untereinander oder stellen wichtige Verbindungen zu klassifizierten Straßen dar. Weiterhin sind alle Straßen, auf denen öffentlicher Busverkehr stattfindet, in diese Kategorie eingeordnet worden.



Ortseingang Niedermehnen © sweco

Ziel ist es, diese Straßen dauerhaft in einen guten bis sehr guten Zustand zu versetzen und diesen Zustand zu halten. Diese Straßenkategorie erfährt den höchsten Kontroll-, Unterhaltungs- und Instandsetzungsaufwand. Die wirtschaftlichen und personellen Ressourcen sollten in jedem Fall ausreichen, diese Zielsetzungen dauerhaft zu realisieren. Der Umfang dieser B1-Wege beträgt insgesamt rd. 75 km.

B2: Diese **Haupterschließungswege** dienen ebenfalls allen Arten des öffentlichen Verkehrs. Die stellen in aller Regel die Verbindung zu besiedelten Bereichen im Außenbereich dar und werden deutlich weniger frequentiert als B1-Wege. Oftmals handelt es sich um Wege, an denen auf mehreren Hundert Meter Länge nur wenige bebaute Grundstücke liegen. Es handelt sich auch hier i.d.R. um asphaltierte Fahrbahnen, in Ausnahmefällen sind auch Wege, die ohne Bindemittel befestigt sind, in diese Kategorie eingestuft worden. Gleichwohl sollen auch diese Wege entsprechend dem Grundsatzbeschluss der Lenkungsgruppe als Bit-Wege dauerhaft erhalten bleiben (s.w.o.) Auch diese Straßen und Wege sind grundsätzlich für den Schwerlastverkehr geeignet.

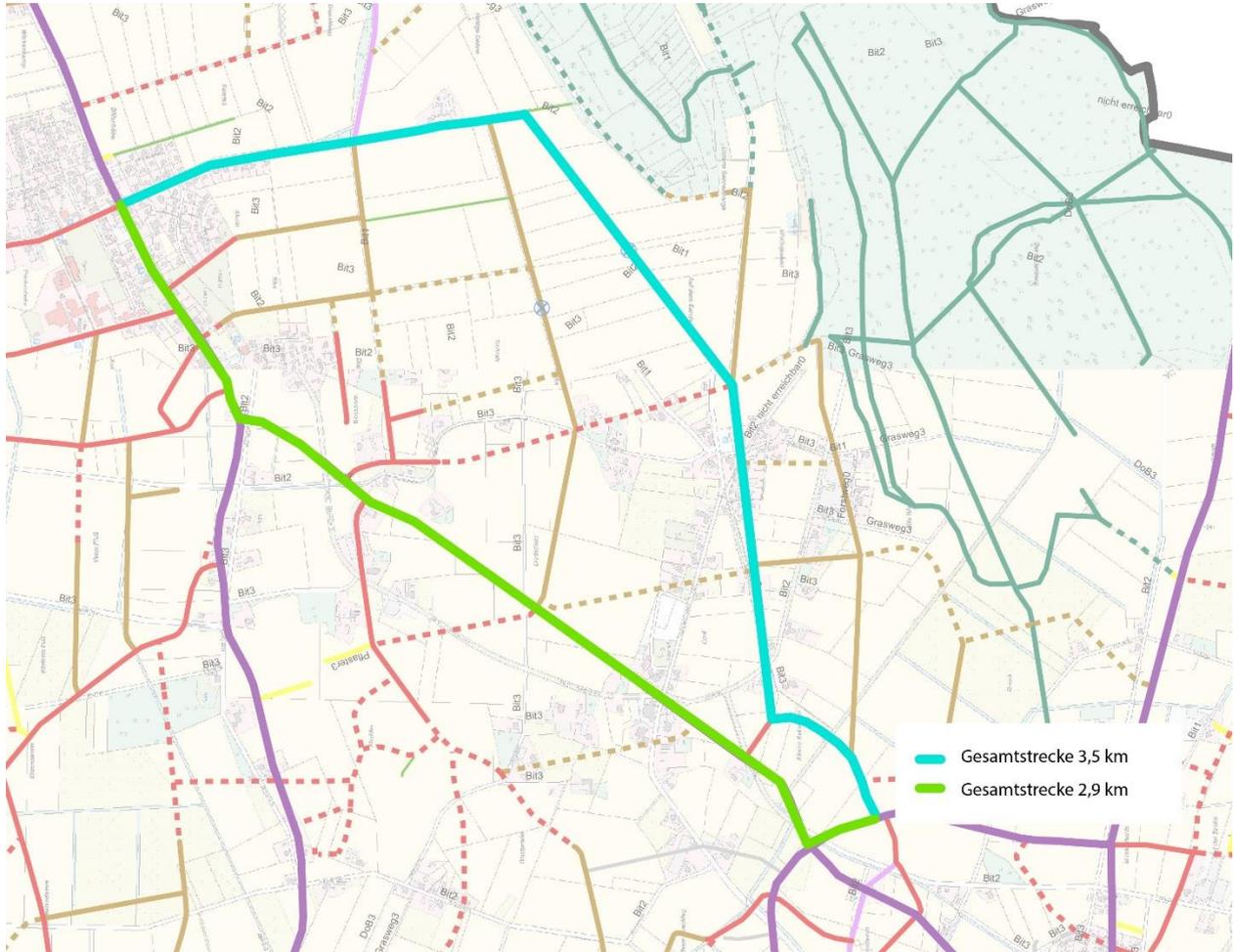


Blick in den Lerchenweg in Westrup © sweco

Ziel ist, diese Straßen in einem grundsätzlich problemlos befahrbaren Zustand zu halten. Da ein deutlich geringerer Kontroll-, Unterhaltungs- und Sanierungsaufwand gegenüber den B1-Wegen betrieben wird, wird sich auf langfristig ein deutlich schlechterer Zustand gegenüber den B1-Wegen einstellen. In welchem Zeitraum sich dieser Zustand einstellt ist von vielen Faktoren abhängig (Ausgangszustand, Frequentierung, Wetter), so dass konkrete Zeitangaben nicht möglich sind. Der Fahrkomfort wird sich verschlechtern. Der Umfang dieser B2-Wege beträgt insgesamt rd. 201 km

C1: Diese **Hauptwirtschaftswege** dienen in der Regel der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen. An diesen Wegen liegt kein bebauter Grundstück. Es handelt sich um Straßen und Wege, die asphaltiert sind oder eine Decke ohne Bindemittel haben (DoB), also geschotterte Wege. Aufgrund ihrer landwirtschaftlichen Erschließungsfunktion müssen sie über eine hohe Tragfähigkeit verfügen.

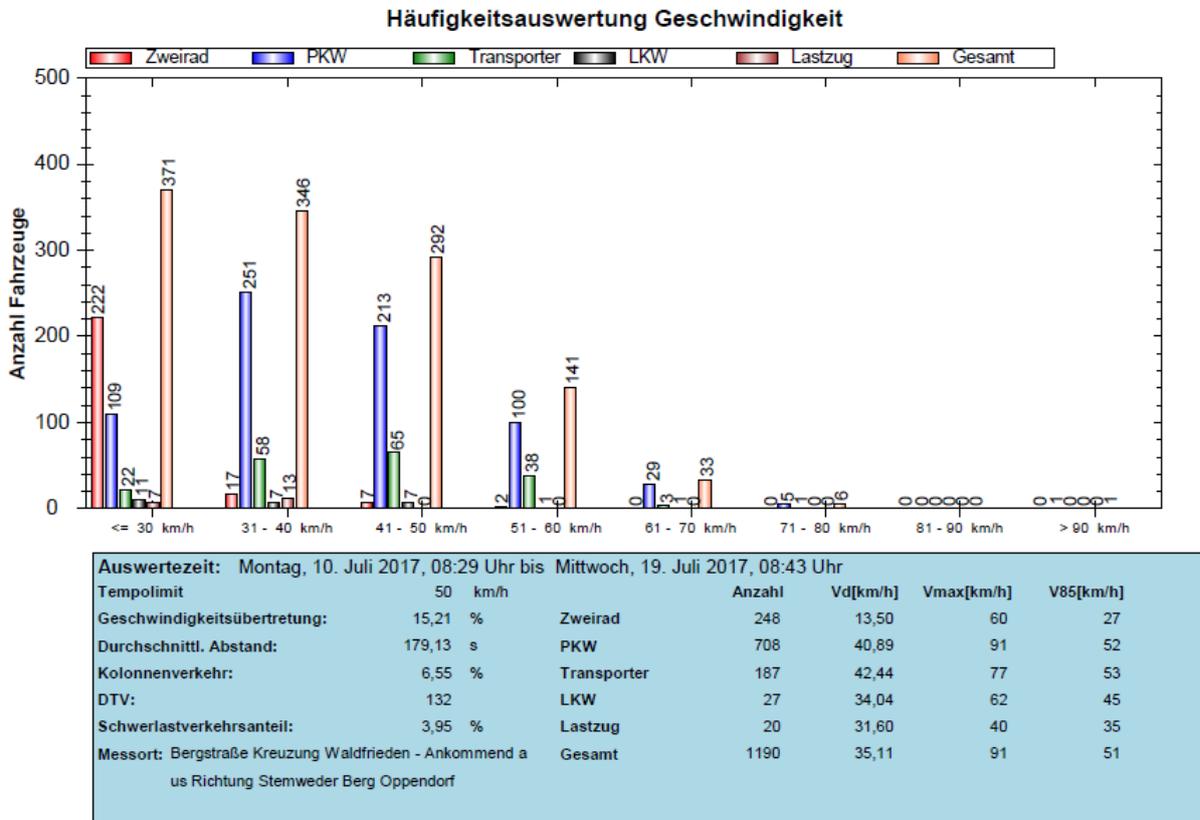
Ziel ist es, diese Wege möglichst lange in einem guten Zustand zu halten. Dazu sollten sie von nicht-landwirtschaftlichem Verkehr möglichst freigehalten werden.



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 14: Schleichweg Bergstraße

Der Hintergrund dieser Maßnahme lässt sich am folgenden Beispiel illustrieren. Die Bergstraße in Weh-dem wird nicht nur als Zugangsstr. zu Wanderparkplätzen am Stemweder Berg genutzt, sondern auch als „Abkürzungs- oder Alternativstrecke“ der Ortsverbindung Weh-dem – Oppendorf. Eine im Rahmen des Wegekonzepts durchgeführte Verkehrszählung brachte folgendes Ergebnis:



Quelle: Gemeinde Stewwede

Abbildung 15: Verkehrsmessungsergebnisse Bergstraße

Immerhin wurden in dem betrachteten Zeitraum von 9 Tagen fast 1200 Fahrzeuge gezählt. Davon waren die wenigsten der Landwirtschaft zuzuordnen. Dieser „Abkürzungs- oder Schleichverkehr“ belastet in unnötiger Weise den Weg, der für diese Art des Verkehrs – u.a. Geschwindigkeiten über 80 km/h, LKW – nicht vorgesehen ist. Der Verkehr ist umso unverständlicher und unnötiger, als die Strecke von Wehden nach Oppendorf auf der Stewwederbergstraße (L 769) sogar kürzer ist (vgl. Abb. 14).

Aufgrund der unzureichenden Wirkungen von Verbotsschildern sollen deshalb im Bedarfsfall sog. „Treckerschleusen“ als Alternative angewendet werden. Dabei handelt es sich um stationäre Sperren in der Fahrbahnmitte mit einer max. Höhe von 22 cm. Alle Arten landwirtschaftlicher Fahrzeuge einschließlich möglicher Anbauten etc. können die Treckerschleusen überfahren. Für PKW, Kleintransporter und ähnliche Fahrzeuge stellen diese Treckerschleusen ein unüberwindliches Hindernis dar.



© Sweco

Die Treckerschleusen sind so zu positionieren, dass alle Grundstücke, die an dem Weg liegen, auch einseitig von PKW angefahren werden können, so dass z.B. Feldkontrollen oder Noteinsätze per PKW (Rettungswagen, Servicewagen etc.) möglich sind. Grundsätzlich wird also lediglich der Durchgangsverkehr verhindert. Vor der Einrichtung derartiger Treckerschleusen ist eine intensive Abstimmung mit Anliegern sowie den zuständigen Trägern öffentlicher Belange notwendig.

Insgesamt beinhaltet das Konzept einen Umfang von 175 km in dieser Kategorie.

C2: Diese der landwirtschaftlichen Zusatzerschließung dienenden Wege werden deutlich weniger intensiv genutzt als die landwirtschaftlichen Haupterschließungswege (C1). Die Darstellung beruht vor allem auf Vorarbeiten, die die Landwirte in der Gemeinde Stemwede zusammen mit der Landwirtschaftskammer 2015 erarbeitet haben. In einem Fachbeitrag zum Wirtschaftswegekonzepion (LWK Nordrhein-Westfalen, 2015) ist das gesamte Gemeindegewegenetz hinsichtlich der landwirtschaftlichen Erschließung analysiert worden. Im Ergebnis wurde ein landwirtschaftliches Grundwegewegenetz konzipiert, das sich weitgehend mit den Wegen der Kategorie C1 deckt. Außerdem wurden Wege ausgewiesen, die nicht mehr oder nur selten befahren werden und für die es somit auch praktisch keinen Unterhaltungsbedarf mehr gibt. Diese Wege bilden das Grundgerüst der C2-Wege. Der geplante Umfang der C2-Wege beträgt 52,5 km.

Wege der Kategorie C sollen künftig nur noch minimal unterhalten werden. D. h., es werden keine umfangreichen Unterhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen mehr durchgeführt. Stattdessen wird das Ziel verfolgt, dass die Wegekategorie langfristig nur noch aus geschotterten oder gänzlich unbefestigten Straßen und Wegen besteht. Die geschotterten Strecken sollen auf Dauer durch eine kostengünstige Pflegemaßnahme in einem akzeptablen Zustand gehalten werden. Für die Kosten dieser Maßnahmen sollte ein jährlicher, zweckgebundener Betrag bereitgestellt werden (vgl. Kap. 5.2.2).



Blick in einen C2-Weg © Sweco

Durch die minimierte Unterhaltung und Sanierung der C-Wege werden erhebliche finanzielle und personelle Einsparpotenziale generiert (vgl. 6.6.1 - 6.6.5). Der Umfang der C-Wege beträgt insgesamt rd. 227,5 km, das entspricht 39% des gesamten Wegenetzes.

C1F: Hierbei handelt es sich um Wege innerhalb von Waldgebieten, die der Holzabfuhr dienen. Diese knapp 29 km Wege brauchen eine hohe Tragfähigkeit und eine ausreichende Breite. Der Umfang dieser Wege ist auch deshalb relativ hoch, weil die großen und schweren Fahrzeuge wie z.B. Langholz-Transporter i.d.R. nicht wenden können, sodass eine Runderschließung notwendig ist. Da im Gegensatz zu landwirtschaftlichen Erschließungswegen keine regelmäßige periodische Nutzung stattfindet, sondern eher unregelmäßige Nutzungen anfallen, reicht auch für diese Wege eine minimale Unterhaltung aus. Darüber hinausgehende Maßnahmen sollten im jeweiligen Einzelfall geprüft werden.

C2F: Diese Wege befinden sich ebenfalls in Waldgebieten und haben hauptsächlich erschließende Funktion für die Waldbesitzer. Eine minimale Unterhaltung, um die Befahrbarkeit aufrecht zu erhalten, reicht im Regelfall aus. Die Wege dieser Kategorie haben einen Umfang von insgesamt 12 km.

D: In diese Kategorie fallen Wege, die einerseits der kleinräumigen landwirtschaftlichen Erschließung dienen, die aber vor allem in auffallend häufigem Umfang von Fußgängern (Spaziergänger, Wanderer) genutzt werden, vor allem im Nahbereich der Naherholungsgebiete (z.B. Stemweder Berg). Weitere Wege sind dieser Kategorie nicht eindeutig zuzuordnen, da es keine belastbaren Daten oder Informationen dazu gibt. Der Unterhaltungs- und Sanierungsaufwand orientiert sich an der Kategorie B2.

Der Umfang der D-Wege beträgt insgesamt rd. 2,6 km = 0,5% des gesamten Wegenetzes.

E: Die Wege dieser Kategorie dienen in erster Linie der kleinräumigen landwirtschaftlichen Erschließung für einzelne Anlieger. Da an diesen Wegen grundsätzlich bebaute Grundstücke liegen, sind sie in einem insgesamt gut befahrbaren Zustand analog der Kategorie B2 zu halten. Der Umfang der E-Wege beträgt insgesamt rd. 0,9 km.

F: Diese Wegekategorie dient in erster Linie der Erschließung einzelner bebauter Grundstücke, häufig also Sackgassen. Auch diese Wege sind analog der Zielsetzungen der Kategorie B2 zu unterhalten und zu sanieren. Der Umfang der E-Wege beträgt insgesamt rd. 16 km = 3,0% des gesamten Wegenetzes.



Öffentliche Erschließung eines einzelnen Grundstücks © sweco

G: Wege dieser Kategorie dienen fast ausschließlich der landwirtschaftlichen Feinerschließung und sind nicht befestigt. Eine öffentliche Unterhaltung dieser Wege ist nicht mehr vorgesehen. Es obliegt den Anliegern, die Wege in einem befahrbaren Zustand zu unterhalten. Notwendige Einzelmaßnahmen sollten allerdings, soweit möglich, in Kooperation mit der Gemeinde erfolgen.



© sweco

Der Umfang der G-Wege beträgt insgesamt rd. 45 km = 8,3 % des gesamten Wegenetzes.

H: Bei Wegen der Kategorie H ist zu unterscheiden zwischen Wegen, die nicht erreicht und somit nicht bewertet werden konnten und Wegen, die lt. Kataster vorhanden sind, in der Realität nicht mehr existieren oder so sehr zugewachsen sind, dass sie offensichtlich nicht mehr genutzt (gebraucht) werden.

Der Umfang der nicht mehr vorhandenen oder zugewachsenen Wege beträgt insgesamt 5,2 km. Nach Prüfung der Ursachen und Gründe für den aktuellen Zustand sollte eine endgültige Funktionsbestimmung erfolgen. Hierfür kommt vor allem die Übertagung in privates Eigentum infrage oder bspw. eine gezielte ökologische Nutzung u.a. auch als Kompensationsmaßnahmen.

Der Umfang der gesperrten und nicht erreichbaren Wege beträgt insgesamt 4,9 km. In der Regel sind die Wege für den öffentlichen Verkehr aus ökologischen Gründen gesperrt. Die Wege sind offensichtlich zumeist geschottert oder unbefestigt und werden nur sehr wenig frequentiert. Eine regelmäßige Unterhaltung und Sanierung dieser Wege ist i.d.R. nicht erforderlich.



© sweco

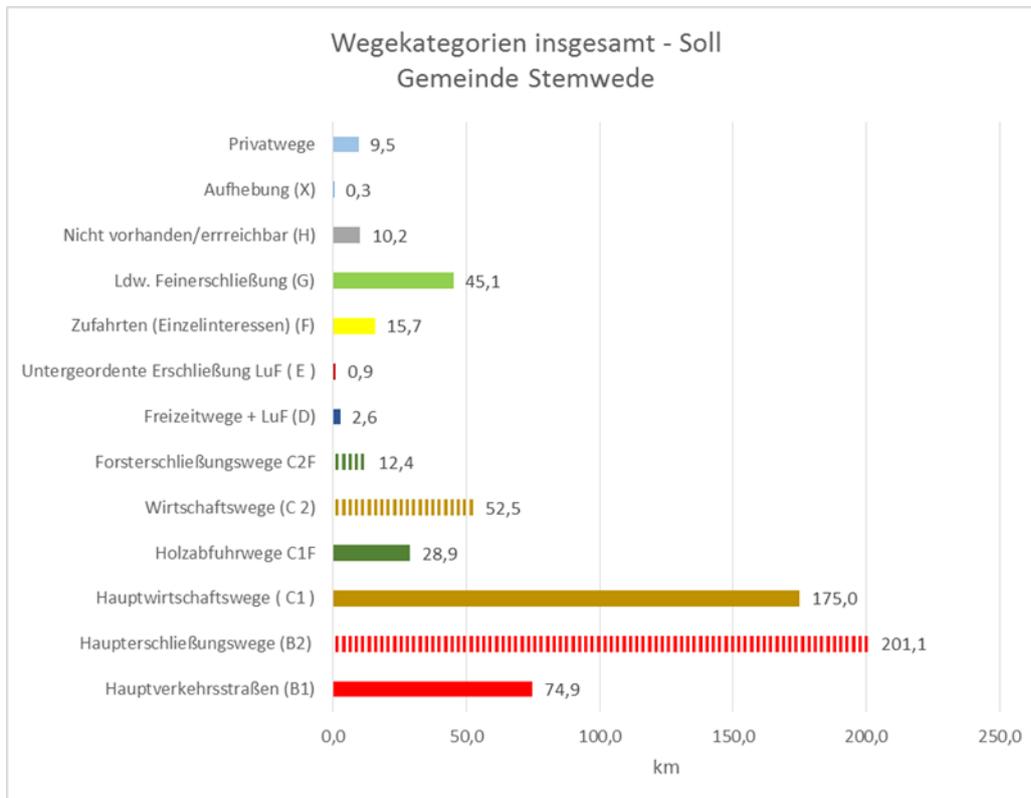
Privatwege: Privatwege sind in einem Umfang von 9,5 km erfasst worden.

X: Das Sollkonzept beinhaltet die Empfehlung knapp 0,3 km öffentliche Wege aufzuheben, da sie funktional entbehrlich sind. In den Abstimmungsprozessen konnten keine weiteren Wege identifiziert werden, die ebenfalls dieser Kategorie zugeordnet werden könnten. Nach der Aufhebung sind die Optionen Privatisierung oder öffentliche Verwendung (Kompensationsflächen) zu prüfen.

4.4 Ergebnisse-Soll

Wegekategorien

Abbildung 16 zeigt die geplante Gesamtverteilung der Straßen und Wege in der Gemeinde Stemwede in den jeweiligen Kategorien. Auf eine vollständige Aufhebung von Wegen konnte man sich nur in sehr wenigen Einzelfällen verständigen. Aufgrund der Siedlungsstruktur war es auch unabänderlich, zunächst weiterhin ein umfangreiches Netz an multifunktionalen Wegen der Kategorien B sowie D, E und F vorzuhalten. Auch das landwirtschaftliche Wegenetz wird zunächst nicht ausgedünnt, obwohl viele Wege (C2) kaum noch befahren werden. Bei diesen Wegen sind allerdings hinsichtlich der Unterhaltung gravierende Umstellungen geplant.

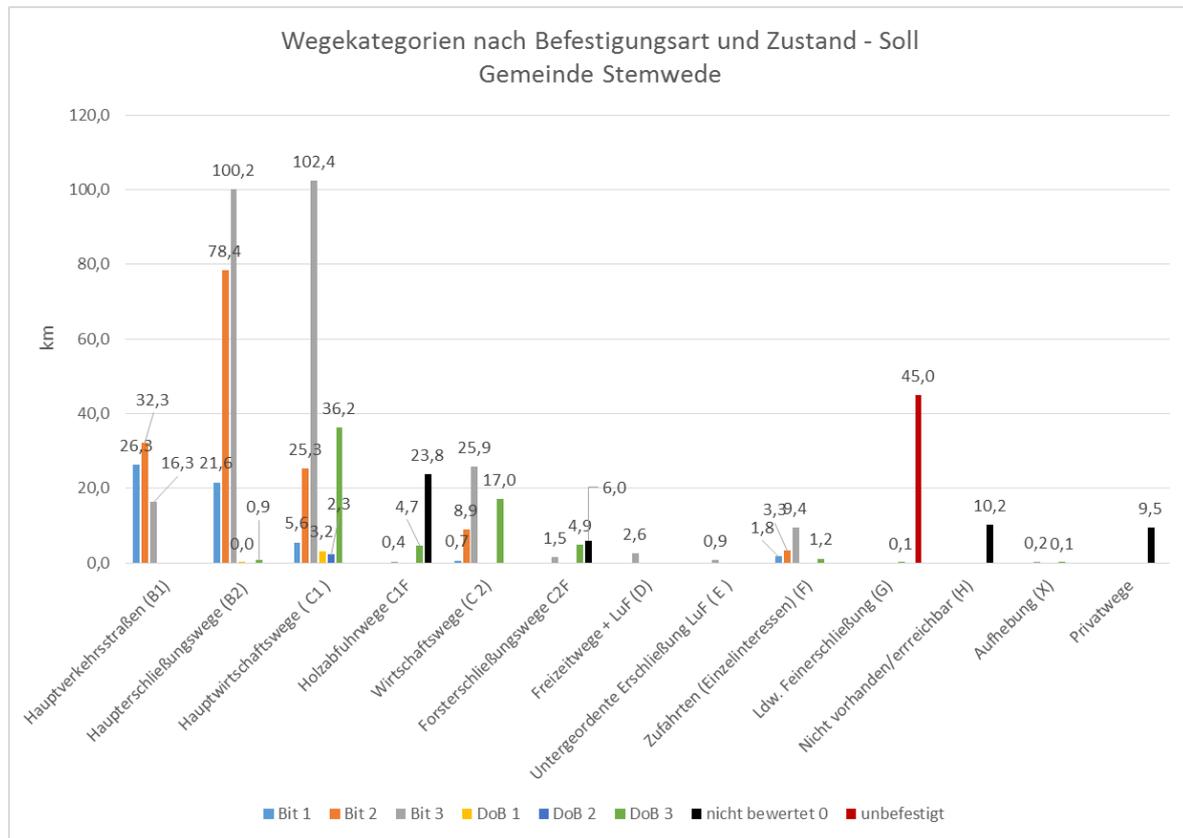


Quelle: Eigene Erhebungen und Darstellung

Abbildung 16: Wegekategorien - Soll

Wegebefestigung und Wegezustand

Aus Abbildung 17 geht ein erheblicher Sanierungsbedarf in den wichtigsten Wegekategorien hervor. Von den künftigen B1-Wegen sind zwar nur 22 % in einem schlechten Zustand (Stufe 3), bei den B2-Wegen sind es hingegen ebenso rd. 50% wie bei den C2-Wegen. Hinsichtlich der Sanierung dieser schadhaften Wege gibt es allerdings künftig eine unterschiedliche Konzeption: Während die B-Wege im Bedarfsfall saniert werden und in die Zustandsstufe 1 gebracht werden, sollen die künftigen C-Wege nicht mehr grundsaniert werden. Langfristig sollen die asphaltierten Wege geschottert werden oder in einen unbefestigten Zustand übergehen. Auf diese Weise lassen sich die größten Einsparungseffekte erzielen (vgl. dazu Kap. 5.6.1 – 5.6.5).



Quelle: Eigene Erhebungen und Darstellung

Abbildung 17: Wegekategorien nach Befestigung – Soll

Wegeneubau- oder -ausbaumaßnahmen

Wegeneubaustrecken sind nicht geplant. Auch ein Ausbau von Wegen (Verbreiterung, Tragfähigkeitsverbesserungen) ist nicht vorgesehen.

Im Zusammenhang mit künftigen Sanierungsmaßnahmen oder Umbaumaßnahmen ist allerdings auf Wegen mit einem starken Gefälle im Einzelfall zu prüfen, ob der Übergang von einer Asphaltbefestigung in eine wassergebundene Form sinnvoll ist. Die potenziell am stärksten gefährdeten Bereiche befinden sich am Rande des Stemweder Berges, nördlich von Wehdem und am Dielinger Klei.

Tabelle 1: Zusammengefasste Handlungsempfehlungen

Kategorie	Bedeutung / Funktion	Unterhaltung	Verkehrslenkung *
Hauptverkehrswege (B1) 	Lokale und regionale Verbindungsfunktion für alle Arten des privaten und öffentlichen Verkehrs	Regelmäßig zur Sicherstellung eines guten, bedarfs-gerechten Straßen-zustands einschl. der Wegeseitenräume	Durch Sperrung oder verminderten Komfort anderer Gemeindestraßen stärkere Frequentierung
Haupteerschließungswege (B2) 	Lokale Verbindungs- oder Erschließungsfunktion für privaten und öffentlichen Verkehr	Gelegentlich und anlassbezogen. Ziel: Dauerhafte Nutzung als Bit-Weg. Im Ausnahmefall <u>DoB</u> .	Ggf. Ausschluss von nicht landwirtschaftlichem Schwerlastverkehr
Hauptwirtschaftswege (C1) 	Haupteerschließung größerer landwirtschaftlich genutzter Feldblöcke	Gelegentlich und anlassbezogen. Ziel: Langfristig Umwandlung in <u>DoB</u> oder Gras	Ggf. Ausschluss von privatem, nicht landwirtschaftlichem Verkehr
Wirtschaftswege ohne Unterhaltung (C2) 	Gelegentliche Nutzung; für Felderschließung verzichtbar	keine	keine
Holzabfuhrwege (C1F) 	Erschließung forstwirtschaftlicher Flächen und ausdrücklich für die Holzabfuhr vorgesehen	Minimalunterhaltung um eine dauerhafte Befahrbarkeit für schwere forstwirtschaftliche Fahrzeuge zu gewährleisten. Bedarfsgerechte Sanierungsmaßnahmen im Einzelfall	Waldwege z.T. bereits für den öffentlichen Verkehr gesperrt
Ergänzende forstwirtschaftliche Erschließungswege (C2F) 	Ergänzende Wege, die die Erreichbarkeit aller Privatwaldflächen gewährleisten	Minimalunterhaltung	Zumeist durch Absperrung der Holzabfuhrwege für den öffentlichen Verkehr nicht erreichbar.
Freizeitnutzung und <u>LuF</u> (D) 	v.a. für Naherholung und Freizeitnutzung (Wandern, Spaziergänger, untergeordnete Bedeutung <u>LuF</u>)	Gelegentlich und anlassbezogen.	Ggf. <u>Kfz</u> ausschließen (Ausnahme <u>LuF</u>)
Untergeordnete Wege <u>LuF</u> (E) 	Feldblockerschließungswege die von einzelnen Anliegern genutzt werden	Gelegentlich und anlassbezogen. Ziel: Dauerhafte Nutzung als Bit- oder <u>DoB</u> -Weg.	Ggf. Sperrung für nicht landwirtschaftliche Kfz
Zufahrten/Einzel-erschließung (F) 	Einzelerschließung eines bebauten Grundstücks	Gelegentlich und anlassbezogen. Ziel: Dauerhafte Nutzung als Bit-Weg. Im Ausnahmefall <u>DoB</u> .	keine
Gras- und <u>Erdwege</u> (G) 	Erschließung landwirtschaftlicher Flächen	Keine öffentliche. Ziel: Anlassbezogene Unterhaltung durch Private oder Wegezweckverband	Keine
Wege aufheben (X) 	Ggf. Übertragung in privates Eigentum	-	-
Nicht vorhanden Wege	Ggf. Übertragung in privates Eigentum. Keine Wiederherstellung	-	-
Privatwege		Keine öffentliche	Ggf. Sperrung o.ä. durch Eigentümer

Unter Verkehrsaspekten. Sonstige Aspekte (z.B. Naturschutz) sind im Einzelfall zu betrachten

4.5 Ökologische Zielsetzungen

Zunächst einmal ist festzustellen, dass sich langfristig durch die Veränderungen der Befestigungsart der C-Wege die ökologische Situation sich grundsätzlich verbessert, da der Umfang der Flächenversiegelung verringert wird.

Der NABU-Kreisverband Minden-Lübbecke (NABU Minden-Lübbecke, S. 2) regt im Zusammenhang mit dem Wegekonzept an:

- ... für die Bewirtschaftung von Straßen- und Wegerändern, Rainen und „grünen“ Wegen ökologische Bewirtschaftungskonzepte festzuschreiben, die u.a. vorsehen auf mageren und blütenreichen Standorten keine Mahd vor Ende Juli, keine Mulchmahd sowie eine gestaffelte Mahd vorzunehmen und auf Blühaspekte Rücksicht zu nehmen
- eine Abmagerung der Flächen zu erreichen,
- die Auswirkungen von Düngung und Pflanzenbehandlungsmitteln auf benachbarten landwirtschaftlichen Flächen zu verringern sowie
- den Herbizideinsatz auf den Flächen zu unterlassen und das unbefugte Mähen und Überackern von Seitenrändern zu unterbinden,

Die Möglichkeiten der Umsetzung dieser Anregungen sollte die Gemeinde im Rahmen ihres Pflegekonzepts regeln. Diese Inhalte sind nicht Gegenstand des vorliegenden Wegekonzepts.

Grundsätzlich unterstützt das Wegekonzept aber die ökologische Zielsetzung arten- und strukturreicher Wegeseitenränder. Eine hohe ökologische Wertigkeit auf öffentlichen Flächen, die ansonsten keine weiteren Funktionen haben, ist ein hohes gesellschaftliches Gut, dessen Aufbau, Erhaltung und Pflege die Gemeinde im Rahmen ihrer Möglichkeiten nachkommen sollte.

Hierfür könnten Kooperationsmöglichkeiten z.B. mit Jägern, Imkern, Landwirten, Anwohnern oder Naturschutzverbänden zur Erhöhung des ökologischen Wertes gesucht werden.

5 Wirtschaftliche und organisatorische Konsequenzen und Handlungsempfehlungen

5.1 Grundlagen

Dreh- und Angelpunkt des vorliegenden Wegenetzes ist die Beantwortung der Frage, wie die Kosten des Wegenetzes mit den zur Verfügung stehenden wirtschaftlichen und personellen Ressourcen der Gemeinde langfristig in Einklang gebracht werden können.

Dabei wird u.a. unterstellt, dass die aktuelle Ressourcenausstattung des Bauhofes auch langfristig grundsätzlich unverändert bleibt, obwohl gegenwärtig erstmals 2 Straßenwärter ausgebildet werden. Im Herbst 2017 hat die Gemeinde Stemwede ein Straßenbaumaschine, einen sogenannten „Patcher“ beschafft. Dieses Gerät soll künftig einen großen Teil der Sanierungsaufgaben übernehmen. Die Maschine dient zur Reparatur von bituminösen Oberflächen durch Auffüllen und Verdichten von Fahrbahnlöchern mit Splitt und Bitumenemulsion. Der Splitt wird dosiert und zugegeben über ein spezielles Druckluftverfahren, hin zum Arbeitskopf des Patchers, wo er wiederum im Sprühmodus von Bitumenemulsion umschlossen wird. Der Einsatz von Fremdfirmen wird dadurch reduziert. Die Gemeinde erwartet durch den Einsatz des Gerätes Kostenvorteile.

Hinsichtlich der Kosten für den Bau und die Unterhaltung des gesamten Wegenetzes werden im Folgenden drei Kostenbestandteile thematisiert:

- Investitionskosten
- Unterhaltungskosten
- Abschreibungskosten

Es wird ebenfalls unterstellt, dass spezielle Kosten wie Grundstückskosten, Planungskosten, Finanzierungskosten u.ä. nicht anfallen. Nutzungskosten, die z.B. für die Nichtverwertung ungenutzter Wege angesetzt werden könnten, werden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Berechnung der Kosten nur Näherungswerte sein können, da die tatsächlichen Kosten im Einzelfall von den tatsächlichen Verhältnissen abhängen und sich durchaus erheblich voneinander unterscheiden können. Die Berechnungen können somit nur Kostendimensionen beschreiben, die aber geeignet erscheinen, grundsätzliche Aussagen zum Umfang und zur Unterhaltung des künftigen Wegenetzes zu ermöglichen.

5.1.1 Investitionskosten

Als Investitionskosten werden im Folgenden die Kosten definiert, die durch die (Wieder-)herstellung eines abgängigen Weges entstehen. Da die Wiederherstellung ausschließlich auf vorhandener Trasse stattfindet, fallen keine Grundstückskosten an. Es wird ferner unterstellt, dass die Wiederherstellung auf dem vorhandenen Untergrund stattfindet, also keine Tragfähigkeitsverbesserungen durchgeführt werden.

Die Informationen zu den Kosten der (Wiederherstellung) ländlicher Wege sind sehr unterschiedlich. Teilweise differieren die Angaben um mehr als 100%. Nach Abstimmung mit der Gemeinde Stemwede wird im Folgenden von einheitlichen Werten von 75-125 € netto (gerundet 90 – 150 €/m brutto) pro laufender Meter für die Herstellung asphaltierter Wege in einer Breite von 3 m ausgegangen. Die Werte

decken sich mit aktuellen Werten des Baupreislexikons (f:Data GmbH), dass für den Bereich Minden-Lübbecke einen Wert von 117 € pro laufendem Meter (Unterbau + Tragdeckschicht) zugrunde legt.⁶

Tabelle 2: Wiederherstellungskosten

(Wieder)herstellungskosten ländlicher Wege in €/m (brutto) bei 3 m Fahrbahnbreite		
	Wegekonzept Gemeinde Stemwede	Baupreislexikon
Bit Var. A	90,00	
Bit Var. B	150,00	
DoB/Schotter	70,00	
Schwarzdecke / Bit		117,00

Ebenfalls nach Abstimmung mit der Gemeinde Stemwede wird im Folgenden die Art und Definition der Wiederherstellung unterschieden:

Variante A) Vor oder nach Ablauf der theoretischen Nutzungsdauer wird nur die Fahrbahndecke erneuert (Tragdeckschicht). Die Gemeinde geht von einer anschließenden Nutzungsdauer von 20 Jahren aus, bevor die Maßnahme wiederholt werden muss. Die Kosten in Höhe von 30 € pro m² werden linear mit 5% abgeschrieben (vgl. Kap. 5.4) Nach Aussage der Gemeinde Stemwede entspricht dieses Vorgehen der realen Praxis aufgrund der aktuell geringeren Investitionskosten.

Variante B) Nach Ablauf der theoretischen Nutzungsdauer wird eine vollständige Erneuerung des Weges unterstellt, der eine erneute Nutzungsdauer von 40 Jahren zulässt, also eine lineare Abschreibung von 2,5% p.a. erlaubt. Dabei wird von Investitionskosten in Höhe von 50 € pro m² ausgegangen. Für einen 3 m breiten Weg also 150 T€ pro km.

Nach Aussage der Gemeinde Stemwede entspricht dieses Vorgehen der realen Praxis aufgrund der aktuell geringeren Investitionskosten. Vollständige Wegeerneuerungen werden nicht durchgeführt.

Wegeneubau und -ausbau

Aufgrund der Ausgangssituation mit einem ausgesprochen dichten Wegenetz beinhaltet das Sollkonzept keine Wegeneubauvorschläge. D.h., Investitionen für den Wegebau basieren auf der Grundsanierung vorhandener Wege.

5.1.2 Unterhaltungskosten

Die Kosten der Unterhaltung von Straßen und Wegen sind von vielen Faktoren abhängig. Von der Fahrbahnbeschaffenheit über die Belastung durch den Verkehr bis hin zu den Einflüssen des Wetters unterscheidet sich der Aufwand von Weg zu Weg und von Jahr zu Jahr erheblich. Zudem ist der Aufwand natürlich auch zeitabhängig. Ein neuer Weg verursacht geringere Kosten als ein 25 Jahre alter Weg bei gleichen sonstigen Ausgangs- und Nutzungsbedingungen. Aus diesem Grund basieren die folgenden Kostenberechnungen auf durchschnittlichen Annahmen, die sich auf den gesamten angenommenen Nutzungszeitraum.

⁶ Teilweise werden in der Literatur Werte von bis zu 260 €/m Schwarzdecke (3,50 m Breite) und 200 €/m für Betonspurbahnen und Betonpflasterspuren genannt. (Ahrens, J., 2013)

Aufgrund der genannten Schwierigkeiten ist es auch außerordentlich schwierig, vergleichbare Zahlen aus der Literatur oder der Praxis zu finden. In der Regel sind deshalb auch keine absoluten Werte zu finden, sondern Prozentwerte, die sich auf die (Wieder)Herstellungskosten beziehen. Die Werte schwanken zwischen 1% und 3% jährlich bei asphaltierten Wegen und 2%-5% bei Schotterwegen. Im vorliegenden Konzept wird mit Ansätzen von 1%-2% (Bit) und 5% (DoB) gerechnet.

5.1.3 Abschreibungskosten

Trotz aller Unterhaltungsmaßnahmen unterliegt jeder Weg einer dauerhaften Abnutzung, die dazu führt, dass der Weg irgendwann grunderneuert bzw. neu gebaut werden muss. Ähnlich wie die Unterhaltungskosten kann auch die Afa (Absetzung für Abnutzung) von Weg zu Weg sehr unterschiedlich sein und ist individuell nicht zu bestimmen. Das Konzept geht davon aus, dass asphaltierte Wege spätestens nach 40 Jahren grunderneuert werden müssen (2,5% Afa), Schotterwege nach spätestens 33 Jahren (3% Afa).

Im Falle der lediglich mit einer neuen Tragdeckschicht versehenen Wege geht die Gemeinde Stemwede von einer maximalen Nutzungsdauer von 20 Jahren aus, so dass in diesem Fall ein Abschreibungssatz von 5% zur Anwendung kommt.

Für die Berechnung der AfA ist entscheidend, auf welchen Ausgangswert sich die jährliche Abschreibung bezieht. Aus einer linearen jährlichen Abschreibung, die sich auf die Herstellungskosten bezieht, resultieren andere Ergebnisse, als wenn der jeweilige Zeitwert herangezogen wird. Im vorliegenden Konzept ist der Ansatz gewählt worden, die Herstellungskosten für alle asphaltierten oder ähnlich befestigten Straßen und Wege, mit Ausnahme der B 2-Wege, sowie die Schotterwege als Grundlage für die AfA zu nehmen.

5.1.4 Gesamtkosten

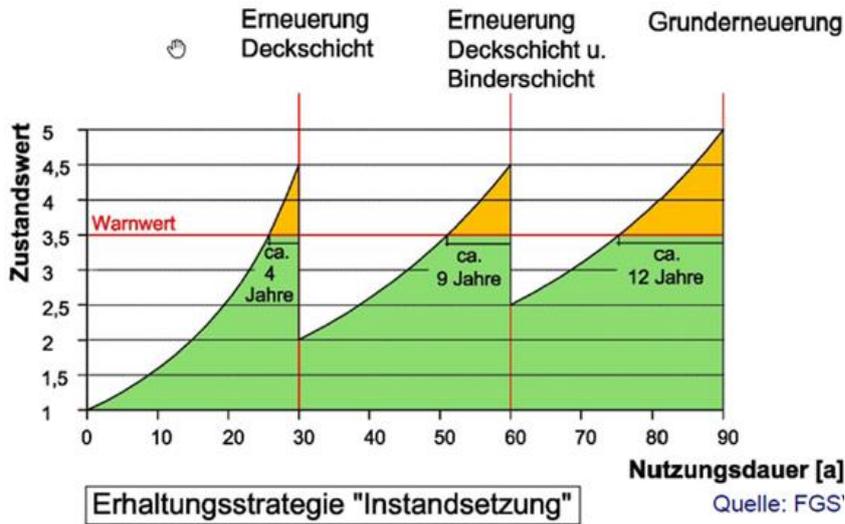
Aus den vorstehenden Ausführungen lässt sich vor allem die Aussage ableiten, dass es keinen einheitlichen Wert für die Kosten eines Weges gibt. Im Folgenden kann deshalb lediglich der Versuch unternommen werden, Grundsätze einer kostenoptimalen Wegestrategie zu beschreiben und einen Kostenorientierungsrahmen für Politik und Verwaltung der Gemeinde Stemwede zu setzen.

Kostenoptimale Erhaltungsstrategie

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) unterscheidet zwei grundsätzliche unterschiedliche Erhaltungsstrategien, um die Kosten eines Weges über dessen Gesamtnutzungsdauer zu minimieren:

- Erhaltungsstrategie „Bauliche Unterhaltung“ sowie
- Erhaltungsstrategie „Instandsetzung“

Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass nach Erreichen eines Schwellenwertes (Zustandswert 4,5) bei der „Instandsetzungsstrategie“ Instandsetzungsmaßnahmen (Ersatz der Deckschicht, Ersatz der Deck- und Binderschicht, Grunderneuerung) (Abbildung 18) durchgeführt werden. Im Gegensatz dazu werden bei der Strategie „Bauliche Unterhaltung“ nach Erreichen des Schwellenwertes lediglich die Oberflächenschäden immer wieder „geflickt“ (Abbildung 19).



Quelle FGSV

Abbildung 18: Erhaltungsstrategie „Instandsetzung“

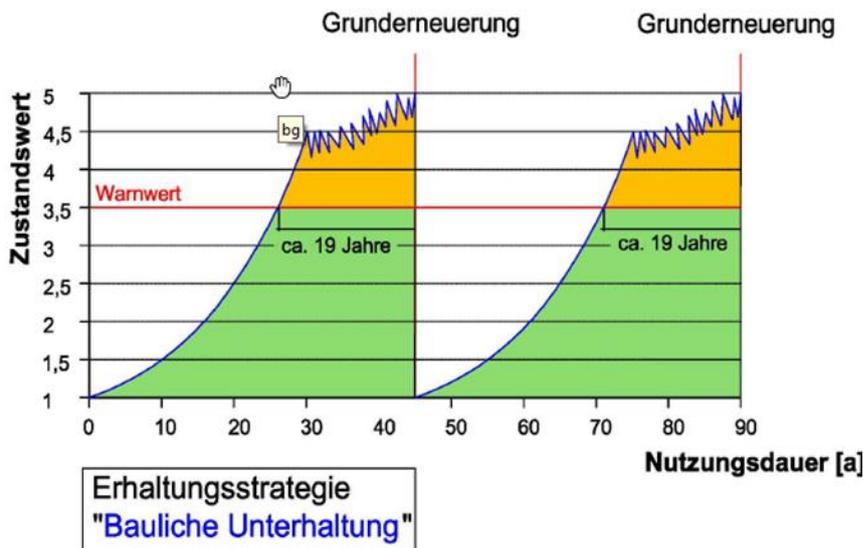


Abbildung 19: Erhaltungsstrategie „Bauliche Unterhaltung“

Abbildung 20 verdeutlicht den Kostenunterschied über den Gesamtbetrachtungszeitraum. Die FGSV führt außerdem die Vorteile hinsichtlich Fahrkomfort und Sicherheit bei Anwendung der Strategie „Instandsetzung“ an (FSGV, S. 8).

Die Abbildung zeigt allerdings auch, dass bei Anwendung der Instandsetzungsstrategie zu einem deutlich früheren Zeitpunkt der erste „Kostensprung“ erfolgt gegenüber der Erhaltungsstrategie. Vorrangiges Ziel ist in diesem Zusammenhang, dass die Kommune in der Lage ist, diese Kosten zum erforderlichen Zeitpunkt auch aufzubringen.

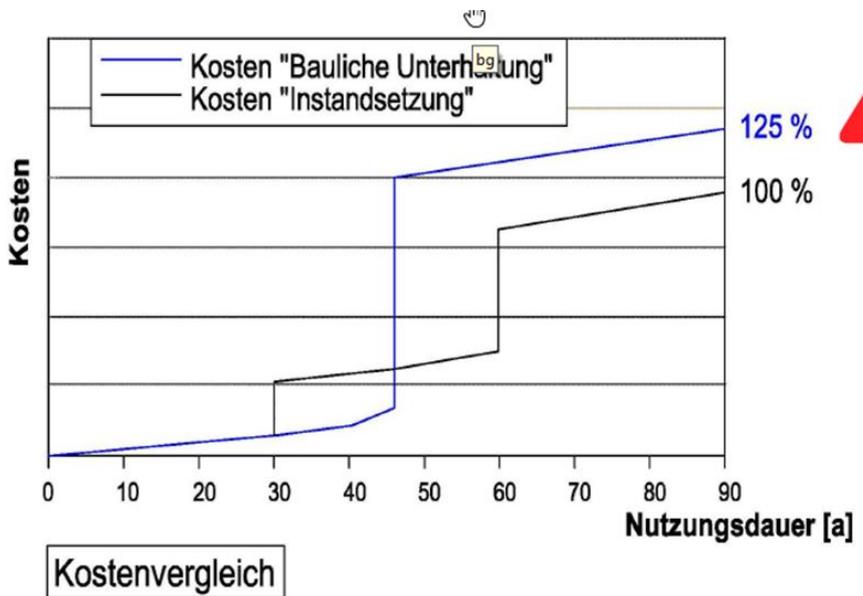


Abbildung 20: Kostenvergleich Erhaltungsstrategien

Gesamtkostenvergleich

Die nachfolgende Tabelle beinhaltet unterschiedliche Kostenansätze zur Ermittlung der Gesamtkosten für den langfristigen Erhalt des betrachteten Wegenetzes. Sofern nicht als gesonderte Quelle ausgewiesen, basieren die Zahlen auf eigenen Annahmen und Erfahrungswerten.

Die Kostenansätze, die in Tabelle 3 verwendet wurden zeigen zum Einen die Kostendimensionen und zum Anderen, dass hinsichtlich der verschiedenen Methoden der Wegesanie rung (Teilsanierung nach 20 Jahren/ Vollsanie rung nach 40 Jahren) insgesamt keine großen Kostenunterschiede festzustellen sind.

Tabelle 4 zeigt auch, dass Schotterwege hinsichtlich der Gesamtkosten nicht günstiger zu sein scheinen, wenn man weiterhin vor allem die bisherigen Kostenansätze für die Unterhaltung verwendet. Zu möglichen Alternativen werden in Kap.5.4. Ausführungen gemacht.

Um in Modellrechnungen die finanziellen Auswirkungen der erarbeiteten Wegekonzep tion zu beschreiben, wird im Folgenden ein Wert von **6.000** Euro brutto pro Jahr als Gesamtkostenansatz (Unterhaltung, Abschreibung) verwendet. Dieser rel. hohe Ansatz beinhaltet auch die Annahme von Kostensteigerungen in den nächsten Jahren und folgt damit dem Ansatz der Kosten- und Investitionsermittlung in den nächsten Jahren. Personalkosten (Bauhof, Verwaltung), Kapitalkosten und mögliche sonstige Kosten sind in diesem Wert nicht enthalten.

Insgesamt entstehen somit theoretisch jährlich Gesamtkosten für das künftige Straßen- und Wegenetz der Kategorien B, C (ohne Forstwege), D, E und F mit einer Gesamtlänge von 523 km in Höhe von rd. **3,1 Mio. Euro**, wenn keine Einsparungsmaßnahmen ergriffen werden.

Tabelle 3: Gesamtkostenvergleich

Quelle: eigene Berechnungen; Baupreislexikon; Sächsische Landesanstalt für Landwirtschaft, S. 21⁷;

	Gesamtkostenaufstellungsvergleich							Finanzbedarf
	Bau-/Wiederherstellungskosten/lfd km in € (brutto), 3 m Breite	theor. Nutzungsdauer in Jahren	jährliche Abschreibung in %	jährliche Abschreibung in €/lfd km	jährliche Unterhaltungskosten in % der Baukosten	jährliche Unterhaltungskosten der Baukosten in €	Gesamtkosten pro lfd km und Jahr	
Bit Var. A	90.000	20	5	4500	1,5	1350	5850	
Bit Var. B	150.000	40	2,5	3750	1,5	2250	6000	
DOB/Schotter	70.000	33	3	2100	5	3500	5600	
Referenzwert Baupreislexikon Schwarzdecke	117.000	40	2,5	2925	2	2925	5850	
Vergleichswert FGSV	Fahrbahn Verkehrsstraße							1,4 €/m ²
	Anliegerstr.							1,0 €/m ²
	Wirtschaftsweg							0,8 €/m ²
	Nebenanlagen							1,1 €/m ²

5.2 Modellrechnungen

Ausgehend von jährlichen Gesamtkosten in Höhe von rd. 3,1 Mio. Euro für die im Rahmen des Wegenetzkonzepts erfassten Straßen und Wege⁸ soll in den folgenden Ausführungen modellhaft dargestellt werden, auf welche Weise die in Kap. 4 vorgeschlagene Konzeption zu Kosteneinsparungen führen kann. Außerdem wird das Finanzvolumen ermittelt, das zur Verfügung stehen müsste, um das konzipierte Wegenetz dauerhaft in den gewünschten Zustand zu versetzen und zu erhalten und um die notwendigen Rücklagen (Abschreibungen) zu bilden.

Aufgrund der mehrfach beschriebenen Unsicherheiten und Unterschiede bezüglich der Kosten, der Nutzungsdauer und anderer Einflussfaktoren, handelt es sich jeweils um rel. grobe Berechnungswerte, die nur einen finanziellen Rahmen abstecken können und somit als Orientierungswert zu betrachten sind.

⁷ Die in dieser Quelle genannten Daten wurden als Orientierungswert herangezogen.

⁸ Der genannte Wert bezieht sich nur auf das erfasste Wegenetz. Da ein großer Teil innerörtlicher Straßen und Wege nicht erfasst wurde, ist der genannte Betrag von rd. 1,6 Mio. Euro um einen nicht bekannten Wert zu erhöhen, um auf die tatsächlichen Gesamtkosten für die Gemeinde zu kommen.

5.2.1 Verringerter Investitionsbedarf C-Wege

Die folgenden Berechnungen unterstellen, dass Wege der Kategorie C künftig nicht mehr grundsaniert werden, sondern auf lange Sicht nur noch als Schotter-, Erd- oder Graswege bestehen. Aufgrund dieser Annahmen verringert sich der eigentlich erforderliche Investitionsbedarf für die Wege der Zustandsstufe 3, die in den nächsten 15 Jahren zu sanieren wären:

- Grundsaniierung von rd. 128,3 km **Bit-Wege**, Zustand 3, innerhalb der nächsten 15 Jahre
- 8,6 km x 90 – 150 T€ = 774 – 1.290 T€ Investitionsersparnis p.a.

Für die DoB-Wege wird eine max. Restnutzungsdauer von 10 Jahren angenommen.

- Grundsaniierung von rd. 53 km **DoB-Wege** (Zustand 3) innerhalb der nächsten 10 Jahre
- 5,3 km 70 T€ = 371 T€ Investitionsersparnis p.a.
- Summe Investitionsersparnisse ca. 1,14– 1,66 Mio. € pro Jahr.

Die vorstehende Modellrechnung geht davon aus, dass innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre die aufgrund des aktuellen Wegezustands erforderlichen Grundsaniierungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Langfristig betrachtet müssten die gesamten 169 km Bit-Wege in einem Rhythmus von 20 oder 40 Jahren saniert werden. Damit würden jährliche Investitionskosten in Höhe von 0,760 Mio. € (8,45 km p.a. x 90 T€) oder 0,634 Mio. (4,22 km p.a. x 150 T€) anfallen. Diese Investitionen wären künftig nicht mehr erforderlich.

5.2.2 Verringerter Unterhaltungsbedarf C-Wege

Der weitgehende Unterhaltungsverzicht bei den C-Wege mit bituminöser Befestigung führt ebenso zu Einspareffekten wie die minimale Unterhaltung der DoB-Wege. Für beide Wegebefestigungsarten wird ein Unterhaltungsaufwand von künftig 200 Euro pro km p.a. den aktuellen, in Tabelle 3 verwendeten Werten gegenübergestellt.

In Anlehnung an Tabelle 3 werden folgende jährliche Unterhaltungskosten als Durchschnittswerte für die nachfolgenden Berechnungen unterstellt:

Bit-Wege (Zustand 3)	2.000 Euro	./. 200 Euro Unterhaltung künftig	= 1.800 Euro p.a./km
Bit-Wege (Zustand 1-2)	1.500 Euro	./. 200 Euro Unterhaltung künftig	= 1.300 Euro p.a./km
Dob-Wege (Zustand 3)	3.000 Euro.	./. 200 Euro Unterhaltung künftig	= 2.800 Euro p.a./km
DoB-Wege (Zustand 1-2)	1.400 Euro	./. 200 Euro Unterhaltung künftig	= 1.200 Euro p.a./km

Abzüglich der Kosten für den künftigen Minimalaufwand ergeben sich somit folgende Gesamtersparungen:

128,3 km Bit-Wege x 1.800 Euro	= 230.940 Euro p.a.
45,0 km Bit-Wege x 1.300 Euro	= 58.500 Euro p.a.
53,2 km DoB-Wege x 2.800 Euro	= 148.960 Euro p.a.
6,0 km DoB-Wege x 1.200 Euro	= 7.200 Euro p.a.
Gesamtersparnis	ca. 446 T Euro p.a.

Die tatsächliche Ersparnis läge in den ersten Jahren sogar höher, da ein großer Teil der Wege noch eine Weile als Bit-Wege erhalten bleiben.

Um diesen Zustand zu verlängern, hat die Lenkungsgruppe zwei zentrale Maßnahmen beschlossen:

- a) Die Sperrung von C-Wege für den Allgemeinverkehr, z. B. durch Treckerschleusen, um Belastungen und Schäden zu reduzieren.
- b) Die Minimalunterhaltung der Wege, für den ein zweckgebundener Fonds in Höhe von 100 T€ jährlich eingerichtet werden soll. Dieser Fonds dient langfristig auch der Unterhaltung des zunehmenden Anteils an Schotterwegen.

5.2.3 Verringerte Abschreibung für C-Wege

Durch den langfristigen Übergang von heute befestigten Wegen der Kategorie C in wassergebundene oder unbefestigte Wege ist auch eine Neubewertung der Vermögenswerte vorzunehmen.

Im Extremfall könnte der Restwert der Wege z.B. auf den reinen Grundstückswert reduziert werden, so dass sich für die knapp 170 km Bit-Wege sowie die 59 km DoB-Wege die Abschreibungswerte um rd. 760 T€ bis 890 T€ Euro reduzieren ließen.

Tabelle 4: Abschreibungskosten C-Wege

Befestigung	Wiederherstellungskosten in €/km	Abschreibung in %	km	Summe Abschreibungskosten in
Bit Var. A	90000	5	169,5	762750
Bit Var. B	150000	2,5	169,5	635625
DoB	70000	3	58,7	123270
				758.895 - 886.020

5.2.4 Sanierung der C-Wege

Die Pflege und Unterhaltung der Wege der Kategorie C soll künftig auf ein Minimum beschränkt werden. D. h., dass sich der Zustand der asphaltierten Wege kontinuierlich langfristig soweit verschlechtern wird, dass in einem nächsten Schritt ein Aufbruch der Decke und die Herstellung einer gefrästen Fahrbahndecke erforderlich wird. Hierfür werden Kosten von 2,50 € brutto pro m² angesetzt.

In welchem Zeitraum diese Maßnahmen erfolgen müssen, lässt sich nicht seriös abschätzen. Der Bedarf ist von verschiedenen Faktoren abhängig (Belastung, Wetter, agrarstrukturellen Entwicklungen etc.). Wenn man davon ausgeht, dass die asphaltierten C-Wege der Zustandsstufe 3 innerhalb der nächsten 30 Jahre umgewandelt werden müssen, ergibt sich folgende Rechnung

- Asphalt-Deckschicht auf 4 cm fräsen (3 m Breite = 7,50 €/lfd. m)
= 7.500 €/km X 4,3 km p.a. = 32,2 T€ p.a.

Damit die so entstandenen Schotterstraßen möglichst lange in einem akzeptablen Zustand bleiben, sollten auch hier so weit wie möglich Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Entscheidend

dabei ist die Ableitung des Oberflächenwassers, um Pfützen- und Schlaglochbildung zu verhindern. Dafür ist die Sicherung als Dach- oder Seitenprofil erforderlich.

Seit einigen Jahren hat man insbesondere in der Forstwirtschaft gute Erfahrungen mit dem Einsatz eines entsprechenden Pflegegerätes gemacht.



Foto: Gemeinde Hille

Die Stadt Lohr a. Main hat nach 5-jähriger Erfahrung Kosten in Höhe von 10-12 Cent pro lfd. Meter (= 100 – 120 € pro km) ermittelt (Stadt Lohr a.M., S. 1), wenn die Wege 3 bis 4 Mal jährlich mit dem Gerät gepflegt werden. Das wäre eine extrem kostengünstige Variante, mit der die Wege der Kategorie C auf lange Sicht in einem akzeptablen Zustand gehalten werden könnten. Ob die Erfahrungen aus Lohr direkt auf Stenwede übertragbar sind, kann noch nicht gesagt werden.

Die Gemeinde Hille hat in Zusammenarbeit mit einem Landwirt aus Hartum den Einsatz des Gerätes getestet und insgesamt positive Eindrücke erhalten. Ein erster Kostenansatz erbrachte Kosten in Höhe von 30-40 Cent pro laufenden Meter. Allerdings wurden diese Kosten auf einer rel. kurzen „Teststrecke“ ermittelt, so dass davon auszugehen ist, dass bei einem Einsatz auf langen Strecken Kostendegressionsseffekte zum Tragen kommen und somit die o.g. Kostengrößenordnungen erreicht werden können.

5.2.5 Gesamteinsparungseffekte C-Wege

Der Verzicht auf die Sanierung der C-Wege führt zu Investitionskostenersparnissen in Höhe von jährlich 1,14 – 1,66 Mio. Euro in den nächsten 15 Jahren.

Die Unterhaltungskosten verringern sich um rd. 414 T Euro jährlich. Die Abschreibungen können um 760 bis 890 T Euro jährlich reduziert werden.

Durch eine Minimalunterhaltung der Wege der Kategorie C sowie eine veränderte Abschreibungspraxis lassen sich somit jährliche Kosteneinsparungen in Höhe von knapp **1,2 bis 1,3 Mio. Euro** realisieren. Darin enthalten sind die jährlichen Aufwendungen für das Fräsen von gut 4 km Bit-Wegen.

5.2.6 Vorrangiger Investitionsbedarf B1-Wege

Wege der Kategorie B1 haben die stärksten Belastungen insgesamt im Wegenetz der Gemeinde zu tragen. Daher ist ein guter bis sehr guter Wegezustand dieser Wege unerlässlich. Auf der Grundlage des Sollkonzepts ergibt sich daraus folgender Finanzbedarf für erforderliche Investitionen von B1-Wegen in der Zustandsstufe 3:

- Grundsaniierung von rd. 16.3km Bit-Wegen (Zustand 3) innerhalb der nächsten 15 Jahre = 1,1 km x 90 – 150 T€ = **99 – 165 € Investitionskosten p.a.**

Diese Mittel sollten in den nächsten 15 Jahren definitiv zur Verfügung stehen, um den dringenden Sanierungsbedarf in der Kategorie der wichtigsten Wege abdecken zu können.

5.2.7 Vorrangiger Unterhaltungskostenbedarf B1-Wege

Um die o.a. Zielsetzungen zu erreichen, sind die genannten Wege entsprechend der Erhaltungsstrategie „Instandsetzung“ vgl. Abbildung 18 zu unterhalten:

- Unterhaltung von rd. 26 km Bit-Wegen, Zustand 1, (1% p.a.) = 23,4 T€ - 39,0 T€
- Unterhaltung von rd. 32 km Bit-Wegen, Zustand 2 (2% p.a.) = 57,6 T€ - 96,0 T€

Insgesamt errechnet sich daraus ein **Unterhaltungskostenbedarf von jährlich rd. 81,0 T€ - 135 T€.**

Für Investitionen und Unterhaltung der Wege der Kategorie B1 sind somit jährlich zwischen rd. **180 T€ und 300 T€** erforderlich.

5.2.8 Abschreibung B 1-Wege

Zur Sicherstellung des gewünschten guten bis sehr Wegezustands dieser Wegekategorie sind entsprechende Ersatzinvestitionen vorzunehmen, für die entsprechende Rückstellungen über die Abschreibung vorgenommen werden sollten.

Im Gegensatz zu den B 2-Wegen (vgl. Kap. 5.2.9) wird ein Ausgangswert für die Berechnung der Abschreibung in Höhe der Herstellungskosten (vgl. Tabelle 3) unterstellt. Daraus ergeben sich Werte in Höhe von

$$3750,- / 4.500,- € \times 75 \text{ km} = 281.250 - 337.500 \text{ Euro p.a.}$$

5.2.9 Unterhaltung, Pflege, Abschreibung und Sanierung B2-Wege

Die B2-Wege sind mit insgesamt rd. 200 km ein bedeutender Teil des gesamten Wegenetzes. Bis auf rd. 1 km sind alle Wege der Kategorie B2 asphaltiert. Diese Befestigungsart soll auch auf Dauer erhalten bleiben. Von den insgesamt rd. 200 km sind 100 km der Zustandsstufe 3 zugeordnet worden. Hier besteht also in den nächsten Jahren vorrangiger Handlungsbedarf.

Bei diesen Verhältnissen stellt sich die Frage nach realistischem Einsparpotenzial.

Reduzierte Unterhaltung

Für die Beseitigung gravierender Schäden und eine Mindestunterhaltung bspw. der Bankette aller B2-Wege wird ein jährlicher Betrag von 500 € pro km angesetzt.

- Unterhaltung von rd. 200 km Bit-Wegen x 500 € = **100 T€**

In der Realität wird der Aufwand für die Wege im Zustand 3 entsprechend höher sein gegenüber den Straßen und Wegen der Kategorie 1 und 2.

Bei dieser Form der eingeschränkten Unterhaltung wird sich der Zustand des Wegenetzes der Kategorie B 2 langfristig nicht verbessern sondern eher verschlechtern.

Sanierungsmaßnahmen

Die B 2 Wege unterliegen auch künftig einer begrenzten Nutzungsdauer und müssen entsprechend saniert werden. Entsprechend der üblichen Praxis basieren die folgenden Berechnungen auf der Annahme, dass jeweils nur eine neue Tragdeckschicht aufgebracht wird und somit Investitionskosten in Höhe von rd. 30 Euro pro m² anfallen.

Es wird ferner angenommen, dass der Umfang der Sanierung analog der angenommenen Nutzungsdauer von 20 Jahren entspricht. Außerdem wird unterstellt, dass sich die Sanierung innerhalb der nächsten 15 Jahre auf die Wege im Zustand 3 konzentriert. D.h., dass jährlich 5 km saniert werden müssten:

$$5 \text{ km} \times 90 \text{ T€} = 450.000 \text{ € bei einer Breite von 3 m.}$$

Mit dieser Vorgehensweise wird allerdings der Sanierungsstau, der sich in dem Anteil von 50% B-2 Wege in der Zustandsstufe 3 ausdrückt, erst langfristig (> 20 Jahre) aufgelöst. Die Straßennutzer müssen sich aufgrund der eingeschränkten Unterhaltung und des verzögerten Sanierungsmanagements längerfristig auf einen eher schlechten Straßenzustand auf den B 2-Wegen einstellen.

Abschreibung

Auch die B 2-Wege müssen analog der Tab. 3 abgeschrieben werden. Auf der Grundlage der in Tab. 3. verwendeten Herstellungskosten in den Varianten A und B würden sich Abschreibungswerte in Höhe von 750 T€ bis 900 t€ ergeben. Aufgrund des aktuellen Zustands der Straßen in dieser Kategorie ist diese Berechnung allerdings nicht realitätsnah. Als Berechnungsbasis müssten die aktuellen Restwerte sowie die angenommene Restnutzungsdauer verwendet werden. Zur Ermittlung eines **Mindestabschreibungswertes** sollten in Zukunft die vorgesehenen Herstellungskosten für die durchschnittlich 10 km Wege, die pro Jahr saniert werden, herangezogen werden:

$$\text{Herstellungskosten } 900.000 \text{ €} \times 5\% \text{ (Nutzungsdauer 20 Jahre)} = 45.000 \text{ € p.a.}$$

5.2.10 Unterhaltung, Pflege und Sanierung der Wege der Kategorien D, E und F

Die Zielsetzungen für diese Wegekategorien orientieren sich vor allem an der auf Einzel- und Individualinteressen ausgerichteten Bedeutung dieser Wege. Analog der Zielsetzungen für die B2-Wege sollten auch diese Wege in einem verkehrssicheren und gut befahrbaren Zustand gehalten oder in einen sol-

chen Zustand instandgesetzt werden. Dabei sind dauerhaft leichte Schäden, die den Fahrkomfort mindern können, in Kauf zu nehmen.

Bei einem Unterhaltungsaufwand von ebenfalls 500 € p.a. pro km ergeben sich bei rd. 19 km Wegen in diesen Kategorien Kosten von 9.500 € jährlich.

5.2.11 Gesamtkosten Unterhaltung, Umbau und Sanierung

Die folgende Tabelle fasst alle vorstehend aufgeführten Kosten für die Unterhaltung, den Umbau und die Sanierung der befestigten bzw. wassergebundenen Wege im gemeindlichen Eigentum zusammen. Die genannte Gesamtsumme ist erforderlich, um das künftige Straßen- und Wegenetz in den gewünschten Zustand zu versetzen und ihn auch langfristig zu erhalten. Anders ausgedrückt: Stehen diese Finanzmittel nicht zur Verfügung, kommt es mit großer Sicherheit zu einer Verschlechterung des bereits bestehenden Straßennetzes.

Tabelle 5: Kostenaufstellung Unterhaltung, Umbau, Sanierung

Wegekategorie	Jährliche Kosten in T€			Gesamt
	Unterhaltungskosten	„Umbaukosten“	Sanierungskosten (Investitionen)	
B1	81 – 135		99 - 165	180 - 300
B2	100		450	550
C	100	32,2		112
D,E,F	9,5			9,5
Gesamt	290,5 - 344	32,2	549 - 615	871,7 – 991,2

Um die tatsächlichen Gesamteinsparungen des konzipierten Netzes gegenüber der aktuellen Situation gegenüberzustellen, müssen die Abschreibungen berücksichtigt werden. Ausgehend von den bislang verwendeten Herstellungskosten sowie der Unterstellung, dass für C-Wege keine Herstellungskosten und auch kein Vermögenswerte angesetzt werden, ergibt sich folgendes Bild:

- Abschreibungskosten für 275 km Bit-Wege 326.250 – 382,5 €
- Abschreibungskosten für 2 km DoB-Wege 4,2 T€

Bei den Abschreibungskosten für die Bit-Wege ist allerdings zu berücksichtigen, dass für die B 2-Wege nur ein Mindestbetrag (vgl. Kap. 5.2.9) angesetzt wurde.

Die jährlichen Gesamtkosten für das künftige Wegenetz belaufen sich somit mindestens auf rd 1,2 – 1,4 Mio. €.

Gegenüber der aktuellen Situation würden sich somit die Gesamtkosten erheblich verringern. Allerdings kann der Wert wegen der fehlenden Aussagen zum künftigen Abschreibungsbedarf für B 2-Wege nicht quantifizieren.

5.3 Sonstige Handlungsempfehlungen

In den vorstehenden Kapiteln sind grundlegende Vorschläge gemacht worden zu einer Neustrukturierung und veränderten Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen im gesamten gemeindeeigenen Wegenetz.

Im Folgenden werden zusätzlich einige Aspekte betont, die mittel- bis langfristig ebenfalls zu neuen Strukturen führen könnten. Damit ist zum einen das Wegenetz direkt gemeint, zum anderen aber auch die organisatorische und rechtliche Struktur des Wegenetzes.

Verringerung des Wegenetzes

Neben der eingeschränkten oder unterlassenen Unterhaltung von Straßen und Wegen gibt es theoretisch auch noch die Möglichkeit, das Wegenetz durch Aufhebung von Wegen zu reduzieren. Wesentliche Kostenersparnisse würden sich allerdings nur dann ergeben, wenn es sich dabei um Bit-Wege handelt.

Obwohl die Möglichkeit in mehreren Gesprächsrunden in den drei Bezirken angesprochen und diskutiert wurde, konnte man sich nur auf vereinzelte Wegeabschnitte mit einer Gesamtlänge von 0,2 km Bit-Wege und 0,1 km DoB-Wege verständigen. Dementsprechend gering sind die Einspareffekte bei Umsetzung dieser Maßnahme.

Brückenbauwerke

2017 sind letztmalig insgesamt 27 Brückenbauwerke, die als Ingenieurbauwerke mit einer lichten Höhe von mehr als 2 m gelten, von einem externen Gutachterbüro geprüft worden. In 13 Fällen wurde die Gesamtzustandsnoten bis 2,5 vergeben, in 13 weiteren Fällen die Zustandsstufen 2,6 bis 3,0 und in einem Fall die Zustandsstufe 3,5.

Bei Zustandsstufen ab 2,5 empfiehlt der Gutachter eine kurzfristige Schadensbeseitigung, weil die Dauerhaftigkeit des Bauwerks gefährdet ist. Im Falle der Zustandsstufe 3,5 ist sogar die Standsicherheit gefährdet, sodass auch hier eine kurzfristige Schadensbeseitigung empfohlen wird. Kosten für die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen wurden nicht ermittelt.



© Sweco

Ein spezielles Problem stellen in allen Ortsteilen Brücken über Vorfluter dar, die vor Jahrzehnten zur Flächenerschließung gebraucht wurden. Die Tragfähigkeit wurde an die damaligen Bedürfnisse angepasst. Mittlerweile werden nicht mehr alle Brücken gebraucht, weil sich die Flächenerschließung geändert hat und sie den heute viel schwereren landwirtschaftlichen Fahrzeug- und Gerätelasten nicht mehr gewachsen sind. Zudem sind die Brücken offensichtlich größtenteils sanierungsbedürftig. Eine Brückenprüfung findet nicht mehr statt, weil die Brücken nicht als Ingenieurbauwerke gelten und daher nicht mehr unter die Prüfpflicht fallen. Die Brücken sind aber nach wie vor öffentliches Eigentum. Sanierungskosten stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen, so dass empfohlen wird, die Brücken zu privatisieren.

Wegesanieierung im Rahmen von Flurbereinigungsmaßnahmen

Wie bereits mehrfach erwähnt ist die Gemeinde Stemwede durch eine rel. kleinteilige Flurstruktur gekennzeichnet. Im Rahmen von Flurneuordnungsmaßnahmen könnte diese betriebs- und arbeitswirtschaftlich suboptimale Struktur verbessert werden. Die Neuordnung der Wegeverhältnisse innerhalb eines solchen Verfahrens könnte genutzt werden, um insbesondere sanierungsbedürftige B1- und B2-Wege zu verbessern. Die Kosten könnten mit 75% gefördert werden.

Touristische Wege

Der Kreis Minden-Lübbecke plant eine Aktualisierung des touristischen Radwegenetzes im gesamten Kreis. In diesem Zusammenhang wurde eine Anfrage an die Gemeinde Stemwede gerichtet, ob und in welcher Weise ggf. Aussagen des vorliegenden Wegekonzepts berücksichtigt werden sollten.

Insgesamt handelt es sich im Gemeindegebiet um rd. 126 km touristische Wege, die im Rahmen des Wegekonzepts erfasst wurden.⁹ Einige Strecken sind mehrfach „belegt“, allerdings nur einmal gezählt worden. Ausschlaggebend für die Einordnung war die Kartendarstellung. Ein Vergleich des Sollkonzepts mit den vorhandenen lokalen, regionalen und überregionalen Radwegen hat ergeben, dass rd. 43 km dieser Wege auf künftigen C-Wegen liegen. D.h., dass auf längere Sicht gesehen der Zustand dieser Wege den touristischen Anforderungen nicht mehr in geeigneter Weise entsprechen könnte.

⁹ Innerörtliche Strecken wurden ebenso nicht erfasst wie reine Waldwege.

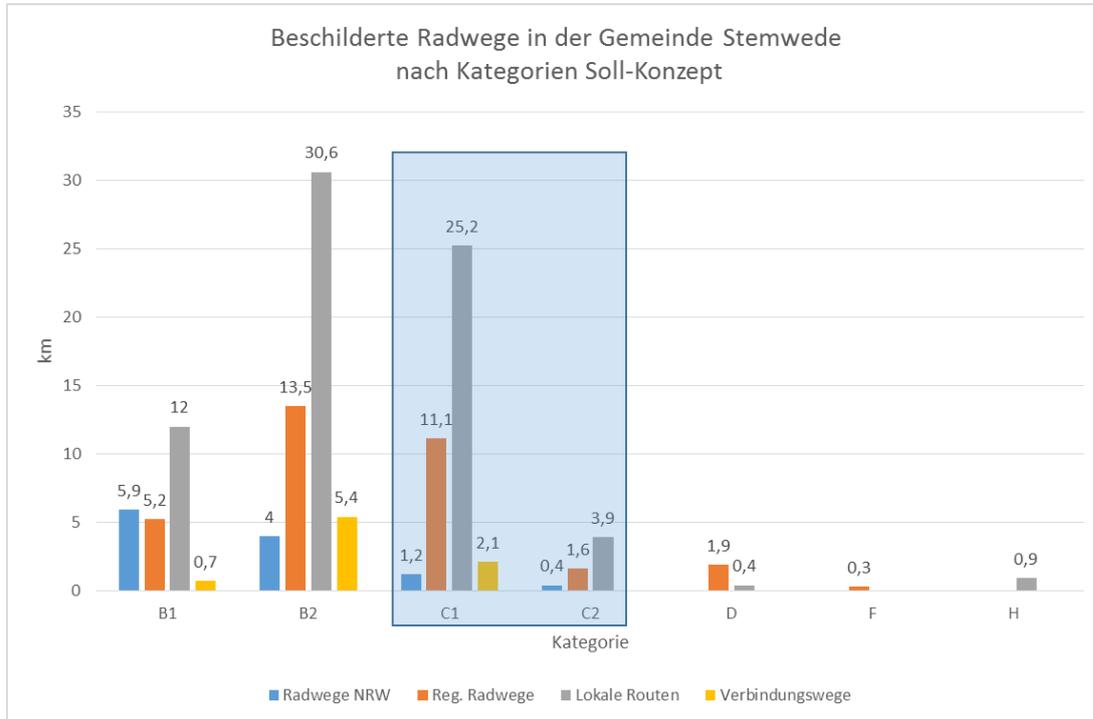


Abbildung 21: Ausgewiesene Radwege

Die Lenkungsgruppe hat sich dafür ausgesprochen, aus Kostengründen nicht von der Einstufung als C-Wege abzuweichen. Stattdessen wird empfohlen, im Bedarfsfall Alternativstrecken für Radfahrer auszuweisen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der langfristig angestrebte Zustand der C-Wege als geschotterte Wege bei Einsatz des angesprochenen Pflegegerätes im Regelfall auch touristischen Ansprüchen vollauf genügen wird.

Gründung eines Wegezweckverbandes

In Niedersachsen und anderen Bundesländern besteht die Möglichkeit der Gründung eines (Wege)-realverbands.¹⁰

Realverbände verwalten die gemeinschaftlichen Angelegenheiten innerhalb ihres Gebietes und das Verbandsvermögen (z.B. Wege, Forst, Gewässer), das sich im Eigentum des Realverbandes befindet. Dies hat sowohl für die Kommune als auch für den Realverband Vorteile. Die Gemeinden werden organisatorisch und finanziell entlastet. Die Mitglieder des Realverbandes hingegen können die gemeinschaftlichen Aufgaben sachgerechter, an der Problemstellung orientierter und ggf. auch günstiger z.B. durch eigene Gerätschaften erledigen. Der Realverband kann gegenüber seinen Mitgliedern öffentlich-rechtlich tätig werden. Nach außen handelt er jedoch stets privatrechtlich.

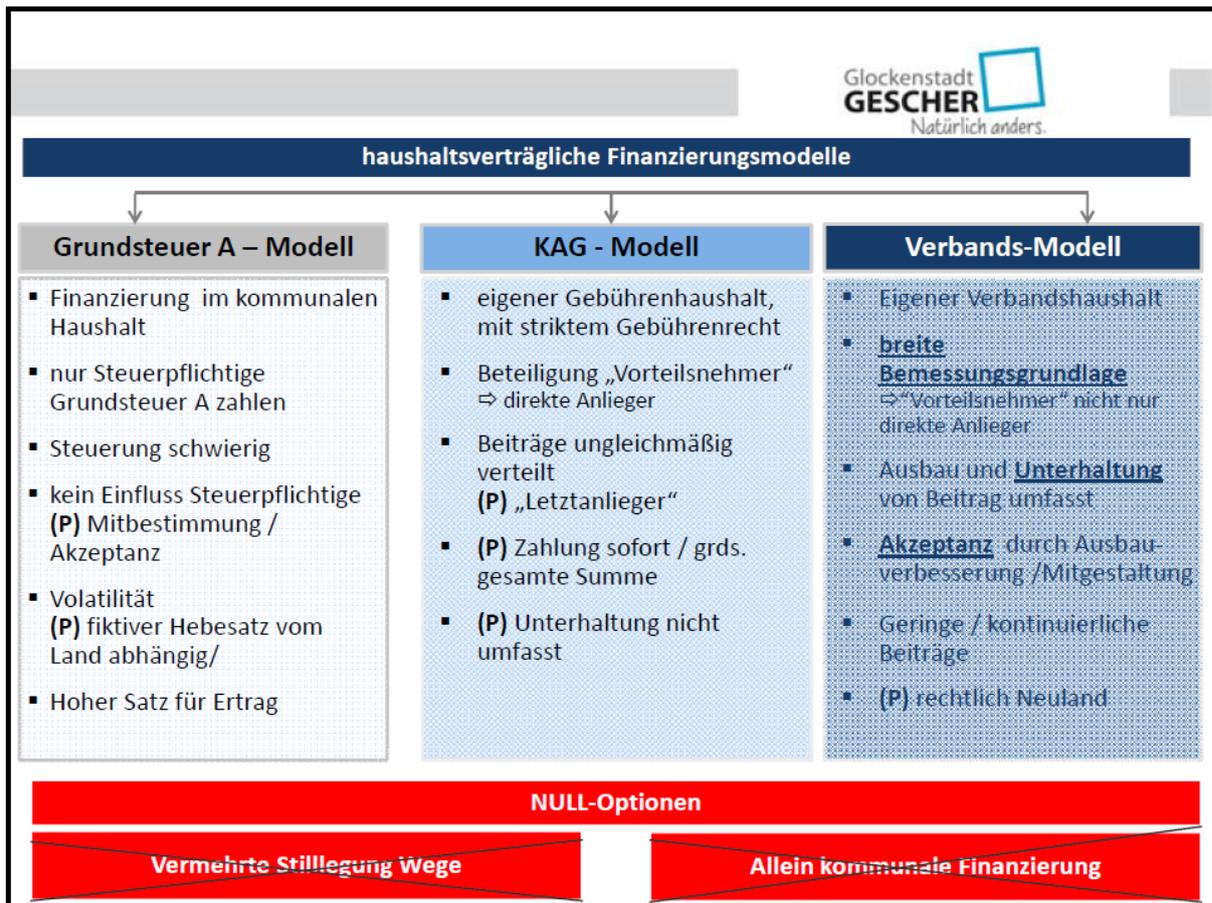
Grundlage für Realverbände ist in Niedersachsen das Realverbandsgesetz (RVG) zusammen mit der Satzung des jeweiligen Realverbandes.

¹⁰ In NRW wird z.Z. noch die rechtliche Möglichkeit der Gründung von Real- oder Zweckverbänden in den Modellregionen geprüft. Die Stadt Oelde hat im September 2017 die Gründung eines Wirtschaftswegezweckverbandes beschlossen.

Wegerealeverbände finanzieren sich zum einen aus einem Sockelbetrag der Kommune, die ja von Aufgaben und Kosten entlastet wird und zum anderen aus Mitgliedsbeiträgen. Hinzu können noch weitere Einnahmen aus externen Dienstleistungen generiert werden. Die Mitgliedschaft in einem Realverband ist somit gleichbedeutend mit Miteigentum und Entscheidungsgewalt über das Eigentum. Das heißt im konkreten Fall, dass die Mitglieder über Sanierungsmaßnahmen entscheiden. Diese Form der Finanzierung führt in aller Regel dazu, dass für die Wegeunterhaltung mehr Ressourcen zur Verfügung stehen im Vergleich zur Finanzierung ausschließlich aus kommunalen Mitteln.

Da insbesondere aufgrund der Siedlungsstruktur in der Gemeinde Stemwede das befestigte Wegenetz kaum weiter als vorstehend beschrieben reduziert werden kann und beim Unterhaltungsaufwand ebenfalls nur begrenzte Einsparungsmöglichkeiten gegeben sind, wird es kaum eine andere Möglichkeit geben, als den Finanzmitteleinsatz zu erhöhen. Dabei stehen auf der einen Seite die regulatorischen Möglichkeit der Gemeinde zur Verfügung, auf der anderen Seite eben auch die Organisationsform eines Verbandes.

Im Rahmen der Diskussionen zur künftigen Wegefinanzierung in der Stadt Gescher (NRW) hat Bürgermeister Kerkhoff im Rahmen einer Bürgerveranstaltung die verschiedenen Möglichkeiten der Finanzierung gegenübergestellt und die Vor- und Nachteile verglichen (vgl. Abbildung 22).



Quelle: http://www.gescher.de/pics/medien/1_1472742792/2016-08-23_Praesentation_Buergerveranstaltung_Wirtschaftswegeverband_TK_korr_Kompatibilitaetsmodus_.pdf

Abbildung 22: Finanzierungsmodelle

Die besondere Problematik in der Gemeinde Stemwede, in Verbindung mit dem vorliegenden Wegekonzept, ergibt sich aus dem Umstand, dass nach Auffassung des Landes NRW ein Wegeverband sich ausschließlich mit dem Bau und der Unterhaltung von Wegen befassen darf, die **überwiegend** der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung dienen, nicht aber mit Wegen, die dem allgemeinen Verkehr dienen.¹¹ Insofern könnten B-, D-, E- und F-Wege möglicherweise nicht (alle) Teil eines Wirtschaftswegeverbandes werden. Für diese Wege bliebe somit nur eine zusätzliche Finanzierung über die Möglichkeiten der Grundsteuer A oder über die KAG. Aufgrund der fehlenden Bemessungskriterien, wonach die Wege eines Wegezweckverbandes überwiegend der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung dienen müssen, muss wahrscheinlich im Einzelfall geklärt werden, welcher Weg/Straße dieser Definition entspricht und welcher nicht.

Gleichwohl wird die Gründung von Wegezweckverbänden in der Gemeinde Stemwede empfohlen. Dabei bietet sich Zuständigkeit innerhalb der jeweiligen Bezirke (ehemaligen Amtsbereiche) an.

¹¹ <https://www.landtag.nrw.de/Dokumentenservice/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV16-3518.pdf;jsessionid=51F3CB9AA7DD0C3BFB384E8E153445F6.ifxworker>; S. 1; Zugriff am 10.10.2017

6 Zusammenfassung und Fazit

Ist-Zustand

Das Wegenetz in der Gemeinde Stemwede ist aufgrund der siedlungshistorischen Entwicklung sowie der aktuellen agrarstrukturellen Situation mit über 600 km sehr dicht. Das Wegenetz zeichnet sich zudem durch einen sehr hohen Anteil (80%) asphaltierter Wege aus.

Die meisten Wege haben multifunktionalen Charakter, d.h. hier finden alle Formen öffentlichen Verkehrs statt. Diese Wege der Kategorien B, D, E und F haben einen Anteil von insgesamt rd. 50%. Der überwiegenden land- und forstwirtschaftlichen Erschließung dienen rd. 47% der Wege.

61% aller Wege mussten in die Zustandsstufe 3 eingeordnet werden. D.h., dass diese Wege in den nächsten 10-15 Jahren größtenteils saniert werden müssten. Dabei beträgt der Anteil der sanierungsbedürftigen asphaltierten B-Wege rd. 45% (130 km), bei den C-Wege sind es rd. 75% (112 km).

Soll-Konzept

Aufgrund sehr unterschiedlicher Aufgaben und Funktionen musste die Kategorisierung innerhalb der B- und C-Kategorien erweitert werden. Grundlage für die Erweiterung der C-Kategorisierung war auch ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Wegekonzept, im Auftrag der Gemeinde Stemwede durch die Bezirksstelle für Agrarstruktur, der bereits 2015 in Zusammenarbeit mit der örtlichen Landwirtschaft erarbeitet worden war.

In der Kategorie B wurde eine Unterscheidung hinsichtlich der tatsächlichen Bedeutung dieser Wege aufgrund der Frequentierung und sonstiger Kriterien vorgenommen. Insgesamt wurden 75 km in die Kategorie B1 eingeordnet und 100 km in die Kategorie B2. B1-Wege werden insgesamt am höchsten beansprucht und sollen künftig in einen guten bis sehr guten Zustand gebracht und erhalten werden.

B2-Wege dienen der ergänzenden Erschließung von Siedlungsbereichen und Wohnhäusern im Außenbereich. Hier soll die Unterhaltung künftig deutlich reduziert werden, auch wenn sich dadurch ein insgesamt schlechterer Zustand gegenüber der heutigen Situation einstellen sollte.

Wege der Kategorie C 1 dienen der landwirtschaftlichen Haupteerschließung. Nichtlandwirtschaftlicher Verkehr soll von diesen Wegen künftig möglichst fortgehalten werden. Eine Grundsanie rung soll nicht mehr erfolgen. Ziel ist langfristig eine wassergebundene Befestigung oder sogar keine Befestigung mehr. Die Befahrbarkeit soll durch eine kostengünstige, minimale Unterhaltung und Pflege gewährleistet bleiben.

Wege der Kategorie C 2 haben lediglich eine ergänzende Erschließungsfunktion und können ebenfalls in einen anderen Befestigungszustand überführt werden. Hier ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine regelmäßige Unterhaltung überhaupt notwendig ist.

Für die Forstwege (C1F und C2F) ist ebenfalls eine dauerhafte, aber minimale oder bedarfsgerechte Unterhaltung vorgesehen.

Alle anderen befestigten Wege sollen analog der Zielsetzungen und der Vorgehensweise der B 2 – Wege unterhalten werden.

Kosten und Einsparungen

Die Unterhaltung des aktuellen Wegenetzes einschließlich der erforderlichen Abschreibung würde Kosten in Höhe von rd. 3,1 Mio. Euro jährlich verursachen.

Die Konzeption des Soll-Netzes verfolgt das Ziel, diese Kosten erheblich zu reduzieren und gleichzeitig ein bedarfsgerechtes Wegenetz dauerhaft aufrecht zu erhalten.

Durch die drastisch reduzierte Unterhaltung der C-Wege und die nicht mehr notwendige Abschreibung lassen sich Kosteneinsparungen in Höhe von 1,2 bis 1,3 Mio. € jährlich realisieren.

Die ebenfalls erheblich reduzierte Unterhaltung der B2-, D-, E- und F-Wege führt zu jährlichen Einsparungen in Höhe von rd. 200 – 300 T€. In wieweit auch die Abschreibungen reduziert werden können, lässt sich nicht quantifizieren.

Trotz aller Einsparungsmöglichkeiten sind auch weiterhin jährliche Unterhaltungskosten einschließlich Abschreibungen in Höhe von rd. 1,2 bis 1,4 Mio. Euro zu veranschlagen. Diese Kosten werden durch den aktuellen Haushaltsansatz nicht gedeckt.

Strukturelle und organisatorische Veränderungen und künftige Finanzierung

Die Wegestruktur steht in einem engen Zusammenhang mit der Agrarstruktur. Zur Verbesserung der agrarstrukturellen Verhältnisse sollte geprüft werden, ob der Einsatz der Bodenordnung sinnvoll ist. Innerhalb eines solchen Verfahrens könnte auch das Wegenetz deutlich verringert und in Teilen saniert werden.

Ebenfalls zu prüfen ist die Gründung eines oder mehrerer Wegezweckverbände. Diese Möglichkeit ist inzwischen auch in Nordrhein-Westfalen gegeben. Durch Wegezweckverbände besteht die Möglichkeit einer eigenverantwortlichen und sehr zielgerichteten Wegeunterhaltung und erweiterter Finanzierungsmöglichkeiten.

Anhang 1

Beiträge aus der online-Befragung: Die Namen der Verfasser sowie die Koordinaten wurden aus der nachfolgenden Tabelle entfernt. Die vollständigen Informationen wurden der Gemeinde zur Verfügung gestellt.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
26.04.2017 12:55	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden Schluttbaum	Die Straße Schluttbaum ist im südlichen Bereich erneuert worden. Im nördlichen Bereich in schlechtem Zustand. Hier Durchgangsverkehr, Verschlechterung kurzfristig zu erwarten. Risse sollten zur Substanzerhaltung kurzfristig abgedichtet werden.
26.04.2017 14:37	Zustand- Fahrbahn	Strasse zum Kramort 4	Sind Veränderungen am Zustand der Straße geplant?
26.04.2017 15:17	Verkehrssicher- heit	Straßennutzung	a.d.Bauernkuhle Belastung durch "Abkürzungsverkehr" zwischen B 51 und K 78 (Fischerstatt) insbesondere Schichtwechsel ZF
26.04.2017 17:15	Verkehrssicher- heit	Dauerhafte Überlas- tung Brücke über Entwässerungsgraben	- über Jahrzehnte Gewichtsbeschränkung auf 12to. - Überlastung z.B. durch Gülletankwagen mit 40to oder schwere LKW, alle sicher über 12to - Hinweise an die Verwaltung der Gemeinde (Kennzeichen, Bilder usw.) - Entfernung des 12to- Schildes v

Erstellt	Thema	Betreff	Body
26.04.2017 17:21	Verkehrssicherheit	keine Ausweichmöglichkeit bei Gegenverkehr wg. Bewaldung	- Weg viel zu schmal, Nutzung durch Berufsverkehr, landwirtschaftliche Fahrzeuge, schwere LKW - Kurvenradien unzureichend - Schotter im Kurveninnern als Lösung ungeeignet, Steinbrocken liegen auf Straße - Ausweichen Gegenverkehr bestenfalls
26.04.2017 17:25	Verkehrssicherheit	Oberfläche des Weges	- keine Ebenheit mehr vorhanden - Oberfläche halbrund - starker Abfall zum Kurveninneren - im weiteren Verlauf erhebliche Oberflächenbeschädigung - mit PKW kaum zu befahren - dauerhafte Überlastung durch landwirtschaftliches Großgerät, au
26.04.2017 17:28	Zustand-Fahrbahn	Oberfläche des Weges	- Ablösung der Deckschicht - auch durch die Arbeiten wg. der Verlegung der Gasleitung - und die überbreiten landwirtschaftl. Großgeräte, die mehr die Bankette nutzen, als den Weg selbst
26.04.2017 17:39	Zustand-Fahrbahn	Absenkung der Fahrbahn	- häufige punktuelle Absenkung - wiederholtes Öffnen der Fahrbahn wg. Versorgungsleitung - Absenkung der seitl. Gittersteine 3- 4 cm durch überschw. Fahrzg. - spürbare Verschlechterung seit Ende 2011

Erstellt	Thema	Betreff	Body
26.04.2017 17:41	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahndecke	Zerbröselung der Fahrbahndecke - Abrundung zur Seite hin - auch durch Schulbusverkehr mit erheblicher Fahrgeschwindigkeit
26.04.2017 17:43	Verkehrssicherheit	Fahrbahndecke	Anhebung der Fahrbahndecke durch Wurzelwerk
26.04.2017 17:45	Verkehrssicherheit	Fahrbahndecke	Fahrbahn völlig uneben, Kurveninnenseiten zerstört, verdient den Namen Straße nicht mehr
26.04.2017 17:48	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn	Die Straße weist erhebliche Untiefen auf. Für das Befahren mit einem gewöhnlichen PKW ist sie nur noch wenig geeignet. Der Absatz von der Fahrbahn zum Seitenrand ist an manchen Stellen so groß, dass die Dreieckslenker aufliegen und Schaden nehmen könnten.
26.04.2017 17:54	Verkehrssicherheit	Fahrbahndecke	Hier gibt es keine/n Strasse/ Weg mehr, die diesen Namen noch verdient.
26.04.2017 18:01	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn	Fahrbahn von der Grundschule bis zur Ilweder Str. am rechten Rand für Radfahrer schwierig zu befahren.
26.04.2017 20:02	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahndecke	Die Fahrbahn ist weitläufig defekt.
26.04.2017 20:04	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Oberflächenwasser	Grundstück Hausnummer 14 wird Richtung Osten und Südwesten nicht vollständig entwässert
26.04.2017 20:07	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Entwässerung	Bei den starken Regenfällen im Jahr 2016 konnte der Graben die Wassermassen nicht fassen. Dadurch bedingt wurde die Straße Ritzenburg ca. 5- 7 cm mit Wasser überspült.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
26.04.2017 20:11	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn	Rand der Straße nach innen stark abschüssig.
27.04.2017 06:04	Zustand- Fahrbahn	Teil der Straße nicht in Ordnung	Der Osterheider Ring wird in einem Teilbereich (ab der Hausnummer 38 Richtung Brockumer) nicht mehr ordentlich wiederhergestellt. Bei (bzw. seit) der letzten größeren Sanierung des Osterheider Rings wurde dieser Bereich - auf Ratsbeschluss der "wichtigere" Wege berücksichtigen wollte - einfach ausgespart. Der Zustand der Straße wechselt also von einem Meter auf den anderen von "passabel" zu "schlecht". Die Straße wird von Anwohnern der Osteheide, der Landwirtschaft und von unzähligen Radfahrern (Fahrradroute um den Stemweder Berg) genutzt; insbesondere für letztere ist der Zustand nicht hinnehmbar.
27.04.2017 12:48	Verkehrssicher- heit	Lkw Verkehr	Starker LKW Verkehr, teilweise Nutzung der Straße mit Gabelstaplern vom anliegenden Metalverwerter .
27.04.2017 13:18	Zustand- Fahrbahn	Lehmkamp	erhebliche Absenkungen und Risse in der Fahrbahn
27.04.2017 13:21	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Dauriede	Bankette und Wegeseitengräben, an einigen Stellen Rissbildung in der Fahrbahn
27.04.2017 13:23	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Dauriede	Entwässerung in der Ausfahrt
27.04.2017 13:25	Zustand- Fahrbahn	Zur Engelage	Zustand Fahrbahn ,Wegeseitenräume

Erstellt	Thema	Betreff	Body
27.04.2017 13:27	Verkehrssicherheit	Theodor-Krausbauerstr.	Kreuzungsbereich unübersichtlich
27.04.2017 13:29	Zustand-Fahrbahn	Feuerwehrausfahrt	Ausfahrt ist in einem sehr schlechten Zustand
27.04.2017 13:32	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Döpkrott	Wegeseitenräume sind in einem sehr schlechten Zustand
27.04.2017 16:06	Zustand-Fahrbahn	Ausgewaschener Weg nach Fräsen	Der Wirtschaftsweg ist nach dem Fräsen in Teilen stark ausgewaschen.
27.04.2017 16:08	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Instandsetzung/Freischneiden von Waldwegen	Der Weg vom Wanderparkplatz zum Schlagbaum am Bolles wächst zu und die Banketten lassen eine Entwässerung nicht zu.
27.04.2017 16:10	Zustand-Fahrbahn	Teerstr. - Schlechter fahrbahnbelag	Der Waldwirtschaftsweg, der sich im Eigentum der Gemeinde befindet löst sich auf. Zudem sind aufgrund der geringen Bankettenpflege eine Entwässerung nicht oder nur dürrtig gewährleistet.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
27.04.2017 16:15	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Waldwegepflege	Die Waldwirtschaftswege sind im Bezirk Haldem/Arrenkamp nach der Flurbereinigung im Eigentum der Gemeinde. Die Pflege obliegt somit grundsätzlich auch der Gemeinde. Somit ist es notwendig, dass ein regelmäßiges Banketteabschieben und eine Pflege stattfindet. Hier ist auch ein Materialeinbringen notwendig.
27.04.2017 19:44	Verkehrssicher- heit	Fahrbahndecke	Teerschicht zerstört oder stark rissig; Fahrbahn im Bereich der Fahrspuren stark abgerundet und heruntergedrückt
27.04.2017 19:54	Zustand- Fahrbahn	Abweichen von der Fahrbahn	Abbrechen der Fahrbahnkante - Asphaltbrocken liegen lose herum und gefährden folgenden Verkehr - Einfahrt in Straße Westernort durch Platzmangel schwierig
27.04.2017 19:55	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn	Unebenheit der Fahrbahn für Rallye gut, für Privatverkehr nicht
28.04.2017 07:45	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahndecke	In der Strasse gibt es viele Bodenwellen und Risse! Dadurch dass die Strasse sehr schmal ist, sind die Seitenränder teil- weise stark abgesackt!
28.04.2017 09:04	Verkehrssicher- heit	Straßenverkehrsord- nung	Beim Befahren der Straße Westernort in Richtung Norden wird an den Kreuzungen Ritzenburg, Schwarzer Weg und Von der Horst die Regelung "rechts vor links" nahezu immer missachtet. Das liegt daran, dass die Straße Westernort wegen ihrer Breite, Höhe über dem umliegenden Gelände und der möglichen hohen aber unangepassten Geschwindigkeit vorfahrtberechtigt erscheint. Das ist aber nicht der Fall.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.04.2017 11:52	Zustand- Fahrbahn	Wanderwege / Rund- wanderwege	Hallo und guten Tag. Im Zuge der Planung des neuen Wegekonzeptes möchte ich anregen, bei den Gemeindewegen auch Rundwanderwege zu berücksichtigen. Als Bewohner in Levern wünsche ich mir zusammenhängende Rundwanderwege. Es gibt einige, jedoch sind sie zum Teil durch unwegsame Abschnitte problematisch, z. B.: Um das Mühlengelände - Biotop - Lohne - Hintern Teich und um das Heilbad fällt mir direkt dazu ein. Mit besten Grüßen Dieter Hahler
30.04.2017 09:45	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn	Kurvenbereich, Teerdecke zerstört
30.04.2017 09:46	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahnrand	Fahrbahnrand abgebrochen
30.04.2017 09:47	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn	Fahrbahn sehr wellig, uneben
30.04.2017 17:18	Zustand- Fahrbahn	Ergänzung Wirt- schaftsweg	Gemeindlicher Parallelweg zum Fledderdamm für die Grundstückerschließung
30.04.2017 17:33	Zustand- Fahrbahn	Ergänzung Wirt- schaftsweg	Geimeindlicher Wirtschaftsweg zur Grundstückerschließung
30.04.2017 17:46	Zustand- Fahrbahn	Starke Fahrbahnaus- wassungen	Aufgrund des starken Gefälles wird der Weg sehr stark ausgewaschen.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
01.05.2017 11:29	Verkehrssicherheit	Straßenbelastung	Pendlerverkehr der Mitarbeiter von ZF nutzen in vielen Fällen unsere Gemeindstraßen um Wege zu verkürzen, insbesondere Wirtschaftswege im Dielinger Außenbereich, obwohl ohne Weiteres Kreis- und Landstraßen zur Verfügung stehen. Möglicher Weise besteht im Rahmen der Konzepterstellung die Möglichkeit, diese Straßen ein wenig unbeliebter zu machen z.B. durch andere Verkehrsführungen.
03.05.2017 11:35			Die Landwirtschaftlichen Pendler aus dem Kreis Vechta sind viel schlimmer
01.05.2017 14:13	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn	Die Straße hat durch die Baumwurzeln erheblichen schaden genommen! Teer löst sich.
01.05.2017 14:15	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn	Die Fahrbahn wurde durch Baumwurzeln gewölbt.
01.05.2017 14:16	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn	Die Fahrbahn wurde durch Baumwurzeln gewölbt
01.05.2017 20:27	Verkehrssicherheit	Gefährliche Fahrbahn	siehe beigefügte Bilder
01.05.2017 20:35	Zustand-Fahrbahn	Zerstörung	siehe Fotos

Erstellt	Thema	Betreff	Body
02.05.2017 11:50	Zustand- Fahrbahn	Grosse Risse u. Schlag- löcher	Die verlängerung der Bergstr. ist durch grosse Risse u. Schlaglöcher gekennzeichnet.Wenn man die Strasse erhalten will, sollte man die Strasse reparieren.Ich glaube nicht das die Strasse durch grosse Landwirtschaftliche Maschinen kaputt gefahren worden ist,da die Strasse über 50J. Alt ist.Die Strasse ist nicht gekennzeichnet durch grosse Absackungen.
02.05.2017 20:18	Zustand- Fahrbahn	Durchgangsverkehr auf der Molkenstraße	<p>Während es in Stewede fast flächendeckend ein in alle Richtungen verästeltes Netz von Gemeinde Straßen und Wegen gibt, ist im Bereich des Großer Diek Flusses eine andere Struktur erkennbar: In Ermangelung vieler kleiner Brücken / Überführungen haben sich parallel zum Fluss Straßen herausgebildet, die die übrigen Gemeindestraßen abfangen. Im Bereich Wehdem ist das nördlich vom Großen Diek der Schlukenweg. Südlich in Niedermehren ist das der Schmalger Weg und in Verlängerung die nahenlose Straße durch das Mehner Bruch und die Babelage bis zur K68. Dadurch verteilt sich der Verkehr weniger.
Stromaufwärts ist der Große Diek weniger breit und entsprechend kleiner sind die Brücken. So gibt es südwestlich zwischen der Westrupe Straße und der Schepshaker Straße Überführungen an Schelger Weg und Harlinge, die Teil des üblichen, oben angesprochenen in alle Richtungen verästelten Straßennetzes sind.
Von Destel kommend macht die Twiehauser Straße (K68) leider einen erheblichen Bogen nach Osten durch den Lever Wald, statt in grader Linie über Berkenbüschen nach Opendorf zu führen. Das lässt sich nun nicht mehr ändern. Es führt jedoch zu einem erheblichen Abstand von genau 4,4 km Luftlinie zwischen der Brücke der Niedermehner Straße und der Brücke der Twiehauser Straße über den Diek. Die Brücke der Molkenstraße über den Diek liegt bis auf ein paar Meter praktisch exakt in der Mitte dieser Luftlinie.
Während auf der Südwest Seite des Großen Dieks ein großer Teil des Ortes Niedermehren durch die Niedermehner Straße auf der Nord-Süd Achse gut erschlossen ist, liegt der größere und kompaktere Ortskern von Wehdem mitten zwischen den beiden Kreisstraßen Niedermehner- und Twiehauser Straße. Eine dumme Fehlplanung. Erschwerend kommt hinzu, dass die Ortschaft Wehdem nicht gut an diese beiden Kreisstraßen angebunden ist.
Der Anschluss von Wehdem über die Stewederberg Straße zur Niedermehner Straße ist ein Umweg, die Anbindung über Steinkamp und erst recht die über Mühlenhollwede wird offenbar nur mäßig frequentiert. Der Weg zur Stewederberg Straße führt dabei zudem am Kindergarten vorbei. Es gab früher wohl Überlegungen, für die Firma JAKA eine Anbindung über eine Verlängerung des Schlukenwegs zu machen, am Ende hat man das vernachlässigt.
Nach Osten ist die Anbindung der Twiehauser Straße nur über die Rahdener Straße gegeben. Dabei ist gerade die Zufahrt zur Rahdener Straße selbst in der Ortschaft ein Problem. Der Zugang über die alte Dorfstraße ist unübersichtlich, führt durch Wohnbebauung und ist für Güterverkehr wenig tauglich.</p>

Erstellt	Thema	Betreff	Body
02.05.2017 20:18	Zustand- Fahrbahn	Durchgangsverkehr auf der Molkenstraße	<p>Der südliche Zugang über die Mesenkämper Straße ist ebenfalls eher eine für alle unbequeme Notlösung, die offenbar auch praktisch kaum in Anspruch genommen wird.
Bei diesen Verhältnissen ist es nur natürlich, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs den Weg über die Molkenstraße nimmt. Ein früherer Versuch, diese zur Kreisstraße zu machen, ist gescheitert. Die "Anliegerfrei" Beschilderung hilft nur bedingt.
Im Rahmen eines Wegekonzeptes ist eine übergreifende, langfristig sinnvolle Planung erforderlich. Dies muss aufgrund der hohen Kosten für Brücken über den Großen Diek ein Gesamt-Konzept für diese Teilregion darstellen.
Die unmittelbaren Anlieger wären mit einer 3,50 m breiten Molkenstraße bestens bedient. Für die Landwirte ist die Brücke sehr wichtig. Insbesondere eine ganze Reihe von Wehdemer Landwirten bewirtschaftet Flächen in Niedermehren und in der Babelage in Twiehausen. Den lokalen Landwirten würde dazu in Teilbereichen aber auch eine gepflegte, ebene Schotterstraße genügen. Wichtig sind dabei auch die parallel zum Diekfluss verlaufenden Straßen.
Die Belange des Durchgangsverkehrs sehen anders aus. Es kommt zu viel Begegnungsverkehr der eine breitere Straße mit höherer Traglastfähigkeit und befestigten Banketten erfordert. Schnelles Fahren und Schotterstraßen verbieten sich gegenseitig. Um den Durchgangsverkehr nicht noch weiter ansteigen zu lassen, sollten Entlastungsmaßnahmen an anderen Stellen ergriffen werden. Eine reine Vergällung löst das Problem nicht wirklich und richtet auch Schaden an. Insbesondere der Anschluss der Ortschaft Wehdem an die Niedermehner- und die Twiehauser Straße müssen besser werden.
Es sollte dazu geprüft werden, ob am nördlichen Ende in Verlängerung der Molkenstraße die Straße Am Driangel ausgebaut werden könnte. Hier könnte ein erheblicher Teil des Güterverkehrs einen guten Zugang zur Rahdener Straße und zur Stemwederberg Straße bekommen. Gleichzeitig würde das gefährliche Nadelöhr der Einmündung der Molkenstraße auf die Stemwederbergstraße beim K+K Markt erheblich entlastet. Das sollte gegebenenfalls im Rahmen der Erschließungs-Planungen für sich neu ergebende Gewerbe-Potentialflächen im Bereich um das alte Wehdemer Feuerwehr-Gerätehaus erfolgen.
Diese Stellungnahme ist natürlich viel zu lang, zu übergreifend und zu wenig punktuell für dieses Beteiligungssystem. Entschuldigung.</p>
03.05.2017 08:05	Zustand- Fahrbahn	Tannenschmiede	<p>Fahrbahn sehr schmal. Zustand nur noch ausreichend.
Durchgangsverkehr Vehlage - Preuß. Oldendorf sollte unterbunden werden.
Fahrbahn nördlich der Bushaltestelle recyceln.
Bankette nicht befahrbar - schmal und Böschungen.</p>

Erstellt	Thema	Betreff	Body
03.05.2017 08:09	Zustand- Fahrbahn	Im Strange	Strasse in guten Zustand. Auch die Seitenränder sind recht ordentlich. Leider werden sehr hohe Geschwindigkeiten gefahren. Verbindungsstrasse von Vehlage nach Preuß- Oldendorf. Einmündung auf die Lübbecker Strasse sehr unübersichtlich, besonders Richtung Süden - Sichtdreieck!
03.05.2017 08:12	Zustand- Fahrbahn	Im Haue	Strasse ist in einem für die Zwecke ordentlichem Zustand. Auch die Seitenräume sind in Ordnung. Strasse sollte vor dem Radweg an der Lübbecker Strasse baulich geschlossen werden. Vorläufig kein Handlungsbedarf.
03.05.2017 08:14	Zustand- Fahrbahn	Wirtschaftsweg	Top Weg, der kaum eine Bedeutung hat. Auch die Seitenräume in erstklassigem Zustand. Kein Handlungsbedarf in den nächsten 20 Jahren.
03.05.2017 08:18	Zustand- Fahrbahn	WEg	Strasse in schlechtem Zustand. Durchbrüche, Wurzelaufrüche, schlechte, schmale Seitenräume. Aber kaum Bedeutung. Nur ein Anlieger. Wenig Verkehr. Oberflächenbehandlung und Bankettreparatur würden hier viel bringen. Auch die Gräben müßten mal ausgebaggert werden - Substanzerhaltung der Strasse!
03.05.2017 08:20	Zustand- Fahrbahn	Wirtschaftsweg Reth- lage	Weg ist in einem guten Zustand - Schotter. Führt nur in NSG. Durchgangsverkehr nicht erwünscht und wenig vorhanden. Gelegentlich mal begradigen.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
03.05.2017 08:23	Zustand- Fahrbahn	Schmalger Weg	Fahrbahnzustand nicht mehr der beste. Wird aber nur für ein Anliegerhaus benötigt. Weitere Durchgangsverkehr wäre entbehrlich. Seitenräume und Entwässerung in gutem Zustand. Erneuerung nicht erforderlich. Deckschicht könnte bei Bedarf recycelt werden.
03.05.2017 08:27	Zustand- Fahrbahn	Schmalger Wrg	Weg in gutem Zustand. Durchgangsverkehr Richtung Wehdem - Hollwede. Seitenräume auch OK. Bereich der Abbaugrube Flörke beobachten - Auskolkungen!
03.05.2017 16:25	Zustand- Wegeseitenräume/Entwässerung	Stark ausgefahrende Straßenränder	Kurvenbereich an der Kreuzung sehr tief ausgefahren. Häufiger Verkehr durch LKWs und Traktorgespanne beschleunigen den Vorgang. Bereits etwa 6m Länge, 70cm Breite und 20cm Tiefe. Straßenzerfall setzt ein!!! Vorschlag: Rasengittersteine in den Wegeseitenräumen zur Entlastung der Straße
03.05.2017 16:28	Zustand- Fahrbahn	Stark wachsendes Schlagloch in befahrener Kurveninnenseite	Straße wird sehr stark von LKWs und Traktoren befahren und auf der Kurveninnenseite hat sich ein großes Loch gebildet. Bei jeder Fahrt liegt dieses auf dem Fahrweg und wird weiter strapaziert. Vorschlag: Ausbesserung um höhere Folgekosten zu vermeiden!

Erstellt	Thema	Betreff	Body
04.05.2017 12:41	Zustand-Fahrbahn	Zustand-Fahrbahn schlecht	Zustand-Fahrbahn schlecht
04.05.2017 13:33	Zustand-Fahrbahn	Weg Mühle zum Halinger Ort	schlechter Fahrbahnzustand mit sehr hohen, teilweise schmalen Wegeseitenräumen. Wasser bleibt auf der Fahrbahn stehen ; Fahrbahn rissig
04.05.2017 17:09	Verkehrssicherheit	Fahrbahn	Straßendecke mittig offen, Unterbau sichtbar
04.05.2017 17:10	Verkehrssicherheit	Fahrbahn	Fahrbahn in Richtung Westernort rechts stark abgesackt.
04.05.2017 17:11	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn	von Westernort bis Drohner Straße wiederholt punktuell abgesackter Fahrbahnbelag
21.05.2017 22:13			Die Straße zur Bomhake muß dringend ausgebessert werden. Es treten vermehrt tiefe Kuhlen am Rand auf.
05.05.2017 21:55	Verkehrssicherheit	Starke Wildunfallgefahr	An dieser Stelle treten vermehrt Wildunfälle auf. In unserer Nachbarschaft hat es in den letzten 3 Monaten bereits 3 Autos "erwischt". Zusätzlich haben wir zwei mal an derselben Stelle früh morgens Wildunfallopfer gesehen. Ein Wildschutzzaun wäre an dieser Stelle mit Sicherheit sehr angebracht.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
05.05.2017 21:57	Verkehrssicherheit	Streuwagen bei Glätte einplanen	An dieser Stelle (bzw der gesamten Straße) wurde im vergangenen Winter nie gestreut. Es war eine pure Eisschicht auf der Straße, man konnte nur max 10 km/h fahren.
05.05.2017 21:59	Verkehrssicherheit	Wildunfallgefahr	An dieser Stelle treten vermehrt Wildunfälle auf. Seit Jahresbeginn haben wir hier bereits vier Unfälle gesehen, das ist auf das Jahr hochgerechnet proportional viel. Ein Wildschutzzaun wäre an dieser Stelle mit Sicherheit sehr angebracht.
05.05.2017 22:00	Verkehrssicherheit	Wildunfallgefahr	An dieser Stelle treten vermehrt Wildunfälle auf. Uns hat es seit Jahresbeginn an zwei Autos mit drei Rehen kalt "erwischt". Ein Wildschutzzaun wäre an dieser Stelle mit Sicherheit sehr angebracht.
06.05.2017 21:44	Zustand-Fahrbahn	Strassenschäden	Fahrbahnbelag ist sehr rissig.
07.05.2017 13:22	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn uneben	Lokal sehr unebene, wellige Fahrbahn im Bereich des Wäldchens. Gefahr weiterer Straßenschäden durch Wasser.
08.05.2017 21:04	Zustand-Fahrbahn	Kempringen	Sehr schlechter Zustand Untergrund nicht tragfähig

Erstellt	Thema	Betreff	Body
09.05.2017 22:16	Zustand- Fahrbahn	ausgefahrene Kurvem Schulbuss Waldorf Schule	Die Kurve direkt vor "Piepers Busch" ist sehr tief ausgefahren, weil hier der Schulbus, der zur Waldorfschule nach Engter fährt immer herfährt. Ebenso fahren auch mal andere LKW um die enge Kurve. Durch "Radieren" wird das Loch immer tiefer und größer. Ausbesserung mit großen Gittersteinen wäre eine Option.
09.05.2017 22:27	Zustand- Fahrbahn	kleine Löcher und viel Querrisse in der Fahr- bahn	Körperweg: Diese Straße ist Schulweg auf dem täglich die Schulbusse fahren. Im Bereich von der B51 über die "Papageiensiedlung" bis hin zu Piepers Busch gibt es viele Risse und kleine Löcher in der Fahrbahn. Im weiteren Verlauf bei den Hausnummern 14 bis 20 haben wir vor 3 Jahren mit Nachbarn und Vereinen in Eigenleistung die Straße schon ausgebessert. Das Material wurde von der Gemeinde gestellt. Die Längsrisse sind auch gut ausgebessert aber im weiteren Verlauf bis zur Straße Auf der Thüne sind viele Querrisse bereits im ersten Winter wieder aufgerissen. Hier könnte in die Risse flüssiger Bitumen eingebracht werden, so wie es im Bereich Schulsiedlung /Altenheim in Dielingen vor knapp 3 Jahren auch durchgeführt wurde. Die Probleme mit den Querrissen gibt es auch auf den Straßen Auf den Ecker und der Verbindungsstraße von "zur alte Windmühle" (Lindemann) zur Reiniger Straße (Böhm und Quebe)
09.05.2017 22:43	Verkehrssicher- heit	Fußgänger auf Kreis- straße	In der Mittagspause gehen viele ZF Mitarbeiter "eine Runde", Sie tun dies in Gruppen bis 6 max. 8 Personen. Um die ruhigeren Gemeindewege zu erreichen und die Runden zu schließen gehen sie auch teilweise entlang der recht stark befahrenen Reiniger Straße und Auf der Thüne entlang des Sportplatzes. Wenn es einen Weg (guten Trampelpfad) vom ZF Parkplatz an dem Teich entlang zur dahinterliegenden Straße von der Reiniger Straße bei Quebe bis zum Kinderheim gäbe, wären die Spaziergänger nicht mehr auf den Abschnitt auf der Reiniger Straße angewiesen. Die zurückgelegten Wege in gut 30min bei schnellem Schritt betragen bis zu 3 km ! Es gibt auch Rundwege über die Thüne, Körperweg, Auf den Eckern und Reiniger Straße

Erstellt	Thema	Betreff	Body
09.05.2017 22:48	Verkehrssicherheit	Weg des Schulbusses zur Waldorf Schule	Damit der Schulbus zur Waldorf Schule die Bushaltestelle auf den Eckern ohne zu wenden anfahren und danach zügig weiter fahren kann, fährt er über diese Straße. Wenn diese Möglichkeit in Zukunft nicht mehr besteht, wird der BUs nicht mehr an der Bushaltestelle halten'. Damit wird die Verkehrssicherheit für die Schüler schlechter werden.
10.05.2017 05:45	Zustand- Wegeseitenräume/ Entwässerung	Randstreifen +Fahrbahn	Durch die schweren und breiten Landmaschinen ist der Seitenstreifen stark ausgefahren, so das mittlerweile auch die Fahrbahn vom Rand her abbricht. Weiterhin stellt dies eine Gefahr für Radfahrer dar. Mit freundlichen Grüßen Andreas Wegehöft
10.05.2017 05:54	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahnrisse	Fahrbahn weist kleine und große Risse in der Fahrbahn Decke auf. Mit freundlichen Grüßen Andreas Wegehöft
10.05.2017 06:11	Verkehrssicherheit	Fahrzeuge parken auf der Fahrbahn Rettungsweg nicht frei	Die Besucher und Mitarbeiter der an Thie gelegenen Praxen parken auf der Fahrbahn,so dass der übrige Verkehr behindert wird und Rettungsdienst und Feuerwehr die Durchfahrt versperrt ist. Es bleiben zum Teil nicht einmal 2m. Hier ist ein Parkverbot notwendig und eine Ausgleichsfläche zu schaffen. Mit zunehmender Zahl an Ärzten hat sich die Situation über die Jahre extrem verschlechtert. Mit freundlichen Grüßen Andreas Wegehöft

Erstellt	Thema	Betreff	Body
10.05.2017 08:28	Zustand- Fahrbahn	Schäden Gräfte Weg - Stemwede Dielingen	Die Fahrbahn des Gräfte Weges, insbesondere im Bereich zwischen der K77 und der B51, ist durch zahlreiche Wurzeldurchbrüche, zahlreiche Abbrüche der Fahrbahnkanten an den Rändern und Löcher in der Asphaltsschicht in einem sehr schlechten Zustand. Bilder sind angefügt.
10.05.2017 09:55	Zustand- Fahrbahn	Durchgangsverkehr Neustadt	Zustand schlecht Durchgangsverkehr Überlastung Randstreifen gibt nach
10.05.2017 17:35	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Die Entwässerung erfolgt beidseitig nicht	Dieser Weg über den Dielinger Klei ist Teil des Radweges R3. Nach stärkerem Regen steht noch Tagelang das Wasser auf der Straße bzw. in den Seitenrändern
10.05.2017 17:36	Verkehrssicher- heit	Straße nicht existent	Die in der Karte verzeichnete Straße zwischen den Häusern Mehner Wald 6 und Mehner Wald 16 existiert nicht. Es handelt sich um ein gesperrtes Privatgrundstück. Die Zufahrten zu den beiden Grundstücken enden jeweils in einer Sackgasse.
10.05.2017 17:41	Zustand- Fahrbahn	Unfallgefahr	Dieser Weg über den Dielinger Klei ist Teil des Radweges R3. Hier haben die Wurzeln der Bäume den Straßenbelag aufge- wölbt, Der Belag wurd schon gepflickt, Hier hatte eine Frau bereits einen Unfall. Der gesamte Weg soweit die Bäume stehen ist betroffen.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
10.05.2017 17:46	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn beschädigt / gepflickt	Dieser Weg über den Dielinger Klei ist Teil des Radweges R3. Fahrbahn beschädigt, ausgebessert, Unfallgefahr
10.05.2017 17:48	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Wasser läuft nicht ab	Dieser Weg über den Dielinger Klei ist Teil des Radweges R3. Nach stärkerem Regen steht noch Tagelang das Wasser auf der Straße bzw. in den Seitenrändern
10.05.2017 17:56	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn löst sich auf, Sitenränder z.T zerfah- ren	Fahrbahndecke zerbröselt, Seitenränder dito
10.05.2017 18:02	Zustand- Fahrbahn	Seitenränder z.T weg	Fahrbahn selbst diverse Schäden, massiv Seitenränder defekt
10.05.2017 18:49	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Hegerfelderort	Der Wegezustand zwischen Hegerfelderort 6 und 8 ist sehr desolat. Ursache ist vermutlich über Jahrzehntelang nicht abfließendes Wasser vom Hügel kommend , das im Laufe der Jahre die Straße unterspült hat und bei starker Straßenbelastung diese so beschädigt hat . Zwischenzeitlich wurde ein Graben (Seite Hof Nr. 8) ca. 50 m ausgehoben, doch das Wasser kann wegen eines fehlenden Durchlasses zum gegenüberliegenden Graben trotzdem nicht weiter abfließen. M.E müsste vor einer Straßenreparatur unter der Straße ein Durchlass angelegt werden.
10.05.2017 20:28	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden Kurve	Fahrbahn Kurveninnenseite bricht weg

Erstellt	Thema	Betreff	Body
10.05.2017 20:31	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahnabsenkung	Angesetzte Fahrbahn senkt ab
10.05.2017 20:35	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden	Straßenschäden, allerdings fehlt die Straße in der Karte, ist sie schon gelöscht?
12.05.2017 13:47	Zustand- Fahrbahn	Neustadt	Fahrbahnzustand teilweise katastrophal, Die Banketten sind abgesackt und rutschen in die Wegeseitengräben. Obwohl es ein Schulweg nach Wehdem ist sind die Radfahrer auf dieser Strecke sehr gefährdet. Das gleiche gilt auch für PKW`s wenn sie dem Gegenverkehr ausweichen müssen.
12.05.2017 15:22	Zustand- Fahrbahn	Neustadt	Beim Bild Neustadt2 sieht man wie die ganze Bankette so langsam in den Graben rutscht. Beim Bild Neustadt kann man sehen, wie die Straßenränder alle abbrechen.
13.05.2017 09:31	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden	Erhöhungen in der Fahrbahn von mehr als 10 cm durch Wurzelwerk, "Zum Märchenwald" kurz vor der Einmündung in den Postdamm.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
13.05.2017 10:25	Verkehrssicherheit	Molkenstraße zwischen Wehden und Destel	<p>Als Lehrer der Sekundarschule Steweder-Berg-Schule mit Haus in Destel, fahre ich häufig mit dem Rad zur Arbeitsstelle (und zurück). Was ich dabei insbesondere morgens um 7.15 bis 7.45 Uhr erlebe, gleicht eher der vielbefahrenen L770, wobei der Sicherheitsaspekt für mich als Radfahrer besorgniserregend ist. Wie bereits ein Beitrag beschreibt, ist der Fahrbelag in einem katastrophal schlechtem Zustand, insbesondere der jeweilige Fahrbelag: ich muss mit dem Fahrrad ziemlich weit in Richtung Fahrmitte fahren, weil ich sonst in Fahrbelagklüften stürze würde oder in Schlaglöcher fahre.
Zudem halten sich bei hohem Verkehrsaufkommen trotz der miserablen Fahrbelagdecke nur die Wenigsten an die gebotene Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h: dort wird teilweise derbe gerast mit Verfolgungs- und Rennen.
Zudem hält sich der Schwerlastverkehr nicht an das Befahrensverbot (mit Ausnahme landwirtschaftlicher Fahrzeuge): mir kommen häufig Schulbusse und LKW entgegen (oder überholen mich), die nichts mit Landwirtschaft zu tun haben.
Also dringende Bitte:
- Verbreiterung der Fahrbelag
- Ausbau eines Fahrradweges (die Strecke ist landschaftlich schön) und
- stärkere Kontrollen dieses Streckenabschnittes (besonders zur rush hour).
MfG</p>
13.05.2017 11:03	Verkehrssicherheit	Geschwindigkeitsbegrenzungskonzept innerhalb geschlossener Ortschaften	<p>Als Anwohner von Destel und insbesondere als Benutzer der hiesigen Verkehrswege als Läufer oder Radfahrer, fällt mir leider in zunehmendem Maße auf, dass nicht nur der Straßenverkehr selbst auf vollkommen abgelegenen Strecken zugekommen hat, sondern sich auch insbesondere die motorisierten Verkehrsteilnehmer zunehmend riskant verhalten. Z.B. haben wir vor unserem Hof eine gefährliche Kurve, in die man nicht weit einsehen kann. Trotzdem rasen hier Treckerboliden mit und ohne schweren Anhängern aber auch Autofahrer offensichtlich ohne Rücksicht auf Verluste in diese Kurve hinein: wir erwarten leider bereits täglich, dass sich hier mal ein schwerer Unfall ereignet. Aber auch auf den sonstigen landwirtschaftlichen abgelegenen Wegen nimmt die rücksichtslose Raserei durch Nicht-Einhalten eines Sicherheitsabstandes und angemessene Geschwindigkeitsreduzierung zu.
Fazit: Jede Siedlung erhält eine verkehrsberuhigte 30-er Zone oder gar Spielstraße, wir haben hier auf dem Land noch nicht mal Ortsschilder, die eine geschlossene Ortschaft ausweisen. Hier muss dringend etwas geschehen, weil leider die Unvernunft der motorisierten Verkehrsteilnehmer in erschreckendem Maße zunimmt.
MfG</p>

Erstellt	Thema	Betreff	Body
14.05.2017 07:22	Verkehrssicherheit	zunehmender Radverkehr um den Berg - Radweg/Fahrbahnverbreiterung einplanen	Streckenabschnitt zwischen Westrup und Haldem/Dielingen wird zunehmend von Radfahrern befahren. Erhöhte Unfallgefahr, durch enge Fahrbahn und vom Autoverkehr häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen/Überholung in Kurven. Keine Alternativrouten verfügbar, ggf. ließen sich vorhandene Wirtschaftswege ergänzen, um einen Lückenschluss zu erreichen
14.05.2017 07:31	Verkehrssicherheit	kein Fußweg/Radweg	Fehlender Fußweg/ Straßenrand um sicher zur Bushaltestelle zu gelangen
14.05.2017 07:32	Zustand-Fahrbahn	löchrige Fahrbahndecke	stark befahrene Strecke durch Traktoren und LKW Verkehr - geflickte Stellen reißen auf
14.05.2017 13:23	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahndecke beschädigt	Fahrbahndecke ist vor allem an den Fahrbahnrandern rissig. Es brechen schon erste große Stücke aus der Fahrbahn (siehe Foto).
14.05.2017 13:25	Zustand-Fahrbahn	Schlaglöcher im Schotterweg	Die Schlaglöcher im Schotterweg müssten mal aufgefüllt werden. Im ganzen Verlauf bis zur Hollweder Straße noch an weiteren vereinzelt Stellen.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
14.05.2017 13:28	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Gehölz am Wegesrand dringend zurück- schneiden	Der Weg ist kaum noch befahrbar. Gehölz muss dringend zurückgeschnitten werden.
14.05.2017 13:32	Zustand- Fahrbahn	Schotterweg in schlechtem Zustand	Dieser Schotterweg müsste mal abgeschoben und im Anschluss evtl. die Löcher aufgefüllt werden.
14.05.2017 20:39	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn	Fahrbahn wird durch fehlenden halt kaputt gefahren
15.05.2017 17:46	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Seitenstreifen Mesen- kämperstrasse	Der Seitensreifen der Mesenkämperstrasse von der Molkenstrasse zur Rahdenerstrasse ist teilweise 15-20 cm abgesackt und somit eine Gefahrenstelle für fahräder und ausweichende Autofahrer. Mit freundlichen Grüßen, Waltraud Draeger
16.05.2017 12:53	Zustand- Fahrbahn	Zustand schlecht	Zustand schlecht. Wird als paralleler Weg zur L770 von Landwirten und Radfahrern genutzt
16.05.2017 14:35	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden	Schlaglöcher
16.05.2017 14:46	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden	Stark ausgefahrene Kurve im schlechten Zustand, mit schnellwachsenden Schlagloch

Erstellt	Thema	Betreff	Body
16.05.2017 20:51	Zustand- Fahrbahn	Querung fehlt	Die Querung über den Graben fehlt für Fußgänger und Radfahrer nach dem die Gemeinde die Brücke zurückgebaut hat. Die Querung gehört zum Radwegekonzept von Levern Richtung Westrup Arrenkamp und Haldem.
16.05.2017 21:09	Verkehrssicher- heit	600m vor dem Orts- eingang 50km/h ???	Die Grundschule ist seit 2011 geschlossen. Damit fehlt das Gefährdungspotential und der Grund für die Geschwindigkeitsbe- grenzung. Die Bushaltestelle An der Röhte wird gelegentlich von Berufsschülern benutzt wenn sie keine Mitfahrgelegenheit haben. Tempomessung auf der Strecke halte ich für Schikane.
16.05.2017 21:14	Verkehrssicher- heit	Sicht nach westen	Die Ausfahrt der Straße Am Dohrenberg auf die Stenwederberg Straße wächst im Sommer immer zu. Durch die Praxis des Dr.Schmalge ist hier ein hoher Publikumsverkehr. Der Bewuchs muss regelmäßig gestutzt werden.
16.05.2017 21:19	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Randstreifen zu hoch	In dieser Senke läuft der Schlamm vom Acker immer wieder zusammen. Der Randstreifen hat sich im Laufe der Jahre sehr hoch aufgebaut wodurch das Ausweichen schwieriger wird. Außerdem bilden sich Pfützen weil das Wasser nicht ablaufen kann.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
17.05.2017 08:49	Verkehrssicherheit	Bergstraße Stemwede-Wehdem,	Hallo, die Bergstraße ist eine der Zufahrtsstraßen zu den landwirtschaftlich genutzten Gebieten oberhalb der Wohngebiete der Bergstraße. Außerdem auch eine Zufahrt zum Waldfrieden/Wonderland. Über diese Straße fahren landwirtschaftliche Großfahrzeuge, Lkw, Busse zum Wonderland und natürlich auch Autoverkehr. Die Straße ist zwar als Zone gekennzeichnet, aber leider wird fast immer zu schnell gefahren und die Rechts vor Links Regelung wird auch nicht wirklich beachtet. Eine Verbesserung der Sicherheit wäre also wünschenswert. Darüberhinaus ist die Straße für den teilweisen Schwerverkehr(Lkw, Güllfahrzeuge, Busse) offensichtlich nicht geeignet. Klaus Griepenstroh Bergstraße 20 32351 Stemwede
17.05.2017 13:22	Zustand-Fahrbahn	Baumwurzeln	Bankett zu hoch , 40 Jahre Sanierungsstau
17.05.2017 18:45	Zustand-Fahrbahn	Im Haldiek	Diese Straße ist extrem schädigend für die Stoßdämpfer der Fahrzeuge und der Zustand wird immer schlimmer!
18.05.2017 11:39	Zustand-Fahrbahn	Schlagloch	Großes Schlagloch in der Auffahrt zur Niedermehner Straße
18.05.2017 11:42	Zustand-Fahrbahn	Spurrillen	Spurrillen in der Fahrbahn/ Aquaplaning

Erstellt	Thema	Betreff	Body
18.05.2017 13:11	Verkehrssicherheit	Vorfahrtsregelung	Hohe Gefährdung durch die schlecht einsehbare Rechts vor Links Regelung der Straßen Zur Bomhake Ecke Schlohweg in einer Tempo 100 Zone!
18.05.2017 22:37	Zustand-Fahrbahn	Massive Frostschäden	Frostschäden
19.05.2017 11:37	Zustand-Fahrbahn	Erhalt/Sanierung - Keine Schotterung	Die asphaltierte Fahrbahn Hinterm Felde sollte bis zur Querverbindung (ehemalige Bohrloch Exxon Mobile) erhalten bleiben und saniert werden, da die Straße neben der landwirtschaftlichen Nutzung insbesondere auch von Radfahrern als Verbindungsweg in die Dümmer Region genutzt wird. Die Querverbindung ist in einem guten und der Brahendamm in einem relativ guten Zustand aufgrund der ehemaligen Aktivitäten von Exxon Mobile.
19.05.2017 19:26	Verkehrssicherheit	Zufahrt Werksverkehr, ungünstiger Winkel zur B 51	Spitzer Winkel

Erstellt	Thema	Betreff	Body
19.05.2017 19:38	Verkehrssicherheit	Rückbau	Wenn Brücke saniert werden muss, sollte man darüber nachdenken, dass nur noch Fahrradweg bleibt
21.05.2017 21:55			Außerdem ist die Auffahrt zur B 51 nur 300 mtr. weiter nördlich auch noch sicherer.
19.05.2017 19:44	Verkehrssicherheit	Fußweg für ZF MA	Fußweg zwischen ZF Parkplatz und Straße am Brennplatz, damit die Fußgänger ZF von der Reinigerstraße während der Mittagpause nicht gefährdet werden
19.05.2017 20:09	Verkehrssicherheit	Verkehrsberuhigung	Körperweg an 2 Stellen entschleunigen
19.05.2017 20:25	Zustand- Wegeseitenräume/ Entwässerung	Rückbau	Zu viele Straßen
19.05.2017 20:39	Zustand- Fahrbahn	Rückbau zum Radweg	Radweg im Naherholungsgebiet, als Straße nicht notwendig
21.05.2017 13:49	Zustand- Wegeseitenräume/ Entwässerung	Bankette ausgefahren	Im ganzen südlichen Abschnitt der Wesrufer Straße ist der Wegeseitenraum durch Ausfahren abgesenkt. Das ist besonders für Fahrradfahrer sehr gefährlich.
21.05.2017 20:33	Zustand- Fahrbahn	Einfahrt in die Molkenstrasse	Der Zustand der Molkenstraße verschlechtert sich weiter. Besonders weise ich auf die Einfahrt von der Stewederberg-Strasse in die Molkenstrasse hin. Auf dem Foto sieht man sehr schön den bröckelnden Asphalt.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
21.05.2017 22:09	Zustand-Fahrbahn	Schottern	Ab Hühnerställe bis zur Kurve kurz vorm Hof Jakob kann dieser Weg geschottert werden.
21.05.2017 22:16	Zustand-Fahrbahn	Schottern	Ab Wald bis zur Querstraße bei den Hühnerställen schottern.
21.05.2017 22:19	Zustand-Fahrbahn	Schottern	Diese Straße kann komplett geschottert werden. Vorher aber die Fertigstellung des geplanten Windparks "Tiefenriede" abwarten.
21.05.2017 22:21	Zustand-Fahrbahn	Schottern	Diese Straße komplett schottern. Vorher die Fertigstellung des Windparks "Tiefenriede" abwarten.
21.05.2017 22:28	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahnerneuerung	Der Kämpfenweg befindet sich in einem katastrophalen Zustand, er benötigt dringend eine neue Fahrbahndecke und muss auch verbreitert werden. Dies wurde vom ehemaligen Bürgermeister Ryback auch zugesagt.
21.05.2017 22:31	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahnausbesserung	In der Straße "Zur Topheide" sind tiefe Kuhlen die ausgefüllt werden müssen.
22.05.2017 09:59	Zustand-Fahrbahn	Fahrbahn	Fahrbahnrand bricht an der Seite weg, Holz hängt weit in den Straßenraum, Müllfahrzeug wird behindert
22.05.2017 10:00	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	schlechte Einsicht Straßenbereich, Sichtbehinderung
22.05.2017 10:03	Verkehrssicherheit	Geschwindigkeit	zu hohe Geschwindigkeit, Schleichweg

Erstellt	Thema	Betreff	Body
22.05.2017 13:44	Zustand-Fahrbahn	krönerei 44	Seit den letzten zehn Jahren wird die Straße jedes Jahr schlechter und die immer größer werdenden Löcher werden nicht repariert. Es müsste dringend etwas gemacht werden. mfG. Manfred Haverkamp
22.05.2017 21:31	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Zustand Straße und Entwässerung	Wegeseitenräume stark abschüssig zur Straße
22.05.2017 21:33	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Entwässerung	Graben sehr stark verschmutzt mit Laub
23.05.2017 09:56	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Berkenbüscher Str.	Bei entgegenkommendem Verkehr müssen wegen der zu schmalen Straße alle Verkehrsteilnehmer auf den unbefestigten Seitenstreifen ausweichen.Sicherheit und Erhalt der Straße sind gefährdet. Vorschlag: Straße verbreitern oder Seitenstreifen ordentlich befestigen, zumindest von der Stewederberg-Str. bis zur Firma Fr. Piper GmbH & Co. KG.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
23.05.2017 13:40	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Mangelnde Fahrbahn- breite	Als Wohnanlieger der stark befahrenen Straße Neustadt (600 Fahrzeuge in 12 Std.) pflege ich den Fahrbahnseitenraum zu meinem Grundstück. Durch das Ausweichen von Landwirt. Fahrzeugen und LKW im Begegnungsverkehr kommt es immer wieder zu Zerstörungen im Seitenraum. Um die Wiederherstellung kümmert sich die Gemeinde zu wenig. Abhilfe kann m.E. Nur eine Fahrbahnverbreiterung schaffen.
23.05.2017 14:27	Zustand- Fahrbahn	Seitenstreifen Stem- wederberg Str. 24	Der Seitenstreifen an der Stemwederberg Straße 24 ist stark beschädigt.
23.05.2017 14:53	Zustand- Fahrbahn	Schottern	Diese Straße kann komplett geschottert werden
23.05.2017 14:56	Zustand- Fahrbahn	Tiefe Löcher in der Fahrbahn	In der Straße "Zur Bomhake" sind tiefe Kuhlen die ausgefüllt werden müssen, anschließend müsste diese Straße komplett geteert werden.
23.05.2017 17:48	Zustand- Fahrbahn	Schelger Weg Stich- strasse zu 6+8	Strasse ist rund! In der Mitte ca. 12 cm höher als an den Seiten! Muß begradigt werden! Ist Zufahrt für Schelger Weg 6+8

Erstellt	Thema	Betreff	Body
23.05.2017 17:52	Zustand- Fahrbahn	Niedermehner Strasse Stichstrasse zu Schelger Weg 6+8	Fahrbahn hat viele kleine Risse! Zeitnahe Versiegelung sinnvoll um Frostschäden zu vermeiden!
23.05.2017 17:58	Verkehrssicherheit	Kreuzung Im Wegen Schelger Weg	Die Kreuzung Im Wegen/Auf der Filge mit Schelger Weg ist sehr schlecht überschaubar! Liegt im wesentlichen am Unterholz im Wald! Ggf. kann durch Änderung der Vorfahrtsregelung (ggf. mit Stoppschild) die Kreuzung sicherer werden!
23.05.2017 18:07	Verkehrssicherheit	Fahradwege zwischen den Ortsteilen und zu Nachbargemeinden	Zwischen Westrup und Arrenkamp gibt es nur noch die Verbindungen Stemweder Berg Strasse und Große Holz. Eine weitere Verbindung wäre schön. Damit das Radfahren in Stemwede attraktiv bleibt: - Sollten mehrere fürs Radfahren geeignete Wirtschaftswege zwischen den Ortsteilen erhalten bleiben - Sollten mehrere fürs Radfahren geeignete Wirtschaftswege zwischen Stemwede und den Nachbargemeinden erhalten bleiben

Erstellt	Thema	Betreff	Body
24.05.2017 11:39	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Weg "Vorm Teich"; zwischen "Göking"; und "Dörperweg&qu ot;	Der Wegeseitengraben hat mangelhafte Ablaufverhältnisse im Kreuzungsbereich Göking/Vorm Teich; ist mangels Räumung funktionsuntüchtig und ufert aus. Der schlechte Fahrbahnzustand wurde bereits anonym gemeldet.
24.05.2017 11:50	Zustand- Fahrbahn	Gemeindeweg "Dörperweg&qu ot; u.a.	Die Anschlüsse der Fahrbahndecke an den Brücken über den Dieckfluss sind verbesserungswürdig; die fortwährenden Setzungen des Unterbaus an der nicht tief genug reichenden Brückenkonstruktion erfordern regelmäßig Nachbesserungen.
24.05.2017 14:37	Zustand- Fahrbahn	Zustand Fahrbahn Gräfter Weg	Die Fahrbahn des Gräfter Weges (ausgehend von der K77 bis zur B51) befindet sich seit Jahren in einem schlechten Zustand. Seitens der Gemeinde wurden fast keine Ausbesserungen mehr vorgenommen. Daher hat die Fahrbahn zahlreiche Wurzel- durchbrüche, Schäden an den Fahrbahnkanten, Löcher in der Fahrbahn etc.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
24.05.2017 20:21	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Krollage	Löcher in der Straße, Seitenstreifen Schottern
24.05.2017 20:24	Zustand- Fahrbahn	Risse in der Fahrbahn	Arbeit für den Patcher
24.05.2017 20:31	Zustand- Fahrbahn	Wurzelschäden, Bäu- me teilweise entfernen	Wurzelschäden, Bäume teilweise entfernen
24.05.2017 20:38	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn insgesamt in schlechtem Zustand, Risse, Bankette weg	Hauptverbindungsstrasse nach Fertigstellung der neuen Bahnbrücke. Strassenverbreiterung notwendig, Wegeseiten- räume anschottern,
24.05.2017 20:41	Zustand- Fahrbahn	Risse,Löcher, Bankette abfallend	Schulbusstrecke
24.05.2017 20:43	Zustand- Fahrbahn	Risse vor einigen Jah- ren gesplittet	Verbesserungen erhalten

Erstellt	Thema	Betreff	Body
25.05.2017 16:35	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Wegeseitengraben verschüttet nach Baumfällungen	Im Rahmen der funktionalen Wiederherstellung des Wegeseitengrabens wurden diverse Bäume gefällt. Leider ist seitdem nichts geschehen und der Zustand somit schlimmer als zuvor, da der Graben zum Teil verschüttet ist.
25.05.2017 16:38	Zustand- Fahrbahn	Schlitzschlagloch	Hoffe die Stelle passt etwa. Ein unnötig schlecht verfüllter Schlitz quer zur Straße; wahrscheinlich nach einer Leitungsverlegung entstanden.
25.05.2017 17:29	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Wegeseitengraben	Unzureichende Vorflut im Kreuzungsbereich "Vorm Teich/Göking"; Wegeseitengraben ist verstopft und ufert aus. siehe auch Mitteilung ohne Marker.
25.05.2017 17:39	Zustand- Fahrbahn	Brücken über Große Dieckfluss, "Dörperweg&qu ot; u.a.	wiederkehrende Setzungen des Untergrundes im Bereich der Anschlüsse der Wege an das Brückenbauwerk; siehe auch Mitteilung ohne Marker.
25.05.2017 19:17	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Fahrbahnrand	Ausgewaschen
25.05.2017 20:00	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Steinkamp	mangelnde Fahrbahnbreite und starkes Aquaplaning

Erstellt	Thema	Betreff	Body
25.05.2017 22:14	Zustand- Fahrbahn	Wegekonzept für Stemwede	Viele Straßen in den Außenbezirken wurden in den 60-zigern Jahren im Hand- und Spanndienst von den anliegenden Bewohnern erstellt(z.B. in der Osterheide, Mühlheide, Mühlendreieck u.a.).Diese Straßen sind für die heutigen landwirtschaftlichen Fahrzeuge nicht ausgelegt und dementsprechend auch Reparatur bedürftig . Es sollten einige dieser Straßen für diese Fahrzeuggespanne gesperrt und gleichzeitig andere Straßen für den Schwerlastverkehr ausgebaut werden.
26.05.2017 08:33	Zustand- Fahrbahn	Frostschäden am Freudeneck	Die Fahrbahn der Strasse Freudeneck hat wieder erheblich in den letzten Jahren unter Frost gelitten.Die Strasse wurde das letzte mal vor ca. 2 Jahren notdürftig Repariert was aber leider immer nur von kurzer dauer ist weil im darauffolgendem Winter wieder Wasser in die Hohlräume fließt und die Fahrbahn aufbricht. Ich denke hier ist zu überlegen ob nicht eine Grundsanierung mehr Sinn macht. Weiter ist der Baumüberhang auf die Fahrbahn erheblich, so das LKW die Strasse kaum mehr befahren können.
26.05.2017 09:26	Zustand- Fahrbahn	Bankette zu hoch für Radfahrer	Gittersteine wie im oberen Bereich Zur Barlage wären eine Lösung

Erstellt	Thema	Betreff	Body
26.05.2017 09:27	Zustand-Fahrbahn	schlechter Zustand	Fahrbahn in schlechten Zustand
26.05.2017 09:50	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	schlechter Zustand	Untergrund nicht tragfähig Oberfläche schlecht
26.05.2017 10:48	Zustand-Fahrbahn	Überquerung fehlt	keine Überquerungsmöglichkeit !?
26.05.2017 10:55	Zustand-Fahrbahn	LKW Verkehr ist kritisch	Vermutlich aufgrund von Navigation-Geräte-Hinweisen nutzen schwere LKW den Verbindungsweg zwischen Steinkamp und Stemwederbergstraße. Dadurch wird der Zustand der Straße immer schlechter. Eine passende Beschilderung wäre hier evtl. sinnvoll.
26.05.2017 12:47	Zustand-Fahrbahn	Brücke	Hier fehlt eine Brücke für Fahrradfahrer und Fußgänger (Kinderwagen, Rolator...)
26.05.2017 12:49	Verkehrssicherheit	Brücke	Hier fehlt eine Brücke für Fahrradfahrer und Fußgänger (Kinderwagen, Rolator, ...)
26.05.2017 12:53	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	An der Straße "Zur Barlage" ist zwischen dem Nachtigallenweg und An der Röthe der Wegeseitenraum ausgefahren, so dass es für Radfahrer sehr gefährlich ist.
26.05.2017 12:56	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	An der Westruper Straße ist der Wegeseitenraum zwischen den Straßen Am Busch und Zur Barlage an beiden Seiten stark ausgefahren und bildet somit eine besondere Gefahr für Fahrradfahrer.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
26.05.2017 14:27	Zustand- Fahrbahn	Wegekonzept	Instandsetzungsbedarf Gefährdung Verkehrssicherheit -siehe Schreiben vom 26.05.2017-
26.05.2017 19:08	Verkehrssicher- heit	Sicht nach Westen	Im Sommer ist die Sicht nach Westen durch den Bewuchs stark eingeschränkt, es muss regelmäßig freigeschnitten werden
26.05.2017 19:11	Zustand- Fahrbahn	Frostschäden	Frostschäden die im Laufe der Jahrzehnte immer Schlimmer geworden sind
26.05.2017 19:19	Verkehrssicher- heit	Wasser sammelt sich im Kreuzungsbereich	Durch mangelhaftes Gefälle sammelt sich Wasser am Ende des Dohrenberges. Im Winter ist dort immer ein Eisfläche im Übergang zur Stewederberg Straße. Bei Starkregen sammelt sind dort der Schlamm
27.05.2017 11:24	Zustand- Fahrbahn	Schlaglöcher	Fortschreitende Schäden im Einmündungsbereich in der geteerten Fahrbahndecke, die sich mit geringem Aufwand beheben ließen.
27.05.2017 16:28	Verkehrssicher- heit	Parkprobleme a.d. der Westseite des Friedhofes, Probleme Zufahrt zur Dillenhöhe	Durch Parken auf beiden Seiten des Weges in Höhe des Friedhofes (Westseite) kommt es immer wieder zu Problemen bei der Zufahrt zur unteren oberen Dillenhöhe.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
27.05.2017 21:22	Verkehrssicherheit	Straßenschäden	Großes Schlagloch im Kurven-/Einmündungsbereich
27.05.2017 21:25	Verkehrssicherheit	Straßenschäden	Die Asphaltbahn bricht ab und der Seitenstreifen ist zu niedrig.
27.05.2017 21:28	Zustand-Fahrbahn	Straßenschäden	Wegen altem Bohrlisch ist die Straße punktuell zu tief abgesackt. Es sind Risse in der Fahrbahn an verschiedenen Stellen. Die Wegeseitenränder sind zu hoch.
27.05.2017 21:40	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Der Wegeseitenrand ist an der Bushaltestelle und im weiteren Verlauf des Weges ist zu weit abgesackt. Das hat insbesondere mit dem Ausweichverkehr der LKW, den dort fahrenden Traktoren und Bussen, die von Wehden kommen bzw. dort hinfahren zu tun. Ebenso ist der Übergang vom Gehweg, der von der Niedermehner Straße kommt, zu weit abgesackt. Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrern (Kinder) nicht gewährleistet.
27.05.2017 21:47	Verkehrssicherheit	Fehlende Querung	Die seinerzeit vorhandene Gewässerquerung ist nicht durch einen geeigneten Ersatzbau ersetzt worden. Sie würde eindeutig der Erleichterung der Gefahrlösen Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger dienen und die Verkehrssicherheit erheblich erhöhen.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
27.05.2017 21:58	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Die gesamten Wegeseitenräume beider seits der Fahrbahn vom Bauhof bis nach Sundern sind zu weit abgesackt. Die Straße wird nicht nur für innerörtlichen Verkehr, sondern auch für überörtlichen Verkehr genutzt. Durch den Ausweichverkehr sind die Absackungen entstanden. Für Zweiräder sind völlig inakzeptable Kanten entstanden.
27.05.2017 22:01	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Vom Nachtigallenweg in Richtung Süden Absackungen wegen Ausweichverkehr.
27.05.2017 22:03	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Die Wegeseitenräume sind auf nahezu gesamter Straße zu hoch. Es sind Risse in der Straße.
27.05.2017 22:08	Verkehrssicher- heit	Zu schmale Straße	Es fehlt ein Radweg längs der Landesstraße von Westrup nach Halde. M. E. ist es völlig inakzeptabel, dass es damit nicht voran geht (Verkehrssicherheit für ältere und jüngere Radfahrer, aber auch für "normale" Radfahrer und Touristen).
27.05.2017 22:12	Zustand- Fahrbahn	Straßenschaden	Die Fahrbahn hat ungefähr hier eine relativ große Tiefstelle. Das Wasser kann nicht ablaufen. Der Weg wird auch von Fußgängern und Radfahren gerne genutzt. Ich sehe hier insbesondere den Aspekt Verkehrssicherheit.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
27.05.2017 22:14	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden	Es sind Risse in der Fahrbahn. Die Seitenränder sind zu hoch. Das Wasser kann nicht seitlich abfließen.
28.05.2017 07:46	Zustand- Fahrbahn	Schlaglöcher	Schlaglöcher und Bodenwellen
28.05.2017 07:48	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Wegeseitenrand	Bankett zu hoch
28.05.2017 09:26	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Bankette beiderseits der Einmündung in die Westruper Straße sind zu niedrig.
28.05.2017 09:28	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Wegeseitenrand zu niedrig. Fahrbahn beginnt abzubrechen.
28.05.2017 09:30	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Wegeseitenraum zu niedrig. Folge ist, dass die Fahrbahn wegbricht und es Längsrisse in der Fahrbahn gibt.
28.05.2017 09:34	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Etliche ausgefahrene und zu niedrige Kurvenbereiche in den Straßenzuführungen/Einmündungen zur Westruper Straße. Gleichzeitig ein Problem der Verkehrssicherheit

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 09:37	Zustand-Fahrbahn	Straße rund und gerissen Banketten zu hoch	Die Straße ist rund und gerissen, in den Rissen wächst Unkraut. Die Banketten sind sehr hoch aufgewachsen, das Regenwasser kann nicht von der Straße ablaufen.
28.05.2017 09:49	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegekonzept	Schlaglöcher und Rückschnitt Hecken
28.05.2017 09:51	Verkehrssicherheit	Einsicht der Kreuzung zur Barlage/ Nachtigallenweg	Die Einsicht auf die Kreuzung zur Barlage /Nachtigallenweg ist durch Bewuchs stark eingeschränkt. Der Bewuchs müsste zurückgeschnitten werden.
28.05.2017 09:53	Zustand-Fahrbahn	Wegekonzept	Schotterweg bis zum Graben schlecht
28.05.2017 09:57	Zustand-Fahrbahn	Wegekonzept	Schlaglöcher
28.05.2017 10:02	Zustand-Fahrbahn	Wegekonzept	Fahrbahn schlecht
28.05.2017 10:05	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegekonzept	Einsicht aus südlicher Richtung Regelmäßiges Mähen erforderlich
28.05.2017 10:09	Zustand-Fahrbahn	Wegekonzept	Fahrbahn schlecht

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 10:11	Zustand-Fahrbahn	Straßenschäden	Zahlreiche Schlaglöcher und ausgefahrene Kurvenbereiche
28.05.2017 10:11	Verkehrssicherheit	Wegekonzept	Rückschnitt erforderlich
28.05.2017 10:14	Zustand-Fahrbahn	Wegekonzept	Schlaglöcher
28.05.2017 10:15	Zustand-Fahrbahn	Straßenschäden	Zahlreiche Querrisse.
28.05.2017 10:19	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Desamt Mühlenhollwede ausgefahrene Kurvenbereich in den Einmündungen. Teilweise zu niedrige Bankette. Durch Ausweichverkehr unter anderem wegen LKW
28.05.2017 10:22	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Kleine Holz: Ausgefahrene Kurven. und Einmündungsbereiche. Teilweise zu niedrige Bankette.
28.05.2017 10:22	Zustand-Fahrbahn	Wegekonzept	Fahrbahn schlecht
28.05.2017 10:24	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Nachtigallenweg beiderseits der Niedermehner Straße. Ausgefahrene Kuvbereiche und zu niedrige Wegeseitenränder.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 10:37	Verkehrssicherheit	Durchgangsverkehr/Fahrbahnzustand/Entwässerung	<p>Zuallererst bedanke ich mich dafür, dass den Bürgern der Gemeinde Stemwede die Möglichkeit eingeräumt wird, auf diesem Wege an der Umsetzung des Wegekonzepts beitragen zu können.
Der Zustand der Molkenstrasse ist sicherlich allgemein bekannt. Aufgrund der Tatsache, dass bei der etwa 15 Jahre zurückliegenden Verbreiterung der vormals kleinen Gemeindestrasse der Unterbau am Rande zu schwach ausgelegt wurde, ist die Fahrbahn abgebrochen und somit uneben. Einer Rißbildung ist man vor einigen Jahren mit einer kompletten Splittung der Fahrbahndecke begegnet. Das verwendete Material weist eine sehr große Körnung auf. Eine Überfahren der Straße löst – selbst durch kleine PKWs – seither eine enorme Geräuschbildung aus. Fernsehen oder Schlafen bei geöffnetem Fenster funktioniert nicht mehr. Wenn die Fahrzeuge dann noch größer werden, vibriert mitunter das Geschirr im Schrank.
Dankenswerterweise wurde die Geschwindigkeit in Höhe unseres Hofes vor einigen Jahren auf 50 km/h begrenzt. Leider wird sich an diese Regelung kaum gehalten. Der Fahrbahnverlauf ist leicht kurvig. Um überhaupt einen Blick auf den Verkehr aus nördlicher Richtung zu haben, wurde von uns – auf eigene Kosten – ein Verkehrsspiegel angeschafft, der seither oftmals „viel Schlimmeres“ verhindert hat.
Ein weiterer Kritikpunkt ist die nicht nachvollziehbare Ableitung des Regenwassers von dieser Straße. In westlicher Richtung verläuft ein kleiner aber - durch uns Anwohner selbst - funktionsfähig gehaltener Wegeseitengraben. Anzumerken ist jedoch, dass die Fahrbahn ein Gefälle in die entgegengesetzte Richtung hat. Als Folge bildet sich bei stärkeren Niederschlägen ein Rinnsal, der zu einer starken Auswaschung des Banketts führt.
Die Molkenstrasse wird trotz des schlechten Allgemeinzustands und der nahegelegenen und gut ausgebauten Alternativrouten „K 68/Twiehauser Str.“ und „K 71/Niedermehner Str.“ stark frequentiert. Schulbusse, schwere LKWs (Futtermittel, Gülletransporte, Substrate für Biogas, Baustoffe, Möbel etc.), überregionale landwirtschaftliche Transporte und viele Pendler befahren diese Strasse und tragen zu einer entsprechenden weiteren Abnutzung massiv bei. Ein Begegnungsverkehr – insbesondere auf Höhe der weiter südlich verlaufenden einspurigen Brücke über den Dieckfluss - stellt oft besondere Anforderungen an Fahrer und Material. Hinzu kommen noch die Schüler, die mit dem Rad zum Schulzentrum fahren und die sonstigen freizeitsuchenden Radfahrer.
Eine Kostenbeteiligung an der notwendigen Sanierung der Molkenstrasse, die derzeit wohl eher den Charakter einer Durchgangsstrasse hat, wäre auf Basis des „Verursacherprinzips“ für uns - die Anwohner - kaum vorstellbar. Eine Gemeindestrasse muss auch Gemeindestrasse bleiben! Ansonsten sehen wir den Kreis in der Verantwortung.</p>

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 10:41	Zustand-Fahrbahn	Zustand Strassenrand	Die Mesenkämper Str. ist vor wenigen Jahren aufwändig saniert worden. An den Rändern der Strasse platz aber schon der Asphalt auf und es wächst Unkraut hindurch.
28.05.2017 10:50	Zustand-Fahrbahn	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung.
28.05.2017 10:51	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung.
28.05.2017 10:53	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung.
28.05.2017 10:54	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung.
28.05.2017 10:55	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung. Schlaglöcher.
28.05.2017 10:57	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung.
28.05.2017 10:58	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung. Schlaglöcher.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 11:00	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung. Schlaglöcher.
28.05.2017 11:01	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Straßenschäden	Ausgespülte Fahrbahn/-spuren. Fehlende Regenableitung.
28.05.2017 11:03	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden	Ausgefahrene Spuren und Schlaglöcher.
28.05.2017 11:05	Zustand- Fahrbahn	Allgemeinzustand der Gemeindewege	Begründet durch die schlechte Haushaltslage sowie das umfangreiche Wegenetz der Gemeinde Stemwede wird seit Jahren auf die Reparatur von vielen Gemeindewegen gänzlich verzichtet. Löcher und Risse werden immer grösser, Gras und Unkraut wachsen durch. Eine Reparatur lohnt sich jetzt nicht mehr ... Sollen durch diese Untätigkeit Fakten geschaffen werden? "Schottern" oder sogar "Rückbau" stehen im Raum. Sind denn hier die Kosten (jetzt und später für die dann regelmäßig nötige Unterhaltung der Schotterwege) wirklich geringer? Daran habe ich so meine Zweifel. Wir sollen kurzfristig damit anfangen und mit der gemeindeeigenen Technik den Zustand der Wege sofort wieder verbessern. Eine vernünftige und angemessene Reparatur verschafft uns eine weitere Nutzungsmöglichkeit der vorhandenen Wege für weitere 15 Jahre. Fragen Sie doch mal die Anwohner. Vielleicht helfen die auch noch dabei.
28.05.2017 11:07	Zustand- Fahrbahn	Strassensanierung	Straße defekt,sehr rissiger Straßenbelag
28.05.2017 11:28	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Fahrbahnabsätze	Hoher Absatz zum Bankett
28.05.2017 11:29	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Fahrbahnabsätze	Hoher Absatz zum Bankett, ausweichen fast nicht möglich

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 11:30	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Fa	Hoher Absatz zum Bankett, ausweichen fast nicht möglich
28.05.2017 12:52	Verkehrssicher- heit	Radweg zwischen Westrup und Wehdem	Der Radweg zwischen Westrup und Wehdem ist bei Dunkelheit wegen fehlender Straßenlaternen allein durch die Fahrradbeleuchtung nicht ausreichend zu beleuchten. Hindernisse (z. B. Äste) sind erst sehr spät zu erkennen. Die Weiterführung des Radweges von Westrup über Arrenkamp nach Haldem wäre zudem mehr als wünschenswert.
28.05.2017 13:31	Zustand- Fahrbahn	Absenkung quer über die Fahrbahn	Absenkung quer über die Straße hinweg, Beeinträchtigung beim Überfahren. Zustand bereits mehrfach gemeldet und beim Bauamt bekannt.
28.05.2017 13:36	Zustand- Fahrbahn	schlechter Fahrbahn- zustand	erhöhtes Verkehrsaufkommen durch schwere Fahrzeuge (Busse, Lkw, Traktor und Anbaugeräte) ADAC Rallye trägt auch nicht zur Besserung dazu.
28.05.2017 13:39	Verkehrssicher- heit	Ahorn-Wildbewuchs beseitigen	Ahorn-Wildbewuchs am Brückengeländer beseitigen. Fehlende Einsicht für Fahrer an der Kurve. Weiterhin Beschädigung der Brücke durch Wurzelwerk.
28.05.2017 13:47	Zustand- Fahrbahn	Gesamter Straßenver- lauf	Für Anwohner und Durchgangsverkehr ist der Zustand der Fahrbahn auf dem gesamten Straßenverlauf Sattlage schlecht.
28.05.2017 14:00	Zustand- Fahrbahn	Straßenschäden	Fahrbahn stark eingeengt durch Bewuchs neben und auch auf der Straße. Fahrbahnränder stellenweise abgebrochen und Absackungen in Seitenraum.
28.05.2017 14:02	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Bürgersteig	Bürgersteig hat sich gesetzt. Es bilden sich Pfützen.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 14:10	Zustand- Fahrbahn	Schlechter Zustand	Viele kleine Schäden am Belag auf der ganzen Straßenlänge, teilweise Löcher in der oberen Schicht.
28.05.2017 15:09	Zustand- Fahrbahn	Straßen in Hanglage nördlich von Wehdem / Westrup	Asphaltstraßen im Bereich nördlich von Wehdem im Hangbereich bzw. mit starkem Längsgefälle sollten unbedingt in Asphaltbauweise erhalten bleiben. Bei Rückbau zu Schotterstraßen ist mit großen Erosionsschäden / Auswaschungen zu rechnen!
28.05.2017 15:28	Zustand- Fahrbahn	Molkenstraße zwischen "Schlukenweg" und "Mehner Wald";	Eintragung in Molkenstraße zwischen Schlukenweg und Gr. Dieck: Zustand der Molkenstraße zwischen „Schlukenweg“ und „Mehner Wald“: Hohe Rissdichte, viele Risse durchdringen die ganze Stärke der Asphaltsschichten, somit ist die Tragfähigkeit und lastverteilende Wirkung des Asphaltaufbaus nicht mehr gegeben. Zahlreiche ausgebrochene Stellen an der Fahrbahnkante. Zustand verschlechtert sich fortlaufend durch starke Verkehrsbelastung, des Weiteren sind jährlich während und direkt nach dem Winter neue, starke Frostschäden erkennbar. Während der „nassen Jahreszeit“ ist der Straßenkörper stellenweise bis Oberkante Asphaltdecke wassergesättigt, dadurch stark fortschreitende Frostschäden. Straßenbau der Molkenstraße zwischen „Schlukenweg“ und „Mehner Wald“: Straßenneubau „auf grüner Wiese“ während der Flurbereinigung in den 1970er Jahren mit Asphaltbreite von 3,0m. Asphaltgesamtstärke 8 bis 12cm, Schottertragschicht 20 bis 25cm, darunter keine Frostschutzschicht vorhanden! Untergrund: teilweise bindige, wasser- und durchlässige und jahreszeitlich bedingt zeitweise auch Wassergesättigte Böden. Untergrundtragfähigkeit und -festigkeit zweifelhaft. Verbreiterung in den 1980er und 1990er Jahren durch Bodenaushub und Anschotterung bis Oberkante des vorhandenen Asphalt OHNE Ausbildung der für die Tragfähigkeit entscheidenden Schüttkegel, anschließend Überzug mit Spritzdecke und Splittestreue über die gesamte Breite von Rund 4,50m. Keinerlei befestigte Bankettausbildung! Quergefälle der Straße teilweise gegen höher liegendes Bankett, Quergefälle teilweise zur gegenüberliegenden Seite der vorhandenen Wegeseitengräben, dadurch starke Vernässung der Seitenräume. Dieser Straßenbau kann der aktuellen Verkehrsbelastung nicht stand halten, der Aufbau ist nicht frostsicher, die Entwässerung mangelhaft! Verkehrsbelastung der Molkenstraße zwischen „Schlukenweg“ und „Mehner Wald“: Anwohner, landwirtschaftliche Betriebe und Feldanlieger verursachen nur einen sehr geringen Anteil der Verkehrsbelastung. Starker Durchgangsverkehr von PKW's und Fahrzeugen unter 7,5to. Starker Werksverkehr zu Fa. Brehop mit Landwirtschaftlichen Gespannen bis 40to Gesamtgewicht, insbesondere während der Ernte- und Bewirtschaftungszeit der Felder (Juli bis August und Oktober bis November). Bei diesem Werksverkehr handelt es sich nicht um landwirtschaftlichen Anliegerverkehr, sondern um landwirtschaftlichen Durchgangsverkehr, teilweise überregional (auch Fahrzeug-Kennzeichen HF und OS). Viele Gülletransporte mittels Sattelzügen zur Biogasanlage in Niedermehnen. Öffentlicher Nahverkehr /Schulbusverkehr nutzen ebenfalls die Molkenstraße als Abkürzung, obwohl hier keine Bushaltestelle ist. Die Molkenstraße ist die kürzeste Verbindung zwischen der Ortschaft Wehdem und der L770 und dient vielen als Abkürzung/Alternativroute zum klassifizierten Straßennetz K71 „Niedermehner Straße“ und L557 „Twiehauser Straße“.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 15:49	Zustand- Fahrbahn	Brücke über den Gro- ßen Dieckfluss	Sehr scharfe Kanten vor und nach dem Brückenbelag. Die Fahrbahndecke hat vor den Kanten tiefe Rillen. Vor allem für Fahrräder problematisch
28.05.2017 16:29	Verkehrssicher- heit	Entlastung der Mol- kenstraße und der Wehdemer Ortsdurch- fahrt	<p>Die Molkenstraße wurde seiner Zeit als eine kleine Gemeindestraße gebaut und ist vor ca. 15 Jahren verbreitert und ausgebaut worden. Durch die hohe Frequentierung von der Stewweder Berg Straße zur K 71/Niedermehner Str.“ (Schulbusse, schwere LKWs ,Futtermittel, Gülletransporte, Nachwachsende Rohstoffe für Biogas, usw). überregionale landwirtschaftliche Transporte und viele Pendler befahren diese Straße und Tragen zur starken Beanspruchung bei.
Darüberhinaus wird die Molkenstraße von vielen Kindern und Jugendlichen als Schulweg und auch in den Pausen, als direkter Weg zum K&K genutzt. Durch den anliegenden Landhandel und die Biogasanlagen fahren Täglich viele große LKW und in der Erntezeit die immer größer werdenden Landwirtschaftlichen Gespanne von Westrup, Oppendorf und auch von Rahden Kommend an der Ecke vom K&K aus in die Molkenstraße, wo es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit Autos, LKW, Landw-. Fahrzeu- gen und auch Kindern/Fußgängern kommt.
Dazu kommt noch, dass die Parkplatzausfahrten des K&K und die Einmündung von der Stewwederbergstraße in die Molkenstraße alle auf einen Punkt hinaus laufen.
Ein weiterer Kritischer Punkt ist die Kurve in der Molkenstraße Ecke Drieangel und Alte Dorfstraße an der es fast Tägl. zu beinahe Unfällen kommt, da dort die Kurve schlecht einsehbar und extrem eng ausgebaut ist. Hierzu kommt noch das dort auch Geschwindig- keiten weit über 50 km/H gefahren werden und die Werksausfahrt des dort anliegenden Landhandels direkt hinter der Kurve ist, wo schwer beladene langsam fahrende Fahrzeuge auf die Molkenstraße auffahren.
Als Lösung , um die Molkenstraße und die Ortsdurchfahrt (Stewwederbergstraße) stark zu entlasten würde ich vorschlagen die Verbindungsstraße ohne Na- men von der Molkenstraße aus in Höhe Hausnummer 13 und 15 zur Flötsheider Straße dann zur Brake als Verbindung zur Rahdener Straße L769 auszubauen. (Dort gibt es auch keine direkten Anwohner und somit eine nicht so starke Unfallgefahr, als auch Lärm oder sonstige Belastung).
Damit würde ein Zu- und Ablieferverkehr für den Landhandel, die zwei anlie- genden Biogasanlagen sowie der Abtransport von Mastschweinen als auch Klärschlamm der sich dort befindenden Kläranla- ge wesentlich erleichtert, da es von der Rahdener Straße auch eine direkte sehr gute Anbindung zur Twiehauser Straße, die direkt zur L770 führt gibt.</p>

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 17:03	Zustand- Fahrbahn	Kempringen	Die Fahrbahndecke der Straße Kempringen ist sehr beschädigt, nördlich vom Schluttbaum sogar extrem beschädigt. Ach ja, es wäre schön, wenn es auch einige „Nebenstrecken“ in Stemwede geben würde, wo Kinder mit Inlinern/Skateboard/Scooter fahren könnten - sprich, tonnenweise Rollsplitt verteilen, ist nicht die Lösung.
28.05.2017 17:09	Verkehrssicherheit	Bushaltestelle Sandheide	Bushaltestelle ist nicht beleuchtet und die Setenstreifen inkl. Fahrradständer sind vom Gras überwuchert. Spätestens ab Herbst ist die fehlende Beleuchtung ein echtes Problem. Lobenswert ist jedoch, dass die Kinder, die in Richtung Espelkamp müssen, nunmehr auch hier einsteigen dürfen. Die ursprüngliche Haltestelle direkt an der L770 ist aber auch untragbar und lebensgefährlich.
28.05.2017 17:30	Zustand- Fahrbahn	Fahrbahn	Frostschäden, Risse in der Fahrbahn, teils auf der ganzen Strecke!
28.05.2017 17:30	Zustand- Wegeseitenräume/ Entwässerung	Sandheide	Wegeseitengraben wird nicht mehr benötigt. (Aufgrund eines neuen Durchlasses zum Vorfluter).
28.05.2017 18:11	Verkehrssicherheit	Hohenlüchten	Entwässerungsmulde/-graben südlich der Straße Hohenlüchten ist wieder herzustellen. Zur Zeit fließt das Oberflächenwasser über die Gemeindestraße.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 19:19	Zustand-Fahrbahn	Straßen am Hang mit starkem Längsgefälle	Asphaltstraßen im Bereich nördlich von Wehden im Hangbereich bzw. mit starkem Längsgefälle sollten unbedingt in Asphaltbauweise erhalten bleiben. Bei Rückbau zu Schotterstraßen ist mit großen Erosionsschäden / Auswaschungen zu rechnen!
28.05.2017 19:27	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	Bewuchs im Wegeseitengraben, Bankette zu hoch, dauerhaft wichtige Straße
28.05.2017 19:29	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	Teilweise Wegeseitengräben zugewachsen, Bankette zu hoch
28.05.2017 19:30	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	Bankette zu hoch, Bäume im Wegeseitengraben, Wegeseitengraben muss freigelegt werden
28.05.2017 19:32	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	Absatz an der Bankette ist zu groß, Fahrbahnkante bröckelt ab, Teilweise viele Risse im Fahrbahnbelag
28.05.2017 19:34	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	Anpflanzungen von Bäumen im Wegeseitenraum mitten in den Wegeseitengräben.
28.05.2017 19:36	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Wegeseitenraum	Wegeseitengräben müssen geöffnet werden, bei Niederschlag steht Wasser auf der Fahrbahn

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 19:36	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Wegeseitenraum	Wegeseitengräben müssen geöffnet werden, bei Niederschlag steht Wasser auf der Fahrbahn
28.05.2017 19:38	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Wegeseitenraum	schwer beschädigte Straße ohne dauerhafte Bedeutung, Schotterung
28.05.2017 20:10	Zustand- Fahrbahn	Vehlager Weg	nördlicher Teil, schlechter Zustand der Teerdecke Westl. Teil zwischen Hausnummer 1 und 3 starke Bodenwellen
28.05.2017 20:11	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun g	Wegeseitenraum	Bankette zu hoch
28.05.2017 20:13	Zustand- Fahrbahn	Engelage	starke Bodenwelle ca. 200 - 250 m vor Einmündung in die Twiehauser Str., Espelkamp
28.05.2017 20:42	Zustand- Fahrbahn	Straße mit mehreren Fehlern im Belag	Risse und Löcher im Straßenbelag, teilweise einfach geflickt. Die Straße wird gerne von PKW- und Radfahrern genutzt, die unten in Westrup z.B. aus Große Holz kommen und nach Osten möchten.
28.05.2017 21:01	Zustand- Fahrbahn	Westernort	Kanten der Straße abgebrochen, Seitenrand in schlechtem Zustand. Landwirtschaftliche- und andere schwerlast-Fahrzeuge, und Schulbusse können nur an begrenzten Stellen der Fahrbahn einander passieren. Verkehrssicherheit : Auch Schüler fahren mit dem Fahrrad zur Schule. Rechts vor Links ist weniger bekannt. Einen Unterbau gibt es nicht. 2011 wurde mit „gemeindlichem Einvernehmen“ eine Industrieanlage „Biogas“ genehmigt.

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 22:10	Zustand- Fahrbahn	Durchgangsverkehr, Schwerlastverkehr	Straßenaufbau nicht für starken Durchgangsverkehr, Schwerlastverkehr geeignet. Besser geeignet sind die Parallelachsen K 71, L 767 und L 557. Anpassung der Belastung an den Straßenaufbau und Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch stärkere Geschwindigkeitsbegrenzung.
28.05.2017 22:46	Verkehrssicherheit	Durchgangsverkehr, Überlastung Molkenstrasse	Ich habe mir den Beitrag von Guido Pelzer angesehen und finde diesen zum Durchgangsverkehr auf der Molkenstrasse genau passend. Er bringt die Probleme hier genau auf den Punkt. Der PKW, LKW, Landmaschinen und Schulbusverkehr hat auf der Molkenstrasse in den letzten Jahren stark zugenommen, so das es auch im oberen Teil (Kurve Molkenstrasse 10, Einmündung " Alte Dorfstrasse" und "Am Drieangel") oft zu gefährlichen Verkehrssituationen kommt. Man sollte hier auch bedenken, dass die Molkenstrasse für viele Kinder als Schulweg dient und diese auch den täglichen Gefahren ausgesetzt werden. Der ganze Verkehr, der sich hier teilweise sogar aufstaut, kommt ja sogar aus dem Ortskern, welchen er auch schon passieren musste, um die ansässigen Gewerbebetriebe zu erreichen. Um diesen Verkehr abzuleiten oder auch die Einmündung in die Molkenstrasse am K und K Markt zu entlasten, wurde in einem anderen Beitrag geschrieben, dass man die Strasse "Am Drieangel" ausbauen sollte. Dieses steht meiner Meinung nach nicht im Lösungsfeld, da der Verkehr dann immer noch in die Ortschaft geleitet wird. So schafft man nur an anderer Stelle einen neuen Unfallschwerpunkt. Die einzige sinnvolle Lösung wäre, meiner Meinung nach, ein Ausbau der Strasse zwischen Molkenstrasse 13 und 15 in Richtung zur Flötsheider Strasse. Anschliessend weiter über der Strasse "Zur Brake" auf die Rahdener Strasse. Dieses würde ja auch dem ansässigen Landhandel, den Biogasanlagen und der Landwirtschaft zugute kommen, da diese dann auch eine vernünftige Zuwegung hätten. Vielleicht könnte man die Anwohner der Molkenstrasse bei einer Zusammenkunft mit einbeziehen, bevor eventuelle Fehlentscheidungen getroffen werden.
28.05.2017 23:37	Zustand- Fahrbahn	Verkehr zu Maststall	Fahrbahn und Wegeseitenbereich durch Verkehr zum Maststall stark geschädigt

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 23:40	Verkehrssicherheit	Schulweg Querungshilfe Glenderpool fehlt	Überhöhte Geschwindigkeit auf Kreisstraße, Querungshilfe und Beleuchtung an Schulweg fehlt
28.05.2017 23:41	Verkehrssicherheit	Beleuchtung Schulweg fehlt	Beleuchtung an Schulweg Süsterstrasse zwischen Bohmter Straße und Schule fehlt
28.05.2017 23:43	Zustand-Fahrbahn	Straße abgängig und überflüssig	Straße ist abgängig, grundhafter Ausbau notwendig, deshalb besser wegen Kosten Rückbau in Schotter
28.05.2017 23:44	Zustand-Fahrbahn	Zuwegung Friedhof Arrenkamp	Bei durchschnittlich 2 Beerdigungen im Jahr reicht eine asphaltierte Zufahrt zur Kapelle aus
28.05.2017 23:46	Zustand-Wegeseitenräume/Entwässerung	Straßenrand stark ausgefahren	Im Kurvenbereich Blumenhorst / Süsterstrasse steht nach längerem Regen Wasser im Wegeseitenrand, mit Rasengittersteinen wegbrechenden Rand stabilisieren
28.05.2017 23:51	Zustand-Fahrbahn	Massive Strassenschäden durch Firma	Schwerlasttransporte zur Firma Freker zerstören Süstertraße ab Einmündung Ilweder Straße und Wegeseitenstreifen

Erstellt	Thema	Betreff	Body
28.05.2017 23:56	Zustand- Wegeseitenräu- me/Entwässerun- g	Straße häufig ver- dreckt	Straße Westernort wird als Betriebsfläche für rechts und links gelegene Höfe angesehen, starke Schäden im Bankettbereich, häufig verschmutzt, bei Nässe gefährlich
29.05.2017 18:37	Zustand- Fahrbahn	Banketten, Löcher und Risse in der Deck- schicht	Banketten haben besonders im letzten nassen Frühjahr gelitten, wie an vielen Straßen in Stewede