



ELER – Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums

Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete mit der Maßnahme:



## „Ländlicher Wegebau“

Mit dieser Maßnahme wird der Bau/Ausbau von Wegen zur Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Flächen einschließlich erforderlicher Brücken und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Naturschutzes unterstützt.



Niedersachsen

Hier investieren Bund und Land im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“

[www.europa-fuer-niedersachsen.de](http://www.europa-fuer-niedersachsen.de)

## **Maßnahme:**

Ausbau der Gemeindestraße „Bernethsdamm“ im Rahmen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung [www.eler.niedersachsen.de](http://www.eler.niedersachsen.de). Die Gemeinde Bösel erhält für den Ausbau der Straße Bernethsdamm zwischen der Straße „Am Tonberg“ und der „Georg-Hoes-Straße“ eine Zuwendung zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung in Höhe von 63 % der förderfähigen Bruttoausgaben.

## **Projektbeschreibung und Ziele:**

### **1. Allgemeines**

Durch den Ausbau des Weges soll eine verkehrliche Verbesserung der landwirtschaftlichen Voll- und Nebenerwerbsbetriebe sowie der des Tourismus der ländlichen Region erreicht werden. Durch den Weg werden große landwirtschaftliche Flächen erschlossen.

### **2. Größe der durch den Ausbau erschlossenen landwirtschaftlichen Flächen**

Durch den Ausbau des ca. 1.675 m langen Weges werden von ihm direkt und von den an ihm angeschlossenen Wegen ca. 60,4 ha große landwirtschaftliche Flächen erschlossen.

### **3. Lage und derzeitiger Zustand des Weges**

Der Weg beginnt an dem seitens der Stadt Friesoythe bereits ausgebauten Abschnitt der Fahrbahn „Am Haferkamp“ im Kreuzungsbereich mit der Straße „Georg-Hoes-Straße“ und führt in nordöstlicher Richtung bis zur Kreuzung mit der Gemeindestraße „Am Tonberg“. Ab dieser Kreuzung ist der weitere Verlauf der Straße bereits ausgebaut. Die vorhandene Wegebefestigung aus Pflaster in unterschiedlichen Breiten zwischen 3,10 m bis 3,50 m Breite liegt direkt auf einer Unterlage aus Sandboden auf. Bis auf eine kurze Strecke fehlt beidseitig eine stabilisierende Bordeinfassung. Eine Verstärkung des Fahrbahnrandes durch ein geeignetes Bankettmaterial fehlt. Dieser vorhandene Aufbau reicht für den auftretenden landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr nicht aus. Der Weg gilt als nicht ausreichend befestigter Verbindungsweg bzw. landwirtschaftlicher Weg, der die Belastung durch die heute gebräuchlichen landwirtschaftlichen Maschinen und Transportfahrzeuge nicht mehr gewachsen ist. Dieses zeigt sich deutlich anhand des vor Ort zu erkennenden Schadensbildes der Fahrbahn. Diese ist aufgrund des geringen Aufbaus stark abgesackt, gewölbt und in den Fugen stark auseinander getrieben. Die Entwässerung der Fahrbahn ist ebenfalls problematisch, da sich in den Vertiefungen und Absackungen der Fahrbahn Wasser sammelt und nicht abfließen kann. Aufgrund der zu hohen Seitenräume kann das Wasser ebenfalls nicht ungehindert in den Seitenraum gelangen. An mehreren Stellen ist der Untergrund auf Grund von Moirlinsen nicht ausreichend tragfähig. Die Straße ist über die Jahre mehrmals durch die Aufnahme einzelner

Absackungen notdürftig „geflickt“ worden. Die in der Vergangenheit durchgeführten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können aber das Hauptproblem des Weges, die zu geringe Tragfähigkeit der vorhandenen Pflasterstraße, nicht entgegenwirken. Die Beschaffenheit des Weges ist aufgrund des vor Ort festgestellten Schadensbildes als **sehr schlecht** einzustufen.

#### **4. Bedeutung des Weges für die Landwirtschaft**

Durch den Weg werden große landwirtschaftliche Flächen erschlossen. Da der weiterführende Weg direkt an die Bundesstraße B 72 anschließt, wird er von vielen Landwirten und Lohnunternehmern als Haupteerschließungsstraße für die an dem Weg liegenden großen landwirtschaftlichen Flächen und Stallanlagen genutzt. Von dem Weg selber gehen bis zu vier Wege ab, die über den hier behandelten Abschnitt erschlossen werden. An dem Weg liegen große Stallanlagen und eine Biogasanlage. Der Weg dient als direkte Zuwegung von Thüle bzw. der B 72 aus zu den Stallanlagen und landwirtschaftlichen Flächen. Somit muss dem Weg als Haupteerschließungsweg eine **sehr hohe Bedeutung** zugesprochen werden.

#### **5. Bedeutung des Weges in Bezug auf die touristische Entwicklung**

Der Ausbau des Weges hat für das Freizeitangebot der Region eine große Bedeutung. So führen über ihn mehrere ausgewiesene Radwege. Dazu gehören:

- Radweg im Radwegenetz Landkreis Cloppenburg
- Reiherweg (überregional)
- Radweg im Knotenpunktsystem des Landkreises Cloppenburg
- 3-Seen-Route
- Radweg „Auf alten Wegen“
- Radweg „Von der Talsperre zum Barßeler Tief“

Der Weg dient als direkte Zuwegung von Bösel zum Erholungsgebiet der „Thülsfelder Talsperre“, dem Tierpark in Thüle und den weiterführenden Radwegen entlang der B 72.

#### **6. Geplante Maßnahmen**

Durch den Ausbau des Weges soll die Tragfähigkeit verbessert und die Befestigung des Seitenraumes hergestellt werden. Durch die geplanten Ausbaumaßnahmen soll eine größere Tragfähigkeit des Weges auf 40 t erreicht werden. Ebenfalls werden die Bermen und Seitenräume so befestigt, dass sie dem Verkehr in ausreichendem Maße standhalten können und dem neuen Weg eine zusätzliche Verstärkung zur Seite hin gewährleisten. Ebenfalls sollen durch die nun durchgehenden, glatten und befestigten Oberflächen der Fahrbahn, der

Wander- und Radwandertourismus, der Tourismus allgemein, sowie das Freizeitangebot der Region gefördert werden. Da der Weg in teilweise unterschiedlichen Breiten zwischen 3,10 m und 3,50 m ausgebaut ist, soll er nun in einer einheitlichen Ausbaubreite von 3,50 m erstellt werden. Diese Ausbaubreite passt sich besser dem hohen Anteil an landwirtschaftlichen Schwerverkehr mit den teilweisen Überbreiten an.

Folgende Arbeitsschritte sind zur Erhöhung der Tragfähigkeit geplant:

- Aufnahme des vorh. Pflasterstraße
- Auskoffering neben und unterhalb der aufgenommenen Pflasterstraße
- Einbau eines Armierungsgitters zur Stabilisierung aufgrund des stellenweises schlechten Untergrundes (Moorlinsen)
- Einbau einer Schottertragschicht als Unterlage für die neue Asphalttrag- und Deckschicht
- Abfräsen der Anschlüsse
- Aufbringung einer Asphalttragschicht AC 32 TN LW in 8 cm Stärke und 3,55 m Breite auf ganzer Länge
- Anspritzen der Asphalttragschicht 0,4 kg/m<sup>2</sup> Bitumenemulsion
- Aufbringung einer Asphaltbetondecke AC 8 DN LW in 3 cm Stärke und 3,50 m Breite auf ganzer Länge
- Befestigung des beidseitigen Fahrbahnrandes mit Bankettmaterial in jeweils 1,20 m Breite
- Herrichten des Seitenraumes mit angeliefertem Mutterboden
- Befestigung landwirtschaftlichen Zufahrten mit Schottertragschicht
- Anpflasterung der Anliegerzufahrten