

Ein ländliches Wegenetzkonzept für die Stadt Lüdinghausen



Quelle: Fotos aus Lüdinghausen, privat

Auftraggeber:

Stadt Lüdinghausen
Borg 2
59348 Lüdinghausen

Auftragnehmer:

Landwirtschaftskammer NRW
Kreisstelle Coesfeld
Borkener Str. 25
48653 Coesfeld

Inhaltsverzeichnis:

1.	Vorwort	4
2.	Einleitung.....	5
3.	Prozess der Erarbeitung	7
3.1.	Richtlinien zur Erarbeitung.....	7
3.2.	Beteiligte Akteure.....	7
3.3.	Öffentlichkeitsinformation, Workshop und Bürgersprechstunden	8
4.	Analyse der IST- und SOLL-Situation der ländlichen Wege	10
4.1.	Bestandsanalyse im IST-Bestand	18
4.2.	Bestandsanalyse der SOLL-Konzeption	23
4.3.	Stärken-Schwächen-Analyse	25
5.	Handlungsempfehlungen	26
5.1.	Vermeidung und Beseitigung von Längsrissen.....	27
5.2.	Erfassung von öffentlichen und privaten Wirtschaftswegen	30
5.3.	Sonstige Anregungen von Bürgern.....	31
5.4.	Wirtschaftswege splitten (Kaltsanierung)	31
5.5.	Eigentumsabgleich der Wege.....	32
5.6.	Bodenneuordnung.....	32
5.7.	Biodiversität	33
5.8.	Handlungsempfehlung Kooperative Wegeinstandsetzung.....	34
5.9.	Gebot der „Gegenseitige Rücksichtnahme“	34
6.	Zusammenfassung.....	37
7.	Anhang	40
7.1.	Kategorisierungen (lt. Leitfaden).....	40
7.2.	Bestandserfassungen der Wege.....	41
7.3.	Karten „SOLL-Kategorisierung“	42
7.4.	Öffentlichkeitsarbeit – Lokale Presseinformation / Interentaufttritt.....	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kategorisierung der IST-Situation des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen.....	18
Tabelle 2: Nutzungshäufigkeit Landwirtschaft und Forstwirtschaft des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen	19
Tabelle 3: Nutzungshäufigkeit Tourismus, Wandern, Reiten und Radfahren in Lüdinghausen	20
Tabelle 4: Nutzungshäufigkeit Dasein u. Mobilität, Siedlungsentwicklung und erneuerbare Energien des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen	20
Tabelle 5: Ausbauart der Wirtschaftswege Lüdinghausen.....	21
Tabelle 6: Ausbauzustand der Wirtschaftswege Lüdinghausen.....	22
Tabelle 7: Tragfähigkeit der Wirtschaftswege Lüdinghausen	22
Tabelle 8: Ökologische Wertigkeit der Wege und Säume.....	23
Tabelle 9: Kategorisierung der SOLL- Situation des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen.....	24
Tabelle 10: „SWOT-Analyse“ für das ländliche Wegenetz der Stadt Lüdinghausen	25
Tabelle 11: Gesamtübersicht der Handlungsempfehlungen für das ländliche Wegenetz von Lüdinghausen	26
Tabelle 12: Priorisierung Lüdinghausen	27
Tabelle 13: Eigentümerverhältnisse der Wirtschaftswege in Lüdinghausen	31

Fotoverzeichnis:

Foto 1: Beschilderungen zur vielfältigen touristischen Wegenutzung.....	12
Foto 2: Beispiel für asphaltierte multifunktionale Wege	12
Foto 3: Beispiel für einen wassergebundenen Hauptwirtschaftsweg.....	13
Foto 4: Erschließungsweg Land- und Forstwirtschaft (Privatweg).....	14
Foto 5: Beispiel für Erschließungsweg Windkraftanlagen.....	15
Foto 6: Beispiel für Wege zur Flächenerschließung	16
Foto 7: Beispiel für „nicht mehr vorhandenen oder genutzte Wege“	17
Foto 8: Beispiel für „Fuß- und Radwege“	18
Foto 9: Starke Rissbildung	28
Foto 10: Höhenunterschied zw. Asphaltkante und Seitenbereich.....	29
Foto 11: Beispiel für poröse Wegebeläge	29
Foto 12: Wegeseitenstreifen	30
Foto 13: Feldweg mit angrenzender Baum-Heckenstruktur.....	33

Abbildungen:

Abbildung 1: Beteiligte Akteure.....	6
Abbildung 2: Beispiel Wegeverlauf contra Flurstücksgrenzen	32
Abbildung 3: Negativ-Beispiele für gegenseitige Rücksichtnahme	35

1. Vorwort

Die nachhaltige Überarbeitung und Stärkung des ländlichen Wegenetzes ist zunehmend in den Fokus der Kommunen gerückt. Die mangelnde Erhaltung und Unterhaltung im Hinblick auf die multifunktionalen Nutzungsansprüche der ländlichen Wege und Brückenbauwerke veranlasst die Kommunen zu einem Umdenken. Die Ansprüche an Zustand, Bauart und -breite, Oberflächenbeschaffenheit, Tragkraft und vielfältige Beanspruchung unter anderem durch Landwirtschaft, Tourismus und ländliche Entwicklung sind in den letzten Jahren stetig gestiegen.

Die heutigen ländlichen Wegenetze wurden im Wesentlichen auf die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse in der Landwirtschaft geplant und nach Abmessungen und Gewichten des damaligen Verkehrs gebaut. In vielen Gemarkungen wurde mit der Flurbereinigung in den 1950er, 60er und zuletzt 1970er Jahren ein neues Wirtschaftswegenetz gebaut. Nach 30 - 40 Jahren ist die Nutzungsdauer dieser Wege in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität häufig erreicht oder überschritten. Seither haben sich Betriebsgrößen, Produktionsweisen und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich verändert.

Vor allem die Standard-Ausbaubreite von 3 m reicht für moderne Schlepper und Maschinen mit bodenschonender Bereifung längst nicht mehr aus. Seit 2016 sind die Maßvorgaben durch die Richtlinie für ländlichen Wegebau (Arbeitsblatt DWA-A 904-1) neu definiert worden.

Die begrenzten Finanzmittel der Kommunen führen jedoch dazu, dass viele Wege nicht oder nur unzureichend unterhalten werden können. Um das Wegenetz dauerhaft zu verbessern, müssen die Kommunen umdenken. Die Finanzmittel sollten gezielt in den nachhaltigen Ausbau einzelner Strecken fließen. So sind pro Jahr ggf. nur kleine Schritte möglich, aber das Geld ist zielorientiert längerfristig investiert.

Die Instandhaltung und der Ausbau sollen nach einem vernünftigen Gesamtkonzept erfolgen. Dabei sollen Prioritäten gesetzt werden, je nach Funktion der Wege (Verbindung oder Feinerschließung), des Verkehrsaufkommens sowie den erwarteten Lasten und Geschwindigkeiten.

Die Bedeutung des ländlichen Wegenetzes hat sich von einem reinen Wirtschaftswegenetz zu einer multifunktional genutzten Wegeinfrastruktur gewandelt. Das Ziel von Wegenetzkonzepten ist es, die vorhandenen ländlichen Wege unter Berücksichtigung ihrer Funktion für die Landwirtschaft, Bevölkerung, Natur und Landschaft zu kategorisieren und Prioritäten für die künftige Unterhaltung zu vereinbaren.

Das Wegekonzept soll den Entscheidungsträgern der Stadt Lüdinghausen eine unverbindliche Handlungsempfehlung zum weiteren Umgang mit den kommunalen Wegen im Außenbereich geben.

2. Einleitung

Die Stadt Lüdinghausen ist im Regionalplan als Mittelzentrum ausgewiesen, was die zentrale Rolle in der Region unterstreicht. Die Stadt liegt rd. 25 km vom Oberzentrum Münster entfernt. Die Metropole Ruhrgebiet ist in 25 km südlich zu erreichen.

Das Stadtgebiet Lüdinghausen besteht bei einer Größe von rd. 140 km² aus zwei Teilen, der Kernstadt Lüdinghausen (ca. 18.600 Einwohner) und Seppenrade (ca. 6.600 Einwohner) und zählt zu den Flächenkommunen in Nordrhein-Westfalen.

Lüdinghausen und Seppenrade liegen eingebettet in der münsterländischen Parklandschaft. Die Landschaft im Außenbereich stellt einen strukturreichen Wechsel von Wald-Heckenstrukturen, ausgewiesenen Naturschutzgebieten und landwirtschaftlich genutzten Flächen dar. Der Ortsteil Seppenrade ist direkt über die B 58 und ländliche Nebenstrecken mit dem Stadtzentrum verbunden. Eine Besonderheit Lüdinghausens ist der Dortmund-Ems-Kanal, der die Kommune in Nord-Süd-Richtung durchquert und grob in die beiden Ortsteile Lüdinghausen Kernstadt und Seppenrade teilt. Der Kanal stellt für viele Wege eine Grenze dar und kann auf dem Stadtgebiet nur über 5 Brücken überquert werden. Dies führt im Nahbereich der Querungen naturgemäß zu einer multifunktionalen Nutzung der Wege.

Touristisch wird einiges geboten: Lüdinghausen ist als die Dreiburgenstadt bekannt. Sehenswert sind insbesondere die Wasserburg Lüdinghausen und die Burg Vischering. Die dritte Burg innerhalb der Stadt ist die Burg Wolfsberg. Im Umland gibt es noch sechs weitere Burgen, die nach der Kreisreform zum Stadtgebiet gehören, die bekannteste ist die Burg Kakesbeck. Neben zahlreichen regionalen Fahrrad-Routen ist die Kommune auch durch überregionale Rad-, Reit- und Wanderwegen gut mit den Nachbarkommunen im münsterländischen Umland vernetzt.

Die Erarbeitung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes auf Grundlage des gesamten kommunalen Plangebietes liegt darin begründet, dass unter Beachtung der Vernetzung beider Ortsteile, insbesondere unter Berücksichtigung der Multifunktionalität der Wirtschaftswege zur Erreichung des ländlichen Raumes mit seinen touristischen Sehenswürdigkeiten, nur eine ganzheitliche Betrachtung auf kommunaler Ebene sinnvoll ist.

Maßnahmen zur Instandhaltung der ländlichen Wege sollen zielgerichtet auf die Bedürfnisse der notwendigen Unterhaltung im Hinblick auf ein funktionierendes Wegenetz erfolgen. Daher ist das vorliegende Wegenetzkonzept eine unverbindliche Grundlage für politische Entscheidungen zur gezielten Verwendung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel unter Berücksichtigung der multifunktionalen Nutzung der ländlichen Wege.

Die Stadt Lüdinghausen hat die Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Coesfeld/ Recklinghausen, beauftragt, in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Akteuren ein ländliches Wegenetzkonzept auf der Grundlage des Leitfadens (gem. Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung) zu erstellen.

3. Prozess der Erarbeitung

Die vorhandenen ländlichen Wege übernehmen im Gesamtnetz verschiedene Funktionen und werden dementsprechend unterschiedlich stark genutzt. Daher ist es nur konsequent, sich über eine Hierarchie innerhalb des Wegenetzes im Außenbereich Gedanken zu machen.

Im Rahmen der Wegebefahrung ist eine Zuordnung der Nutzer zu den Wegeverbindungen durchgeführt und mit bereits vorhandenen oder aktuellen anderen Planungen im Stadtgebiet abgestimmt worden.

3.1. Richtlinien zur Erarbeitung

Die Erarbeitung dieses Konzeptes basiert auf der Vorgabe des „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ in der Fassung vom 17.01.2025 (gem. Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung). Diese Richtlinie gibt dem Auftragnehmer verbindliche inhaltliche Vorgaben zur Erarbeitung des Konzeptes vor.

Hinweis: Auf der Arbeitsgrundlage der Liegenschaftsinformationen *ATKIS* (Amtliche Topographisch-Kartographische Informationssystem) sind alle Wege im kommunalen Außenbereich – unabhängig von Eigentum und Zustand – zu betrachten.

3.2. Beteiligte Akteure

Der Leitfaden sieht für die Konzepterarbeitung eine Bürgerbeteiligung in Form von Workshops und öffentliche Veranstaltungen mit allen beteiligten Akteuren (Land- und Forstwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutz, Tourismus, Wirtschaft, Verwaltung, Politik) vor.

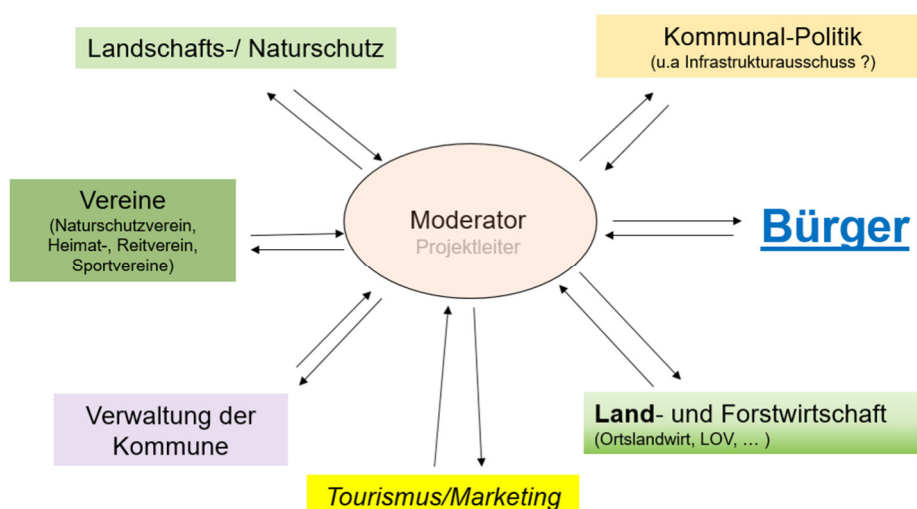


Abbildung 2: Negativ-Beispiele für gegenseitige Rücksichtnahme **Beteiligte Akteure**

Durch Pressehinweise (siehe Anhang) in der Lokalzeitung 'Westfälische Nachrichten' wurde auf die Internetseite (siehe Anhang) der Stadt Lüdinghausen verwiesen. Dort konnte jeder Interessierte sich über den aktuellen Stand der Konzepterarbeitung informieren.

3.3. Öffentlichkeitsinformation, Workshop und Bürgersprechstunden

Die Grundlage eines bürgernahen Wegenetzkonzeptes ist es, alle Interessierten bei der Erarbeitungsprozessen zu informieren und eine aktive Beteiligung zu ermöglichen. Im Leitfaden werden hierzu Workshops und Öffentlichkeitsinformationen sowohl zum IST- als auch zum SOLL-Konzept für alle Interessierte gefordert. Als bürgernahe Alternative wurden Bürgersprechstunden in der Stadtverwaltung angeboten. Diese Sprechstunden geben den Bürgern die Möglichkeit - anstatt in der großen öffentlichen Runde - im persönlichen Dialog mit dem Auftragnehmer die Anliegen vorzutragen.

Die Akteure des Außenbereichs waren wichtige Informationsgeber, die durch ihre Kenntnisse vor Ort einen erheblichen Beitrag zum zielorientierten Informationsaustausch geleistet haben.

Folgende Informationsveranstaltungen haben stattgefunden:

- 19. und 23. März 2025 Auftaktgespräche Akteure Landwirtschaft
- 19. Aug. 2025, 15.00 Uhr Workshop/Information der Akteure
- 17. Sept. 2025, 17.00 Uhr Öffentliche Bürgerinformation Burg Lüdinghausen.
- 23. Sept. 2025, 8.30-12.30 Uhr Bürgersprechstunde IST-Kategorisierung, Rathaus
- 25. Sept. 2025, 12.30 – 17.30 Uhr Bürgersprechstunde IST-Kategorisierung, Rathaus
- 23. Okt. 2025, 15 – 18 Uhr Abschlussveranstaltung / Bürgerdialog

Die Öffentlichkeit wurde durch regelmäßige Presseinformationen (siehe Anhang, Kap. 7.4) über den Stand der Sachbearbeitung hingewiesen. Jeder interessierte Bürger hatte die Möglichkeit, sich über den Stand der Konzeptentwicklung persönlich oder auf der Internetseite der Stadt zu informieren. Das Interesse an den öffentlichen Veranstaltungen (Bürgerinformation, Bürgersprechstunde) war jedoch gering.

Hauptsächlich hat der Informationsaustausch durch Telefonate und Vor-Ort-Gespräche stattgefunden. Hierbei waren den Interessierten einerseits allgemeine Informationen zur Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes selbst und andererseits die Wirkung für die Zukunft wichtig. Insbesondere wurde auf notwendige Baumaßnahmen einzelner Wegeabschnitte hingewiesen, die im weiteren Abwägungsprozeß zur weiteren Handlungsempfehlung berücksichtigt werden konnten.

Es wurde vereinzelt kritisch hinterfragt, weshalb Privatwege wie Hofzufahrten und private Waldwege, erfasst und bewertet werden müssen, insbesondere, wenn diese absolut keinen funktionalen Zusammenhang zum kommunalen und multifunktionalen Wegenetzkonzept haben. Weitere Anregungen der Bürger für die Zukunft (Handlungsempfehlungen) sind in Kapitel 5 „Handlungsempfehlungen“ präzisiert:

4. Analyse der IST- und SOLL-Situation der ländlichen Wege

Die Stadt Lüdinghausen ist mit seinen Nachbarkommunen über ein rd. 666 km langes ländliches Wegenetz gut vernetzt. Ergänzt wird dieses Wegenetz durch rd. 88 km klassifizierter Wege wie Bundes- Land- und Kreisstraßen, die aber nicht Gegenstand der Wegebetrachtung sind.

Das rd. 666 km langes ländliches Wegenetz ist laut der Ausschreibung um 96 km, die durch das Sperrgebiet des Truppenübungsplatzes (TÜP) Borkenberge (Betretungsverbot) verlaufen, zu reduzieren. Nach einer auf einem Geoinformationssystem basierten Prüfung der Längenangabe hat der Auftragnehmer eine Länge von 167,7 km innerhalb des TÜP ermittelt. Die Wege beidseitig direkt entlang des Kanals und Altarms (31,6 km) dienen primär dem Wasser- und Schifffahrtsamt für die Unterhaltung des Wasserlaufes, die 9,5 km innerstädtische Fußwege im Nahbereich der touristischen Burgen und Wanderwege der Stadtrandwälder haben nicht die *multifunktionale Bedeutung* im Sinne des Leitfadens.

Nach der Verrechnung dieser Wege mit dem allgemeinen ländlichen Wegenetz bleiben letztendlich 457,2 km im Außenbereich, die auf der Grundlage des Leitfadens vertieft analysiert werden konnten.

Struktur des Wegenetzes

Das Wegenetz in Seppenrade ist wesentlich engmaschiger und kleinstrukturierter, als das Lüdinghausens. Insbesondere der hohe Anteil an Grün- und Feldwegen in den Bauerschaften Emkum, Leversum, Ondrup, Reckelsum und Tetekum und der Dorfbauerschaft zur Erschließung der ländlichen und landwirtschaftlichen Flächenstruktur ist auffällig. Demgegenüber ist das Wegenetz in den Lüdinghausener Bauerschaften Aldenhövel, Bechtrup, Berenbrock, Brochtrup, Elvert, Ermen, Tüllinghoff und Westrup grobmaschiger.

Für kommunalübergreifende Wegeverbindungen wurden bei der Kategorisierung die benachbarten Wegekonzepte berücksichtigt. Alle Wege werden vorrangig von der Land- und Forstwirtschaft zur Bewirtschaftung der Flächen im Außenbereich genutzt und sind darüber hinaus für die Allgemeinheit in unterschiedlicher Multifunktionalität für die Erschließung des ländlichen Raumes von Bedeutung.

Das Wegenetzkonzept dient laut Leitfaden dem Ziel „den Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten, örtlichen Akteure zu ermöglichen, zukunftsfähige und bedarfsgerechte Wegenetze zur Entwicklung des gemeindlichen Freiraumes zu planen. Diese sollen an der verkehrlichen Bedeutung ausgerichtet sein und Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen“.

Die Einschätzungen durch den Verfasser beruhen auf der visuell-sensitiven Wahrnehmung des vorhandenen Wegenetzes vor Ort und den zahlreichen Informationen und Anregungen aus der Bürgerschaft und den beteiligten Akteuren. Hierbei war der enge Informationsaustausch zur Stadtverwaltung eine wichtige und zielführende Grundlage.

Bei der Betrachtung der Wegeabschnitte wurden rd. 2.030 Wegeabschnitte individuell analysiert und bewertet und in einem GIS-Programm (Geographisches Informationssystem) verarbeitet.

Die kommunalen Wirtschaftswege werden in den folgenden Kapiteln in der IST- und SOLL-Situation dargestellt.

Die Kategorisierung der Wegeabschnitte erfolgt in den Kategorien B bis I (siehe Anhang 7.1). Sie orientiert sich hauptsächlich am Nutzungsumfang (Verkehrsmenge) und an der Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten der einzelnen Wegeabschnitte.

Ist ein Weg vielseitig genutzt und besteht ein hohes öffentliches Interesse, erhält er die Kategorie B = multifunktionaler Weg. Ein Weg mit wenig bis gar keiner Nutzungsnachfrage erhält eine niedrigere Kategorisierung bis hin zur Einstufung als Kategorie H: nicht mehr vorhandener oder nicht mehr genutzter Weg. Die Kategorie I wird als reiner Fuß-, Reit-, bzw. Radweg definiert, die als selbstständige Wege für den allgemeinen Kfz-Verkehr nicht nutzbar sind.

Weitere Faktoren wie die ökologische Wertigkeit, die Ausbauart, der Ausbauzustand, die Tragfähigkeit, die Länge und Breite sowie die Unterhaltungspflicht wurden erfasst, waren aber kein entscheidendes Kriterium für die Einstufung in die verschiedenen Kategorien. (Siehe Anhang 7.2)

Es folgen an dieser Stelle Beispiele für die einzelnen Kategorisierungen B bis I in Wort und Bild. Die Übergänge von einer zur anderen Kategorie sind oftmals fließend.

Klassifiziertes Straßennetz (Bundes-, Land-, Kreis und Gemeindestraßen)

Der Außenbereich des Plangebietes der Stadt Lüdinghausen wird von rd. 88 km klassifizierten Straßen durchzogen, die in den Leitfaden als „unveränderbar“ vorgegeben werden und nicht Gegenstand der Projektarbeit sind.

Kategorie B = Multifunktionale Wege

Die Einstufung als „Multifunktionaler Weg“ erfolgt primär auf der Grundlage der vielfältigen Nutzung durch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr und touristische Freizeitnutzung — unabhängig vom vorhandenen Fahrbahnbelag.



Foto 1: Beschilderungen zur vielfältigen touristischen Wegenutzung

Die Bewertung der Wegefunktion und damit der Wichtigkeit für die Allgemeinheit ist nicht automatisch mit dem Fahrbahnzustand oder der Fahrbahnbreite verbunden. Asphaltierte oder wassergebunden Wege können in ihrem Bestand für die Nutzer unabhängig vom Ausbauzustand von großer Bedeutung sein.



Foto 2: Beispiel für asphaltierte multifunktionale Wege

Kategorie C = Hauptwirtschaftsweg

Hauptwirtschaftswege werden primär nur von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt. Sie charakterisieren sich durch Sicherstellung der Erschließung des landwirtschaftlichen Raumes. Das folgende Foto 3 zeigt ein Beispiel für einen wassergebundenen Wirtschaftsweg. Die Land- und Forstwirtschaft stellt in der Regel weniger Ansprüche an den Fahrbahnbelag als an die Tragfähigkeit des Weges. Hierbei ist zu beachten, dass bei wassergebundenen Wegen wesentlich schneller Wegelöcher entstehen können. Außerdem gilt es zu berücksichtigen, dass bei wassergebundenen Wegen in trockenen Jahreszeiten die Staubentwicklung erheblich ist und zu einem gewissen Konfliktpotenzial mit anderen Wegennutzern (Fußgänger und Radfahrer) führen kann.



Foto 3: Beispiel für einen wassergebundenen Hauptwirtschaftsweg

Kategorie D = Wirtschaftsweg (maßgeblicher Verkehr: Wander- und Radverkehr und Land- und Forstwirtschaft =luf)

Zuordnungen zu dieser Kategorie D wurden vom Verfasser nicht gemacht, da bei der multifunktionalen Einstufung die Wege schon von angrenzenden Zuordnungskategorien (C oder E) erfasst und zugeordnet wurden.

Kategorie E = Erschließungsweg (maßgeblich luf Verkehr)

Die Erschließungswege (Foto 5) im Außenbereich dienen definitionsgemäß vorrangig der Erschließung des ländlichen Raumes durch maßgeblich land- und forstwirtschaftlichen Verkehr. Dieser Kategorie E mit seinen Einstufungskriterien sind insbesondere Erschließungswege für landwirtschaftliche Hofstellen zuzuordnen. Darüber hinaus stellt sich dieser Weg durch höhere saisonale landwirtschaftliche Nutzungsfrequenzen (Bestellung, Düngung und Ernte) dar. Durch die über das Jahr verteilte geringere Nutzungshäufigkeit werden die Wegeseitenbereiche stärker geschont als bei multifunktionalen Wegen mit hoher ganzjähriger Nutzungsfrequenz mit entsprechenden Begegnungsverkehr.



Foto 4: Erschließungsweg Land- und Forstwirtschaft (Privatweg)

Kategorie F = Erschließungsweg (Wohnhäuser, Windkraftanlagen, Scheunen)

Erschließungswege der Kategorie F haben eine untergeordnete Erschließungsfunktion und kein unmittelbares öffentliches Interesse. Sie sollen der kleinräumlichen Erschließung dienen. Wie auf dem Foto 5 sichtbar, dient der Weg primär zur Erreichbarkeit der Windkraftanlage. Die Erschließungsfunktion für die Landwirtschaft ist gegenüber Kategorie E untergeordnet, häufig realisiert als wassergebundener Wegebelag mit hoher Tragfähigkeit.



Foto 5: Beispiel für Erschließungsweg Windkraftanlagen

Kategorie G = Flächenererschließung (weniger wichtige Wege)

Wege der Flächenererschließung (Foto 6) charakterisieren Wege, die im Netzzusammenhang weniger wichtig sind und für das allgemeine Wegekonzept ein geringeres öffentliches Interesse haben, aber für die Land- und Forstwirtschaft von großer Bedeutung sind, da sie der Erschließung der Einzelfläche dienen.



Foto 6: Beispiel für Wege zur Flächenerschließung

Das Beispiel Foto 6 zeigt einen Weg, der temporär vorrangig durch die Landwirtschaft zur Erreichung / Bewirtschaftung ihrer Flächen genutzt wird. Der Wegebelag kann vielfältig sein: bituminös, wassergebunden oder als unzureichend befestigter oder unbefestigter Grünweg.

Kategorie H = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege

Die Kategorie H steht für Wege, die wie auf dem Foto 7 der Natur überlassen wurden und sich überwiegend selbst begrünt haben. Die Wege haben für das ländliche Wegenetzkonzept keine Bedeutung und befinden sich überwiegend in Privatbesitz. Diese Wege können andere Funktionen übernommen haben, zum Beispiel der Biodiversität dienen.



Foto 7: Beispiel für „nicht mehr vorhandenen oder genutzte Wege“

Kategorie I = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege

Wie auf dem Foto 8 ersichtlich, sind diese Wege, insbesondere durch Fahrbahnbreite und ggf. durch Poller, nicht für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Durch weitergehende Gebots- oder Verbotsschilder sind die Nutzungen zudem zielorientiert eingeschränkt. Das Foto zeigt den Weg, den Fußgänger und Radfahrern uneingeschränkten Vorrang einräumt.



Foto 8: Beispiel für „Fuß- und Radwege“

4.1. Bestandsanalyse im IST-Bestand

Die aktuelle Situation des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen wird in der Bestandsanalyse im IST-Zustand (Tabelle 1) dargestellt.

Kategorie	Kurzdefinition	km	%
A	klassifiziertes Straßennetz (Bundes-, Land-, Kreis und Gemeindestraßen); <u>nicht Gegenstand des Wegenetzkonzeptes</u>	ca. 88,0	--
B	Multifunktionale Wege	102,9	22,5
C	Hauptwirtschaftsweg	62,7	13,7
D	Wirtschaftsweg (maßgeblicher Verkehr: Fußgänger und Iuf)	0,8	0,2
E	Erschließungsweg (maßgeblich Iuf Verkehr)	47,1	10,3
F	Erschließungsweg (Wohnhäuser, Windkraftanlagen, Scheunen)	36,7	8,0
G	Wege zur Flächenerschließung	192,0	42,0
H	nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege	10,9	2,4
I	reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege	4,1	0,9
	Gesamt (ohne Kategorie A)	457,2	100

Tabelle 1: Kategorisierung der IST-Situation des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen

Die Kategorie B hat im Hinblick auf das Wegenetz als multifunktionaler Weg eine hohe Wertigkeit. Diese Wege mit landwirtschaftlichen Verkehr, der Versorgung des ländlichen Raumes

und den touristischen Ansprüchen ist ein Anteil von rd. 22% (103 km) zu zuordnen. Der Einstufung C wurde ein Wegeanteil von 62,7 km zugeordnet: beide Kategorien B und C beanspruchen über 1/3 (36%) der eingestuften Wirtschaftswege. Die Flächenerschließung (Kategorie G) des Außenbereichs spiegelt mit 42% (192 km) den höchsten Anteil am ländlichen Wegenetzsystem wieder. Die Kategorie E (rd. 47 km) beinhaltet hauptsächlich die Zuwegungen zu den landwirtschaftlichen Hofstellen. Der Anteil der Kategorie F (Erschließung nicht landwirtschaftlicher Wohneinheiten und Windkraftanlagen) mit 36,7 km basiert insbesondere auf die Zuordnung als Erschließungsweg für Windkraftanlagen und Wohneinheiten im ländlichen Außenbereich. 10,9 km sind Wege, die wenig bis gar nicht mehr genutzt werden und somit der Kategorie H zu zuordnen sind. Die Kategorie I nimmt mit 4,1 km eine untergeordnete Stellung ein. Dieser Anteil liegt insbesondere in dem Fuß-/Radweg um den Klutensee begründet

Nutzungshäufigkeit nach Umfang und Funktionalität

Nutzungshäufigkeit		Landwirtschaft		Forstwirtschaft	
		km	%	km	%
0	nie/selten	83,8	18,3	404,0	88,4
1	gelegentlich/saisonal	306,9	67,2	53,2	11,6
2	häufig	66,4	14,5	--	--

Tabelle 2: Nutzungshäufigkeit Landwirtschaft und Forstwirtschaft des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen

Der Umfang der Wegenutzung in der Land- und Forstwirtschaft steht in engem Zusammenhang mit dem Intervall der Bewirtschaftung, Erreichbarkeit und Lage der land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Forstwirtschaftliche Flächen werden aufgrund der Umtriebszeit der Bäume (80-250 Jahre) wesentlich weniger intensiv bewirtschaftet als landwirtschaftliche Flächen, die in der Vegetationsperiode vielfach zur Kulturpflege aufgesucht werden müssen. Daher wird das Wegenetz von der Landwirtschaft mit rd. 67 % wesentlich flächiger ´saisonal / häufig´ genutzt als durch die forstliche punktuelle Tätigkeit.

Tourismus und Freizeit: Der Tourismus (Tab. 3) konzentriert sich an die räumlichen Begebenheiten und Sehenswürdigkeiten. Die touristischen Sehenswürdigkeiten in den Ortsrandlagen (Burg Lüdinghausen und Haus Burg Vischering) sind dem Randbereich der Bebauung zugeordnet und werden dementsprechend nicht in den Kategorisierungen der Wege abgebildet.

Nutzungshäufigkeit		Tourismus u. Freizeit		Wandern		Reiten		Radeln	
		km	%	km	%	km	%	km	%
0	nie/selten	393,1	86,0	356,8	78,0	420,7	92,1	283,2	62,0
1	gelegentlich/saisonal	55,5	12,1	62,9	13,8	24,4	5,3	107,8	23,6
2	häufig	8,5	1,9	37,5	8,2	12,1	2,6	66,1	14,5

Tabelle 3: Nutzungshäufigkeit Tourismus, Wandern, Reiten und Radfahren in Lüdinghausen

Wandern: Die Nutzung orientiert sich an die ausgewiesenen Wege in Kombination mit touristischen Sehenswürdigkeiten.

Reiten: Die Reitwege konzentrieren sich im nahen Umfeld der Reitanlagen mit deren Angeboten und sind mit rd. 7% 'saisonal' bis 'häufig' auf den Wirtschaftswegen unterwegs.

Radfahren: Die Nutzung der Wege durch Radfahrer wird von der Intensität der gesamten Wegenutzung und den ausgewiesenen Sehenswürdigkeiten beeinflusst. Auch die Nutzung von E-Bikes vergrößern den Radius der Nutzung weitläufiger.

Nutzungshäufigkeit		Dasein u. Mobilität		Siedlungs-entwicklung		Erneuerbare Energien	
		km	%	km	%	km	%
0	nie/selten	294,9	64,5	446,0	97,5	454,6	99,4
1	gelegentlich/saisonal	47,8	10,5	11,1	2,5	1,4	0,3
2	häufig	114,4	25,02	--	--	1,2	0,2

Tabelle 4: Nutzungshäufigkeit Dasein u. Mobilität, Siedlungsentwicklung und erneuerbare Energien des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen

Dasein u. Mobilität: Die Einstufung dieser Nutzungshäufigkeit orientiert sich an die Lage der Wohneinheiten zu den Ortsteilen unter Berücksichtigung der regionalen Verkehrswegestruktur. Die Nutzungshäufigkeit stellt die Wichtigkeit des Weges für ländliche Bevölkerung dar, um auf möglichst kurzer Entfernung die Ortsteilzentren zu erreichen.

Siedlungsentwicklung: Straßenführungen, die ausschließlich zur Erreichung von ländlichen Siedlungsstrukturen angedacht sind, sind in Lüdinghausen nicht vorhanden. Überwiegend haben die Wege mit Bedeutung für die Siedlungsentwicklung zusätzlich eine überregionale multifunktionale Bedeutung.

Erneuerbare Energien: Hierbei handelt es sich um Biogasanlagen oder zahlreich auch um Windkraftanlagen (WKA). Die Groberschließung erfolgt primär über das öffentliche Wegenetz und erst im Nahbereich der Anlagen ist die Zufahrt zweckdienlich nur der Anlage zu zuordnen.

Ausbauart:

Die ländlichen Wirtschaftswege sind für den Kraftverkehr in der Regel als 3 m breite Fahrbahn mit unterschiedlichem Ausbauzustand (befestigt, teilbefestigt, wassergebunden, ohne Befestigung, Kreuzungsbauwerk) ausgebaut. Hinzu kommen die durchschnittlichen Seitenstreifen mit einer Breite von 0,5 bis 0,7 m.

Bauart (Stufe)	Wegezustand	km	%
a	befestigt	246,6	53,9
b	teilbefestigt	129,3	28,3
c	wassergebunden	3,7	0,8
d	ohne Befestigung	76,9	16,9
e	Kreuzungsbauwerk	ca. 600 m / 41 Bauwerke	

Tabelle 5: Ausbauart der Wirtschaftswege Lüdinghausen

Im Außenbereich von Lüdinghausen (Tabelle 5) sind rd. ein Drittel der Wege (246 km) befestigt und 129 km werden als 'teilbefestigte' Wege eingestuft. Bei 3,7 km handelt es sich um 'wassergebundene' Wege. Bei den unbefestigten Wegen (77 km) handelt sich überwiegend um private Feld- und Waldwege. 41 Kreuzungsbauwerke beinhalten Wegeüberführungen über Gewässer und stellen mit insgesamt 600 m nur den Nahbereich des Brückenabschnitts selbst dar.

Ausbauzustand:

In Lüdinghausen sind momentan rd. 345 km (73 %) des ländlichen Wegenetzes in einem ordnungsgemäßen Ausbauzustand. Als 'in Ordnung' wird ein Weg betrachtet, der mit dem aktuellen Ausbauzustand (asphaltiert, geschottert, wassergebunden oder unbefestigt) zweckdienlich den vielfältigen Ansprüchen des Nutzers gerecht werden kann. Rd. 35 km der kommunalen Wege befinden sich in einem Zustand, in dem über Einzelmaßnahmen zur Schadensregulierung nachgedacht werden muss. Eine Gesamtanierung wird bei einer Wegelänge von 87,2 km angeregt.

Ausbauzustand		km	%
a	In Ordnung	334,6	73,2
b	Einzelmaßnahmen erforderlich	35,1	7,7
c	Gesamtsanierung erforderlich	87,5	19,1

Tabelle 6: Ausbauzustand der Wirtschaftswege Lüdinghausen

Die Einstufung „Gesamtsanierung erforderlich“ ist in Kombination mit der Priorisierung der Umsetzung (Kap. 5, Tabelle 12) zu sehen. Das Zeitfenster einer kurzfristigen Umsetzung ist für die kommenden 5 Jahre zu sehen. Weiterhin ist im Einzelfall zu prüfen, ob eine Sanierung auf der Grundlage der Kriterien „Wegebauförderung“ mit Verbreiterung auf 3,5 m umgesetzt werden kann oder ob die räumlichen Kriterien wie Flurstücksbreite oder der Wegeseitenbewuchs, (bspw. Baumallee) den begrenzenden Faktor darstellen und eine Wegebauförderung ausschließen. Die Empfehlung zur Sanierung orientiert sich an der sachlichen Notwendigkeit und nicht an den Grenzen Bewirtschaftung kommunaler Haushaltsmittel.

Tragfähigkeit:

Das Wegenetz der Stadt Lüdinghausen ist aus Sicht der visuell-sensitiven Zustandserfassung des Auftragnehmers mit rd. 85 % (388,3 km) als 'hoch' tragfähig, 14,3 % (65 km) als 'mittel' und nur 4,6 km als 'gering' tragfähig einzustufen.

Tragfähigkeit		km	%
a	hoch	388,3	84,9
b	mittel	65,0	14,3
c	gering	3,8	0,8

Tabelle 7: Tragfähigkeit der Wirtschaftswege Lüdinghausen

Bei der Einstufung der 'hohen' Tragfähigkeit stellen die zahlreichen (geschotterten) Wirtschaftswege und Zuwegungen zu Windenergieanlagen einen erheblichen Wegeanteil dar. Bei der 'geringen' Tragfähigkeit handelt es sich überwiegend um die privaten Waldwege, die lagebedingt stark vernässt sind und keine Funktion für das öffentliche Wegenetz haben.

Ökologische Wertigkeit der Wege und Säume:

Die ökologische Wertigkeit (Tabelle 8) der Wirtschaftswege wird differenziert analysiert: einerseits wird die Fahrbahn und andererseits der Saum des Weges betrachtet.

Ökologische Wertigkeit		Wege		Säume	
		km	%	km	%
0	Nicht vorhanden	428,0	93,6	322,1	70,5
1	vorhanden	28,8	0,4	134,4	39,4
2	Stark ausgeprägt	0,4	0,1	0,7	0,2

Tabelle 8: Ökologische Wertigkeit der Wege und Säume

Die Biodiversität der Wege und Säume der Stadt Lüdinghausen ist aus ökologischer Sicht in Teilbereichen unterschiedlich zu bewerten. Insbesondere in den Waldgebieten in Lüdinghausen schließen sich an den Wegen grüne Säume mit anschließenden Waldflächen an. Die Wirtschaftswege in der „freien“ Landschaft werden im Seitenbereich teilweise befahren und anschließend vielfach durch lineare Heckenstrukturen mit Einzelbäumen begleitet, die als Lebensraum für die Artenvielfalt dienen. Die Wegerandbereiche gewinnen dadurch erheblich an ökologischer Wertigkeit und bilden ein zusammenhängendes Netz. Insgesamt gliedert sich die Stadt Lüdinghausen mit ihren linienhaften ökologischen Wegebegleitstrukturen optimal in das Landschaftsbild der 'Münsterländischen Parklandschaft' ein und ihr Wegesäume tragen zur Biodiversität bei.

4.2. Bestandsanalyse der SOLL-Konzeption

Die zukünftige SOLL-Kategorisierung (Tabelle 9) dient dem Auftraggeber als Empfehlung. Die Umsetzung dieser Empfehlung ist für die kommunalen Entscheidungsträger nicht verbindlich und kann individuell zweckorientiert geändert werden.

Neben den Aussagen zur Kategorisierung im SOLL-Zustand werden im Kapitel 5 Aussagen zu priorisierten Handlungsempfehlungen und zukünftiger Unterhaltung getroffen.

Die Handlungsempfehlungen beziehen sich auf den gesamten Wegeabschnitt, auch wenn nur einige Meter (Einzelmaßnahmen) innerhalb des Abschnittes überarbeitet werden müssen. Das genaue Ausmaß der Instandsetzungsmaßnahmen ist durch die Kommune bei einer vor-Ort-Betrachtung zu erfassen.

Kategorie	Kurzdefinition	km	%
A	klassifiziertes Straßennetz (Bundes-, Land-, Kreis und Gemeindestraßen); <u>nicht Gegenstand des Wegenetzkonzeptes</u>	ca. 88,0	
B	Multifunktionale Wege	105,6	23,1
C	Hauptwirtschaftsweg	62,2	13,6
D	Wirtschaftsweg (maßgeblicher Verkehr: Fußgänger und luf *)	0	0,0
E	Erschließungsweg (maßgeblich luf * Verkehr)	45,8	10,0
F	Erschließungsweg (Wohnhäuser, Windkraftanlagen, Scheunen)	34,5	7,5
G	für Wegenetz unwichtige Wege	186,6	40,8
H	nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege	10,3	4,0
I	reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege	4,2	0,9
luf * = land- und forstwirtschaftlich Gesamt (ohne Kategorie A)		457,2	100,0

Tabelle 9: Kategorisierung der SOLL- Situation des ländlichen Wegenetzes in Lüdinghausen

Die klassifizierten Straßen des Bundes, Landes und Kreises werden als Information aufgelistet und sind nicht Gegenstand dieser Kategorisierung, da sie laut Leitfaden als „unveränderbar“ eingestuft sind.

Bei der Betrachtung der IST- und SOLL Kategorisierung ist festzustellen, dass es innerhalb der Kategorisierungen zu verhältnismäßig geringen Verschiebung in den Kilometerangaben im SOLL gekommen ist.

Die Abstufungen aufeinanderfolgender Kategorien sind fließend und beruhen auf der Erkenntnis, dass Wege zwischen den Kategorisierungen von IST zu SOLL eine neue Bewertung erhalten haben. Insbesondere individuelle Informationen aus den Bürgerschaft und der Verwaltung und daraus resultierende Abwägungsprozesse waren für die Zukunftseinstufung (SOLL-Zustand) ausschlaggebend.

Die Einstufungen der Kategorien B und C nehmen in der SOLL-Darstellung rd. 47 % der betrachteten Wege ein und entsprechen somit mit geringfügiger Veränderung der IST-Situation. Begründet wird die nahezu unveränderte Einstufung mit der Erkenntnis, dass auf vielen Wegen multifunktionale Nutzungen liegen und sich in Zukunft nicht ändern werden. Nach Vorgabe des Leitfadens ist hier die Einstufung in B und C erforderlich. Ein weiteres Augenmerk liegt in der geringfügigen Veränderung der Einstufungen (IST<-> SOLL) bei den Kategorisierungen G und H. Hier wurden Waldwege in ihrem bisherigen Bestand als „weniger wichtige Wege“ (G) eingestuft, die nach dem Abwägungsprozess in der zukünftigen Ausrichtung als „gering genutzte Wege“ (H) einzustufen sind. Es handelt sich hierbei vorrangig um private Waldwege, die ausschließlich der forstwirtschaftlichen Nutzung dienen. Diese Wege sind letztendlich unerheblich für das örtliche kommunale Wegenetz.

4.3. Stärken-Schwächen-Analyse

Die folgende Gegenüberstellung gibt einen Überblick über die Stärken und Schwächen bezogen auf das ländliche Wegenetz der Stadt Lüdinghausen.

Das ländliche Wegenetz der Stadt bietet vielfältige und ausreichende Naherholungs – und Nutzungsmöglichkeiten, die sich wie folgt darstellen:

Positiv	Negativ
<u>Stärken:</u> • Kleinstrukturiertes Wegenetz mit gute Verbindungsalternativen zwischen den Ortsteilen • Gute überregionale Anbindung an Wegenetz der benachbarten Kommunen	<u>Schwächen:</u> • Große Varabilität beim Ausbauzustand einzelner Wege • Hoher Investitionsbedarf der Wirtschaftswege • Höhenunterschied Asphaltdecke zu Wegeseitenbereich - > Konfliktpotential Begegnungsverkehr • Kommunikation zwischen Wegeunterhalter (Stadt) und Nutzer (Landwirtschaft) beim „Splitten“ der Wege steigern • Pflegerückschnitt des Wegebegleitgrüns (Hecken) aufwändig
<u>Chancen:</u> • Förderung des Tourismus • Potential zur Steigerung der Biodiversität im Wegeseitenbereich	<u>Risiken:</u> • Meidung schlecht instandgesetzter Wege im Außenbereich und Auswirkung auf Tourismus

Tabelle 10: „SWOT-Analyse“ für das ländliche Wegenetz der Stadt Lüdinghausen

Das ländliche, gut strukturierte Wegenetz in der Stadt Lüdinghausen dient der Erschließung des ländlichen Raumes, ist für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung notwendig und dient dem Tourismus mit vielfältigen Wegeangeboten. Eine mögliche Reduktion der Flächeninanspruchnahme durch Wege wird vom Ersteller des Konzeptes nur bei einigen Privatwegen gesehen. Andererseits wird von unserer Seite darauf hingewiesen, dass viele Privatwege dem Tourismus und den touristischen Zwecken zur Verfügung stehen. Hier könnte in Abstimmung mit den Eigentümern über eine kommunale Unterstützung zur Wegeinstandhaltung nachgedacht werden.

5. Handlungsempfehlungen

Für jeden Wegeabschnitt hat gemäß Leitfaden eine Handlungsempfehlung zu erfolgen, die der Kommune als Grundlage für weitere Entscheidungen dienen soll.

Handlungsempfehlungen richten sich primär an die Kommune als Eigentümer des Weges, wie zukünftig ein Weg gestaltet werden soll/kann. Aber nur die Kommune mit Handlungsempfehlungen zu überziehen, würde nicht einer ganzheitlichen Betrachtung der zukünftigen Umgangsweise mit Wirtschaftswegen gerecht werden. Hier sind auch Handlungsempfehlungen an die Nutzer der Wirtschaftswege wichtig: „Gegenseitige Rücksichtnahme“! Im Kap. 5.9 wird hierauf näher eingegangen. Das Verhalten der Wegennutzer (Landwirtschaft, Anwohner, Tourismus usw.) hat einen erheblichen Einfluss auf die mögliche wirtschaftliche Nutzungsdauer der Wege.

Die in der Bürgersprechstunde gesammelten Informationen, kombiniert mit visuell-sensitiven Informationen durch die Befahrung der Wege, sind die Grundlage der vorliegenden Handlungsempfehlungen. Sie geben den Entscheidungsträgern der Stadt Lüdinghausen unverbindlich Anregungen und Hinweise zur weiteren gezielten Betrachtung der einzelnen öffentlichen (kommunalen) Wirtschaftswege. Diese Informationen sind um weitergehende straßenbaufachliche Untersuchungen zu ergänzen, um konkrete Maßnahmen durchführen zu können, die zur Erhaltung eines funktionierenden Wegenetzes notwendig sind.

Die Tabelle 11 gibt einen Gesamtüberblick der Handlungsempfehlungen. Die Empfehlung zu den einzelnen Wegeabschnitten werden in einer separaten Excel-Tabelle dargestellt. Die Einschätzungen reichen von 'Erhaltung wie Bestand' bis zum 'Neubau' eines Weges. Zusätzlich werden noch zeitliche Priorisierungen vorgeschlagen: 'kurz-, mittel- oder langfristig'. Ergänzt werden die Empfehlungen durch Angaben zur möglichen Unterhaltspflicht.

Die rechtliche Betrachtung der Verkehrssicherungspflicht ist nicht Gegenstand dieses Wegenetzkonzeptes.

Handlungsempfehlung		km	%
a	Erhaltung wie Bestand	334,3	73,1
b	Unterbausanierung / Verstärkung	121,3	26,5
c	Umbau / andere Bauweise	0,3	0,1
d	Rückbau / Aufhebung	1,23	0,3

Tabelle 11: Gesamtübersicht der Handlungsempfehlungen für das ländliche Wegenetz von Lüdinghausen

Die ländlichen Wege werden neben der landwirtschaftlichen Nutzung durch zahlreiche Routenausweisungen für Wanderer, Radfahrer und überregionale Routen multifunktional beansprucht. Hier wird empfohlen, dass die Kommune diese 334 km Wege in der bisherigen Ausbauqualität unterhält: „Erhaltung wie Bestand“. Rund 121 km sind aus Sicht des Verfassers kurz bzw. mittelfristig über das Maß der Erhaltung zu überarbeiten um die angedachte Funktion dauerhaft erfüllen zu können, indem der Weg unterbausaniiert oder verstärkt wird.

Priorität der Umsetzung		km	%
a	kurzfristig (bis 5 Jahre)	53,8	11,8
b	mittelfristig (in 5 - 10 Jahren)	67,6	14,8
c	langfristig (über 10 Jahre)	353,7	73,4

Tabelle 12: Priorisierung Lüdinghausen

Die Handlungsempfehlungen sollen mit einer zeitlichen Priorisierung (Tabelle 12) bewertet werden. Die Priorisierung erfolgte unabhängig von den Eigentumsverhältnissen. Nach Einschätzung des Verfassers sind rd. 354 km momentan in einem der Nutzung ausreichend dienlichen Zustand, der keine kurz- bzw. mittelfristige Erneuerung erfordert. Dieser hohe Anteil von 73 % liegt teilweise darin begründet, dass alle Privatwege der Gruppe 'Erhaltung wie Bestand' zugeordnet wurden. Die Instandsetzungsmaßnahmen obliegen den Eigentümern der Wege und der Verfasser möchte mit einer Einstufung nicht in die Privatrechte eingreifen.

Kurzfristig müssen 53,8 km einer zustandserhaltenden Maßnahme unterzogen werden. Diese Empfehlung gilt sowohl für asphaltierte als auch für wassergebundene Wege. Bei 67,6 km wird eine mittelfristige, straßenbauliche Maßnahme als notwendig erachtet.

Im Folgenden werden Beispiele für Handlungsempfehlungen gegeben. An dieser Stelle wird ausdrücklich darauf hingewiesen, das es sich bei den folgenden Darstellungen um besonders auffällige Einzelfälle handelt, bei denen vordringlicher Handlungsbedarf besteht.

5.1. Vermeidung und Beseitigung von Längsrissen

Die auf den folgenden Fotos beispielhaften Wegezustände sollen den unterschiedlichen Grad an Straßenschäden aufzeigen. Je nach fachlicher Beurteilung ist eine Instandsetzung nach dem Prinzip „Erhaltung wie Bestand“ bis hin zur „Sanierung“ notwendig.

Das Foto 9 zeigt die starken Rissbildungen des Asphaltes in Kombination mit Senken im Fahrstreifenbereich. Der Prozess der Rissbildungen wird durch winterliche Frostausswirkungen in

den Rissen zu einer vermehrten Schlaglochbildung führen. Hier ist eine zeitnahe Instandsetzung notwendig um kostspielige Folgeschäden zu minimieren.



Foto 9: Starke Rissbildung

Der Höhenunterschied (Foto 10) zwischen Asphalt und Seitenbereich hat bei Begegnungsverkehr zur Folge, dass insbesondere bei heißem sommerlichen Temperaturen beim Verlassen des Asphaltbereiches die Asphaltkante in Richtung Seitenbereich gedrückt wird und es zu Rissbildungen kommt. Die Asphaltkante muss bei Verlassen des Schwerlastverkehrs das Gesamtgewicht tragen. Hier kann ein höhengleicher Anschluss des geschotterten Wegeseitenbereichs dem entgegenwirken. Für eine großflächige Gewichtsverteilung ist der Wegeseitenbereich dem Niveau der Asphaltdecke anzupassen.

Für Fahrradfahrer und andere Zweiradfahrer, die bei Gegenverkehr ausweichen und anschließend auf die Straße zurückwechseln, besteht sehr hohe Sturzgefahr. Auch deshalb ist eine Angleichung mit einer tragfähigen Bankette wichtig.



Foto 10: Höhenunterschied zw. Asphaltkante und Seitenbereich

Die Asphaltdecke im nachfolgenden Foto 11 ist über die Jahre stark rissig geworden und der Fahrstreifen hat sich infolgedessen leicht abgesenkt und ist porös geworden. Hier ist eine zeitnahe Gesamtanierung dringend notwendig und unumgänglich.



Foto 11: Beispiel für poröse Wegebeläge

Die Wegeseitenstreifen stellen den ungebundenen befestigten Teil des Weges dar, der zum Ausweichen und Vorbeifahren von Fahrzeugen dienen kann. Das Foto 12 gibt ein Beispiel für die Auswirkungen von Höhenunterschieden zwischen Fahrstreifen und Seitenstreifen. Diese Kante stellt für Radfahrer bei Begegnungsverkehr ein erhebliches Gefährdungspotential dar. Außerdem führen wassergefüllte Senken im Seitenbereich durch Frosteinwirkung zu nachhaltigen Schäden an der Fahrbahnasphaltkante. Die kurzfristige Instandsetzung der Seitenstreifen verhindert langsam fortschreitende Schäden.



Foto 12: Wegeseitenstreifen

5.2. Erfassung von öffentlichen und privaten Wirtschaftswegen

Das Wegenetzkonzept für die Stadt Lüdinghausen wurde auf der Grundlage des Leitfadens erstellt. Der Leitfaden gibt vor, dass alle im Außenbereich vorhandenen bekannten Wegeabschnitte erfasst und bewertet werden sollen. Hierbei spielen die Besitzverhältnisse – private oder öffentliche Wege – keine Rolle. In der Regel befinden sich die multifunktionalen Wegeabschnitte im Eigentum der Kommune. Wege mit geringer Bedeutung für das öffentliche Wegenetz befinden sich häufig im Privatbesitz, werden aber dennoch, insbesondere in Abhängigkeit der Nähe zu touristischen Orten von der Öffentlichkeit beansprucht. Der Ausbauzustand dieser Privatwege orientiert sich in der Regel an die Bedürfnisse des Privateigentümers. In der folgenden Tabelle sind die Eigentumsverhältnisse aufgeführt:

Eigentümer	Verwaltungseinheit	km		%
Stadt	öffentlich	280,4	283,2	61,3
Sonst		2,8		0,7
Privat	privat	173,9	173,9	38,0

Tabelle 13: Eigentümerverhältnisse der Wirtschaftswege in Lüdinghausen

Das ländliche Wegenetz im Außenbereich von Lüdinghausen umfasst rd. 457 km. Davon befinden sich rd. 61 % im kommunalen Eigentum.

Die darüber hinaus erfassten und kategorisierten 173,9 km Wege befinden sich im Privatbesitz. Es handelt sich hierbei vorrangig um Hofzufahrten und Waldwege, die nur der forstlichen Nutzung dienen. Diese Wege sind im Regelfall einer speziellen Nutzung zuzuordnen und bis auf wenige genannte Ausnahmen nicht multifunktional..

5.3. Sonstige Anregungen von Bürgern

Neben den o.g. Handlungsempfehlungen zur zukünftigen Wegeunterhaltung werden im Folgenden Anregungen der beteiligten Bürger dargestellt. Bei den persönlichen Gesprächen wurden folgende Hinweise zur zukünftigen Wegeunterhaltung gegeben:

- Bankett/Seitenstreifen: Der geregelte Ablauf des oberflächlichen Wassers stellt einen erheblichen Beitrag zur langfristigen Wegeerhaltung dar. Sandanhäufungen auf den Seitenstreifen verhindern i.d.R. den geordneten Abfluss des Oberflächenwassers und führen in Frostperioden zu nachhaltigen Straßenschäden.
- Brücken/Waserdurchlässe: Eingegrabenüberfahrten sind – für Schwerlastverkehr wie Schulbuss, Müllabfuhr und Landwirtschaft – auf zu niedrige zulässige Lasten heruntergelastet (bspw. 12 t). Es bedarf hier grundsätzlicher Maßnahmen zur Stabilisierung der Durchlässe
- Pflegerückschnitt des Wegebegleitgrüns
- Anregung: Untergeordnete öffentliche Wege der Kategorie G (Flächenerschließung) könnten durch die Landwirtschaft selbst gepflegt werden.

5.4. Wirtschaftswege splitten (Kaltsanierung)

Eine Reparatur eines ländlichen Weges mit Schotter, der oberflächlich aufgebracht wird, ist bei den meisten Schäden nur 'kosmetischer Natur'. Die Probleme treten in Abhängigkeit der Nutzungsfrequenz früher oder später (5 – 10 Jahre) wieder auf. Es wird angeregt, den Zeit-

punkt des Splittens im Jahresablauf mit den Tätigkeiten der landwirtschaftlichen Flächebewirtschaftung abzustimmen. Insbesondere bei naßen Witterungsverhältnissen, klebriger Boden an den Reifen ist die Anhaftung von Splitt an den Fahrzeugen verhältnismäßig hoch und kann damit den Erfolg der Straßenbaumaßnahme erheblich verringern.

5.5. Eigentumsabgleich der Wege

Die Eigentums- und Katasterverhältnisse der Wirtschaftswegen wurden im Rahmen der Konzeptbearbeitung betrachtet. Ein visueller Abgleich hat auf der Grundlage von Luftbildern und Katastergrenzen stattgefunden.

Im den Gemarkungen des Seppenrader Außenbereiches verlaufen die Wege innerhalb des Flurstücks. In den Gemarkungen von Lüdinghausen wurden beim Abgleich des realen Wegeverlaufes gegenüber dem Eigentumskataster der Kommune kleinere Abweichungen festgestellt. Verläuft ein Wegeabschnitt außerhalb der öffentlichen Katastergrenzen über Privatgrund, kann das dazu führen, dass für diesen Wegeabschnitt keine Fördermittel generiert werden können. Im Folgenden wird hierzu ein Beispiel dargestellt:



Abbildung 2: Beispiel Wegeverlauf contra Flurstücksgrenzen

5.6. Bodenneuordnung

Die ländliche Bodenordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) ist das Instrument zur Verbesserung der agrarstrukturellen Rahmenbedingungen.

Im Konzeptgebiet Lüdinghausener Umland ist der Bedarf einer Bodenordnung zur Optimierung der agrarstrukturellen Belange unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes und Wegeführung augenscheinlich als gering bis nicht notwendig einzustufen.

5.7. Biodiversität

Im Rahmen der Wegekartierung wurden viele Landschaftseindrücke gesammelt. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass das Konzeptgebiet in einer reichhaltig von linearen Landschaftselementen (LE) durchzogenen Parklandschaft des Münsterlandes liegt, die schon von zahlreichen Bachläufen, Hecken, Einzelbäumen und Baumreihen angereichert ist. Zur Steigerung der Biodiversität ist der Fokus auf die Anlage von Blüh- und Schutzstreifen zur Vernetzung der vorhandenen Strukturen zu legen, die häufig schon von den landwirtschaftlichen Betrieben angelegt werden.

Die ökologische Umgestaltung der Wegeseitenbereiche obliegt der kommunalen Entscheidung und ist daher nicht primär Gegenstand eines Wegenetzkonzeptes. Bei der Entscheidung ist im Einzelfall zu berücksichtigen, ob ökologische oder landwirtschaftliche Belange höher gewichtet werden.

Exemplarisch wird im folgenden Beispiel ein Feldweg gezeigt, der positive Aspekte der Biodiversität beinhaltet. Das Foto 13 zeigt einen landwirtschaftlich genutzten Weg, der angrenzend von einer linearen Baum-Heckenstruktur begleitet wird. Solche linearen Strukturen fördern im Außenbereich die Biodiversität und charakterisieren die Münsterländische Parklandschaft.



Foto 13: Feldweg mit angrenzender Baum-Heckenstruktur

Wirtschaftswege, die für das Wegenetz eine untergeordnete Bedeutung haben, dienen primär der Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen. An diesen Wegen ist die Pflege der Wegeseitenreiche insbesondere an unübersichtlichen vielbefahrenen Wegen notwendig.

5.8. Handlungsempfehlung Kooperative Wegeinstandsetzung

Handlungsempfehlungen zeigen nicht nur örtlich die Problembereiche auf, sondern können auch Anregungen zur Wegeinstandsetzungen geben. Die Instandsetzung von Wegeschäden bindet viel kommunale Arbeitskraft und damit verbundener Zeitaufwand. In Folgenden soll als Anregung auf die Synergiemöglichkeiten von Kommune und Landwirtschaft hingewiesen werden. Die Beseitigung von punktuellen Schadstellen an Wirtschaftswegen, die teilbefestigt oder wassergebunden sind, können zeit- und kostengünstig auf der Grundlage von synergetischen Arbeitsschritten erfolgen: die Kommune und die anliegenden Landwirte unterstützen sich gegenseitig bei der Umsetzung der Maßnahme.

5.9. Gebot der „Gegenseitige Rücksichtnahme“

Die vielfältige Nutzung der Wirtschaftswege nimmt insbesondere durch die starke Verbreitung von E-Bikes und dem steigenden Verlangen nach Naturerholung stetig zu. Aufgrund dieser Sachlage hat auch der Begegnungsverkehr bei Nutzung der Wirtschaftswege stark zugenommen.

Die Handlungsempfehlungen sollen die Maßnahmen beschreiben, die notwendig sind, um den SOLL-Zustand der Wege zu erreichen und langfristig zu erhalten. Hierunter fällt bei der Nutzung der Wirtschaftswege auch die Empfehlung einer gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Eine Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer ist notwendig.

Bei einer Begegnung mit dem landwirtschaftlichen Verkehr weicht grundsätzlich derjenige aus, dem das leichter fällt - das sind in aller Regel Radfahrer oder Spaziergänger. Hierbei ist es wichtig, eine höhengleiche Ausweichmöglichkeit insbesondere für Radfahrer (Fahrstreifen contra Seitenbereich) zu ermöglichen.



Abbildung 2: Negativ-Beispiele für gegenseitige Rücksichtnahme

Bei Begegnungsverkehr hat das zu Folge, dass beim Verlassen des Asphaltbereiches die Asphaltkante in Richtung Seitenbereich gedrückt wird und es zu Rissbildungen kommt. Die Asphaltkante muss bei Verlassen des Schwerlastverkehrs das Gesamtgewicht tragen. Dem kann ein höhengleicher Anschluss des geschotterten Wegeseitenbereichs entgegenwirken. Für eine großflächige Gewichtsverteilung ist der Wegeseitenbereich dem Niveau der Asphaltdecke anzupassen.

Das Verhalten der Radfahrer und Fußgänger kann somit erheblich zur Langlebigkeit der Wege beitragen. Es wird angeregt eine informative Beschilderung an stark frequentierten touristischen Wegen zu installieren.

Die Stadt Stadtlohn (Kreis Borken) bittet beispielhaft mit einem Schild (Foto 14) um „Gegenseitige Rücksichtnahme“ bei den Verkehrsteilnehmern im ländlichen Raum – hier insbesondere symbolisch an Landwirtschaft und an Radfahrer gerichtet. Dieses Beispiel zeigt, dass sich Handlungsempfehlungen nicht nur an bauliche Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung des Wegezustandes richten kann, sondern auch insbesondere die Nutzer der Wege auf ihr gegenseitiges Verhalten ansprechen soll.



Foto 14: Positiv-Beispiel aus Stadtlohn für gegenseitige Rücksichtnahme

6. Zusammenfassung

Lüdinghausen ist eine Stadt im westlichen Münsterland und kreisangehörige Kommune des Kreises Coesfeld im Regierungsbezirk Münster. Die Fläche des Gemeindegebiets beläuft sich auf rd. 140 km², was im Verhältnis zur Einwohnerzahl (ca. 26.000) recht groß ist. Lüdinghausen ist eine klassische Flächenkommune im Münsterland.

Die Erholungsnutzung in der „Münsterländischen Parklandschaft“ ist relativ stark ausgeprägt, insbesondere durch ein dichtes ländliches Wegenetz mit vielfältig ausgeschilderten regionalen und überregionalen touristischen Routen. Von der Betrachtung ausgeschlossen werden mussten insbesondere die rd. 167 km des Truppenübungsplatzes Borkenberge, da das Betreten für die Öffentlichkeit verboten ist. Nach der Verrechnung dieser Wege mit dem allgemeinen ländlichen Wegenetz bleiben letztendlich rd. 457 km im Außenbereich, die auf der Grundlage des Leitfadens vertieft analysiert werden konnten.

Das vorgefundene dichte Wegenetz ist zur Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen unerlässlich.

Die Stadt Lüdinghausen hat die Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Coesfeld beauftragt, in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Akteuren ein ländliches Wegenetzkonzept auf der Grundlage des Leitfadens zu erstellen.

Die ländlichen privaten und kommunalen Wege im Kommunalgebiet wurden auf der Grundlage des Leitfadens auf der Basis einer IST- und SOLL-Situation bewertet. Die Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Rd. 246 km sind 'befestigt' (Asphalt, Beton, Pflaster) und nur 129 km sind als 'teilbefestigt' einzustufen. 3,7 km haben einen wassergebundenen Wegebelag und rd. 77 km sind nicht oder nicht erkennbar befestigt. Hierbei handelt es sich primär um Feld- und Waldwege zur Flächenerschließung.

334 km haben einen Ausbauzustand, der der Nutzung entsprechend als 'in Ordnung' bezeichnet werden kann. Diese Wege sind im Rahmen der ortsüblichen Maßnahmen im Bestand zu erhalten. Bei rd. 35 km sind Einzelmaßnahmen zur Wegeerhaltung notwendig und für 87 km wird eine Gesamtsanierung empfohlen.

Von den vorgefundenen Wegen sind 388 km als hoch tragfähig bewertet worden, 65 km mit einer mittleren Tragfähigkeit und 3,8 km, vorrangig Waldwege, mit einer geringen Tragfähigkeit.

Bei der Betrachtung der ökologischen Bewertung der Wege und Säume bleibt festzustellen, dass mit Zunahme der Nutzungsintensität die Ökologische Wertigkeit abnimmt. Bei 93 % der Wege und 70 % der Säume wurde keine ökologische Wertigkeit festgestellt. Je geringer die

Nutzung durch Kfz-Verkehr erfolgt, desto höher ist im Regelfall der ökologische Nutzen des Weges.

Es wird empfohlen, 23 % der Wirtschaftswege auch zukünftig als 'multifunktionale Wege' auszuweisen. Grundlage sind die vielfältig ausgewiesenen regionalen und überregionalen touristischen Wegeverbindungen. Diese Wege sind weiterhin im bisherigen Bestand zu unterhalten oder evtl. partiell tiefgreifend zu sanieren. Demgegenüber wurde festgestellt, dass rd. 10 km der Wege für ein funktionierendes Wegenetz eine geringe Bedeutung haben oder nicht mehr genutzt werden. Hierbei handelt es sich um Privatwege, die als Zufahrten zu Hofstellen und Wohneinheiten oder als Waldwege erfasst wurden.

Die Handlungsempfehlungen geben der Kommune unverbindliche Einschätzungen zur weiteren Vorgehensweise mit den Wegen. 334 km der Wege können in dem bisherigen Zustand erhalten werden (Erhaltung wie Bestand), 121 km müssen eine Sanierung (Verstärkung) erfahren.

Die Wirtschaftswege wurden bei der Priorität der Maßnahmenumsetzung in kurz-, mittel- und langfristigen Zeiträumen eingeteilt. Es wird empfohlen rd. 53,8 km kurzfristig (in den kommenden 5 Jahren), 67,6 km mittelfristig (in 5 - 10 Jahren) und 353,7 km langfristig (über 10 Jahre) in ihrem Bestand zu erhalten. Das Zeitfenster einer kurzfristigen Umsetzung ist für die kommenden 5 Jahre zu sehen. Es ist darüber hinaus im Einzelfall zu prüfen, ob eine Sanierung auf der Grundlage der Kriterien „Wegebauförderung“ mit Verbreiterung auf 3,5 m umgesetzt werden kann oder ob die räumlichen Kriterien wie Flurstücksbreite oder der Wegeseitenbewuchs, (bspw. Baumallee) einen begrenzenden Faktor darstellen und eine Wegebauförderung ausschließen. Die vorgelegte Empfehlung zur Sanierung orientiert sich an die Notwendigkeit der Maßnahme und nicht an der Möglichkeit einer Drittmittel-Finanzierung.

Bei dieser Einschätzung sollten dennoch darüberhinausgehende, mittelfristige notwendige Erkenntnisse und Maßnahmen, die bei frühzeitiger / vorgezogener Behebung der Schäden die Langlebigkeit des Weges steigern, nicht vernachlässigt werden. Hier ist bei allen Beteiligten ein gewisses Maß an Flexibilität gefordert.

Der Stadt Lüdinghausen obliegt die Verwaltung von rd. 283 km ländlichen Wegen. 174 km der erfassten Wege befinden sich in Privatbesitz.

Im Konzeptgebiet Lüdinghausen ist der Bedarf einer Bodenordnung zur Optimierung der agrarstrukturellen Belange unter Berücksichtigung des Landschaftsschutzes und Wegeführung augenscheinlich als gering bis nicht notwendig einzustufen.

Die Handlungsempfehlungen zeigen nicht nur örtlich die Problembereiche auf, sondern geben auch Anregungen zur Wegeinstandsetzungen. Die Instandsetzung von Wegeschäden bindet

viel kommunale Arbeitskraft und damit verbundenen Zeitaufwand. Als Anregung auf die Synergienmöglichkeiten von Kommune und Landwirtschaft wird hingewiesen. Erfahrungsgemäß sind Landwirte aus eigenem Interesse bereit, bis zu einem gewissen Grad ihrer Arbeitskraft und Maschinen zur Unterhaltung der Wege einzusetzen. Die Beseitigung von punktuellen Schadstellen an Wirtschaftswegen, die teilbefestigt oder wassergebunden sind, können zeit- und kostengünstig auf der Grundlage von synergetischen Arbeitsschritten erfolgen: die Kommune liefert das Wegebaumaterial und die anliegenden Landwirte bauen das Wegematerial in die Schadstellen ein.

Das Verhalten der Radfahrer und Fußgänger kann erheblich zur Langlebigkeit der Wege beitragen. Die Stadt Stadtlohn hat hierzu eine Initiative ergriffen und die Verkehrsteilnehmer um „Gegenseitige Rücksichtnahme“ gebeten. Dieses Beispiel zeigt, dass sich Handlungsempfehlungen nicht nur an bauliche Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung des Wegezustandes richten kann, sondern auch insbesondere die Nutzer der Wege auf ihr gegenseitiges Verhalten ansprechen soll.

Coesfeld, im Oktober 2025



Sachbearbeitung Christoph Hessel

7. Anhang

7.1. Kategorisierungen (lt. Leitfaden)

Kategorisierungen der vorhandenen Wege nach IST und SOLL-Zustand

- a. **Kategorie A** = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen; maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr
- b. **Kategorie B** = Multifunktionale Wege, d.h. für den land- und forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und / oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr; Maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr; *Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrene Ziele im Außenbereich, z.B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc. zusätzlich alle Radrouten/-wege (Verbindungswege gem. RLW)*
- c. **Kategorie C** = Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)
- d. **Kategorie D** = Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d.h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen oder dienen könnten und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouten; maßgeblicher Verkehr: Fußgänger u. luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- e. **Kategorie E** = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- f. **Kategorie F** = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z.B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.
- g. **Kategorie G** = im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind.
- h. **Kategorie H** = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege
- i. **Kategorie I** = reine Fuß- Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW).

7.2. Bestandserfassungen der Wege

Die Visuell-sensitive Erfassung erfolgte im Rahmen von Befahrungen oder Begungen.

A. Nutzung der Wege nach ...

1. Umfang (Verkehrsmenge)
 - a. häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t
 - b. gelegentliche / saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t
 - c. seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t
2. Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für
 - a. Ländliche Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft) / Diversifizierung
 - b. Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere
 - I. Wanderer
 - II. Reiter
 - III. Radfahrer
 - c. Daseinsvorsorge / Mobilität
 - d. Siedlungsstrukturelle Entwicklungen / Demografie
 - e. Produktion erneuerbarer Energien
 - f. Natur- und Kulturlandschaft / Biodiversität
 - g. Weitere
3. Ökologische Wertigkeit
 - a. Ökologische Wertigkeit von Wegen und Flächen
 - b. Ökologische Wertigkeit von Säumen

Dabei ist die Nutzungshäufigkeit der einzelnen Funktionalität nach „nie / selten“, „gelegentlich / saisonal“ oder „häufig“ zu differenzieren.

B. Aussagen zu ...

1. Ausbauart
 - a. Befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)
 - b. Teilbefestigt (Spurwege)
 - c. Wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)
 - d. Ohne Befestigung
 - e. Kreuzungsbauwerk
2. Ausbauzustand
 - a. In Ordnung
 - b. Einzelmaßnahmen erforderlich: Oberflächenenerneuerung und /oder Entwässerung erneuern und /oder Bankette /Seitenräume erneuern, etc.
 - c. Gesamtsanierung erforderlich
3. Tragfähigkeit
 - a. Hoch (für häufige Überfahrten mit 11,5 t Achslast geeignet)
 - b. Mittel (für gelegentliche saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t geeignet)
 - c. Gering (seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t)
4. Unterhaltungspflicht: Gemeinde, Kreis, Land, Bundesrepublik Deutschland, natürliche oder juristische Personen des Privatrechts, Sonstige

7.3. Karten „SOLL-Kategorisierung“

Die Karten zum Ländlichen Wegenetzkonzept für die Stadt Lüdinghausen sind auf der Internetseite der Stadt Lüdinghausen einsehbar.

7.4. Öffentlichkeitsarbeit – Lokale Presseinformation / Interentaufttritt

Pressehinweis Westfälische Nachrichten, 20. September 2025

LÜDINGHAUSEN

Landwirtschaftskammer erstellt Konzept

290 Kilometer städtische Wege im Visier

Von Markus Kleymann

LÜDINGHAUSEN. Wer einmal alle Wege im Lüdinghauser Außenbereich bewältigen wollte, hätte die gleiche Strecke zurückzulegen, als wenn er nach München fahren würde. 666 Kilometer sind es – und das noch ohne Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen. Diese Zahl nannte Christoph Hessel von der Landwirtschaftskammer NRW, als er jetzt während einer Bürgerinformationsveranstaltung im Kapitelsaal der Burg Lüdinghausen den aktuellen Stand beim Bearbeiten des ländlichen Wegenetzkonzeptes vorstellte.

Abzüglich des Naturschutzgebietes Borkenberge und der Wege in Privatbesitz bleiben immer noch rund 290 Kilometer städtische Wege, die derzeit kategorisiert werden. Dafür gibt es einen konkreten Hintergrund: Wenn die Stadt Lüdinghausen Fördermittel vom Land Nordrhein-Westfalen für das Ausbessern oder Erneuern von Wegen erhalten möchte, muss sie ein solches Konzept auch der Bezirksregierung vorlegen.

Lediglich sechs Interessierte waren zu der Veranstaltung rund um das Konzept gekommen, das allerdings nicht nur alle Bewohner und Bewohnerinnen der Lüdinghauser und Seppenrader Außenbereiche angeht, sondern beispielsweise konkret auch die vielen Fahrradbegeisterten, erläuterte Christoph Hessel. Denn die Wege werden sowohl von Landwirten und Anwohnern als auch von Freizeitradlern genutzt.

In verschiedene Kategorien teilte der Fachmann in einem ersten Entwurf, der auf einer Studie von 2012 aufbaut, die Wege ein. Eine besonders hohe Bewertung erhalten beispielsweise die Straßen, die stark multifunktional – von



In sehr schlechtem Zustand befindet sich dieser Weg in der Bauerschaft Bechtrup. Kl. Bild: Dagegen ist die Verlängerung der Stadtfeldstraße in Richtung Aldenhövel gut ausgebaut. Fotos: Markus Kleymann



Landwirten, Schulbussen und Fahrradfahrern – in Anspruch genommen werden. Diese genießen entsprechend eine hohe Priorität und sind letztlich am ehesten förderfähig.

Auch kategorisierte der Experte alle Wege nach ihrem derzeitigen Erhaltungszustand. Daraus lasse sich erkennen, welche Straßen besonders schnell angepackt werden müssten, erklärte Christoph Hessel. Diese erste Einteilung wurde während der Veranstaltung ausgehängt, ist aber auch über das Beteiligungsportal auf der Internetseite der Stadt einzusehen. Dort können Anregungen direkt eingegeben werden.

Des Weiteren werden Sprechstunden der Landwirtschaftskammer NRW im Rathaus angeboten, während denen interessierte Bürgerinnen und Bürger persönlich vorsprechen können. Diese finden am Dienstag (23. September) von 8.30 bis 12.30 Uhr (letztmöglichster Terminbeginn) und am Donnerstag (25. September) von 14 bis 17.30 Uhr (letztmöglichster Terminbeginn) im Rathaus-Neubau, 3. Obergeschoss, Zimmer N305, statt. Für die persönliche Vorsprache ist vorab eine telefonische Terminanmeldung

unter der Telefon 0 25 91 / 92 63 04 notwendig. Der abschließende Bericht der Landwirtschaftskammer soll als Handlungsempfehlung für die Stadt dienen, welche Wege kurzfristig angepackt werden. Die Zeit eilt aber, weil der Bericht am 31. Oktober bei der Bezirksregierung abgegeben werden muss. Fördermittel können und sollen dann bis zum 15. Januar 2026 beantragt werden. In

einer kurzen Diskussion wurden die Konflikte zwischen Landwirten, SUV-Fahrern und Fahrradfahrern deutlich: Die Wege besäßen meist nicht die Breite, damit Überholvorgänge gefahrlos vonstattengehen könnten, hieß es. „Es geht nicht ohne eine gegenseitige Rücksichtnahme“, meinte dazu Christoph Hessel, der berichtete, dass dies in ländlichen Räumen überall ein Thema sei.

Infoseite auf der Internetplattform Stadt Lüdinghausen

 [Kontakt](#)

 [Datenschutzerklärung](#)

 [Übersicht Wegekonzept Lüdinghausen Nord](#)
(Download *.pdf 5.8 MB)

 [Übersicht Wegekonzept Lüdinghausen Süd](#)
(Download *.pdf 6.6 MB)

 [Übersicht Wegekonzept Seppenrade Nord](#)
(Download *.pdf 7.0 MB)

 [Übersicht Wegekonzept Seppenrade Süd](#)
(Download *.pdf 7.0 MB)

 [Leitfaden Wegenetzkonzepte](#)
(Download *.pdf 2.0 MB)

Erstellung eines ländlichen Wegekonzepts

Aktiv

10.09.2025 bis 30.09.2025

0 Meldungen

0 Kommentare

0 Bewertungen



Straße Tüllinghoff

Rund 570 Kilometer des Wegenetzes in Lüdinghausen und Seppenrade sollen im Rahmen eines sogenannten „Ländlichen Wegenetzkonzeptes“ erfasst und in unterschiedliche Kategorien eingeordnet werden. Ziel ist es, eine fundierte Bestandsaufnahme der Wirtschaftswege im Außenbereich zu erhalten. Das ländliche Wegenetzkonzept sieht am Ende Handlungsempfehlungen vor, die Maßnahmen beschreiben, wie der gewünschte Zustand der Wege erreicht oder gehalten wird. Dabei wird insbesondere auf die verkehrliche Bedeutung der Wege geachtet sowie auf die Berücksichtigung von Natur- und Landschaftselementen.

Teilen Sie uns hier gern bis einschließlich 30. September 2025 Ihre Ideen und Anregungen für das ländliche Wegenetz in Lüdinghausen und Seppenrade mit!

Linksstehend finden Sie Übersichten über die aktuelle ländliche Wegeführung in Lüdinghausen und Seppenrade.

Sie wollen dazu gerne persönlich mit einem Vertreter der Landwirtschaftskammer sprechen? Dann kommen Sie gerne in unsere Bürgersprechstunde!

23. September 8.30 - 12.30 Uhr

25. September 14.00 - 17.30 Uhr

im Rathaus - Neubau | 3. Obergeschoss | Zimmer 305

Bitte vereinbaren Sie vorab einen Termin unter: 02591 - 926304

Ihre Meldung

Hinweis: Wenn Sie sich [registrieren](#) und [anmelden](#), können Sie Ihre Meldungen später hier und im persönlichen Bereich verwalten.

Ort der Meldung

Bitte [markieren Sie den Ort der Meldung auf der Karte](#) oder [verwenden Sie Ihren aktuellen Standort](#).

Betreff

Zeichen: 4000 von 4000

E-Mail

Wenn Sie Ihre E-Mail-Adresse hinterlassen, informieren wir Sie über Statusänderungen an Ihrer Meldung.

Bild anfügen Sie können maximal 1 Bild(er) anfügen. Die maximale Dateigröße beträgt 10 MB. 

☐ Ich habe die [Datenschutzerklärung](#) zur Kenntnis genommen und willige in die Verarbeitung der Daten ein.

Abbrechen

Meldung absenden

- 43 -



Konzept für Wegenetz wird jetzt vorgestellt

schon im
ch der Au-
schaft mit
n seine Li-
Münster-
e Lesung
on sehr, es
ehen, wir
wie immer
liche. Ich
zum Ab-
schon ein
sein, aber
Stoff für
end', kün-
tor ist vie-
eine „Kal-
ekannt.
der Abend
Bölke, Re-
aturkreise
Lüding-
Im An-
ung wird
rikweitbe-
ir: meine
und zu
bei dem
endungen
Joachim
die Preis-
yden.
esung, die
im 19 Uhr
in der Kar-
ering oder
lie Seite
ring.de
Die Kos-
h auf 17
heißt es in
lung des
abschlie-

LÜDINGHAUSEN. Die Stadt Lüdinghausen lädt alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einem Bürgerdialog ein. Es geht um das ländliche Wegenetzkonzept. Die Veranstaltung findet am kommenden Donnerstag (23. Oktober) in der Zeit von 15 bis 18 Uhr im Ausschusszimmer der Burg Lüdinghausen statt.

Für das Konzept wurden rund 570 Kilometer des Wegenetzes in Lüdinghausen und Seppenrade erfasst und in unterschiedliche Kategorien eingeordnet, heißt es in einer Ankündigung. Ziel war es, eine fundierte Bestandsaufnahme der Wirtschaftswege im Außenbereich zu erhalten, die als Grundlage für zukünftige Investitionsentscheidungen sowie für die dauerhafte Unterhaltung der Wege dienen soll.

Christoph Hessel von der Landwirtschaftskammer NRW wird bei der Abschlussveranstaltung für Erläuterungen und Fragen zur Verfügung stehen. Die Teilnahme an der Veranstaltung steht allen Bürgerinnen und Bürgern offen. Eine vorherige Terminabsprache ist nicht notwendig, heißt es abschließend in der Pressemitteilung.

