

Strategisches Straßen- und Wegekonzept

Steuerungsinstrument für das ländliche Wegenetz am Beispiel des Kreises Höxter

***Vortragsveranstaltung anlässlich der
Jahreshauptversammlung der ALB Hessen***

Bad Hersfeld am 17. Juni 2010

Arbeitsgemeinschaft ASTOC / R+T Planungsteam „Höxter“

ASTOC

GmbH & Co. KG
ARCHITECTS & PLANNERS
Maria-Hilf-Straße 15
50677 Köln

www.astoc.de



Prof. Dipl.-Ing.
O. Hall



Dipl.-Ing.
M. Lang



Dipl.-Ing.
T. Bruckhoff

R+T

Topp
Huber-Erler
Hagedorn

Topp, Huber-Erler, Hagedorn GbR
Ingenieure für Verkehrsplanung
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt

www.rt-p.de



Prof. Dr.-Ing.
H.H. Topp



Dipl.-Ing.
D. Königshaus



Dipl.-Ing.
S. Hofherr

Büroprofil ASTOC Architects & Planners

Anzahl an Mitarbeiter: 45
davon

4	Geschäftsführer
2	Geschäftsleiter
7	Projektleiter/in
12	Architekten und Stadtplaner
10	Freie Architekten/in

sowie

6	Studenten/in
4	Sonstige Mitarbeiter/in



„ASTOC Architects & Planners“ wurde 1990 von den Partnern Peter Berner, Kees Christiaanse, Oliver Hall und Markus Nepl in Köln gegründet; seit dem 1. Januar 2003 firmiert ASTOC als GmbH & Co. KG.

Lehrtätigkeiten von Markus Nepl an der Universität Karlsruhe (TH), Oliver Hall an der Hochschule Ostwestfalen-Lippe und weiteren Mitarbeitern erweitern unser Erfahrungshintergrund.

Strategische Planung Masterplanung Städtebau Revitalisierung Wohnungsbau Büro- und Verwaltungsbau
Infrastrukturprojekte



- gegründet 1980 in Darmstadt
- 3 Partner
- 12 festangestellte Mitarbeiter,
davon: 7 Senioringenieure,
3 Junioringenieure
- Projekte in ganz Deutschland, Österreich, Luxemburg,
Niederlande und darüber hinaus
- interdisziplinäre Ansätze mit Architekten, Stadtplanern,
Landschaftsarchitekten, konstruktiven Ingenieuren
- Auftraggeber: Städte und Gemeinden, Ministerien,
Straßenbauverwaltungen, Verkehrsunternehmen,
Wirtschaftsunternehmen und private Investoren
- Programmsysteme im CAD-Bereich:
AutoCad 2010, Plateia, Designer 9
- im Bereich der Verkehrsmodelle mit VISEM,
VISUM ÖV + MIV und VISSIM
- Betriebsinterne Qualitätssicherungsmaßnahmen
orientieren sich an den Vorgaben der ISO 9000



Strategisches Straßen- und Wegekonzept Kreis Höxter

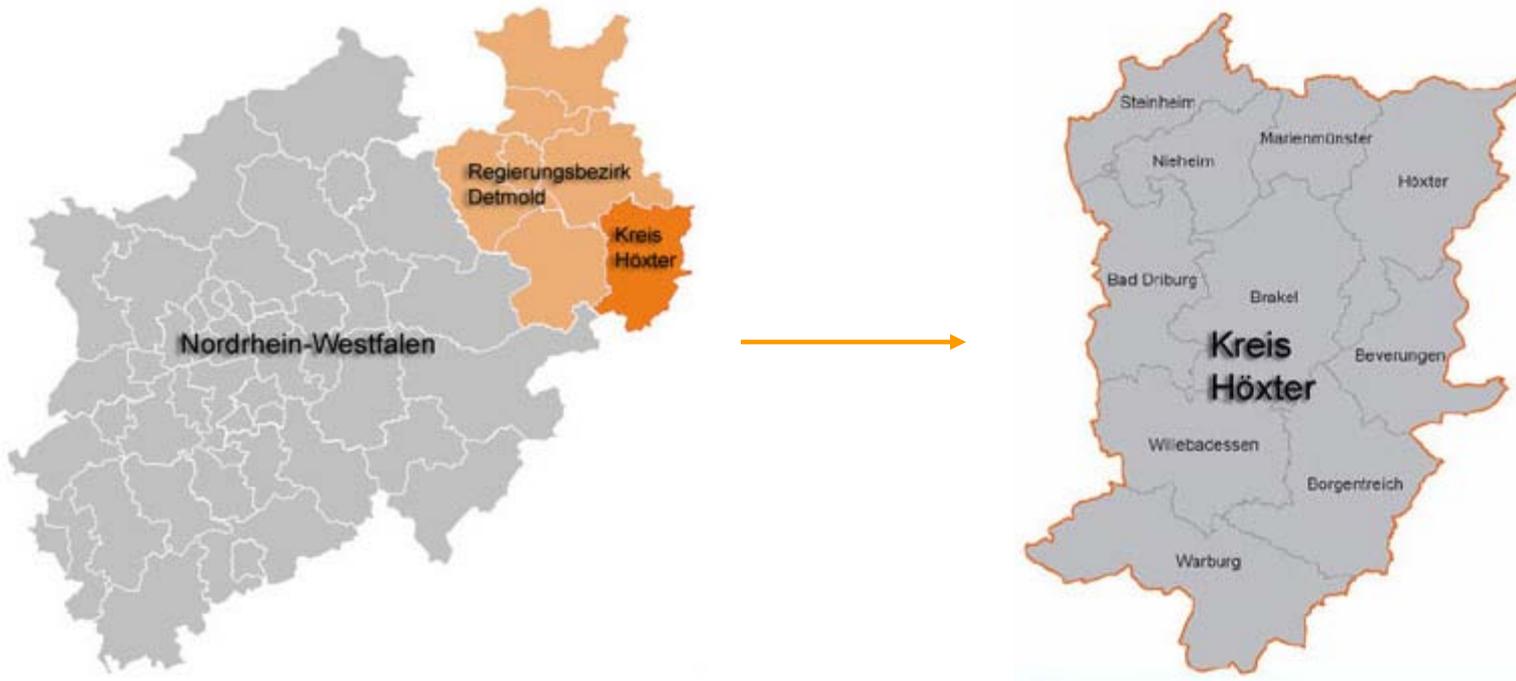
Steuerungsinstrument für das ländliche Wegenetz

Pilotphase: April 2007 bis Juli 2007

Projektphase: April 2008 bis Juni 2009

Projektabschluss: Juli 2009

Einstieg: Lage des Kreises Höxter



Einstieg: Wirtschaftsstruktur des Kreises Höxter



„Landwirtschaftsregion“



„Tourismusregion“

Einstieg: Straßen- und Wegenetz des Kreises Höxter



Das Straßen- und Wegesystem im Kreisgebiet Höxter umfasst ...

... in Trägerschaft des Bundes

Autobahn 9 km

Bundesstraßen 202 km

... in Trägerschaft des Landes:

Landesstraßen 330 km

... in Trägerschaft des Kreises bzw. der Kommunen

Kreisstraßen 460 km

Gemeindestraßen ca. 1.100 km

Wirtschaftswege ca. 2.300 km

Gesamt ca. 4.401 km

Quelle: Kreis Höxter,
Fachbereich Kataster und Vermessung

Ausgangslage „Wer kann die Kosten tragen?“



- Abnutzungserscheinungen durch Befahrung, Witterungseinfluss, Winterschäden
- Selbst bei optimaler Instandhaltung geht man davon aus, dass ein Weg nach einer Nutzungsdauer von höchstens 30-40 Jahren erneuert werden muss
- Erforderliche Unterhaltungskosten pro Jahr 400 bis 800 €/ km
- Erforderliche Wiederherstellungskosten 30.000 bis 90.000 €/ km

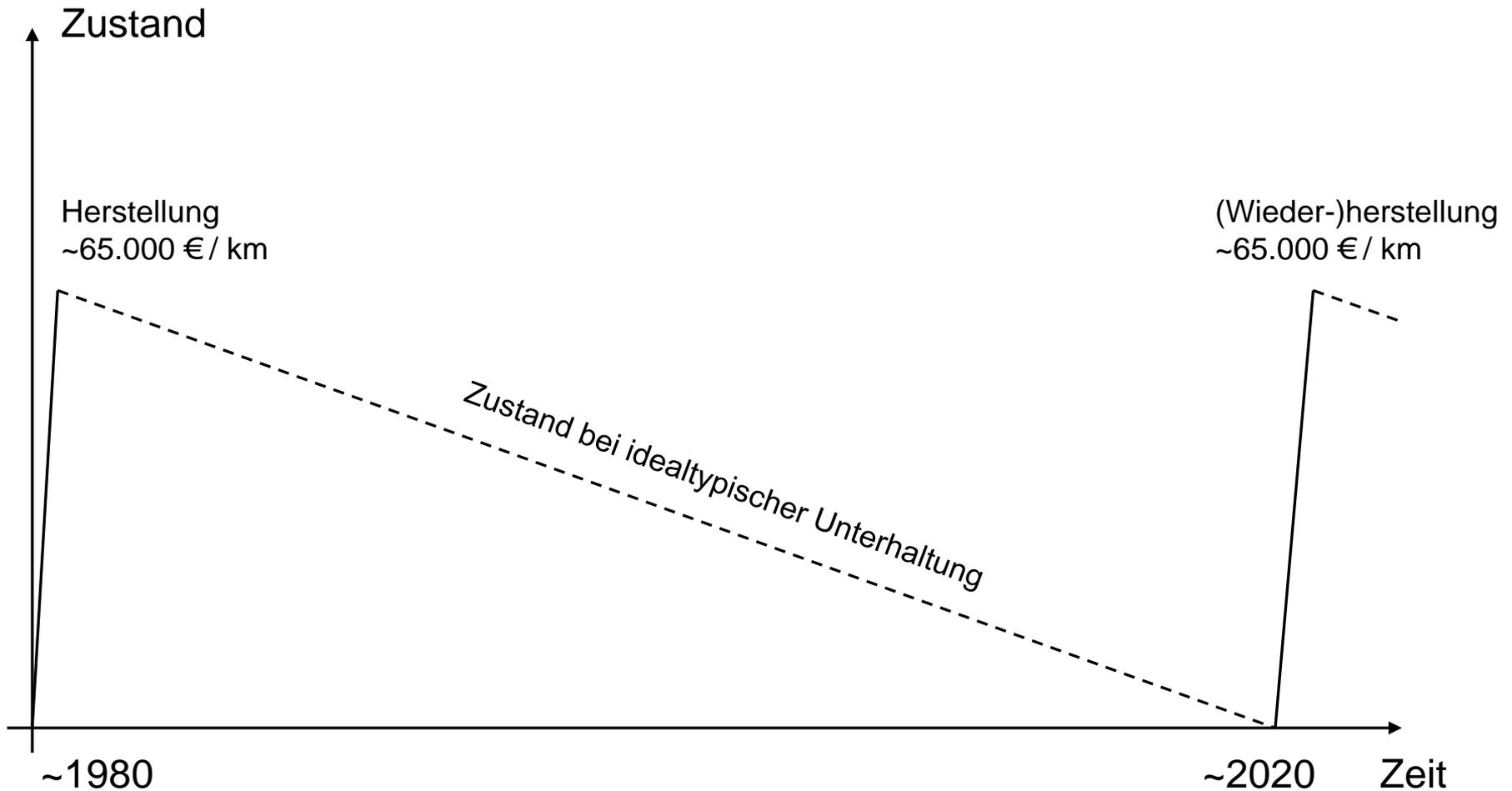
Strukturwandel in der Landwirtschaft



- jährliche Abnahme der Anzahl der Betriebe um 4%
- Entstehung von größeren Bewirtschaftungseinheiten
- d.h. Verteilung der Last auf immer weniger und größere Betriebe
- Stichwort: „vom Landwirt zum Energiewirt“

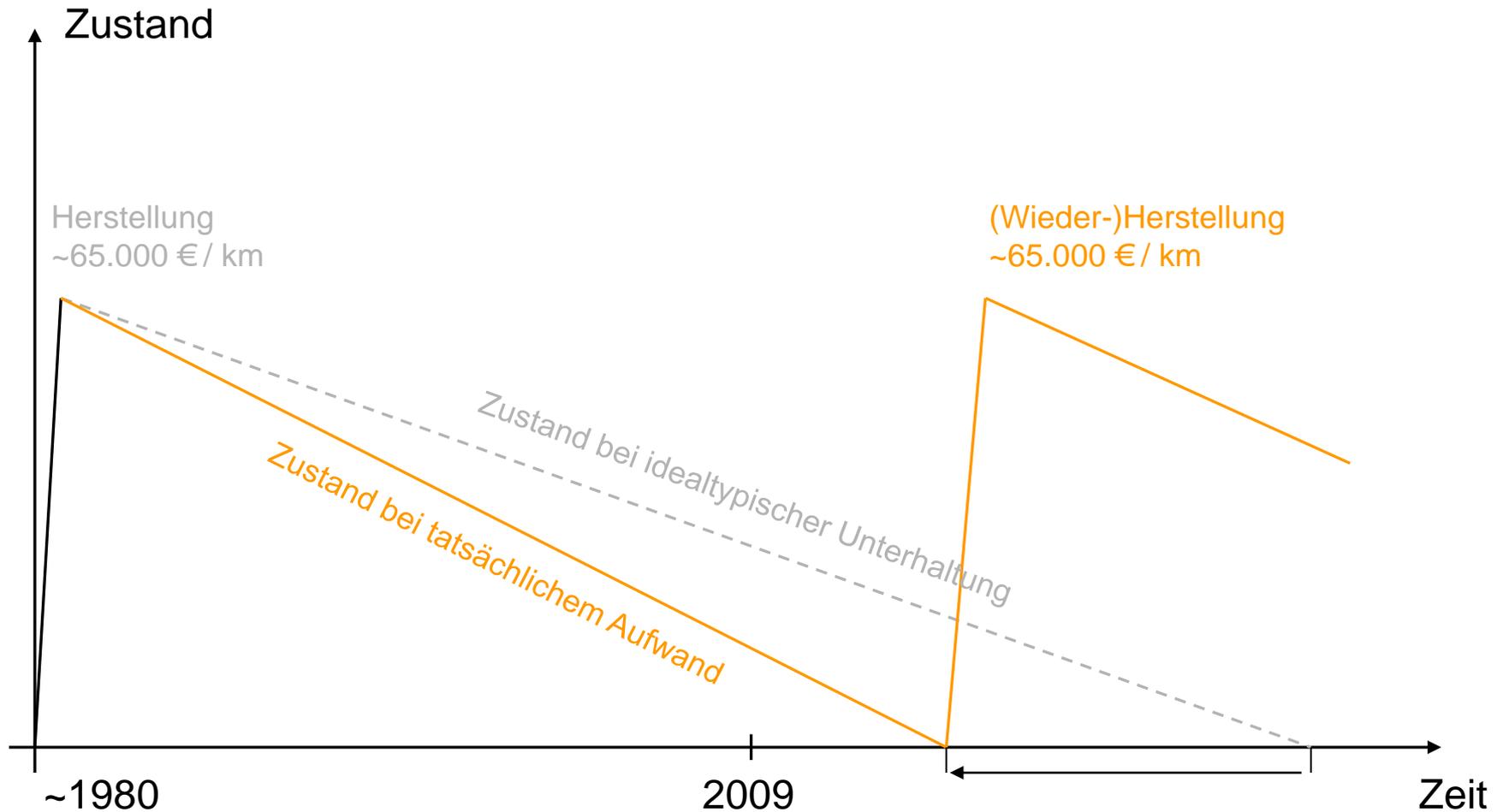
Unausweichlichkeit von Erneuerungsmaßnahmen

Funktionsdiagramm „Normalverlauf“



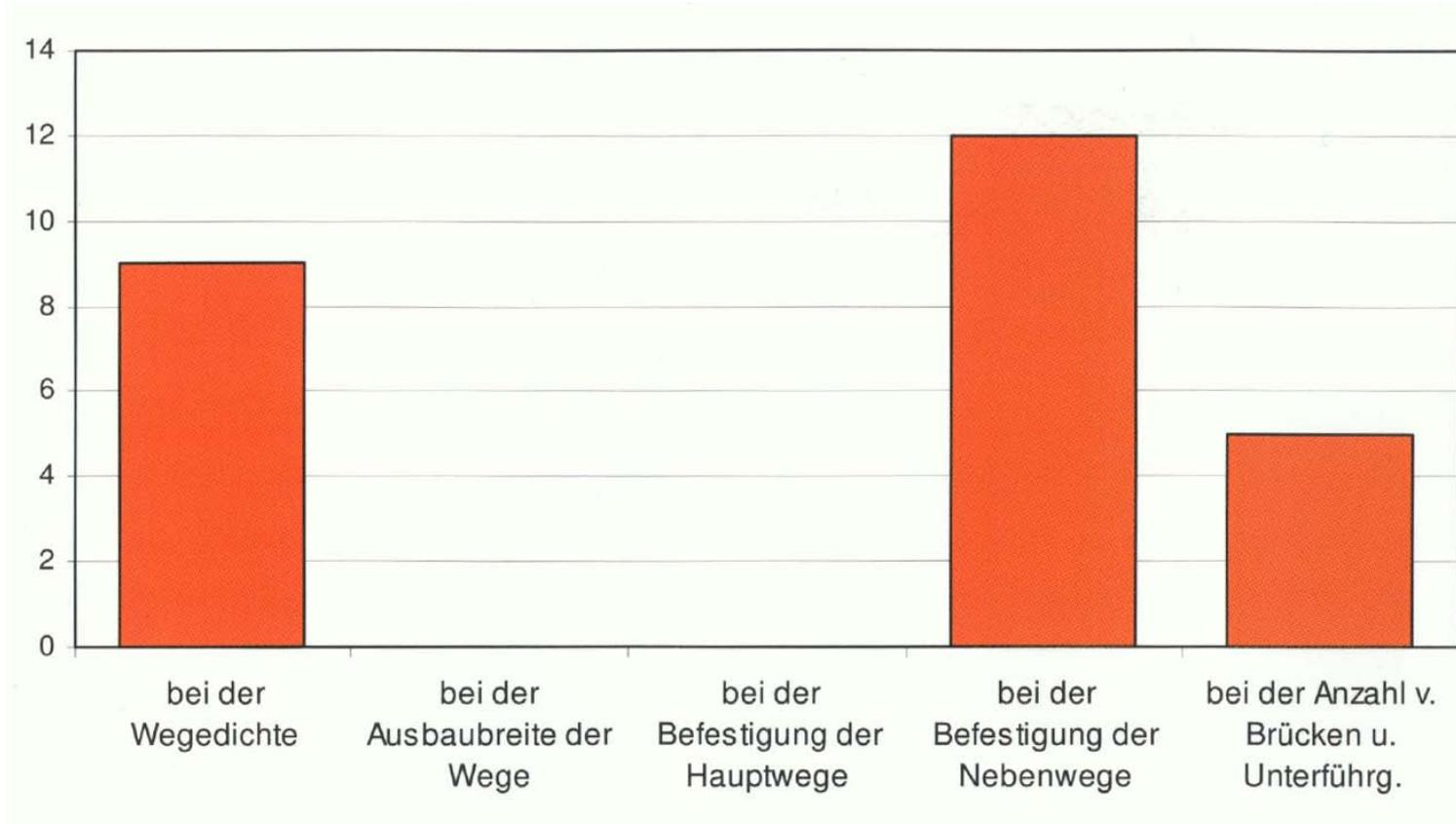
Unausweichlichkeit von Erneuerungsmaßnahmen

Funktionsdiagramm „tatsächlicher Verlauf“



„Bei welchen Wegebau-Kriterien könnte man am ehesten sparen?“

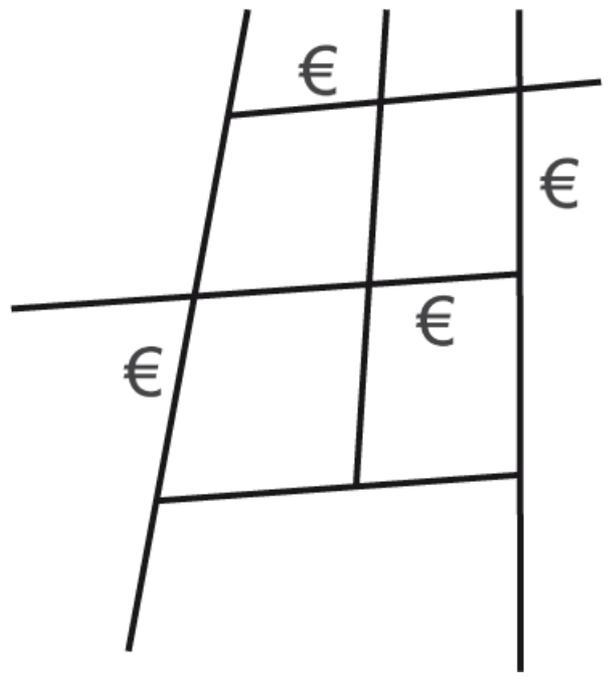
„Bei welchen Wegebau-Kriterien könnte man am ehesten sparen?“



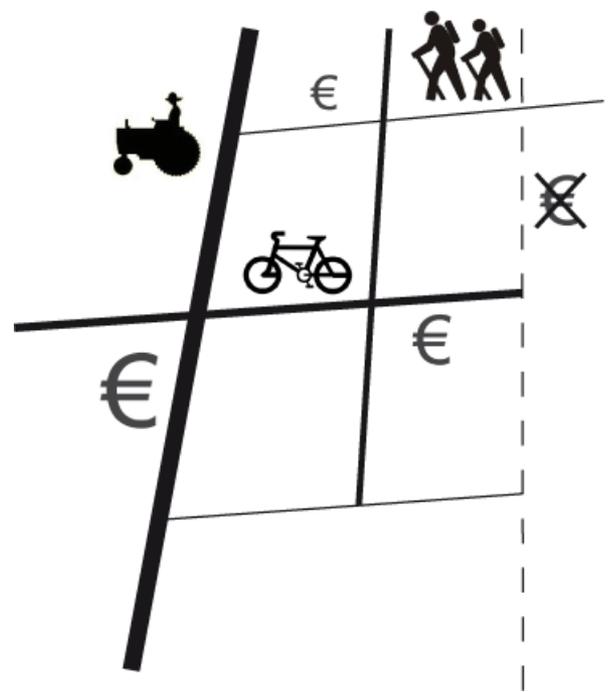
Quelle: Studie „Anforderungen an den zukünftigen Wirtschaftswegebau“
ALB Hessen, September 2009

Ziel: Optimierung des Wegenetzes

Abkehr vom Gießkannen-Prinzip: „Wir müssen an das *Netz* ran!“



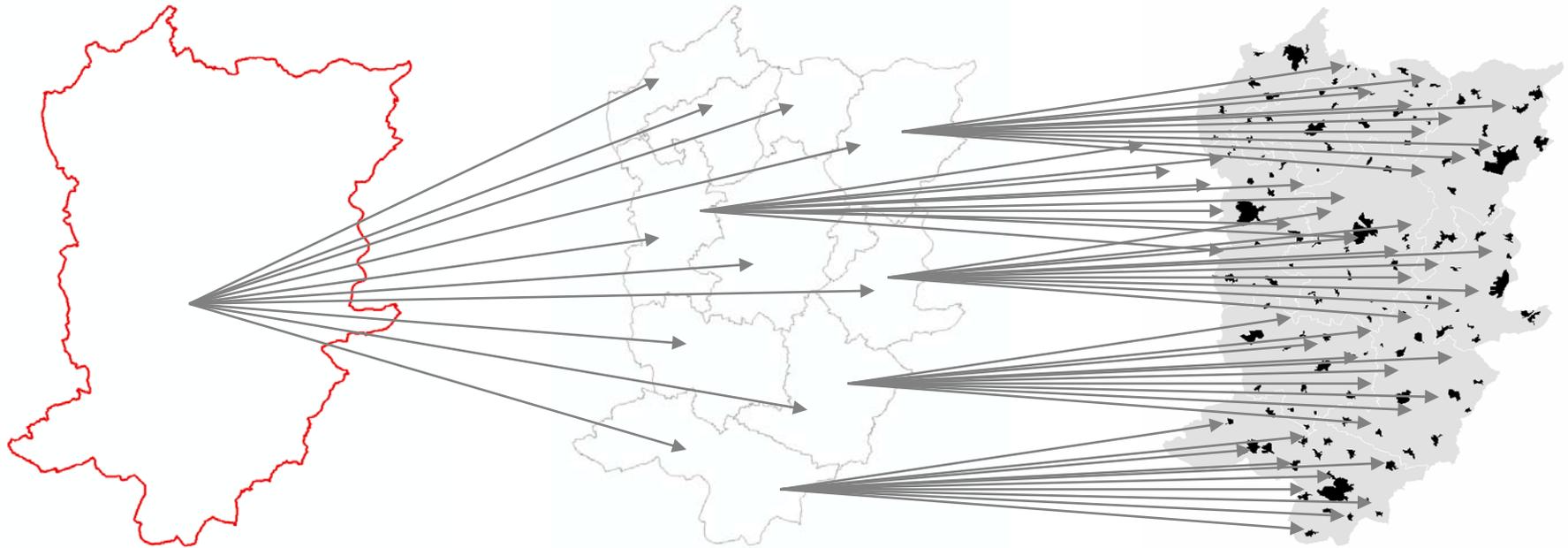
Situation heute



Zielgerichtete Investitionen

Durchführung kreisweiter Beteiligungsprozess

Beginn mit einer Vorbewertung des Netzes



Landkreis

Städte und
Gemeinden

Ortschaften

Zusammensetzung Lenkungsgruppe



Ablauf der Beteiligung



Beteiligung

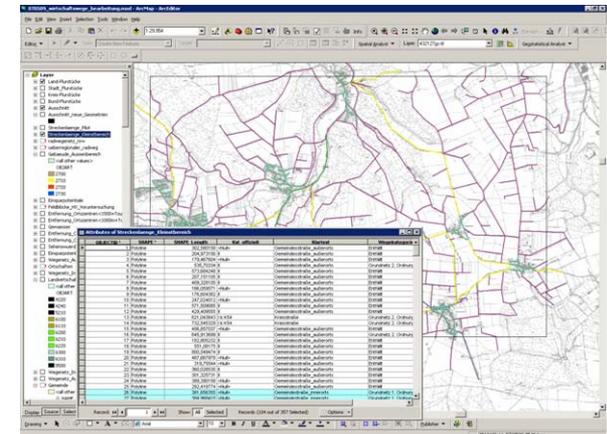
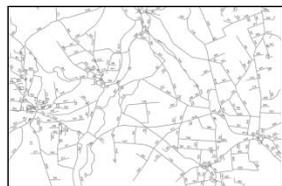
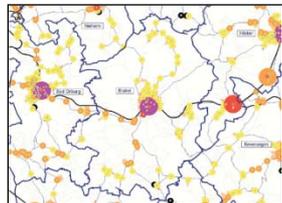
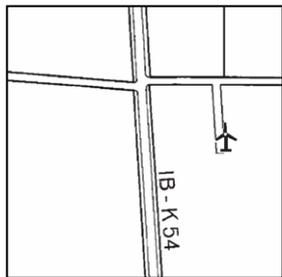




10 Strukturbilder des zukünftigen Straßen- und Wegenetzes
für die 10 Kommunen des Kreises

Erstellung des Vorkonzeptes für den Beteiligungsprozess

Anwendung Geographisches-Informations-System (GIS)



GIS

Methode zur Hierarchisierung des Wegenetzes

Gesamtheit aller Straßen und Wege im Kreisgebiet, die in die Bewertung einbezogen werden.

Bewertungsprinzipien

- Nutzungsüberlagerung
- Sicherung der Verbindungsfunktion
- Sicherung der Erschließungsfunktion
- Vermeidung von Mehrfacherschließungen

Kategorie A

Überörtliches Straßennetz in Ergänzung zu Bundes- und Landesstraßen.



Kategorie B

Weitere Straßen und Wege die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen müssen.



Kategorie C

Erschließung von Nutzungen im außerörtlichen Bereich, die nur einzelnen Interessen dienen.



Kategorie D

Wege, die zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung oder Erschließung von geringer Bedeutung sind.



Kategorie E

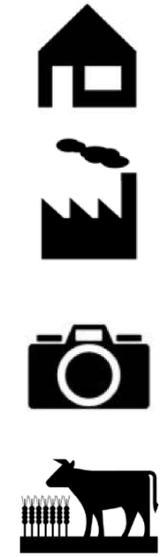
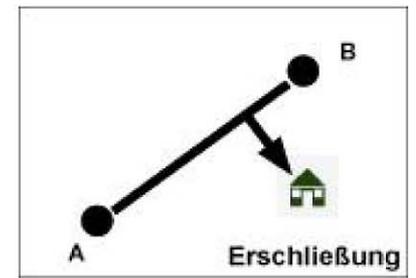
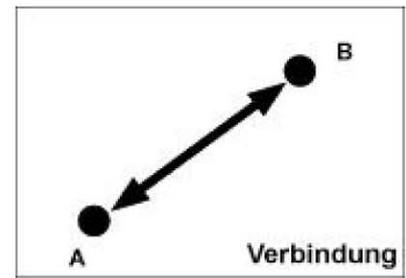
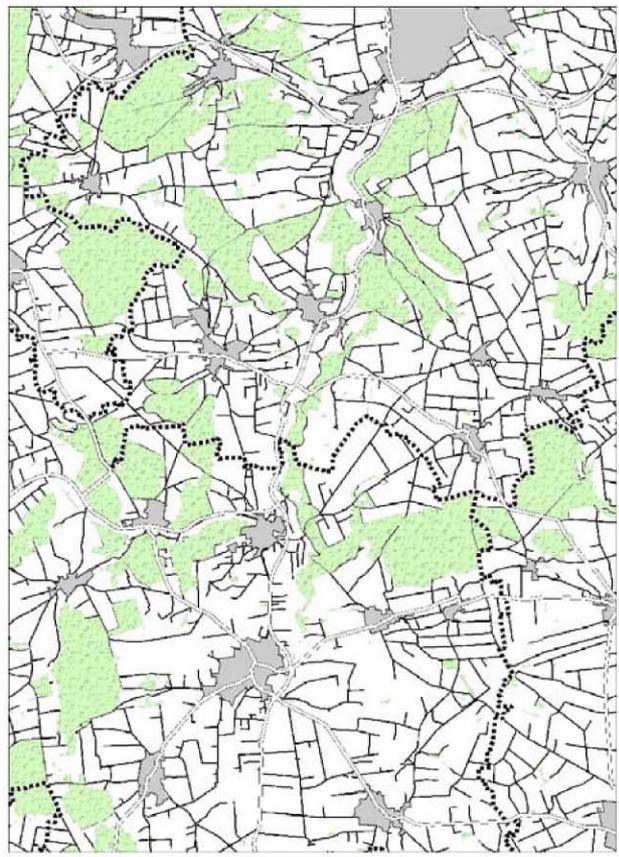
Wege, die bereits heute nicht mehr vorhanden sind



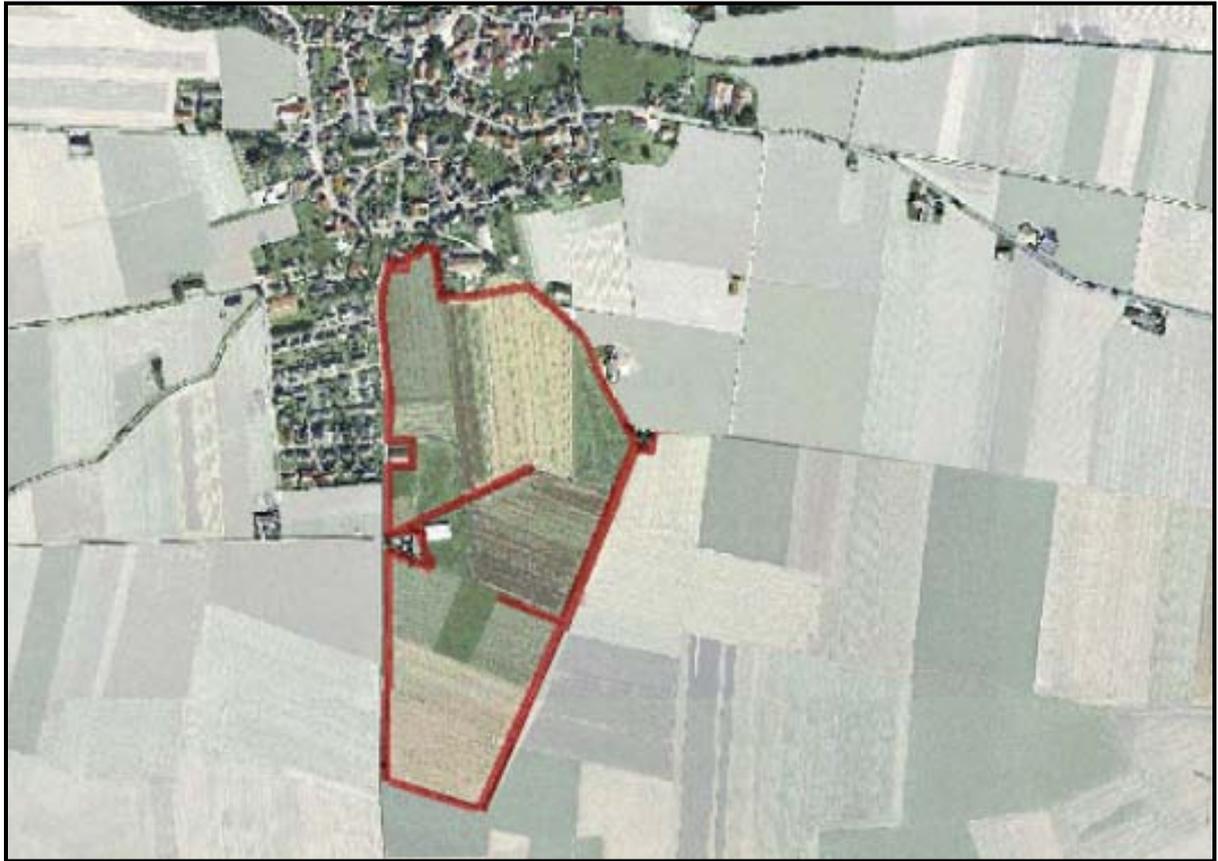
Kernwegenetz

Untergeordnete Wege

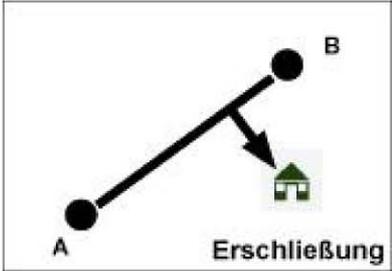
Hierarchisierung aufgrund von Verbindungs- und Erschließungsfunktionen



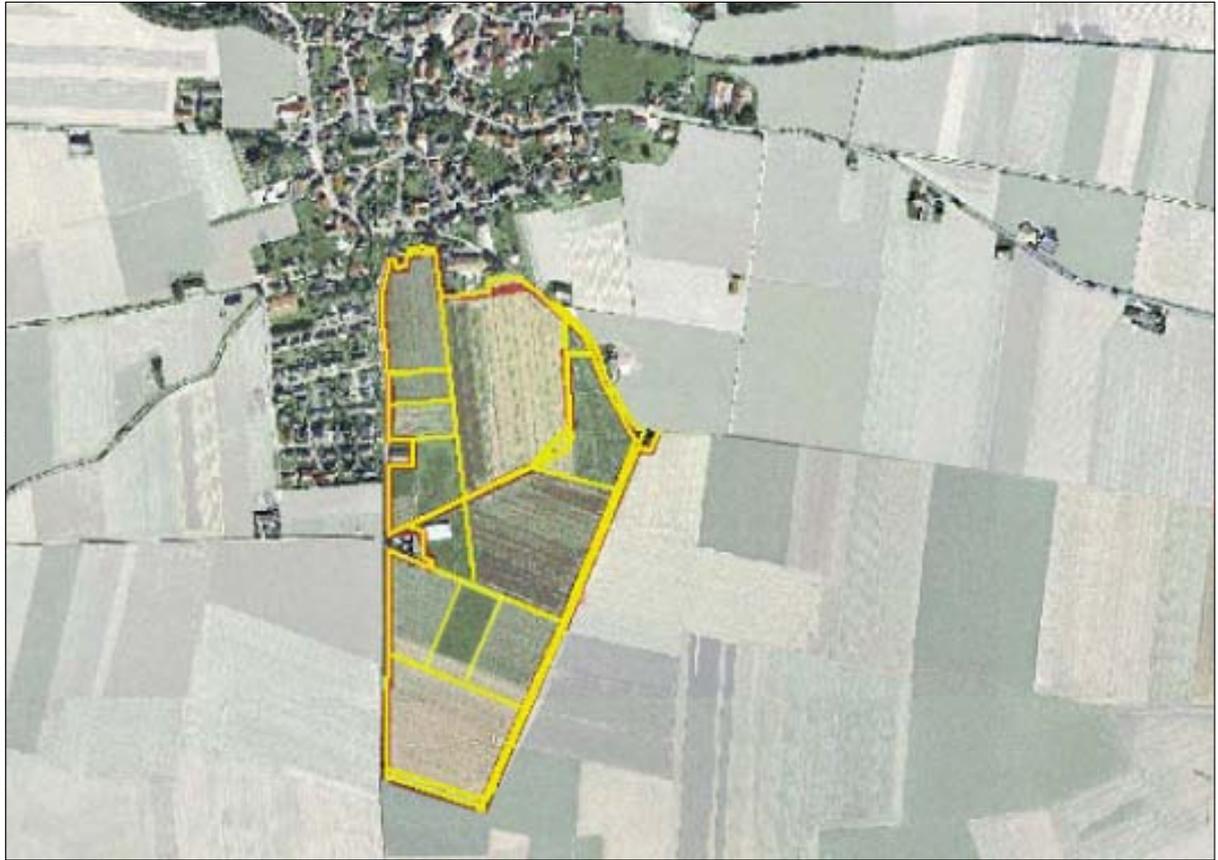
Erschließung auf Basis der Feldblöcke



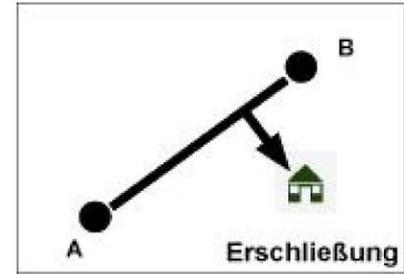
Ein Feldblock

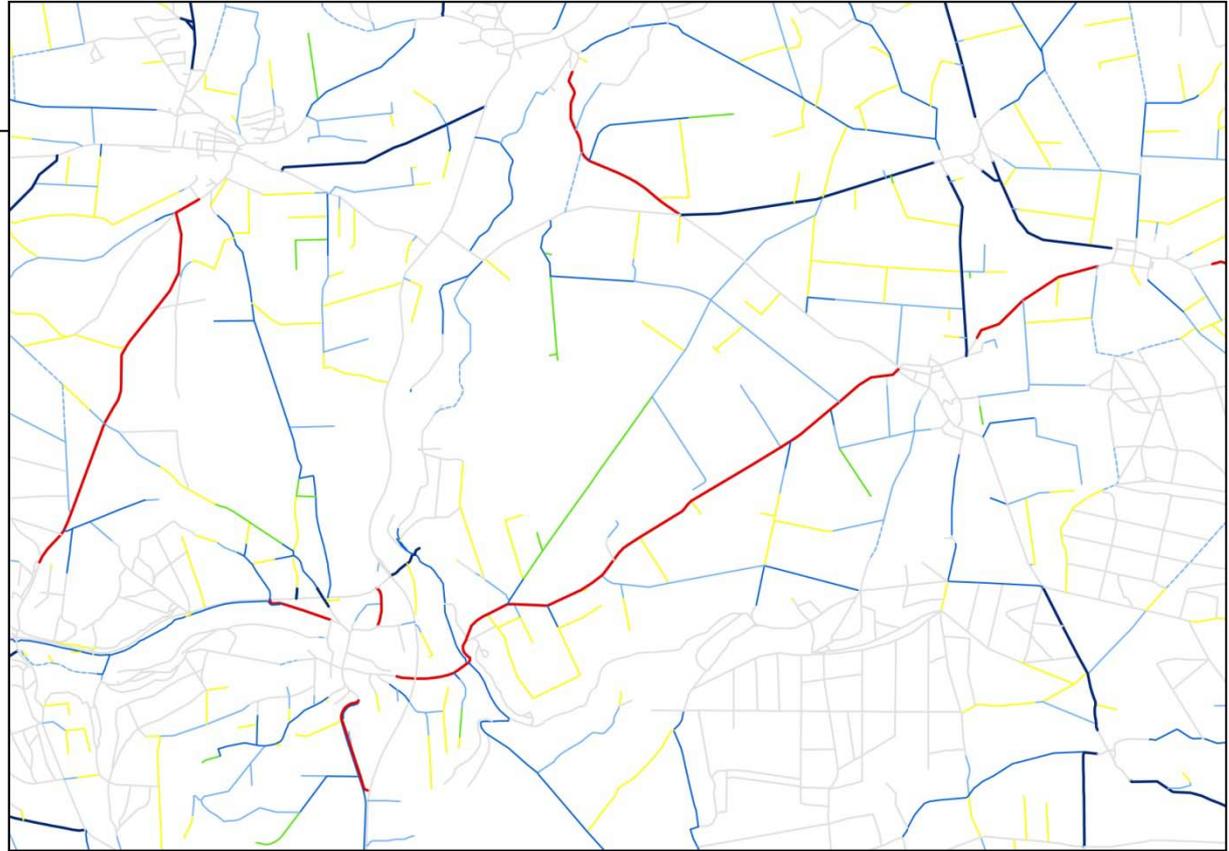
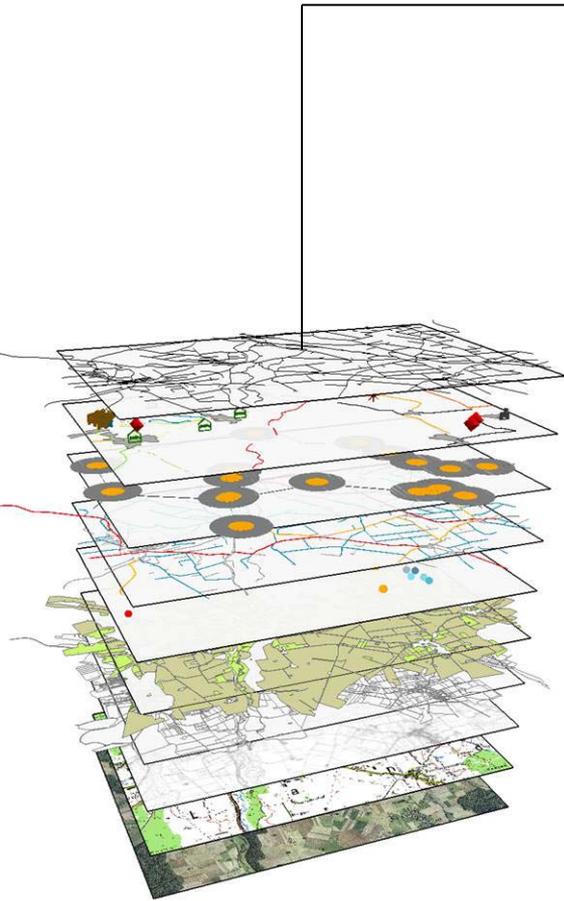


Erschließung auf Basis der Feldblöcke



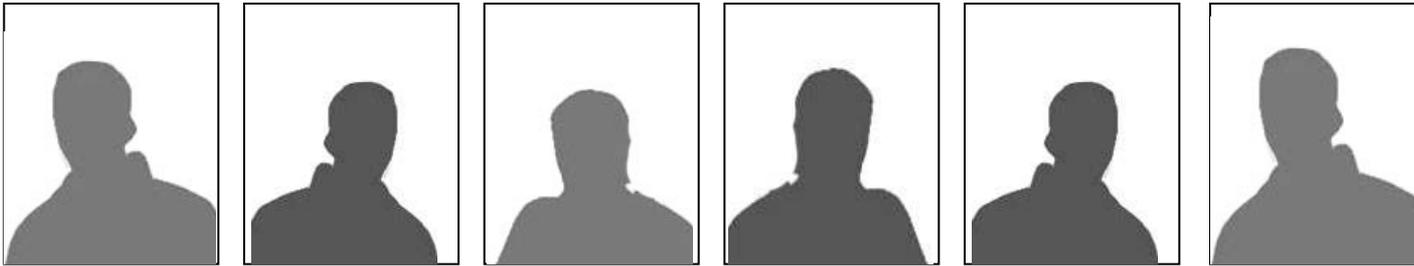
Einzelne Flurstücke innerhalb des Feldblocks



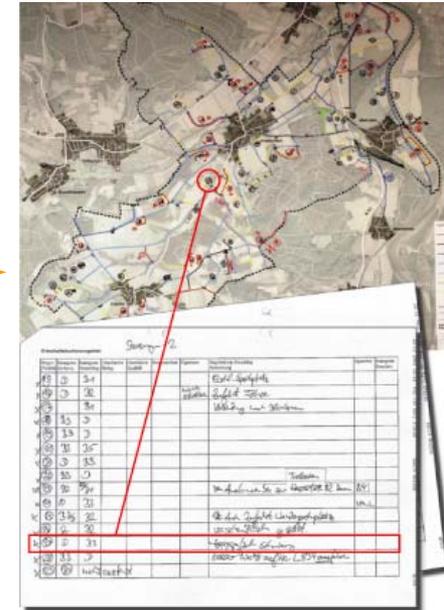
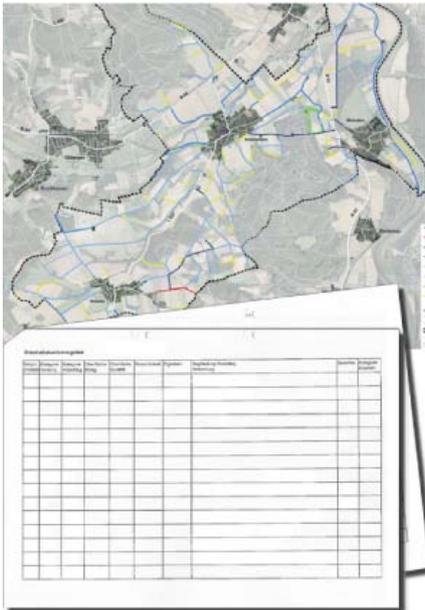


Vorbewertetes Netz (Kategorien A - B - C - D - E)

Ortschaftskonferenzen



Schlüsselpersonen (Kommunalverwaltung, Ortslandwirte, Tourismus, Forst, ...)

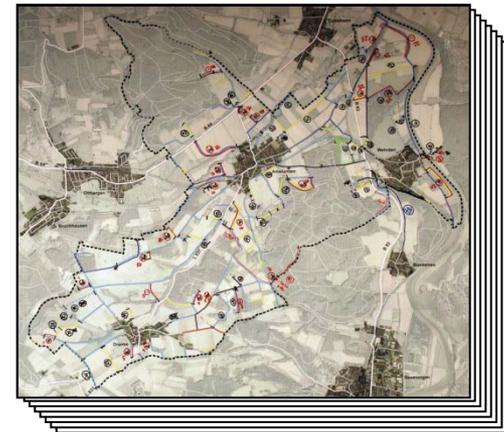


Beteiligung der Träger öffentlicher Belange



[...]

Einbindung kreisweit agierender Interessensvertreter



Dokumentation der Ergebnisse in Protokollplansätzen

Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3

6.5 Kategorie B3

Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

Innerhalb der Kategorie B3 befinden sich drei Arten von Wegen des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
- (Befestigte) Wirtschaftswege

Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweges hat, ist aus dem Netzzusammenhang im Strukturbild gut abzulesen. Die Höhe der Verkehrsbedeutung ist aus seiner Lage und der Anzahl der abgehenden Wege abzuleiten. Einige Wege verlaufen isoliert, andere haben Sammelfunktion für andere landwirtschaftliche Verbindungswege und Wirtschaftswege der Kategorien B3, B4 B5 und D.

Aufgrund der maßgeblichen Nutzung (vorwiegend Forst- und Landwirtschaft) erfolgte die Einstufung in B3. Dies bedeutet: mit Rad- und Kfz-Verkehr ist auf diesen Wegen nur in geringem Umfang zu rechnen.

Breite: Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegbreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite und einer Kronenbreite von 5,50 m. Bei der Wahl des Querschnitts ist die Verkehrsbedeutung, die Häufigkeit von Begegnungsfällen und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten maßgebend.

Im Zuge des Straßen- und Wegekonzeptes sind zahlreiche parallel verlaufenden Wege in die Kategorie D eingestuft worden. Es kann sich anbieten, in einem solchen Fall den zentralen Weg der Kategorie B3 gegenüber dem heutigen Querschnitt zu verbreitern, wenn seine Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelerschließungen über andere Wege vermieden werden.

Einstreifige **Verbindungswege** sollten grundsätzlich, **Wirtschaftswege** dann eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Ansonsten sind 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichend.

Es gibt bestehende Wirtschaftswege der Kategorie B3, die eine Fahrbahnbreite von weniger als 2,50 m aufweisen und keine befahrbaren Bankette besitzen. Sie können ihre Funktion (Feldblockerschließung) trotzdem erfüllen, wenn sie entsprechend selten von Fahrzeugen benutzt werden. Begegnungen von Fahrzeugen sind nicht möglich.

Belag: An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen er-

Kategorie B3

Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

Fahrbahnbreite: 3,00 m - 4,75 m

Kronenbreite: 5,50 m - 6,25 m

Belag: Asphalt
Schotter
HGTD / HQD

Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3

Erläuterungstext

6.5 Kategorie B3

Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

Innerhalb der Kategorie B3 befinden sich drei Arten von Wegen des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
- (Befestigte) Wirtschaftswege

Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweges hat, ist aus dem Netzzusammenhang im Strukturbild gut abzulesen. Die Höhe der Verkehrsbedeutung ist aus seiner Lage und der Anzahl der abgehenden Wege abzuleiten. Einige Wege verlaufen isoliert, andere haben Sammelfunktion für andere landwirtschaftliche Verbindungswege und Wirtschaftswege der Kategorien B3, B4 B5 und D.

Aufgrund der maßgeblichen Nutzung (vorwiegend Forst- und Landwirtschaft) erfolgte die Einstufung in B3. Dies bedeutet: mit Rad- und Kfz-Verkehr ist auf diesen Wegen nur in geringem Umfang zu rechnen.

Breite: Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegbreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite und einer Kronenbreite von 5,50 m. Bei der Wahl des Querschnitts ist die Verkehrsbedeutung, die Häufigkeit von Begegnungsfällen und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten maßgebend.

Im Zuge des Straßen- und Wegekonzeptes sind zahlreiche parallel verlaufenden Wege in die Kategorie D eingestuft worden. Es kann sich anbieten, in einem solchen Fall den zentralen Weg der Kategorie B3 gegenüber dem heutigen Querschnitt zu verbreitern, wenn seine Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelerschließungen über andere Wege vermieden werden.

Einstreifige **Verbindungswege** sollten grundsätzlich, **Wirtschaftswege** dann eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Ansonsten sind 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichend.

Es gibt bestehende Wirtschaftswege der Kategorie B3, die eine Fahrbahnbreite von weniger als 2,50 m aufweisen und keine befahrbaren Bankette besitzen. Sie können ihre Funktion (Feldblockerschließung) trotzdem erfüllen, wenn sie entsprechend selten von Fahrzeugen benutzt werden. Begegnungen von Fahrzeugen sind nicht möglich.

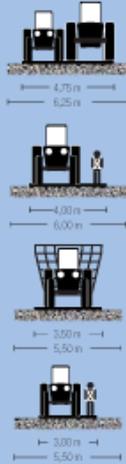
Belag: An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen er-

Graphische Übersicht

Kategorie B3 

Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

Fahrbahnbreite: 3,00 m - 4,75 m
Kronenbreite: 5,50 m - 6,25 m
Belag: Asphalt
 Schotter
 HGTD / HQD




Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3

6.5 Kategorie B3
Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

Innerhalb der Kategorie B3 befinden sich drei Arten von Wegen des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
- (Befestigte) Wirtschaftswege

Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweges hat, ist aus dem Netzzusammenhang im Strukturbild gut abzulesen. Die Höhe der Verkehrsbedeutung ist aus seiner Lage und der Anzahl der abgehenden Wege abzulesen. Einige Wege verlaufen isoliert, andere haben Sammelfunktion für andere landwirtschaftliche Verbindungswege und Wirtschaftswege der Kategorien B3, B4 B5 und D.

Aufgrund der maßgeblichen Nutzung (vorwiegend Forst- und Landwirtschaft) erfolgte die Einstufung in B3. Dies bedeutet: mit Rad- und Kfz-Verkehr ist auf diesen Wegen nur in geringem Umfang zu rechnen.

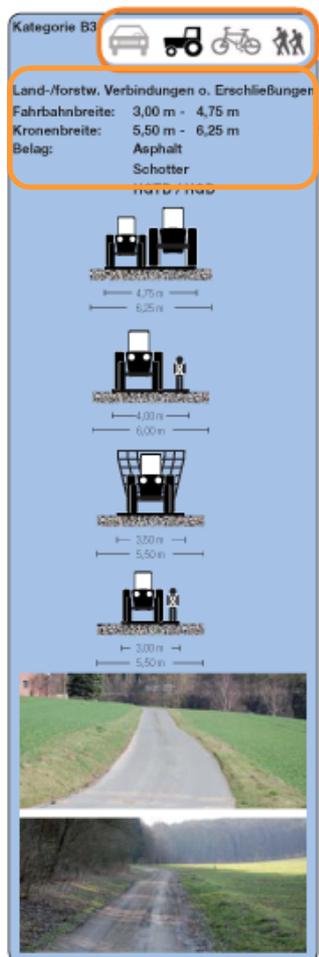
Breite: Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegbreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite und einer Kronenbreite von 5,50 m. Bei der Wahl des Querschnitts ist die Verkehrsbedeutung, die Häufigkeit von Begegnungsfällen und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten maßgebend.

Im Zuge des Straßen- und Wegekonzeptes sind zahlreiche parallel verlaufenden Wege in die Kategorie D eingestuft worden. Es kann sich anbieten, in einem solchen Fall den zentralen Weg der Kategorie B3 gegenüber dem heutigen Querschnitt zu verbreitern, wenn seine Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelschließungen über andere Wege vermieden werden.

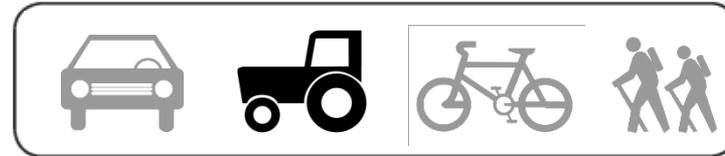
Einstreifige **Verbindungswege** sollten grundsätzlich, **Wirtschaftswege** dann eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Ansonsten sind 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichend.

Es gibt bestehende Wirtschaftswege der Kategorie B3, die eine Fahrbahnbreite von weniger als 2,50 m aufweisen und keine befahrbaren Bankette besitzen. Sie können ihre Funktion (Feldblockerschließung) trotzdem erfüllen, wenn sie entsprechend selten von Fahrzeugen benutzt werden. Begegnungen von Fahrzeugen sind nicht möglich.

Belag: An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen er-



Maßgebliche Verkehrsmittel



Charakteristik und Spanne

Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

Fahrbahnbreite:	3,00 m - 4,75 m
Kronenbreite:	5,50 m - 6,25 m
Belag:	Asphalt Schotter HGTD /HGD

Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3

6.5 Kategorie B3

Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

Innerhalb der Kategorie B3 befinden sich drei Arten von Wegen des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
- (Befestigte) Wirtschaftswege

Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweges hat, ist aus dem Netzzusammenhang im Strukturbild gut abzulesen. Die Höhe der Verkehrsbedeutung ist aus seiner Lage und der Anzahl der abgehenden Wege abzulesen. Einige Wege verlaufen isoliert, andere haben Sammel-funktion für andere landwirtschaftliche Verbindungswege und Wirtschaftswege der Kategorien B3, B4 B5 und D.

Aufgrund der maßgeblichen Nutzung (vorwiegend Forst- und Landwirtschaft) erfolgte die Einstufung in B3. Dies bedeutet: mit Rad- und Kfz-Verkehr ist auf diesen Wegen nur in geringem Umfang zu rechnen.

Breite: Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegbreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite und einer Kronenbreite von 5,50 m. Bei der Wahl des Querschnitts ist die Verkehrsbedeutung, die Häufigkeit von Begegnungsfällen und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten maßgebend.

Im Zuge des Straßen- und Wegekonzeptes sind zahlreiche parallel verlaufenden Wege in die Kategorie D eingestuft worden. Es kann sich anbieten, in einem solchen Fall den zentralen Weg der Kategorie B3 gegenüber dem heutigen Querschnitt zu verbreitern, wenn seine Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelschließungen über andere Wege vermieden werden.

Einstreifige Verbindungswege sollten grundsätzlich, **Wirtschaftswege** dann eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Ansonsten sind 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichend.

Es gibt bestehende Wirtschaftswege der Kategorie B3, die eine Fahrbahnbreite von weniger als 2,50 m aufweisen und keine befahrbaren Bankette besitzen. Sie können ihre Funktion (Feldblockerschließung) trotzdem erfüllen, wenn sie entsprechend selten von Fahrzeugen benutzt werden. Begegnungen von Fahrzeugen sind nicht möglich.

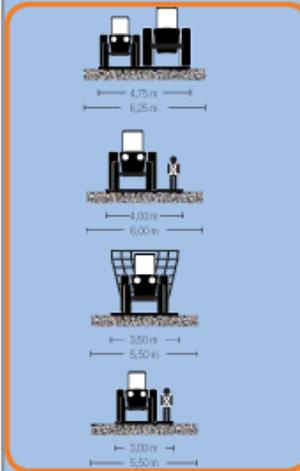
Belag: An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen er-

Kategorie B3



Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

Fahrbahnbreite: 3,00 m - 4,75 m
Kronenbreite: 5,50 m - 6,25 m
Belag: Asphalt
Schotter
HGTD / HQD





Maßgebliche Verkehrsmittel

Charakteristik und Spanne

Begegnungsfälle



4,75 m
6,25 m



4,00 m
6,00 m

Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3

6.5 Kategorie B3
Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

Innerhalb der Kategorie B3 befinden sich drei Arten von Wegen des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
- (Befestigte) Wirtschaftswege

Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweges hat, ist aus dem Netzzusammenhang im Strukturbild gut abzulesen. Die Höhe der Verkehrsbedeutung ist aus seiner Lage und der Anzahl der abgehenden Wege abzuleiten. Einige Wege verlaufen isoliert, andere haben Sammelfunktion für andere landwirtschaftliche Verbindungswege und Wirtschaftswege der Kategorien B3, B4 B5 und D.

Aufgrund der maßgeblichen Nutzung (vorwiegend Forst- und Landwirtschaft) erfolgte die Einstufung in B3. Dies bedeutet: mit Rad- und Kfz-Verkehr ist auf diesen Wegen nur in geringem Umfang zu rechnen.

Breite: Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegbreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite und einer Kronenbreite von 5,50 m. Bei der Wahl des Querschnitts ist die Verkehrsbedeutung, die Häufigkeit von Begegnungsfällen und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten maßgebend.

Im Zuge des Straßen- und Wegekonzeptes sind zahlreiche parallel verlaufenden Wege in die Kategorie D eingestuft worden. Es kann sich anbieten, in einem solchen Fall den zentralen Weg der Kategorie B3 gegenüber dem heutigen Querschnitt zu verbreitern, wenn seine Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelerschließungen über andere Wege vermieden werden.

Einstreifige **Verbindungswege** sollten grundsätzlich, **Wirtschaftswege** dann eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Ansonsten sind 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichend.

Es gibt bestehende Wirtschaftswege der Kategorie B3, die eine Fahrbahnbreite von weniger als 2,50 m aufweisen und keine befahrbaren Bankette besitzen. Sie können ihre Funktion (Feldblockerschließung) trotzdem erfüllen, wenn sie entsprechend selten von Fahrzeugen benutzt werden. Begegnungen von Fahrzeugen sind nicht möglich.

Belag: An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen er-

Kategorie B3

Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

Fahrbahnbreite: 3,00 m - 4,75 m
Kronenbreite: 5,50 m - 6,25 m
Belag: Asphalt
Schotter
HGTD / HQD

Beispiele

Maßgebliche Verkehrsmittel

Charakteristik und Spanne

Begegnungsfälle

Beispiele

Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie D

Kategorie D



6.9 Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

Fahrbahnbreite: Bestand
Kronenbreite: Bestand
Belag: Nach Bedarf



6.9 Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

In Kategorie D liegen Wege, die zur Feldblockerschließung nicht erforderlich sind. Häufig handelt es sich um Parallelwege zu Wegen der Kategorie B2 oder B3. Wege der Kategorie D dienen zur Feinverteilung in die einzelnen Schläge eines Feldblocks oder sie dienen bereits heute keinem Zweck mehr (vgl. Kap 3.2).

Der Ansatz der Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes ist es, dass die Landwirte den wesentlichen Teil der Strecke, die sie zurücklegen müssen, auf Straßen und Wegen der Kategorien A oder B fahren. Diese werden von der öffentlichen Hand in einem guten Zustand gehalten und ermöglichen eine zügige und komfortable Fortbewegung. Um zu den einzelnen Feldschlägen innerhalb eines Feldblockes zu kommen, müssen u. U. kurze Strecken auf Wegen der Kategorie D zurückgelegt werden.

Die Einstufung in Kategorie D bedeutet, dass vorgeschlagen wird, diese Wege nicht mehr auf Kosten der öffentlichen Hand zu unterhalten. Dafür gibt es drei unterschiedliche Ansätze:

- Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer,
- Übergabe des Weges an die Nutzer
- Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen (Übergang zu Kategorie E)

Alle Möglichkeiten haben gemeinsam, dass die öffentliche Hand nur noch einen geringen finanziellen Aufwand mit diesen Wegen hat. Die Auswirkungen auf den Erhalt der Wege und die erforderliche Beschilderung (Stichwort: Verkehrssicherungspflicht) sind jedoch recht unterschiedlich und werden im folgenden erläutert.

Maßgebliche Verkehrsmittel



Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie D

Kategorie D  

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

Fahrbahnbreite: Bestand
Kronenbreite: Bestand
Belag: Nach Bedarf



6.9 Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

In Kategorie D liegen Wege, die zur Feldblockerschließung nicht erforderlich sind. Häufig handelt es sich um Parallelwege zu Wegen der Kategorie B2 oder B3. Wege der Kategorie D dienen zur Fränkverteilung in die einzelnen Schläge eines Feldblocks oder sie dienen bereits heute keinem Zweck mehr (vgl. Kap 3.2).

Der Ansatz der Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes ist es, dass die Landwirte den wesentlichen Teil der Strecke, die sie zurücklegen müssen, auf Straßen und Wegen der Kategorien A oder B fahren. Diese werden von der öffentlichen Hand in einem guten Zustand gehalten und ermöglichen eine zügige und komfortable Fortbewegung. Um zu den einzelnen Feldschlägen innerhalb eines Feldblockes zu kommen, müssen u. U. kurze Strecken auf Wegen der Kategorie D zurückgelegt werden.

Die Einstufung in Kategorie D bedeutet, dass vorgeschlagen wird, diese Wege nicht mehr auf Kosten der öffentlichen Hand zu unterhalten. Dafür gibt es drei unterschiedliche Ansätze:

- Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer,
- Übergabe des Weges an die Nutzer
- Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen (Übergang zu Kategorie E)

Alle Möglichkeiten haben gemeinsam, dass die öffentliche Hand nur noch einen geringen finanziellen Aufwand mit diesen Wegen hat. Die Auswirkungen auf den Erhalt der Wege und die erforderliche Beschilderung (Stichwort: Verkehrssicherungspflicht) sind jedoch recht unterschiedlich und werden im folgenden erläutert.

Maßgebliche Verkehrsmittel

Charakteristik und Spanne

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

Fahrbahnbreite: Bestand

Kronenbreite: Bestand

Belag: Nach Bedarf

Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie D

Kategorie D  

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

Fahrbahnbreite: Bestand
Kronenbreite: Bestand
Belag: Nach Bedarf



6.9 Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

In Kategorie D liegen Wege, die zur Feldblockerschließung nicht erforderlich sind. Häufig handelt es sich um Parallelwege zu Wegen der Kategorie B2 oder B3. Wege der Kategorie D dienen zur Feinverteilung in die einzelnen Schläge eines Feldblocks oder sie dienen bereits heute keinem Zweck mehr (vgl. Kap 3.2).

Der Ansatz der Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes ist es, dass die Landwirte den wesentlichen Teil der Strecke, die sie zurücklegen müssen, auf Straßen und Wegen der Kategorien A oder B fahren. Diese werden von der öffentlichen Hand in einem guten Zustand gehalten und ermöglichen eine zügige und komfortable Fortbewegung. Um zu den einzelnen Feldschlägen innerhalb eines Feldblockes zu kommen, müssen u. U. kurze Strecken auf Wegen der Kategorie D zurückgelegt werden.

Die Einstufung in Kategorie D bedeutet, dass vorgeschlagen wird, diese Wege nicht mehr auf Kosten der öffentlichen Hand zu unterhalten. Dafür gibt es drei unterschiedliche Ansätze:

- a Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer,
- b Übergabe des Weges an die Nutzer
- c Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen (Übergang zu Kategorie E)

Aus möglichsten haben gemeinsam, dass die öffentliche Hand nur noch einen geringen finanziellen Aufwand mit diesen Wegen hat. Die Auswirkungen auf den Erhalt der Wege und die erforderliche Beschilderung (Stichwort: Verkehrssicherungspflicht) sind jedoch recht unterschiedlich und werden im folgenden erläutert.

Maßgebliche Verkehrsmittel

Charakteristik und Spanne

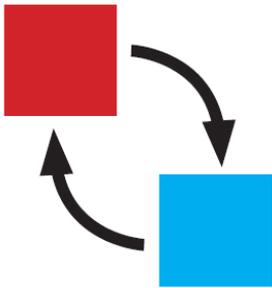
Empfehlungen zum Umgang mit Wegen der Kategorie D

- a Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer**
- b Übergabe des Weges an die Nutzer**
- c Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen (Übergang zu Kategorie E)**

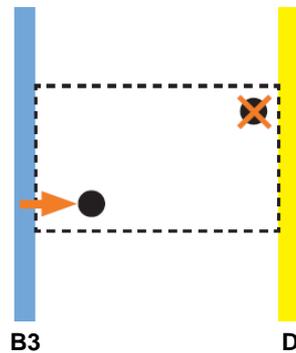
Übersicht Kategorien

	maßgeb. Verkehrsmittel	Charakteristik	Fahrbahnbreite	Kronenbreite	Belag	
Kernwegenetz	A 	Straßen mit überörtlicher Funktion	 7,50 m 6,50 m	 11,50 m 9,50 m	Asphalt	
	B1 	Straßen mit innergemeindlicher Funktion	 6,50 m 4,00 m	 9,50 m 5,00 m	Asphalt	
	B2 	Multifunktionale Straßen oder Wege	 5,00 m 3,50 m	 6,25 m 5,50 m	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD	
	B3 	Landwirtschaftliche Verbindungen / Erschließungen	 4,75 m 3,00 m	 6,25 m 5,50 m	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD	
	B4 	Untergeordnete Wirtschaftswege mit Bedeutung f. Fußgänger	 3,00 m	 4,00 m	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD / Grünweg	
Untergeordnete Wege	B5 	Untergeordnete Wirtschaftswege oder Grünwege	Maßgebliches Fahrzeug	Maßgebliches Fahrzeug	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD / Grünweg	
	C 	Erschließungswege für Einzelinteresse	Nach Bedarf	Nach Bedarf	Nach Bedarf	
	D 	Im Netzzusammenhang weniger wichtige / entbehrliche Wege	Bestand	Bestand	Nach Bedarf	
	E 	Keine	Wegeparzelle ohne Weg	Keine	Keine	Häufig in angrenzenden Flurstücken aufgegangen

Begleitende Empfehlungen, z.B.



Freiwilliger
Nutzungs- bzw.
Landtausch



Strategische
Standortplanung

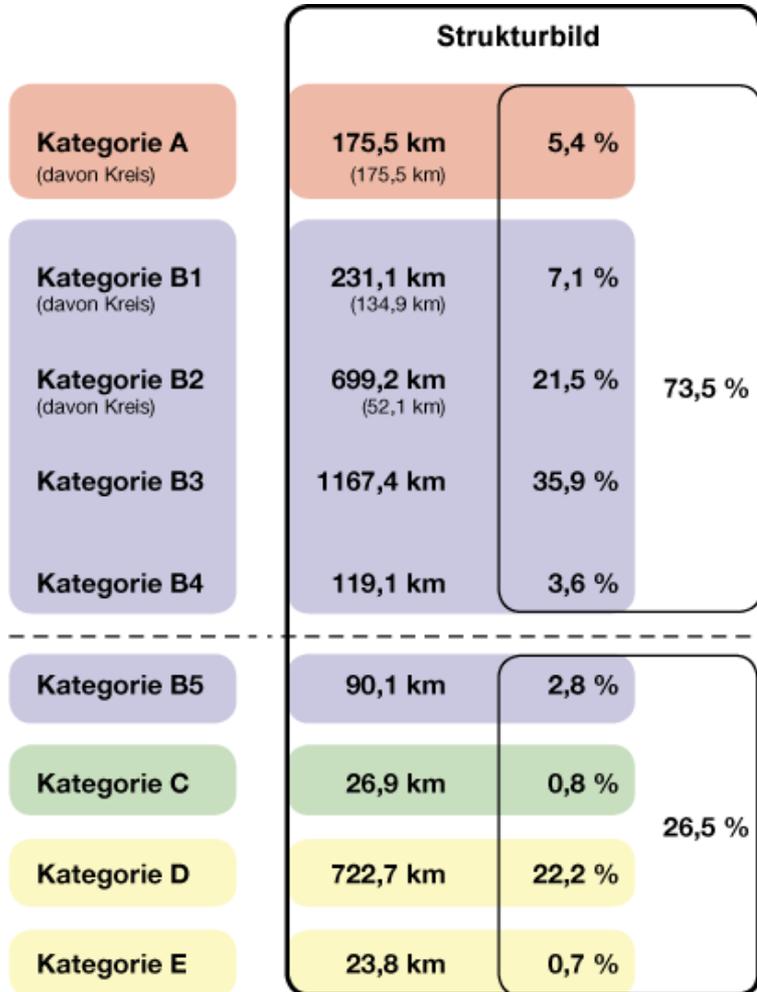


Einbindung bzw.
Neugründung
Maschinenring

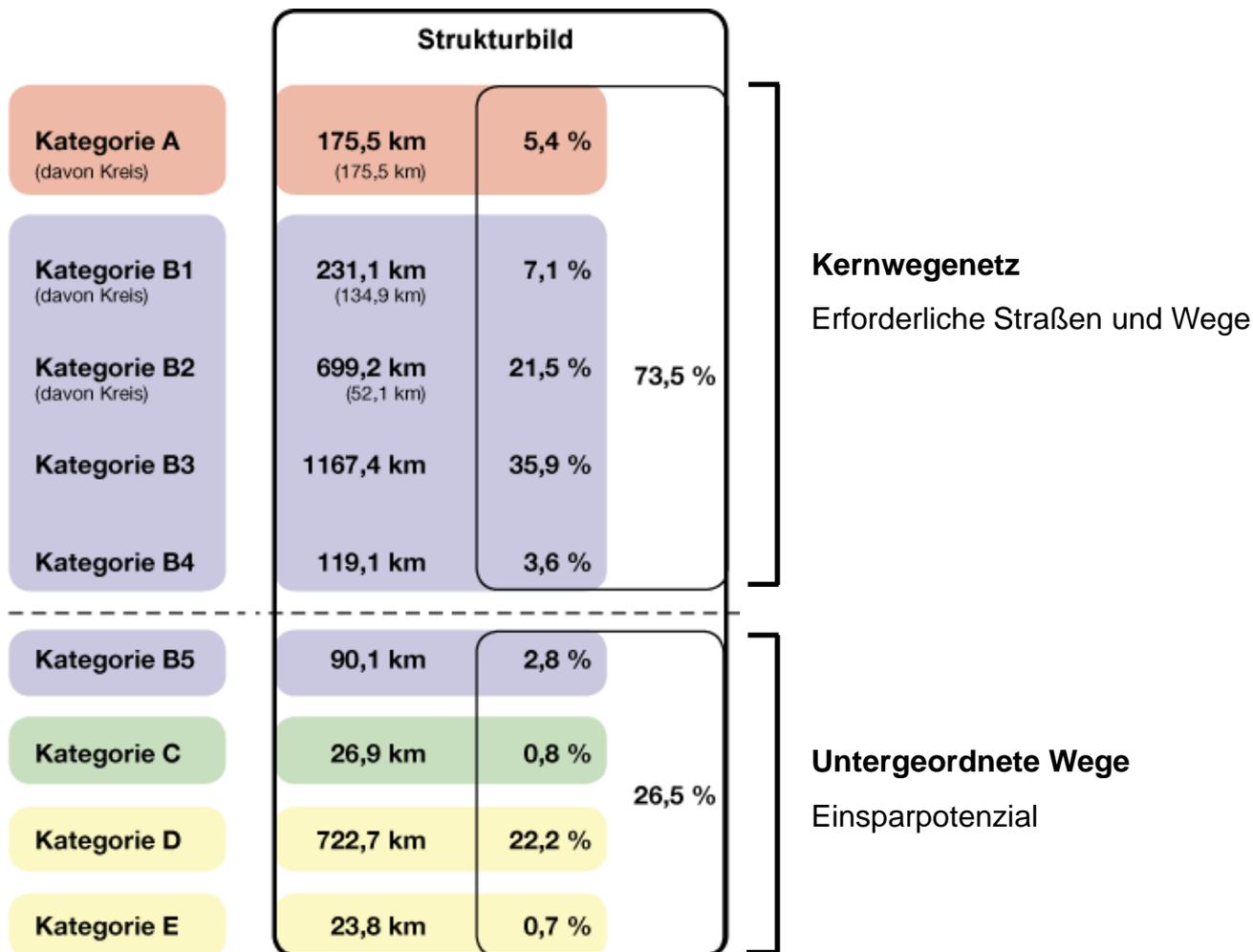


Maßnahmen zur
Konfliktminderung
für Wegennutzer

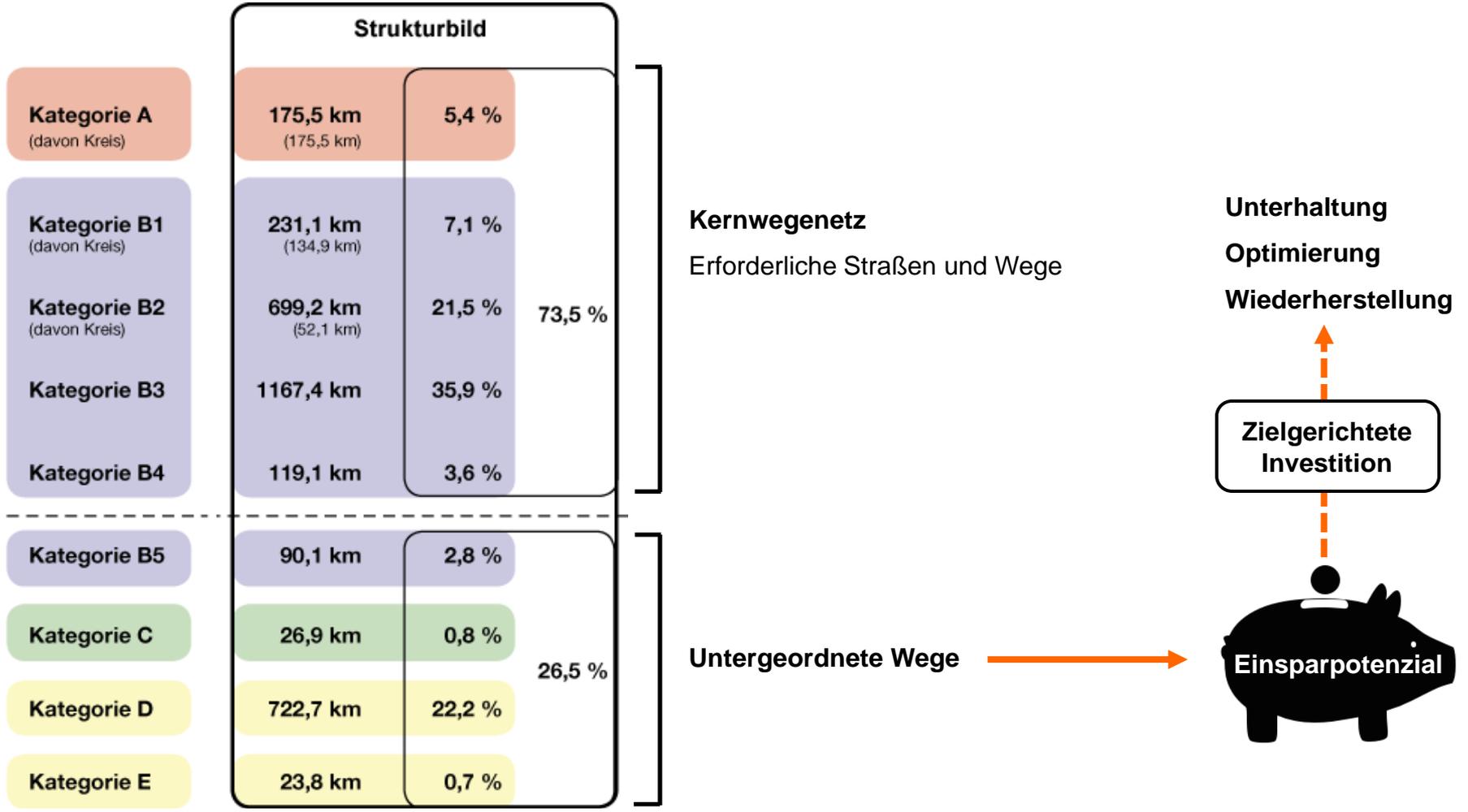
Statistische Auswertung Kreis Höxter



Statistische Auswertung Kreis Höxter



Statistische Auswertung Kreis Höxter



Statistische Auswertung Kreis Höxter

Strukturbild			
Kategorie A (davon Kreis)	175,5 km (175,5 km)	5,4 %	73,5 %
Kategorie B1 (davon Kreis)	231,1 km (134,9 km)	7,1 %	
Kategorie B2 (davon Kreis)	699,2 km (52,1 km)	21,5 %	
Kategorie B3	1167,4 km	35,9 %	
Kategorie B4	119,1 km	3,6 %	
Kategorie B5	90,1 km	2,8 %	26,5 %
Kategorie C	26,9 km	0,8 %	
Kategorie D	722,7 km	22,2 %	
Kategorie E	23,8 km	0,7 %	

10 Städte des Kreises Höxter

bei idealtypischer Unterhaltung
der Gemeindestraßen (3.000 €/km*a)
und der ländlichen Wege (1.000 €/km*a)

bestehendes Netz:	4.940.000 €/a
Neues Strukturbild:	4.300.000 €/a
Einsparpotenzial:	- 640.000 €/a

Statistische Auswertung Kreis Höxter

Strukturbild			
Kategorie A (davon Kreis)	175,5 km (175,5 km)	5,4 %	73,5 %
Kategorie B1 (davon Kreis)	231,1 km (134,9 km)	7,1 %	
Kategorie B2 (davon Kreis)	699,2 km (52,1 km)	21,5 %	
Kategorie B3	1167,4 km	35,9 %	
Kategorie B4	119,1 km	3,6 %	
<hr/>			
Kategorie B5	90,1 km	2,8 %	26,5 %
Kategorie C	26,9 km	0,8 %	
Kategorie D	722,7 km	22,2 %	
Kategorie E	23,8 km	0,7 %	

10 Städte des Kreises Höxter

bei üblicher Wiederherstellung
von Wegen (65.000€/km)
Nutzungsdauer: 30-40 Jahre

Nicht wiederherzustellende Wege: 850 km (ca. 25%)
Kosten f. Wiederherstellung: 55.300.000 €

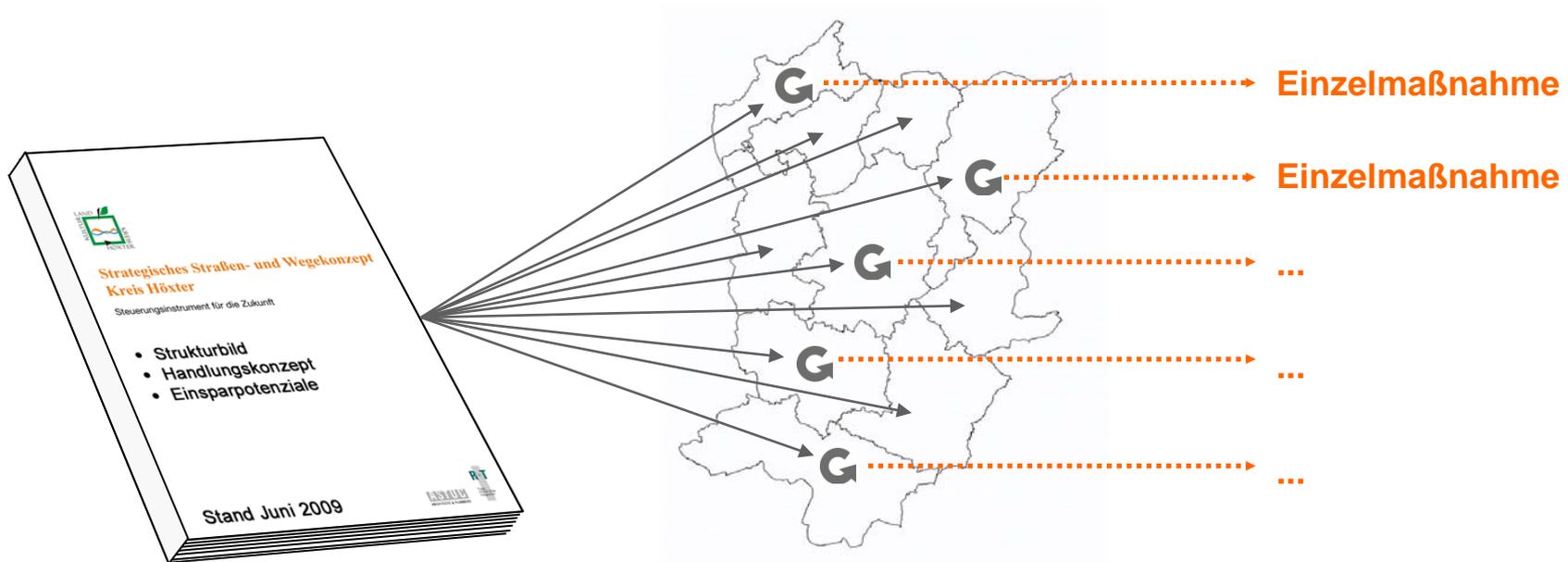
Einsparpotenzial: **- 1.600.000 €/a**

Anwendung Strukturbild und Handlungsempfehlungen

Gutachterliche Empfehlung

**Entscheidungsgrundlage für
kommunale Baulastträger**

**Umsetzungsmaßnahmen
auf kommunaler Ebene**



wirtschaftswege.de - Mozilla Firefox

http://www.wirtschaftswege.de/

wirtschaftswege.de



Start
 Aktuell
 Presse
 Projekt
 Know-How
 Planungsteam
 Impressum/Kontakt
 Links

Login




Strategisches Straßen- und Wegekonzept
 Fertiggestelltes Konzept am 01.07.2009 an Landrat Hubertus Backhaus übergeben.



Die Planer Prof.Oliver Hall, Markus Lang und Dominik Könighaus(links) übergeben das Straßen- und Wegekonzept an Landrat Hubertus Backhaus sowie die Bürgermeister Joachim Franzke, Hans Bluhm, Michael Stöckel, Bernhard Temme, Christian Haase, Friedhelm Spieker, Johannes Köbling, Ulrich Jung sowie den Beigeordneten Klaus Schumacher, ferner an Johannes Potthast und Martin Irgang(Landwirtschaft) Foto:Silja Polzin, Kreis Höxter

Der Kreis Höxter hat erkannt, dass sein umfangreiches Straßen- und Wirtschaftswegenetz hinsichtlich der Kosten für Erhalt, Unterhaltung und Pflege eine erhebliche finanzielle Belastung darstellt, die er in diesem Umfang in Zukunft nicht mehr tragen kann. Das Büro ASTOC erhielt in Arbeitsgemeinschaft mit dem Verkehrsplanungsbüro R+T aus Darmstadt, den Auftrag, ein strategisches Straßen- und Wirtschaftswegenetz für den Kreis Höxter zu erarbeiten.

Dieses Konzept wurde am 01.07.2009 an Landrat Hubertus Backhaus übergeben. Die bundesweit einmalige Studie soll den Kreis Höxter mittelfristig um mehrere Millionen Euro entlasten und erhält damit auch Modellcharakter für andere Kreise. Das nun vorliegende Gutachten ist von der Frage ausgegangen, welche Wege tatsächlich für die Allgemeinheit von Bedeutung sind und daher auch in Zukunft von der öffentlichen Hand unterhalten werden sollen.

Fertig



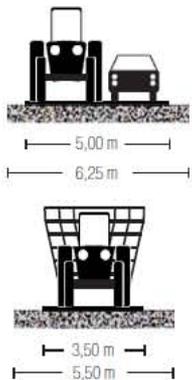
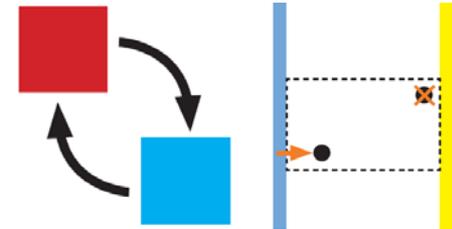
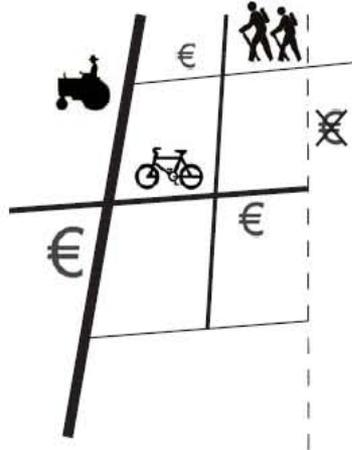
Strategisches Straßen- und Wegekonzept

Steuerungsinstrument für das ländliche Wegenetz am Beispiel des Kreises Höxter

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

**ASTOC
R+T**

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall, Dipl.-Ing. Markus Lang
Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp, Dipl.-Ing. Dominik Könighaus



	Größen mit überörtlicher Funktion	7,50 m 6,50 m	11,00 m 10,00 m	11,00 m 10,00 m	Asphalt
	Größen mit innerörtlicher Funktion	6,50 m 6,50 m	10,00 m 10,00 m	10,00 m 10,00 m	Asphalt
	Multifunktionale Größen oder Wege	5,50 m 5,50 m	10,00 m 10,00 m	10,00 m 10,00 m	Asphalt / Schotter / HKTZ / HKTZ
	Landwirtschaftliche Vorkameras / Lochkammerlängen	4,75 m 5,50 m	10,00 m 10,00 m	10,00 m 10,00 m	Asphalt / Schotter / HKTZ / HKTZ
	Ubergangsbauwerke mit Überleitung / Fußgänger	5,00 m	10,00 m	10,00 m	Asphalt / Schotter / HKTZ / HKTZ / Grünweg
	Ubergangsbauwerke ohne Überleitung	Möglichkeit Fahrzeug	Möglichkeit Fahrzeug	Möglichkeit Fahrzeug	Asphalt / Schotter / HKTZ / HKTZ / Grünweg
	Überleitungsbauwerke für Traktoren	Nach Bedarf	Nach Bedarf	Nach Bedarf	
	Im Nebenzusammenhang weniger weite / verbundene Wege	Bedarf	Bedarf	Nach Bedarf	
	Keine	Möglichkeit über Weg	Keine	Keine	Wichtig in eingeschränkter Funktion für Fußgänger



Achtung Fußgänger und Radfahrer:
 Sie befinden sich auf einen Wirtschaftsweg!
Lassen Sie bitte landwirtschaftliche Fahrzeuge passieren
 Gemeinsam geht's besser