



72. JAHRGANG • JULI - AUGUST **7-8** 2018

STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

Mit den
online-
Mitteilungen



StGB NRW · Kaiserswerther Str. 199-201 · 40474 Düsseldorf
PVSt · Deutsche Post AG · „Entgelt bezahlt“ · G 20 167

WIRTSCHAFTSWEGE

GEWALTPRÄVENTION

STÄDTE- UND GEMEINDERAT ist die einzige unabhängige und ebenso die meistgelesene Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen. Sie führt kommunale Wissenschaft und Praxis, Kommunalrecht und Kommunalpolitik zusammen. Die Zeitschrift hat sich als Diskussionsforum für neue Entwicklungen in der kommunalen Welt einen Namen gemacht.

Die 1946 erstmals verlegte Fachzeitschrift **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** ist das offizielle Organ des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen. Als Spitzenverband kreisangehöriger Städte und Gemeinden repräsentiert dieser rund 9 Mio. Bürger und Bürgerinnen sowie 86 Prozent der Ratsmitglieder in Nordrhein-Westfalen.

STÄDTE- UND GEMEINDERAT enthält monatlich aktuelle Informationen aus den zentralen Interessengebieten der Kommunalpolitiker und Verwaltungsbeamten:

- Finanzen, Wirtschaft, Soziales, Schule und Kultur
- Verwaltungsfragen und Neue Steuerung
- Kommunalrecht
- Kommunale Wirtschaftsunternehmen
- Tourismus und Freizeit

Darüber hinaus enthält **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** Sonderseiten, die überregional über Produkte und Neuheiten für den kommunalen Markt informieren. Der Leser erhält somit einen Überblick über Aktuelles aus den Bereichen:

- Bürokommunikation
- Umweltschutz
- Nutzfahrzeuge im öffentlichen Dienst
- Müll- und Abfallbeseitigung
- Verkehrswesen
- Landschaftspflege
- Wohnungswesen, Städtebau
- Freizeitanlagen, öffentliche Schwimmbäder
- Kommunale Energieversorgung
- Kreditwesen
- Raumplanung
- Krankenhausbedarf

Mit **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** sind Sie abonniert auf Branchen-Information.

Schicken Sie den ausgefüllten Antwortcoupon an Frau Becker, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf

Wenn es schneller gehen soll, faxen Sie uns den unterschriebenen Coupon:

FAX: 02 11/45 87-292



Ich möchte die Zeitschrift **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** (10 Ausgaben) **im günstigen Jahresabonnement** bestellen.

- ☐ gedruckt (€ 78,- inkl. MwSt. und Versand)
- ☐ elektronisch als Lese-PDF (€ 49,- inkl. MwSt. und Versand)

Name/ Vorname/Firma

Straße

Postleitzahl/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Ich bezahle ☐ per Bankabbuchung ☐ gegen Rechnung

IBAN

BIC

Kreditinstitut

Datum/Unterschrift

Vertrauens-Garantie: Das Abo können Sie innerhalb von 10 Tagen nach Absendung des Bestellcoupons schriftlich bei Frau Becker, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf, widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt!


STÄDTE- UND GEMEINDERAT

 Die Fachzeitschrift für Kommunal- und
Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Jetzt aber voran

„Das ist ja ein Feldweg!“ Deutlicher kann man das Missfallen über den schlechten Zustand einer Straße kaum zum Ausdruck bringen. Und doch haben Feldwege - genauer ausgedrückt Wirtschaftswege - im ländlichen Raum eine große Bedeutung. Einiger Verkehr rollt über die teils asphaltierten, teil mit Schotter befestigten Spuren: Traktoren, Erntemaschinen, Düngemitteltransporte, aber auch Fahrzeuge für Bau und Wartung von Windkraftanlagen sowie Biogasanlagen. Hinzu kommen Reiter/innen und Fahrrad-Tourist(inn)en.

Besonders an Wochenenden ist die Feldflur ganz schön belebt. Das wirkt sich auch auf die Wege aus, die oft vor Jahrzehnten für eine weit geringere Belastung angelegt worden sind. Städte und Gemeinden tun gut daran, sich über ein bedarfsgerechtes, wirtschaftliches Wegenetz Gedanken zu machen. Das geht nur gemeinsam mit den Anliegern - Landwirte und Betreiber von Energieanlagen. Dabei muss auch über Kosten geredet werden. Die Kommunen können Erhaltung und Ausbau der Wirtschaftswege nicht allein schaffen. Also muss ein Finanzierungsmodell gefunden werden, das zwischen dem Vorteil für die Anlieger und dem Nutzen für die Allgemeinheit einen fairen Ausgleich schafft.

Biegt man vom Feldweg in die Landstraße ein, verdoppelt sich sogleich das Konfliktpotenzial. Besonders in



Ballungsrandzonen ist das Straßennetz oft überlastet und Stau an der Tagesordnung. Zahlreiche Autobahn-Engstellen und Sperrung von Autobahnbrücken verdrängen den Lkw-Verkehr zunehmend auf Bundes- und Landesstraßen. Dazu kommt die katastrophale Entwicklung im Diesel-Skandal. Gerichte versuchen die Kommunen zu zwingen, Fahrverbote für ältere Diesel-Fahrzeuge mit unzulässig hohem Stickoxid-Ausstoß zu verhängen. Die Auswirkungen wären verheerend. Verkehr würde verlagert, Lieferketten unterbrochen, der Weg zur Arbeit für viele zum Hindernislauf. Und das aufgrund von Schadstoffmessungen, die selbst zunehmend in Frage gestellt werden müssen. Denn bei der Platzierung der Messsonden an dicht befahrenen Straßen entscheiden wenige Meter, ob eine Überschreitung oder Einhaltung von Schadstoff-Grenzwerten gemessen wird.

Die jüngsten Enthüllungen beim Nobelhersteller Daimler zeigen: Trickserie bei der Abgasreinigung war wohl allgemein üblich in der deutschen, ja vielleicht in der europäischen Autoindustrie. Daher muss diese Industrie auch dafür sorgen, dass die Luft in den Städten und Gemeinden wieder sauber wird: durch ein kompromissloses Hardware-Update der Dieselaautos auf eigene Kosten.

Dr. Bernd Jürgen Schneider
Hauptgeschäftsführer StGB NRW



Klimaschutz und ländlicher Raum

Ideen und Impulse für erfolgreichen Klimaschutz in ländlichen Kommunen, hrsg. v. Deutschen Institut für Urbanistik, A 4, 88 S., ISBN 3-88118-617-9, kostenlos zu bestellen unter Tel. 030-39001-253 und E-Mail: vertrieb@difu.de oder im Internet herunterzuladen unter www.difu.de

Klimawandel und demografische Entwicklung sind auch „in der Fläche“ spürbar. Kommunalen Klimaschutzmaßnahmen bieten häufig Entwicklungspotenzial für ländliche Gebiete, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Anhand von Beispielen werden Chancen und Möglichkeiten von Kommunen im ländlichen Raum in den Bereichen klimafreundliche Mobilität, Strom- und Wärmeversorgung aus erneuerbaren Energien und nachhaltige Landwirtschaft aufgezeigt.

Fenster im Baudenkmal: Wert - Pflege - Reparatur

Dokumentation zum 25. Kölner Gespräch zu Architektur und Denkmalpflege in Brauweiler, 13. November 2017, Mitteilungen aus dem LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, Heft 31, 17 x 24 cm, 116 S., kostenlos zu bestellen über Tel. 02234-9854-569 und E-Mail: info.denkmalpflege@lvr.de oder im Internet herunterzuladen unter www.denkmalpflege.lvr.de/



Historische Fenster, selbst wenn gut erhalten und gepflegt, gehören zu den am stärksten gefährdeten Teilen von Baudenkmalen. Praktiker/innen von Denkmalpflege und Handwerk beleuchten in der Dokumentation die Hintergründe des grassierenden Fensterverlustes und zeigen Lösungen zum Erhalt der Fenster auf. Neben Erläuterungen zum Denkmalwert historischer Fenster werden praktische Beispiele der Pflege, Reparatur und Ertüchtigung vorgestellt.



Hauptstadt des Fairen Handels 2017

Dokumentation, hrsg. v. Servicestelle Kommunen in der Einen Welt, Schriftenreihe „Dialog Global“, Nr. 51, A 4, 56 S., im Internet kostenlos zu bestellen oder herunterzuladen unter <https://skew.engagement-global.de>

Immer mehr Kommunen engagieren sich für den Fairen Handel. Insgesamt 100 Städte und Gemeinden haben sich 2017 mit mehr als 900

Projekten am bundesweiten Wettbewerb „Hauptstadt des Fairen Handels“ beteiligt. In der Dokumentation werden die Gewinnerkommunen - Preisträger und Sonderpreisträger - präsentiert. Die vorgestellten Projekte reichen vom so genannten fairen Stadtkaffee und einer fairen Stadtschokolade über faire Modenschauen bis hin zu Aktionen mit Einzelhandel, Gastronomie und Hotelgewerbe.

INHALT

72. Jahrgang Juli - August 2018



6 Finanzierung von Wirtschaftswegen

von Cora Ehlert

8 Förderung ländlicher Wegenetzkonzepte durch das Land NRW

von Martina Hunke-Klein

12 Das Bürgerdialog-Portal wirtschaftswegenkonzept.de

von Bernd Mende

Erstellung eines Wegenetzkonzeptes in Borgholzhausen

von Dirk Speckmann



14

18 Fahrradtourismus auf Wirtschaftswegen

von Norbert Schmidt

Online Portal Integration 29

Bücher 31

Titelfoto: Kurt Michel / pixelio.de

Thema **Wirtschaftswege**

Einsparpotenzial durch
Wegenetzkonzept in
Bad Berleburg **20**
von Wolfgang Grund

23

Flurbereinigung und
Neufestlegung des
Wirtschaftswege-
netzes in Olfen
von Birgit Kehl



25 Wirtschaftswegeverbände als gelebte
Subsidiarität
von Thomas Kerkhoff

Erwartungen der Landwirtschaft an das
Wirtschaftswegenetz **28**



von
Christoph
Hessel

30 NRW-Präventionsprogramm
„Wegweiser“ gegen gewaltbereiten
Salafismus
von Thilo Waasem

Wärmster April seit Beginn der Wetteraufzeichnungen

Der Frühling hat sich im Einzugsgebiet der Ruhr unterschiedlich präsentiert. Das ergaben die Auswertungen des Ruhrverbandes. Während die Temperatur im März unter dem langjährigen Mittelwert lag, sorgte Hochdruckeinfluss im April häufig für frühlingsmilde Tage. Mit vier Grad mehr als der langjährige Durchschnitt war der April 2018 im Ruhreinzugsgebiet der wärmste seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Das Hochdruckwetter setzte sich auch im Mai fort und machte diesen zum zweitwärmsten Monat seit Aufzeichnungsbeginn. In der Bilanz ergab das für die drei Frühlingsmonate eine mittlere Temperatur von 9,9 Grad.

Wall, Weser und Welterbe bei der Landesgartenschau 2023

Die Stadt **Höxter** wird im Jahr 2023 die Landesgartenschau ausrichten. Das Konzept mit Wall, Weser und Welterbe hat die Landesregierung überzeugt. Wie das NRW-Landwirtschaftsministerium mitteilte, plant die Stadt unter anderem einen Verbindungsweg von der historischen Altstadt zur UNESCO-Welterbestätte Kloster Corvey entlang der Weser. Außerdem sollen die Zugänge von der Innenstadt zum Fluss verbessert und die historischen Wall-Anlagen um die Stadt aufgewertet werden. NRW-Landesgartenschauen gibt es seit 1984. Die nächste findet 2020 in der Stadt **Kamp-Lintfort** statt. Zuletzt hatten 2017 mehr als eine halbe Million Menschen die Landesgartenschau in der Stadt **Bad Lippspringe** besucht.

Ein Fünftel weniger Treibhausgase seit 1990

Die Emissionen der wichtigsten Treibhausgase sind zwischen 1990 und 2014 in Nordrhein-Westfalen um 20,1 Prozent zurückgegangen. Mit knapp 280 Mio. Tonnen liegen sie aber immer noch auf einem hohen Niveau, teilte das statistische Landesamt Information und Technik NRW mit. Das entspricht rund 15,8 Tonnen pro Einwohner/in und Jahr. Zu den Treibhausgasen gehören neben Kohlendioxid auch Methan und Distickstoffoxid. Kohlendioxid war mit einem Anteil von 94 Prozent Treibhausgas Nummer 1, weitere vier Prozent entfallen auf Methan, die restlichen zwei Prozent sind Distickstoffoxid.

Gute Qualität der NRW-Badeseen

Die Badegewässer in NRW haben eine gute bis ausgezeichnete Wasserqualität. Das zeigen Messungen der Gesundheitsämter, welche die Qualität der Badegewässer regelmäßig untersuchen und nach EU-Kriterien bewerten. Wie das NRW-Umweltministerium mitteilte, ist die Wasserqualität an 105 von 109 Messstellen „ausgezeichnet“, an zwei Messstellen gut. Lediglich der Elfrather See in Krefeld habe wie im Vorjahr nur ein „ausreichend“ erhalten. Grund dafür seien Verunreinigungen mit Fäkalien durch eine große Population von Wasservögeln und Wildgänsen.

FOTO: ANDREAS HERMSDORF / PIXELIO.DE

Wegegeld

Neben den klassifizierten Straßen müssen Kommunen auch zahlreiche Wirtschaftswege unterhalten



Finanzierungsmöglichkeiten bei Wirtschaftswegen

Da die Anforderungen an Wirtschaftswege im Außenbereich der Kommunen steigen, müssen diese für Sanierung und Ausbau die Nutzenden heranziehen und weitere Geldquellen erschließen



DIE AUTORIN

Cora Ehlert ist Referentin für Wirtschaft und Verkehr beim Städte- und Gemeindebund NRW

Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen verfügen in ihren Außenbereichen über ausgedehnte Netze von ländlichen Wegen. Diese so genannten Wirtschaftswege sind nicht selten in einer Kommune mehrere hundert oder gar tausend Kilometer lang. Dies macht die finanzielle, organisatorische und technische Dimension einer Unterhaltung und Sanierung der Wege deutlich.

Die ländlichen Wege sind darüber hinaus oft von unterschiedlicher Qualität und Funktion. So handelt es sich zum einen um asphaltierte Wirtschaftswege mit Verbindungsfunktion und einem hohem Anteil an Durchgangsverkehr. Viele Wege sind auch als Radwege ausgewiesen und dienen touristischen Zwecken. Andere Wege wiederum sind lediglich geschottert und werden ausschließlich von Landwirten befahren, da sie Ackerflächen erschließen.

Als besondere Herausforderung kommt der Strukturwandel in der Landwirtschaft in den vergangenen Jahrzehnten hinzu. Die Größe der Betriebe hat erheblich zugenommen, und auch die landwirtschaftlichen Maschinen sind größer wie auch schwerer geworden.

An Kosten beteiligen Daher stellt sich in den Städten und Gemeinden die Frage, ob die Wegenetze den heutigen Anforderungen gewachsen sind und wie sie leistungsfähig und funktionstüchtig gehalten werden können. Ohne Zweifel kann diese Mammutaufgabe nicht von den Kommunen allein bewältigt und finanziert werden. Ziel muss es letztlich sein, auch die Nutznießenden angemessen an den Kosten zu beteiligen.

Dies sind vorrangig die Eigentümer/innen der Flächen an den landwirtschaftlichen Wegen, insbesondere die Landwirte. Nur der Anteil, der auf die Nutzung durch die Allgemeinheit entfällt - vor allem Durchgangs- und Freizeitverkehr - sollte von der Kommune getragen werden.

Das klassische Refinanzierungsmodell für grundhafte Straßenerneuerung im Innenbereich ist das Straßenbaubeitragsrecht. Dieses kann auch im Außenbereich bei Wirtschaftswegen zum Tragen kommen. Das Oberverwaltungsgericht NRW hat bereits im Jahr 2006 (Urteil vom 25.07.2006 - 15 A 2316/04) entschieden, dass Wirtschaftswege, die im Wesentlichen nicht baulich oder gewerblich nutzbare Grund-

stücke im Außenbereich erschließen, beitragsfähige selbständige Anlagen im Straßenbaubeitragsrecht sein können.

Finanzierung nach KAG Der Umstand, dass Wirtschaftswege zum größten Teil nicht zur Erschließung von Siedlungen bestimmt sind, da sie überwiegend durch den Außenbereich führen, schließt eine Beitragserhebung nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) NRW für einen Ausbau - im Gegensatz zum Erschließungsbeitragsrecht - nicht aus. Dies ergibt sich aus dem andersartigen Vorteils- und Anlagenbegriff des § 8 KAG NRW, der alle Anlagen erfasst, die den Grundstückseigentümern durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme wirtschaftliche Vorteile bieten. Der wirtschaftliche Vorteil erfasst nicht nur eine Steigerung des Gebrauchswerts baulich oder gewerblich nutzbarer Grundstücke, sondern betrifft alle Nutzungen, die durch eine verkehrliche Erschließung des Grundstücks möglich werden.

Aufgrund der Rechtsprechung des OVG NRW haben viele NRW-Kommunen die Wirtschaftswege entsprechend der Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes (StGB) NRW in ihre Straßenbaubeitragsatzung aufgenommen oder eine separate Straßenbaubeitragsatzung für Wirtschaftswege erlassen. Ein positiver Aspekt des KAG-Modells ist, dass die direkten Anlieger einer erneuerten Straße vorteilsgerecht zu Beiträgen herangezogen werden. So mussten Anlieger von Wirtschaftswegen bereits in zahlreichen Kommunen KAG-Beiträge entrichten.

Aus Sicht aller gerecht? In der kommunalen Praxis stößt eine Abrechnung von Wirtschaftswegen nach KAG jedoch nicht selten an seine Grenzen. Die Tatsache, dass Landwirte im Außenbereich häufig auf das gesamte Wirtschaftswegenetz angewiesen sind, um ihre Hofstelle oder ihre Äcker zu erreichen, führt dazu, dass es oft als ungerecht empfunden wird, wenn nur die unmittelbaren Anlieger zu Beiträgen herangezogen werden.

Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch noch die Möglichkeit zur Erhebung besonderer Wegebeiträge gemäß § 9 KAG NRW. Wenn Straßen und Wege, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, aufwändiger ausgebaut werden müssen, als es nach ihrer gewöhnlichen Bestimmung notwendig wäre, kann die Kommune von den Eigentümern dieser Grundstücke besondere Wegebeiträge erheben.

Erforderlich ist allerdings eine kommunale Satzung. Zudem können für Wege, die im Rahmen der üblichen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung beansprucht werden, in der Regel keine Beiträge nach § 9 KAG NRW erhoben werden. Dies gilt selbst dann, wenn moderne und schwere Maschinen eingesetzt werden, da dies gerade heute den Normalfall darstellt. Aufgrund des beschränkten Anwendungsbereichs der Vorschrift - etwa auf Sand-, Kies- oder Tongewinnung oder größere

» Es stellt sich die Frage, wie die Wegenetze funktionstüchtig gehalten werden können

Ferienanlagen im Außenbereich -, spielt die Vorschrift bislang in der Praxis keine herausragende Rolle.

Alternative Wegeverband Viele Kommunen zeigen daher Interesse an einer Abrechnung nach dem so genannten Verbandsmodell. Im Rahmen eines zu gründenden Wirtschaftswegeverbandes bildet in der Regel der gesamte Außenbereich das Verbandgebiet, die Flächeneigentümer werden neben der Kommune zu jährlichen Verbandsbeiträgen herangezogen. So kann das gesamte Wirtschaftswegenetz nach und nach saniert werden. Dieses vom StGB NRW unterstützte Modell hat den Vorteil, dass - im Gegensatz zum Straßenbaubeitragsrecht - auch Unterhaltungsmaßnahmen finanziert werden können. Aufgrund zahlreicher Rechtsfragen ist ein solcher Verband bislang in NRW jedoch noch nicht gegründet worden. Einige Modellkommunen in NRW arbeiten aber eng zusammen, um das Projekt in die Tat umzusetzen.

Flurbereinigung hilft Alternativ nutzen viele Kommunen die Möglichkeit, im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens von Fördermitteln für den Wegebau zu profitieren. Auf diese Weise sind in den vergangenen Jahren viele gute Wegenetze im Außenbereich entstanden. Das Verfahren kann auch genutzt werden, um innerhalb der Teilnehmenden-Gemeinschaft zu diskutieren, welche Wege in Zukunft noch gebraucht werden und welchem Ausbaustandard diese genügen müssen.



Durch den Einsatz großer Traktoren und Arbeitsgeräte werden Wirtschaftswege immer stärker belastet

Als geeignetes Instrument erweisen sich in diesem Zusammenhang die vom Land NRW geförderten Wegenetzkonzepte. Die Kommunen erwarten vom Land darüber hinaus aber nicht nur konzeptionelle Unterstützung, sondern auch konkrete Hilfe bei Infrastrukturmaßnahmen. So ist aus kommunaler Sicht entscheidend, dass das Land die bisherige Förderung der Wegekonzepte ausbaut und ein Förderprogramm zur Sanierung von Wirtschaftswegen auflegt.

Es geht also darum, die Kommunen bei der Sanierung ihrer Wirtschaftswege nicht allein zu lassen. Zum einen sollten die Anliegenden an den Kosten beteiligt werden. Zum anderen muss das Land die Kommunen stärker finanziell unterstützen.

FOTO: KURT BOUDA / PIXELIODE



Netz kennen

*Damit Kommunen einen Überblick
über den Zustand ihrer Wirtschaftswege
erhalten, fördert das Land NRW
ländliche Wegenetzkonzepte*

FOTO: MARTINA HUNKE-KLEIN

Hilfe bei der Bestandsaufnahme

Das NRW-Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz fördert die Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte, nicht aber den Ausbau der Wege



DIE AUTORIN

Martina Hunke-Klein
ist Referatsleiterin
Flurbereinigung im
NRW-Ministerium für
Umwelt, Landwirt-
schaft, Natur- und
Verbraucherschutz

Die Wegenetze in Nordrhein-Westfalen wurden im Wesentlichen in den 1950er- bis 1970er-Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse in der Landwirtschaft geplant und gebaut. Inzwischen sind gravierende Änderungen in Besitz, Betriebsgrößen, Produktionsweisen sowie vielfältige zusätzliche inner- und außerlandwirtschaftlichen Nutzungen eingetreten. Eine Auswertung der ATKIS-Daten für die nordrhein-westfälischen Landkreise hat eine Länge des Wirtschaftswegenetzes von rund 140.000 Kilometern - ohne Unterscheidung nach Eigentum - ergeben.

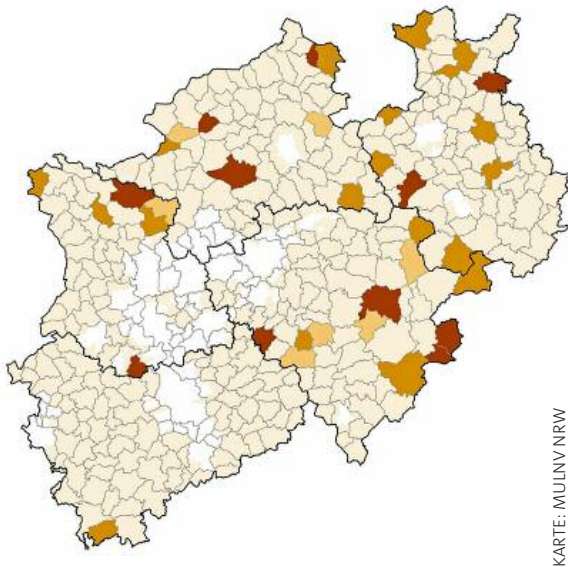
Das ländliche Wegenetz weist vielerorts wegen der erheblich geänderten Anforderungen qualitative und funktionale Defizite auf. Die Gründe liegen einerseits in einer unzureichenden oder unterbliebenen Wegeunterhaltung, aber auch in der fehlenden rechtzeitigen respektive innovativen Auseinandersetzung mit den aktuellen Anforderungen durch die örtlichen Verantwortlichen. Die Handlungsnotwendigkeit wird durch die Haushaltssituation vieler Kommunen verschärft.

Das NRW-Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MULNV) hat die Thematik in Vorbereitung der aktuellen EU-Förderperi-

ode aufgegriffen. Aufgrund des immensen Investitionsbedarfs musste auf eine ungesteuerte Förderung des ländlichen Wegebbaus verzichtet werden. Jedoch hat das MULNV in der aktuellen EU-Förderperiode über das NRW-Programm „Ländlicher Raum 2014 bis 2020“ als neue Fördermaßnahme die Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte ermöglicht. Diese bieten eine Grundlage für die konzeptionelle Auseinandersetzung und Investitionsentscheidung in multifunktionale und zukunftsgerechte Wegenetze und somit eine Hilfestellung für die Kommunen.

Regeln der Förderung Die Förderung richtet sich an Kommunen in dem für das NRW-Programm „Ländlicher Raum 2014-2020“ definierten Gebietskategorie „ländlicher Raum“. Sie erfolgt auf Basis der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung, die derzeit neu gefasst wird. Die Richtlinie wird durch einen Leitfaden konkretisiert.

Gegenstand der Förderung ist die Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte, die möglichst das gesamte Gemeindegebiet umfassen sollen. Hierbei sind die vorhandenen Wege - unabhängig von der Eigentumsituation - nach ihrer verkehrlichen Bedeutung sowie ihrer Bedeutung für Natur und Land-

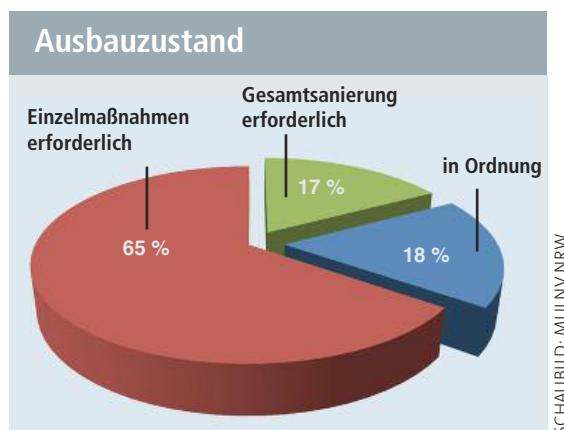


Die meisten Anträge zur Förderung kommunaler Wegenetzkonzepte kamen in den Jahren 2016 (rot), 2017 (orange) und 2018 (hellorange) aus Westfalen

schaft in einem geografischen Informationssystem (GIS) zu erfassen und zu einem multifunktionalen sowie zukunftsfähigen Kernwegenetz zu kategorisieren.

Optionen entwickeln Diese Kategorisierung hat unter breiter Beteiligung der relevanten Akteure und Akteurinnen vor Ort sowie unter Berücksichtigung vorhandener Planungen zu erfolgen. Abschließend sollen sich Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für eine dauerhafte Unterhaltung der Wege ableiten lassen. Es hat sich gezeigt, dass insbesondere die Beteiligung der örtlichen Bevölkerung und der unterschiedlichen Nutzengruppen zu einer höheren Akzeptanz von Entscheidungen führt.

Die Förderung beträgt maximal 50.000 Euro je Konzept und kann bei den Dezernaten 33 „ländliche Entwicklung, Bodenordnung“ der Bezirksregierungen beantragt werden. Stichtag ist der 31. Oktober für eine Förderung im Folgejahr.



Lediglich 18 Prozent der rund 10.500 Kilometer Wirtschaftswege, die 2016 und 2017 dokumentiert wurden, waren in Ordnung

Die Bewilligung der Förderanträge erfolgt auf Basis von Auswahlkriterien, welche die ländlichen Strukturen einschließlich der Siedlungsstruktur, die landwirtschaftliche Situation und die agrarstrukturellen Verhältnisse sowie den Nutzungsdruck oder die Notwendigkeit eines Konzepts abbilden. Dabei wurden weitgehend einheitliche und transparente Datengrundlagen verwendet. Seit Beginn der Förderung im Jahr 2016 konnten für alle Förderanträge die notwendigen Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

Motive und Nutzen Im Zusammenhang mit der Förderung ländlicher Wegenetzkonzepte waren auf Seiten der Kommunen beispielhaft mehrere Aspekte zur eigenen Motivation und zu den Vorteilen eines ländlichen Wegenetzkonzeptes von Bedeutung:

- **Klärung der Faktenlage:** Das tatsächliche Wegenetz auf dem Gebiet einer Gemeinde ist vielfach deutlich umfangreicher als das Wegenetz im kommunalen Eigentum oder in kommunaler Unterhaltungspflicht (rund 60 Prozent). Viele Wege in privatem Eigentum erfüllen dennoch eine wichtige Funktion in der Netzstruktur, beispielsweise im Tourismus.

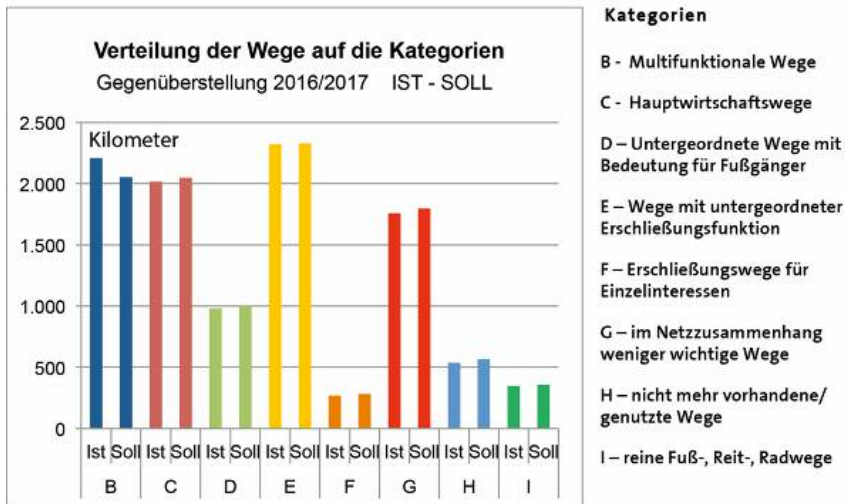
edVcate

Gesundheitsmanagement
Gewaltprävention
Deeskalation

Seminare. Coaching. Beratung

- individuelle Firmenseminare und berufliche Weiterbildung
- für Verwaltungs-, Fachangestellte und Führungskräfte
- in den Bereichen Software, Recht, Medien und BWL
- mit Kompetenzanalyse und erfolgreichem Lerntransfer

+49 202 2 54 50 06
www.akademie-educate.de



Als Folge der Wegenetzkonzepte wird die Länge der Wege in manchen Kategorien reduziert, in anderen nimmt sie zu

- **Feststellung der Nutzendengruppen** und ihres Verhaltens: Kategorisierung des Wegenetzes, damit es den heutigen multifunktionalen Anforderungen gerecht wird
- **Überprüfung der Netzstruktur:** Was ist wichtig, was gegebenenfalls entbehrlich - etwa Parallelstrukturen, Mehrfacherschließungen - für die künftige Entwicklung im Außenbereich - bei Bedarf Umsetzung durch ein Bodenordnungsverfahren
- **Handlungsempfehlungen** für das künftige Wegenetz zu Ausbau, Sanierung, Umbau und Rückbau, um einerseits vorhandene Haushaltsmittel und Kostenbeteiligung Dritter zielgerichtet einzusetzen und andererseits zu entscheiden, was mit nicht mehr benötigten Wegeflächen geschehen soll.

- **Akzeptanz** durch Beteiligung der örtlichen Bevölkerung und Nutzendengruppen
- **Nutzung eines GIS** ermöglicht Weiterentwicklung oder Feinabstimmung des Wegenetzkonzeptes

In den Jahren 2016 und 2017 wurden 26 Wegenetzkonzepte fertiggestellt. Aktuell werden sieben Konzepte (Stand 15.05.2018) bearbeitet. 2016 und 2017 wurden rund 10.500 Kilometer Wege dokumentiert und konzeptionell betrachtet. Davon sind lediglich 18 Prozent - sprich: knapp 1.900 Kilometer Wege - in einem guten Zustand (siehe Schaubild Seite 9). Bei rund 6.800 Kilometern sind Einzelmaßnahmen notwendig. Hierzu gehören beispielsweise die Erneuerung der Oberfläche, der Entwässerung oder der Banquette. Ist eine Gesamtanierung nötig, sind für nachhaltige Investitionen die aktuellen Planungs- und Ausbauparameter zu beachten.

Das Schaubild links zeigt die Verteilung der Weglängen auf die einzelnen Wegekategorien sowie die Änderungen zwischen Ist- und Sollzustand. Die Reduzierung bei der Gesamtlänge der multifunktionalen Wege (-1,5 Prozent) erfolgt überwiegend zugunsten von Hauptwirtschaftswegen (Kategorie C), weniger wichtigen Wegen (Kategorie G) und nicht mehr genutzten Wegen (Kategorie H).

Bei rund 570 Kilometer nicht mehr vorhandener oder nicht mehr genutzter Wege ergibt sich rein rechnerisch ein beachtliches Flächenpotenzial von rund 256 Hektar. Dabei ist auch auf die Entstehung der Wege - etwa durch Flurbereinigung - zu achten. In diesem Fall müsste per Satzungsänderung bekannt gemacht werden, dass der Weg nicht mehr genutzt werden soll.

Brandschutzbedarfsplanung für kreisangehörige Kommunen ohne Berufsfeuerwehr

Grundsätze und Arbeitsanleitung, hrsg. v. Verband der Feuerwehren in Nordrhein-Westfalen (VdF NRW) in Kooperation mit dem Städte- und Gemeindebund NRW, A 4, 20 S., im Internet kostenlos herunterzuladen unter www.vdf-nrw.de

Die Arbeitsanleitung beschreibt in zehn Schritten den Weg zu einem praxistauglichen und rechtssicheren Brandschutzbedarfsplan. Ziel ist es, den gut 92 Prozent der NRW-Kommunen, die nicht über eine Berufsfeuerwehr im Sinne von § 8 BHKG NRW verfügen, durch transparente Prozesse die Brandschutzbedarfsplanung zu

erleichtern. Das Konzept schließt eine neue Regel zur einfachen Erstellung eines Brandschutzbedarfsplans mit gefährdungsbezogenen Schutzziele ein. Dem Städte- und Gemeindebund NRW als Kooperationspartner war es wichtig, deutlich zu machen, dass die Kommunen bei der Festlegung der Schutzziele größtmöglichen Gestaltungsspielraum haben. Die Arbeitsanleitung konkretisiert die „Handreichung zur Brandschutzbedarfsplanung für kommunale Entscheidungsträger“, die das Ministerium des Innern und die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände 2016 erstellt hatten.



Kraft der Natur:
Das dezentrale Energiesystem
von Siemens bietet
Kommunen viele Vorteile



DEZENTRALE VERSORGUNG

Stadt voller Energie

Die Zukunft der Energieversorgung ist lokal und dezentral. Der weltmarktführende Technologiekonzern Siemens entwickelt dezentrale Energiesysteme für Kommunen und Städte. Durch die Umrüstung steigern sie ihre Attraktivität und Nachhaltigkeit.

Die weißen Rotorblätter der Windräder laufen ohne Pause, während sich die warmen Sonnenstrahlen ihren Weg durch die Wolkendecke bahnen. Nach und nach fällt das helle Licht schließlich auf die blau schimmernden Solarpaneele. Von dort fließt der gewonnene Strom in das anliegende Verteilnetz, wo er direkt verbraucht wird. Doch leider lassen sich diese Kraftwerke der Natur nicht steuern. Technologien für dezentrale Energiesysteme von

Siemens helfen, überschüssige Energie aus Wind und Sonne zu speichern, wenn sie gerade nicht gebraucht wird. Durch flexible Lasten wie Batteriespeicher oder Elektrolyseure kann die Energie später in anderen Sektoren wie der Elektromobilität genutzt werden. Diese innovative Versorgungsvariante bietet besonders für Städte und Kommunen großes Potenzial.

Stets gut versorgt

Denn ein mit Speichertechnologien modernisiertes System sichert in Zeiten zunehmender Energieeinspeisung aus den variablen Energieträgern Wind und Sonne die ständige Versorgung und fördert die Stabilität des Netzes. Gleichzeitig steigert es die Wirtschaftlichkeit der Kommunen: Investitionen lassen sich unter anderem mithilfe von innovativem Datenmanagement minimieren. So ist die Umrüstung mit niedrigen Kosten wie auch einem geringen Aufwand verbunden (siehe Kasten).

Wunsiedel geht bereits mit gutem Beispiel voran: Anfang des Jahres rüstete die bayerische Stadt das Energiesystem um. Der Ort mit der ältesten Naturbühne Deutschlands wagte den Schritt in Richtung Digitalisierung und bietet nun einen spannenden Einblick in das System einer entstehenden „Smart City“ – mit der Unterstützung von Siemens als starkem Technologiepartner.

In drei Schritten zum optimierten Energiesystem:

- Zunächst ist eine Bestandsaufnahme wichtig. Danach richtet sich, welcher Anlagentyp sich am besten eignet.
- Eine eingehende Beratung durch die Siemens-Experten hilft bei der richtigen Entscheidung.
- Siemens unterstützt die Finanzierung zukunftsorientierter Systeme mit innovativen Kostenmodellen. Weiteres Plus: Die gewonnenen finanziellen Freiräume können zur Finanzierung nachhaltiger Projekte genutzt werden.

Mehr unter:
[siemens.com/magazin/wunsiedel](https://www.siemens.com/magazin/wunsiedel)

*Als Gesellschaft
für kommunale
Infrastruktur
unterstützt die
Ge-Komm GmbH
Städte und Gemeinden
bei der Erstellung
kommunaler
Wirtschaftswege-
konzepte*



Das Bürgerdialog-Portal wirtschaftswegekonzept.de

Mit dem Online-Werkzeug ist Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte besser zu organisieren und Fristen aus Förderprogrammen sind leichter einzuhalten



DER AUTOR

Bernd Mende ist Geschäftsführender Gesellschafter der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Die Erstellung von Wirtschaftswegekonzepten ist ein komplexes Vorhaben. Es erfordert neben hohem fachlichem Know-how beispielsweise ein stringentes Zeitmanagement, um den vorgegeben Terminrahmen der Förderprogramme einzuhalten.

Von herausragender Bedeutung ist aber vor allem die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in solch komplexe Projekte. Schließlich geht es bei der Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte um die ehrliche Beantwortung wichtiger Zukunftsfragen:

- Welche Wege oder Brückenbauwerke werden perspektivisch noch benötigt?
- Welche Wege oder Brückenbauwerke können gegebenenfalls entfallen respektive auf Dritte übertragen werden?
- Welche Wege oder Brückenbauwerke sind zu ertüchtigen?

- Welche Wege oder Brückenbauwerke können gegebenenfalls im Standard gesenkt werden?
- Wo besteht Optimierungsbedarf?

Die Menschen vor Ort kennen die örtliche Wegesituation genau und haben einen großen Wissensschatz, den es zu nutzen gilt. Daher ist es wichtig, zu Projektbeginn umfassend im Rahmen von Einführungsveranstaltungen die Projektziele und die Vorgehensweise detailliert und transparent zu vermitteln. Denn es geht perspektivisch auch um Fragen der Finanzierbarkeit: Was will oder kann man sich an Wege-Infrastruktur leisten?

Beteiligte einbeziehen Vor diesem Hintergrund wird klar, dass jede Aussage großes Gewicht hat und entsprechend überlegt zu treffen ist. Die Beteiligten müssen eng in die Bearbeitung von Wirtschaftswegekonzepten einbezogen werden. Es geht dabei auch



um Vertrauen und Glaubwürdigkeit - und darum, den Betroffenen Ängste zu nehmen.

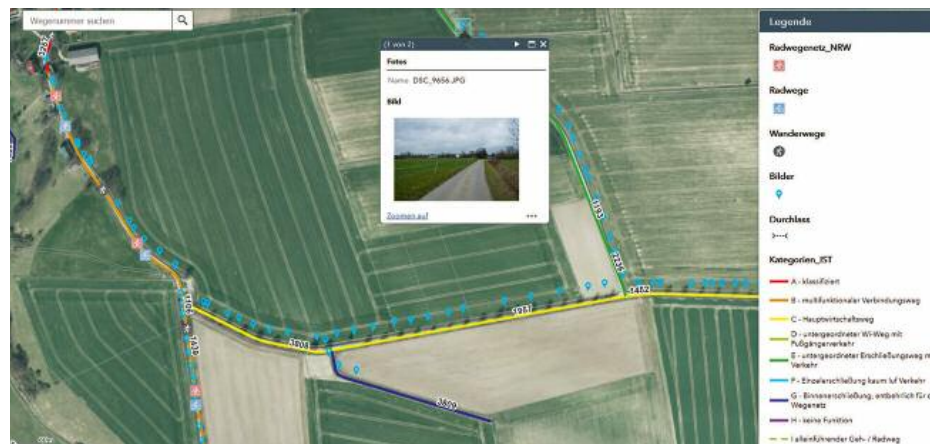
Dazu ist es wichtig, alle Beteiligten umfassend und permanent über den Projektstand auf dem Laufenden zu halten. Das Auslegen gedruckter Pläne in den Rathäusern oder das Verteilen von Karten aus dem elektronischen Zeichengerät zur Einsichtnahme ist nicht mehr zeitgemäß. Gleiches trifft auf das bloße Einstellen von Plänen im unveränderbaren Pdf-Format ins Internet zu.

Bürgerinnen und Bürger wollen heute - völlig zu Recht - in vielerlei Hinsicht mobil sein und entscheiden, wann und wo sie sich informieren. Sie wollen einen flexiblen Zugriff auf alle wichtigen Informationen und wollen den Ansichtsmodus selbst bestimmen oder verändern können - etwa durch das Ein- und Ausblenden bestimmter Informationen wie touristische Routen oder ÖPNV-Strecken. Auch das Bereitstellen geokodierter Fotos trägt dazu bei, dass sich Interessierte rasch ein Bild von der örtlichen Situation machen können, um Verwechslungen zu vermeiden.

Selbstredend müssen in dem Kartenmaterial auch Funktionen zur Längenmessung zur Verfügung gestellt werden, damit sich Abkürzungen und Umwege auf einfache Weise recherchieren lassen. Wesentlich ist insbesondere ein bürger/innenfreundlicher Datenzugriff ohne große Mühe von unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten - unabhängig von Öffnungszeiten der Verwaltung oder Ähnlichem.

Flexible Online-Information Gemäß dem Motto „Bürgerbeteiligung braucht neue, zeitgemäße Wege“ wurde das GIS-gestützte Bürgerdialogportal wirtschaftswegekonzept.de entwickelt. Es trägt zur Stärkung der modernen Beteiligungskultur für komplexe Zusammenhänge im Bereich der ländlichen Wegenetzkonzepte bei. Die internetbasierte Plattform bietet die Möglichkeit, allgemeine und weiterführende Informationen in flexiblen, indi-

Auf dem Portal können sich Interessierte über das Wirtschaftswegekonzept ihrer Kommune informieren und an der Konzepterstellung mitwirken



In der Kartenansicht lassen sich Attribute der Wege sowie GPS-kodierte Fotos aufrufen

duell gestaltbaren Ansichten abzurufen sowie in Form von Kommentaren Stellung zu nehmen.

Das Portal hat sich in der Praxis bewährt. Zahlreiche Kommunen haben gute Erfahrungen mit dem Bürgerdialog-Portal wirtschaftswegekonzept.de gemacht. Die Verwaltungen berichten übereinstimmend von einer deutlichen Reduzierung der arbeitsaufwändigen direkten Bürger/innenanfragen. Folge ist eine spürbare Entlastung gegenüber herkömmlichen Bürger/innen-Beteiligungsverfahren.

Ebenfalls wird geschätzt, dass keine eigene EDV-Infrastruktur mit Administration aufgebaut werden muss. Diese Leistungen werden komplett extern erbracht und ermöglichen zudem eine Beteiligung rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche. Auch für den Fall, dass ein(e) Nutzende(r) außerhalb der regulären Arbeitszeit eine dringende Frage hat, gibt es eine Regelung.

Weiterhin Versammlungen Ein Bürgerdialog-Portal ersetzt bewusst keine Bürgerversammlungen, ergänzt diese aber zeitgemäß und in idealer Weise (24/7) und trägt so zu einer höheren Akzeptanz komplexer Gesamtprojekte bei. Auch lässt sich der straffe zeitliche Rahmen aus den Vorgaben der Förderprogramme besser nutzen. Das Portal steht beispielsweise in den gesamten Schulferien zur Verfügung.

Darüber hinaus ist eine GIS-basierte Beteiligungsform eine gute Gelegenheit für Kommunalverwaltungen, sich öffentlichkeitswirksam als fortschritt-

lich zu präsentieren. Auch nach dem formellen Abschluss der Projekte bietet das Portal - sofern gewünscht - eine zentrale Anlaufstelle für Anregungen und Kommentare.

Es ist wichtig, dass sich Wirtschaftswegekonzepte flexibel an Veränderungen anpassen lassen - etwa Neubau oder Erweiterung von Ställen, Biogas- oder Windkraftanlagen. Kein ländliches Wegenetzkonzept sollte „in Stein gemeißelt“ sein. Vielmehr sollte jederzeit die Möglichkeit der Fortführung beste-



Die Burg Ravensberg bei Borgholzhausen ist zu Fuß über Wirtschaftswege zu erreichen

FOTO: GE-KOMM GMBH

Bedarfsgerechte ländliche Wegeinfrastruktur

Bei der Erstellung eines Wegenetzkonzeptes musste die Stadt Borgholzhausen viel Überzeugungsarbeit leisten, wobei intensive Bürgerbeteiligung letztlich den Schlüssel zum Erfolg bildete



DER AUTOR

Dirk Speckmann
ist seit Oktober
2015 Bürgermeister
der Stadt
Borgholzhausen

Die „Lebkuchenstadt“ Borgholzhausen liegt reizvoll in einem Sattel des Teutoburger Waldes, was zu einer frühen Besiedlung mit einer Kirchengründung um 800 und der Errichtung der Stammburg der Grafen von Ravensberg im 11. Jahrhundert geführt hat. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von 56 Quadratkilometern und ist neben den Waldflächen entlang des Teutoburger Waldes vor allem landwirtschaftlich geprägt. Die 9.000 Einwohner/innen leben etwa zur Hälfte im Stadtzentrum, die übrigen verteilen sich auf zwölf Ortsteile.

Diese Streubebauung bedingt ein historisch gewachsenes und nach vereinzelter Flurbereinigung seit Jahrzehnten im Wesentlichen unverändertes kommunales Netz von Wirtschaftswegen außerhalb der Siedlungsbereiche. Dieses umfasst rund 123 Kilometer asphaltierte Straßen, 44 Kilometer Wege mit wassergebundener Decke und 59 Kilometer unbefestigte Wege. Hinzu kommen viele kleinere Waldwege.

Politische Widerstände Angesichts fehlender Haushaltsmittel führte der steigende Sanierungsbedarf über die Jahre dazu, dass der Standard vieler Straßen und Wege nicht aufrechterhalten werden konnte. Daher schlug die Stadtverwaltung dem Rat im Jahr 2013 vor, durch eine externe Bestandsaufnahme konkrete Anhaltspunkte und Handlungsempfehlungen für den künftigen Umgang mit dem Wegenetz zu erhalten. Für diese Initiative fand sich damals aber keine Mehrheit.

Zur Bürgermeisterwahl im September 2015 hat der Verfasser das Thema Wirtschaftswege erneut aufgegriffen, und schließlich im Amt konnte er für den Haushaltsplan 2016 die Bereitstellung entsprechender Mittel erreichen. Im März 2016 hat der Borgholzhausener Ausschuss für Planungs- und Bauangelegenheiten dann mit knapper Mehrheit die Erarbeitung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes und die Beantragung einer 75-Prozent-Förderung aus ELER-Mitteln beschlossen.

Die Fraktionen mit besonders ökologisch oder landwirtschaftlich orientiertem Wählerspektrum verweigerten trotz der geringen Eigenbeteiligung damals ihre Zustimmung. Ihre Argumente waren unter anderem, dass Bauhof und Verwaltung selbst den Zustand der Wege kennen und das Wegenetz kategorisieren könnten, dass Bedarf dokumentiert würde, der später finanziell nicht umsetzbar wäre, dass sich durch den bevorstehenden A 33-Lückenschluss die Wegenutzung in Teilen ändern würde und dass ein allzu starres Soll-Konzept die jährlichen Beratungen zum Straßenerhaltungsprogramm massiv einenge. Ferner wurde unterstellt, dass ein solches Konzept letztlich in der Schublade verschwinden würde und dass es der erste Schritt zur Einführung einer künftigen Beitragspflicht der Anlieger im Außenbereich sei.

Das wohl wichtigste Argument für ein Wegenetzkonzept war, dass die zahlreichen, vor Jahrzehnten oftmals in Eigeninitiative befestigten Gemeindewege - später mit einer dünnen Asphaltdecke versehen - von Tragfähigkeit und Breite der Belastung durch die industrialisierte Landwirtschaft inzwischen nicht mehr gerecht werden. Zur Schonung der finanziellen und natürlichen Ressourcen sei daher ein auf klare Prioritäten und Nachhaltigkeit ausgerichteter Handlungsleitfaden unter intensiver Beteiligung der Anlieger unabdingbar.

Sorgfältige Auswahl Parallel zur Beantragung der Fördermittel erfolgte eine sorgfältige Auswahl des externen Dienstleisters, bei der neben der fachlichen Eignung insbesondere ein ausgereiftes Konzept für eine umfassende und professionelle Bürgerbeteiligung entscheidendes Kriterium war. Nachdem seitens der Bezirksregierung Detmold der Förderbescheid in Aussicht gestellt wurde, erfolgte Anfang Februar 2017 die Beauftragung des Büro Ge-Komm GmbH, Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus der niedersächsischen Nachbarstadt Melle.

Das Büro führte zunächst eine umfassende Aufnahme des Ist-Zustandes der Wegeinfrastruktur in Borgholzhausen durch. Hierbei wurden die Wege in verschiedene Kategorien eingeteilt, die den Ausbauzustand, die Nutzung und die Bedeutung der einzelnen Wegeabschnitte abbilden. Zentraler Bestandteil waren neben den tabellarischen Daten auch immer kartografische Darstellungen.

Umfassender Arbeitskreis Auf Basis der gewonnenen Daten wurde in Zusammenarbeit mit einem neu gebildeten Arbeitskreis im Laufe von vier Sitzungen ein Soll-Konzept erarbeitet, das die mögliche zukünftige Bedeutung der einzelnen Wegeabschnitte darstellt. Mitglieder des Arbeitskreises waren Vertreter der örtlichen Land- und Forstwirtschaft, Feuerwehr, Tourismus, Stadt- und Kreisverwaltung sowie der Bezirksregierung.



Zum Projektteam gehören (v. links) Magnus Lindner, Fred Peters und Fachbereichsleiterin Kerstin Otte von der Stadtverwaltung Borgholzhausen, Bernd Mende als Geschäftsführer der Ge-Komm sowie Bürgermeister Dirk Speckmann

Der Arbeitskreis war sich einig, dass wesentliche Prämisse des Soll-Wegenetzes die angemessene Erschließung jedes einzelnen Grundstücks oder Flurstücks unter Berücksichtigung der Nutzungsintensität der Wegeverbindung ist. Des Weiteren soll die Umsetzung des Konzeptes bewirken, dass mit Fahrzeugen vorrangig das gut ausgebaute klassifizierte Straßennetz genutzt wird. Die Mitglieder legten auch Wert darauf, durch Erhalt einiger verkehrlich nicht zwingend nötiger schmalen Wege und Pfade für Erholungssuchende die Erlebbarkeit des ländlichen Raumes zu bewahren. Im Arbeitskreis konnte auf Vorschlag der Verwaltung schnell Einigkeit erzielt werden, die gemäß der zugrundezulegenden Richtlinie für die lokalen Zwecke viel zu umfassende Wegekategorie B „multifunktionale Wege“ in drei Unterkategorien zu unterteilen:

- B1: Verbindungsstraßen, intensiv durch Fahrzeuge genutzt, viele Anlieger oder große land- und forstwirtschaftliche Betriebe, (Schul-)Busstrecken mit großen Bussen befahren
- B2: Anliegerstraße mit mehr als drei bis vier Anliegern - Wohnhäuser oder weniger intensiv bewirtschaftete land- und forstwirtschaftliche Betriebe -, nur sporadisch genutzt vom Durchgangsverkehr, bei Schulbusrouten nur von Kleinbussen (8-Sitzer, 15-Sitzer)
- B3: Anliegerstraße für sehr wenige Anlieger (ein bis drei)

Auch wenn sich daraus für die Konzepterstellung zusätzliche Kosten ergeben haben, wird sich hieraus in der Praxis wohl der größte Nutzen für Stadtrat, Bauamt und Bauhof ergeben, wenn es künftig um Art, Umfang und Priorisierung der nötigen Erhaltungsmaßnahmen geht. In dem offiziell an die Bezirksregierung übermittelten Abschlussbericht wurde dieses förderkonform aber wieder zu einer Kategorie B zusammengefasst.

**Von den
Stellungen
nahmen wurden
im finalen
Konzept 69 in
das Wegenetz-
Konzept
eingearbeitet**

Rege Beteiligung Der entsprechend erarbeitete Entwurf des Soll-Konzeptes wurde in drei regional differenzierten öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt, die mit insgesamt 200 Besucher(inne)n eine große Resonanz erfuhren. Zusätzlich wurden die Pläne und Daten der Öffentlichkeit über das Internetportal www.wirtschaftswegekonzept.de unter dem Projektnamen „Borgholzhausen“ zugänglich gemacht.

Durch direkte Registrierung in diesem Bürgerdialogportal und entsprechende Kommentare bestand für alle Anwohner die Möglichkeit, vom 14. Juni bis zum 30. Juli 2017 zu dem Konzept Stellung zu nehmen. Alternativ nahmen die Kollegen im Bauamt die Anregungen im persönlichen Gespräch auf und trugen sie in das Portal ein.

Es sind insgesamt 310 Stellungnahmen zu Wegeabschnitten von 106 Bürger(inne)n eingegangen. Die zahlreichen und sehr qualifizierten Kommentare zeigen, dass sich die Anlieger und Nutzenden des Wirtschaftswegeetzes intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt haben.

Vom Büro Ge-Komm GmbH erfolgte in Zusammenarbeit mit der Verwaltung eine Sichtung und Bewertung dieser Anregungen. Von den eingegangenen Stellungnahmen wurden im finalen Konzept 69 in das Wegenetzkonzept eingearbeitet. Weitere 111 Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und werden bei zukünftigen konkreten Maßnahmen einbezogen. 130 Anregungen konnte nicht gefolgt werden, da es sich um bloße Einzelinteressen handelte oder damit unerwünschte Doppelschließungen aufrechterhalten würden.

Rahmenplan mit Kostenschätzung Im Ergebnis sollen 181 Kilometer Straße und Wege weitgehend durch laufende kleinere Unterhaltungsmaßnahmen im jetzigen Zustand erhalten bleiben. Insgesamt 16 Kilometer sollen umfassend saniert sowie elf Kilometer Straßen und Wege für höhere Anforderungen ertüchtigt werden. Letzteres sind zumeist eher langfristige Empfehlungen, nur vereinzelt besteht kurzfristiger Umsetzungsdruck mit entsprechendem Finanzbedarf.

Ein Rückbau wird für 13 Kilometer empfohlen, weitere zehn Kilometer Wege in kommunalem Eigentum sind in der Örtlichkeit schon gar nicht mehr vorhanden - sei es überwuchert oder bereits aktiv beackert. Diese 23 Kilometer - und damit zehn Prozent - nicht mehr nötige Wege des Betrachtungsgebietes sollen in den kommenden Jahren an die Anlieger veräußert oder als Tauschflächen für ökologische Aufwertungsmaßnahmen an geeigneten Stellen eingesetzt werden.

Das finale Wegenetzkonzept enthält einen Plan, in dem die Handlungsempfehlungen für die einzelnen Wegeabschnitte dargestellt sind. Die Maßnahmen wurden mit einer groben Kostenschätzung versehen,



FOTO: GE-KOMM GMBH

sodass der Finanzbedarf für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ersichtlich wird. Die Unterlagen wurden zusammen mit dem Abschlussbericht im Internetportal zur Verfügung gestellt und können dort im Sinne voller Transparenz bis heute eingesehen werden.

Basierend auf dem Bericht und einer Präsentation der Ge-Komm hat der Stadtrat im November 2017 dem Konzept einstimmig zugestimmt. Auch von den anfänglichen Kritikern gab es großes Lob zu dem Verfahren und den erzielten Ergebnissen, und sie bestätigten ein letztlich gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Sie erkannten auch an, dass die Stadt damit die Voraussetzungen geschaffen hat, sich in den kommenden Jahren auf die von der neuen Landesregierung in Aussicht gestellten Fördermittel für den ländlichen Wegebau zu bewerben.

Künftige Handhabung Das Wegenetzkonzept soll kein statisches Instrument sein, welches verpflichtend umzusetzen ist, sondern ist als Momentaufnahme zu sehen. Das Konzept soll sich weiterentwickeln. Daher ist eine fortlaufende Anpassung erforderlich. Das Konzept soll als Leitfaden für alle künftigen Entscheidungen über Veränderungen von Wegeverbindungen und deren Nutzung dienen. Es soll außerdem eine Richtschnur für künftige Investitionsentscheidungen sein und eine zweckorientierte Finanzplanung möglich machen.

Nach wie vor trifft in Borgholzhausen der Ausschuss für Planungs- und Bauangelegenheiten bei den Beratungen zum jährlichen Unterhaltungs- und Investitionsprogramm die Entscheidungen über die erforderlichen Maßnahmen am kommunalen Wegenetz. Er kann dabei aber nun auf die konkreten Handlungsempfehlungen aus dem Wegenetzkonzept zurückgreifen.

Der Hermannsweg, der auch an der Burg Ravensberg vorbeiführt, ist von überregionaler touristischer Bedeutung

Auch von den anfänglichen Kritikern gab es großes Lob zu dem Verfahren und den erzielten Ergebnissen

MIT KOMMUNALEN PARTNERSCHAFTEN DIE ZUKUNFT GESTALTEN



Packen Sie lokale Herausforderungen gemeinsam an

Klimawandel, Migration, Mobilität, Digitalisierung – Zukunftsfragen lösen Kommunen leichter in Zusammenarbeit mit ihren globalen Partnern. Die Servicestelle Kommunen in der Einen Welt unterstützt Städte, Gemeinden und Landkreise beim Aufbau und der Gestaltung kommunaler Partnerschaften auf Augenhöhe.

Wir beraten Sie · Telefon: 0228 20 717-670 · www.kommunal-global-engagiert.de

flott voran



Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen vor allem asphaltierte Wirtschaftswege für Kurzausflüge oder längere Touren

Fahrradtourismus auf Wirtschaftswegen

Wege für die Landwirtschaft haben eine wichtige Funktion für Naherholung und Naturerlebnis und dürfen von Radfahrer/innen unter Beachtung der üblichen Verkehrsregeln frei genutzt werden



DER AUTOR

Norbert Schmidt
ist Vorstandsmitglied
Radtourismus beim
ADFC NRW

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein ausgedehntes Netz von Wirtschaftswegen unterschiedlicher Qualität und Funktion. Diese Wege ergänzen und verichten das öffentliche Straßennetz zwischen den Orten. So sind in einigen Regionen des Landes vor allem im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren und staatlichen Förderprogrammen gute Wegenetze im Außenbereich entstanden.

Um eine vom öffentlichen Straßenverkehr unabhängige landwirtschaftlich orientierte Infrastruktur im Außenbereich zu bieten, sind diese Wege in der Regel nicht als öffentliche Straßen gewidmet. Ländliche Wege dienen demnach überwiegend dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr. Das schließt jedoch die Nutzung durch andere Verkehrsarten nicht aus. Neben Anliegerverkehr ist vor allem immer mehr umweltverträglicher Freizeitverkehr auszumachen, allem voran der Radverkehr.

Erholung vor Eigentumsrecht Das Erholungsbedürfnis hat Vorrang vor dem Eigentumsrecht. So dürfen Radfahrer/innen auch Wirtschaftswege ohne Beschilderung befahren. Die Naturschutz- oder Landschafts-

gesetze der meisten Bundesländer sehen neben dem Betreten auch ein Recht zum Fahren mit dem Fahrrad auf privaten Wegen in der freien Landschaft vor. Ein Eigentümer braucht zur Sperrung solcher über sein Grundeigentum verlaufenden Wege eine behördliche Genehmigung. Gelegentliche Fälle von Missbrauch rechtfertigen kein Betretungs- und Befahrungsverbot. Die abseits der Straßen geführten Wege sind bei Radler(inne)n äußerst beliebt. Denn sie sind in der Regel vergleichsweise breit, meist asphaltiert und grundsätzlich ohne Kfz-Verkehr. Sie erlauben daher ein entspanntes und konfliktfreies Radeln. Besonders Familien und Gruppen von Radler(inne)n schätzen das sichere Fahren nebeneinander.

Bindung an StVO Um mögliche Konflikte zu vermeiden, gilt auf Wirtschaftswegen die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und damit an Kreuzungen die Regel „rechts vor links“. Vorfahrtsberechtigte sollten jedoch unvorsichtiges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender einkalkulieren.

Es gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Wem es leichter fällt, weicht im Zweifel aus. Bei Begegnung mit Traktoren ist dies demnach der Radverkehr. Auch dürfen Radfahrer/innen Wirtschaftswege befahren, wenn die Kommune den Weg beispielsweise in einen Radwegeplan aufnimmt, obwohl eine Anordnung „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ (Verkehrszeichen Z 250) besteht.

Beschränkte Sicherheit Auf Wirtschaftswegen können Radfahrer keine optimalen Verkehrsverhältnisse erwarten. So muss nach der Ernte oder nach Forstarbeiten mit Beeinträchtigungen gerechnet werden. Im Gegensatz zu fahrbahnbegleitenden Radwegen entlang von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen oder auf

innerörtlichen Straßen gilt auf Wirtschaftswegen nur eine eingeschränkte Verkehrssicherungspflicht. Bei Unfällen können Radfahrer/innen demnach nicht mit Schadenersatz rechnen.

Mittlerweile gehören die Planung von Radverkehrsnetzen sowie die häufig hiermit verbundene Ausweisung von Fahrradrouten unter Berücksichtigung Kfz-freier Wirtschaftswege zum laufenden Geschäft der allermeisten Verwaltungen. Um die Planung vor Ort entsprechend den Bedürfnissen des Radverkehrs umzusetzen, sollte auf parallele Routenführung verzichtet und stattdessen auf eine eindeutige Ausschilderung sowohl mit Wegweisern als auch auf StVO-konforme Verwendung von Verkehrszeichen geachtet werden. Darüber hinaus ist bei der Auswahl der Routen auf einen attraktiven Verlauf zu achten - beispielsweise am Waldrand entlang, vorbei an historischen Wegkreuzen, unter Einzelbäumen oder an Gewässern.

Wegweisung für Radfahrende Mittlerweile weisen zahlreiche Kommunen ihre Radstrecken mit Fahrradwegweisung aus. Vielerorts sind noch veraltete Verkehrszeichen anzutreffen wie zum Beispiel das Verkehrszeichen Z 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art -, welches streng genommen auch den Radverkehr ausschließt. Weniger missverständlich ist das Ver-



kehrszeichen Z 260 - Verbot für Kfz und Motorräder - in Kombination mit dem Zusatzzeichen „land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei“.

Spätestens bei der Installation respektive Inspektion der Fahrradwegweiser bietet es sich an, die alten StVO-Verkehrszeichen durch neue zu ersetzen und gegebenenfalls bestehende Durchfahrtshindernisse zu beseitigen - etwa Schranken. Bei Stichstraßen mit Sackgassen empfiehlt sich die Kennzeichnung mit dem 2009 eingeführten Verkehrszeichen Z 357-50 - Sackgassen, durchlässig für Radverkehr und Fußgänger.



Rastplätze im Schatten an Flüssen oder Bächen laden zum Verweilen ein

Entlang einiger gut frequentierter Wege ergibt auch das Verkehrszeichen Z 240 - gemeinsamer Rad- und Gehweg - mit dem Zusatzschild „landwirtschaftlicher Verkehr frei“ oder „Anlieger frei“ Sinn. In Rheinland-Pfalz sind auf den Routen des landesweiten Radwegnetzes eigens für den Radverkehr erstellte Ortsschilder zu sehen.

Touristische Infrastruktur Auch wenn viele Radausflügler/innen und -tourist(inn)en die Vorzüge des ungestörten Radelns auf Wirtschaftswegen schätzen, kann es bei Radtouren je nach Region rasch langweilig werden. So bietet eine ausgeräumte Agrarlandschaft in einer Börde weder Orientierung noch Abwechslung. Beidem lässt sich mit passender Infrastruktur entgegenwirken. Neben der Fahrradwegweisung bieten Übersichtskarten zum regionalen Radverkehrsnetz Anlaufpunkte, um sich zu informieren und gegebenenfalls neu zu orientieren. Rastplätze und Ruhebänke an geeigneten Standorten - beispielsweise markante Wegkreuze, Waldränder, Wegeknoten - laden ebenso zum Verweilen ein wie thematische Infos, wie sie mittlerweile entlang einiger Radrouten anzutreffen sind. So wurden beispielsweise in der Region Rheinland der Verlauf zweier antiker Römerstraßen - Via Belgica und Agrippastraße - mit markanten Info-Stelen im Gelände nachgezeichnet.

Plätze zum Rasten Bei der Auswahl der Infrastruktur wird heute das Augenmerk auch auf mögliche Schäden durch Vandalismus gelegt. Einige Bestandteile der touristischen Infrastruktur sind von Design-Agenturen entwickelt worden, wobei nicht immer auf die Zweckmäßigkeit für die Nutzenden geachtet wurde. Beispielsweise werden streng geometrische Formen bei Rastplätzen eher selten von Radtourist(inn)en für eine längere Pause akzeptiert. Hingegen werden vor allem an heißen Tagen Rastplätze im Schatten oder mit Windschutz vorgezogen. Entlang von Premium-Radrouten finden sich auch Anlehnbügel, Sonnenliegen, Spielplätze sowie kleine Info-Boxen mit Flyern zur Region.

Verkehrszeichen in der Kombination regeln klar, wer in einen Wirtschaftsweg einfahren darf

Weitere Informationen im Internet

Radtourismus
<https://www.adfc-tourismus.de>

Fahrradwegweisung in Nordrhein-Westfalen
https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/downloads/HBR_NRW_Sep2017.pdf

StVO auf Wirtschaftswegen
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/adfc-gibt-tipps-zum-radfahren-auf-wirtschaftswegen>

weites Land

Als eine der flächenmäßig größten Städte in NRW verfügt Bad Berleburg über ein ausgedehntes Netz städtischer sowie privater Wege

FOTO: HANS BLOSSEY



Welcher Weg wird wie stark genutzt

In enger Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung und einem Beratungsunternehmen hat die Stadt Bad Berleburg ein Wegenetzkonzept erstellt und Einsparpotenzial erschlossen



DER AUTOR

Wolfgang Grund ist Abteilungsleiter Infrastruktur und Erholung bei der Stadt Bad Berleburg

Bad Berleburg zählt zu den größten Flächengemeinden in NRW und liegt in touristisch ansprechender Lage am Rande des Rothaargebirges im WaldReich Wittgenstein. Die optischen und touristischen Vorteile Bad Berleburgs machen gleichzeitig die Herausforderungen insbesondere für die Infrastruktur der Stadt aus. Mit 70,9 Einwohner/innen pro Quadratkilometer ist Bad Berleburg eine der am dünnsten besiedelten Kommunen in der Region.

Die demografische Entwicklung führte in den vergangenen Jahren zu einem stetigen Rückgang der Bevölkerung. Die Stadt hat sich dieser Herausforderung gestellt und in ihrem Leitbild „Bad Berleburg - Meine Heimat 2020“ Lösungsstrategien entwickelt. Im Rahmen des Prozesses „Global Nachhaltige Kommune NRW“ - Bad Berleburg war eine von 15 Modellkommunen - hat sie diese Strategien zu einem „Leitbild 2030“ weiterentwickelt.

Wesentlicher Bestandteil hierbei ist das Thema Mobilität, zu dem auch das Straßen- und Wegemanagement und das Wegenetzkonzept zählen. Die Stadt Bad Berle-

burg konnte im Jahr 2017 als eine von wenigen Kommunen im Regierungsbezirk Arnsberg mit finanziellen Zuwendungen aus dem Programm „Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung“ (ILE-Richtlinie) ein ländliches Wegenetzkonzept - ein so genanntes Wirtschaftswegekonzept - erarbeiten. Grundlage der Förderung war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 13.01.2017.

Alle Wege erfasst Das Projekt in Bad Berleburg fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Arnsberg statt. Als externer Partner wurde in einem förmlichen Verfahren das Beratungsunternehmen Ge-Komm GmbH aus Melle ausgewählt. Die Projektbearbeitung erfolgte im Jahr 2017. Dabei wurden sämtliche Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt einschließlich der so genannten Interessentenwege - vorzeiten angelegt von Bauerngemeinschaften - und zahlreiche private Wege im Außenbereich erfasst sowie hinsichtlich des Ist- und des Soll-Zustandes klassifiziert. Dies geschah auf der Grundlage folgender Eigenschaften:

- Nutzung nach Umfang (Menge)
- Nutzungshäufigkeit nach Funktionalität
- ökologische Wertigkeit
- Ausbautart
- Ausbauzustand
- Tragfähigkeit
- Länge und Breite
- Unterhaltungspflicht

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz 1.036 Kilometer städtische Wege sowie 818 Kilometer relevante private Wege im Großgrundbesitz.

Beteiligungsverfahren Der Soll-Zustand und die Handlungsempfehlungen wurden in einem mehrstufigen Verfahren mit allen Betroffenen und Interessierten intensiv diskutiert. Neben der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit in drei Ortskonferenzen wurde ein Arbeitskreis aus Vertreter(inne)n aller relevanten Nutzungsgruppen der Land- und Forstwirtschaft sowie Behördenvertreter(inne)n von Bezirksregierung Arnsberg, Kreis Siegen-Wittgenstein, Landesbetrieb Wald und Holz NRW, NABU Siegen-Wittgenstein, Landwirtschaftlichem Kreisverband, Waldbauernverband NRW, Landwirtschaftskammer NRW, Wittgenstein-Berleburg'scher Rentkammer, Teilnehmergemeinschaft Berleburg, BLB-Tourismus GmbH, Ortsvorsteher, Stadtverordneten und Stadtverwaltung gebildet. Die Information und Beteiligung wurde über lokale Workshops und das Bürgerdialog-Portal der Ge-Komm GmbH www.wirtschaftswegekonzept.de sichergestellt. Eine umfassende Berichterstattung erfolgte über die lokale Presse.

Ein wichtiger Aspekt für ein zukunftsfähiges Wirtschaftswegenetz ist die nachhaltige Finanzierung. Zukünftig wird die Stadt Bad Berleburg alle Möglichkeiten zum Erwerb von Fördermitteln - wie von der neuen Landesregierung im Koalitionsvertrag angekündigt - nutzen. Ebenfalls soll die Gründung eines oder mehrerer Wegeunterhaltungsverbände intensiv geprüft werden.

Handlungsempfehlungen Gemäß Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Umgang mit den ländlichen Wegen erarbeitet. Dabei soll insbesondere eine nachhaltige und systematische Wegeunterhaltung unter gleichen Voraussetzungen für alle Wege angestrebt werden. Das Wegenetz soll an den tatsächlichen Bedarf angepasst und „für die Zukunft fit gemacht“ werden. Folgende Kategorien der Wege-Unterhaltung wurden durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

- a) Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- b) eine den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)



FOTOS (2): STADT BAD BERLEBURG

Asphaltiert oder nicht - alle Wirtschaftswege kamen in der Stadt Bad Berleburg auf den Prüfstand



- c) Umbau/andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- d) Rückbau/Aufhebung
- e) Neubau (neue Trasse)

Im Ergebnis wurde der zukünftige Unterhaltungs- und Ausbaustandard definiert, und für jeden einzelnen Wegeabschnitt wurde eine Handlungsempfehlung erarbeitet. Insgesamt wurde ermittelt, dass von den mehr als 1.036 Kilometer Wegen in der Unterhaltungspflicht der Stadt 92 Kilometer ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen.

Knapp 58 Kilometer Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden, größtenteils durch Änderung von bituminöser in wassergebundene Bauweise (DoB - Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass mehr als 75 Kilometer Wege bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden oder zukünftig entbehrlich sind.

Die vorgesehenen Maßnahmen bieten zum einen erhebliches Einsparpotenzial. Zum anderen stellen sie punktuell bedarfsgerechte Verbesserungen bei wichtigen Wirtschaftswegen in Aussicht.

Nutzung im Blick Die Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes bedeutet eine realistische Kategorisierung von Wirtschaftswegen für deren zukünftige



Es ist gut, dass das Land die Erstellung von Wirtschaftswege-Konzepten fördert. Dadurch hat Bad Berleburg eine flächendeckende Datengrundlage für zukünftige Entscheidungen.

Bernd Fuhrmann
Bürgermeister der Stadt Bad Berleburg

Nutzung. Dabei spielt die Nutzungsmöglichkeit als Ziel eine übergeordnete Rolle. Technische Ausbaustandards können angesichts der historischen Entwicklung nicht verpflichtend vorgegeben werden. Deutlich wird das etwa daran, dass Wegeabschnitte derselben Kategorie unterschiedliche Qualität aufweisen.

Das von unterschiedlichen Interessengruppen in der Stadt Bad Berleburg, insbesondere jedoch mit den Nutzenden und Grundstückseigentümer/innen im Außenbereich erarbeitete ländliche Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen Möglichkeiten von großer Bedeutung. Der Stadt Bad Berleburg liegt nunmehr eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit akzeptiert wird. Auf dieser Grundlage lassen sich Planungen effizient und passgenau durchführen sowie die notwendigen Entscheidungen treffen. Optionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich ebenfalls besser darstellen und auswählen.

Maßnahmen und Prioritäten Das Konzept bildet die Grundlage für weitere Schritte wie die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs mit Aufstellung von Prioritäten und Beschreibung der Maßnahmen, eines Zeitplans zur Umsetzung und einer Kostenermittlung. Die bei Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes praktizierte Transparenz und Einbeziehung der Interessen- und Bürgervertreter/innen wird auch bei der Umsetzung und bei weiteren Planungsschritten praktiziert. Insbesondere für die Themen Agrarstruktur und Biodiversität ist eine solch transparente Vorgehensweise wichtig. Denn Wegerandstreifen stellen einen wichtigen Rückzugsraum für seltene Tier- und Pflanzenarten dar.

Die Stadt Bad Berleburg strebt daher eine ökologische Aufwertung und langfristige Sicherung von Wegerandstreifen an. Es ist beabsichtigt, die Thematik in einen größeren Zusammenhang zu stellen. Mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Siegen-Wittgenstein

Zustand des Wegenetzes

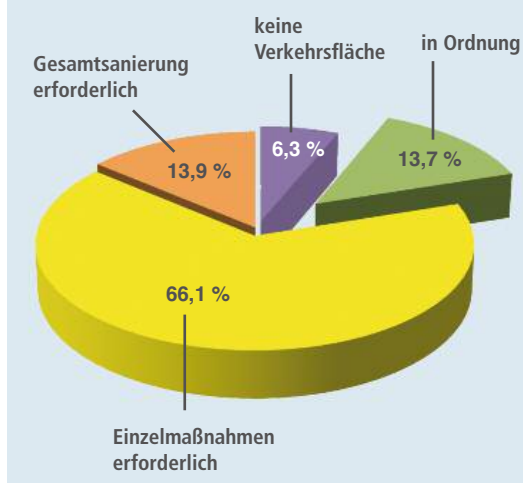


SCHAUBILD: STADT BAD BERLEBURG

Bei zwei Drittel der städtischen Wirtschaftswege in Bad Berleburg sind Einzelmaßnahmen erforderlich

wurden entsprechende Gespräche geführt und Ergänzungen für den Landschaftsplan Bad Berleburg in Erwägung gezogen.

Fortschreibung kommt Das nunmehr erstellte Wirtschaftswegekonzept ist zukünftig konsequent anzuwenden und permanent fortzuführen. Aufgrund der zu erwartenden Entwicklung hinsichtlich Strukturwandel und Flächennutzung bedarf das Konzept einer kontinuierlichen Anpassung an die Veränderungen. Nur auf Basis aktueller Daten lassen sich sinnvolle Entscheidungen treffen.

Wichtig wird auch sein, das Konzept weiterhin in bürgerfreundlicher Art und Weise für die Betroffenen einsehbar zu machen. Hierzu kann das Bürgerdialog-Portal eine gute Möglichkeit bieten. Aufgabe der Kommune ist es, das Wirtschaftswegekonzept zu unterhalten und bei Bedarf einen sinnvollen Ausbau oder Rückbau vorzunehmen. Mit Hilfe dieses Konzeptes sind Prioritäten zu setzen. Damit ist das Ziel, die vorhandenen Mittel effizient einzusetzen, besser zu erreichen.

Tablet in der Stadtbibliothek

In der Stadtbibliothek Detmold gibt es seit kurzem ein großes Tablet. Kinder, Jugendliche und Erwachsene können an dem Multi-Touchtable stöbern, spielen und Neues entdecken. So können sich die Besucher/innen mithilfe einer App ihr Zuhause in Nahansicht ansehen. Manuela Piche, Leiterin der Stadtbibliothek Detmold, weihte den Tablet-PC im Mai 2018 mit Schüler(inne)n des August-Hermann-Francke-Gymnasiums ein (Foto). Die Apps für die Kinder sind von der Kinder- und Jugendbibliothekarin Katja Blume getestet worden und haben überwiegend pädagogischen Charakter. Bei einigen steht freilich die Freude am Spielen im Vordergrund. Die Apps können unterschiedliche Fähigkeiten bei Kindern oder Erwachsenen wachrufen.



FOTO: STADT DETMOLD

*Der Vorrangweg
nördlich des
Stadtgebiets von
Olfen bietet nach dem
Ausbau genügend
Platz für landwirt-
schaftlichen Verkehr,
Radfahrer/innen und
Fußgänger/innen*



FOTO: BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER

aufräumen

Flurbereinigung und Neufestlegung des Wirtschaftswegenetzes

Die Stadt Olfen hat eine Bestandsaufnahme ihres Wegenetzes zum Anlass genommen, über eine Flurbereinigung das Netz zu modernisieren, zu optimieren und damit Kosten zu senken

Im ländlichen Raum existieren unterschiedliche Ansprüche an das Wegenetz. Neben der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung dürfen beispielsweise auch wohnbauliche, touristische und freizeitrelevante Aspekte nicht vernachlässigt werden. Aber die Unterhaltung des ländlichen Wegenetzes ist teuer.

Um den Aufwand für die Unterhaltung und Sanierung der ländlichen Wege-Infrastruktur zu minimieren, hat die Stadt Olfen bereits im Jahr 2011 ein Wirtschaftswegekonzept als Grundlage für ihre Investitionsplanungen erarbeiten lassen. Insgesamt wurden 117 Kilometer ländliche Wege untersucht und kategorisiert. Dabei sollte eine Rangfolge für zukünftige Unterhaltungsmaßnahmen entwickelt werden.

Die Untersuchung ergab, dass ein Teil des Wegenetzes überflüssig war, sodass zukünftig Streckenabschnitte entfallen oder in ihrer Bedeutung herabgestuft werden könnten. Eine weitere Reduzierung der zu unterhaltenden Wege könnte durch eine Neuordnung und Zusammenlegung landwirtschaftlicher Flächen erreicht werden. Ende 2012 wurde daher das vereinfachte Flurbereinigungsverfahren Olfen mit einer Fläche von 3.100 Hektar eingeleitet.

Vorrangwegenetz Außer der für ein Flurbereinigungsverfahren obligatorischen Verbesserung der Agrarstruktur sollte im Rahmen der Flurbereinigung Olfen unter anderem ein landwirtschaftliches Vorrangwegenetz geschaffen werden, welches den heutigen technischen Ansprüchen genügt und den landwirtschaftlichen Verkehr gezielt leiten soll. Nicht mehr erforderliche Wege sollten umgenutzt - sprich: zu landwirtschaftlichen Flächen rekultiviert oder ökologisch optimiert und zu landschaftsgestaltenden Anlagen umgebaut werden.

Nach Einleitung des Verfahrens führte die Flurbereinigungsbehörde eine Bestandsaufnahme der Wege



DIE AUTORIN

Birgit Kehl ist Planungsdezernentin Ländliche Entwicklung, Bodenordnung bei der Bezirksregierung Münster

ZUR SACHE

Bei der Flurbereinigung handelt es sich um ein Bodenordnungsverfahren zur Neuordnung des land- und forstwirtschaftlichen Grundbesitzes. Grundlage ist das Flurbereinigungsgesetz (FlurbG). Neben der Zusammenlegung von zersplittertem Grundbesitz zu größeren und damit besser nutzbaren Flächen und der Auflösung von Landnutzungskonflikten gehören beispielsweise das Schaffen von Wegen, Straßen und Gewässern sowie anderer gemeinschaftlicher Anlagen und die Umsetzung bodenschützender und landschaftsgestaltender Maßnahmen, Dorfentwicklungsmaßnahmen oder die Umsetzung von Fremdplanungen zu den Zielen einer Flurbereinigung.

im Gebiet Olfen durch. Hierbei wurde der Befestigungszustand der Wege dokumentiert. Ebenso wurden die Wege nach ihrer Bedeutung für die unterschiedlichen Nutzenden und ihrer Erforderlichkeit zur Erschließung der landwirtschaftlichen Feldabschnitte bewertet. Dabei wurde auch schon das mögliche Potenzial für die Bodenordnung berücksichtigt.

Die nach Auffassung der Flurbereinigungsbehörde nicht mehr zwingend benötigten Wege wurden aufgelistet, und es wurden Überlegungen zu ihrer späteren Verwendung angestellt. Es wurde ein erster Entwurf des späteren Wege- und Gewässerplans erstellt, welcher alle Maßnahmen, die in einem Flurbereinigungsverfahren umgesetzt werden, abbildet. Dieser wurde intensiv mit der Olfener Bevölkerung diskutiert.

Auf dem südlich von Olfen gelegenen Vorrangweg ist nach dem Ausbau sogar Begegnungsverkehr möglich



FOTOS (2): BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER

Moderne landwirtschaftliche Fahrzeuge stellen weit höhere Anforderungen an die Wirtschaftswege als die kleinen Traktoren früherer Zeiten

fentlicher Wege und deren Umwandlung in landwirtschaftliche Nutzfläche oder in landschaftsgestaltende Anlagen erbracht werden. Es ergab sich sogar eine deutlich positive Bilanz bei den Natureingriffen. Dies hat sicherlich zur hohen Akzeptanz der Planungen bei den Vertreter(inne)n des amtlichen und ehrenamtlichen Naturschutzes beigetragen.

Breite für Verkehr Als Ergebnis dieser Vorarbeiten konnte in Zusammenarbeit mit dem Vorstand der Teilnehmergemeinschaft der Wege- und Gewässerplan aufgestellt werden, welcher auf dem Wegenetzkonzept der Stadt Olfen aufbaut. Geplant wurde der Bau von zwei landwirtschaftlichen Vorrangwegen nördlich und südlich des Stadtgebietes. Der Bau dieser Wege erfolgte vorrangig auf alten Trassen.

Da die vorhandenen Wege angesichts der technischen Entwicklung in der Landwirtschaft und der zunehmenden Mehrfachnutzung nicht mehr zeitgemäß sind, wurden die Profile der neuen Wege hinsichtlich Breite und Tragfähigkeit an die aktuellen Anforderungen angepasst. Bei der Umsetzung dieses Wege- und Gewässerplans werden insgesamt

- 7,1 Kilometer landwirtschaftliche Vorrangwege neu gebaut,
- etwa zwölf Kilometer öffentliche Wege umgewandelt in
 - landschaftsgestaltende Anlagen (6,5 Kilometer),
 - landwirtschaftliche Nutzfläche (3,0 Kilometer),
- 2,7 Kilometer Wege, die aus der öffentlichen Unterhaltung entfallen, in Privatwege umgewandelt.

Die erforderliche Kompensation für den Neubau der landwirtschaftlichen Vorrangwege konnte im Flurbereinigungsverfahren Olfen allein durch Rückbau öf-

LITERATUR

Strategische Investitionsplanung ländliche Infrastruktur - Stadt Olfen, 30.06.2011

Strategische Lösungsansätze und Best-Practice-Beispiele zum Thema Landentwicklung und Infrastruktur, Schriftenreihe Heft 25, Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft ARGE Landentwicklung, Mai 2017

Arbeit abschnittsweise Die Umsetzung des Wege- und Gewässerplans erfolgte in mehreren Bauabschnitten. Der nördliche Vorrangweg entlang der Steverau konnte bereits im Frühjahr 2016 für den Verkehr freigegeben werden. Hier können sich seitdem Radfahrer/innen, Fußgänger/innen und landwirtschaftlicher Verkehr gefahrlos auf einer besonders breiten Ausbaustrecke begegnen.

Ebenfalls 2016 wurde mit den Baumaßnahmen am südlichen Vorrangweg begonnen. 2018 soll die Strecke vom Olfener Ortsteil Vinnun bis zur B 235 Datteln - Olfen durchgängig befahrbar sein. Hierfür muss in diesem Jahr noch ein Damm durch die Alte Fahrt des Dortmund-Ems-Kanals gebaut werden. Abschließend wird in den kommenden Jahren ein Anschluss des nördlichen Vorrangweges an die Kreisstraße K8 erfolgen.

Die Baumaßnahmen wurden weitgehend mit den Planungen Dritter synchronisiert, sodass etwa entlang der Ausbaustrecken Glasfaserkabel verlegt, Kanäle erneuert und Strom-Freileitungen in Erdkabel umgewandelt wurden. Die Rekultivierung der nicht mehr benötigten Wegestrecken ist zum großen Teil parallel zu den Neubaumaßnahmen erfolgt.

Einige Wege können noch nicht zurückgebaut werden, da sie weiterhin zur Erschließung von Ackerflächen benötigt werden. Sie werden folgen, wenn die Bodenordnung so weit fortgeschritten ist, dass die Landwirte auf ihren neuen Flächen wirtschaften können.

Neben der Kommune
müssen sich auch
Anlieger von
Wirtschaftswegen an
deren Unterhaltung und
Sanierung beteiligen



FOTO: DIETER SCHÜTZ / PIXELIODE

Wirtschaftswegeverbände als gelebte Subsidiarität

Eine Verbandslösung für die Wirtschaftswege bietet Kommunen stetige und auskömmliche Finanzierung und den Nutzenden die Möglichkeit der Mitgestaltung des Wegenetzes

Im ländlichen und suburbanen Raum verfügt jede Kommune im Außenbereich neben den klassifizierten Straßen auch über ländliche Wege - so genannte Wirtschaftswege -, deren Ausbau und Unterhaltung sie sicherzustellen hat. Diese Wege bilden oft ein Netz von mehreren hundert Kilometern und sind heute oftmals in einem schlechten Zustand.

Unabhängig von ihrer Entstehung im Rahmen einer Flurbereinigung, privater oder öffentlicher Errichtung und unabhängig von ihrem derzeitigen Zustand stellen Wirtschaftswege vor allem kommunales Vermögen dar und bilden einen wesentlichen Anteil am Eigenkapital vieler Kommunen. Gleichzeitig bringen sie sämtliche haushaltsrechtlichen Belastungen mit sich - meist durch Unterhaltung und manchmal auch durch Sanierung oder Neubau.

Problematisch für alle Kommunen ist, dass die Wege nicht unter die Straßengesetze der Länder fallen und somit eine Refinanzierung schwierig ist. Denn derzeit und auch in absehbarer Zukunft sind keine Förderprogramme für den tatsächlichen Wegebau vorhanden.

Belastung höher Durch die Entwicklung der Landwirtschaft treten heute neue Probleme für den Wegebau auf. Intensivierung der Landwirtschaft und neue Geschäftsfelder wie erneuerbare Energiequellen führen dazu, dass größere und schwerere Maschinen auf den kommunalen Wegen eingesetzt werden. Eine Zu-

nahme der Tonnage auf dafür nicht ausgelegten Wegen zerstört zusehends deren Unterbau.

Dies hat Folgen auch für die Tragschicht der Wege - und damit für den Verkehr. Gleichzeitig nutzen Kommunen ihre Wege zur Erschließung und für touristische Angebote. Daher ist die Aufrechterhaltung eines funktionierenden Wegenetzes und dessen Unterhaltung für Kommunen von großer Bedeutung. In Zeiten knapper Kassen sind viele Städte und Gemeinden aber gezwungen, Wirtschaftswegebau und Unterhaltungsmaßnahmen - da eine freiwillige Leistung - zu reduzieren.

Aufschlag auf Grundsteuer Eine Alternative liegt in der finanziellen Beteiligung der Bürger/innen am Aufwand. Einige Kommunen im westlichen Münsterland etablierten schon vor einigen Jahren ein so genanntes Grundsteuer-A-Modell. Dabei wurden auf die vom Land benannten fiktiven Hebesätze der Grundsteuer A einige Prozentpunkte aufgeschlagen, um diese Mehreinnahmen zweckgebunden für den ländlichen Wegebau zu verwenden.

Bedenken gegen ein solches Modell ergeben sich schon aus dem allgemeinen Grundsatz, dass allen Steuern eine Zweckbindung fern liegt und diese nach der Gemeindeordnung in der Regel nur „nachrangig“ erhoben werden sollen. Aber vor allem das geringe Aufkommen der Aufschläge des Grundsteuer-A-Modells lässt dieses Modell als unzureichend erscheinen.



DER AUTOR

Ass. iur. Mag.
rer. publ. Dipl.
Verwaltungswirt (FH)
Thomas Kerkhoff
ist Bürgermeister der
Stadt Gescher

So werden in einer StGB NRW-Mitgliedskommune auf die bestehende Grundsteuer A 60 Punkte aufgeschlagen und damit lediglich 30.000 Euro als Steuer erlöst. Gleichzeitig hat die Gemeinde einen Bedarf von 350.000 Euro jährlich, um die Wirtschaftswege zu erhalten und zu sanieren.

Zwei Beitragssysteme Auf der anderen Seite stehen sich mit dem Modell eines Beitrags nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) und dem Verbandsmodell nach dem Wasser- und Bodenverbandsgesetz (WVG) zwei unterschiedliche Beitragssysteme gegenüber. Möglich wäre eine Veranlagung über eine Satzung auf Basis der Länder-KAG. Die Wege würden wie im kommunalen Innenbereich von den direkten Anliegern durch Beiträge nach festgesetzter Quote refinanziert. Für Kommunen ist dabei die Anwendung des KAG - da hinreichend bekannt - reizvoll. Andererseits existiert hierzu eine äußerst komplexe Rechtsprechung, die schon viele Satzungen hat scheitern lassen. Problematisch er-

Wirtschaftswege werden längst nicht mehr nur von Landwirten genutzt



FOTO: HARTMUT910 / PIXELIODE

scheint bei einer KAG-Lösung vor allem, dass ein unmittelbarer „Vorteil“ vorliegen muss, indem Beitragspflichtige direkt eine Verbesserung erfahren müssen. Zudem wären die Beiträge zunächst in voller Höhe und direkt nach dem Ausbau zu zahlen. Zu erwartende hohe Beiträge träfen einzelne Anlieger bis zu einer zu definierenden Grundstückstiefe im Außenbereich hart. Ein weiterer Nachteil ist, dass eine KAG-Lösung den Unterhalt der Wege - und damit die finanzielle Hauptlast der Kommunen - nicht abdeckt. Diese Leistung bliebe einer Refinanzierung entzogen. Damit ginge ein wesentlicher Faktor der Beteiligung von Bürger/innen an der Finanzierung verloren.

Vorteil durch Verband Als Alternative kommt die Übernahme der Wegeunterhaltung und des Wegebbaus im Rahmen eines Verbandsmodells nach dem

WVG in Betracht. Ein Wirtschaftswegeverband kann danach die „Herstellung und Unterhaltung von ländlichen Wegen und Straßen“ als Aufgabe übernehmen. Das Eigentum an den Wegen bleibt nach einer Aufgabenübertragung durch Delegation jedoch bei den Kommunen.

Das Instrument eines Verbandes nach dem WVG hat sich im Sinne der Subsidiarität für Wasserverbände bewährt. Die Verbände regeln die Gewässerunterhaltung in praktizierter Selbstverwaltung. Der Staat begnügt sich juristisch mit der Rechtsaufsicht durch Kreis und Land.

Kommune muss mitgestalten Die Verbandslösung lässt sich auch auf die Unterhaltung und den Ausbau von Wirtschaftswegen übertragen. Der Verband ist Körperschaft des öffentlichen Rechts. Mitglieder sind die Grundstückseigentümer oder auch Erbbauberechtigten. Obligatorisches Mitglied im Verband sollte die jeweilige Kommune sein, um im Verband aktiv mitwirken zu können.

Der Verband wird durch die Organe Verbandsversammlung und Vorstand gelenkt. Alternativ zur Verbandsversammlung ist ein kleinerer Verbandsausschuss möglich. Dem Vorstand obliegt das operative Geschäft wie etwa Entscheidung über Ausbaustufen und Zeiträume. Die Mitglieder kontrollieren den Vorstand nach Maßgabe der Satzung.

In der Satzung kann geregelt werden, dass auch die Kommune mit mindestens einer Person im Vorstand vertreten ist. Dies gewährleistet eine sachgerechte kommunale Anbindung. Insgesamt ist es ratsam, dass kommunal neben einem Finanzbeitrag auch Verwaltungskompetenz zur Verfügung gestellt wird. Praktikabel erscheint, dass beispielsweise ein Tiefbauingenieur dem Verband bei technischen Fragen zur Seite steht.

Kämmerei aktiv Auch die Übernahme der Beitragserhebung beugt verwaltungsrechtlichen Verfahrensfehlern vor. Da die Haushaltsregeln über das Ausführungsgesetz zum WVG auf die Gemeindehaushaltsverordnung verweisen, ist die kommunale Kämmerei für die Erstellung des Haushaltes auch prädestiniert.

Dieser mitgestaltende Einfluss der Kommune ist auch wichtig, denn ein Vetorecht der Gemeinde bei Entscheidungen ist rechtlich unzulässig. Daher sollte eine Verbandslösung von der Kommune durch aktive Mitarbeit gestaltet werden. Darüber hinaus kann eine verpflichtende Konsultation oder Anhörung der Kommune zu entscheidenden Fragen in der Verbandssatzung verankert werden.

Durch diese Struktur kann der Verband letztlich Subsidiarität im besten Sinne praktizieren. Entscheidungen über den Ausbauzustand des ländlichen Wegenetzes werden von den Betroffenen selbst getroffen. Zwar bildet das kommunale Wirtschaftswegekon-

Der mitgestaltende Einfluss der Kommune ist wichtig

zept in Bezug auf die Bedeutung der Straße die Grundlage. Dieses kann aber bei einer anvisierten Verbandsgründung von der Kommune und dem Verband in Gründung gemeinsam erarbeitet und dann vom Rat beschlossen werden. Tempo des Ausbaus und technische Voraussetzungen können dann vom Verband eigenständig entschieden werden.

Ergebnis ist eine breite Akzeptanz der Maßnahmen, da die Grundstückseigentümer/innen eigenständig und nur unter Beteiligung der Verwaltung agieren. Die eigene Verantwortung für die Maßnahmen wird gestärkt. Wählt man einen Ausbau über das KAG, fallen Ausbauentscheidungen in den Räten aufgrund politischer Widerstände der Anwohner meist extrem schwer und führen so zum Stillstand der Erneuerung des Wegenetzes.

Breite Finanzbeteiligung Als weiterer Pluspunkt spricht vor allem eine breite Beteiligung der Betroffenen an der Finanzierung für ein Verbandsmodell. Über die Erhebung eines Verbandsbeitrages kann der Verband eine Steigerung seiner Finanzmittel realisieren. Neben einem kommunalen Finanzbeitrag kommt damit eine zweite Säule der Wegefinanzierung hinzu. Dabei orientiert sich der Beitrag im einfachsten Modell an einem reinen Flächenmaßstab. Satzungsrechtlich sind aber auch ein Grundbeitrag zur Erlangung eines höheren Beitragsaufkommens oder ein Mindestbeitrag zur Vereinfachung der Veranlagung von Kleinstflächen zulässig.

Rechtlich anspruchsvoller ist die Ausgestaltung eines Erschwernisbeitrags. Dabei wird anknüpfend an das Verursacherprinzip eine besonders starke Inanspruchnahme der Wege - beispielsweise für den Zugang zu einer Biogasanlage - mit einem höheren Beitrag belegt. Hierbei können sich Probleme in der Festlegung eines geeigneten Maßstabs für die Anknüpfung des Beitrags ergeben, da gewerbliche und landwirtschaftliche Anlagen nach unterschiedlichen Steuertatbeständen behandelt werden.

Laufend Beiträge Zwei wesentliche Vorteile der Beitragserhebung nach dem WVG gegenüber dem KAG bestehen darin, dass die Beiträge kontinuierlich von den Grundstückseigentümer(inne)n zu zahlen sind und keine direkte Verbindung des einzelnen Beitragspflichtigen zum konkreten Ausbau eines Weges bestehen muss. Darüber hinaus sind diese für Landwirte als Betriebsausgaben steuerlich absetzbar. Aus der größeren Anzahl der Zahlenden und den jährlichen Zahlungen ergibt sich, dass die Eigentümer/innen der Flächen nur moderate Jahresbeiträge pro Hektar zu entrichten haben.

Zudem können mit dem Beitrag im Rahmen des Verbandsmodells auch Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Diese reichen etwa im Rahmen des so genannten Betonverfestigungsverfahrens schon aus, um die Wege wieder besser nutzbar



FOTO: ERICH WESTENDARP / PIXELIO.DE

zu machen. Sie stellen aber in der Regel im Rahmen des KAG keine Investition oder Ausbauperbesserung dar und wären hiernach nicht abrechnungsfähig.

Ein weiterer Vorteil eines Wirtschaftswegeverbandes ist, dass über die satzungsrechtliche Gestaltung auch so genannte Hinterliegergrundstücke an der Finanzierung beteiligt werden können. Zudem bietet das WVG die Möglichkeit, neben den Mitgliedern auch so genannte Nutznießer eines Verbandes zu beteiligen. Da sich für Eigentümer/innen von Grundstücken, die über eine klassifizierte Straße nach Straßen- und Wegegesetz NRW erschlossen werden, kein Beitrag als Zwangsmittel eines Verbandes rechtfertigen lassen dürfte, diese aber letztlich über das WirtschaftswegeNetz auch einen Vorteil erfahren, bietet das Verbandsmodell hier die Möglichkeit, diese auch an den Kosten zu beteiligen.

Doppelt praktisch Insgesamt erscheint ein Wirtschaftswegeverband als gute Kombination von stetiger, eigenständiger Aufgabenerledigung und Geldsammelstelle, die neben einem Beitrag der Kommune auch alle Anlieger angemessen in die Finanzierung einbezieht.

In NRW interessieren sich zahlreiche Kommunen für das Modell des Wirtschaftswegeverbandes. Gründungsinitiativen gibt es in der Stadt Gescher und in der Gemeinde Metelen. Beide haben über mehrere Jahre einen Satzungsentwurf aufgestellt, erste Bürgerbeteiligungen durchgeführt und befinden sich derzeit in der Vorabstimmung mit den Aufsichtsbehörden Kreis Borken und Kreis Steinfurt, um eine Gründung spätestens zum Jahr 2019 zu erreichen. Daneben gibt es in einigen Kommunen des Kreises Warendorf - dort federführend die Stadt Oelde - konkrete Tendenzen zur Gründung solcher Verbände. Aber auch sonst gehen vom Niederrhein und aus Südwestfalen zahlreiche Anfragen zu dem Thema ein, da die Erhaltung der Wirtschaftswege in fast allen ländlichen Kommunen auf der Agenda steht. ●

Bei einem Wirtschaftswegeverband werden Kosten, die ein landwirtschaftlicher Betrieb zum Großteil selbst tragen müsste, auf mehr Schultern verteilt

Arbeitsweg

*Auf Wirtschaftswegen
kommt es immer häufiger
zu Konflikten zwischen
Landwirten und anderen
Nutzenden*



Leichter Zugang zu den Feldern

Die Landwirtschaft, die auf ein funktionierendes Netz von Wirtschaftswegen angewiesen ist, erwartet Verständnis für ihre Belange und Rücksicht seitens der übrigen Wegnutzenden



DER AUTOR

Christoph Hessel
ist Referent für
Agrarstruktur und
Landesplanung bei
der Landwirtschafts-
kammer NRW

Wirtschaftswege im ländlichen Bereich waren ursprünglich unabhängig von der Befestigung vorrangig für die Erschließung des ländlichen Raumes für land- und forstwirtschaftliche Zwecke angelegt worden. Die Errichtung der Wege in den einzelnen Münsterland-Kommunen stammen in der Regel aus Flurbereinigung der 1960er- und 1970er-Jahre und sind in einer Breite von 2,5 bis 3 Meter Asphaltdecke gebaut worden.

Teilweise wurde die befahrbare Breite durch geschnittene Bankette erweitert. Häufig genügt allerdings der Unterbau dieser Wege nicht den heute zu tragenden Lasten durch den Kraftfahrzeugverkehr - Landwirtschaft, Lkw, Schulbus, Müllabfuhr und Ähnliches.

Die Städte und Gemeinden im Münsterland bewirtschaften je nach Größe zwischen 80 und 400 Kilometer öffentliche Wege im Außenbereich. Einige Kommunen unterhalten hierbei noch einen Anteil so genannter Interessentenwege. Dies sind Wege, deren Eigentumsverhältnisse nicht mehr eindeutig nachzuvollziehen sind. Ursprünglich wurden die Grundstücke anteilig von den Eigentümern zur Errichtung eines Wirtschaftsweges zur Verfügung gestellt und sind den Kommunen zur Instandhaltung überlassen worden.

Große Traktoren Die Maße der land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge unterliegen - wie alle Kraftfahrzeuge - gesetzlichen Regelungen. Die Regelbreite der asphaltierten Wege beträgt heutzutage drei Meter. Die Entwicklung der landwirtschaftlichen Maschinen und Fahrzeuge in den zurückliegenden Jahrzehnten ruft heute in der Öffentlichkeit oft einen kritischen Blick hervor - hinsichtlich Fahrzeuggröße und den damit verbunde-



Foto: Heinz Duttmann / Münsterland Zeitung

*Viele
Bürger/innen
zeigen sich
unzufrieden
mit dem Aus-
bauzustand
von Wirt-
schaftswegen*

nen Auswirkungen auf den Zustand der ländlichen Wege.

Fakt ist, dass die Ausmaße der landwirtschaftlichen Maschinen enorm zugenommen haben. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich auch die Druckverteilung der gestiegenen Tonnage auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse weiterentwickelt hat. Heutzutage werden Wirtschaftswege und landwirtschaftliche Flächen von Fahrzeugen mit Breitreifen, Niederdruckregelanlagen und Mehrfachachsen - Tandem oder Tridem - befahren. All dies senkt den Druck einzelner Räder auf die Wegdecke und schont damit die Wirtschaftswege.

Mehr Tourismus Der ländliche Raum in NRW mit seinem ausgeprägten Wegenetz ist in den vergangenen Jahrzehnten deutlich in den touristischen Blickpunkt gerückt. Es werden von den kommunalen Tourismusinstitutionen zahlreiche Aktivitäten wie Radfahren, Wandern, Reiten und Ähnliches angeboten.

Die dadurch zunehmende Inanspruchnahme der Wege birgt aber ein gewisses Konfliktpotenzial. Beispielsweise fühlen sich Tourist(inn)en durch landwirtschaftliche Aktivitäten beeinträchtigt - sei es, dass sie Fahrzeugen ausweichen müssen oder Staub und Lärm ausgesetzt sind. Umgekehrt fühlt sich mancher Landwirt in seinem Betriebsablauf gestört, da er die Wege zeitweise nicht uneingeschränkt nutzen kann oder wegen anderer Wegnutzender seinen Betriebsablauf drosseln muss.

Einen weiteren Konfliktpunkt stellt der Wegebelag dar. Während das Befahren asphaltierter Wirtschaftswege mit Fahrrad oder das Wandern darauf wesentlich angenehmer ist, sind Schotterpisten weniger attraktiv. Jedoch reichen Schotterwege je nach Lage und Nutzungsintensität vollkommen aus, um den landwirtschaftlichen Belangen gerecht zu werden.

Ausgleich der Ansprüche Aus landwirtschaftlicher Sicht ist ein an der Nutzung orientiertes multifunktionales ländliches Wegenetz anzustreben, das den Ansprüchen von Landwirtschaft und Tourismus gleichermaßen gerecht wird. Hierbei ist gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis für die Nutzung der ländlichen Wege - insbesondere im Begegnungsverkehr - wünschenswert.

Die Kreisstelle Coesfeld/Recklinghausen wie auch die Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland der Landwirtschaftskammer NRW bieten in diesem Zusammenhang den Kommunen Unterstützung bei der Erarbeitung eines bedarfsgerechten ländlichen Wegenetzkonzeptes an. Dabei finden insbesondere die multifunktionalen Belange und Ansprüche der ländlichen Wegennutzenden Berücksichtigung.

Kontakt

Kreisstelle Coesfeld/
Recklinghausen
Bezirksstelle für Agrarstruktur Münsterland
Borkener Straße 25
48653 Coesfeld

Aktuelles aus dem Online-Portal Integration

Im Online-Portal Integration des Städte- und Gemeindebundes NRW unter www.kommunen.nrw/integration tauschen sich die 360 Mitgliedskommunen des Verbandes über ihre Integrations- und Flüchtlingsarbeit aus.

Apps für psychisch Belastete

Viele Geflüchtete sind traumatisiert. Der Bedarf an psychosozialer Betreuung ist immens. Das Zentrum Überleben hat zwei kostenlose Apps für Smartphones entwickelt, die Hilfe zur Selbsthilfe bieten. Die Anwendung „Almhar“ richtet sich an Betroffene wie auch Fachkräfte und klärt in den Sprachen Englisch, Arabisch und Farsi über psychische Stresssymptome auf, die durch Fluchterfahrungen entstehen können. Die IOS-Applikation „Smilers“ richtet sich gezielt an arabischsprachige Personen mit depressiver Symptomatik. Zur Funktionsweise der Apps finden sich Hinweise auf der Internetseite www.ueberleben.org.

Bilanz des Modellprojektes „Pre-Alphakurs“

Im Rahmen des Modellprojektes „Pre-Alphakurs“ wurden in der Stadt **Dinslaken** Geflüchtete aus unterschiedlichen Herkunftsländern an das Lernen und eine geordnete Tagesstruktur herangeführt. Zugewanderte sollten damit so gut wie möglich auf den Integrationskurs Alphabetisierung vorbereitet werden. Ein überregionaler Transfer als Beispiel zur Flüchtlingsintegration sei daher denkbar und wünschenswert, so die Einschätzung von Dr. Nadia Kraam, Bildungskordinatorin für Neuzugewanderte vom Kommunalen Integrationszentrum Kreis Wesel.

Migrantinnen in die Kommunalpolitik

Die Otto-Benecke-Stiftung will mit dem Projekt „Migrantinnen in die Kommunalpolitik“ zugewanderten Frauen bessere Möglichkeiten eröffnen, sich in die Kommunalpolitik einzubringen. Mit Hilfe regionaler Projektpartner wird eine Seminarreihe angeboten, über die sich Frauen qualifizieren und vernetzen können. In fünf Bundesländern werden an mehreren Standorten Seminare organisiert. NRW ist mit Düsseldorf und Köln vertreten. Weitere Informationen hat die Stiftung in ihrem Web-Angebot www.obs-ev.de im Bereich „Gesellschaftliches Miteinander“ bereitgestellt.

Ein Sportverein für alle

In der Stadt **Dorsten** treiben im neu gegründeten Verein Athletik International Dorsten (AID) Geflüchtete und nicht Geflüchtete gemeinsam Sport. In dem Programm verbinden sich Spracherwerb, Kinderbetreuung, Spiel und sportliche Betätigung. Aushängeschild des Vereins ist der Cricket-Sport. Der Gedanke des Austauschs von Geflüchteten und deutschen Familien ist gerade im Eltern-Kind-Sport erfolgreich. Mehr als 30 Vereinsmitglieder nutzen dieses Angebot.

Extremistischen Tendenzen frühzeitig begegnen

Das NRW-Präventionsprogramm „Wegweiser - gemeinsam gegen gewaltbereiten Salafismus“ des NRW-Ministeriums des Innern will junge Menschen vor einem Abgleiten in die Szene bewahren



DER AUTOR

Thilo Waasem
ist Referent für
Prävention und
Aussteigerpro-
gramme im NRW-
Ministerium des
Innern

In den zurückliegenden Jahren übte der extremistische Salafismus mit seiner Propaganda eine große Anziehungskraft auf junge Menschen aus. Das NRW-Ministerium des Innern hat daher das Präventionsprogramm „Wegweiser - gemeinsam gegen gewaltbereiten Salafismus“ initiiert und finanziert derzeit 14 Anlaufstellen im Land, die von unabhängigen Institutionen vor Ort getragen werden.

„Wegweiser“ richtet sich an Personen, die bereits mit der salafistischen Szene sympathisieren oder in diese abzurutschen drohen, sowie an deren soziales Umfeld. Es verfolgt das Ziel, bei Jugendlichen oder jungen Heranwachsenden einen Radikalisierungsprozess bereits in den Anfängen zu stoppen. Hierfür ist es wichtig, konkrete Beratungsmöglichkeiten vor Ort anzubieten, die nicht nur Betroffenen, sondern auch Angehörigen und anderen Personen offenstehen, die Probleme erkennen und Veränderungen an den jungen Menschen beobachten.

Über Gespräche mit Personen aus dem direkten Umfeld besteht die Chance, die Betroffenen frühzeitig zu erreichen. „Wegweiser“ beschränkt sich also nicht nur auf Beratungsarbeit mit betroffenen Jugendlichen und jungen Menschen, sondern bietet darüber hinaus Beratung und Betreuung für deren soziales Umfeld an. „Wegweiser“ respektiert religiöse Überzeugungen, aber keine Gewalt zur Durchsetzung extremistischer Ziele.

Bundesweit einmalig Konzeption und konkrete Ausgestaltung von „Wegweiser“ stellen einen innovativen Ansatz dar und sind in Deutschland bislang einmalig. Das Programm liegt dabei auf der Linie der EU-Strategie zum präventiven Vorgehen gegen terroristische und extremistische Tendenzen. „Wegweiser“ in Nordrhein-Westfalen ist bereits zum Vorbild für ein vergleichbares Programm in der deutschsprachigen Gemeinschaft Ostbelgiens geworden.

Das „Wegweiser“-Programm ist dezentral und niedrigschwellig organisiert. Es wird von örtlichen Trägern durchgeführt - ein Drittel kommunale Einrichtungen und zwei Drittel zivilgesellschaftliche Institutionen. Diese stellen zur Erfüllung ihrer Aufgaben sozialpädagogisch geschultes Personal ein. „Wegweiser“ ist so konzipiert, dass es bereits im Gründungsprozess - zum



Das Präventionsprogramm „Wegweiser“ soll junge Menschen davor bewahren, in die extremistische Salafisten-Szene abzugleiten

Beispiel bei Auswahl des Trägers und der Netzwerkpartner - eng an die örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten angepasst wird.

Aufgrund der vielfältigen Auslöser einer Radikalisierung bei jungen Menschen ist das Programm „Wegweiser“ entsprechend breit aufgestellt und soll vor Ort auf ein großes Netzwerk unterschiedlicher Akteure und Einrichtungen zurückgreifen - Vereine, Sozialverbände, Schulen, kommunale Ämter, Familienberatung, Jobcenter, Moscheegemeinden, Polizei und vieles mehr.

Örtliche Netzwerke eingebunden Von Bedeutung ist, dass die Beraterinnen und Berater des Programms ihre Arbeit nicht allein verrichten, sondern aktiv die örtlichen Netzwerkpartner/innen einbinden. „Wegweiser“ greift das vorhandene Regelsystem auf und flankiert es, indem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Hilffssysteme aktivieren und bündeln, Betroffene beraten und unterstützen und gleichzeitig über die gesamte Dauer des Beratungsprozesses als Helfer/innen ansprechbar bleiben.

„Wegweiser“ stellt keinen Ersatz für die Verantwortlichkeiten öffentlicher Institutionen und Ansprechpartner/innen dar. Ziel ist es, für die konkreten Beratungsfälle unterschiedliche Expert(inn)en vor Ort einzubinden und mit ihnen sowie den Betroffenen einzelfallorientiert zusammenzuarbeiten. Je vielfältiger die Problemlage der vorwiegend jungen Menschen ist, desto breiter wird das Regelsystem eingebunden und desto mehr Expertise wird hinzugezogen. Die „Wegweiser“-Beraterinnen und -berater erarbeiten mit den Betroffenen und deren sozialem Umfeld mithilfe des Netzwerks ein individuelles Unterstützungskonzept. Die „Wegweiser“-Anlaufstellen sind zusätzlich auch für Personen und Institutionen ansprechbar, die allgemeine Informationen über den extremistischen Salafismus benötigen. Die Beraterinnen und Berater halten Vorträge, vermitteln weitere Referent(inn)en für Veranstaltungen und Fortbildungen oder stellen Informationsmaterialien zur Verfügung. Daneben bietet eine

Weitere Informationen im Internet

<https://www.im.nrw/Wegweiser>

„Wegweiser“-Hotline beim Ministerium des Innern Beratung für Rat Suchende.

Ständig aktuell Die Trägerorganisationen des „Wegweiser“-Programms sowie deren Beraterinnen und Berater werden fortlaufend hinsichtlich potenzieller sicherheitsrelevanter Sachverhalte vom Ministerium des Innern sensibilisiert und unterstützt. Neben Quartalszahlen und jährlichen Praxisberichten erfolgt mindestens einmal pro Jahr ein ausführlicher Erfahrungsaustausch mit allen „Wegweiser“-Beratungsstellen, um aktuelle Entwicklungen und den daraus erwachsenden Bedarf zu besprechen.

Die seit 2014 zunächst als Modellprojekt eingerichteten Anlaufstellen in Bochum, Bonn und Düsseldorf wurden um elf weitere ergänzt: in Aachen, Bielefeld/Herford, Dinslaken/Kreis Wesel, Dortmund, Duisburg, Essen, Köln, Mönchengladbach, Münster, Oberhausen/Mülheim an der Ruhr sowie Wuppertal/Solingen/Remscheid (Stand 01.04.2018). An vier Standorten ist das Verfahren zur Einrichtung einer „Wegweiser“-Anlaufstelle so weit fortgeschritten, dass in Kürze mit einer Eröffnung zu rechnen ist.

Basierend auf den Erfahrungswerten der bisherigen Implementierung ist darüber hinaus geplant, im Laufe des Jahres 2018 an weiteren sieben Standorten eine „Wegweiser“-Anlaufstelle einzurichten. Das Programm soll somit auf 25 Beratungsstellen erweitert werden. Außerdem wird an sechs Standorten zusätzliches Personal für Anlaufstellen mit einem besonders weitläufigen Einzugsgebiet zur Verfügung gestellt, um die flächendeckende Beratungs- und Unterstützungsarbeit von „Wegweiser“ in ganz Nordrhein-Westfalen sicherzustellen.

Mehr Personal 2017 wurden sämtliche Anlaufstellen von einer auf zwei Planstellen erweitert, um eine möglichst breite Expertise in den Berater/innenteams zu gewährleisten und dem gestiegenen Bedarf aufgrund höherer Fallzahlen Rechnung zu tragen.

Bei der Einrichtung und beim Betrieb des Programms in einer Kommune oder einer Region spielt die Unterstützung durch die kommunale Spitze und die politischen Entscheidungsträger/innen eine wesentliche Rolle. Sie setzt den Grundstein für eine erfolgreiche Implementierung und den erfolgreichen Betrieb unter Beteiligung aller für die Zusammenarbeit erforderlichen Netzwerkpartner/innen und relevanten Akteure. Der Träger übernimmt auf Grundlage eines Vertrags mit dem Ministerium des Innern die Durchführung der Beratungstätigkeit vor Ort. Das Ministerium finanziert den laufenden Betrieb der Anlaufstelle und übernimmt insbesondere die Personalkosten. Darüber hinaus werden alle sonstigen laufenden Kosten der Anlaufstelle bis zu einem Höchstbetrag durch das

Land Nordrhein-Westfalen übernommen. ●



Handbuch Datenschutz und IT-Sicherheit

Herausgegeben von Dr. Uwe Schläger und Jan-Christoph Thode, unter Mitarbeit von Dr. Christian Borchers, Conrad S. Conrad, Michael Cyl, Dr. Sebastian Ertel, Annika Freund, Clemens Grünwald, Jennifer Jähn, Dr. Irene Karper, Jan-Roman Kitzinger, Dr. Martin Klein-Hennig, Martin Kolodziej, Dr. Bettina Kraft, Dr. Sönke Maseberg, Dr. Britta Mester, Lars Meyer, Dr. Sanela Hodzic, Lea Paschke, Jan Peplow, Olaf Rossow, Jan Schirrmacher, Dr. Uwe Schläger, Felix Schmidt, Markus Schönmann, Stefan Seiter, Daniel Stolper, Oliver Stutz, Jan-Christoph Thode, Sven Venzke-Caprarese, Ralf von Rahden, 2018, XXXVI, 627 Seiten, fester Einband, 94 Euro, ISBN 978-3-503-17727-1, auch als eBook erhältlich, ERICH SCHMIDT VERLAG GmbH & Co. KG, Berlin, E-Mail: ESV@ESVmedien.de

Mit dem 25. Mai 2018 sind Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und das neue BDSG geltendes Recht. So werden neben erweiterten Informations-, Rechenschafts- bzw. Meldepflichten künftig u. a. Datenschutz-Folgenabschätzungen oder das Führen eines Verarbeitungsverzeichnisses relevant.

Doch muss auch die Eignung organisatorischer und technischer Sicherheitsmaßnahmen regelmäßig nachgewiesen werden, um (Persönlichkeits-)Rechte zu wahren und kostspielige Bußgelder zu vermeiden. Recht und IT systematisch verbinden: Hier setzt das neue Handbuch an, das juristische und IT-sicherheitsrelevante Fragen erstmals konsequent verknüpft: Datenschutzrechtliche Grundlagen in D und EU, insb. DSGVO und BDSG (neu), Inhalte, Sanktionierung, Datenschutzmanagement und Datenverarbeitung: Aufgabe des Datenschutzbeauftragten, Umgang mit Beschäftigten- und Kundendaten, Meldepflichten, u. a., sicherheitstechnische Aspekte: IT-Sicherheitsmanagement und IT-Grundschutz, insb. nach der Normenreihe ISO/IEC 27001 ff. Technische und organisatorische Maßnahmen: Hardware und Software Management, Datensicherung, Sicherheitsvorfälle, Datenlöschung u. v. m., IT-Penetrationstests zur Schwachstellenanalyse.

Az.: 17.1.1

Das gesamte öffentliche Dienstrecht

Für Beamte und Arbeitnehmer bei Bund, Ländern und Kommunen, ergänzbares Handbuch für Personalverwaltung und Personalvertretungspraxis, von Prof. Dr. Frank Bieler, Professor (em.) an der Hochschule Harz, Wernigerode, unter Mitarbeit von Benjamin Bieler, Braunschweig/Göttingen, begründet von Kurt Ebert, ehemals Präsident der Bundesschuldenverwaltung, 2018, Loseblattwerk, 2.068 Seiten in 1 Ordner, 96 Euro, ISBN 978-3-50300849-0, ERICH SCHMIDT VERLAG, Bestellmöglichkeit online unter <http://www.esv.info/978-3-503-00849-0>

Dieses praktische Handbuch für Personalverwaltung und Personalvertretungspraxis beinhaltet und erläutert - wissenschaftlich fundiert - sämtliche Vorschriften und Regelungen, die für den öffentlichen Dienst von Bedeutung sind. Durch die allgemeinverständliche Kommentierung empfiehlt es sich als nützliches Informations- und Nachschlagewerk.

Die vorliegende 1. Lieferung 2018 nimmt umfassend und komplex die Aktualisierung der im Werk enthaltenen Texte und Tabellen vor. Der Nutzer hält insoweit damit das Werk auf dem aktuellen Stand in der Hand. Um zunächst die Regelungen deutlich zu machen, mussten weitere erläuternde Ausführungen zurückstehen. Mit den nächsten Lieferungen werden größere Textbereiche bearbeitet, diese werden z. B. das Recht schwerbehinderter Menschen,

die Entgeltordnungen der Tarifverträge sein. Aktuelle materiell-rechtlichen Veränderungen soll ebenfalls nachgegangen werden.

Az.: 14.5.6-001/004

Das Beamtenrecht in Nordrhein-Westfalen

Kommentar von Dipl.-Verwaltungswirt Heinz D. Tadday und Ministerialrat Dr. Ronald Rescher, Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen. 153. Ergänzungslieferung, Stand November 2017, 362 Seiten, 88,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 3.510 Seiten, Seitenformat DIN A 5, in drei Ordnern, 99 Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Ergänzungslieferungen (299 Euro bei Einzelbezug). Digitalausgabe: Lizenz für 1-3 Nutzer im Jahresabonnement 299 Euro (inkl. Updates), weitere Preise auf Anfrage. ISBN 978-3-7922-0150-3 (Print), ISBN 978-3-7922-0201-2 (Digital), Verlag W. Reckinger, Siegburg

Mit der 153. Ergänzungslieferung (Stand November 2017) finden die aktuelle Rechtsprechung und neue Vorschriften im Werk Berücksichtigung. Im Kommentarteil wird die aufgrund der im Jahr 2016 erfolgten umfassenden Novellierung des Landesbeamtengesetzes sowie aufgrund weiterer Rechtsänderungen erforderliche Überarbeitung fortgesetzt. Das Stichwortverzeichnis wurde aktualisiert.

Neu kommentiert werden die Paragraphen § 7 (Anforderungen an den Vorbereitungsdienst), § 8 (Erwerb der fachlichen Voraussetzungen bei Laufbahnen besonderer Fachrichtung), § 10 (Sicherung der Mobilität), § 33 (Dienstunfähigkeit, Antragsruhestand), § 35 (Wiederherstellung der Dienstfähigkeit), § 36 (Zuständigkeit, Beginn des Ruhestands), § 37 (Einstweiliger Ruhestand), § 70 (Urlaub aus arbeitsmarktpolitischen Gründen), § 79 (Leistungen des Dienstherrn) und § 89 (Verarbeitung und Übermittlung von Personalaktendaten).

Im Teil D (Verwaltungsvorschriften) finden sich nun auch die neuen „Hinweise zu Teilzeitbeschäftigung, Beurlaubung und Freistellung von Beamtinnen und Beamten, Richterinnen und Richtern im Land NRW“ vom 15. September 2017.

Az.: 14.0.1

Beihilfenrecht Nordrhein-Westfalen

Unterstützungsgrundsätze, Vorschussrichtlinien. Kommentar von Karl-Heinz Mohr, Ministerialrat a. D., und Horst Sabolewski, Regierungsdirektor im Finanzministerium des Landes NRW. 113. Ergänzungslieferung, Stand März 2018, 366 Seiten, 92,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 4.312 Seiten, DIN A 5, in drei Ordnern, 139 Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Ergänzungslieferungen (299 Euro bei Einzelbezug). Digitalausgabe: Lizenz für 1 Nutzer 419 Euro, 2 Nutzer 730 Euro, 3 Nutzer 1.095 Euro (jeweils im Jahresabonnement, inkl. Updates), weitere Preise auf Anfrage. ISBN 978-3-7922-0153-4 (Print), ISBN 978-3-7922-0204-3 (Digital), Verlag W. Reckinger, Siegburg

Mit der 113. Ergänzungslieferung (Stand März 2018) erfolgt im Bereich der Kommentierung eine Teilaktualisierung der Erläuterungen, insbesondere zu den §§ 1, 3, und 4i BVO NRW. Im Teil Ergänzende Landesvorschriften wird die neueste Fassung des Gesetzes über die Beamtinnen und Beamten des Landes Nordrhein-Westfalen (Landesbeamtengesetz - LBG NRW) abgedruckt. Im Teil Krankenhausrecht wird der erste Teil der Vereinbarung zum Fallpauschalensystem für Krankenhäuser für das Jahr 2018 aufgenommen. Bei den Arznei-

mittelregelungen wird die Anlage VI zum Abschnitt K der Arzneimittelrichtlinien (Off-Label-Use) aktualisiert.

Az.: 14.5.1-001

Datenschutz-Grundverordnung / Bundesdatenschutzgesetz

Kommentar begründet von Rechtsanwalt Dr. Hans-Jürgen Schaffland und Dipl.-Kfm. Noeme Wiltfang. Bearbeitet von Rechtsanwalt Dr. Hans-Jürgen Schaffland, Rechtsanwältin Gabriele Holthaus und Rechtsanwältin Dr. Astrid Schaffland, 2018, Loseblatt-Kommentar einschließlich der 5. Lieferung, 3.450 Seiten in 2 Ordnern, Jahresabonnement, 118 Euro. ISBN 978-3-503-17404-1, Datenbank im Jahresabonnement 165,60 Euro inkl. 19% USt., ISBN 978-3-503-17483-6, im Jahresabonnement für Bezieher des Loseblattwerkes 50,04 Euro inkl. 19% USt., ISBN 978-3-503-17484-3. ERICH SCHMIDT VERLAG, Berlin, Tel. 30/250085-863

Mit der ab 25. Mai 2018 anzuwendenden Datenschutz-Grundverordnung beginnt ein neues Zeitalter im nationalen und europäischen Umgang mit personenbezogenen Daten. Der „Schaffland/Wiltfang“ nimmt die Herausforderung an: Er bietet Rechtssicherheit in Organisationen und stärkt das Schutzschild gegen Leaks und erhöhte Bußgeld-/Haftungsrisiken nach neuem Recht. DS-GVO / BDSG (2003) / BDSG (neu). Die Entwicklung des Datenschutzes ist dynamisch wie die sie prägenden Technologien. Viele offene Fragen werden sich bis zum 25. Mai 2018 klären.

Als ergänzbare Ausgabe hält einen der „Schaffland/Wiltfang“ konsequent auf neuestem Stand. EU-, Bundes- und Landesdatenschutzrecht systematisch integriert und laufend aktualisiert, bietet das Werk eine umfassende und fundierte Kommentierung der DS-GVO, startend mit einer umfangreichen Grundlieferung, die in mehreren Folgeupdates zügig erweitert wird, die Fortführung der bewährten Kommentierung zum BDSG bis zum 25. Mai 2018, eine sukzessive umfassende Kommentierung des dann geltenden BDSG (neu), einschlägige Regelungstexte der Landesdatenschutzgesetze und Auszüge aus vom BDSG tangierten Gesetzen.

Neben einer leicht verständlichen Synopse zu bisherigem und neuem Recht finden sich auch Wertungen zu Auswirkungen der DS-GVO auf die künftige Rechtslage - unter Beachtung des derzeitigen BDSG-Entwurfs. Innerhalb der DS-GVO-Erläuterungen werden neues Recht und die bisherige Rechtslage übersichtlich gespiegelt. Mit der 4. Lieferung 2018 ist die Kommentierung der DS-GVO abgeschlossen. Für den Praktiker sind die in der Lieferung enthaltenen Anhänge zu einzelnen Artikeln von besonderer Bedeutung. Sie enthalten Muster, Musterverträge und sonstige Arbeitshilfen.

Zusätzlich sind die §§ 1 bis 4 sowie 38 und 39 des die DS-GVO ergänzenden BDSG (neu) erläutert. Hier sind die praktischen Hinweise zu den Eckdaten der Pflicht zur Bestellung eines Datenschutzbeauftragten (§ 38) hervorzuheben. Die 5. Lieferung 2018 enthält die Kommentierungen der §§ 5 bis 26 sowie § 31 des BDSG (neu). Hervorzuheben sind die Erläuterungen zum Kündigungsschutz für Datenschutzbeauftragte (§ 6 Abs. 4), die ausführliche Darstellung zum Beschäftigtendatenschutz (§ 26) sowie ein ausführliches Muster des BfDI für eine Dienstanweisung zur dienstlichen/privaten Internet- und E-Mail-Nutzung am Arbeitsplatz (§ 26 Anhang 1).

Lesenswert sind auch die Kurzdarstellungen zur DS-GVO (Ordnungsnummer 0190) und zum BDSG neu (Ordnungsnummer vor 0300). Bestellmöglichkeit online unter <http://www.esv.info/978-3-503-17404-1> und www.datenschutz-digital.de

Az.: 17.1

Vorschläge zur Kohäsionspolitik

Nachdem die EU-Kommission Anfang Mai 2018 ihren Entwurf für einen mehrjährigen Finanzrahmen für die EU nach 2020 vorgelegt hat, hat sie nun mit der Vorlage der Verordnungen für die Struktur- und Investitionsfonds ihre Vorstellungen konkretisiert. Danach sind für die künftige Kohäsionspolitik Ausgaben von knapp 374 Mrd. Euro vorgesehen. Anders als befürchtet, sollen trotz Brexit und neuer Herausforderungen auch in Zukunft alle Regionen in Europa gefördert werden. Nach dem Vorschlag der Kommission sollen jedoch die Mittel für Deutschland um etwa 20 Prozent gekürzt werden. Die Kohäsionspolitik ist der wichtigste Investitionsbereich der EU und der zweitgrößte Haushaltsposten nach dem Agrarbereich.

NRW-Vorsitz der Europaminister-Konferenz

Nordrhein-Westfalen hat am 1. Juli 2018 vom Land Niedersachsen den Vorsitz der Europaministerkonferenz (EMK) übernommen. Die symbolische „Glockenübergabe“ fand auf der EMK-Sitzung am 7. Juni 2018 in Brüssel statt. Stephan Holthoff-Pförtner, NRW-Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie Internationales, wird die Konferenz nun für ein Jahr leiten. Die EMK vertritt die Interessen der 16 Bundesländer in Europaangelegenheiten gegenüber der Bundesregierung und der Europäischen Union. Sie stimmt die europapolitischen Aktivitäten der Länder ab und koordiniert ihre Informationspolitik zur Förderung des europäischen Gedankens.

URBACT-Netzwerk „Re-grow City“

Die Stadt Altena ist Lead Partner des URBACT-Netzwerks „Re-grow City“ und wird in einer ersten sechsmonatigen Phase gemeinsam mit den Städten Isernia in Italien und Igoumenitsa in Griechenland zum Thema „Bürgerbeteiligung als Chance für schrumpfende Klein- und Mittelstädte“ arbeiten. Dann entscheidet eine Jury, ob das Netzwerk zukunftsfähig ist und eine Weiterarbeit in größerer Runde mit fünf zusätzlichen Partnern finanziert wird. „Die Vergabe der Lead-Partnerschaft ist eine Auszeichnung für unsere Arbeit in der Vergangenheit und zugleich Ansporn für gute Arbeit im neuen Netzwerk“, sagte Altenas Bürgermeister Dr. Andreas Hollstein. URBACT ist ein Programm zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung.

Mehrheit der Europäer/innen für Integration

69 Prozent der Bürger/innen der Europäischen Union halten Maßnahmen zur Integration von Migrant(inn)en auf lange Sicht für eine notwendige Investition. Etwa ebenso viele sehen dabei die Zugewanderten wie auch die aufnehmenden Gesellschaften in der Pflicht. Dies geht aus einer Umfrage der EU-Statistikbehörde Eurostat hervor. Dem Eurobarometer zufolge sind für die Integration vor allem Sprachkurse sowie Maßnahmen zur Eingliederung in den Arbeitsmarkt wichtig. Etwa 60 Prozent der Befragten gaben an, täglich Kontakt mit Migrant(inn)en zu haben. Bei etwa 40 Prozent gehören sie zur Familie oder zum Freundeskreis.

Wettbewerb „Die Europäische Stadt - Wandel & Werte“

Anlässlich des Europäischen Kulturerbejahres 2018 hat das Innen- und Heimatministerium des Bundes den Wettbewerb „Die Europäische Stadt - Wandel & Werte“ gestartet. Mitmachen können Städte und Gemeinden mit herausragenden Konzepten und Projekten zum Umgang mit dem baukulturellen Erbe in der Stadt und auf dem Land. Partner des Wettbewerbs sind die Länder und die kommunalen Spitzenverbände. Die besten Projekte werden am 8. November 2018 im Rahmen der denkmal-Messe in Leipzig ausgezeichnet. Bewerbungen sind bis 20. Juli 2018 möglich, mehr Infos im Internet unter <http://www.bundeswettbewerb-europaeische-stadt.de/>.

Kommunalpolitischer Preis der Goerdeler-Stiftung

In Erinnerung an das kommunalpolitische Wirken von Carl Goerdeler als Oberbürgermeister der Stadt Leipzig und seinen Widerstand gegen die NS-Herrschaft vergibt die Carl und Anneliese Goerdeler-Stiftung mit weiteren Partnern 2019 einen Kommunalpolitischen Preis für herausragende Leistungen der kommunalen Verwaltung und Kommunalpolitik in Europa. Ausgezeichnet wird eine Kommune oder Region des deutschsprachigen Raums, die mit einer europäischen Partnerkommune oder -region eine enge Zusammenarbeit pflegt, die nachhaltig positive Auswirkungen auf das Leben vor Ort hat. Der Preis ist mit 2.000 Euro dotiert. Einsendeschluss ist der 31. August 2018, Infos im Internet unter https://publicgovernance.de/media/Kommunalwissenschaftlicher_Goerdeler_Preis_2019_Ausschreibung.pdf.

App für Reisen ins EU-Ausland

Die Europäische Verbraucherzentrale hat eine App für junge Leute entwickelt, die einen Aufenthalt im europäischen Ausland planen. Für 15 verschiedene EU-



EUROPA-NEWS
 zusammengestellt von
 Barbara Baltsch,
 Europa-Journalistin,
 E-Mail: barbara.baltsch@kommunen-in-nrw.de

Länder liefert sie Informationen und Tipps rund um die Themen Freizeit, Unterkunft, Transport, Notfall, Shoppen, Handy, Gesundheit und Geld. So erfahren die jungen Leute, welche rechtlichen Regelungen in den einzelnen Ländern zu beachten sind, etwa im Hinblick auf den Konsum von Tabak und Alkohol, aber auch bei Problemen wie Flugzeugverspätung oder Gepäckverlust. Aufgelistet werden auch Sehenswürdigkeiten und Festivals. Zudem gibt es Spartipps für die Übernachtung oder die Nutzung von Verkehrsmitteln und eine Reise-Checkliste. Die „App ins EU-Ausland“ ist kostenlos für Handys mit iOS- oder Android-Software erhältlich.

Sonn- und Feiertagsschutz I

Im vorläufigen Rechtsschutzverfahren bestätigt das OVG Münster die erstinstanzliche Entscheidung des VG, das vorläufig festgestellt hatte, Verkaufsstellen im Stadtgebiet der Stadt Kreuztal dürften am 29.04.2018 nicht auf der Grundlage der Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Offenhalten von Verkaufsstellen an Sonn- und Feiertagen im Jahr 2018 öffnen. (Orientierungssatz)

OVG NRW, Beschluss vom 27.04.2018
- Az.: 4 B 571/18 -

Die Beschwerde der betroffenen Stadt wurde abgewiesen. Die Ladenöffnung sei offensichtlich nicht im öffentlichen Interesse gerechtfertigt.

Durch ordnungsbehördliche Verordnung hat die Stadt Kreuztal die Ladenöffnung für einen bestimmten Sonntag auf der Grundlage des Ende März 2018 in Kraft getretenen neuen Ladenöffnungsgesetzes im ganzen Stadtgebiet freigegeben. Die Ladenöffnung steigere die überörtliche Sichtbarkeit der Stadt als attraktiver und lebenswerter Standort. Darüber hinaus diene die Ladenöffnung dem Erhalt und der Stärkung eines vielfältigen stationären Einzelhandelsangebots, das sich insbesondere in der Konkurrenz zu digitalen Einkaufsmöglichkeiten behaupten müsse.

Der Rat der Stadt hat sich damit auf im Gesetz bezeichnete öffentliche Interessen berufen und hielt es deshalb nicht für erforderlich, die Ladenöffnung räumlich zu beschränken. Auf einen Zusammenhang mit dem am Sonntag in der Innenstadt geplanten Frühlingsfest wurde die Verordnung ausdrücklich nicht eigenständig gestützt. Das Verwaltungsgericht hat die Verordnung mit Beschluss vom 24.04.2018 für offensichtlich unwirksam und nichtig gehalten. Dagegen hat die Stadt am Nachmittag des 26.04.2018 Beschwerde eingelegt.

Der 4. Senat des Oberverwaltungsgerichts hatte damit erstmals Gelegenheit, sich mit dem neuen Ladenöffnungsgesetz zu befassen. Er hat ausgeführt, die Neuregelung habe mit dem Erfordernis eines „öffentlichen Interesses“ an der Ladenöffnung dem verfassungsrechtlich verbürgten Sonn- und Feiertagsschutz und der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes Rechnung tragen wollen. In der Gesetzesbegründung werde ausdrücklich hervorgehoben, dass Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsschutz eines rechtfertigenden Sachgrundes bedürfen und sie für die Öffentlichkeit klar erkennbar bleiben müssen.

Ob ein verfassungsrechtlich tragfähiger Sachgrund bestehe, sei von der örtlichen Ordnungsbehörde im Einzelfall zu prüfen und zu begründen. Durch die Neuregelung hätten die kommunalen Ordnungsgeber lediglich bei sonntäglichen Ladenöffnungen im Zusammenhang mit örtlichen Veranstaltungen von der Notwendigkeit einer Besucherprognose befreit werden und im Übrigen zusätzliche öffentliche Belange anführen können sollen. Es könnten aber weiterhin nur gewichtige, im Einzelfall festzustellende und in einer Abwägung dem gebotenen Sonn- und Feiertagsschutz gegenüberzustellende öffentliche Interessen die ausnahmsweise Ladenöffnung an einem Sonn- oder Feiertag rechtfertigen.

Die pauschale Behauptung, die beabsichtigte Ladenöffnung diene den im Gesetz beispielhaft aufgeführten Zielen oder liege sonst im öffentlichen Interesse, sei danach unzureichend. Insbesondere seien



GERICHT IN KÜRZE

zusammengestellt
von Referent
Carl Georg Müller,
StGB NRW

die im Ladenöffnungsgesetz definierten öffentlichen Interessen in ihrer Zielrichtung sehr weit gefasst und daher letztlich stets in allgemeiner Weise berührt und insoweit nicht geeignet, einen als solchen für die Öffentlichkeit erkennbaren Ausnahmecharakter der Ladenöffnung zu begründen.

Vielmehr müssten die genannten Interessen nach den konkreten Verhältnissen in der betreffenden Kommune in dem für die Ladenöffnung vorgesehenen Bereich zumindest in besonderer Weise betroffen sein. Weiterhin müsse es sich jedenfalls um Belange handeln, die tatsächlich über das bloße Umsatzinteresse der Verkaufsstelleninhaber und das alltägliche Erwerbsinteresse potenzieller Käufer an einer Ladenöffnung hinausgingen. Diesen Anforderungen genüge die Freigabe der Ladenöffnung im gesamten Gebiet der Stadt Kreuztal offensichtlich nicht. Sie ergäben sich im Wesentlichen bereits aus der sehr ausführlichen Gesetzesbegründung zum

neuen Ladenöffnungsgesetz, auf die die antragstellende Gewerkschaft ver.di die Stadt schon vor der Beschlussfassung hingewiesen habe.

Es seien nicht ansatzweise öffentliche Belange mit Ausnahmecharakter und hinreichendem Gewicht aufgezeigt worden, die eine Ladenöffnung im gesamten Stadtgebiet rechtfertigen könnten. Mit Blick auf das stattfindende Frühlingsfest hätten besondere Gründe allenfalls im Bereich der Innenstadt vorgelegen. Dies habe der Senat jedoch angesichts der vom Rat beschlossenen Loslösung der Verkaufsoffnung von der Veranstaltung nicht zu beurteilen.

Der Beschluss ist unanfechtbar.

Sonn- und Feiertagsschutz II

Am Sonntag, 27.05.2018, durften bestimmte, straßenmäßig genau bezeichnete Geschäfte in Remscheid anlässlich der 16. Remscheider Motorshow geöffnet sein. Dagegen mussten die Geschäfte im Allee-Center teilweise geschlossen bleiben, weil sie von der Verordnung der Stadt Remscheid nicht erfasst sind. Dies hat das Oberverwaltungsgericht in einem von der Gewerkschaft ver.di gegen die Freigabe der Ladenöffnung angestregten Eilverfahren unter Änderung des erstinstanzlichen Beschlusses des Verwaltungsgerichts Düsseldorf entschieden. (Orientierungssatz)

OVG NRW, Beschluss vom 25.05.2018
- Az.: 4 B 707/18 -

Ähnlich wie zuvor das Verwaltungsgericht Düsseldorf hatte auch der 4. Senat des Oberverwaltungsgerichts zunächst Zweifel daran, ob der räumliche Geltungsbereich der Verordnung ausreichend bestimmt geregelt ist. Auch unter Heranziehung aller anerkannter Auslegungsmethoden blieben Zweifel, welche Verkaufsstellen genau von der Satzung erfasst sein sollten.

Sie ließen sich geltungserhaltend nur dadurch auflösen, dass unter Verkaufsstellen „im Bereich der Alleestraße“ lediglich solche verstanden würden, die zweifelsfrei von der beschlossenen Formulierung erfasst seien. Öffnen dürften deshalb nur solche Geschäfte, die direkt an der Alleestraße lägen und von dort aus unmittelbar zugänglich seien. Nicht dazu gehörten Einzelhandelsbetriebe im Allee-Center,

die von der Alleestraße aus für Kunden nicht unmittelbar, sondern ausschließlich über den Center-Eingang zugänglich seien.

Gegen die Gültigkeit der Freigabe der Ladenöffnung in dem so umgrenzten räumlichen Bereich bestünden keine rechtlichen Bedenken. Die Veranstaltung der Motorshow sei nach Charakter, Größe und Zugschnitt geeignet, den öffentlichen Charakter des Tages in dem von der Ladenöffnung umfassten Bereich der Alleestraße bis einschließlich Markt maßgeblich zu prägen und damit die vorgesehene Ausnahme von der Regel der Sonntagsruhe zu rechtfertigen.

Nach den unbestrittenen und auch im Internet recherchierbaren Angaben der Stadt würden im Rahmen der zum 16. Mal stattfindenden Motorshow auf der Alleestraße über 150 Fahrzeuge von Autohäusern aus Remscheid und dem Bergischen Land präsentiert. Auf dem Theodor-Heuss-Platz werde ein Programm im Rahmen der Aktionstage „Mobil in Remscheid“ angeboten. Besucher könnten sich an Informationsständen etwa über das Fahrradfahren oder die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs erkundigen. Verschiedene Autohäuser präsentierten Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben. In einem Bewegungsparcours könnten Besucher das Fahren mit einem „Segway“ erlernen.

Der Beschluss ist unanfechtbar.

Schülerfahrkosten

Die in Wegberg wohnenden Eltern einer zu Beginn des Schuljahres 2015/2016 sieben Jahre alten Tochter haben keinen Anspruch darauf, dass die Stadt ihnen für dieses Schuljahr Fahrkosten für den Schulweg ihres Kindes zu der rund 1,75 km entfernten Grundschule erstattet. (Orientierungssatz)

OVG NRW, Urteil vom 16.05.2018

- Az.: 19 A 1453/16 -

Den Erstattungsantrag der Eltern hatte die Stadt mit der Begründung abgelehnt, der Schulweg sei nicht besonders gefährlich. Das Verwaltungsgericht hat der Klage der Eltern stattgegeben.

Die dagegen gerichtete Berufung der Stadt hatte Erfolg. Der 19. Senat hat zur Begründung ausgeführt, es fehle an der für einen Erstattungsanspruch erforderlichen besonderen Gefährlichkeit des Schulweges. Ein Schulweg sei insbesondere dann besonders gefährlich, wenn er überwiegend entlang einer verkehrsreichen Straße ohne Gehweg oder begehbaren Randstreifen führe oder wenn eine verkehrsreiche Straße ohne besondere Sicherung für Fußgänger überquert werden müsse.

Beides sei vorliegend nicht gegeben. Weder die konkrete Verkehrs- und Beleuchtungssituation noch die von Klägern angeführten Fälle krimineller Übergriffe im Wegberger Stadtgebiet führten dazu, dass der Schulweg im vorliegenden Fall besonders gefährlich gewesen sei. Die Zugehörigkeit einer Schülerin oder eines Schülers zu einem nach Alter und/oder Geschlecht definierten „risikobelasteten Personenkreis“ biete keine geeignete Grundlage für die Annahme einer besonderen Gefährlichkeit des Schulweges, weil aus diesen Merkmalen nicht abzuleiten sei, dass die Gefahr, auf dem Schulweg Opfer einer Straftat zu werden, erheblich über dem Durchschnitt liege.

In diesem Punkt hat der Senat seine bisherige Rechtsprechung geändert. Der Senat hat die Revision nicht zugelassen. ●



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und
Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Herausgeber	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Kaiserswerther Straße 199-201 40474 Düsseldorf Telefon 02 11/45 87-1 Fax 02 11/45 87-211 www.kommunen-in-nrw.de
Hauptschrift- leitung	Hauptgeschäftsführer Dr. Bernd Jürgen Schneider
Redaktion	Martin Lehrer M. A. (Leitung) Telefon 02 11/45 87-2 30 redaktion@kommunen-in-nrw.de Barbara Baltsch Debora Becker (Sekretariat) Telefon 02 11/45 87-2 31
Abonnement- Verwaltung	Debora Becker Telefon 02 11/45 87-2 31 debora.becker@kommunen-in-nrw.de
Anzeigen- abwicklung	Krammer Verlag Düsseldorf AG Goethestraße 75 40237 Düsseldorf Telefon 02 11/91 49-4 55 Fax -4 80
Layout	KNM Krammer Neue Medien www.knm.de
Druck	D+L REICHENBERG GmbH 46395 Bocholt Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit Doppelnummern im Februar und Juli. Das Abonnement (Einzelpreis 78 € komplett, elektronisch 49 €, Mindestlaufzeit 1 Jahr) ist unbefristet und kann jederzeit begonnen werden. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Str. 199-201, 40474 Düsseldorf, Internet: www.kommunen-in-nrw.de. Jedoch kann das Abonnement innerhalb der ersten zwölf Monate mit einer Frist von einem Monat schriftlich gekündigt werden. Ansonsten verlängert es sich bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres. Wird es dann nicht bis zum 30.11. - wirksam zum 31.12. - gekündigt, verlängert es sich um ein weiteres Kalenderjahr und bleibt dann jeweils mit einer Frist von einem Monat zum Jahresende kündbar. Die Abonnementgebühr wird - bei Abo-Beginn im laufenden Kalenderjahr - anteilig für die dann noch bezogenen Hefte sowie jeweils im 1. Quartal für das gesamte Kalenderjahr in Rechnung gestellt. Wird das Abonnement während des Kalenderjahres zum Ende der Mindestlaufzeit gekündigt und ist bereits die volle Jahres-Abonnementgebühr bezahlt, wird diese für die nicht mehr bezogenen Hefte anteilig zurückerstattet. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers/der Verfasserin veröffentlichten Beiträge geben dessen/deren persönliche Meinung wieder. Nachdruck oder elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342-6106



Themenschwerpunkt September 2018:
Kommunalfinanzen



Kommunale Daseinsvorsorge durch optimal abgestimmte Prozesse

Nutzen Sie unsere 20-jährige Beratungserfahrung
mit Kommunen in NRW

Kommunal Agentur NRW GmbH
Cecilienallee 59, 40474 Düsseldorf
Tel: 0 211 / 4 30 77 – 0

info@KommunalAgenturNRW.de
www.KommunalAgenturNRW.de