

Strategische Straßen- und Wegekonzepte

Optimierung ländlicher Wegenetze

Präsentation Stadt Lüdinghausen
24. Juni 2010

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-Erler
Hagedorn

Topp, Huber-Erler, 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

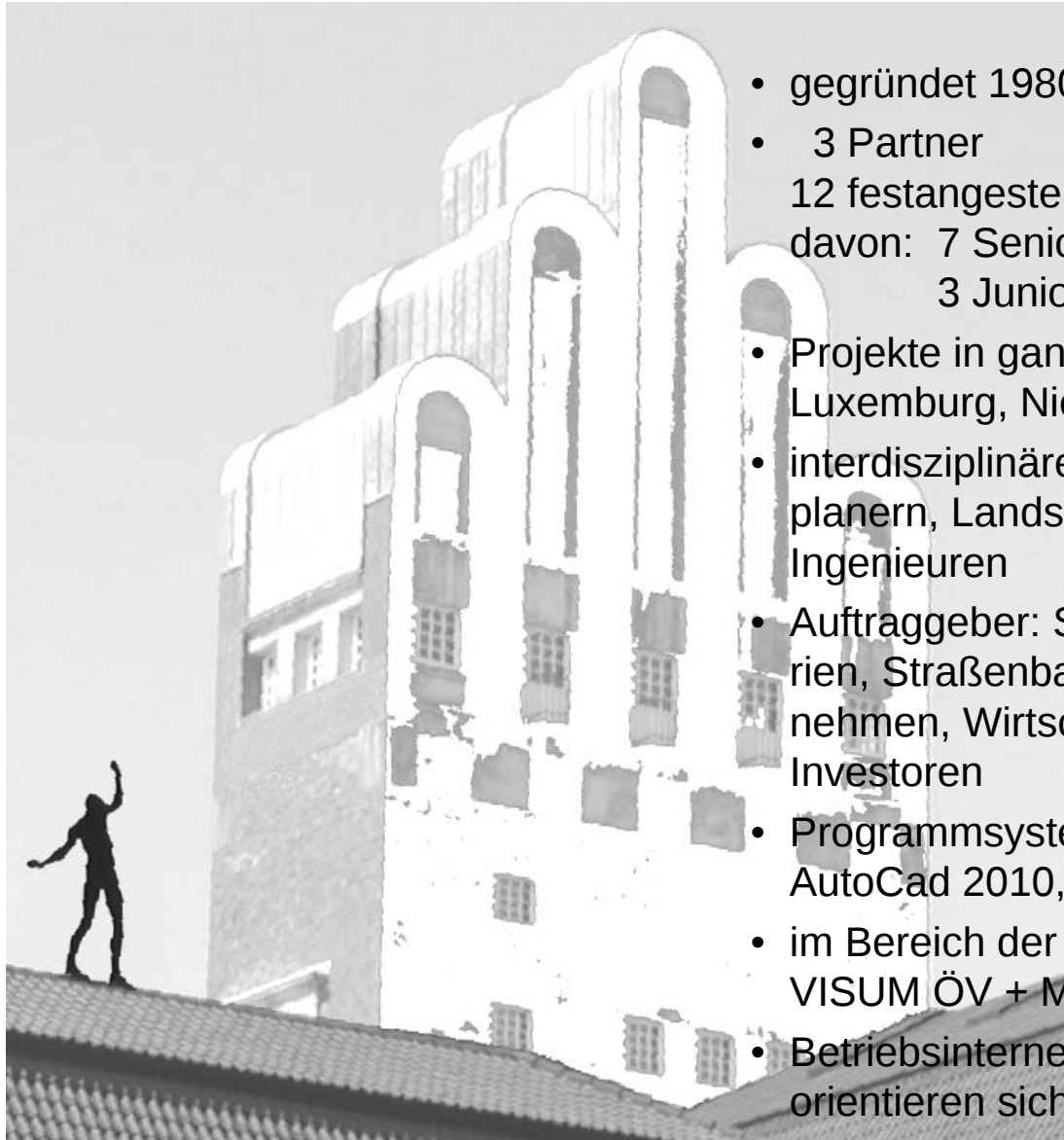
4 Sonstige
Mitarbeiter/in



„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



- 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?



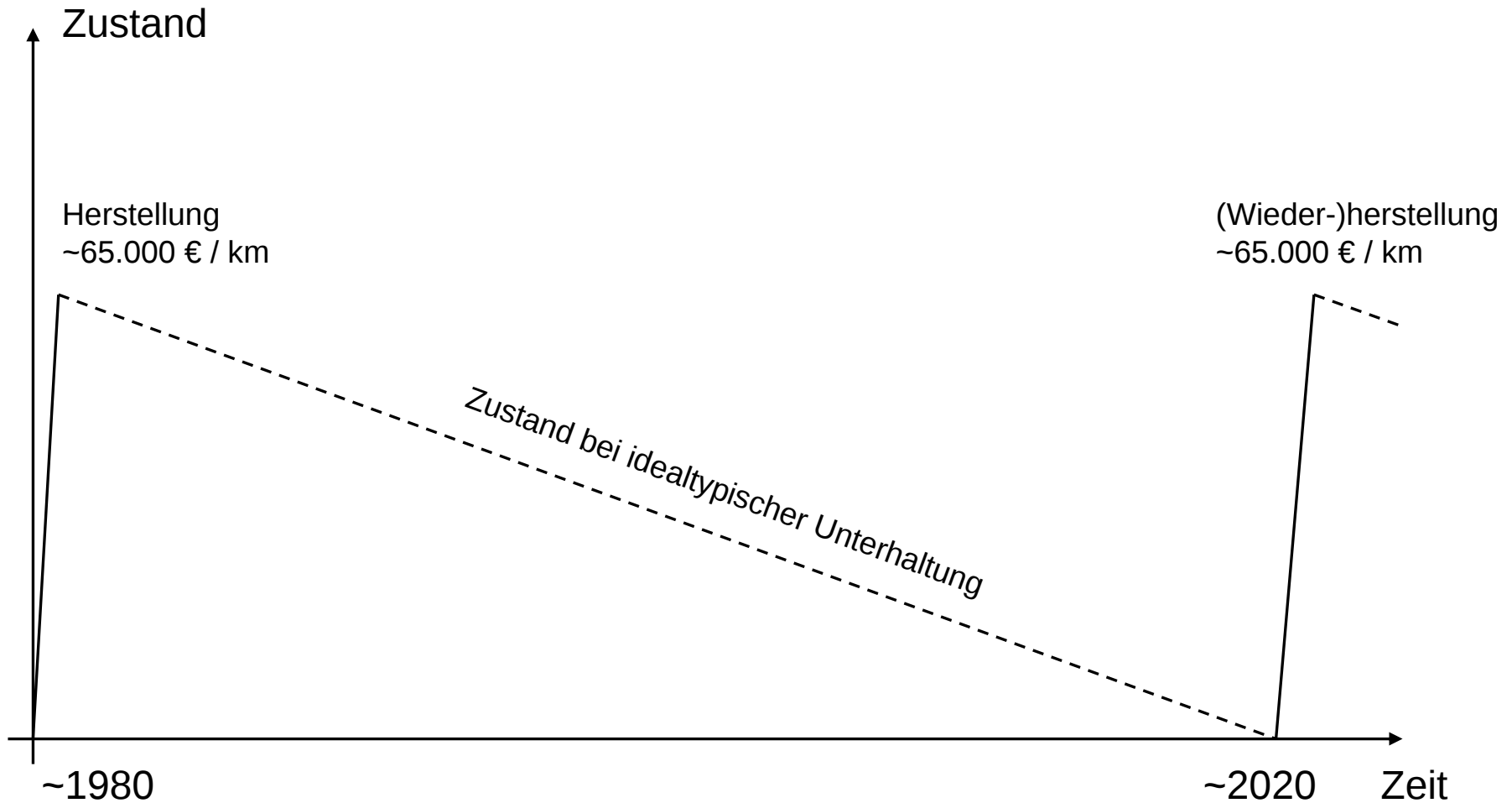
- Abnutzungserscheinungen durch Befahrung, Witterungseinfluss, Winterschäden
- Selbst bei optimaler Instandhaltung geht man davon aus, dass ein Weg nach einer Nutzungsdauer von höchstens 30-40 Jahren erneuert werden muss
- Erforderliche Unterhaltungskosten pro Jahr 400 bis 800 € / km
- Erforderliche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

Strukturwandel in der Landwirtschaft



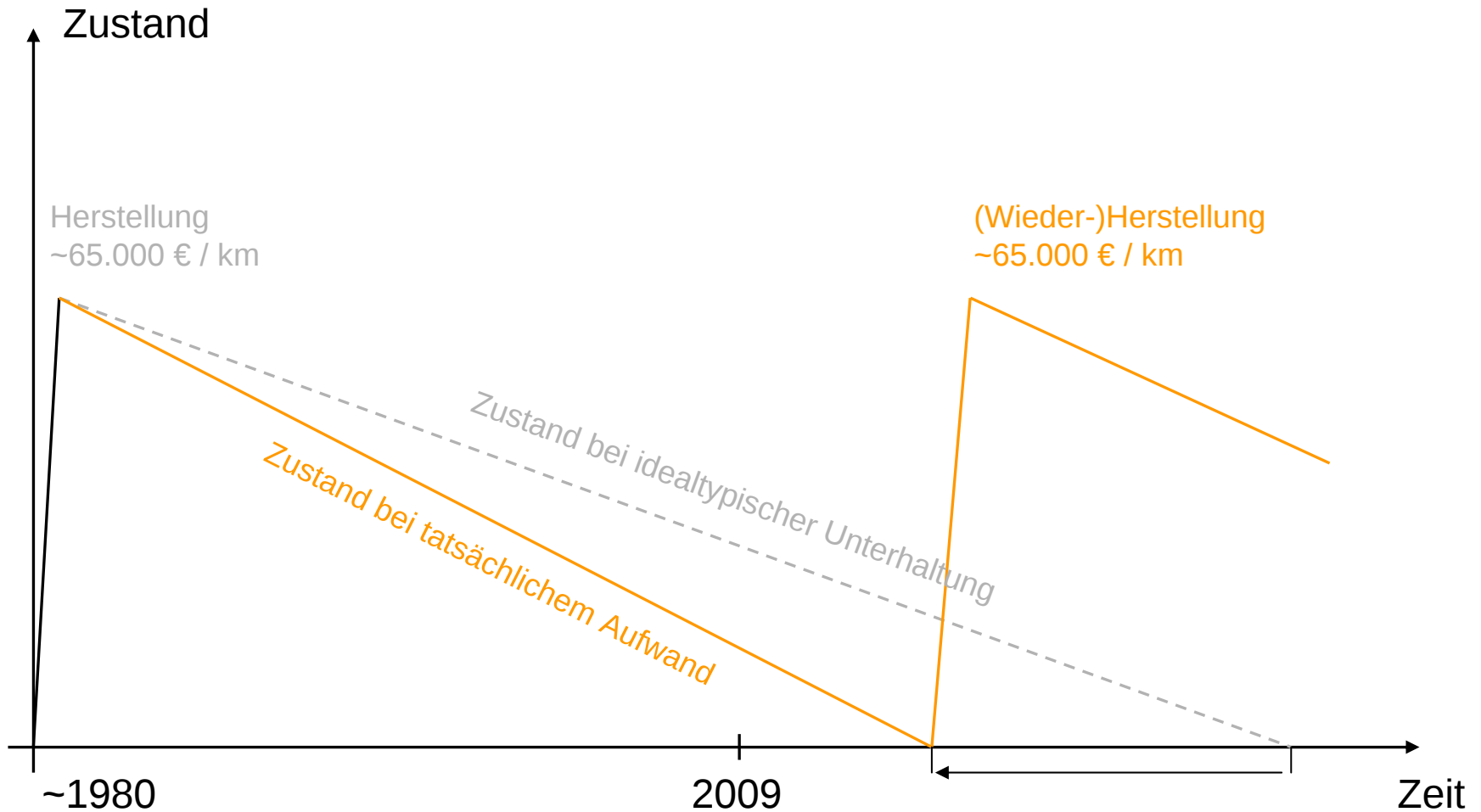
- jährliche Abnahme der Anzahl der Betriebe um ca. 4%
- Entstehung von größeren Bewirtschaftungseinheiten
- d.h. Verteilung der Last auf immer weniger und größere Betriebe
- Stichwort: „vom Landwirt zum Energiewirt“

Funktionsdiagramm „Normalverlauf“



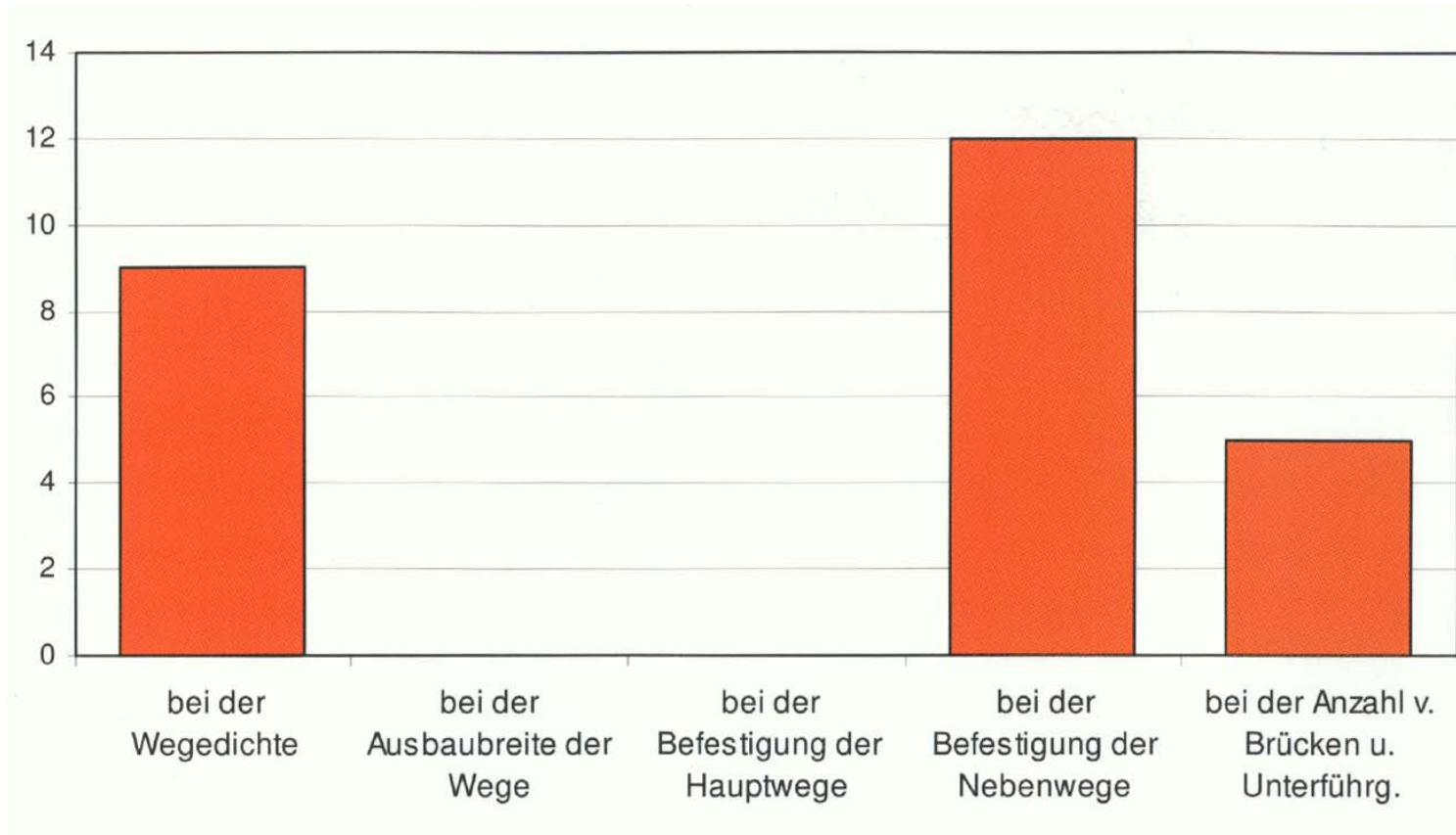
Unausweichlichkeit von Erneuerungsmaßnahmen

Funktionsdiagramm „tatsächlicher Verlauf“



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

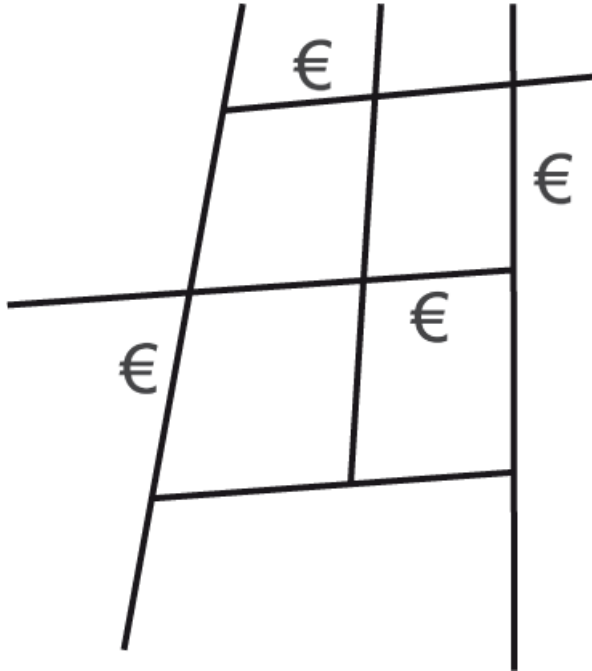
„Bei welchen Wegebau-Kriterien könnte man am ehesten sparen?“



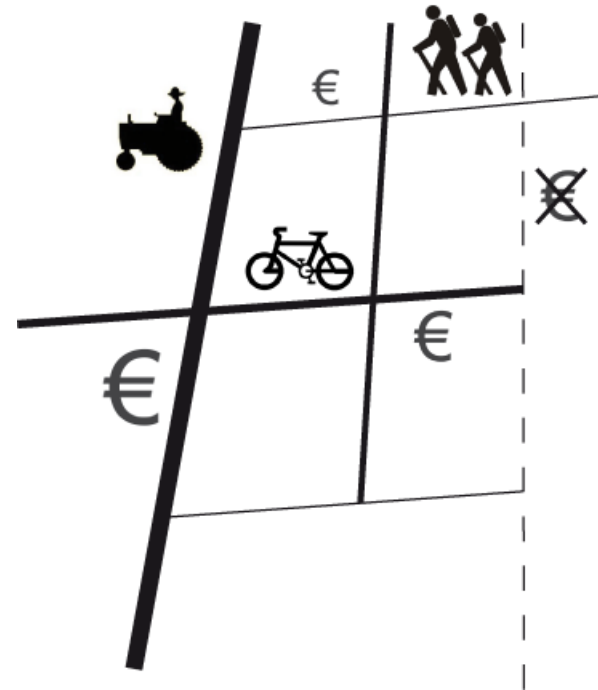
Quelle: Studie „Anforderungen an den zukünftigen Wirtschaftswegebau“
AG für Rationalisierung, Landtechnik und Bauswesen in der Landwirtschaft, September 2009

Ziel: Optimierung des Wegenetzes

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



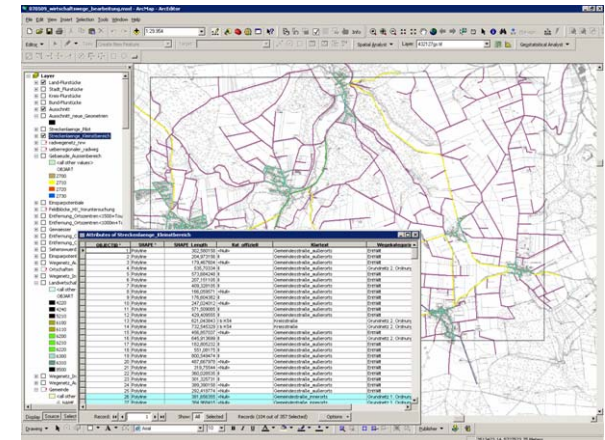
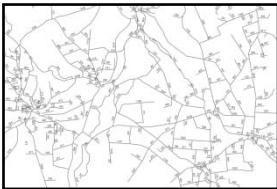
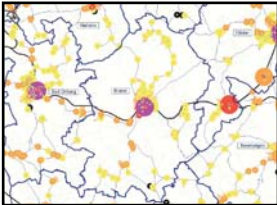
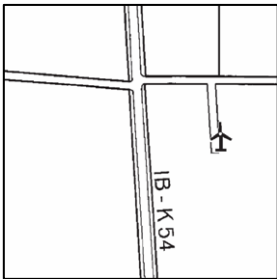
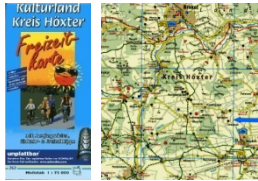
Situation heute



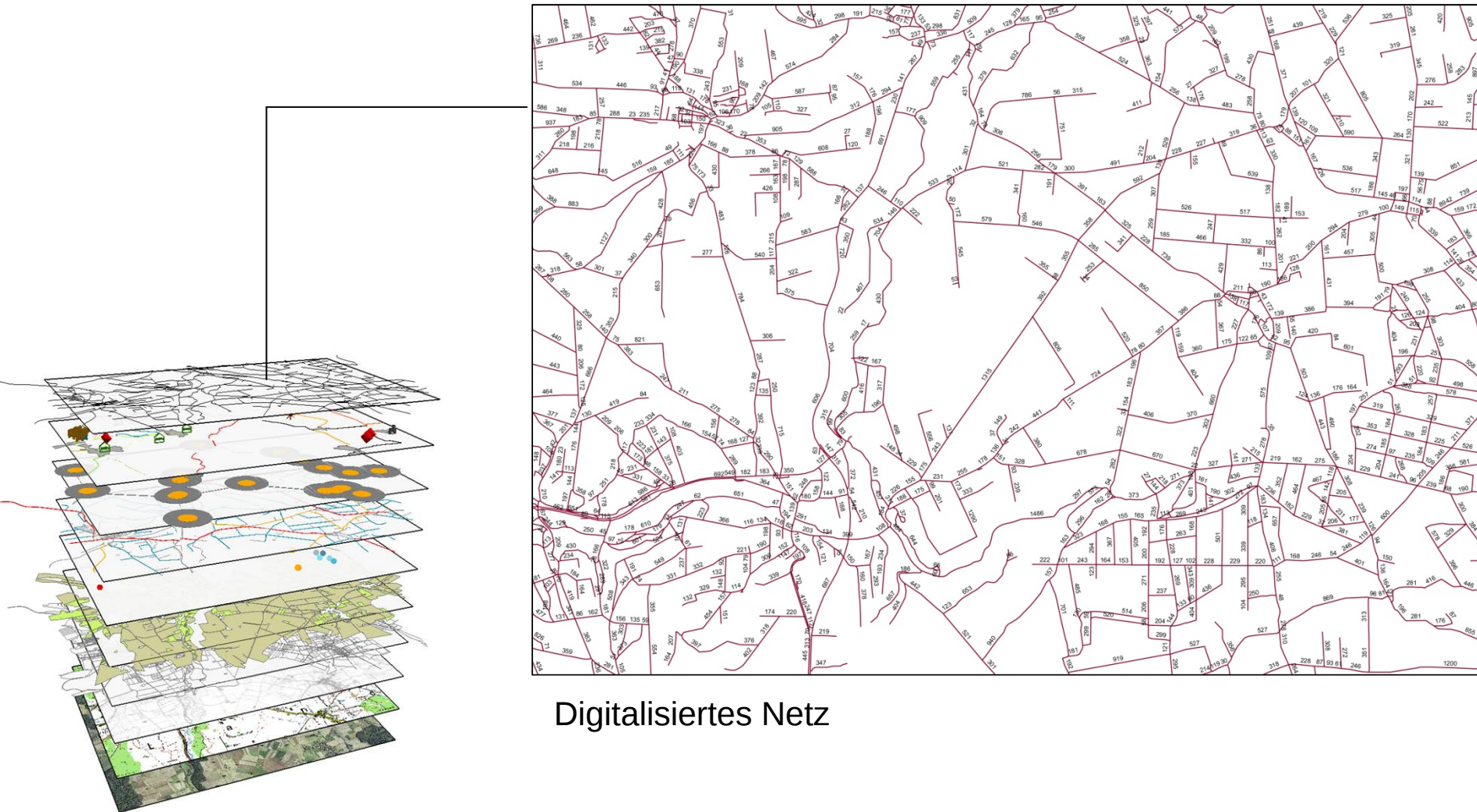
Zielgerichtete Investitionen

Erstellung des Vorkonzeptes für den Beteiligungsprozess

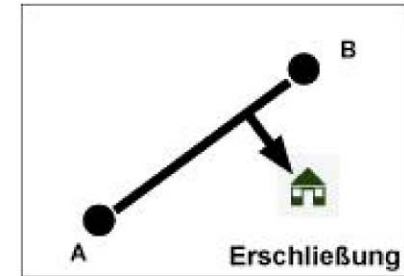
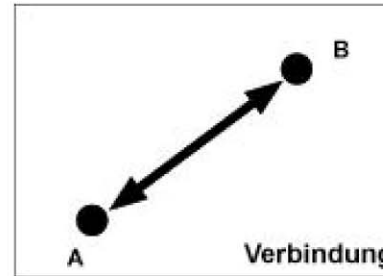
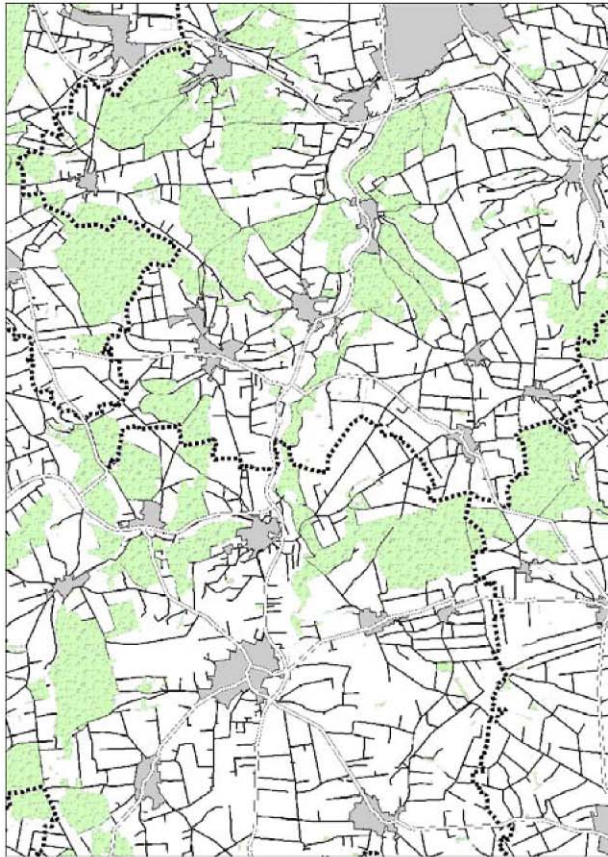
Anwendung Geographisches-Informations-System (GIS)



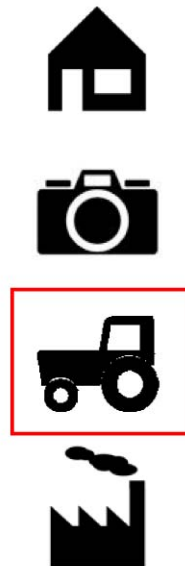
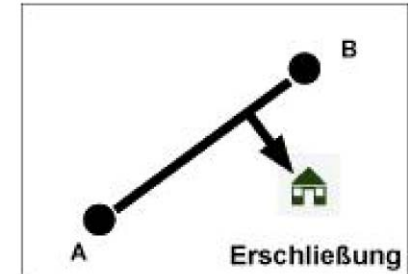
GIS



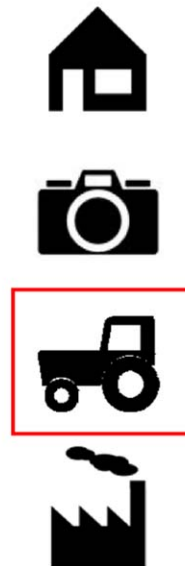
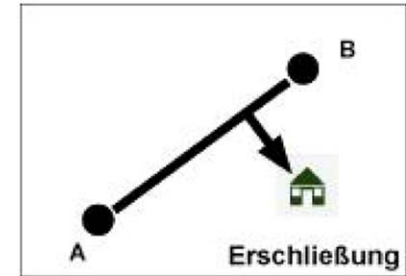
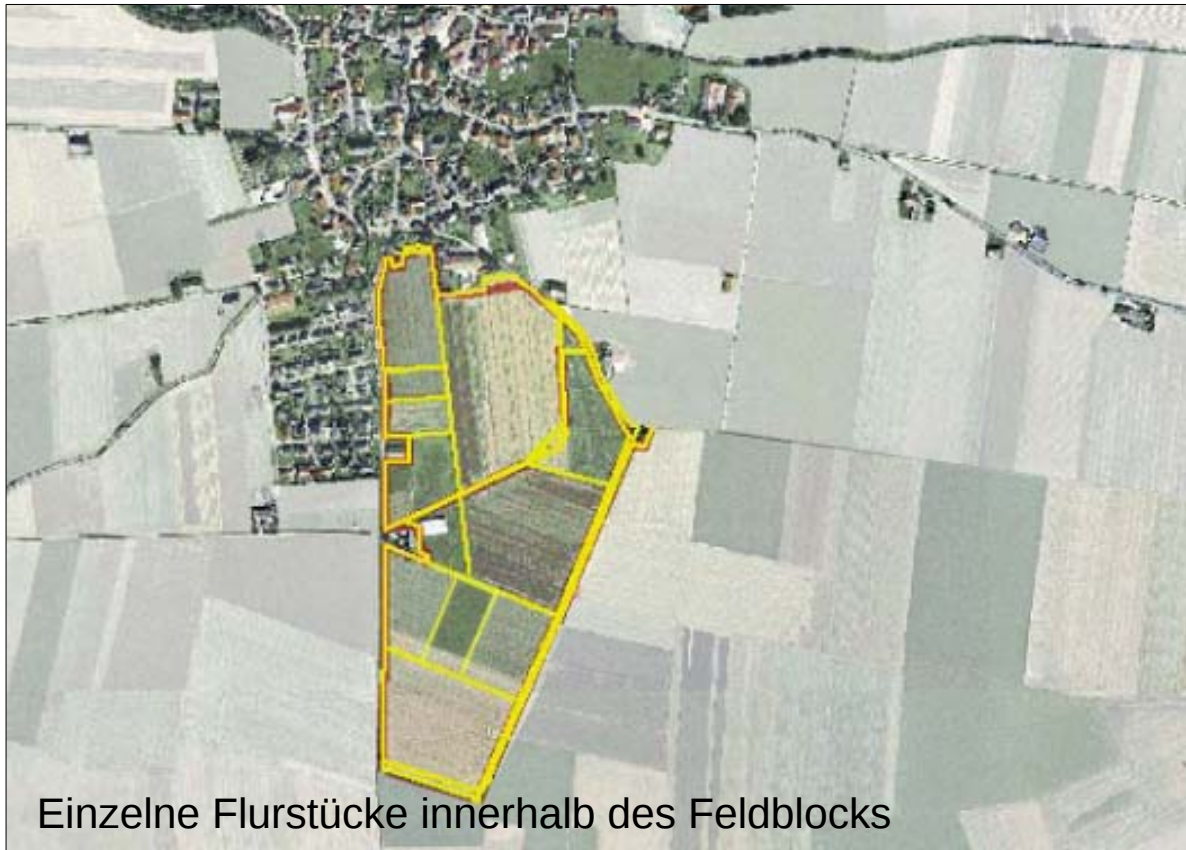
Digitalisiertes Netz



Hierarchisierung aufgrund von Verbindungs- und Erschließungsfunktionen

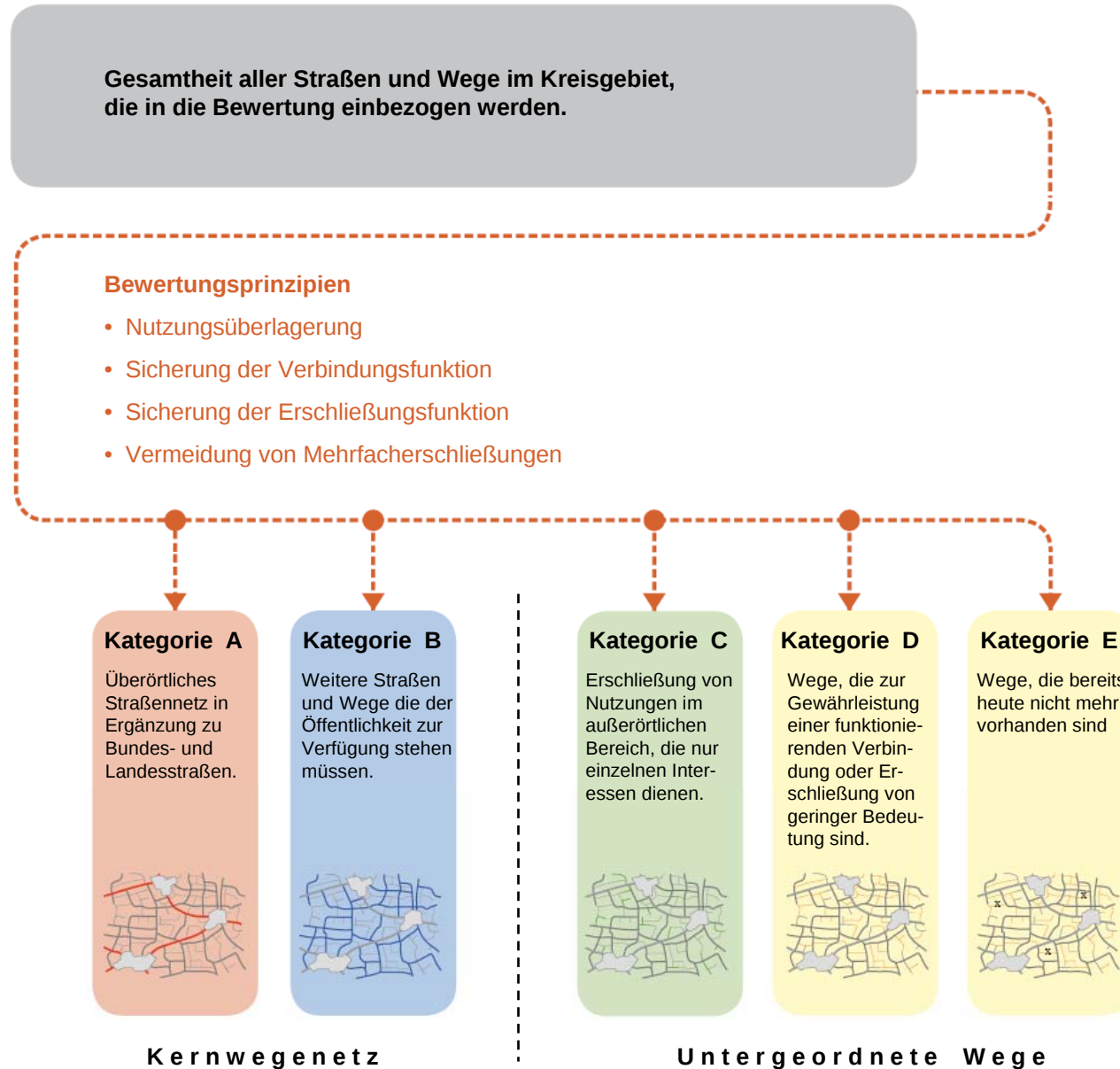


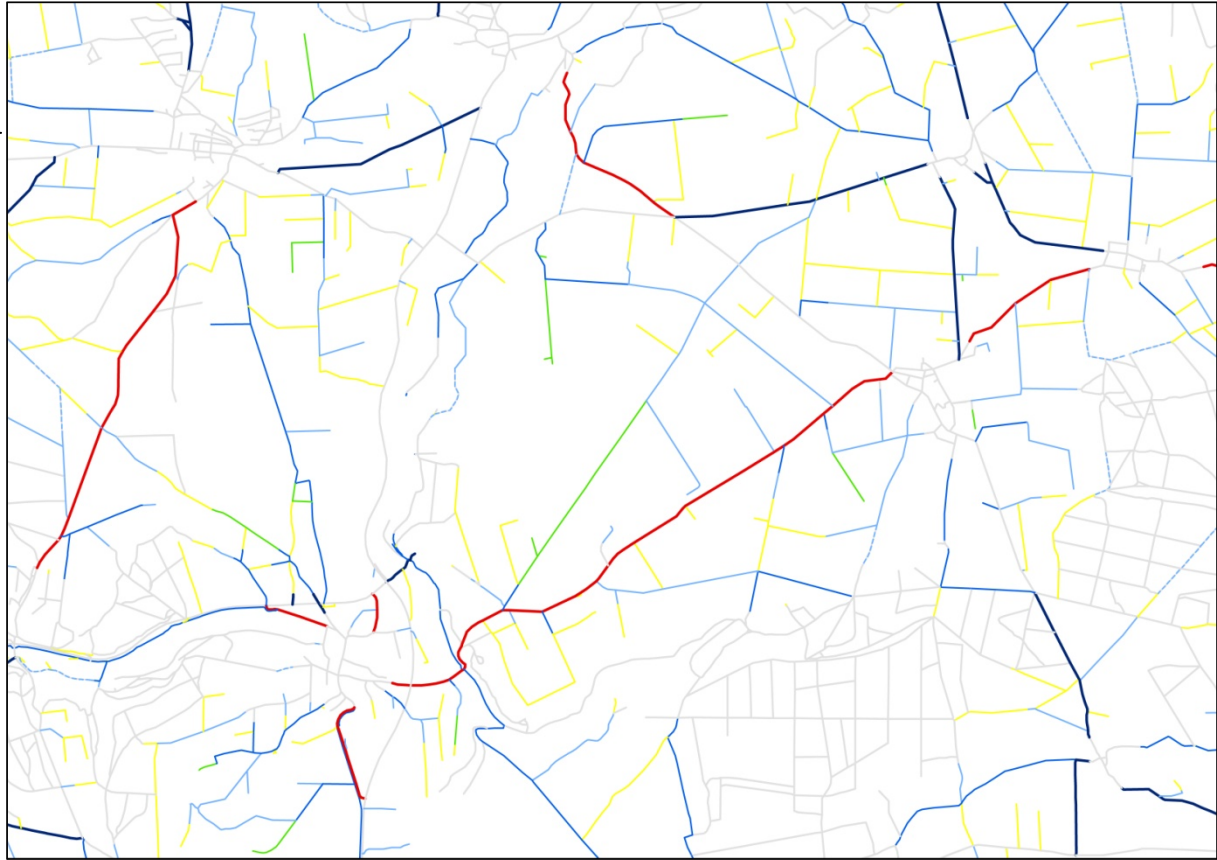
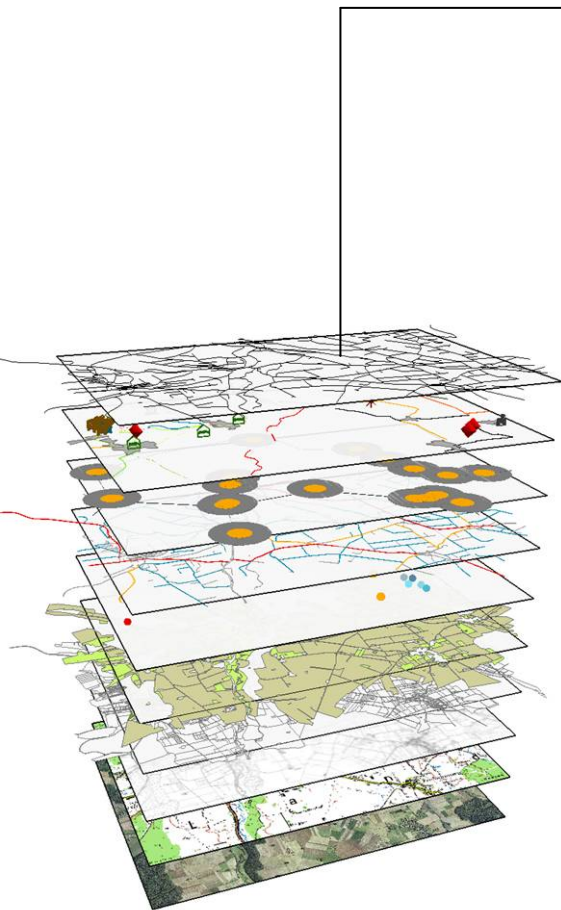
Erschließung auf Basis der Feldblöcke



Erschließung auf Basis der Feldblöcke

Methode zur Hierarchisierung des Wegenetzes



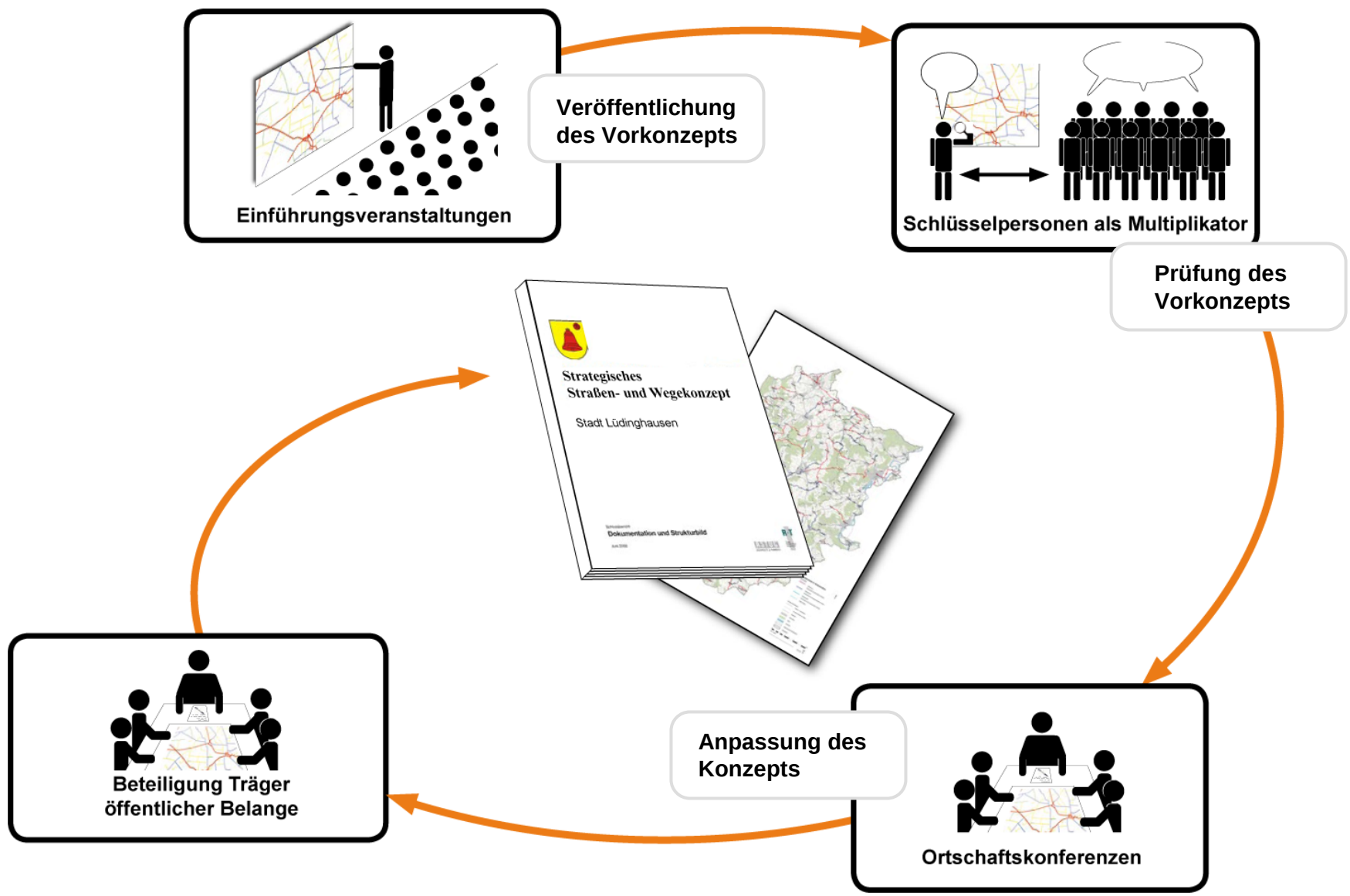


Vorbewertetes Netz (z.B. Kategorien A - B - C – D - E)
als **Vorkonzept**

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 Hötter

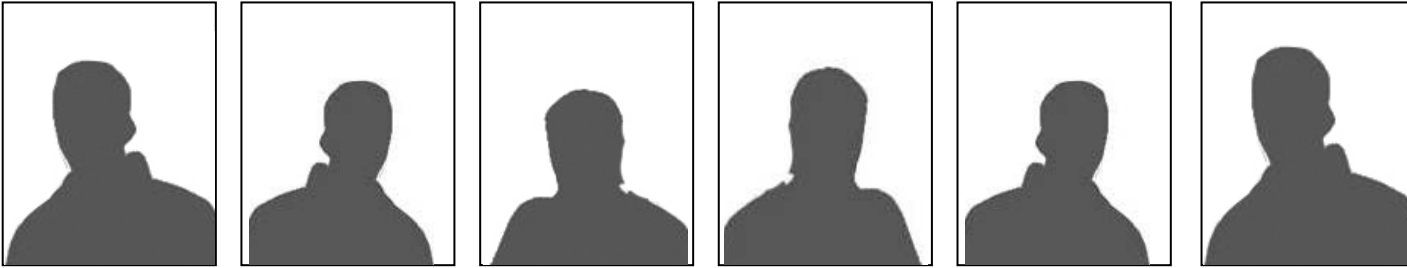


Einführungsveranstaltung



Ortschaftskonferenzen

Ortschaftskonferenzen



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



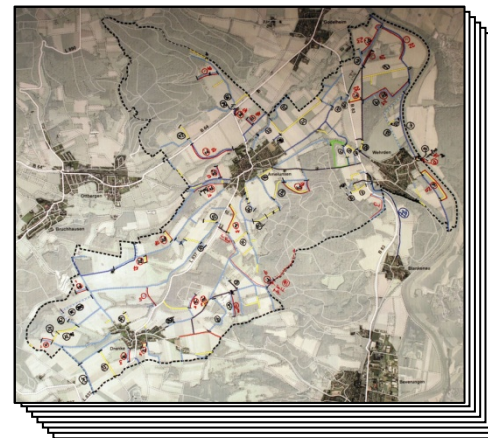
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange



[...]

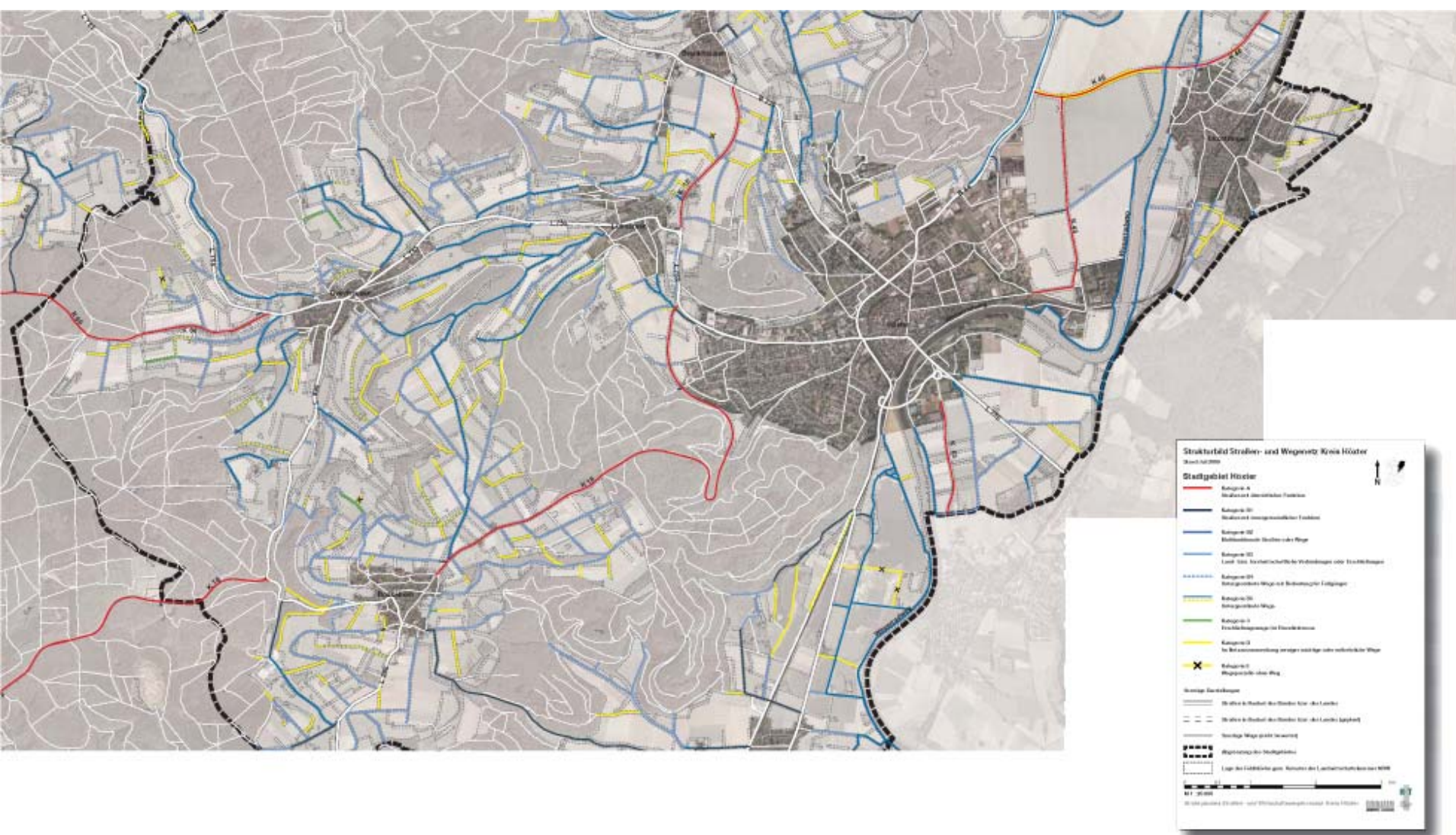
Einbindung kreisweit agierender Interessensvertreter

Dokumentation der
Ergebnisse in Protokollplansätzen



Bitte um Zustimmung,
Möglichkeit zur weiteren Abstimmung.

Abgestimmtes Strukturbild des zukünftigen Straßen- und Wegenetzes



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

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):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege 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 Sammelfunktion 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 Wegebreite 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 Ausweichmöglichkeiten 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 Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelerschließungen 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 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-Weegen er-

Graphische Übersicht

Kategorie B3



Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

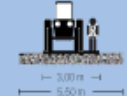
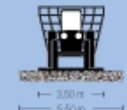
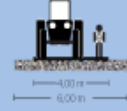
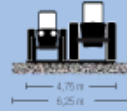
Fahrbahnbreite: 3,00 m - 4,75 m

Kronenbreite: 5,50 m - 6,25 m

Belag:

Asphalt
Schotter

HGTD / HGD



Auszug aus 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):

- Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung
- Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung
- (Beleuchtete) 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 Wegebreite 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 Ausweichmöglichkeiten 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 Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelererschließungen 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 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-Weegen er-

Kategorie B3

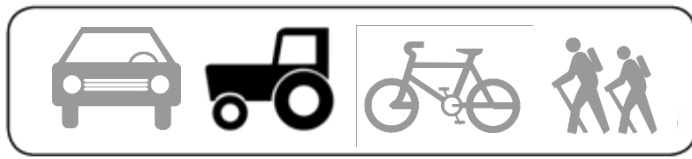
Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

Fahrbahnbreite: 3,00 m - 4,75 m

Kronenbreite: 5,50 m - 6,25 m

Belag: Asphalt
Schotter
HGTD / HGD

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):

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

Ob ein Weg der Kategorie B3 eher die Funktion eines landwirtschaftlichen Verbindungsweges oder eines Wirtschaftsweiges 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 Breite 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 Fahr-bahn 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 Ausweichmöglichkeiten 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 Erneuerung ansteht. Dadurch können Rundwege und Doppelschließungen über andere Wege vermieden werden.

Einstreifige **Verbindungswege** sollten grundsätzlich, **Wirt-schaftswege** dann eine Breite von 3,50 m aufweisen, wenn sie regelmäßig von Fahrzeugen mit Überbreite benutzt wer-den. 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-

Kategorie B3

Land-/forstw. Verbindungen o. Erschließungen

Fahrbahnbreite: 3,00 m - 4,75 m

Kronenbreite: 5,50 m - 6,25 m

Belag: Asphalt
Schotter
HGTD / HQD

Maßgebliche Verkehrsmittel

Charakteristik und Spanne

Begegnungsfälle

Strategisches Straßen- und Wegekonzept | Konzeptpräsentation Stadt Lüdinghausen am 24. Juni 2010

R+T

ASTUC

Topp

Huber-Erler

Hagedorn

29

Auszug aus Handlungsempfehlungen – Beispiel Kategorie D (Kreis Höxter)

Kategorie D

Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege

Fahrbahnbreite: Bestand
Kronenbreite: Bestand
Belag: Nach Bedarf



6.9 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 Feinverteilung in die einzelnen Schläge eines Feldblocks oder sie dienen bereits heute keinem Zweck mehr (vgl. Kap 3.2).

Der Ansatz der Strategischen Straßen- und Wegekonzepes ist es, dass die Landwirte den wesentlichen Teil der Strecke, 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 Feldblockes 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 Ansätze:

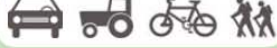
- a Übergabe der Unterhaltung an die Nutzer,
- b Übergabe des Weges an die Nutzer
- c Aufgabe von bestehenden Wegen, die keinen Zweck mehr erfüllen (Übergang zu Kategorie E)

Aus Kostengründen haben gemeinhin, 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: Verkehrssicherungspflicht) sind jedoch recht unterschiedlich und werden im folgenden erläutert.

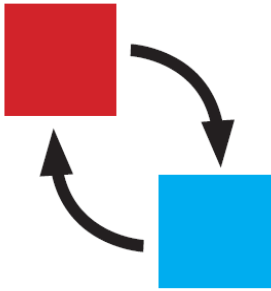
Empfehlungen zum Umgang mit Wegen der Kategorie D

- 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)**

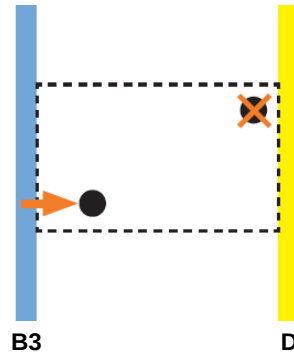
Übersicht Kategorien

	maßgebl. Verkehrsmittel	Charakteristik	Fahrbahnbreite	Kronenbreite	Belag
Kernwegenetz	A 	Straßen mit überörtlicher Funktion	 7,50 m 6,50 m	 11,50 m 9,50 m	Asphalt
	B1 	Straßen mit innergemeindlicher Funktion	 6,50 m 4,00 m	 9,50 m 5,00 m	Asphalt
	B2 	Multifunktionale Straßen oder Wege	 5,00 m 3,50 m	 6,25 m 5,50 m	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD
	B3 	Landwirtschaftliche Verbindungen / Erschließungen	 4,75 m 3,00 m	 6,25 m 5,50 m	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD
	B4 	Untergeordnete Wirtschaftswege mit Bedeutung f. Fußgänger	 3,00 m	 4,00 m	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD / Grünweg
Untergeordnete Wege	B5 	Untergeordnete Wirtschaftswege oder Grünwege	Maßgebliches Fahrzeug	Maßgebliches Fahrzeug	Asphalt / Schotter / HGTD / HGD / Grünweg
	C 	Erschließungswege für Einzelinteresse	Nach Bedarf	Nach Bedarf	Nach Bedarf
	D 	Im Netzzusammenhang weniger wichtige / entbehrliche Wege	Bestand	Bestand	Nach Bedarf
	E 	Keine	Keine	Keine	Häufig in angrenzenden Flurstücken aufgegangen

Begleitende Empfehlungen, z.B.



Freiwilliger
Nutzungs- bzw.
Landtausch



Strategische
Standortplanung



Einbindung bzw.
Neugründung
Maschinenring

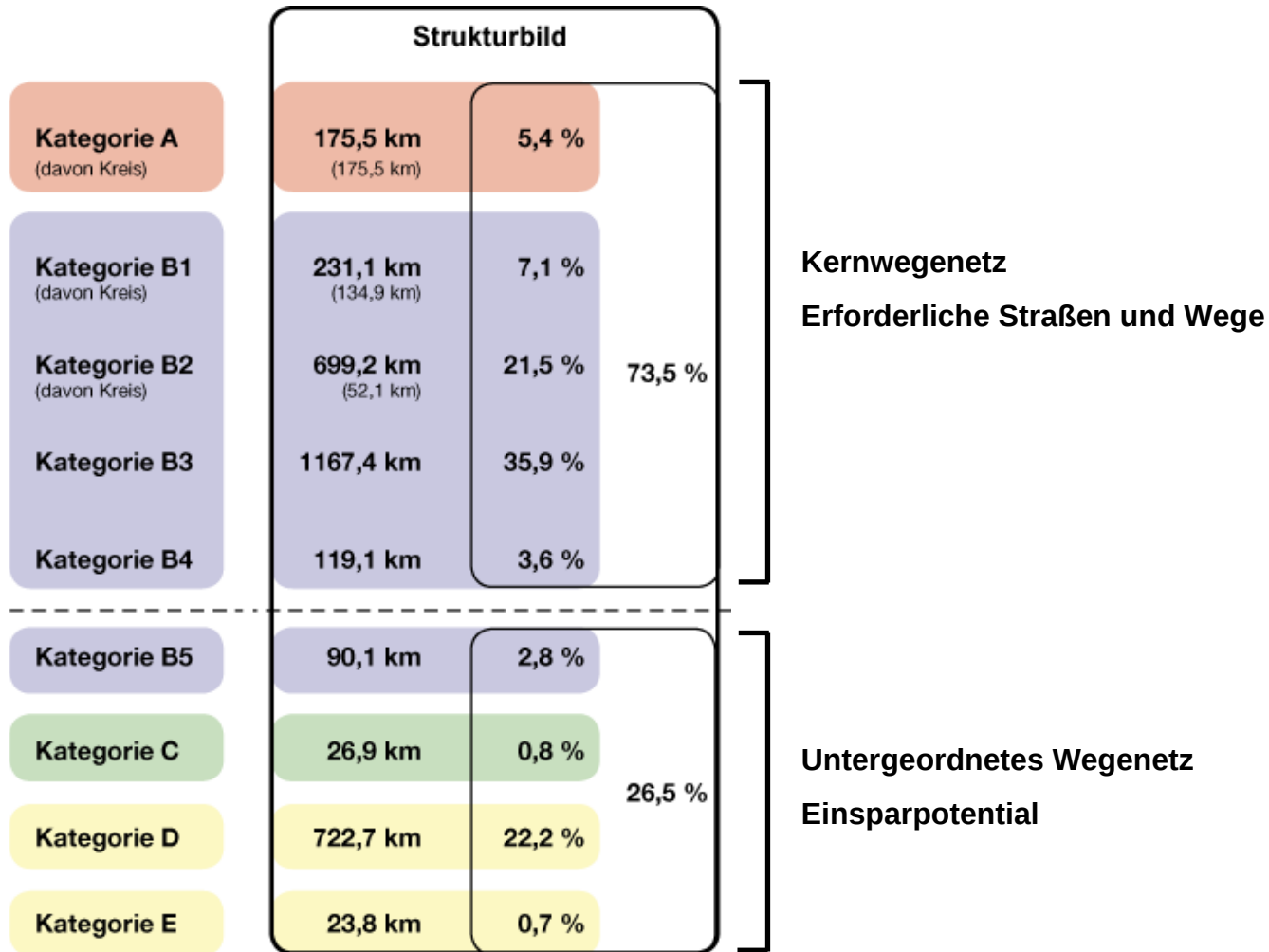


Maßnahmen zur
Konfliktminderung
für Wegennutzer

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 (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 %	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



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 %
73,5 %		
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 %
26,5 %		

Kernwegenetz
Erforderliche Straßen und Wege

Untergeordnetes Wegenetz

Unterhaltung
Optimierung
Wiederherstellung

Zielgerichtete
Investition



Kreis Höxter



Fläche	1.200 km²
Einwohner	152.600
Bevölkerungsdichte	127 EW / km²

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 km²
Einwohner	220.662
Bevölkerungsdichte	199 EW / km²

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
--------	------