

Strategische Straßen- und Wegekonzepte

Optimierung ländlicher Wegenetze

Präsentation Stadt Lüdinghausen

24. Juni 2010

ASTOC
R+T

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

ASTOC

R+T
Topp
Huber
Hagmann

Anlage 2)

Arbeitsgemeinschaft ASTOC / R+T Planungsteam „Höxter“

ASTOC

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



Prof. Dipl.-Ing.
O. Hall



Dipl.-Ing.
M. Lang



Dipl.-Ing.
T. Bruckhoff

R+T

Topp,
Huber-Erlor,
Hagedorn

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



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



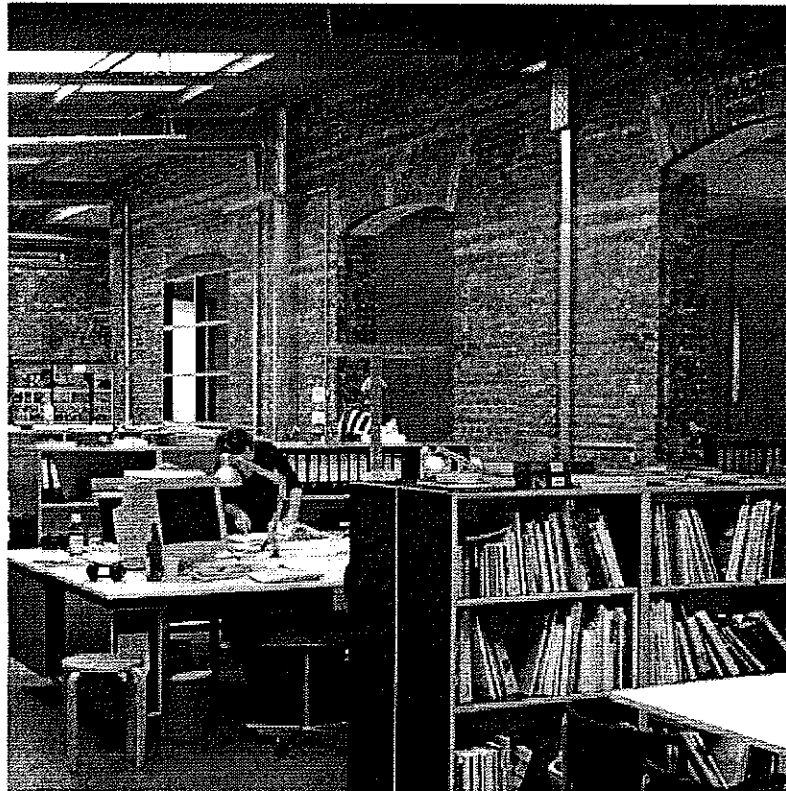
Dipl.-Ing.
D. Könighaus



Dipl.-Ing.
S. Hofherr

Büroprofil ASTOC Architects & Planners

Anzahl an Mitarbeiter:	45
davon	
4	Geschäftsführer
7	Projektleiter/in
12	Architekten und Stadtplaner
10	Freie Architekten/in
sowie	
6	Studenten/in
4	Sonstige Mitarbeiter/in

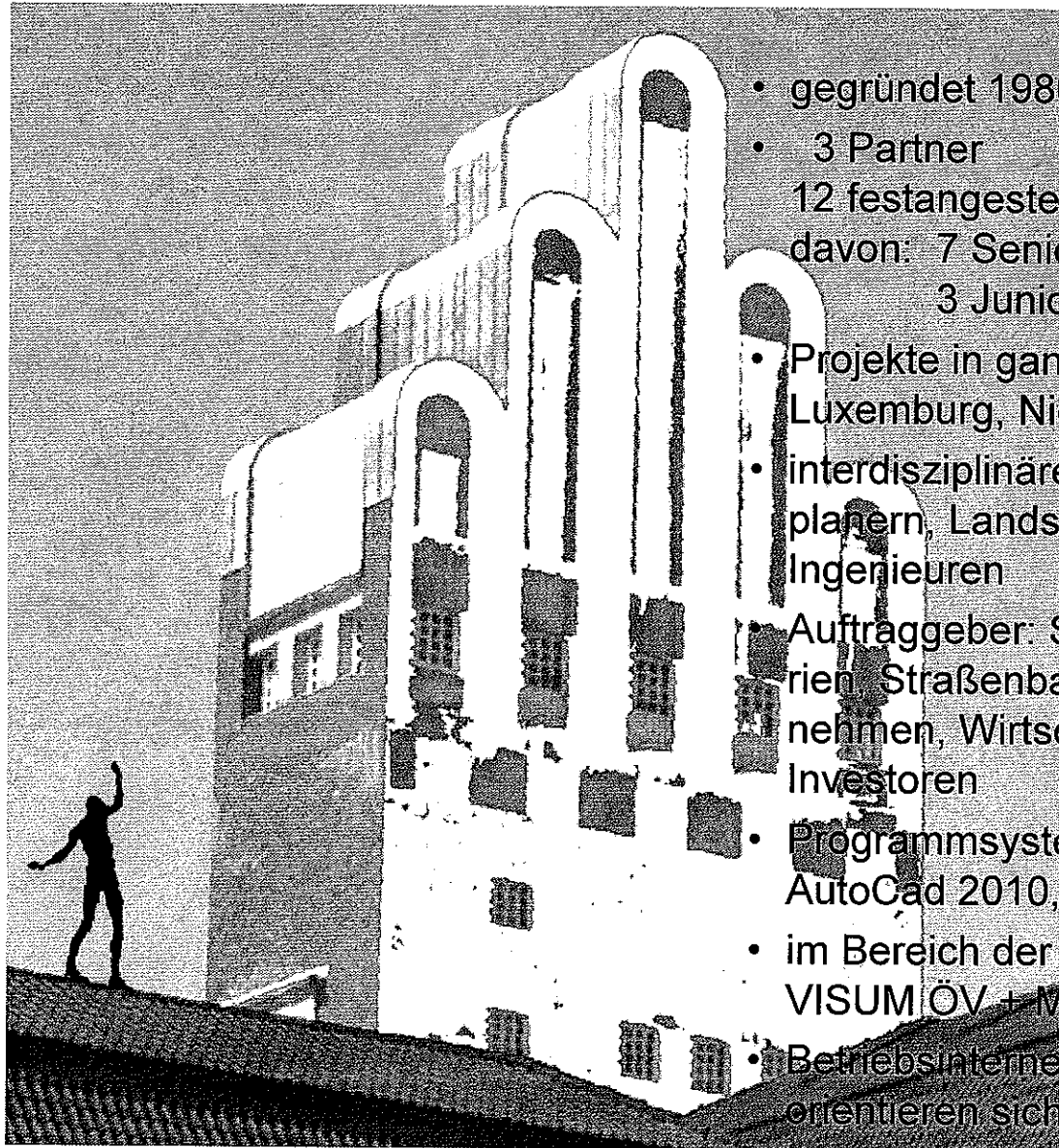


„ASTOC Architects & Planners“ wurde 1990 von den Partnern Peter Berner, Kees Christiaanse, Oliver Hall und Markus Neppl in Köln gegründet; seit dem 1. Januar 2003 firmiert ASTOC als GmbH & Co. KG.

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

Strategische Planung Masterplanung Städtebau Revitalisierung Wohnungsbau Büro- und Verwaltungsbau Infrastrukturprojekte

Büroprofil R+T Verkehrsingenieure



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

Gemeinsames Projekt von ASTOC und R+T:

Strategisches Straßen- und Wegekonzzept Kreis Höxter

Steuerungsinstrument für das ländliche Wegenetz

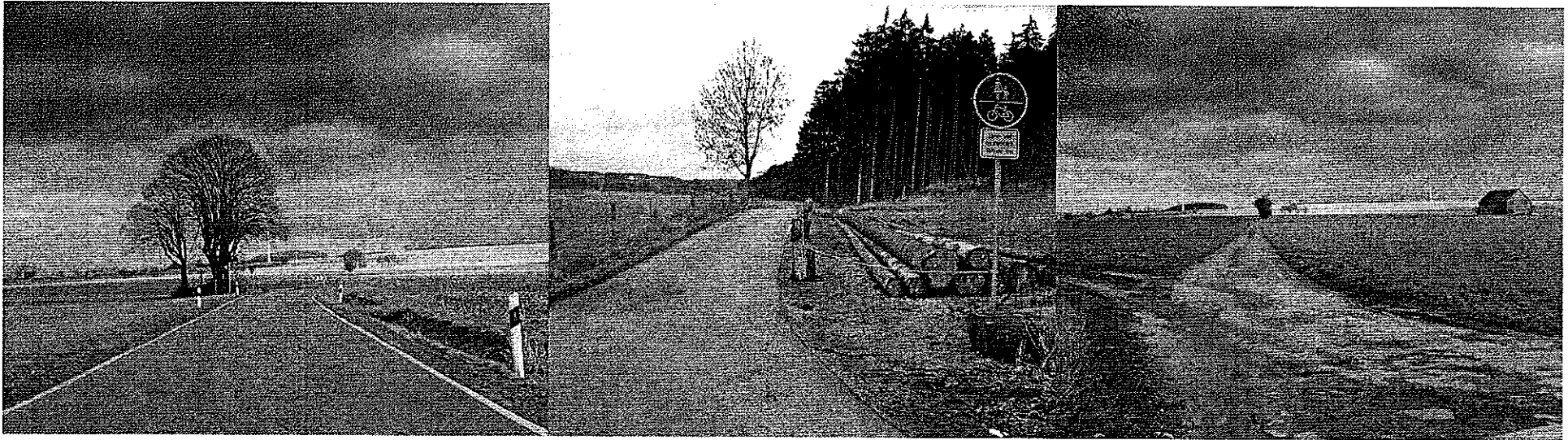
Pilotphase: April 2007 bis Juli 2007

Projektphase: April 2008 bis Juni 2009

Projektabschluss: Juli 2009

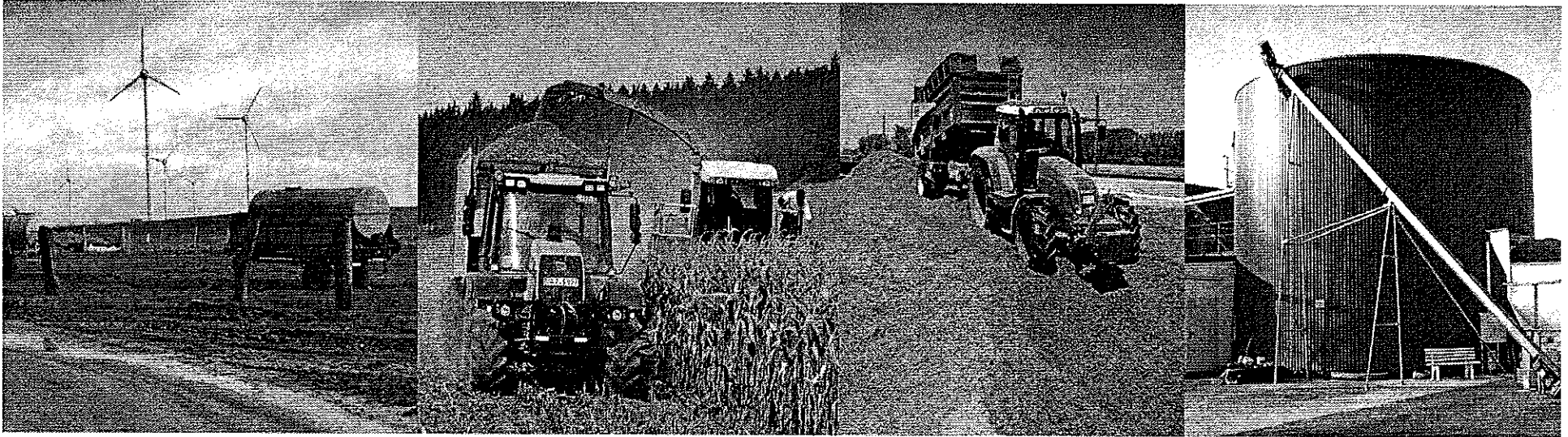


Ausgangslage: Wer kann die Kosten tragen?



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

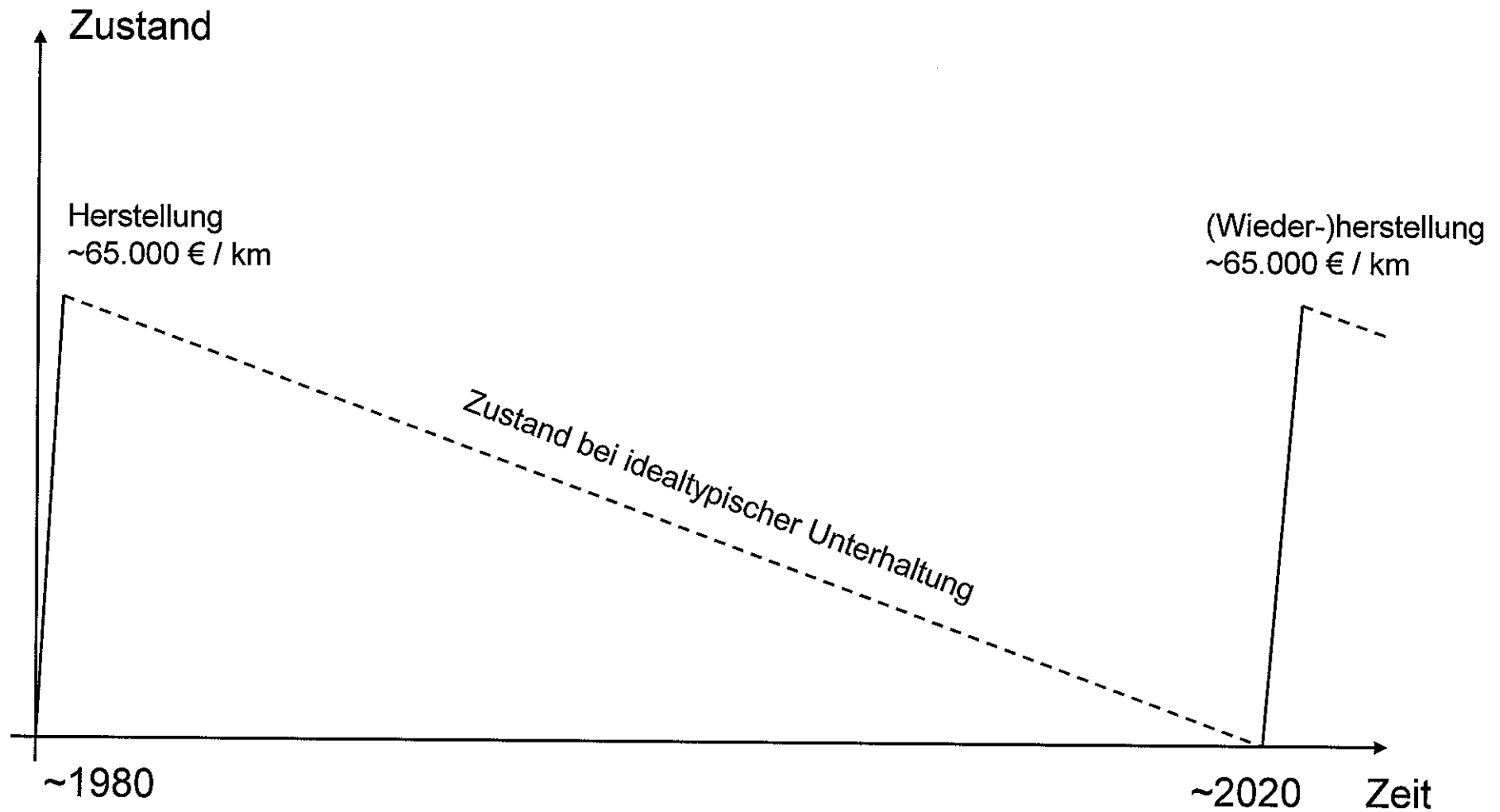
Strukturwandel in der Landwirtschaft



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

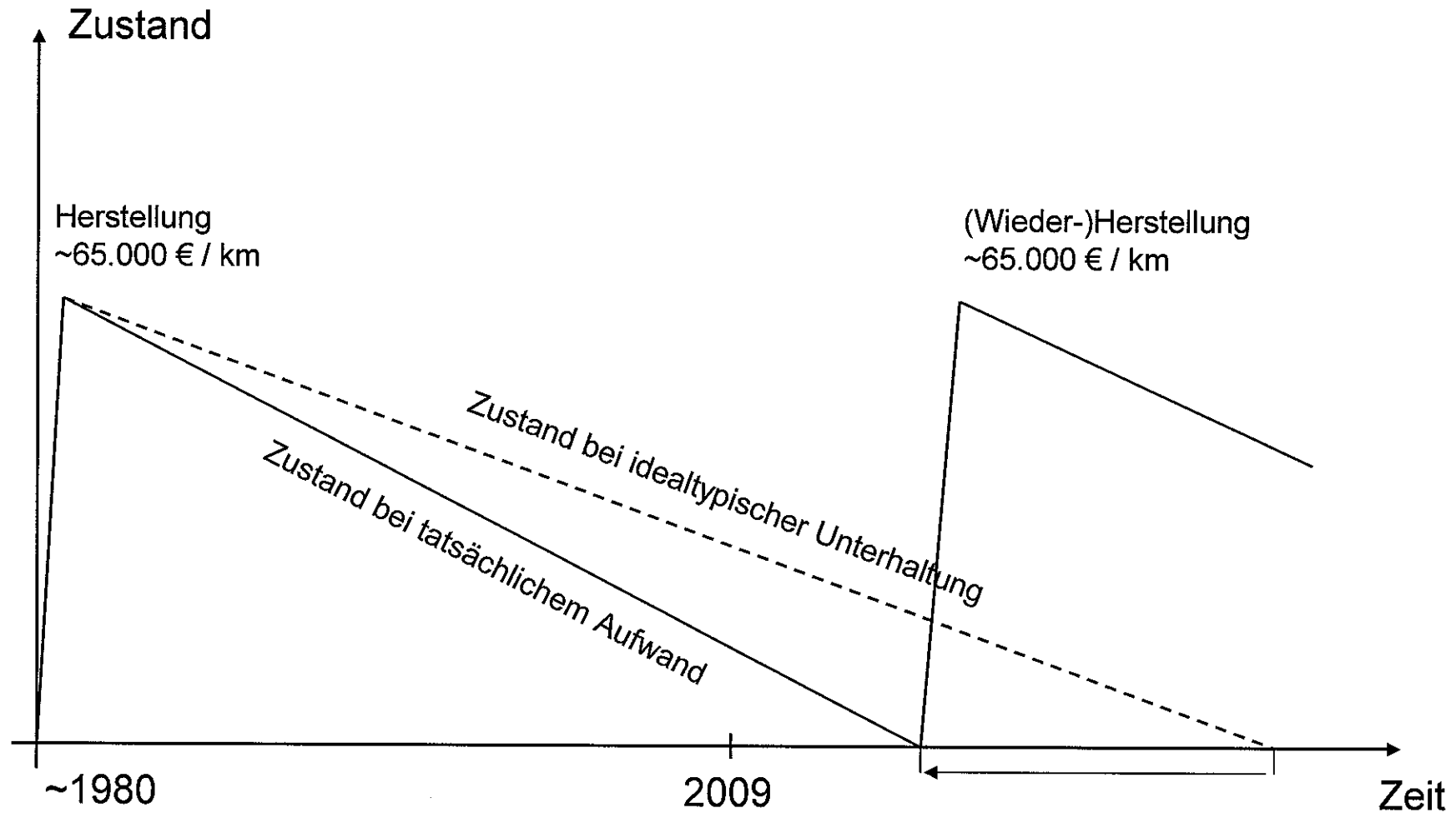
Unausweichlichkeit von Erneuerungsmaßnahmen

Funktionsdiagramm „Normalverlauf“



Unausweichlichkeit von Erneuerungsmaßnahmen

Funktionsdiagramm „tatsächlicher Verlauf“



Befragung von Praktikern zum Wirtschaftswegebau - ALB Hessen

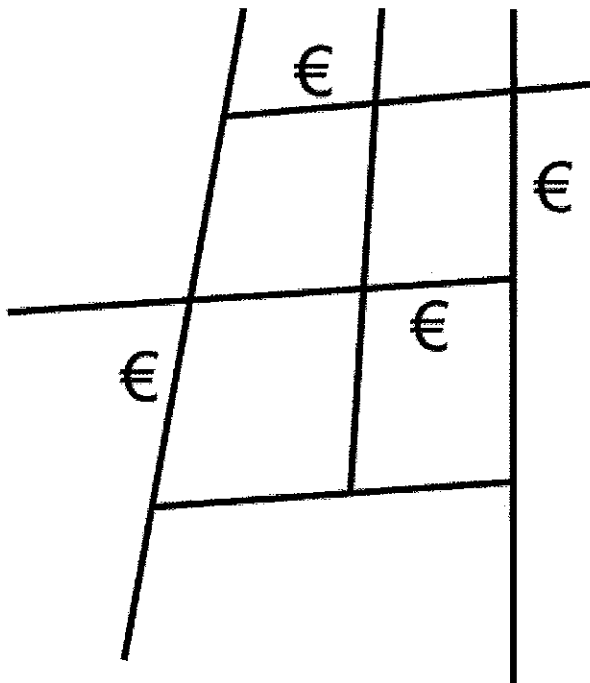
„Bei welchen Wegebau-Kriterien könnte man am ehesten sparen?“

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

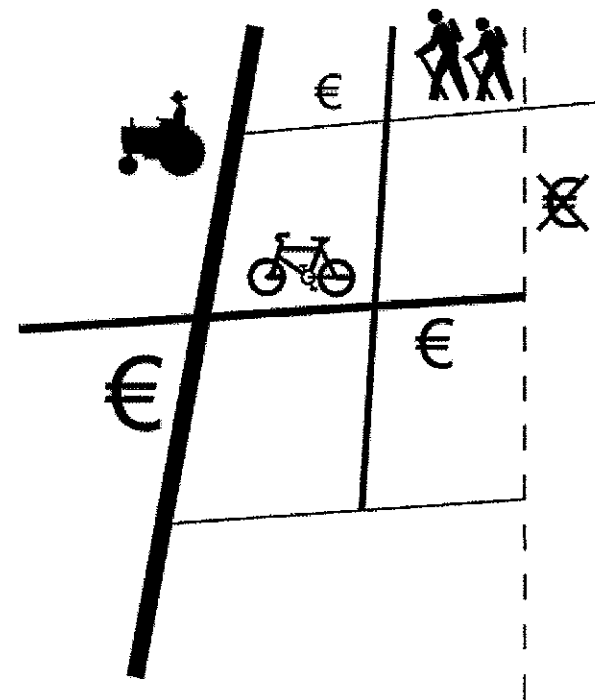


Ziel: Optimierung des Wegenetzes

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



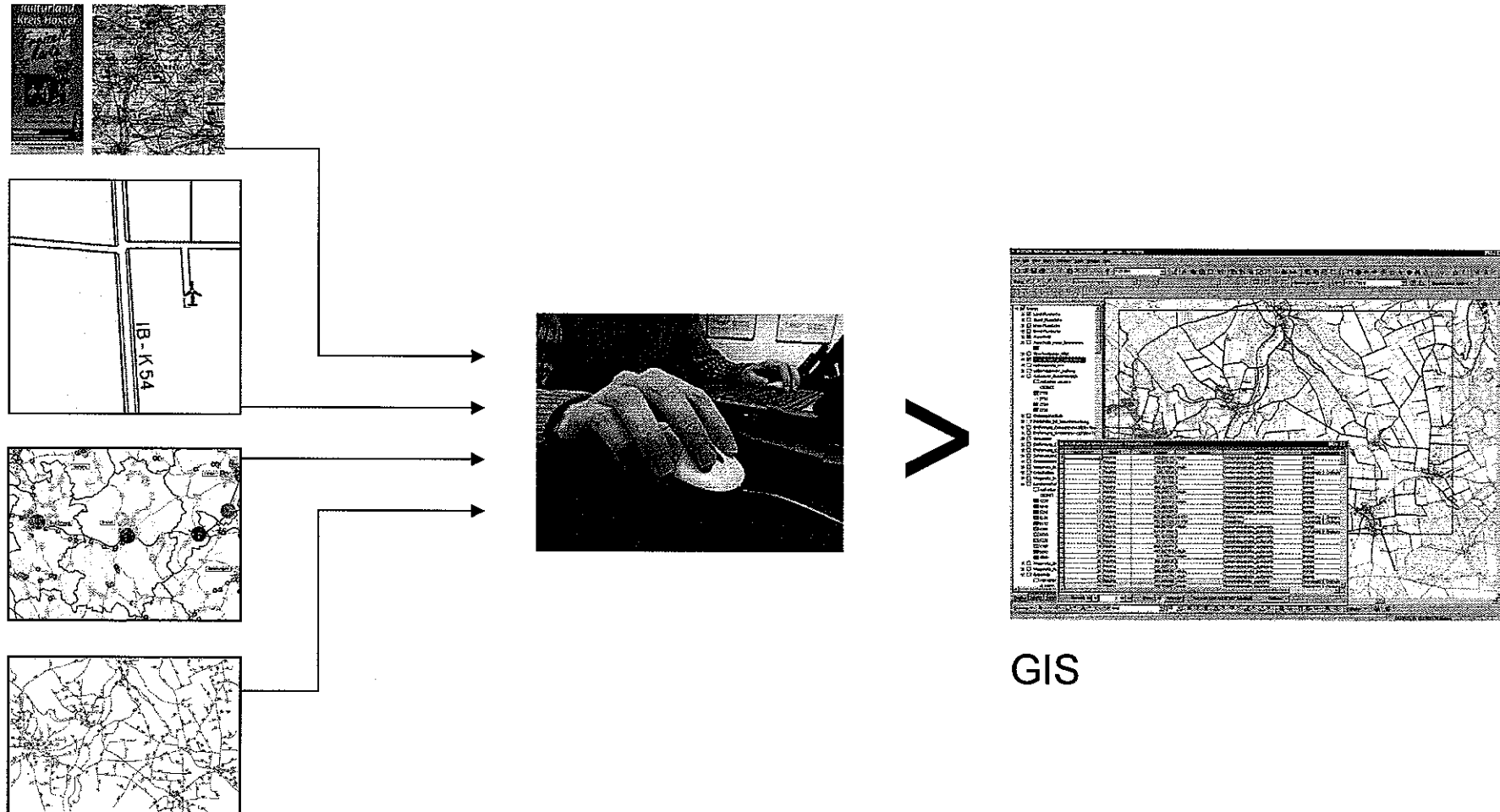
Situation heute



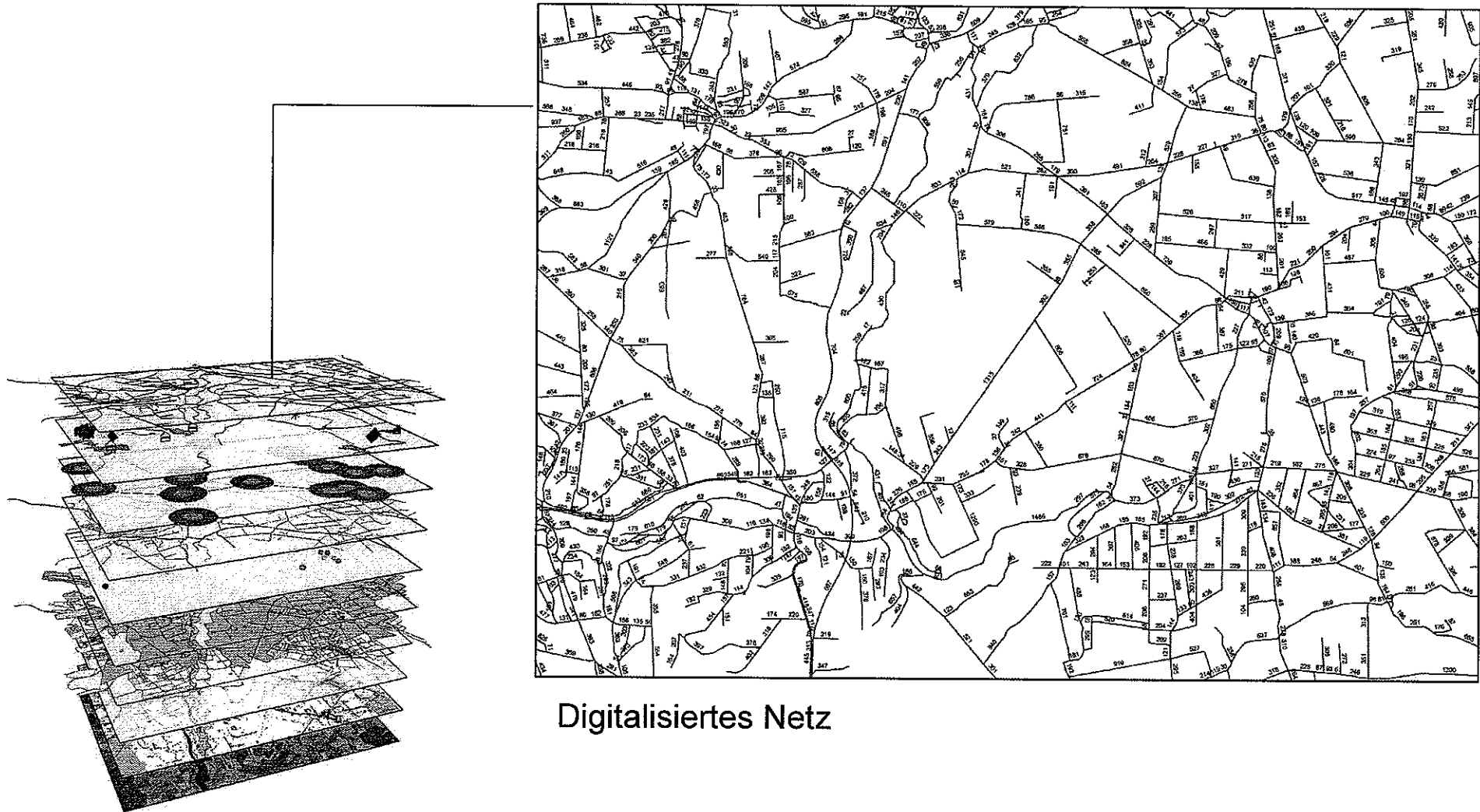
Zielgerichtete Investitionen

Erstellung des Vorkonzeptes für den Beteiligungsprozess

Anwendung Geographisches-Informations-System (GIS)

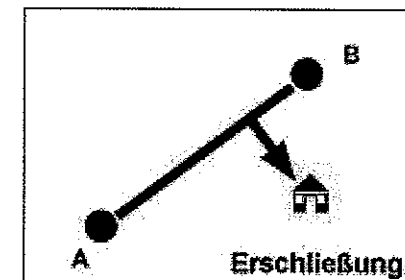
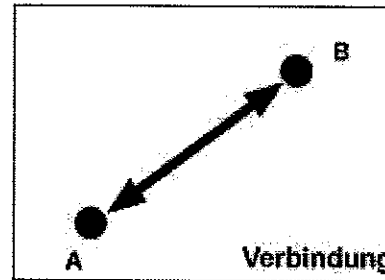


Datenbeschaffung und Implementierung



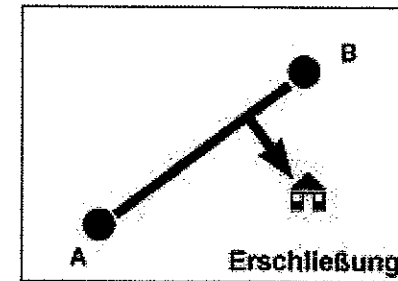
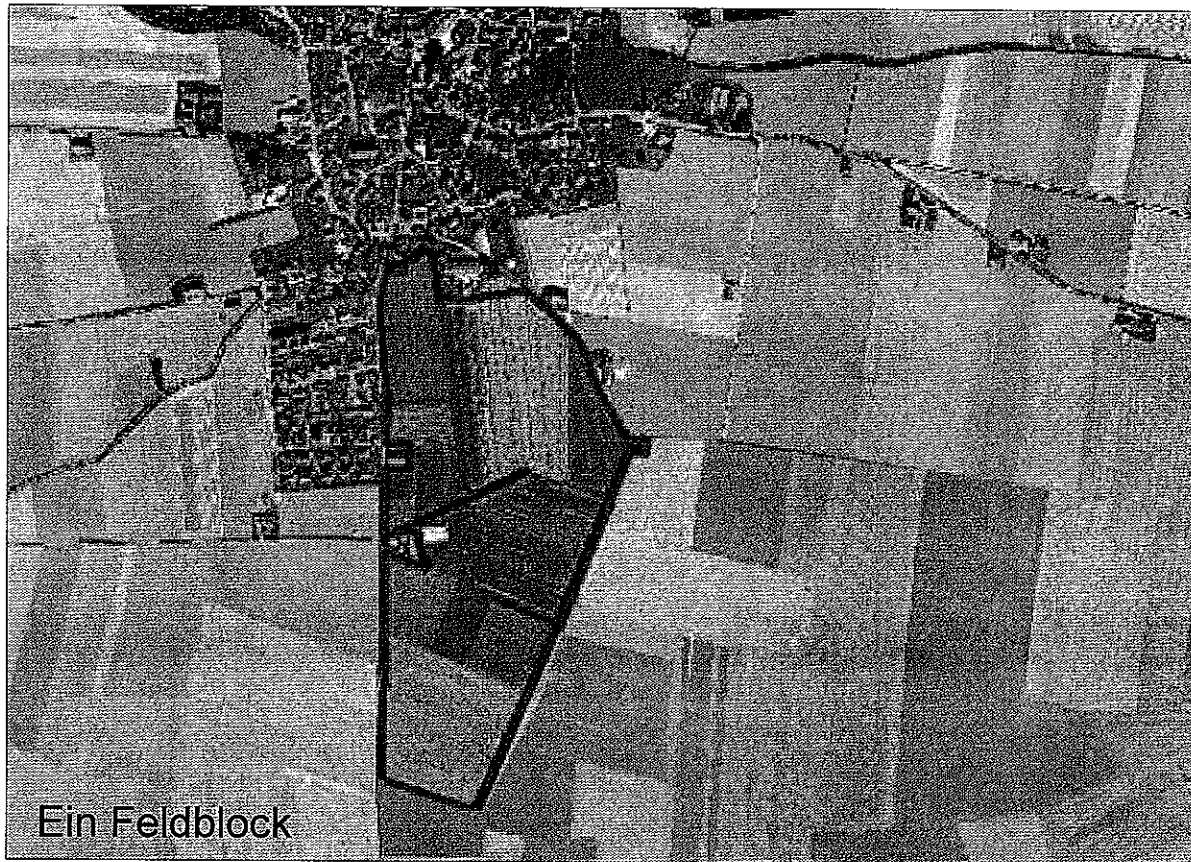
Digitalisiertes Netz

Methode



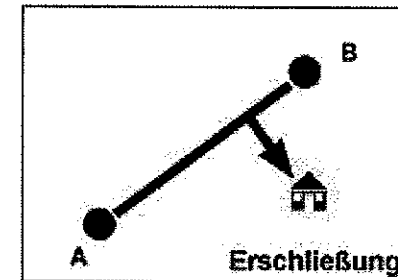
Hierarchisierung aufgrund von Verbindungs- und Erschließungsfunktionen

Methode



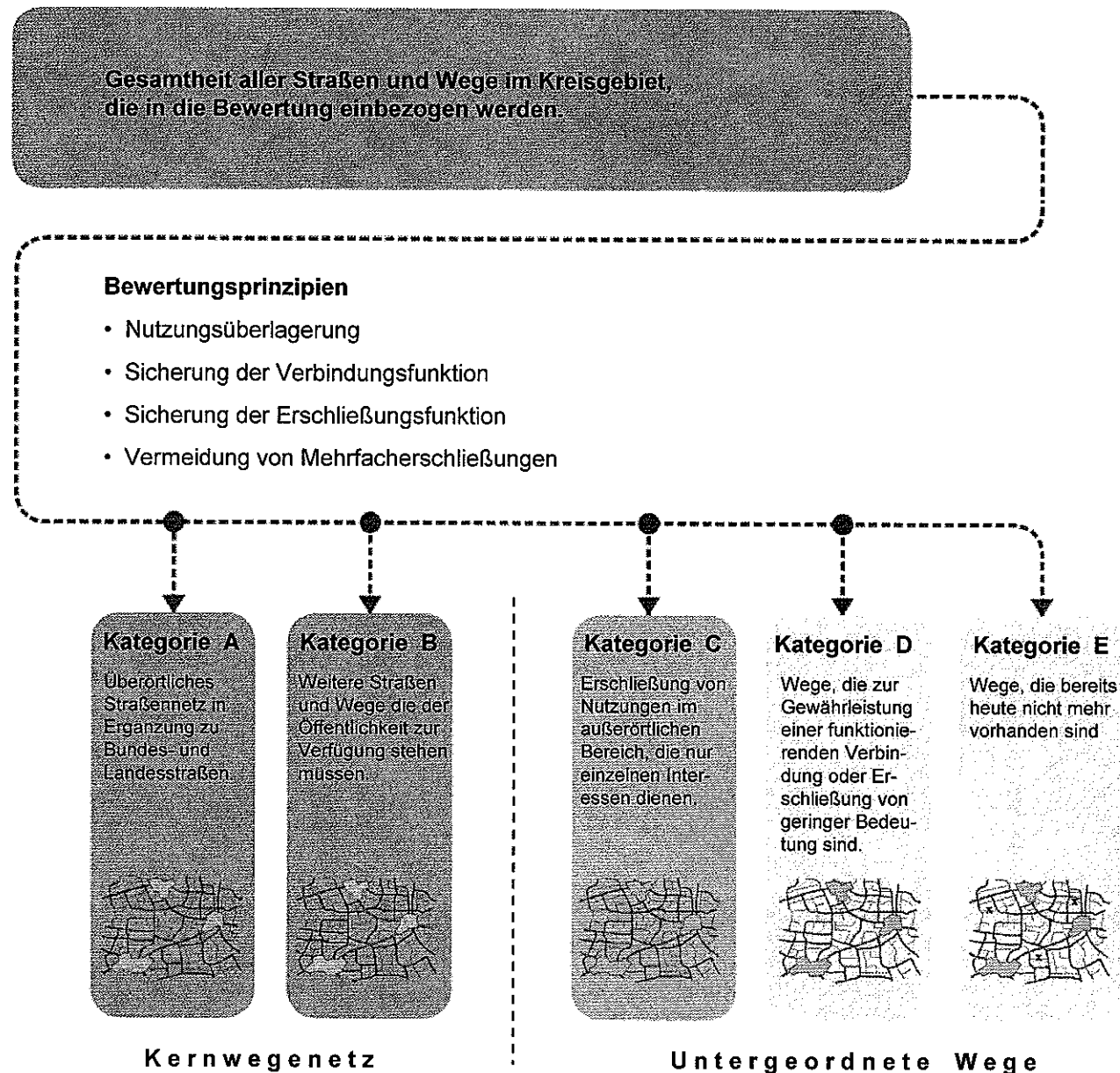
Erschließung auf Basis der Feldblöcke

Methode

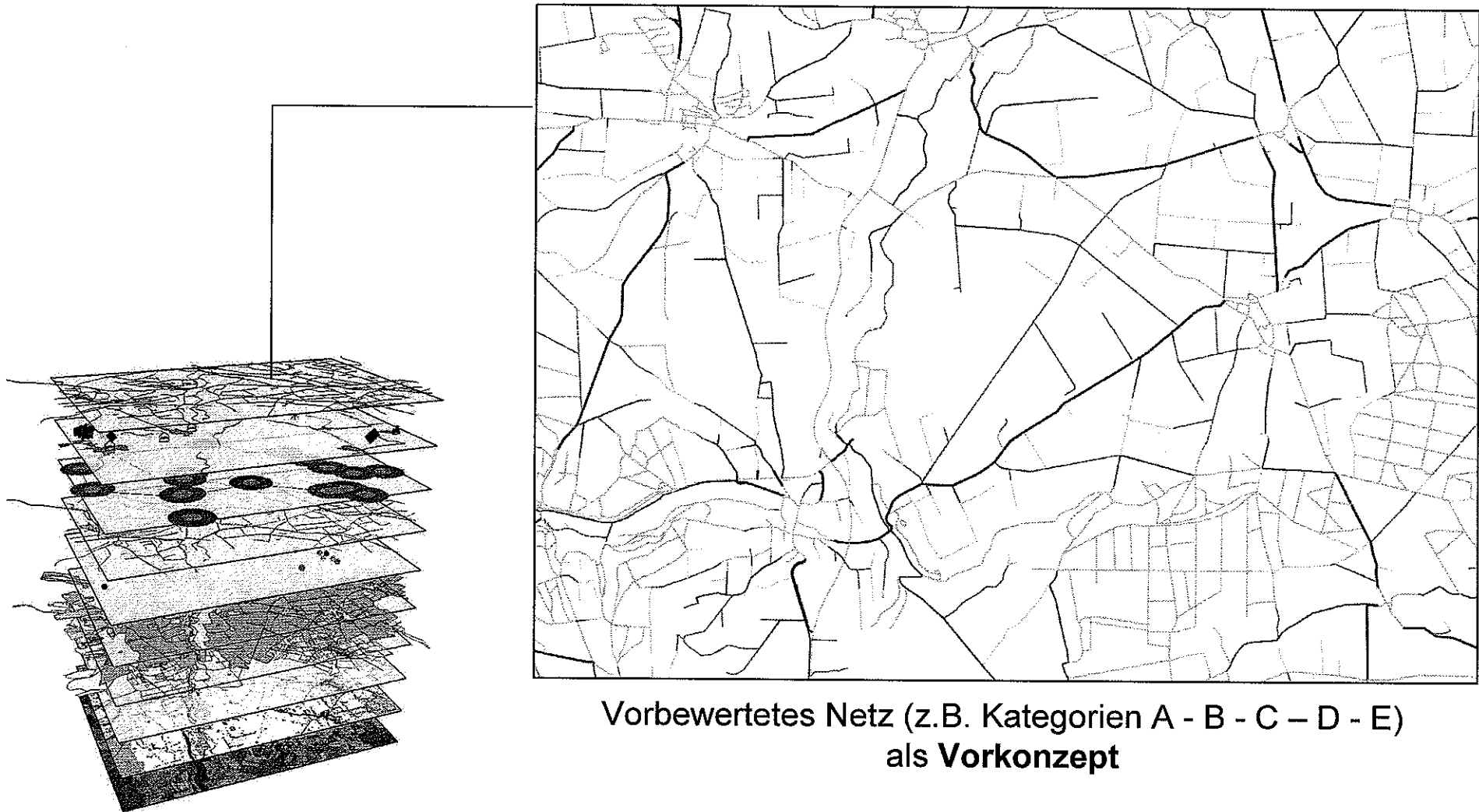


Erschließung auf Basis der Feldblöcke

Methode zur Hierarchisierung des Wegenetzes



Erstellung Vorkonzept



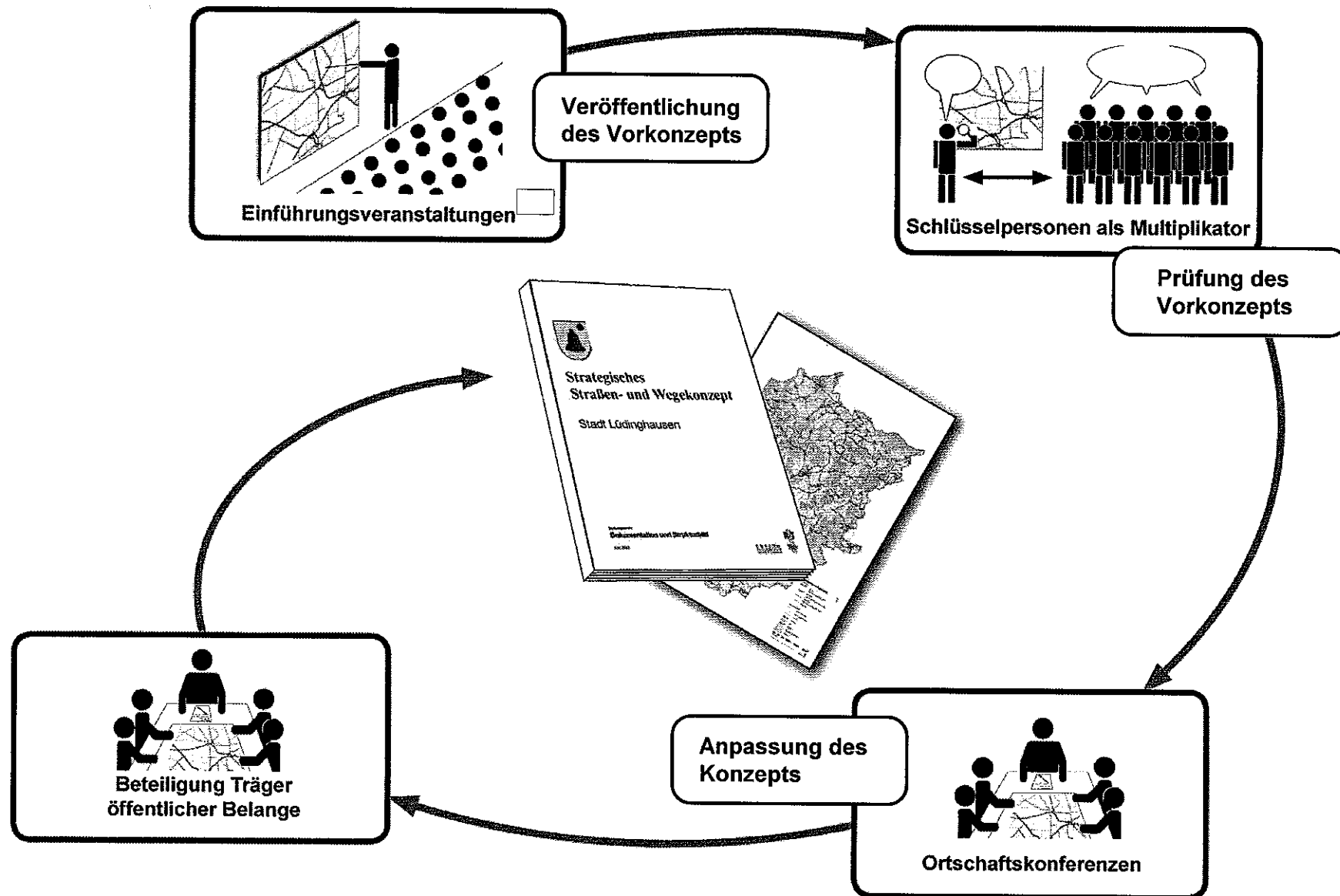
Vorbewertetes Netz (z.B. Kategorien A - B - C – D - E)
als **Vorkonzept**

Zu beteiligende Personen und Institutionen

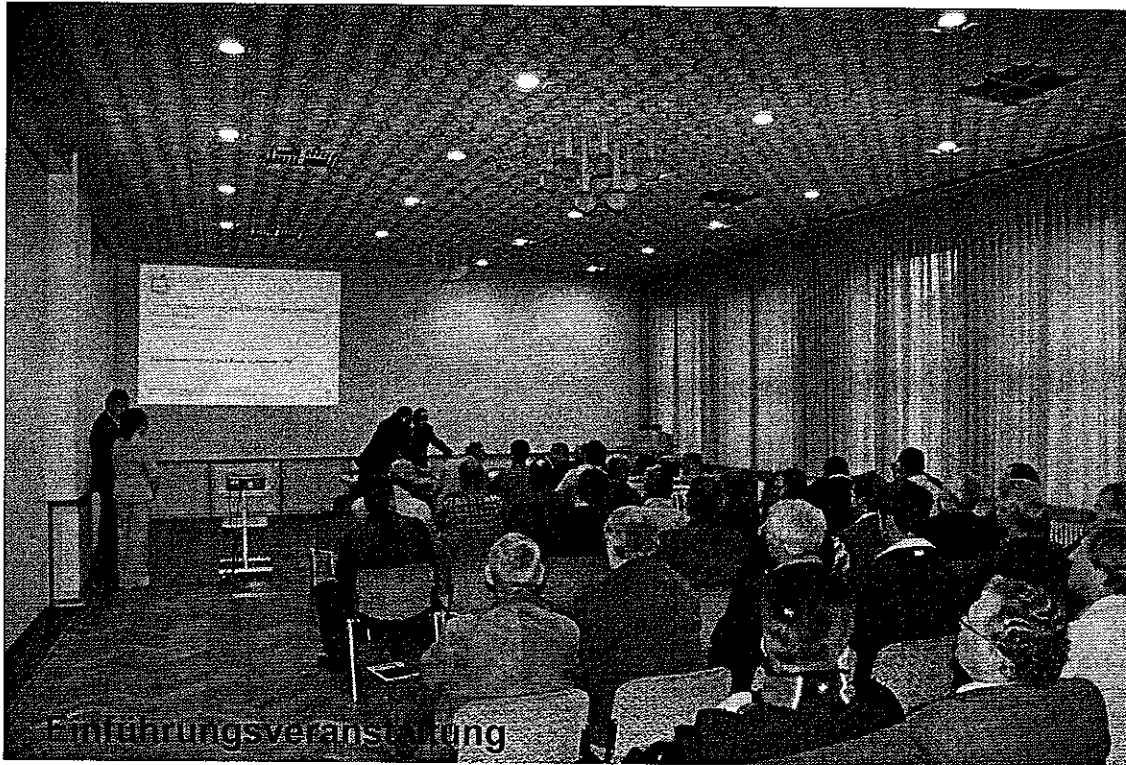
Vertreter aus Politik und Verwaltung sowie Personen mit Ortskenntnissen

- Stadtverwaltung (Bürgermeister, Planung, Verkehr, Landwirtschaft)
- Ortsverwaltungen
- Politik
- Kreislandwirt, Ortslandwirte, Ortsvorsteher
- Forstvertreter
- Heimatpfleger, Wanderwarte usw.
- Vertreter der Landwirtschaftskammer
- Vertreter des Bauernverbandes
- evtl. Nachbarkommunen
- Träger Öffentlicher Belange (Versorger, Feuerwehr, Polizei usw.)
- Regierungspräsidium (Förderung)

Ablauf der Beteiligung

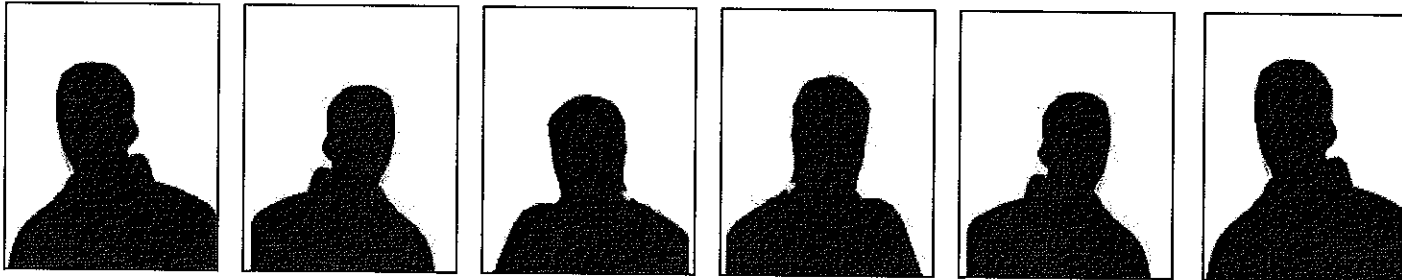


Beispiele aus der Beteiligungsphase in Höxter

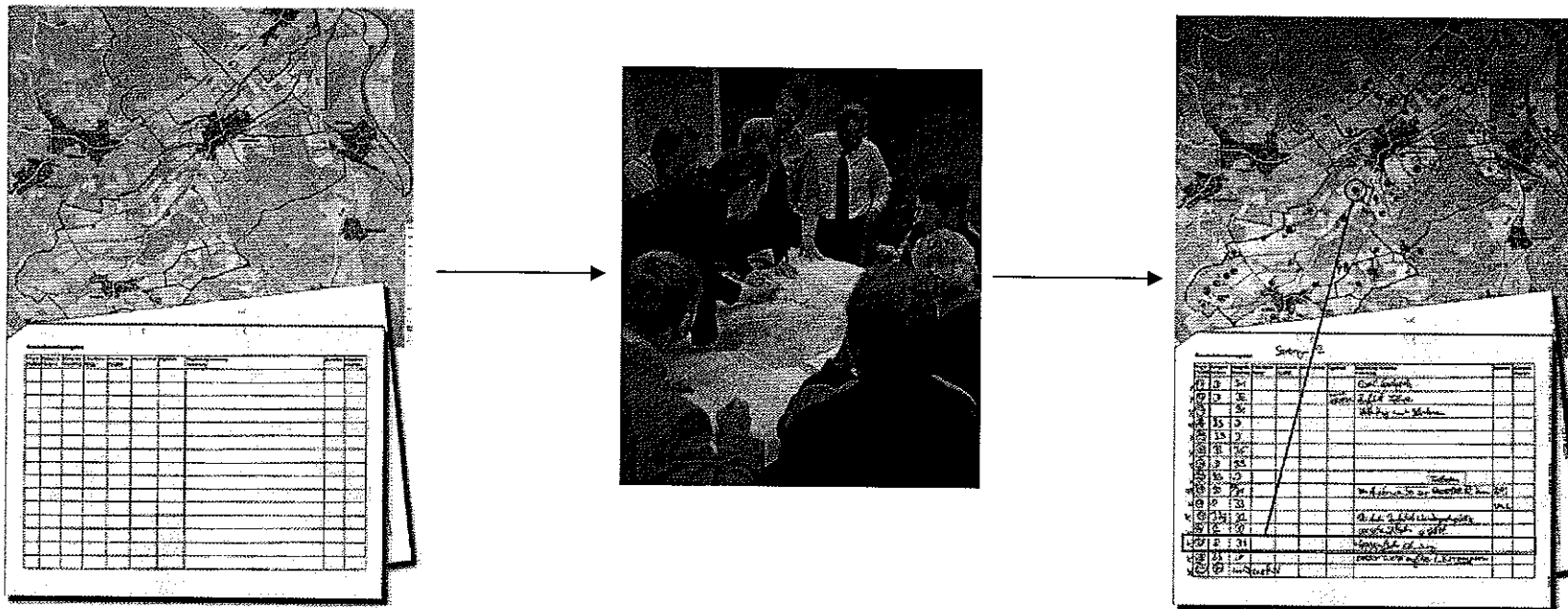


Durchführung Beteiligungsprozess

Ortschaftskonferenzen



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



Durchführung Beteiligungsprozess

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

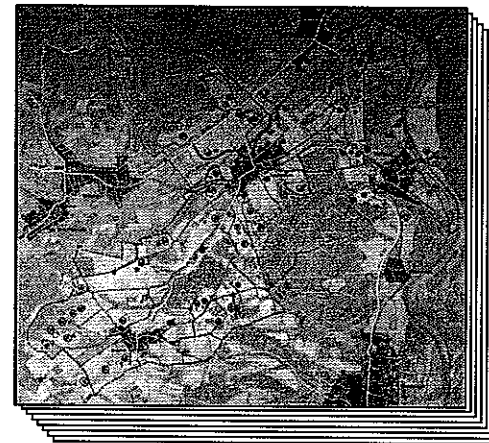


[...]

Einbindung kreisweit agierender Interessensvertreter

Dokumentation der
Ergebnisse in Protokollplansätzen

Bitte um Zustimmung,
Möglichkeit zur weiteren Abstimmung.

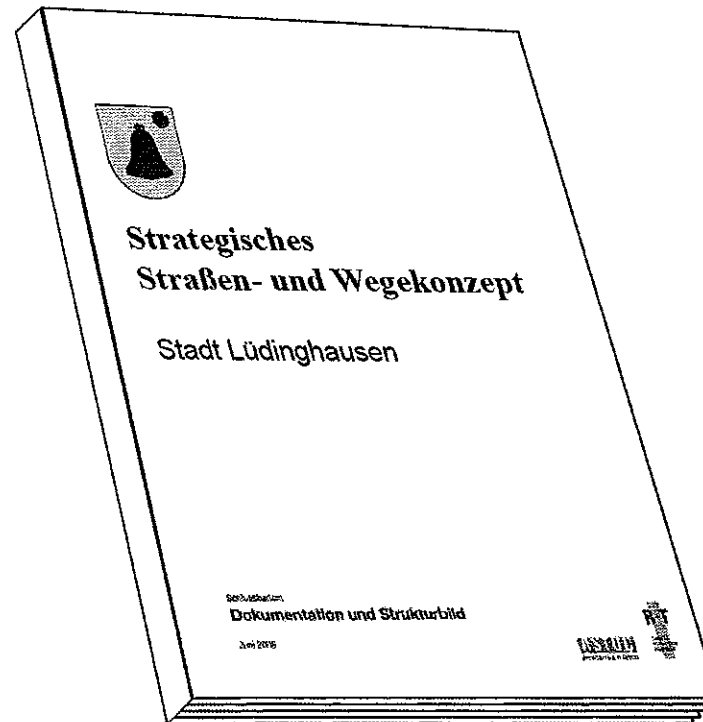


Abgestimmtes Strukturbild des zukünftigen Straßen- und Wegenetzes



Strukturbild und Handlungsempfehlungen

Gutachterliche Empfehlung
als Entscheidungsgrundlage
für kommunale Baulastträger



Maßnahmenvorschläge
für das Kernwegenetz und für
das untergeordnete Netz

Auszug aus Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3 (Kreis Höxter)

Erläuterungstext	Graphische Übersicht
6.6 Kategorie B3 Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen Innerhalb der Kategorie B3 befinden sich drei Arten von Wegen des ländlichen Wegenetzes (siehe Glossar): • Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung • Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung • (Belastigte) Wirtschaftswege Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweges hat, ist aus dem Notzussammenhang im Strukturbild gut abzulesen. Die Höhe der Verkehrsbedeutung ist aus seiner Lage und der Anzahl der abgehenden Wege abzuleiten. Einige Wege verlaufen isoliert, andere haben Sammel-funktion für andere landwirtschaftliche Verbindungswege und Wirtschaftswege der Kategorien B3, B4 B5 und D. Ausgrund der maßgeblichen Nutzung (vorwiegend Forst- und Landwirtschaft) erfolgte die Einstufung in B3. Dies bedeutet: mit Rad- und Kfz-Verkehr ist auf diesen Wegen nur in geringem Umfang zu rechnen. Breiten Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegebreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,26 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite und einer Kronenbreite von 5,50 m. Bei der Wahl des Querschnitts ist die Verkehrsbedeutung, die Häufigkeit von Begegnungssituationen und die bestehenden Ausweichmöglichkeiten maßgebend. Im Zuge des Straßen- und Wegekonzeptes sind zahlreiche parallel verlaufenden Wege in die Kategorie B3 eingestuft worden. Es kann sich anbieten, in einem solchen Fall den zentralen Weg der Kategorie B3 gegenüber dem heutigen Querschnitt zu vergrößern, wenn seine Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelschleifen über andere Wege vermieden werden. Einstreifige Verbindungswege sollten grundsätzlich, Wirtschaftswege dann eine Breite von 3,60 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Ansonsten sind 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichend. Es gibt bestehende Wirtschaftswege der Kategorie B3, die eine Fahrbahnbreite von weniger als 2,50 m aufweisen und keine befahrbaren Banketten besitzen. Sie können ihre Funktion (Feldblockerschließung) trotzdem erfüllen, wenn sie entsprechend selten von Fahrzeugen benutzt werden. Begegnungen von Fahrzeugen sind nicht möglich. Belag: An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen er-	Kategorie B3 Land- / forstw. Verbindungen oder Erschließungen Fahrbahnbreite: 3,00 m – 4,75 m Kronenbreite: 6,26 m – 6,26 m Belag: Asphalt Schotter HGTB / HAD

Auszug aus Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3 (Kreis Höxter)

6.5 Kategorie B3
Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

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

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

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

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

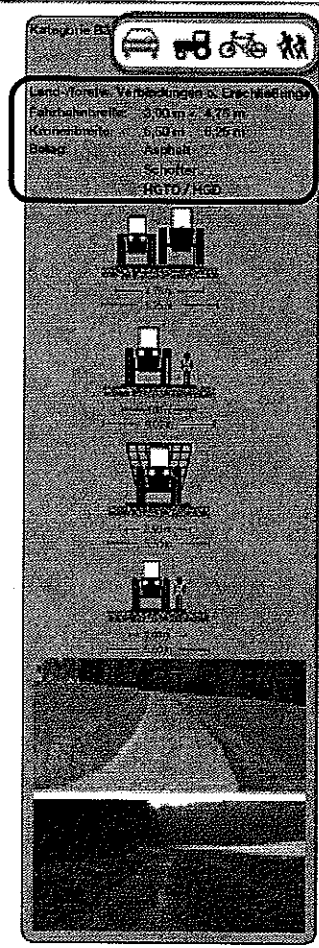
Breite: Entsprechend der Bandbreite der Wegearten ist auch die erforderliche Wegbreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite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

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

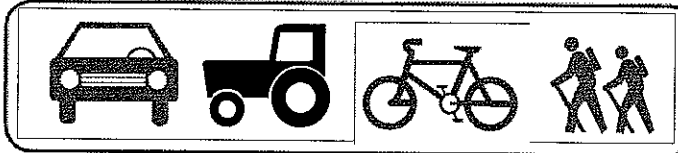
Einstreifige Verbindungswege sollten grundsätzlich, Wirtschaftswege dann eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt werden. Ansonsten sind 3,00 m Fahrbahnbreite ausreichend.

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

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



Maßgebliche Verkehrsmittel



Charakteristik und Spanne

Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

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

Auszug aus den Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie B3 (Kreis Höxter)

6.5 Kategorie B3

Land- bzw. forstwirtschaftliche Verbindungen oder Erschließungen

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

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

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

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

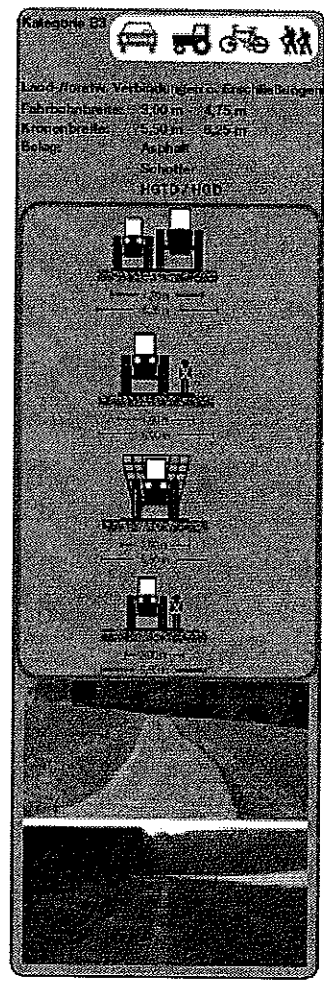
Breite: Entsprechend der Bandbreite der Wagoarten ist auch die erforderliche Wegbreite sehr unterschiedlich. Die erforderliche Breite reicht von einem zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m und einer Kronenbreite von 6,25 m bis hin zu einer einstreifigen Fahrbahn mit 3,00 m Breite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

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

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

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

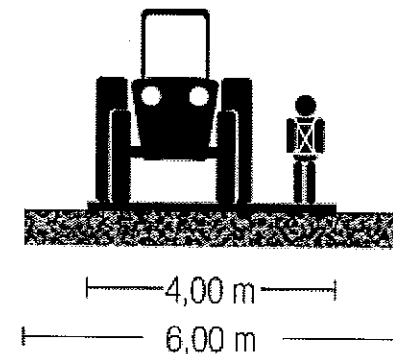
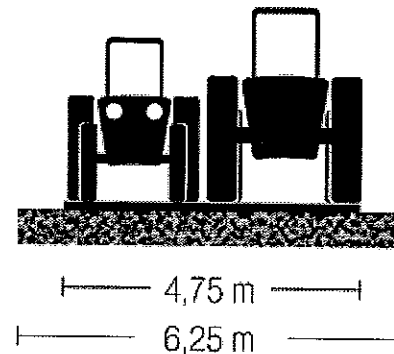
Belag: An den Belag sind bei B3 gegenüber B2 andere Ansprüche zu stellen. Die Hauptnutzung von B3-Wegen er-



Maßgebliche Verkehrsmittel

Charakteristik und Spanne

Begegnungsfälle



Auszug aus Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie D (Kreis Höxter)

Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

Fahrzeubreite:	Bestand
Kronenbreite:	Bestand
Belag:	Nach Bedarf



6.8 Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

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

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

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

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

Der Wegschlüssel (Kapitel 3.2) garantiert, dass die öffentliche Hand nur noch einen geringen finanziellen Aufwand mit diesen Wegen hat. Die Auswirkungen auf den Erhalt der Wege und die erforderliche Beschilderung (Stichwort: Verkehrssicherungspläne) sind jedoch recht unterschiedlich und werden im folgenden erläutert.

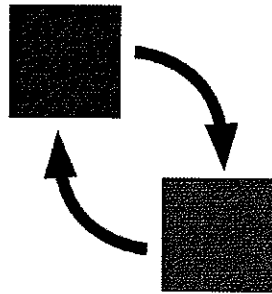
Empfehlungen zum Umgang mit Wegen der Kategorie D

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

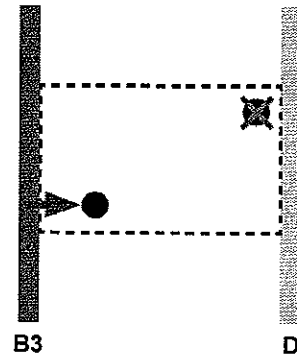
Übersicht Kategorien

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

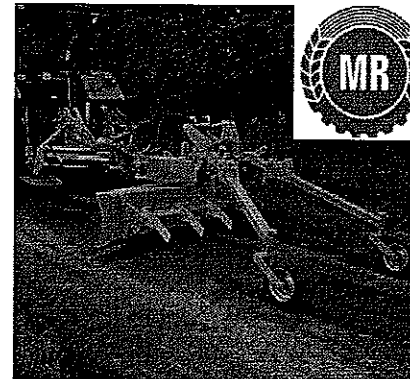
Begleitende Empfehlungen, z.B.



Freiwilliger
Nutzungs- bzw.
Landtausch



Strategische
Standortplanung



Einbindung bzw.
Neugründung
Maschinenring



Maßnahmen zur
Konfliktminderung
für Wegnutzer

Statistische Auswertung Kreis Höxter

Strukturbild			
Kategorie A (davon Kreis)	175,5 km (175,5 km)	5,4 %	73,5 %
Kategorie B1 (davon Kreis)	231,1 km (134,9 km)	7,1 %	
Kategorie B2 (davon Kreis)	699,2 km (62,1 km)	21,5 %	
Kategorie B3	1167,4 km	35,9 %	
Kategorie B4	119,1 km	3,6 %	
Kategorie B5	90,1 km	2,8 %	26,5 %
Kategorie C	26,9 km	0,8 %	
Kategorie D	722,7 km	22,2 %	
Kategorie E	23,8 km	0,7 %	

Statistische Auswertung Kreis Höxter

Strukturbild				
Kategorie A (davon Kreis)	175,5 km (175,5 km)	5,4 %	73,5 %	Kernwegenetz Erforderliche Straßen und Wege
Kategorie B1 (davon Kreis)	231,1 km (134,9 km)	7,1 %		
Kategorie B2 (davon Kreis)	699,2 km (62,1 km)	21,5 %		
Kategorie B3	1167,4 km	35,9 %		
Kategorie B4	119,1 km	3,6 %		
Kategorie B5	90,1 km	2,8 %	26,5 %	Untergeordnetes Wegenetz Einsparpotential
Kategorie C	26,9 km	0,8 %		
Kategorie D	722,7 km	22,2 %		
Kategorie E	23,8 km	0,7 %		

Statistische Auswertung Kreis Höxter

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

Kernwegenetz
Erforderliche Straßen und Wege

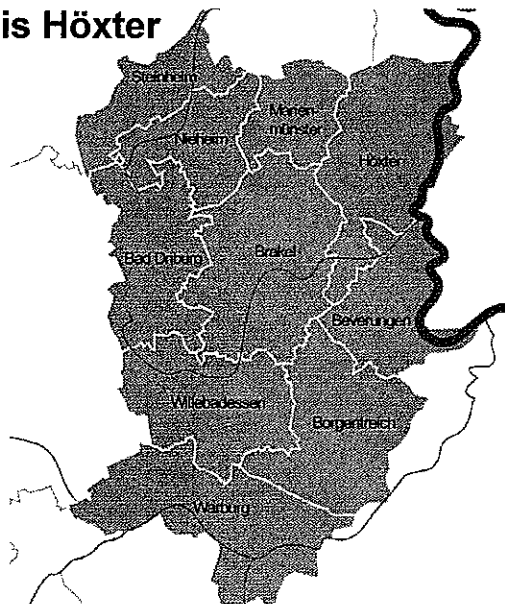
Untergeordnetes Wegenetz

Unterhaltung
Optimierung
Wiederherstellung

Zielgerichtete
Investition



Kreis Höxter

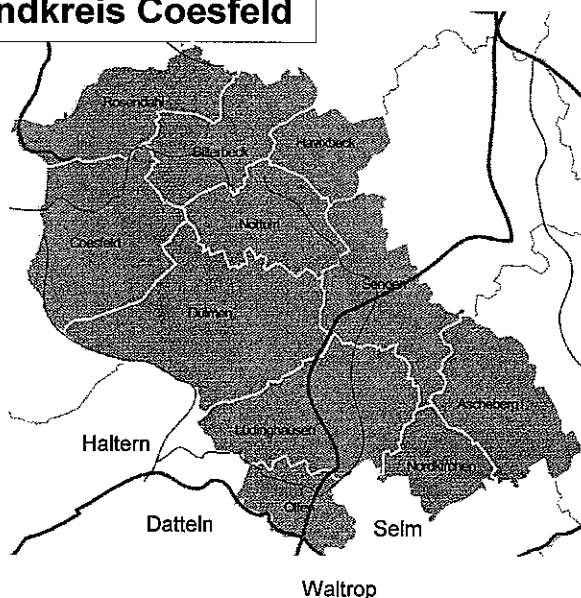


Fläche	1.200 km ²
Einwohner	152.600
Bevölkerungsdichte	127 EW / km ²

Straßen- und Wegenetz

BAB:	9 km
Bundesstraßen:	202 km
Landstraßen:	330 km
Kreisstraßen:	460 km
Gemeindestraßen:	1.100 km
Wege:	ca. 2.300 km
Gesamt:	ca. 4.400 km

Landkreis Coesfeld

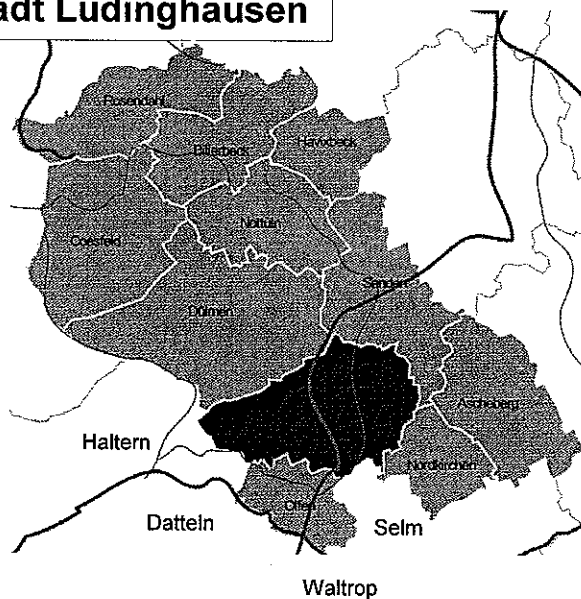


Fläche	1.110 km ²
Einwohner	220.662
Bevölkerungsdichte	199 EW / km ²

Straßen- und Wegenetz

BAB	? km
Bundesstraßen	? km
Landstraßen	? km
Kreisstraßen	? km
Gemeindestraßen	? km
Wege	? km
Gesamt	? km

Stadt Lüdinghausen



Fläche	140 km ²
Einwohner	24.183
Bevölkerungsdichte	172 EW / km ²

Straßen- und Wegenetz

BAB	? km
Bundesstraßen	? km
Landstraßen	? km
Kreisstraßen	? km
Gemeindestraßen	? km
Wege	? km

Gesamt ? km