

Fränkischer Süden zwischen Main und Tauber

Zukunftsorientierte Landwirtschaft braucht ein Hauptwegesetz mit gemeindeübergreifenden Verbindungen

Der Ochsenfurter Gau ist ein landwirtschaftliches Vorranggebiet. Dennoch sind die meisten Wege 30 Jahre alt, gerade einmal 3 m breit und nur für Achslasten von 5 t ausgelegt. Diese Voraussetzungen genügen für die hochleistungsfähigen Maschinen von Landwirten, Lohnunternehmen und Maschinenringern heute aber bei weitem nicht mehr. Moderne Anhänger können bis zu 11,5 t Einzelachslast und zusammen mit der Zugmaschine ein Gesamtgewicht von 40 t haben. 60 km/h schnelle Schlepper mit 350 PS und mehr sind dabei Standard. Um diesen Anforderungen zu genügen, sehen die neuen Richtlinien für den ländlichen Wegebau für solche Maschinen Hauptwirtschaftswege mit 3,5 m Fahrbahnbreite plus Seitenstreifen und Entwässerungsgraben vor. Solche Wege fordern die Landwirte für ihre Flurlagen seit langem.

Hauptanbaufrüchte Zuckerrüben und Weizen

Der Ochsenfurter Gau ist mit seinen Lössböden eines der fruchtbarsten Gebiete Europas. Eine Hauptfrucht in dieser regenarmen Region ist Weizen. Bekannter ist der Ochsenfurter Gau allerdings für den Anbau von Zuckerrüben. Ende September beginnt dort für etwa 4 200 Landwirte die sogenannte Rüben-Kampagne. Rund um die Uhr sind dann bis Mitte Dezember tonnenschwere Rübenvollernter und Verlademaschinen auf den Feldern sowie Lastwägen zum Abtransport in der Flur im Einsatz. Es gilt, die gesamte Erntemenge, rund 1,7 Mio. Tonnen, in die Zuckerfabrik nach Ochsenfurt zu bringen. Alles ist generalstabsmäßig geplant: Zuckerfabrik, Landwirte und Spediteure stimmen die Abläufe bis ins letzte Detail ab – und alle hoffen, dass ihnen Regen oder früher Frost keinen Strich durch die Rechnung machen. Denn wenn Zeit auf der Strecke bleibt, bleibt auch Geld auf der Strecke. Deshalb spielt das Wegenetz eine zentrale Rolle.

Sind Investitionen an dieser Stelle sinnvoll?

Um den gewünschten Funktionen dauerhaft gerecht werden zu können, brauchen Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege Pflege und Unterhalt, wofür hauptsächlich die Gemeinden zuständig sind.





Im südlichen Landkreis Würzburg kommen die Kommunen allerdings mit der Instandhaltung und Erneuerung der Wirtschaftswege kaum nach. Es war ohnehin fraglich, ob Gemeinden und Landwirte viel Geld investieren sollten, um zu schmale und zu schwach befestigte Wege zu sanieren. Sinnvoller erschien ein Ausbau von Hauptwirtschaftswegen in zeitgemäßer Breite und Befestigung. Zudem waren die bestehenden Wegenetze ortsbezogen angelegt und enden im Grenzbereich der Gemarkung. Auch das entspricht nicht mehr den heutigen oder gar zukünftigen Anforderungen. Der Strukturwandel in der Landwirtschaft führt zu orts- und gemeindeübergreifenden Transportwegen und Pachtbeziehungen. Dem müssen sich auch die Wegenetze anpassen.

Modellprojekt in einer Integrierten Ländlichen Entwicklung

Solche weiträumigen Lösungen strebte die Kooperation von 14 Gemeinden mit 56 Ortschaften und 351 km² in der Integrierten Ländliche Entwicklung (ILE) Fränkischer Süden zwischen Main und Tauber an. Im Handlungsfeld Landwirtschaft wurde das Thema bedarfsgerechtes Wirtschaftswegenetz ausführlich diskutiert und erhielt höchste Priorität. Die ILE-Gemeinden beauftragten die BBV LandSiedlung, zusammen mit den Landwirten ein Konzept für die landwirtschaftlichen Hauptfahrbeziehungen auf dem Wirtschaftswegenetz und ggf. auch auf Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen der Region auszuarbeiten. Begrifflich verständigten sich die Beteiligten auf ein Kernwegenetz, das überörtliche und ländliche Wege enthalten sollte. Das Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken unterstützte die Planung finanziell und fachlich.



Ein vergleichbares Konzept gab es bislang nirgendwo; die Erarbeitung war für alle Beteiligten Neuland. Das Hauptaugenmerk der Konzeption galt dem Bedarf der Landwirtschaft und einer leistungsfähigen Landtechnik, wie sie zunehmend vor allem durch Maschinenringe und Lohnunternehmen zum Einsatz gebracht wird. Ein weiterer Aspekt war die gute Erreichbarkeit von verstreut liegenden Pachtflächen, ohne die viele landwirtschaftliche Betriebe heute nicht mehr existieren können. Darüber hinaus wurden in der Konzeption die Interessen von Freizeit und Erholung berücksichtigt, insbesondere zur Verbesserung der touristischen Attraktivität in der Frankenweinregion Taubertal. Soweit



der Ausbau mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist, sind diese selbstverständlich in geeigneter und angemessener Weise auszugleichen.

Kernwegenetz mit überörtlichen und ländlichen Wegen

Zunächst verständigten sich Landwirte und Gemeinde über das Wegekonzept im jeweiligen Gemeindegebiet. Danach folgte die interkommunale Abstimmung, bevor Landkreis, Tourismusvertreter, Straßenbauverwaltung und Bauernverband eingebunden wurden. Das Ergebnis ist ein Konzept mit einem Kernwegenetz von insgesamt 376 km Länge.

Den größten Teil des Kernwegenetzes bilden 249 km vorhandene übergeordnete Kernwege: 10 der 18 km Bundesstraßen, alle Staatsstraßen (58 km), alle Kreisstraßen (95 km) sowie 86 der 92 km Gemeindeverbindungsstraßen.

Das für die Gemeinden und Landwirte besonders wichtige Ergebnis der Kernwegenetzplanung sind die 127 km ländliche Wege, die auf den bestehenden Trassen 3,5 m breit ausgebaut werden sollen.

110 km davon verlaufen auf bereits befestigten Wirtschaftswegen, die meist asphaltiert sind. Bei 17 km handelt es sich um nicht ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege, die künftig Gemarkungen übergreifende Erschließungsfunktion haben sollen. Damit bilden 18 % der rund 600 km ausgebauten und 1,7 % der rund 1 000 km nicht ausgebauten Wirtschaftswegen das ländliche Kernwegenetz im Fränkischen Süden zwischen Main und Tauber.

Für den Begegnungsverkehr wurde empfohlen, Ausweichstellen zu berücksichtigen. Bei zu hoher Verkehrsdichte auf den übergeordneten Straßen mit über 10 000 Fahrzeugen pro Tag, wie z. B. der Bundesstraße zwischen Würzburg und Giebelstadt, wurden parallele Alternativrouten eingeplant.

Kosten- und Zeitplan für den Ausbau

Die vorhandenen Wege und Trassen der neuen Hauptwirtschaftswegen wurden hinsichtlich ihres Ausbautyps und baulichen Zustands nach zwei Kriterien bewertet: Erarbeitet wurden Kostenschätzungen für erforderliche Ertüchtigungen oder den Ausbau mit 3,5 m Fahrbahn- bzw. 5,0 m Kronenbreite mit beidseitig befestigten Seitenstreifen und Entwässerung. Enthalten sind verkehrssichere Einmündungen in die überörtlichen Wege und bedarfsgerechte Schlepplängen an Wegkreuzungen. Mit ermittelt wurden die Kosten für den erforderlichen Grund und Boden zur Verbreiterung der Trasse. Auf diesen Grundlagen wurden für die 127 km ländliche



Kernwege Gesamtkosten von 27,6 Mio. € ermittelt und zeitliche Ausbauhorizonte festgelegt.

Kurzfristig sind ca. 29 km ländliche Kernwege mit Kosten von über 6 Mio. € zu erneuern. Mittelfristig, d. h. in 5 bis 15 Jahren, stehen weitere ca. 43 km mit rund 9 Mio. € und langfristig nochmal 55 km mit ca. 12,0 Mio. € zum Ausbau und zur Erneuerung an. Die Kostenangaben enthalten den erforderlichen Landbedarf mit insgesamt 2,2 Mio. € Kosten. Die Umsetzung soll durch die Verwaltung für Ländliche Entwicklung unterstützt werden und erfolgt durch passgenaue Flurneuordnungen und die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen. Nach den planungsrechtlichen Vorgaben sind dabei die Träger öffentlicher Belange, insbesondere die Naturschutzbehörden zu beteiligen.

Ausblick und Nachahmung

Mit dem Konzept gibt es erstmalig eine Planung für ein interkommunal abgestimmtes Kernwegenetz. Die Kommunen verfügen damit für die nächsten 20 Jahre über einen gemeinsamen Rahmen zur Umsetzung und Finanzierung der Teilmaßnahmen. Vor allem aber sind die kooperierenden Kommunen durch die



intensive Zusammenarbeit bei den Handlungsfeldern Landwirtschaft und Arbeit noch enger zusammengewachsen. Dies soll auch bei der Instandhaltung der ländlichen Wege so werden, wofür die Gemeinden künftig je nach Bautyp und Topographie zwischen 1.000 bis 4.000 €/km/Jahr aufwenden müssen.

Mittlerweile haben sich weitere 30 der derzeit laufenden 90 interkommunalen Kooperationen das Modellprojekt zum Vorbild genommen. Mit der Initiative Kernwegenetze beweist die Ländliche Entwicklung einmal mehr ihre Flexibilität, Aufgeschlossenheit für aktuelle Herausforderungen und die Schaffung von innovativen Lösungen zur zukunftsgerechten Entwicklung des ländlichen Raums.

In ganz Bayern gibt es rund 300 000 km Wirtschaftswege, davon rund 100 000 km Wald- und 200 000 km Flurwege. Nur rund 5 % davon sind asphaltiert, betoniert oder gepflastert, etwa ein Viertel ist in wassergebundener Bauweise ausgeführt. 70 %, also über 200 000 km, sind einfach befestigte Wirtschaftswege oder auch erschließende Grünwege. Dieses Wegenetz hat einen volkswirtschaftlichen Wert von über 25 Mrd. €. Ein großer Teil der Flurwege ist in den letzten 60 Jahren in Flurneuordnungen entstanden. Ländliche Wege sind eine Voraussetzung für die Erhaltung unserer Kulturlandschaft durch eine flächendeckende Landnutzung. Weit darüber hinaus ermöglichen sie den Bürgern die Erholung in der freien Natur.

Staatspreis 2014 Land- und Dorfentwicklung
Sonderpreis

Integrierte Ländliche Entwicklung Fränkischer Süden zwischen Main und Tauber mit den Kommunen Aub, Bieberehren, Bütthard, Gaukönigshofen, Gelchsheim, Geroldshausen, Giebelstadt, Kirchheim, Ochsenfurt, Reichenberg, Riedenheim, Röttingen, Sonderhofen und Tauberrettersheim, alle Landkreis Würzburg
BBV LandSiedlung, Würzburg

Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken

Robert Bromma · 0931 4101225

poststelle@ale-ufr.bayern.de