

Zusammenfassender Bericht über die Tagung „Wege in Niedersachsen“ der Allianz Ländlicher Raum am 6. Februar 2019 in Walsrode

Inhalt

Einleitung:.....	1
Landwirtschaft:.....	3
Naturschutz:.....	4
Tourismus und Naherholung:.....	5
Bevölkerung und Kommune:.....	6
Fazit:.....	7

Einleitung: Am 6. Februar 2019 veranstaltete die Allianz Ländlicher Raum – vertreten durch die vier Verbände Niedersächsische Akademie Ländlicher Raum (ALR), Niedersächsischer Heimatbund (NHB), Niedersächsischer Landkreistag (NLT) sowie Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (NSGB) – die Fachtagung „Wege in Niedersachsen“. Die Veranstaltung fungierte gleichzeitig als Auftaktveranstaltung zum Projekt *WiN* (Wege in Niedersachsen), das vom NHB durchgeführt und von der Niedersächsischen Bingo-Umweltstiftung gefördert wird. Daher war der NHB federführend mit der Organisation der Tagung betraut und der Präsident des NHB, Herr Prof. Dr. Hansjörg Küster, eröffnete im Namen der Allianz die Veranstaltung. Zudem begrüßte Helma Spöring als Bürgermeisterin der Stadt Walsrode die Tagungsteilnehmer*Innen. Frau Spöring arbeitete lange als Referatsleiterin für ländliche Entwicklung im Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML), sodass sie sehr genau über das Thema der Tagung im Bilde war. Sie verwies daher auch auf die Wichtigkeit des Wegebbaus für die Kommunen zur Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen, für die Naherholung und für den Tourismus.

Die Fachtagung war mit knapp 140 Teilnehmer*Innen sehr gut besucht. Dies und die Teilnahme sowie der Redebeitrag der Ministerin für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Barbara Otte-Kinast unterstreichen die Bedeutung und die Aktualität der Thematik. Frau Otte-Kinast legte in ihrem Beitrag dar, dass die ländlichen Wege für das ML eine hohe Bedeutung haben. Neben einem kurzen Ausflug in die Historie des niedersächsischen Wegenetzes, das sich aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft neuen Herausforderungen gegenüber sieht, verwies sie auf die Wegedichte in Niedersachsen. Diese ist mit 2 km Wegen pro 100 ha und mit mehr als 56.000 km insgesamt als „mittlere Dichte“ zu beschreiben. Dies lässt sich in der Ex-post-Bewertung zum ländlichen Wegebau zwischen 2007 und 2013 des Thünen-Instituts nachlesen (www.ml.niedersachsen.de/download/121455/Ex-post-Bewertung_Wegebau.pdf). Frau Otte-Kinast erörterte ferner, wie viel Geld das Land aktuell und in den vergangenen Jahren in den ländlichen Wegebau investiert hat. Ausführlich ist dies der Präsentation von Henning Isensee zu entnehmen, die diesem Bericht angehängt ist. Für die Allianz Ländlicher Raum sind zwei Aussagen aus der Rede von Barbara Otte-Kinast von zentraler Bedeutung:

1. Die Landesregierung plant eine „Ländliche Infrastrukturinitiative“, im Zuge derer eine Zukunftsstrategie für die Ländlichen Wege entwickelt werden soll. Dazu wird eine Arbeitsgruppe unter Federführung des ML gegründet. Das ML sieht die Tagung als „guten ersten Aufschlag“ und möchte diesen Nutzen, um die vielseitigen Herausforderungen an das ländliche Wegenetz zu erfragen. Gleichzeitig benannte die Ministerin die Allianz als wichtigen Ansprechpartner und möglichen Mitarbeiter der Arbeitsgruppe.
2. Die Ministerin Barbara Otte-Kinast stellte ergänzend dar, dass nach aktuellem Stand das Land Niedersachsen die Finanzierung von Wegekonzepten – außer im Rahmen von LEADER-Anträgen – **nicht fördern** wird. Dies bedauert die Allianz Ländlicher Raum, da sie in der umfassenden Analyse der IST-Situation wichtige Erkenntnisse für den SOLL-Zustand erwartet. Aktuell wird vom ML ausschließlich der Ausbau der Hauptwirtschaftswege auf alter Trasse gefördert. Dies ist sicherlich nicht komplett verkehrt, doch die komplexe Situation und die vielschichtigen Anforderungen an das Ländliche Wegenetz erfordern nach Ansicht der Allianz Ländlicher Raum passgenauere Lösungen, die die Einzelfallbetrachtung nicht scheuen und die vielseitigen sowie zukünftigen Nutzungen der Wege mit einbeziehen. Des Weiteren ist über die Konzepterstellung für Wegesysteme eine stärkere Einbeziehung und Beteiligung der lokalen Nutzergruppen möglich.

Im weiteren Verlauf der Tagung wurden anschließend die unterschiedlichen Interessen dargelegt, die sich auf einem ländlichen Weg entgegenstehen können und die durch verschiedene Nutzergruppen repräsentiert werden. Die Allianz Ländlicher Raum hatte im Vorfeld zur Vorbereitung der Tagung vier Hauptgruppen ausgemacht: So setzte Hartmut Schleppe vom Niedersächsischen Landvolk einen Impuls zum Thema Landwirtschaft (1), während Klaus-Ulrich Battefeld vom Umweltministerium in Hessen und Prof. Dr. Rode vom BUND Landesverband Niedersachsen die Interessen des Naturschutzes (2) deutlich machten. Karin Werres vom Tourismusmarketing Niedersachsen erläuterte Bedürfnisse an Ländliche Wege aus Sicht des Tourismus und der Naherholung (3) während Herr Mende von der GeKomm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur dies aus Sicht der Kommunen (4) tat. Die Impulse der Redner hängen dieser Zusammenfassung teilweise als eigener Text an.

Im Anschluss an die Mittagspause läutete Dr. Max Peters vom NHB die Diskussionsphase ein und zeigte in seinem Vortrag die Sicht des NHB auf das ländliche Wegenetz. Demnach dienen die Wege nicht ausschließlich der Erschließung der Fläche, sondern sind gleichermaßen als gestaltende, gliedernde und vernetzende Elemente der Kulturlandschaft zu sehen. Wie bereits dargelegt, nutzen viele verschiedene Nutzergruppen die Wege und alle Nutzer müssen auf den Wegen zu ihrem Recht kommen. Trotz der Multifunktionalität mancher Wege ist es in vielen Fällen nicht möglich, alle Interessen auf einem Weg zu bündeln. Daher spricht sich der NHB für die Abkehr der Betrachtung eines einzelnen Weges aus und plädiert für die Konzeptionierung von Wegenetzen, in denen verschiedene Wege verschiedene Aufgaben erfüllen. Dies möchte der NHB modellhaft für eine Gemeinde mittels seines Projekts *W i N* umsetzen. Als Modellregion wurde Rehburg-Loccum gewählt und erste Projektergebnisse sind im Verlauf des Jahres 2020 zu erwarten.

Danach wurden die Tagungsteilnehmer per Zufallsprinzip auf die vier Werkstattgespräche verteilt, die zu den Themen „Landwirtschaft“, „Naturschutz“, „Tourismus und Naherholung“ sowie „Kommune und Bevölkerung“ diskutierten. Die Gespräche wurden von den Impulsgebern des Vormittags geleitet und hatten zum Ziel, zu ermitteln, welche Probleme und welche Ziele die Diskussionsgruppe mit den ländlichen Wegen verbindet und welche Notwendigkeiten sich ergeben, um die Probleme zu lösen bzw. die Ziele zu erreichen. Im Anschluss der Werkstattgespräche wurden alle Diskussionsergebnisse dem gesamten Plenum vorgestellt. Diese zeigten sich wie folgt:

Landwirtschaft: Ländliche Wege machen rund 60 % der Verkehrswege aus. Anders jedoch als das klassifizierte Straßennetz, das (mehr oder weniger) stetig an die sich ändernden Verhältnisse angepasst wird, spiegelt das ländliche Wegenetz in seiner Netzstruktur noch weitgehend die agrarstrukturellen Verhältnisse des 19. Jahrhunderts und in seinem Ausbaugrad die Standards der 50er und 60er Jahre des letzten Jahrhunderts wider. Die meisten Wege sind demzufolge überaltert, zu schmal, nicht ausreichend befestigt und mittlerweile stark geschädigt. Die Netzstruktur ist zu engmaschig, unterhaltungsaufwendig und nicht geeignet, Verkehre zu lenken. Benötigt wird ein neuzeitliches, multifunktionales Wegenetz, das sowohl den Anforderungen der modernen Landwirtschaft als auch den Bedürfnissen der Freizeitgesellschaft gerecht wird.

Das Werkstattgespräch wurde mit der Suche nach den **Ursachen** bzw. den **Verantwortlichen** für den heutigen Zustand eröffnet. Für die Vertreter der Gemeinden und des Naturschutzes liegt die Hauptursache und Verantwortung bei der Landwirtschaft. Demnach ist der ganzjährige Einsatz überdimensionierter, zu schwerer und zu schneller Fahrzeuge ursächlich für den Umfang und das Ausmaß der entstandenen Schäden. Was in der Folge dazu geführt hat, dass viele Gemeinden nicht mehr in der Lage sind, ihrer Unterhaltungs- und Instandsetzungspflicht nachzukommen.

Die Vertreter der Landwirtschaft sahen aber gerade in der mangelhaften Instandhaltung der Wege in der Vergangenheit die eigentliche Ursache für die heutigen Probleme. Es sei versäumt worden, die Wege im Anschluss der Erstellung kontinuierlich zu unterhalten, was zu einem stetigen Substanzverlust geführt hat.

Des Weiteren wurde seitens der Landwirtschaft deutlich gemacht, dass sich der Strukturwandel weiter fortsetzen wird. Eine Folge dieses Trends ist die zunehmende Verlagerung von Ernte- und Transportleistungen auf externe Dienstleister. Diese Externen wiederum, hierzu zählen Lohnunternehmen und Maschinenringe, agieren überörtlich, bewegen sich auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen und sind deshalb gezwungen, modernste Fahrzeugtechnik einzusetzen. Die Anforderungen an ein leistungsfähiges Wegenetz werden sich deshalb nach Einschätzung der Landwirtschaft noch weiter erhöhen.

Die Gemeindevertreter machten deutlich, dass eine flächendeckende Anhebung der Wegebaustandards weder zweckmäßig noch finanzierbar ist. Statt einer Erhöhung sei vielmehr eine Reduzierung der Standards notwendig. Beispielhaft wurde auf die guten Erfahrungen im östlichen Landesteil verwiesen, wo vermehrt einfache Schotterbefestigungen (bzw. Deckschichten ohne Bindemittel, sog. wassergebundene Befestigungen) zum Einsatz kommen, die kostengünstig zu erstellen und zu unterhalten sind.

In der sich hier anschließenden Diskussion zeichnete sich keine einhellige Meinung zur optimalen Art des Ausbaus der Wege und Gestaltung des Wegenetzes ab. Es bestand jedoch Einigkeit darüber, dass auch die Einziehung von Wegen oder deren Übertragung zur **Lösung** der Probleme beitragen kann. Denkbar wäre demnach auch, die Wege wieder in die Selbstverwaltung der Landwirtschaft und Grundstückseigentümer zu überführen, wozu dann Real- oder Wegezweckverbänden zu gründen wären.

Seitens der Landwirtschaft wurden der vermehrte Einsatz angepasster Fahrzeuge (Überladewagen) und die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Feldwegen auf 40 km/h ins Spiel gebracht.

Breiten Raum nahm zum Abschluss die Frage nach der Bedeutung und dem Schutz von Wegerändern ein. Für die Vertreter des Naturschutzes ist das Wegenetz in erster Linie wichtiges Rückzugs- und Vernetzungselement in der Agrarlandschaft. Mit teils provokanten Thesen wurde eine rege Diskussion hierüber und über Frage nach der Verantwortung der Landwirtschaft für den Schwund dieser wertvollen Bereiche angestoßen. Bei aller Gegensätzlichkeit bei diesem Thema, bestand dennoch Konsens

darüber, dass überall Grenzen einzuhalten und verloren gegangene Wegeränder wiedergestellt und zukünftig vor Beeinträchtigungen möglichst weitgehend zu schützen sind.

Naturschutz: Wenn man den Naturschutz als eine „Nutzergruppe“ der ländlichen Wege begreift, dann hat diese Gruppe **vier Hauptziele**. Die Wege sollen so beschaffen sein, dass die Wegeseitenränder in entsprechender Qualität (1) und Quantität (2) vorhanden sind, der Biotopvernetzung (3) dienen und der Wegekörper als solcher den Zielen des Naturschutzes entspricht (4). Qualität bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Wegeseitenränder arten- und strukturreich ausgeprägt sind. Quantität bedeutet, dass ausreichend Flächen vorhanden sind und die vorhandenen Flächen entsprechend ihrer Funktion als Wegeseitenrand respektiert werden. Der Wegekörper als solcher kann für den Naturschutz von Bedeutung sein, wenn es sich bspw. um Gras- oder Sandwege handelt, die bestimmten Arten ein Habitat bieten.

Die Diskussionsteilnehmer machten jedoch **drei Hauptprobleme** aus, die in Bezug auf ländliche Wege bestehen, die sich zum Teil überschneiden bzw. gegenseitig bedingen und die dazu führen, dass die oben genannten Ziele nicht erreicht werden. Ganz grundsätzlich werden die Rahmenbedingungen (1) als ungünstig empfunden. Zu diesen Rahmenbedingungen wird u. a. ein fehlendes Konzept bzw. eine grundlegende Strategie zum Erhalt und zur Förderung der Wegeseitenränder gezählt. Hinzu kommt, dass die Pflege der Wegeseitenränder oftmals nicht so durchgeführt wird, dass es einen ökologischen Mehrwert hätte. Die fehlenden Pflegekonzepte sind größtenteils mit den hohen Kosten für eine verträglichere Pflege verbunden (Mahdgut abfahren und verwerten, abschnittsweise mähen etc.). Zudem fehlt es auch an entsprechendem Grundlagenwissen, wie eine ordnungsgemäße Pflege durchzuführen wäre und was die Konsequenzen einer falschen Pflegepraxis sind. Es gilt, ein zielführendes Mähregime aufzubauen und dauerhaft umzusetzen. Außerdem werden die konkurrierenden Interessen (2) als ein wesentliches Problem gesehen. Diese beiden grundlegenden Aspekte führen zum dritten Hauptproblem, dass als eine fehlende Qualität (3) in den Wegeseitenrändern beschrieben wurde. Die Säume sind vielerorts durch falsche Pflege arten- und strukturarm, es werden immer mehr Flächen versiegelt und/oder Wegeseitenräume werden anderweitig genutzt.

Die Gruppe hat anschließend **vier Lösungsansätze** diskutiert, die sich an den zuvor erarbeiteten Zielen und Problemen orientierten: Demnach müssen die Rahmenbedingungen (1) verbessert werden. Dies könnte u. a. durch neue Förderprogramme oder die Kombination von bestehenden Förderprogrammen geschehen. Des Weiteren sollten die Gemeinden Bestandsaufnahmen (2) durchführen, um den Status-quo der Wegeseitenräume zu ermitteln. In diesem Zusammenhang gilt es neben der Qualität auch die Quantität, sprich die Einhaltung der Grundstücksgrenzen zu überprüfen. Idealerweise würde eine Kommune anschließend ein Bewirtschaftungskonzept (3) für die Wegeseitenränder erstellen, dass entsprechende Qualität und Quantität langfristig sichert. Dies müsste öffentlichkeitswirksam kommuniziert (4) werden, um eine Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung und bei anderen Nutzergruppen zu erzielen.

Als einen Diskussionsschwerpunkt stellte sich das Thema „Kompensation an Wegeseitenrändern“ heraus. Hier wurde sehr intensiv diskutiert und zwei diametral gegensätzliche Positionen trafen aufeinander. Auf der einen Seite wird die Möglichkeit der Anrechnung als Kompensation bei der Wiederherstellung von Wegeseitenrändern deutlich abgelehnt, während andererseits dies in einigen Teilen des Landes praktiziert wird und dadurch viel Fläche in Wert gesetzt und langfristig gesichert wurde. Im Rahmen der Tagung konnte hier kein Ergebnis erzielt werden und diese Frage bedarf einer weiteren Klärung.

Tourismus und Naherholung: Nach einer kurzen Einleitung durch die Moderatorin beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit den **Herausforderungen**, denen die Nutzung und Gestaltung von Wegen aus Sicht des Tourismus gegenüberstehen.

Eine grundsätzliche Fragestellung ist, für welche Zielgruppe soll welcher Weg ausgeschildert oder hergerichtet werden? Neben der Landwirtschaft, den Spaziergängern, den Wanderern, den Tourenfahrern, den Mountainbikern fordern auch Inliner, Kutschenfahrer, Reiter oder Quadfahrer ihren Raum. Mit der Zunahme der Differenzierung in der Gesellschaft steigt auch die Anzahl der touristischen Zielgruppen mit jeweils sehr unterschiedlichen Anforderungen in der Wegeführung oder Oberflächenbeschaffenheit.

Alle diese Nutzer, so ist die Erfahrung, erwarten, dass ihren Ansprüchen gemäß die Wege ausgebaut oder beschildert sind, oder, dass sie jeden Weg entsprechend nutzen können. Das Aufeinandertreffen führt oft zu Konflikten (Landwirt / Radfahrer, Reiter / Fußgänger, etc.). Ihnen liegt oft ein fehlendes Bewusstsein für die Erfordernisse des Anderen (z.B. die Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen) zu Grunde.

Einzelne Anwesende berichteten von der erfolgreichen Erstellung oder dem Versuch der Erstellung von Wegekonzepten. Sie betonten, dass der Dialogprozess sehr komplex sei auf Grund der unterschiedlichen Zielsetzungen, Anforderungen sowie Ansprechpartner. Konflikte hätten sich oft tradiert. Deutlich wird dies u.a. in dem fehlenden Vertrauen untereinander.

Sind die Wegparzellen groß genug und in kommunaler Hand, können parallele Nutzungen (z.B. Reiter auf den Wegeseitenrändern) ermöglicht werden. Dies ist jedoch zumeist nicht der Fall. Besonders in Süd-Niedersachsen sind viele Wege Eigentum von Realverbänden, auf die die Kommune keinen Zugriff hat. Darüber hinaus können Privatpersonen, das Landesstraßenbauamt, Genossenschaften etc. Eigentümer bzw. Ansprechpartner sein. Sie haben wiederum ganz spezifische Bedingungen bei der Kooperation.

Ziel sollte es sein, kommunale oder regionale Wegekonzepte zu erstellen, die die unterschiedlichen Anforderungen lenken und leiten sowie den Ausbau und die Unterhaltung der Wege sichern. Es ist nicht möglich, allen Zielgruppen gleichermaßen gerecht zu werden. Daher erfordern Wegekonzepte im Sinne des Tourismus auch immer eine Konzentration auf bestimmte Zielgruppen bei gleichzeitiger Gewährleistung von Qualitätsstandards (Zertifizierung) und ihrer Kontrolle.

In der gemeinsamen Klärung und Steuerung der Wegenutzung, der Unterhaltung, der Ausschilderung etc. wird von den Teilnehmer*Innen der **Lösungsweg** gesehen. Diese kann nur in einem Dialogprozess der verschiedenen Gruppen vor Ort gelingen. Alle Beteiligten vor Ort vertreten jeweils spezifische Interessen und nehmen entsprechende Rollen ein. Der Dialogprozess und die Planung sollten daher aus Sicht der Diskussionsteilnehmer*Innen extern moderiert werden.

Neben einer Bestandsaufnahme ist Grundvoraussetzung, dass das Verständnis für die jeweiligen Belange entwickelt wird und eine entsprechende Rücksichtnahme in der Diskussion und später in der Umsetzung erfolgt. Dazu sind die Erwartungen an ein Konzept (und seine Umsetzung) zu klären sowie Konflikte offen - aber vertrauensvoll - anzusprechen.

Mit der Erstellung eines Wegekatasters können die Wegenetze nach den Anforderungen der Nutzergruppen (Rad / Fuß / Landwirtschaft, ...) strukturiert werden. So werden eine Besucherlenkung, die Separierung für bestimmte Nutzergruppen oder die Schaffung von Ausweichmöglichkeiten möglich. Dabei können z.B. Alternativrouten (z.B. mit der Landwirtschaft) ausgehandelt oder ausgewiesen wer-

den, damit Konflikte erst gar nicht entstehen. Spezifische touristische Karten oder temporäre Angebote („Erlebniswege“) können hierbei unterstützen.

Da eine Förderung der Erstellung von Wegekonzepten durch das Land Niedersachsen nicht absehbar ist, wurde z.B. auf das Förderprogramm LEADER verwiesen. In einigen LEADER-Regionen wurden Wegekonzepte schon erstellt.

Die Umsetzung kann allerdings nur über die ZILE-Richtlinie (Wegebau, Tourismus), über Naturschutzprogramme (Wegeseitenräume) oder neuer Finanzierungselemente wie z.B. die Pferdesteuer finanziell unterstützt werden.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe fragen nach guten Beispielen schon bestehender Konzepte. Hier erwarten sie vom *W i N*-Projekt Unterstützung. Evtl. ist im Rahmen der Bund-Länder Arbeitsgruppe Landentwicklung die Erstellung einer entsprechenden Broschüre möglich (Analog zur Dorfentwicklung).

Bevölkerung und Kommune: Neben den Naturschützern, Landwirten und Touristen hat letztlich das Gros der Einwohner der Kommunen als Anrainer ein Interesse an der künftigen Nutzbarkeit ihrer örtlichen Wege. Dabei fungieren die Wegenetze vor Ort oftmals als Verbindung zwischen Dörfern, Ortschaften, Menschen und Naturräumen. Sie sind damit aus dem Leben im ländlichen Raum nicht wegzudenken.

Im vierten Werkstattgespräch saßen bunt gemischt Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Vertreterinnen und Vertreter der Naturschutzbehörden, Bauhöfe, Wissenschaft, Landwirtschaft, Realverbände sowie weitere interessierte und betroffene Akteure zusammen. Die Teilnehmer*Innen wurden zunächst gebeten, die drei für sie wichtigsten Stichworte zu ländlichen Wegen auf Kärtchen aufzuschreiben, die anschließend thematisch sortiert an Stellwände geheftet wurden.

Aus dieser Aufforderung heraus wurde auf vielen Karten insbesondere das Thema der dauerhaften und gerechten **Finanzierung** von grundlegender Erneuerung und permanenter Unterhaltung der Wege genannt. In der Diskussion wurden u.a. verschiedene – tlw. bereits praktizierte – Möglichkeiten zur Anliegerbeteiligung angesprochen. Genannt wurde die Erhebung von Anliegerbeiträgen im Rahmen des Kommunalabgabengesetz (KAG), die Wiederkehrenden Beiträge, die Erhöhung der Grundsteuer „A“, die Gründung von Wegunterhaltungsverbänden, die Übernahme der Kosten durch die Allgemeinheit, eine nutzerabhängige Form der Beteiligung (sog. Treckermaut) sowie verschiedene Formen einer freiwilligen Beteiligung (z.B. Verwendung von Jagdgeldern, Abgabe eines Anteils aus Holzverkäufen etc.) zur Finanzierung von gemeindlichen Wegen. Dabei wurde deutlich, dass es keinen generellen Favorit für jede Ausgangssituation gibt. Gefragt sind vielmehr individuelle passgenaue Lösungen vor Ort.

Einig waren sich die Teilnehmer*Innen über den häufig schlechten Zustand der Wege und den daraus resultierenden Handlungsbedarf insbesondere auch für viele in die Jahre gekommene Brückenbauwerke. Festgestellt wurde, dass sich die Situation im Nordwesten Niedersachsens, wo in der Regel Gemeinden Wegeeigentümer sind, und dem Süden des Landes, in dem zumeist Realverbände und Feldmarkinteressenten über die Wege verfügen, ungleich darstellt, woraus im Ergebnis der unterschiedliche Handlungsspielraum der Kommunen vor Ort resultiert.

Abseits der Kostenfrage wurde von zahlreichen Teilnehmer*Innen das Thema der **Wegerandstreifen** angesprochen. Aus der Perspektive der örtlichen Gemeinschaft wurden in diesem Zusammenhang die wichtige Bedeutung der Wegerandstreifen und deren korrekte Unterhaltung thematisiert. Während

einige Kommunen die Kooperation mit Landwirten (auch vertraglicher Art) betonten, hielten andere kommunale Vertreter die Unterhaltung durch eigene Bauhöfe oder durch externe Dienstleister für geboten, um das Potential der Wegerandstreifen zu sichern, bzw. dauerhaft aufzuwerten.

In der lebhaften Gesprächsrunde wurde deutlich, dass die Diskussionen über die Zukunft der ländlichen Wegenetze oftmals Emotionen auslösen und mit Interessenkonflikten behaftet sein können. Die Akteure wünschen sich daher eine faire Debatte auf Basis einer fundierten und umfassenden Grundlage. Einigkeit bestand darin, dass eine **sachliche Diskussionskultur** auf Basis ganzheitlicher Wirtschaftswegekonzepte leichter möglich ist. Insoweit wurde auch von den Teilnehmer*Innen des vierten Werkstattgespräches eine intensive Einbeziehung aller Betroffenen in die Entscheidungsfindung zum zukünftigen Umgang mit ländlichen Wegen und Brückenbauwerken begrüßt. Eine objektive Sichtweise und Moderation „von außen“ wurde als hilfreich angesehen.

Fazit: Die Tagung „Wege in Niedersachsen“ hat deutlich gezeigt, dass im Bereich der ländlichen Wirtschaftswege in Niedersachsen ein enormer Handlungsbedarf besteht. Die Herausforderungen sind vielschichtig und reichen von grundlegenden strukturellen Problemen der Wegenetze über Nöte in der Finanzierung der Wegeunterhaltung und -sanierung bis hin zum Verlust von wertvollen Strukturen wie Blühstreifen, Hecken, Obstbäumen oder Allees in den Wegeseitenräumen. Zusätzlich besteht die Herausforderung, den teilweise widerstreitenden Bedürfnissen der unterschiedlichen Interessen- bzw. Nutzergruppen gerecht zu werden. Der Sachverhalt gewinnt zusätzlich an Komplexität, da die Heterogenität des Landes Niedersachsen mit unterschiedlichen Bodenverhältnissen, Landnutzungs- und Siedlungs- und Besitzstrukturen berücksichtigt werden muss.

Die Allianz Ländlicher Raum sieht es daher als geboten an, eine umfassende Strategie zur Lösung der Probleme in diesem Bereich zu entwickeln. Laut Koalitionsvertrag von SPD und CDU vom 21.11.2017 „soll ein Zukunftskonzept für die dringend notwendigen Maßnahmen zur Erhaltung, Ertüchtigung und zum Ausbau des Wirtschaftswegenetzes“ erfolgen. Frau Ministerin Otte-Kinast bekräftigte diese Aussage auf der Tagung und stellt die Bildung einer Arbeitsgruppe in Aussicht, die sich dieser Fragestellung bzw. dem Zukunftskonzept annehmen soll.

Nach Ansicht der Allianz Ländlicher Raum sollte mittels einer objektiven Bedarfsfeststellung auf Basis einer Ist-Soll-Betrachtung der tatsächliche örtliche Bedarf an Wegen ermittelt werden. Der NHB geht hier noch einen Schritt weiter und stellt die Frage, ob zukünftig diese Konzeptionierung – d.h. die ganzheitliche Betrachtung der gesamten Netzstruktur zur Lösung der vielschichtigen Probleme – nicht zur Grundbedingung für die anschließende staatliche Förderung des Ausbaus von Wirtschaftswegen gemacht werden sollte? Wirtschaftswegekonzepte ermöglichen durch exakte Analyse der Ausgangssituation passgenaue Lösungen, die unter Beteiligung lokaler Akteure entstehen und so optimal die verschiedenen Interessen bündeln. Das Modellprojekt „Wege in Niedersachsen“, *WiN*, soll hierfür erste Ansätze liefern.

Anlagen:

Impulse zu den Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen

Vortrag von Henning Isensee über die Förderung von Wirtschaftswegen durch das Land Niedersachsen

Pressemitteilung vom 02.03.2018

Feldwege erhalten, heißt Lebensräume erhalten

Breites Bündnis für Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt in der Landwirtschaft

„Wenn wir Insekten, Vögel und Kleintiere in Hessen schützen wollen, dann müssen wir ihnen Lebensräume geben. Intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen bieten diesen Tieren meist nicht genug Abwechslung oder Rückzugsräume. Doch genau diese Räume können meist ohne großen Aufwand geschaffen werden. Landwirte können Flächen neben und zwischen ihren Schlägen der Tierwelt überlassen und damit zum Artenschutz beitragen. Wir zeigen dafür konkrete Handlungsmöglichkeiten auf“, sagte Umweltministerin Priska Hinz heute in Wiesbaden.

Wegen des wirtschaftlichen Drucks auf die einzelnen Betriebe vergrößerten Landwirtinnen und Landwirte in den zurückliegenden 50 Jahren ihre Ackerfläche immer weiter. Wo früher noch Feldwege sowie nicht bewirtschaftete Streifen am Wegesrand waren, wird heute jeder Zentimeter für den Anbau von Ackerkulturen genutzt. Das geht zu Lasten der biologischen Vielfalt, denn blühende Wegränder und Graswege sind wichtige naturnahe Strukturen in der freien Landschaft. Sie sind Lebensräume für Insekten und andere Kleintiere, aber auch für Feldhasen und Vögel und dürfen nicht ohne Genehmigung der Naturschutzbehörden beseitigt werden.

Ein breites Bündnis von Landwirten, Jägern und Naturschützern weist gemeinsam mit dem Umweltministerium auf die große Bedeutung dieser Wegraine als Lebensräume hin und hat praktische Tipps erarbeitet, wie man diese wichtigen Biotope erhalten, aufwerten und weiterentwickeln kann. Diese wurden in einer gemeinsam herausgebrachten Broschüre zusammengefasst. Dem Bündnis gehören der Hessische Bauernverband, die Vereinigung ökologischer Landbau in Hessen, der Landesjagdverband, der Ökologische Jagdverein Hessen, die hessischen Naturschutzverbände NABU, BUND und HGON, die Hessische Landgesellschaft und das Umweltministerium an. In dieser breit angelegten Allianz liegt eine besondere Bedeutung, denn sie umfasst alle relevanten Akteure aus und für den ländlichen Raum in Hessen. „Nur gemeinsam können wir die Herausforderung meistern, unsere Natur zu schützen, denn wir alle profitieren von ihr in verschiedener Weise. Wenn unterschiedliche Einrichtungen und Gruppen mit häufig unterschiedlichen Meinungen eine gemeinsame Perspektive entwickeln, dann ist dies ein starkes und positives Zeichen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Daher geht mein ausdrücklicher Dank an alle Beteiligten“, bekräftigte Ministerin Hinz.

Die Infobroschüre über die Maßnahmen zum Erhalt der Wegraine ist hier zu finden.:

https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/wegraine_erhalten_web_barrierefrei.pdf

Kontakt für Pressevertreter

Pressesprecher:

Herr Mischa Brüssel de Laskay

Pressestelle: Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Telefon: +49 611 815 1020

Telefax: +49 611 815 1943

E-Mail: pressestelle@umwelt.hessen.de

Quell URL:

<https://umwelt.hessen.de/presse/pressemitteilung/feldwege-erhalten-heisst-lebensraeume-erhalten>

Ansprüche an das ländliche Wegenetz aus Sicht des BUND Niedersachsen

Prof. Dr. Michael Rode

Stellvertretender Vorsitzender, BUND Landesverband Niedersachsen

Das ländliche Wegenetz bietet große Potenziale zur Förderung des Artenreichtums in der Agrarlandschaft. Insbesondere die Wegeseitenränder können wertvolle (Ersatz-)Lebensräume darstellen und einen wesentlichen Beitrag zum Biotopverbund leisten. Früher prägten reich strukturierte, breite und zonierte Wegeränder an nicht versiegelten Wegen mit einer hohen faunistischen und floristischen Artenvielfalt das Wegenetz der Agrarlandschaft. Durch Flurbereinigungsmaßnahmen mit Ackerzusammenlegungen sowie durch eine Einverleibung in die benachbarte Bewirtschaftung sind viele Wegränder heute stark verschmälert oder ganz weggefallen. Gleichzeitig sind die verbliebenen Reste u. a. durch unsachgemäße Pflege, direkten und indirekten Dünger- und Pestizideintrag verändert und beeinträchtigt. Damit werden ihre Funktionen in Bezug auf den Biotopverbund und als Lebensraum für Flora und Fauna nicht mehr oder nur unzureichend erfüllt.

Wegraine sind keine landwirtschaftlich genutzten Flächen. Insofern müssen bei diesen Flächen folgende Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes zwingend beachtet werden¹:

- § 39 Abs. 5 S. 1: „Es ist verboten, [...] nicht land-[...]wirtschaftlich genutzte Flächen so zu behandeln, dass die Tier oder Pflanzenwelt erheblich beeinträchtigt wird“.
- § 5 Abs. 2 S. 3: Bei der landwirtschaftlichen Nutzung...“die zur Vernetzung von Biotopen erforderlichen Landschaftselemente sind zu erhalten und nach Möglichkeit zu vermehren“. (inklusive der Erfüllung ihrer ökologischen Funktionen gemäß §§ 1 ff. BNatSchG).
- §21 Abs. 6: „Auf regionaler Ebene sind insbesondere in von der Landwirtschaft geprägten Landschaften zur Vernetzung von Biotopen erforderliche lineare und punktförmige Elemente, insbesondere Hecken und Feldraine sowie Trittsteinbiotope, zu erhalten und dort, wo sie nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind, zu schaffen (Biotopvernetzung).

Damit liegen in diesem Sinne Verstöße gegen das BNatSchG vor²:

- bei der Nutzung von Wegerändern als Ackerfläche,
- bei deren Einbeziehung in Weideland,
- bei Zerstörung bzw. Beschädigung z. B. durch den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln, Walzen, Abbrennen von Stauden, häufiges Mähen oder Mulchen.

Demnach gilt es, die Funktion der Wegränder in der Agrarlandschaft zu stärken

1. quantitativ durch

- den Erhalt bestehender (breiter) Wegränder, insbesondere alter Wegränder,
- die Wiederherstellung unrechtmäßig landwirtschaftlich genutzter Wegrandbereiche,
- die Neuanlage und die Verbreiterung schmaler Wegränder auf Nicht-Wegrandflächen,

2. qualitativ durch

- eine sachgemäße Pflege zur Erzielung struktur- und artenreicher Wegränder,
- eine Minimierung von Düngemittel- und Pestizideinträgen,
- das Vermeiden von Bodenverdichtung durch Überfahren.

Um Verbesserungen zu erreichen, müssen vor allem Flurbereinigungsverfahren, Flurneuordnungen und der Wegebau im ländlichen Raum zur Realisierung von ökologischen Belangen und der Schaffung neuer Landschaftsstrukturen verbindlich genutzt werden. Zudem müssen im Rahmen der Agrarförderung Überlappungen von Feldblöcken mit Landschaftsstrukturen wie Wegrändern korrigiert und Zahlungen von Flächenprämien für überpflügte Wegränder ausgeschlossen werden.

1 Radtke, M. (BUND KG Rotenburg) 2014: Wegraine und Gewässerrandstreifen – Bedeutung und rechtliche Grundlagen. Hrsg.: BUND LV Niedersachsen e. V., dieUmweltDruckerei GmbH, Hannover. <https://www.bund-niedersachsen.de/service/publikationen/detail/publication/wegraine-und-gwaesserrandstreifen/> (31.01.2019)

2 Petersen, F. 2017: Erhalt von Feld- und Wegerandstreifen. Beitrag aus dem Recht der Natur-Schnellbrief Nr. 202. IDUR – Informationsdienst Umweltrecht. <https://idur.de/erhalt-von-feld-und-wegerandstreifen/> (31.01.2019)

Ansprüche an das ländliche Wegenetz aus Sicht des Tourismus

Erholung und Freizeit finden oft in der Natur statt. Für viele Menschen ist der Erholungswert höher, je natürlicher die Umgebung und je weniger verbaut der Raum ist. Daher spielen Wege im ländlichen Raum – seien es landwirtschaftliche Wege oder Wald- und Forstwege – eine große Rolle für Erholung und Freizeit und damit auch für den Tourismus. Nachfolgend sind einige Thesen zur Bedeutung des ländlichen Wegenetzes, zu Herausforderungen und Lösungen aus Sicht des Tourismus zusammengetragen.

Ländliche Wege als wichtiges Element v.a. im Aktivtourismus:

- Das ländliche Wegenetz ist überwiegend wenig befahren.
- Auf ländlichen Wegen ist oft KfZ-Verkehr außer land-/forstwirtschaftlichem Verkehr verboten, dies erhöht die Sicherheit auf den Wegen.
- Ländliche Wege führen oft durch unbebaute Landschaft, dies erhöht den Erholungsfaktor.
- Das ländliche Wegenetz ermöglicht es Radfahrern und Wanderern, Natur zu erleben.
- Ohne die Nutzung des ländlichen Wegenetzes wären Rad und Wandertourismus nicht so möglich, wie wir es heute kennen.

Begrenzende Faktoren und Herausforderungen:

- Im ländlichen Wegenetz kommt es zu Konflikten auf Grund unterschiedlicher Nutzungsinteressen.
- Absprachen im Planungsprozess mit Eigentümern ländlicher Wege sind manchmal mühsam.
- Bei der Planung und Umsetzung von Rad- und Wanderwegen im ländlichen Wegenetz wird oft zu wenig miteinander geredet.
- Es gibt Vorurteile zwischen den Nutzern ländlicher Wege.
- Radfahrer und Wanderer definieren verschiedene Oberflächen als „gut geeignet“. Diesen unterschiedlichen Ansprüchen muss man im Sinne eines guten Angebotes Rechnung tragen.
- Unterhaltung und Sanierung ländlicher Wege ist aus Sicht des Tourismus ein wichtiger Faktor. Hierzu fehlen leider oft Mittel und z.T. die Kenntnis über den Zustand der Wege.

Lösungen für ein gutes Miteinander:

- Konflikte im ländlichen Wegenetz kann man durch sinnvolle Planung und Kommunikation im Planungsprozess vermindern.
- Ausweisung von Rad- und Wanderwegen bedeutet Lenkung. Lenkung von Nutzergruppen heißt auch Kanalisierung auf wenige Wege und Auslassen von sensiblen Bereichen (Naturschutz) oder Bereichen mit Nutzungsdruck (Land-/Forstwirtschaft).
- Tools wie der Natursportplaner des Deutschen Wanderverbandes <http://www.natursportplaner.de/> helfen, im Planungsprozess frühzeitig Konflikte zu vermeiden.
- Verständnis schaffen zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen ländlicher Wege.

Literaturhinweise:

- Akademie für Ländliche Räume Schleswig-Holstein: Informationen zum Projekt „Wege mit Aussichten“ <http://www.alr-sh.de/infothek/projekt-wege-mit-aussichten.html>
- Deutscher Wanderverband e.V. (2017): Infosammlung Natursport. Kassel. <http://www.natursportplaner.de/pdf/Infosammlung-Natursport-2017.pdf>

Ihr Kontakt:

TourismusMarketing Niedersachsen GmbH

Karin Werres

Prokuristin | Projektleitung Aktivthemen/Themenmanagement Radtourismus

Telefon: 0511 – 27048842, E-Mail: werres@tourismusniedersachsen.de



Bernd Mende
Geschäftsführender Gesellschafter der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswegekonzepte zur Stärkung kommunaler Außenbereiche

Die bedarfsgerechte Anpassung und Optimierung der verkehrlichen Infrastruktur in den Außenbereichen ist ein wesentlicher Faktor zur Stärkung der ländlichen Räume. Zukünftige Mobilitätsstrategien und eine sich wandelnde Gesellschaft sowie sich ändernde strukturelle Bedingungen erfordern eine Anpassung und Optimierung des heutigen –oft in die Jahre gekommenen- Straßen- und Wegenetzes. Passgenaue Lösungen müssen erarbeitet und auf den Weg gebracht werden.

Es geht bei der Erstellung von Wirtschaftswegekonzepten im Kern um die ehrliche Beantwortung wichtiger Zukunftsfragen:

- Welche Wege / Brückenbauwerke werden perspektivisch zwingend benötigt?
- Welche Wege / Brückenbauwerke können ggfs. entfallen, bzw. auf Dritte übertragen werden?
- Welche Wege / Brückenbauwerke sind zu ertüchtigen?
- Welche Wege / Brückenbauwerke können ggfs. zukünftig im Standard gesenkt werden?
- Wo besteht Optimierungsbedarf?

Von besonderer Bedeutung ist es, einen vollständigen Gesamtüberblick zu erhalten, sowie die unterschiedlichen Interessengruppen (Multifunktionalität) in solch komplexe Überlegungen und Prozesse intensiv einzubinden und deren Wissen zu nutzen.

Die Menschen vor-Ort kennen schließlich die Situation sehr genau. Nicht selten haben Sie auch schon Ideen entwickelt, die durchaus von Nutzen sein können.

In der Praxis bewährt hat sich der Einsatz eines Bürgerdialog-Portals. Mit www.wirtschaftswegekonzept.de existiert ein Werkzeug, das alle Beteiligten umfassend und permanent aktuell über den jeweiligen Projektstand auf dem Laufenden hält. Die Internetbasierte Plattform bietet die Möglichkeit, allgemeine und weiterführende Informationen in flexiblen –individuell gestaltbaren– Ansichten abzurufen und Stellungnahmen in Form von Kommentaren abzugeben. Verwaltungen schätzen dabei besonders die deutliche Reduzierung von (arbeitsintensiven) direkten Bürgeranfragen. Eine spürbare Entlastung gegenüber herkömmlichen Bürgerbeteiligungsverfahren ist die Folge. Ein Bürgerdialog-Portal ersetzt bewusst keine Bürgerversammlungen, ergänzt diese aber zeitgemäß und in idealer Weise (24/7) und trägt zu einer Erhöhung der Akzeptanz von komplexen Gesamtprojekten bei.

Zur Erfassung der zahlreichen Informationen und Attribute in der Örtlichkeit, sowie zur Dokumentation, ist der Einsatz geländetauglicher Fahrzeuge mit Spezial-EDV-Lösungen von Vorteil. So ermöglicht z.B. eine hochwertige Spezial-Kamera-Technik an Bord, die objektive und detaillierte Erfassung der jeweiligen örtlichen Situation und schafft so ein realitätsgetreues Bild der Örtlichkeit, auf das -auch später- jederzeit zurückgegriffen werden kann.

Das Ergebnis eines Wirtschaftswegekonzeptes bildet die abgestimmte verlässliche Grundlage für den zukünftigen Umgang mit Wegen und Brückenbauwerken in den Außenbereichen. Ressourcen lassen sich so sehr effektiv einsetzen.

Kein Wirtschaftswegekonzept sollte endgültig in Stein gemeißelt sein, es sollte immer die Möglichkeit der bedarfsgerechten Anpassung ermöglichen.

www.ge-komm.de

www.wirtschaftswegekonzept.de

Allianz ländlicher Raum „Wege in Niedersachsen“

Über die Förderung von Wirtschaftswegen durch
das Land Niedersachsen

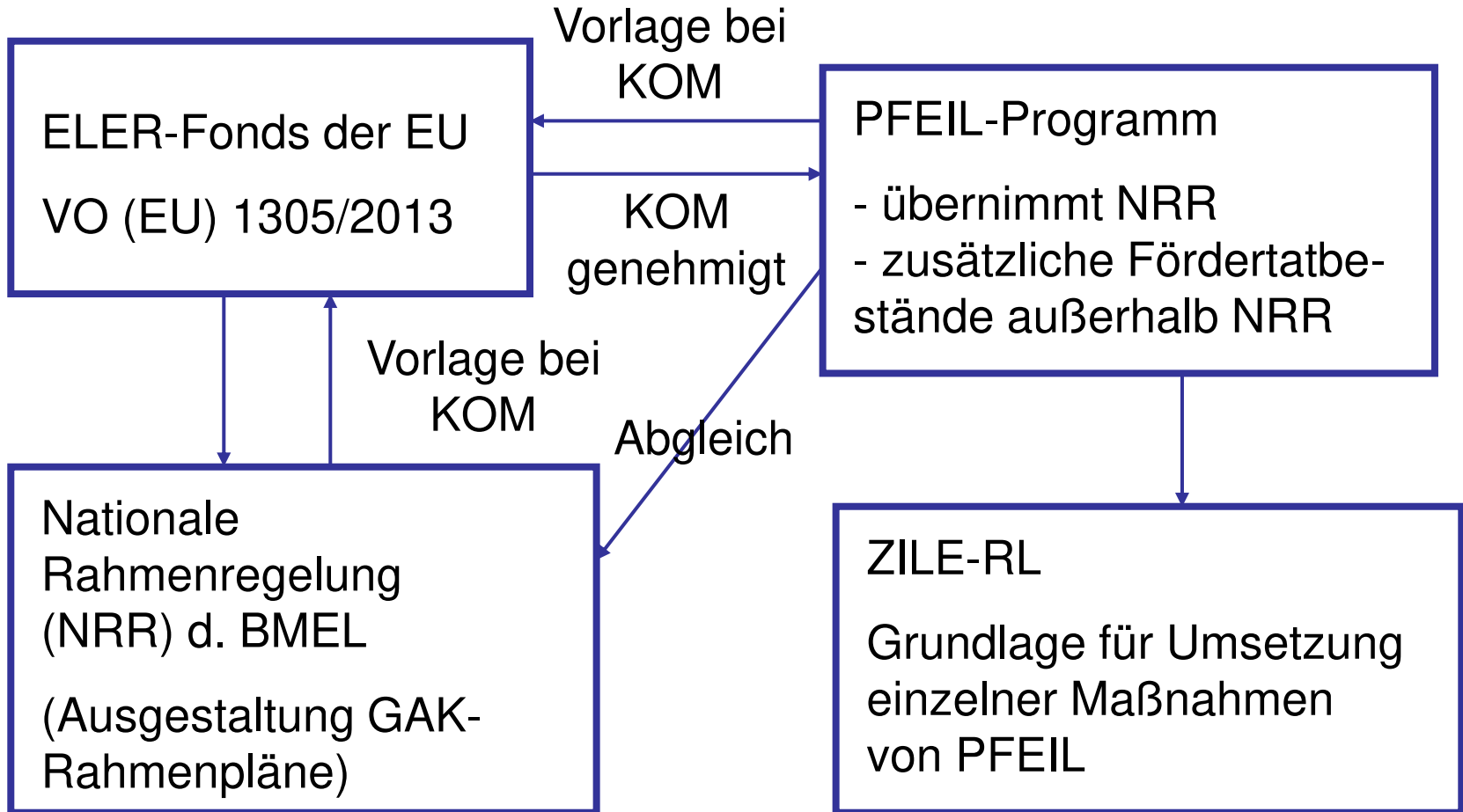


Grundlagen der Förderung

- Programm PFEIL: Umsetzung des ELER-Fonds in Niedersachsen und Bremen
- Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)
 - GAK-Rahmenplan des Bundes
 - Nationale Rahmenregelung (NRR)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE)



Zusammenhang ELER-VO, NRR, PFEIL, ZILE



Finanzielle Ausstattung EU-Förderperiode 2014 - 2020

- Programmanmeldung 2014: 10 Mio. Euro EU-Mittel verteilt auf EU-Haushaltsjahre 2015/2016
- 2016 Aufstockung: 4 Mio. Euro EU-Mittel
- Ab 2016: zusätzlich Bereitstellung GAK-Mittel (bis 31.12.2018 rd. 16,5 Mio. Euro ausgezahlt)
- 2018 Entscheidung Landtag: 3 Mio. Euro Landesmittel (2018 bewilligt, Umsetzung 2019)
- 2018/19 Umschichtung EU-Mittel: weitere rd. 16,5 Mio. Euro



Finanzielle Ausstattung GAK-Sonderrahmenplan 2019-2021

- „Landmilliarde“ des Bundes
- verstärkt gezielt die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung
- Für ländlichen Wegebau Haushaltsmittel 2019 i. H. von rd. 11,5 Mio. Euro GAK (von insgesamt 36 Mio. Euro Haushaltsmittel 2019 des Sonderrahmenplans)
- 2020 und 2021 könnten, die Bereitstellung der Landeskofinanzierung durch den Landtag vorausgesetzt, insgesamt für ILE jeweils rd. 30 Mio. Euro Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.



Finanzielle Ausstattung

- Gesamtmittelzuweisung bis heute: 61,5 Mio. Euro (damit bereits rd. 13 Mio. Euro mehr als in der EU-Förderperiode 2007 – 2013)
- Vorteil des Wegebaus aus fördertechnischer Sicht:
 - Rasch umzusetzen
 - Vergabeverfahren überschaubar
 - Gut prüf- und abrechenbar
- 2020 und 2021 stehen noch aus, ggf. zusätzliche Mittelrückflüsse aus anderen Maßnahmen

Fazit: erhebliche Förderung des ländlichen Wegebaus



Wegenutzung

- Wegenutzung je nach Region sehr unterschiedlich
- Anforderungen Dritter an die Nutzung
- Multifunktionalität zur touristischen Nutzung/Naherholung wird im Ranking berücksichtigt
- Offener Zugang zu den Wegen (EU: diskriminierungsfrei (Beihilferecht))
- Förderung von Haupteerschließungswegen und Wegen mit einer hohen Erschließungseffizienz
- Für die Förderung ist die Erschließung landwirtschaftlicher Flächen maßgeblich –
Zusicherung an nds. Landesrechnungshof

Gestaltung von Seitenräumen

- Förderung des ländlichen Wegebaus beinhaltet ggf. erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Bestandteil von PFEIL
- Darüber hinausgehende Förderung zur Gestaltung von Seitenräumen (z. B. Blühstreifen) ist kein Bestandteil der Wegebauförderung:
 - Vorgaben des GAK-Rahmenplans
 - Gegenüber EU in der Kombination nicht angemeldet
- Ausgestaltung einer kombinierten Maßnahme bei EU schwierig



Erstellung von Wegekonzepten

- Vortrag Ministerin Otte-Kinast: keine Förderung geplant
- Aus Sicht ML werden angesichts knapper Mittel und der Bewertungskriterien vorrangig HAUPTerschließungswege gefördert. Förderung von Privatwegen einzelner Eigentümer erfolgen seit Jahren nicht.
- Regionale Besonderheiten der Eigentumsstrukturen im südlichen Niedersachsen beachten.

