



Gemeinde Hüllhorst

Ländliches Wegenetzkonzept



Ge-Komm GmbH
Gesellschaft für Kommunale Infrastruktur

 **Ge-Komm**
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

49324 Melle | Bismarckstraße 15 | www.ge-komm.de | www.wirtschaftswegekonzept.de



"Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete."

erstellt durch:



Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Bismarckstraße 15

49324 Melle

Tel.: 05422 98151-60

Fax: 05422 98151-69

E-Mail: info@ge-komm.de

Internet: www.ge-komm.de

Melle, im November 2017

Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW	7
3.	Ländliches Wegenetzkonzept für Hüllhorst	8
3.1	Bestandsanalyse (IST)	8
3.2	Erarbeitung des Soll-Konzeptes	11
3.3	Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept	13
3.4	Beteiligungsverfahren	16
3.5	Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzept.de	26
4.	Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle	28
5.	Handlungsempfehlungen	31
5.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	33
5.2	Zukünftiger Ausbaustandard	35
5.3	Entbehrliche Wege	43
5.4	Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Hüllhorst	44
6.	Zusammenfassung und Ausblick	54
	Anlagen	57

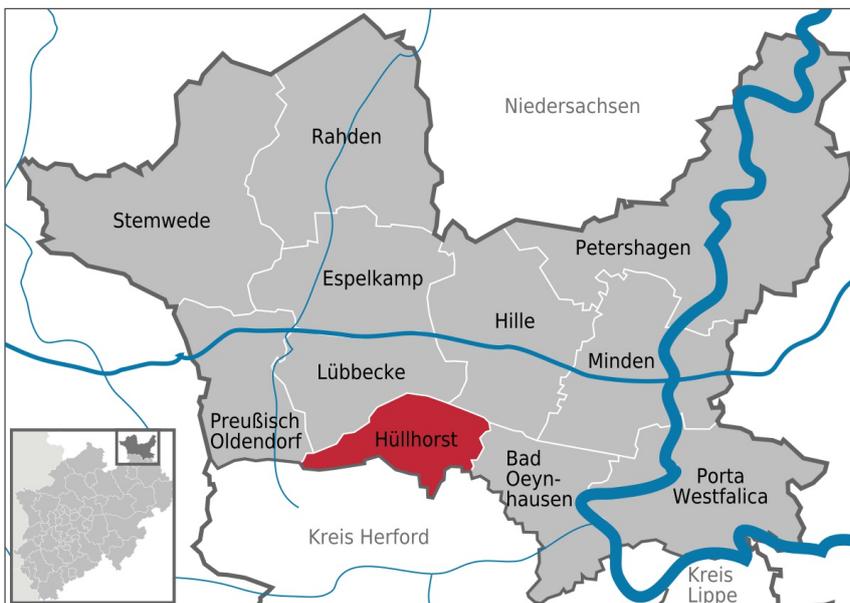
1. Einführung

Vorbemerkung

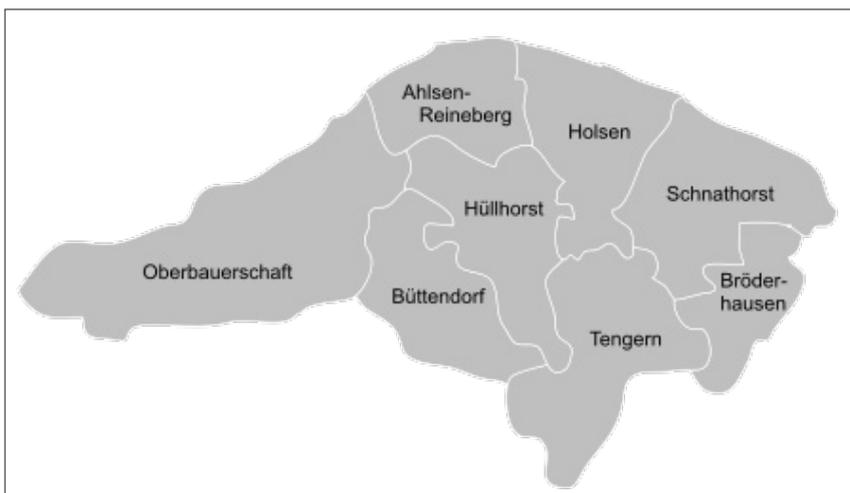
Ländliche Wege erfüllen vielfältige Funktionen. Sie dienen als Verbindung von Gemeinden, Ortsteilen und kleineren Siedlungseinheiten oder zur Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz. Sie erschließen die land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen und dienen der Freizeit und Erholung. Die ländlichen Wegenetze sind ein wesentlicher Infrastrukturbaustein, um ländliche Räume zu erschließen und zu entwickeln.

Die heutigen Wegenetze wurden im Wesentlichen in den 1950er und 1970er Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse, für die Land- und Forstwirtschaft geplant und gebaut. Inzwischen haben sich Betriebsgrößen, Besitz und Produktionsweisen gravierend verändert und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich zugenommen.

Durch ein ländliches Wegekonzept soll es unter Einbeziehung der relevanten, örtlichen Akteure ermöglicht werden, ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wegenetz zu entwickeln. Dies soll, entsprechend des Leitfadens der Förderbehörde, sich an der verkehrlichen Bedeutung ausrichten und Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen. Abschließend sollen sich aus dem Konzept Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die Unterhaltung der Wege ableiten lassen.



Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/cc/H%C3%BCllhorst_in_ML.svg/1200px-H%C3%BCllhorst_in_ML.svg.png



Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f7/Huellhorst_Ortsteile.svg/450px-Huellhorst_Ortsteile.svg.png

3

Gemeinde Hüllhorst

Die ostwestfälische Gemeinde Hüllhorst liegt im Kreis Minden-Lübbecke im Nordosten Nordrhein-Westfalens.

Auf einer Gesamtfläche von 44,7 km² leben fast 14.000 Einwohner.

Insbesondere das kommunale Wirtschaftswegenetz in der Gemeinde mit einer Länge von insgesamt ca. 250 km dient neben der Landwirtschaft noch zahlreichen weiteren Nutzern und er-



Die Ortschaften der Gemeinde Hüllhorst

Ortschaft	Einwohner	Fläche
Ahlsen-Reineberg	875	4,1 km ²
Bröderhausen	677	3,0 km ²
Büttendorf	777	4,8 km ²
Holsen	1.054	5,1 km ²
Hüllhorst	2.786	5,0 km ²
Oberbauerschaft	2.995	10,9 km ²
Schnathorst	2.696	5,6 km ²
Tengern / Huchzen	2.003	6,1 km ²
gesamt	13.863	44,6 km ²

Stand: 31.12.2016

Quelle: <http://www.huellhorst.de/Gemeindeleben/Gemeindeportrait/Zahlen-Daten>

füllt unterschiedliche Funktionen.

Die Besiedlung in Hüllhorst ist über die gesamte Gemeindefläche verteilt, so dass die Wirtschaftswege in der Gemeinde nicht nur reinen land- und forstwirtschaftlichen Interessen, sondern auch der Daseinsvorsorge und Mobilität dienen.

Auch für den Bereich Tourismus, Freizeit und Erholung sowie die Produktion von erneuerbaren Energien (Biogas, Windkraft) stellen die ländlichen Wege wichtige Verbindungen und Grundlagen dar.

Diese Multifunktionalität stellt erhöhte Anforderungen an das ländliche Wegenetz im kommunalen Außenbereich der Gemeinde Hüllhorst.



Quelle: Google Maps

Tourismus / Freizeit / Erholung

In der Gemeinde Hüllhorst ist der Themenbereich Tourismus, Freizeit und Erholung von großer Bedeutung. In Kooperation mit diversen Organisationen und Vereinen bietet die Gemeinde den Bürgerinnen und Bürgern, sowie den Touristen ein vielseitiges und abwechslungsreiches Programm mit großem Bezug auf die regionale Tradition und Lebensart.

Wandern / Nordic-Walking

Die zahlreichen in der Gemeinde Hüllhorst vorhandenen und ausgeschilderten Wanderrouten / Rundwanderwege verlaufen im Außenbereich nahezu ausschließlich über die vorhandenen Wirtschaftswege. Das ländliche Wegenetz ist ganz bewusst in das Netz der Wanderrouten eingebunden und bildet einen wichtigen Teil davon. Unter dem

Namen "TERRA.vita" bietet die Gemeinde Hüllhorst gemeinsam mit weiteren Kommunen eine besondere Wanderroute, den Wittekindsweg. Dieser führt Wanderbegeisterte durch das anliegende Wiehengebirge. Dieser beliebte Wanderweg wurde nach dem Sachsenherzog Widukind benannt, der einst als größter Rivale Karls des Großen galt. Auf einer Länge von ca. 95 km lässt sich die Umgebung mit geschichtlichem Bezug erwandern und genießen. Eine Etappe des Wittekindswegs führt zur Freilichtbühne "Kahle Wart". Dieses beliebte Ausflugsziel gehört zum Heimatverein Oberbauerschaft e.V. und wurde bereits 1948 eingeweiht.

Eine Besonderheit der Freilichtbühne ist, dass dort Stücke hauptsächlich in plattdeutscher Mundart nach traditioneller Art aufgeführt werden. Für Wanderer und Spaziergänger gilt die "Kahle Wart" also als wichtiges Ziel und Ausgangspunkt. Zudem wurden in der Gemeinde Hüllhorst mehrere Wanderwege mit Wanderparkplätzen angelegt, die zum Wandern, Joggen und Nordic-Walken einladen und ausschließlich über Wirtschaftswege zu erreichen sind.

Radfahren

Auch die zahlreichen Radfahrfreunde und Anhänger dieser Sportart finden in der Gemeinde Hüllhorst viele Möglichkeiten, ihrem Hobby nachzugehen. Es werden Etappen unterschiedlicher Schwerpunkte und Schwierigkeitsgrade angeboten. Einige Radwege sind auch in das landesweite NRW-Radverkehrsnetz eingebunden.

Die Gemeinde Hüllhorst ist in das Projekt „TERRA.vita“ eingebunden. Dieses bietet ein perfektes Umfeld für alle, die das Radfahren lieben. Es existieren insgesamt 18 spannende Thementouren zur Erdgeschichte – die sog. TERRA.trails – sowie weitere zahlreiche Radfern- und Themenwege. Einige der Routen sind speziell als Mountainbike-Tour konzipiert.

Reiten

Der Reiterverein Herzog Wittekind bietet verschiedene Angebote an für Interessierte. Die Reitstrecken verlaufen tlw. auch über das ländliche Wegenetz im kommunalen Außenbereich.

Sehenswürdigkeiten / Besonderheiten

Durch die "Mühlenroute" werden z.B. verschiedene Mühlenarten, beispielsweise eine noch komplett erhaltene Rossmühle aus dem Jahre 1797 oder eine heute gastronomisch genutzte Wassermühle, verbunden. Mühlen spielen in Hüllhorst und Umgebung von jeher eine herausragende Rolle. So ist der Kreis Minden-Lübbecke auch unter dem Namen "Mühlenkreis" bekannt. Eine Besonderheit in Hüllhorst ist die Rossmühle auf dem Hof des Landwirtes Meyer zu Kniendorf. Diese Mühle ist heute noch im Urzustand erhalten. Sie ist zugleich die größte Rossmühle Westfalens und wurde 1985 wieder in Betrieb genommen. Die Mühle wird klassisch mit maximal sechs Pferden gezogen, die einen Kammrad antreiben.

Des Weiteren ist Hüllhorst Teil der "Bauernbad-Radelroute". Auf dieser kann der Radler laut Werbung eine Tour über Wirtschaftswege durch zahlreiche dörfliche Ansiedlungen machen und in die regionaltypische ländliche Welt eintauchen. Die Route wirbt auch ausdrücklich mit dem Punkt: Routenführung fast ausschließlich auf asphaltierten Wirtschaftswegen ohne Verkehrsbelastung.

Daseinsvorsorge / Mobilität / Siedlungsstrukturelle Entwicklungen

Ein bedarfsgerechtes und funktionierendes Wirtschaftswegenetz ist für die Einwohner der Gemeinde Hüllhorst von großer Bedeutung. Zahlreiche der in der Gemeinde lebenden Personen wohnen außerhalb von urbanen Siedlungen. So sind derzeit in der Gemeinde ca. 470 Kleinkläranlagen vorhanden. Diese hohe Anzahl macht deutlich, dass zahlreiche Bewohner im Außenbereich ihre Häuser haben. Somit sind die Bewohner und auch deren Besucher auf die Wirtschaftswege als Wegeverbindung zwingend angewiesen.

In dem Ortsteil "Ahlsen-Reineberg" im Norden von Hüllhorst leben beispielsweise ca. 900 Einwohner, ein großer Teil davon außerhalb vorhandener Siedlungen zwischen landwirtschaftlich genutzten Feldern.

Die Wege im Außenbereich dienen somit als Erschließung für diese Wohnungen, bilden aber zusätzlich auch eine häufig gewählte Wegeverbindung, über die die Bewohner der vielen verteilten Ortsteile und Bauerschaften Einrichtungen der Daseinsvorsorge, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Schulen, und den Arbeitsplatz, erreichen. Um eine Anbindung und Mobilität im Außenbereich zu gewährleisten und sicherstellen zu können, verfügt die Gemeinde Hüllhorst über ein weitverzweigtes Busliniennetz das dem ÖPNV und dem Schülerspezialverkehr dient. Insbesondere die Buslinien der Schülerspezialverkehre verlaufen sehr häufig über die kommunalen Wirtschaftswege. Über die Routen und Haltestellen existieren entsprechende Pläne.

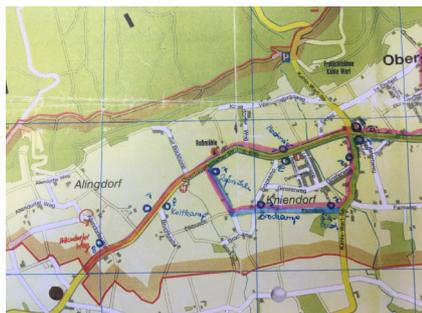


Foto: Ge-Komm GmbH

Ebenfalls sind auch zahlreiche Gewerbebetriebe über das Wirtschaftswegenetz im kommunalen Außenbereich der Gemeinde Hüllhorst erschlossen. Hierzu zählen sowohl kleinere Handwerksbetriebe, Übernachtungsbetriebe, Restaurants sowie ein Gesundheitshaus und mittelständische Unternehmen. Sämtliche Verkehre bis zum Erreichen der klassifizierten Straßen werden über die Wirtschaftswege abgewickelt. Auch sind Abgrabungsflächen für ein ortsansässiges Ziegelwerk über das Wirtschaftswegenetz zu erreichen.

Produktion Erneuerbare Energien

Die Gemeinde Hüllhorst zählt aktuell 4 Windenergieanlagen, die allesamt über das kommunale Wirtschaftswegenetz erschlossen sind. Zusätzlich wurde durch die Ausweisung von weiteren Konzentrationszonen noch Raum für 2 zusätzliche Anlagen zur Verfügung gestellt. Auch diese Potentialflächen sind an die kommunalen Wirtschaftswege angebunden.



Foto: Ge-Komm GmbH

In der Gemeinde Hüllhorst befindet sich jeweils eine Biogasanlage im Ortsteil Büttendorf und Tengern. Beide Anlagen sind ausschließlich über Wirtschaftswege erreichbar. Die zwei Anlagen dienen auch der Wärmeversorgung im Nahbereich. Auf vielen landwirtschaftlichen Gebäuden finden sich außerdem



Foto: Ge-Komm GmbH

Photovoltaikanlagen zur Stromerzeugung.

Biodiversität / Artenvielfalt

Am Mühlenbach bei Büttendorf bildet ein ehemals zur Tonabgrabung genutztes Gebiet „Benkhöfer Bruch“ das einzige Naturschutzgebiet in der Gemeinde Hüllhorst. Die um 1998 ausgewiesene Fläche umfasst 9,2 ha und zählt zahlreiche Amphibien- und Libellenarten sowie diverse Vogeltiere. Die Erreichbarkeit ist nur über das Wirtschaftswegenetz gewährleistet. Wegerandstreifen stellen einen wichtigen Rückzugsraum für seltene Arten dar. Die Gemeinde Hüllhorst hat es sich daher zum Ziel gesetzt, eine ökologische Aufwertung und langfristige Sicherung von Wegerandstreifen anzustreben. Es ist beabsichtigt, die Thematik in einen größeren Zusammenhang zu stellen. Ziel ist eine Grundlage für ein eigenständiges, weiterführendes Konzept zur Abarbeitung der kommunalen Kompensationsverpflichtung zu entwickeln, das über den Gedanken der Nutzbarmachung von "überackerten" Wegerandstreifen deutlich hinaus geht und Möglichkeiten wie Flächentausch, Flächenpooling, produktionsintegrierte Kompensation, dauerhafte und fachgerechte Pflege bestehender Biotope usw. gleichermaßen berücksichtigt. Mit der Erfassung der ökologischen Wertigkeit der Fahrbahnen / Seitenstreifen im Rahmen des Wirtschaftswegenetzkonzeptes soll der erste Schritt als Basis für weiterführende Überlegungen der Thematik erfolgen.

Abstimmung mit Planungen/Konzepten/Strategien

Die bestehenden Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Hierzu gehört auch der Abstimmungsprozess mit der Gemeinde Hüllhorst, der breiten Öff-

entlichkeit, weiteren Planern und dem Arbeitskreis, so dass planerische und strategische Vorstellungen aller relevanten Nutzergruppen Berücksichtigung gefunden haben.

Aufgeführt sei an dieser Stelle das Leitbild der Gemeinde Hüllhorst, das ebenfalls Berücksichtigung fand. An dieser Stelle sollen zwei Themenbereiche aufgeführt werden, die bei der Erstellung

des ländlichen Wegenetzkonzeptes ebenfalls Berücksichtigung fanden:

- *Fremdenverkehr und Tourismus (siehe folgende Abb. links)*
- *Mobilität zwischen den Ortsteilen (siehe folgende Abb. rechts)*

Fremdenverkehr und Tourismus

Hüllhorst und seine Umgebung bieten dem Erholung suchenden Gast Natur und Kultur, Abgeschiedenheit und Geselligkeit, Entspannung und Aktivität.

Gemeinsam mit den Nachbarkommunen am Wiehengebirge wird ein regionales Tourismus-Konzept entwickelt und bekannt gemacht, um den Fremdenverkehr als Wirtschaftsfaktor zu stärken. Bei der Umsetzung orientieren wir uns an den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes.

Freizeit in guter Atmosphäre

Handlungsfelder, Ideen und Diskussionsthemen:

- Der Tourismus soll als Wirtschaftsfaktor mit Wachstumspotenzial stärker gefördert werden.

Hierzu wollen wir

- o Tourismuspartnerschaften wie „Lübecke - Preußisch Oldendorf – Hüllhorst“ ausbauen,
- o den Fremdenverkehrsverein Hüllhorst bei der Durchführung von Veranstaltungen für Bürger und Touristen der Gemeinde Hüllhorst als Mitglied der Westfälischen Mühlenstraße unterstützen,
- o und die Beschilderung der Rad- und Wanderwege vorantreiben.

Mobilität zwischen den Ortsteilen

Wir streben eine Stärkung der Ortsteile außerhalb des „Zentrums“ Hüllhorst an; dabei bauen wir auf vorhandene Strukturen und bewährte Gegebenheiten, wollen aber auch Verbindendes zwischen den Ortsteilen schaffen und fördern.

Durch ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot haben alle Bevölkerungsgruppen die Möglichkeit, die Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten in den Ortsteilen zu nutzen.

Verbindungen in guter Atmosphäre

Handlungsfelder, Ideen und Diskussionsthemen:

- Wir erweitern die bestehende Verkehrs-Infrastruktur um ein verbessertes Rad- und Gehwegenetz.
- Die Idee des Bürgerbusses als Projekt für die Gemeinde Hüllhorst wird wieder aufgegriffen und verfolgt.
- Den Jugendlichen in der Region bieten wir mit dem Discobus einen besonders bedarfsorientierten Service.

Quelle: Leitbild der Gemeinde Hüllhorst - links: Kapitel "Fremdenverkehr und Tourismus" oben: Kapitel "Mobilität zwischen den Ortsteilen"

Stärken-Schwächen-Analyse

In der Abbildung rechts werden die Stärken und Schwächen zusammengefasst und in einer Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT) gegenübergestellt. Daraus ergeben sich für die Gemeinde Hüllhorst bezogen auf die Außenbereiche und die dörflich bis ländlich geprägte Siedlungsstruktur potenzielle Chancen und Risiken.

Stärken

- attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende
- Attraktive Dörfer und Siedlungen mit historischer Bausubstanz
- günstige geografische Lage und überregionale Verkehrsanbindung

Schwächen

- verhältnismäßig großes Wirtschaftswegenetz
- verteilte Siedlungsstruktur
- Hohe Anforderungen und dadurch hoher Investitionsbedarf an das Wirtschaftswegenetz auf Grund der Multifunktionalität

Chancen

- Erhalt und Stärkung der Dörfer durch aktive Dorfgemeinschaften und reges Vereinsleben
- Potenzial an dörflichen Grünstrukturen
- Zuwachs Einwohner
- Förderung Tourismus
- Land-/Forstwirtschaft stärken durch verbesserte Rahmenbedingungen (Wirtschaftswege)

Risiken

- Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigen Alter
- Funktionsverlust der alten Ortslagen durch Rückgang der Landwirtschaft
- Rückgang von Dorfgemeinschaften
- Verlust traditioneller Werte

2. Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW

Zielsetzung

Ländliche Wege erfüllen vielfältige Funktionen. Sie dienen als Verbindung von Gemeinden, Gemeindeteilen und kleineren Siedlungseinheiten oder zur Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz. Sie erschließen die land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen oder unterstützen die naturnahe Erlebbarkeit der landschaftlichen Vielfalt zur Freizeit und Erholung. Sie sollen eine gute und ganzjährige Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsorte der Bevölkerung und eine witterungsangepasste Landnutzung gewährleisten und die Grundlage für eine intakte Kulturlandschaft bilden.

Die ländlichen Wegenetze sind ein wesentlicher Infrastrukturbaustein, um ländliche Räume zu erschließen und zu entwickeln. Sie stellen die Lebensadern der kommunalen Außenbereiche dar.

Daneben erfüllen sie mit ihren Rainen auch wichtige Funktionen als linienhafte Landschaftselemente, die die Kulturlandschaft gliedern und beleben. Raine und Wegerandstreifen grenzen häufig auf ganzer Länge an landwirtschaftliche Flächen und bilden ein wichtiges naturnahes Biotop. Auf Wegrainen leben zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, für welche diese ungenutzten, ganzjährig verfügbaren Lebensräume besonders wichtig sind, da auf den Äckern gepflügt, gedüngt und mit Pestiziden gespritzt wird. Eine vielfältige Struktur aus Gräsern, Stauden, kleinen Gebüschchen oder Einzelbäumen bietet dort Nischen für eine große Artenvielfalt. Durch den Erhalt und die Entwicklung dieser Biotopverbundelemente wird auch der Erhalt der Artenvielfalt im Sinne der Biodiversitätsstrategie NRW unterstützt. Die heutigen Wegenetze wurden im Wesentlichen in den 1950er bis 1970er Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse geplant und gebaut. Inzwischen haben sich Betriebsgrößen, Besitz- und Produktionsweisen gravierend verändert und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich zuge-

nommen. Für die daraus resultierenden, deutlich geänderten Anforderungen weist das vorhandene ländliche Wegenetz funktionale und qualitative Defizite auf, die objektive Entwicklungshemmnisse für die Leistungsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft sowie vielerorts für die Erschließung von Gemeinden und Ortschaften bedeuten. In manchen Regionen Nordrhein-Westfalens ist das vorhandene Wegenetz zudem viel zu engmaschig.

Ziel der Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte (Wirtschaftswegekonzepte) ist es, den Städten und Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten, örtlichen Akteure die Planung zukunfts-fähiger und bedarfsgerechter Wegenetze zur Entwicklung des gemeindlichen Freiraums zu ermöglichen. Die Wegenetze sollen an der verkehrlichen Bedeutung ausgerichtet sein und Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen. Abschließend sollen sich Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege ableiten lassen.

Konzeptförderung

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Erstellung kommunaler ländlicher Wegenetzkonzepte im Rahmen des NRW-Programms „Ländlicher Raum 2014 - 2020“ mit bis zu 75 % der Gesamtkosten – max. 50.000 Euro pro Stadt/ Gemeinde.

Das gesamte Verfahren ist von der europäischen Kommission über die ELER-Verordnung detailliert vorgegeben. Die Anträge auf Förderung sind zu bestimmten Stichtagen (1 - 2 pro Jahr) bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden einzureichen. Die zweite Förderperiode lief im Frühjahr 2017 an und endet 2017, sodass geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2017 vollständig abgeschlossen sein müssen.

Dazu wurde fristgerecht ein formaler Antrag auf Förderung nebst Anlagen und Beschreibung der Multifunktiona-

litäten eingereicht. Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens wurden aus allen Anträgen die förderwürdigsten anhand bestimmter Kriterien ausgewählt und erhielten die Zusage samt Förderbescheid. Gewichtige Kriterien zur Auswahl waren u. a. die ländlichen Strukturen, die Siedlungsstruktur, die landwirtschaftliche Situation und die Notwendigkeit eines Wegenetzkonzeptes.

Im Regierungsbezirk Detmold erhielt unter anderem die Gemeinde Hüllhorst eine Förderzusage. Grundlage der Fördermaßnahme ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) vom 26.1.2016, ergänzt durch den „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 13.01.2017.

Das Projekt in Hüllhorst fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Detmold statt.

3. Ländliches Wegenetzkonzept für Hüllhorst

Arbeitsgrundlagen / Vorgaben

Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

Als wesentliche Arbeitsgrundlage und verpflichtende Vorgabe dient der Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte gemäß Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 26.1.2016. Der Leitfaden gibt vor, welche Eigenschaften in welchem Umfang erfasst werden müssen und beschreibt umfassend die Kategorisierung der Wege

im IST-Bestand und im SOLL-Konzept.

Begründung des Plangebietes

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege im Außenbereich auf dem gesamten Gemeindegebiet von Hüllhorst unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht.

Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes dienen folgende Da-

tengrundlagen:

- Luftbild
- ATKIS-Daten (Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem)
- ALKIS-Daten (Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem)
- Offizielle Tourismusrouten (z. B. Radrouten, Wanderwegen, Reiterwege)
- Offizielle Bus- und Schulbusrouten

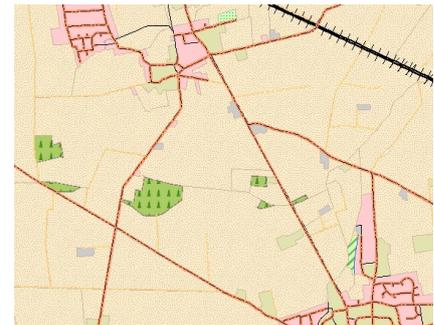


Abb. oben: ATKIS-Daten

Abb. links: Tourismusrouten und ALKIS-Daten vor Luftbild-Hintergrund

3.1 Bestandsanalyse (IST)

Vorgehensweise

Als vorbereitende Maßnahme wurden zunächst alle o. g. digitalen Datengrundlagen in einem professionellen GIS-System aufbereitet und zusammengestellt. Eigentumsflächen der Gemeinde Hüllhorst wurden auf Basis der Katasterdaten (ALKIS) selektiert und für die weitere Bearbeitung flächig eingefärbt sowie grafisch hervorgehoben.

Im zweiten Schritt erfolgte der örtliche Feldvergleich mit der Erhebung aller relevanten Informationen. Alle ländlichen

Wege und Wegeflurstücke im Eigentum der Gemeinde Hüllhorst und strategisch wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit angefahren und gemäß den Vorgaben des Leitfadens zur Erarbei-



Abb.: Geoimaging

tung ländlicher Wegenetzkonzepte erfasst.

Zusätzlich wurde eine umfassende und flächendeckende Fotodokumentation von allen Wegen angefertigt. Zu den einzelnen Bildern wurden zudem GPS-Daten automatisiert erhoben (Geoimaging). Dadurch ist es möglich, die jeweilige örtliche Situation auch später noch nachzuvollziehen. Eine solche Vorgehensweise der Visualisierung hat sich insbesondere im Rahmen der hauseigenen Qualitätssicherung (Abgleich des Aufnahmestandortes und des erfassten

Weges) und bei bereits durchgeführten Beteiligungsverfahren bestens bewährt.

Die Fotoaufnahmen sind unabdingbar für die tiefgreifende Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes sowie für die Beteiligung der Bürger und bieten nicht zuletzt einen langfristigen Mehrwert für die weiterführende Bearbeitung nach Abschluss des Wegenetzkonzeptes.

Die erfassten Daten wurden im dritten Schritt in das Geoinformationssystem integriert und als Punktsymbol (POI) aufbereitet. Es erfolgten EDV-gestützte Prüfroutinen und Anpassungen der vor Ort erhobenen Daten aus einem übergeordneten Blickwinkel unter Beachtung des großflächigen Netzzusammenhangs (auch kommunalübergreifend). Dabei wurden alle gemäß dem Leitfaden geforderten Attribute ebenfalls visuell geprüft und vervollständigt. Bis dahin offen gebliebene Punkte wurden in Abstimmung mit der Verwaltung geklärt und in das Konzept eingearbeitet.

Kategorisierung gemäß Leitfaden

Um die Wege in die vorgegebenen Kategorien einordnen zu können, wurden zunächst folgende Eigenschaften (Attribute) erhoben:

Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)

- a. häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t
- b. gelegentliche/saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t
- c. seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t

Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für

- a. Ländliche Wirtschaft (inkl. Land-

und Forstwirtschaft)/Diversifizierung

- b. Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere

- Wanderer

- Reiter

- Radfahrer

- c. Daseinsvorsorge/Mobilität

- d. Siedlungsstrukturelle Entwicklungen/Demografie

- e. Produktion erneuerbarer Energien, Ausbauart

- f. weitere

ökologischer Wertigkeit

- a. ökologische Wertigkeit von Wegen und Verkehrsflächen (s. Anlage 2b)

- b. ökologische Wertigkeit von Säumen (Seitenstreifen, unbefestigte Bankette, Ackerraine, Böschungen, u.ä.; s. Anlage 2b)

Ausbauart

- a. befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)

- b. teilbefestigt (Spurwege)

- c. wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)

- d. ohne Befestigung

- e. Kreuzungsbauwerk

Ausbauzustand

- a. in Ordnung

- b. Einzelmaßnahmen erforderlich:

Oberflächenerneuerung und/oder Entwässerung erneuern und/oder Bankette/Seitenräume erneuern, etc.

- c. Gesamtsanierung erforderlich.

Tragfähigkeit

- a. hoch (für häufige Überfahrten mit 11,5 t Achslast geeignet)

- b. mittel (für gelegentliche/saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t geeignet)

- c. gering (seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t)

Die tatsächliche Tragfähigkeit wurde rein nach visuellem Verfahren erhoben und bestimmt. Auf eine weiterführende Baugrunduntersuchung durch Entnahme von Kernbohrungen und deren Analyse wurde aus wirtschaftlichen Gründen verzichtet. Auch wurden keine Schürfungen o. ä. Verfahren angewandt.

Aufgrund der visuell-sensitiven Eindrücke und der Erfahrungen der Mitarbeiter vor Ort ist davon auszugehen, dass der Großteil der Wege nicht nach heutigem Regelwerk (RLW, RStO) hergestellt worden ist. Oftmals wurden unterschiedliche Sanierungs- oder Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt, sodass der Aufbau der Wege „historisch gewachsen“ ist.

Eine verlässliche Aussage zur Tragfähigkeit lässt sich nur mit weitergehenden Untersuchungen treffen. Aus diesem Grund wurden alle Wege in Absprache mit der Verwaltung als mittelmäßig tragfähig eingestuft. Eine Ausnahme bilden alle neu angelegten Wirtschaftswege, die nach bekanntem Regelwerk erstellt worden sind.

Alle unbefestigten Wege wurden nach Rücksprache mit den Experten der Verwaltung als gering tragfähig eingestuft.

Länge und Breite

- a. Länge: automatisierte Ableitung aus dem GIS
- b. vorwiegende Kronenbreite: entspricht der überwiegenden Breite des Weges inkl. befahrbarem Seitenstreifen
- c. vorwiegende Fahrbahnbreite
- d. kleinste Kronenbreite: entspricht der schmalsten Stelle des Weges inkl. befahrbarem Seitenstreifen

Unterhaltungspflicht

- Gemeinde
- Kreis
- Land
- Bundesrepublik Deutschland
- natürliche oder juristische Personen des Privatrechts
- Sonstige

Auf Grundlage der o. g. Eigenschaften erfolgte die Kategorisierung der Wege nach folgenden Vorgaben:

Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:

- a. **Kategorie A** = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen (z.B. innerörtliche Straßen); maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr
- b. **Kategorie B** = multifunktionale Wege, d.h. für den land- und forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und/oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr; Maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger

Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr; Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrne Ziele im Außenbereich, z.B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc., zusätzlich alle Radrouten/-wege (Verbindungswege gem. RLW, siehe auch Kap. 5.2)

c. **Kategorie C** = Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

d. **Kategorie D** = untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d.h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen oder dienen könnten und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouten; maßgeblicher Verkehr: Fußgänger u. luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)

e. **Kategorie E** = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)

f. **Kategorie F** = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z.B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

g. **Kategorie G** = im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung in-

nerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind.

h. **Kategorie H** = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege

i. **Kategorie I** = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

3.2 Erarbeitung des Soll-Konzeptes

Vorentwurf

Nach Erstellung des IST-Bestandes für das Wegenetz erfolgte die konzeptionelle fachliche Erarbeitung des SOLL-Konzeptes als Vorentwurf durch die Ge-Komm GmbH. Als unabhängiger externer Partner mit einer objektiven und unvoreingenommenen Sichtweise stellte die Ge-Komm GmbH Vorschläge und Ideen in einem SOLL-Konzept als Vorentwurf zusammen.



Foto: Ge-Komm GmbH

In die Bearbeitung sind zunächst bewusst keine Kenntnisse oder Wünsche bzw. Vorgaben der Verwaltung oder anderer Beteiligten eingeflossen. Diese unvoreingenommene Sichtweise ist von hoher Bedeutung für die Bearbeitung. Eine objektive Herangehensweise ermöglicht es, die teilweise eingefahrenen Strukturen kritisch zu hinterfragen und im Vorentwurf bewusst neue Anregungen und Impulse

11



Foto: Ge-Komm GmbH



Bauwerksprüfung

An dieser Stelle sei auf die Publikation aus dem Jahre 2013 „Bauwerksprüfung nach DIN 1076 – Bedeutung, Organisation, Kosten“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen. Der guten Form halber sei erwähnt, dass das Ministerium zwischenzeitlich umbenannt worden ist in Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Unter dem folgendem Link steht die Dokumentation als PDF-Datei zum Download zur Verfügung:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/bauwerkspruefung-undbauwerksueberwachung.html?linkToOverview=js>



zu geben.

Durch eine solche Vorgehensweise lassen sich z. B. auch überregionale Abkürzungsverkehere oder die vielfachen Radrouten, die sich im Laufe der Zeit entwickelt haben, kritisch hinterfragen.

Brückenbauwerke

Insgesamt wurden in der Gemeinde Hüllhorst im Wirtschaftswegenetz sieben Brückenbauwerke in der Baulast der Gemeinde vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhan-

den, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte eine konzeptionelle Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

Grundsätzlich ergibt sich immer die



Foto: Ge-Komm GmbH

theoretische Möglichkeit, auf einzelne Bauwerke langfristig verzichten zu können. Dieses bedeutet jedoch, dass die bisherigen Nutzer zukünftig Komforteinbußen und Umwege in Kauf nehmen müssen. Unter Umständen kann auf Brückenbauwerke verzichtet werden oder Bauwerke können ggf. auf die Kategorie I herabgestuft werden und zukünftig nur für den Fußgänger-/Rad-/Reitverkehr freigegeben werden.

Diese Vorschläge sind politisch intensiv zu diskutieren und abzuwägen, da sie auf der einen Seite erhebliche finanzielle Einsparpotenziale aufzeigen und

auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.

Die Kartendarstellung unten zeigt die Verteilung der Brückenbauwerke im



Foto: Ge-Komm GmbH

Wirtschaftswegenetz der Gemeinde Hüllhorst.

Alternativ gibt es häufig Überlegungen, zukünftig auf ein Brückenbauwerk zu verzichten und das Kreuzungsbauwerk durch eine Furt zu ersetzen. Dabei gilt es jedoch, eine ganze Reihe von Aspekten, insb. Umweltschutz, zu berücksichtigen. Eine Realisierung könnte wie in den Beispielen rechts aufgezeigt erfolgen.

Solche Überlegungen bestehen derzeit für die Gemeinde Hüllhorst nicht.



Quelle: <http://www.fichtelgebirge-oberfranken.de/epprechtstein-kirchenlamitz/furt-bei-fichtenhammer-P1060215.htm>



Quelle: <http://bekau-verband.de/cms/upload/furt-schierenwald.jpg>

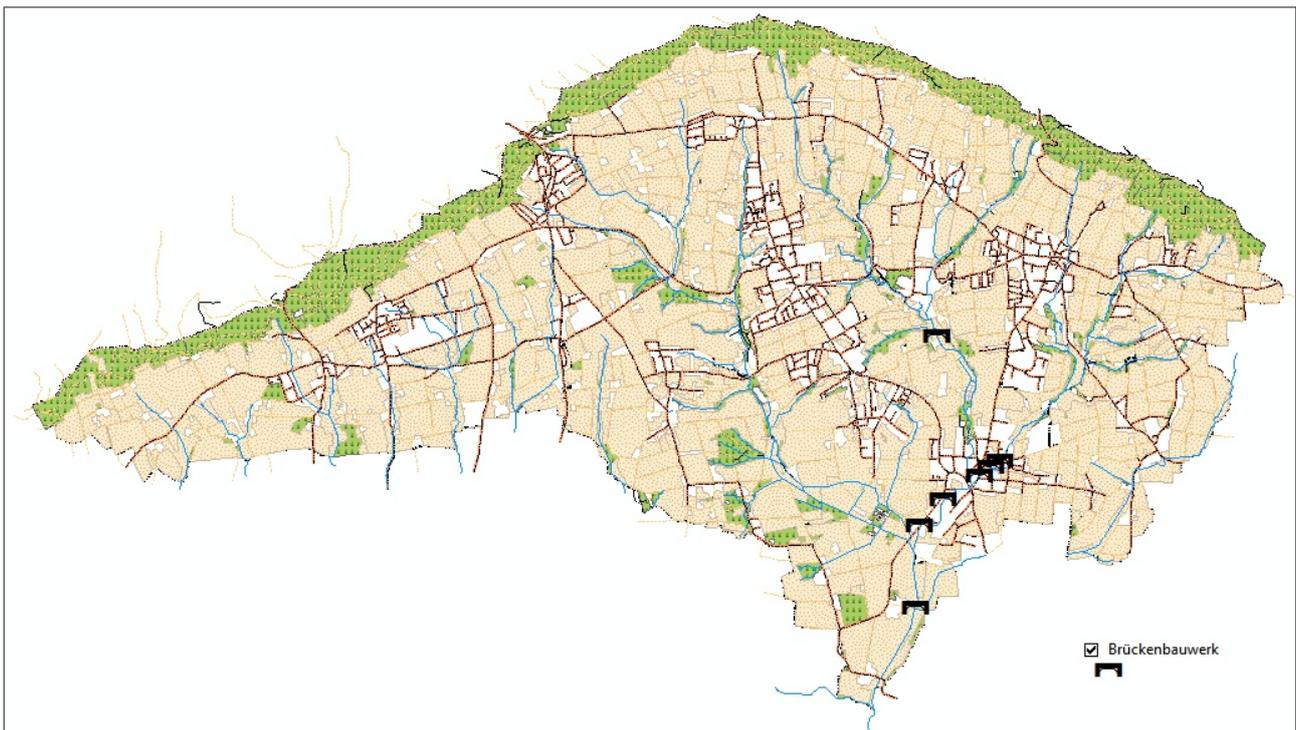


Abb.: Übersicht über Brückenbauwerke im Wirtschaftswegenetz

3.3 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept

Insgesamt umfasste die Bearbeitung folgende Längen für das **im Konzept berücksichtigte/erfasste ländliche Gesamtwe-
genetz**:

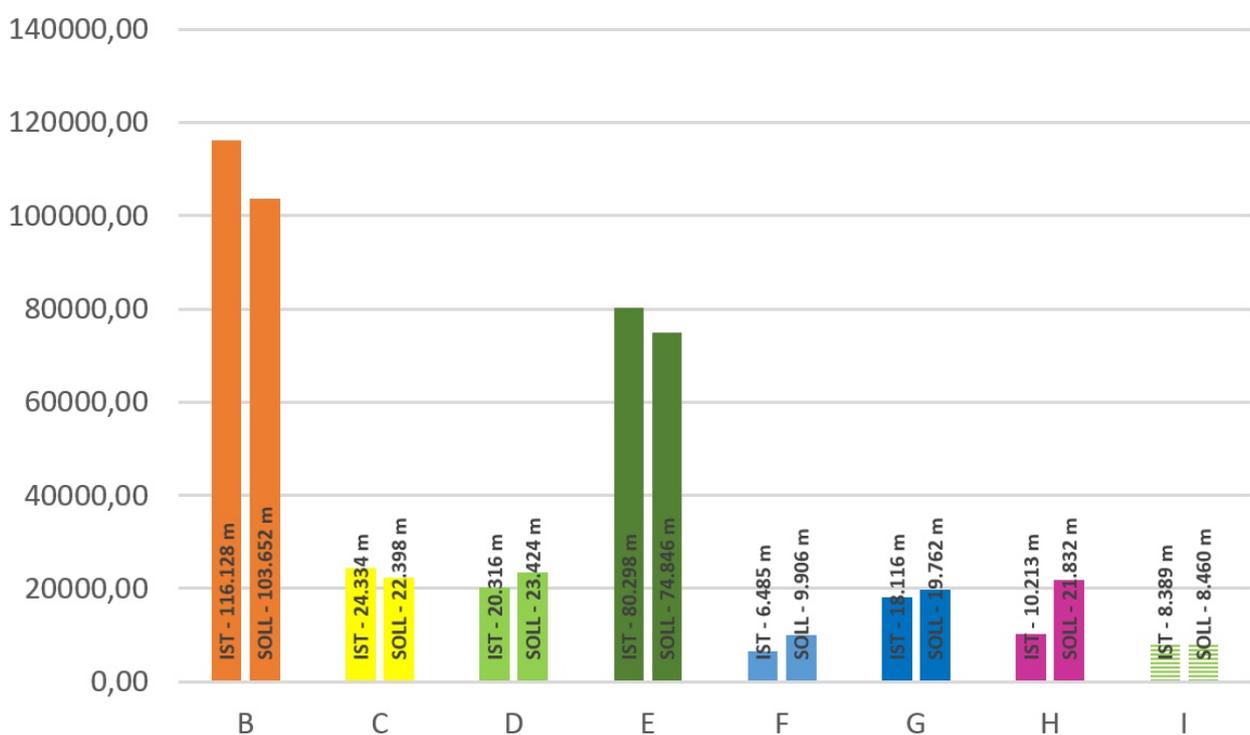
**Eigentumsverhältnisse IST-
Situation:**

Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Gemeinde Hüllhorst	232.392
privat	51.718

**Eigentumsverhältnisse SOLL-
Situation:**

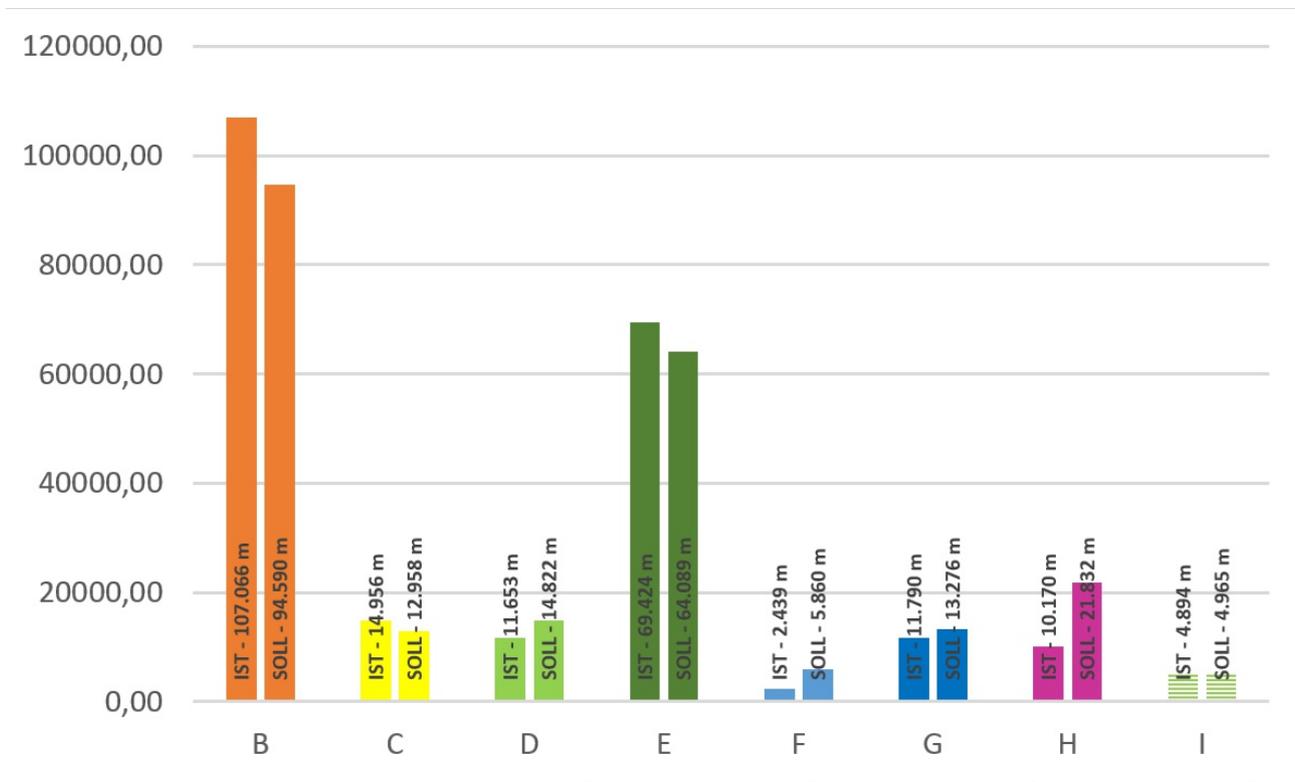
Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Gemeinde Hüllhorst	225.508
privat	58.602

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:

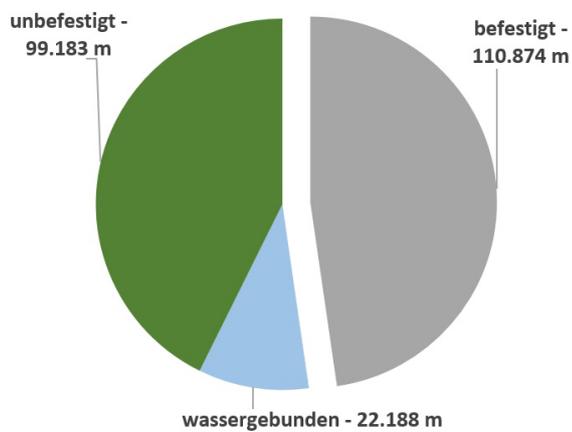


Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das ländl. **Wegenetz in der Unterhaltung der Gemeinde Hüllhorst.**

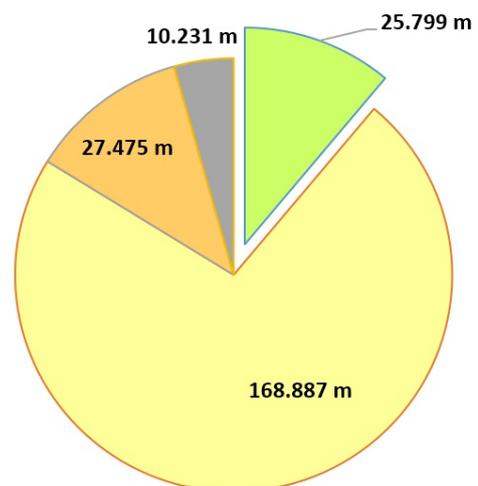
Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:



Ländliches Wegenetz nach Befestigungsart:

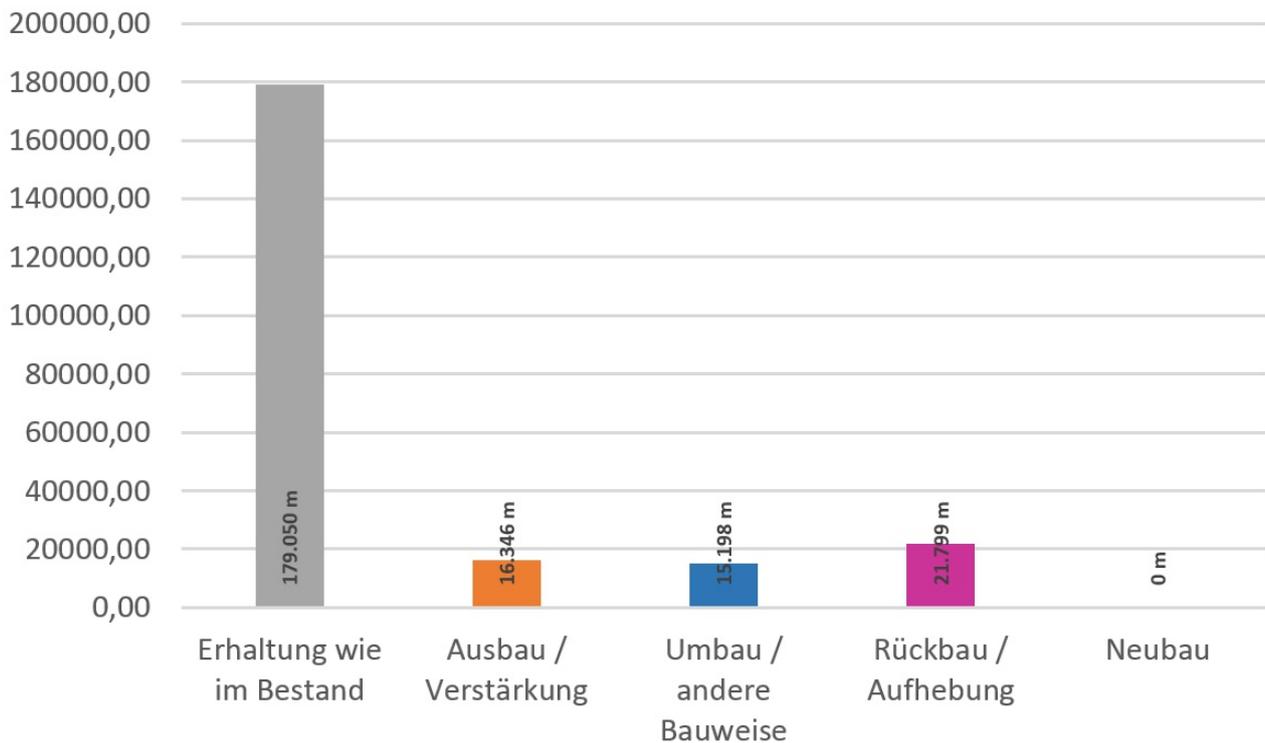


Zustand des Wegenetzes:

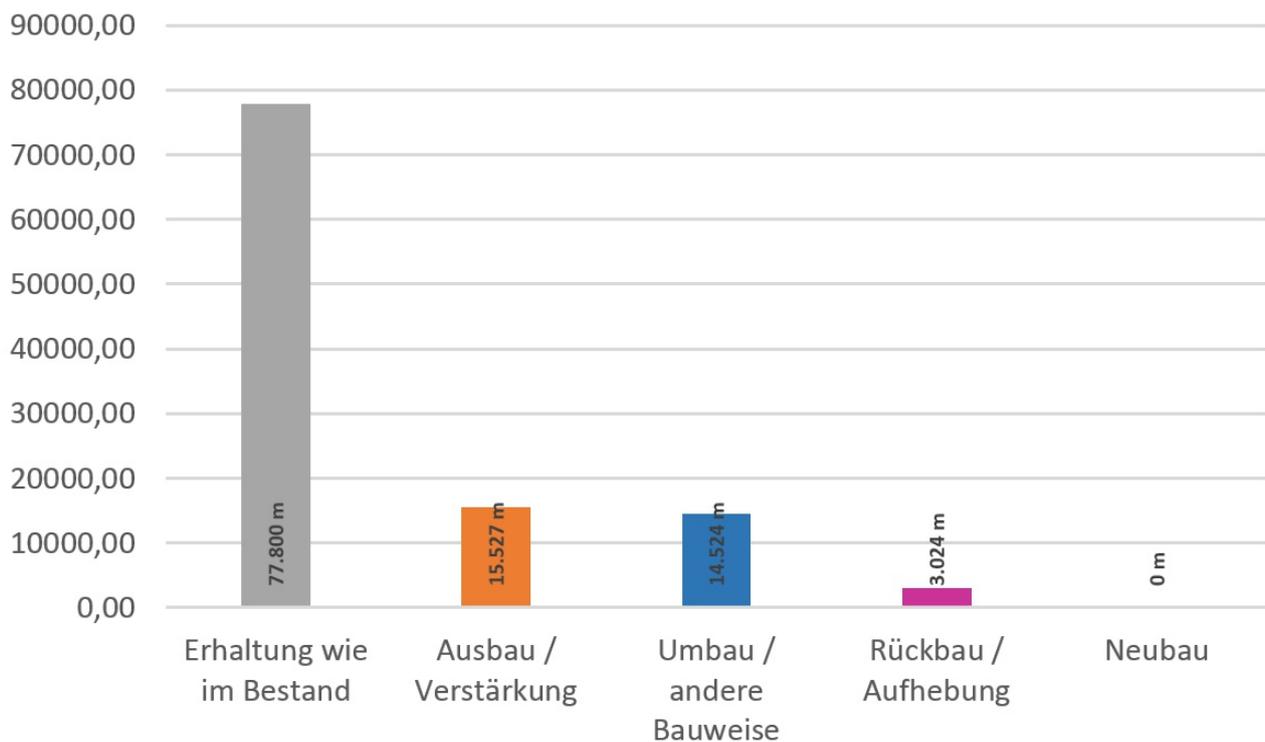


- in Ordnung
- Einzelmaßnahmen erforderlich
- Gesamtsanierung erforderlich
- keine Verkehrsfläche vorhanden

Handlungsempfehlungen Wege gesamt:



Handlungsempfehlungen für befestigte Wege:



3.4 Beteiligungsverfahren

Ein wesentlicher Baustein des ländlichen Wegenetzkonzeptes ist eine umfassende Beteiligung aller Nutzer. Dabei ist es wichtig, die Beteiligung im höchsten Maße transparent zu gestalten, sodass möglichst viele Nutzer an dem ländlichen Wegenetzkonzept mitwirken können. Dieses ist Voraussetzung für eine breite Akzeptanz des Ergebnisses bei den Bürgern.

Die Beteiligung zum Wirtschaftswegekonzept in der Gemeinde Hüllhorst erfolgte über verschiedene Medien und auf unterschiedliche Arten, die im Folgenden erläutert werden:

Arbeitskreis „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch den Arbeitskreis „Wirtschaftswegekonzept“, der sich zu diesem Thema regelmäßig zusammenfand. Diese Projektgruppe bestand aus etwa 20 Teilnehmern. Unter anderem zählten dazu die Vertreter aus der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, Naturschutzvereine, Vertreter aller Parteien im Rat, Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Verwaltung sowie der Bezirksregierung Detmold und der Projektleitung der Ge-Komm GmbH. Dieser Personenkreis vertritt die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die

Beteiligung der breiten Masse.

Die Ge-Komm GmbH war bei insgesamt drei Zusammenkünften (20.06.2017, 04.07.2017 und 18.07.2017) der Projektgruppe zugegen und hat über den aktuellen Stand berichtet.

Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes fand eine intensive Einbindung aller Bürger der Gemeinde Hüllhorst statt. Die Bevölkerung wurde dabei auf verschiedenen Wegen informiert und zur Beteiligung eingeladen. Die wichtigsten Informationen zum Thema "ländliches Wegenetzkonzept" und die Termine zur Bürgerbeteiligung wurden seitens der Gemeinde Hüllhorst auf deren Internetseite und über die lokale Presse veröffentlicht.

Zusätzlich wurde stets auf das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „www.wirtschaftswegekonzept.de“ verwiesen. Die Erläuterung zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit neben der Auftaktveranstaltung an insgesamt vier Terminen (Ortschaftskonferenzen). Die Veranstaltung fanden für die Ortsteile Ahlsen und Hüllhorst am 31.07.2017, für Bröderhausen und Tengen am 02.08.2017, für Büttendorf und Oberbauerschaft am 07.08.2017 und für Holsen und Schnathorst am 08.08.2017 statt. Zu diesen Veranstal-

tungen kamen insgesamt über 100 interessierte Bürger.

An allen Terminen wurden zuerst allgemeine Informationen zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes gegeben und erläutert, die Kategorisierung der Wegeabschnitte anhand von Praxisbeispielen detailliert erklärt und abschließend das Konzept im Entwurf vorgestellt und zur Diskussion freigegeben. Jeder Anwesende konnte Fragen stellen und sich beispielsweise die Einstufung bestimmter Wegeabschnitte näher erläutern lassen.

Am 27.09.2017 wurde der Entwurf des Wirtschaftswegekonzeptes vorgestellt. Die Abschlussveranstaltung fand im Rahmen einer öffentlichen Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 12.10.2017 statt. Hierbei wurde das abschließende Konzept im vorgestellten Entwurf und seitens des Ausschusses zustimmend zur Kenntnis genommen. Am 18.10.2017 wurde das ländliche Wegenetzkonzept vom Rat beschlossen.

Im Folgenden die Einführungspräsentation:

Hüllhorst
Leben in guter Atmosphäre

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ländliches Wegenetzkonzept der Gemeinde Hüllhorst

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Überwiegend sind die Wirtschaftswege sehr alt
- Der Zustand vieler Wege erfordert ein Handeln
- Die Netzstruktur ist häufig stark verzweigt und tw. parallel verlaufend



Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Die Abmessungen und Dimensionen der Wege werden heutigen Anforderungen nur selten gerecht

(Einsatz schwerer Landmaschinen, Strukturwandel, Multifunktionalität...)



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Das Investitionsbudget reicht nicht für eine flächendeckende Optimierung

> Ganzheitliche, konzeptionelle Betrachtung der ländlichen Wegenetzstruktur sinnvoll!



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

- NRW- Programm Ländlicher Raum 2014 - 2020 mit den Mitteln des Europäischen ELER-Fonds

The European agricultural fund for rural development
Europe investing in rural areas



Germany - Rural Development Programme (Regional) - North Rhine-Westphalia



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

- Das Land NRW fördert die Erstellung eines Konzeptes mit 75%, sofern es mit externer Unterstützung erstellt wird
- Leitfaden als Arbeitsgrundlage vorgegeben
- Fertigstellung bis Ende Oktober 2017



Methodik / Vorgehensweise

- Prozess der Erarbeitung
 - Bestandsanalyse (IST)
 - Soll-Konzept (SOLL)
 - Bürgerbeteiligung
- Abschluss des Projektes **Ende Oktober 2017**

Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- Digitale Orthofotos (Luftbilder)
- ALKIS / ATKIS Daten (Selektion aller öffentlichen Flurstücke)



Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- Übergeordnetes Straßennetz / Klassifiziertes Netz
- Brückenbauwerke



Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- ÖPNV-Strecken
- Schulbus- / Bürgerbuslinien



Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH



Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- Radwege
- Wanderwege
- Touristische Ziele



Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

- Inaugenscheinnahme aller (öffentlichen) Wege
- Anfertigung einer Fotodokumentation (Geoimaging)

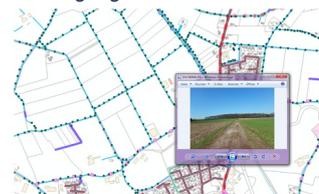


Abb.: Verortete Aufnahmestandorte im Geoinformationssystem (GIS)

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

- Erhebung der Dimension und Befestigungsart, des Zustandes und der Nutzergruppen sowie weiterer individueller Parameter

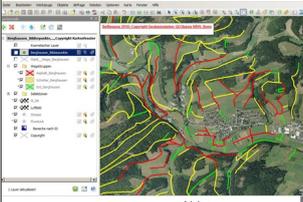



Abb.:
Ein Projekt der Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

- Erfassung weiterer Attribute
 - Nutzung nach Umfang (Verkehrsmenge)
 - häufig, gelegentlich, selten
 - Nutzungshäufigkeit nach Funktionalität
 - Land- und Forstwirtschaft, Tourismus-Freizeit, Daseinsvorsorge, Produktion Erneuerbare Energien ...

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

- Einstufung der Wege gem. Leitfaden
 - Kategorie A = Klassifiziertes Straßennetz
 - Kategorie B = Multifunktionale Wege
 - Kategorie C = Erforderliche Wege zur Sicherstellung lsf Verbindungen
 - Kategorie D = Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger
 - Kategorie E = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion
 - Kategorie F = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen
 - Kategorie G = Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege
 - Kategorie H = Nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege
 - Kategorie I = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Handlungsempfehlungen gem. Leitfaden

- Erhaltung wie im Bestand
- Sanierung (gleiche Kategorie)
- Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- Rückbau / Aufhebung
- Neubau (neue Trasse)





Abb.:
Ein Projekt der Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

- Einbeziehung der Brückenbauwerke (als Wegeabschnitte)




Fotos: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

- Kategorisierung gem. Förderrichtlinie / Leitfaden des Landes NRW
 - Nutzungshäufigkeit nach Funktionalität: Land- und Forstwirtschaft, Tourismus-Freizeit, Daseinsvorsorge, Produktion erneuerbare Energien ...
 - Nutzung nach Umfang (Verkehrsmenge): häufig, gelegentlich, selten



<p>Wegekategorie IST</p> <ul style="list-style-type: none"> A - klassifiziert B - multifunktionaler Verbindungsweg C - Haupterwirtschaftsweg D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr F - Einzelerschließung kaum luf Verkehr G - Binnenerschließung, entbehrlich für das Wegenetz H - keine Funktion I - alleinführender Geh- / Radweg 	<p>Wegekategorie SOLL</p> <ul style="list-style-type: none"> A - klassifiziert B - multifunktionaler Verbindungsweg C - Haupterwirtschaftsweg D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr F - Einzelerschließung kaum luf Verkehr G - Binnenerschließung H - entbehrlich I - alleinführender Geh- / Radweg
--	--

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Konzeptentwurf

- Konzeptentwurf (SOLL) in Form eines digitalen Planes

Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Umfassende Bürgerbeteiligung

Wirtschaftswegekonzept.de

KOMMENTARE
Ihr Kommentar
Name *
E-Mail *
Beschreibung (optional) / Beschreibung
Ihr Kommentar *

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Projektabschluss

- Ländliches Wegenetzkonzept in digitaler und analoger Form
 - Fotodokumentation
 - Zusammenstellung GIS-Daten
 - Themenpläne
 - Bestandsanalyse (IST)
 - Soll-Konzept (SOLL)
 - Handlungsempfehlung
 - ...
 - Abschlussbericht
 - Öffentliche Abschlusspräsentation

Hüllhorst
Leben in guter Atmosphäre

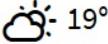
Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle
T 05422 . 98151-60
E info@ge-komm.de
www.ge-komm.de
www.wirtschaftswegekonzept.de

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums. Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.

Berichterstattung in der lokalen Presse

Die Erstellung des Wegenetzkonzeptes wurde stets von der lokalen Presse begleitet. So berichteten die Zeitungen über abgehaltene Informationsveranstaltungen und informierten die Bürger über anstehende Termine. Auf diese Weise konnte eine größtmögliche Transparenz sichergestellt werden.





Neue Westfälische




Lokal
Nachrichten
Kultur & Freizeit
Sport
Multimedia
Blogs
Anzeigen
Service
Abo-Shop

[HOME](#) > [LOKAL](#) > [KREIS MINDEN-LÜBBECKE](#) > [HÜLLHORST](#) > [FINANZSPRITZE FÜRS WEGEKONZEPT](#)



Übergabe des Förderbescheids: (Foto oben, v. l.) Hans Hamel, Niels Hartmann, Michael Kasche, Günter Heidemann, Bernd Rührup, Elmar Vielstich, Frank Picker und Joachim Struckmeyer vor dem Rathaus. Hüllhorst verfügt über eine Vielzahl von Wirtschaftswegen (Foto unten). Ein Wirtschaftswegekonzept würde als Datengrundlage für die nächsten 25 Jahre gelten. FotoS: Sandra Spieker, Ingrun Waschneck | © Sandra Spieker

Finanzspritze für Hüllhorster Wegekonzert

Strategischer Handlungsleitfaden: Der Förderbescheid wurde jetzt im Rathaus übergeben. Lob für die Gemeinde hatten die Vertreter der Bezirksregierung auch im Gepäck



Sandra Spieker
21.04.2017 | Stand 21.04.2017, 14:18 Uhr



Wirtschaftsweg. | © Ingrun Waschneck

Hüllhorst. Sie sind Verbindung von Gemeinden, Ortsteilen und kleineren Siedlungseinheiten oder erschließen landwirtschaftlich genutzte Flächen: Ländliche Wege haben viele Funktionen. Doch die Anforderungen ändern sich stetig. Daher werden sie auch in der Gemeinde Hüllhorst unter die Lupe genommen: Ziel und Zweck eines sogenannten Wirtschaftswegekonzeptes ist, alle Wege von ihrem Zustand, den Standards und der Notwendigkeit her auf den Prüfstand zu stellen und dabei alle Beteiligten mit ins Boot zu nehmen.

Im Rathaus gab es jetzt Grund zur Freude: Das Wirtschaftswegekonzept der Gemeinde wird mit öffentlichen Geldern gefördert. Im Gepäck hatten Günter Heidemann und Niels Hartmann von der Bezirksregierung Detmold einen Förderbescheid, der die Übernahme von 75 Prozent der Nettokosten (maximal 50.000 Euro) zusagt.

Und das Geld kann die Gemeinde natürlich gut gebrauchen. "Die heutigen Wegenetze wurden im Wesentlichen in den 1950er- und 70er-Jahren für die damaligen Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse geplant und gebaut", erklärte Joachim Struckmeyer von der Gemeindeverwaltung. Inzwischen hätten sich aber die Betriebsgrößen, Besitz und Produktionsweisen gravierend verändert.

Zerfahrene Seitenstreifen, bröckelnde Asphaltträger und eine generell wellige Form - auch bei ordnungsgemäßer Unterhaltung sehen die Wege dann so aus. "Sie sind für die heutige Belastung nicht mehr ausgelegt", so Struckmeyer. Dazu komme oft noch ein mangelnder Unterbau. Kurz: Bei den Wirtschaftswegen muss ganzheitlich angesetzt werden, um sie fit für die Zukunft zu machen. Das Wirtschaftswegekonzept soll sich - entsprechend des Leitfadens der Förderbehörde - an der verkehrlichen Bedeutung ausrichten und auch Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen.

Auf die Tube drücken muss die Gemeinde nun aber. Bis Ende November soll das Konzept fertig sein, denn die Fördermittel stehen nur 2017 zur Verfügung. "Ein strammes Programm. Da muss der Sitzungsplan wohl noch etwas erweitert werden", sagte Struckmeyer.

In einem ersten Schritt war das Ingenieurbüro Ge-Komm aus Melle beauftragt worden, die Grundlagen zu ermitteln. So wurde das Wegenetz der Gemeinde ermittelt: 246 Kilometer Wege, die teilweise parallel und teils sehr dicht zueinander verlaufen. Klassifiziert wurden sie auch nach ihrem Zustand und ihrer Nutzung. Auch der Dialog mit den Bürgern gehört bei der Erstellung des Konzeptes dazu.

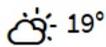
Dialog mit den Bürgern

Dank gab es von den anwesenden Ratsmitgliedern für die Gemeindeverwaltung, insbesondere den Fachbereich Technik, der den Förderantrag vorbereitet hatte.

Die Gemeinde Hüllhorst sei mit ihrer Konzeption eine der ersten, andere seien noch nicht so weit, sagte Heidemann - und mit einem Schmunzeln: "Auch mir ist es lieb, wenn das Geld in Ostwestfalen bleibt und nicht nach Düsseldorf geht." Sein Kollege und er stünden den Hüllhorstern weiterhin beratend zur Seite, versprach er.

Quelle: Neue Westfälische, 21.04.2017

21



Landwirtschaftlich geprägt: Hüllhorst verfügt über eine Vielzahl von Wirtschaftswegen. Ein Wirtschaftswegekonzept würde als Datengrundlage für die nächsten 25 Jahre gelten. | © Ingrun Waschneck

HÜLLHORST

Wirtschaftswege im Blick

Referat im Bauausschuss: Erhalt von Straßen ist für die Kommunen nicht billig, aber eine wichtige Investition in die Zukunft



Kirsten Tirre

01.07.2016 | Stand 30.06.2016, 20:01 Uhr

Hüllhorst. Espelkamp hat ein Wirtschaftswegekonzept, Pr. Oldendorf hat eines auf den Weg gebracht und auch in Hüllhorst befassen sich Politik und Verwaltung aktuell damit. Das Ingenieurbüro Ge-Komm aus Melle wurde deshalb beauftragt, die Grundlagen zu ermitteln. Das Ergebnis wurde von Bernd Mende, Geschäftsführer der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur, in der Sitzung des Bauausschusses vorgestellt.

Auf Wirtschaftswegen seien heute sehr viel mehr große und schwere Fahrzeuge unterwegs, als es früher der Fall gewesen ist. "Das hat manchmal nicht mehr viel mit idyllischer Landwirtschaft zu tun", so Mende. Zulässig seien heute Fahrzeugbreiten bis drei Meter und 32 Tonnen Gewicht für Gleiskettenfahrzeuge. Manche Wege seien aber nur drei Meter breit. Da werde es für andere Nutzer wie Fußgänger oder Radfahrer schon eng.

Wenig zielführend sei es zudem, im Unterschied zum sonstigen Straßenerhalt kleinere Schäden zu reparieren. Bei den Wirtschaftswegen müsse ganzheitlich angesetzt werden, um diese "fit für die Zukunft zu machen".

In Zeiten des Neuen Kommunalen Finanzmanagements (NKF) mache die verkehrliche Infrastruktur einer Kommune in etwa die Hälfte ihres Vermögens aus. Daher gehe es auch um Substanzerhalt. Mende: "Wer nicht investiert, verliert an Werten." In einem ersten Schritt hat das Büro das Wirtschaftswegenetz der Gemeinde ermittelt und kommt auf 246 Kilometer Wege, die teilweise parallel und teils sehr dicht zueinander verlaufen. Klassifiziert wurden die Wege auch nach ihrem Zustand - einige seien schon sehr alt - und ihrer Nutzung beispielsweise für Wanderer.

In einer Grundlagenberechnung für die Finanzierung des Straßenerhaltes werde gerechnet, dass ein Kilometer Straßenerhalt eine Kommune etwa 3.390 Euro pro Jahr koste. Ziel und Zweck eines Wirtschaftswegekonzeptes sei, alle Wege von ihrem Zustand, den Standards und der Notwendigkeit her auf den Prüfstand zu stellen und in dem Prozess auch alle Beteiligten mit ins Boot zu nehmen.

Das Konzept biete eine Perspektive für die Zukunft, da es um die Frage gehe, was finanzierbar sei und was notwendig. Die Methodik sehe so aus, dass auf die Bestandsanalyse (Ist), das Sollkonzept (Soll) folge. Im nächsten Schritt würden alle Akteure auch in Form von Bürgeranhörungen einbezogen. Letzter Schritt sei dann die politische Beschlussfassung zu Sanierungen und Ausbaustandards.

Im Beteiligungsverfahren werde auch ein Geoinformationssystem mit Fotos zum Einsatz kommen. "Das versachlicht die Diskussion", so Mende. Als Finanzierungsvarianten für Wirtschaftswege nannte der Referent: Die Allgemeinheit, eine Straßenausbausatzung, die Grundsteuer A, eine Treckermaut oder Wegeunterhaltungsverbände, wie es sie in Niedersachsen bereits gebe. Hier gebe es für NRW allerdings noch keine Mustersatzung.

Aufgrund ihrer Struktur habe die Gemeinde Hüllhorst gute Chancen, Fördermittel für das Wirtschaftswegekonzept zu bekommen. Die SPD nannte den Bericht von Mende, der einstimmig zur Kenntnis genommen wurde, "einen ersten Aufschlag".

Fr., 05.05.2017 **Einstimmiger Beschluss im Rat – Bürger sollen beteiligt werden**

Wegekonzept wird erstellt



Der Wurlitzerweg in Hüllhorst: Hier wie auch auf anderen Wirtschaftswegen in der Gemeinde gibt es erhebliche Beschädigungen. Der Teer ist durch Frostschäden aufgeplatzt, die Breite der Wege nicht mehr für heutige Fahrzeuge und Auslastungen geeignet. Foto: Knickmeier

Von Kathrin Kröger

Hüllhorst (WB). Ein ländliches Wegekonzept soll für die Gemeinde Hüllhorst erstellt werden. Das hat der Rat am Mittwochabend einstimmig beschlossen – nach einer Sitzungsunterbrechung und längerer Diskussion.

Die heutigen Wegenetze wurden vor allem in den 1950er und 1970er Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse geplant und gebaut. Inzwischen haben sich jedoch Betriebsgrößen, Besitz und Produktionsweisen gravierend verändert und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich zugenommen, sagte Joachim Struckmeyer vom Fachbereich Technik. »Es gibt erhebliche Beschädigungen durch breite Fahrzeuge, Bankette werden mitbefahren.« Außerdem würden bestimmte Überfahrten gar nicht mehr genutzt.

Fachbüro beauftragt

Durch ein ländliches Wegekonzept, für das ein externes Fachbüro zu beauftragen ist, soll unter Einbeziehung der relevanten, örtlichen Akteure ermöglicht werden, ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wegenetz zu entwickeln. Um ein solches Konzept aufstellen zu können, bekommt Hüllhorst von der Bezirksregierung Detmold die maximale Förderung von 75 Prozent (maximal 50 000 Euro), 25 Prozent muss somit die Gemeinde tragen. Der Förderbescheid wurde im April überreicht (wir berichteten).

Den Zuschuss wird es aber nur geben, wenn das Konzept bis zum 27. November dieses Jahres vorliegt – ausgerichtet an der verkehrlichen Bedeutung sowie Natur- und Landschaftselemente berücksichtigend. »Da haben wir ein relativ kurzes Zeitfenster«, sagte Struckmeyer.

Verwaltung verspricht sich Ersparnis

SPD-Chef Frank Picker bewertete die Maßnahme als positiv. In Stemwede nehme man ebenfalls die Förderung für ein Wirtschaftswegekonzept in Anspruch – Ende April hatte die dortige Gemeinde eine Infoveranstaltung ausgerichtet. Auch in Hüllhorst werde die Öffentlichkeit an dem Konzept mitwirken können und umfangreich beteiligt, betonte Bürgermeister Bernd Rührup. Auch Grünen-Chef Jürgen Friese äußerte sich zustimmend: »Es wird Zeit, dass wir Fördermaßnahmen endlich nutzen. Die haben wir aber nur bewilligt bekommen, weil SPD und Grüne dem Haushalt zugestimmt haben.«

CDU-Fraktionsvorsitzender Klaus Kuhlmann sah ein Wegekonzept sehr kritisch. »Was erfahren wir dadurch, was wir noch nicht wissen? Was ist der Nutzen?«, fragte er und fürchtete zudem eine Verschwendung von Steuergeldern. Es sei keineswegs eine zusätzliche Belastung der Bürger damit verbunden, betonte daraufhin der Bürgermeister. Im Gegenteil: Die Verwaltung verspreche sich eine Ersparnis.

Sitzungsunterbrechung

»Wir sollten das nicht kaputt reden«, sagte Picker. »Es gibt doch auch Wege, die wir gar nicht mehr brauchen und die somit nicht mehr von der Gemeinde unterhalten werden müssten.« Gräben räumen beziehungsweise für die Entwässerung sorgen, Durchlässe spülen und erneuern nannte Struckmeyer als anfallende Arbeiten. Nach einer Sitzungsunterbrechung fiel das Votum schließlich einstimmig für die Erstellung eines Konzeptes aus. Kuhlmann: »Wir wollen uns nicht vorwerfen lassen, dass wir irgendwelche Förderungen nicht bekommen.«

Hüllhorster können sich einbringen

Erste Bürgerversammlung zum ländlichen Wegenetzkonzept der Gemeinde

Hüllhorst (lei). Die Gemeinde Hüllhorst entwickelt ein neues Wegenetzkonzept für Gemeinde- und Wirtschaftswege. Daran sollen sich auch die Bürger der Gemeinde beteiligen können. Dazu hat es am Montagabend eine erste Bürgerversammlung für die Ortsteile Ahlsen und Hüllhorst in der Mensa der Gesamtschule gegeben.

Viele Wege genügen nicht mehr der heutigen Belastung durch landwirtschaftliche Maschinen und Verkehrsaufkommen. Manche Straßen sind dadurch in einem schlechten Zustand, andere wiederum könnten in der Zukunft nicht mehr gebraucht und somit aufgegeben werden.

Um einen Überblick über den aktuellen Zustand der Wege zu bekommen, hat die Gemeinde Hüllhorst die Firma Ge-Komm (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur) beauftragt, einen ersten und zukunftsfähigen Konzeptentwurf zu erstellen. Dieser wur-

Über ein Bürgerbeteiligungsportal im Internet können die Hüllhorster ihre Kommentare zum Wegekonzept abgeben.

de den Bürgern aus Ahlsen und Hüllhorst vom Geschäftsführer der Ge-Komm, Bernd Mende, vorgestellt. Das Team des Meller Unternehmens ist alle Gemeinde- und Wirtschaftswege abgefahren, hat deren Zustand fotografisch dokumentiert und die Wege in unterschiedliche Kategorien eingeteilt. »Die Gemeinde und die Bürger müssen sich Gedanken machen, wie die Wegenutzung in Zukunft sein soll«, sagte Bernd Mende, Geschäftsführer der Ge-Komm.

Auf der erstellten Karte sahen die Bürger den aktuellen Ist-Zustand der ländlichen Wege und einen vorstellbaren Soll-Zustand. »Es geht bei den Bürgerversammlungen erst einmal darum, verschiedenen Ideen zu präsentieren sowie Möglichkeiten zur Diskussion zu stellen und nicht etwa darum, jede ländliche Straße auszubauen. Denn jeder gute Weg zieht



Bürgermeister Bernd Rührup und sein Team aus der Verwaltung stehen Rede und Antwort zum Wirtschaftswegekonzept. Fotos (2): Knickmeier

automatisch den Verkehr an«, sagte Mende. »Die Gemeinde kann sich auch durchaus vorstellen, Wege, die nicht mehr gebraucht und schon lange von Anwohnern gepflegt werden, an diese abzuge-

ben«, sagte Bürgermeister Bernd Rührup.

Bereits im April hatte die Gemeinde Hüllhorst die Zusage zur Förderung für ein ländliches Wegekonzept von der Bezirksregie-

rung in Detmold bekommen. Diese fördert die Erstellung eines solchen mit bis zu 75 Prozent der Kosten oder maximal 50 000 Euro (wir berichteten). Voraussetzung: Das Konzept muss bis Ende No-

vember fertiggestellt sein.

Deshalb sind die Hüllhorster aufgefordert, sich bis Ende September über das Bürgerbeteiligungsportal Wirtschaftswegekonzept.de mit Kommentaren mitzubringen. Nach der Registrierung und Anmeldung kann man das Projekt Hüllhorst aufrufen. Dort ist das nötige Kartenmaterial, auf dem alle Gemeinewege eingezeichnet sind, und Fotomaterial zum aktuellen Zustand der Wege hinterlegt. Das Portal steht den Bürgern immer einen Tag nach der jeweiligen Versammlung zur Verfügung.

Die nächsten Bürgerversammlungen sind morgen in der Aula der Grundschule Tengern für die Ortsteile Bröderhausen und Tengern, am Montag, 7. August, im Dorfgemeinschaftshaus Oberbauerschaft für die Ortsteile Büttendorf und Oberbauerschaft und am Dienstag, 8. August, im Dorfgemeinschaftshaus Holsen für die Ortsteile Holsen und Schnathorst. Beginn ist jeweils um 18 Uhr.



Höbbers Weg in Niedringhausen/Reineberg: Auch hier hat der Zahn der Zeit an der Fahrbahn genagt. Archivfoto: Knickmeier



Bernd Mende (Firma Ge-Komm) referierte.

Quelle: Westfalenblatt, 02.08.2017

Nur zusammen mit dem Bürger

Terminsache: Fachunternehmen stellt Bürgern einen Entwurf für das Wegenetzkonzept der ersten Ortsteile vor. Nun werden die Bürger um Mithilfe bei der Ausarbeitung des Entwurfs gebeten

Von Klaus Frensing

■ **Hüllhorst.** Es presst. Bis Ende November soll das Wirtschaftswegekonzept für die Gemeinde Hüllhorst stehen. Denn Ende des Jahres läuft die 75-prozentige Förderung des Projekts aus. Doch Bernd Mende und Alexander Klassen von der Ge-Komm (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur) sind optimistisch. Am Montag stellten sie auf der ersten von insgesamt vier Stationen das Wegenetzkonzept für die Ortsteile Ahlsen und Hüllhorst vor.

Viele Wirtschaftswege sind alt

Rund 50 interessierte Bürger waren in die Mensa der Gesamtschule gekommen, um sich die Ausführungen der beiden Experten anzuhören und Fragen zu stellen. Viele Wirtschaftswege seien alt und würden den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Ihr Zustand erfordere ein Handeln. Oft fehle es den Kommunen an Geld, um alles zu machen, so Bernd Mende.

Quelle: Neue Westfälische, 03.08.2017

Deshalb sei es einfach angeraten, sich auf das Wichtige zu konzentrieren, da die Netzstruktur stark verzweigt sei und die Wege teilweise parallel verlaufen.

Nachdem der Rat Anfang Mai beschlossen hatte, ein Wirtschaftswegekonzept zu erstellen, hat die Ge-Komm alle Wege der Gemeinde erfahren, sich Zustand, Bedeutung und Nutzung nach Umfang und Funktionalität angeschaut und viele Fotos für eine Dokumentation gemacht sowie eine Bestandsanalyse erstellt. „Wir wollen eine ganzheitliche Verbesserung erreichen, deshalb haben wir das ganze Wegenetz in Augenschein genommen“, erläuterte Mende. Es gehe darum zu wissen, wo Defizite sind und wo gehandelt werden muss, um Mittel und Möglichkeiten optimal einzusetzen. Das Konzept soll schließlich eine Handlungsgrundlage für die Gemeinde bilden.

Parallel wurde eine Arbeitsgemeinschaft mit Vertretern aus Rat und Verwaltung, Landwirtschaft sowie Natur- und Umweltschützern gegründet, die der Ge-Komm beratend zur Seite steht. Ge-



Vortrag: Alexander Klassen (l.) und Bernd Mende (Ge-Komm) präsentieren ihre Ideen für ein Wirtschaftswegekonzept. FOTO: FRENSING

meinsam wurde ein Soll-Konzept erstellt. Dabei wurde gemäß dem Leitfaden des Landes eine Einstufung vorgenommen, die von „klassifiziertes Straßennetz“ (Kategorie A) über multifunktionelle Wege (Kategorie B) und „erforderliche Wege zur Sicherstellung von Verbindungen“ (Kategorie C) bis zu „im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege“ (Kategorie G) und „nicht mehr vorhandene oder

genutzte Wege“ (Kategorie H) erstreckte.

Dem soll nun eine umfangreiche Bürgerbeteiligung folgen. „Sie sollen uns bei der endgültigen Ausarbeitung des Entwurfs helfen“, unterstrich Bernd Mende. Dabei auftretende Konflikte und Nutzungskollisionen müssten rechtzeitig angesprochen werden.

Dabei setzen die Ge-Komm und die Gemeinde Hüllhorst auf das digitale Bürgerbetei-

lungsverfahren. Unter www.wirtschaftswegekonzept.de können sich die Bürger über den Menüpunkt „Portal“ registrieren und einen Nutzeraccount erstellen. Hat man sich eingeloggt und angemeldet, gelangt man zum Projekt seiner Wahl, indem man den Namen seiner Gemeinde, in diesem Fall also Hüllhorst, eingibt. Darüber hinaus ist es aber auch bis Mitte September möglich, Eingaben direkt im Rathaus abzugeben.

Zwei weitere Infoabende

Nach der Informationsveranstaltung am gestrigen Abend in der Aula der Grundschule Tengern für die Ortsteile Bröderhausen und Tengern wird das Wirtschaftswegekonzept in der kommenden Woche am Montag, 7. August, um 18 Uhr im Dorfgemeinschaftshaus Oberbauerschaft für die Ortsteile Büttendorf und Oberbauerschaft und am Dienstag, 8. August, um 18 Uhr im Dorfgemeinschaftshaus Holsen für die Ortsteile Holsen und Schnathorst vorgestellt.

3.5 Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzzept.de

Eine besondere Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:

www.wirtschaftswegekonzzept.de

Die von der Ge-Komm GmbH entwickelte Internetplattform gab interessierten Bürgern und denjenigen, die sich an der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes beteiligen wollen, allgemeine und weiterführende Informationen und die Möglichkeit, Stellungnahmen in Form von Kommentaren abzugeben.

Gemäß dem Motto „Bürgerbeteiligung braucht neue, zeitgemäße Wege“ hat die Ge-Komm GmbH ein modernes GIS-gestütztes Bürgerdialogportal entwickelt und stärkt damit nachhaltig die moderne Beteiligungskultur für komplexe Zusammenhänge im Bereich der ländlichen Wegenetzkonzepte.

Da die Bürger heutzutage immer stärker in Entscheidungsprozesse einbezogen werden wollen, ist eine internetbasierte Beteiligungsform ideal, um Betroffenen und Interessierten die Möglichkeit zur Mitgestaltung zu geben.

Dieses Portal stand allen Interessierten rund um die Uhr (24/7) zur Verfügung und konnte bequem von zu Hause oder aber auch von unterwegs besucht werden. Durch die permanente Erreichbarkeit wurden eine bürgernahe Transparenz des Konzeptes und eine hohe Beteiligung erreicht, ohne die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwal-



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzeppte.de

tung der Gemeinde Hüllhorst zu belasten.

Die digitale Auskunft und Kommentierung ersetzen zum großen Teil die telefonische, schriftliche oder persönliche Beratung. Die Bürger werden ohne zeitlichen oder personellen Mehraufwand unmittelbar mit einbezogen. Das Portal wird von der Ge-Komm GmbH vorgehalten und administriert.

Alle Kommentare wurden seitens der Ge-Komm GmbH gesammelt und verwaltet, um dann aufbereitet und gebündelt an die Verwaltung der Gemeinde Hüllhorst übergeben zu werden.

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Gemeinde Hüllhorst wurde Mitte Juni 2017 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis Ende Juli 2017 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt. Nach Projektabschluss steht das Portal bis Ende des Jahres 2017 noch informativ zur Verfügung. Eine Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die unten aufgeführte Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 845 Mal auf-

gerufen. Insgesamt sind über das Portal ca. 80 Kommentare eingegangen, die sich auf mehr als 130 Wegeabschnitte bezogen.

Nach einmaliger Registrierung erhielt der Benutzer den Projektzugang und konnte sich ausführlich über das ländliche Wegenetzkonzept der Gemeinde Hüllhorst informieren und Vorschläge einbringen.

Es bestand die Möglichkeit, auf die Einführungspräsentation und den angewandten Leitfaden zurückzugreifen. Es erfolgte außerdem nochmals die Erinnerung an die Veranstaltungstermine. Nach der Beteiligungsphase wurden die eingegangenen Kommentare für die Öffentlichkeit in anonymisierter Form zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

BÜRGERBETEILIGUNG

Im Juli 2017 finden vier öffentliche Termine für alle Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Hünxe statt. Dort wird jeweils das Wegenetz der unten aufgeführten Bereiche angesprochen und näher betrachtet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, sich in diesem Portal weiter über die wesentlichen Zwischenstände zu informieren und Kommentare zu verfassen.

[→ Internetseite der Gemeinde](#)
[i Einführungspräsentation](#)

[Leitfaden NRW](#)

Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzeppte.de

Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-



Bild: Nutzungsaktivität im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzzept.de

Portal www.wirtschaftswegekonzept.de aufgeführt.

Mit Hilfe des Kommentarfeldes ließen sich Kommentare mit eindeutigem Bezug zu Wegnummern benutzerfreundlich eingeben.

Informationen wurden mittels des Bürgerdialogportals auf einfache Art und Weise immer tagesaktuell präsentiert. Zudem ließen sich die geocodierten Fotos mittels eines einfachen Klicks auf das Symbol aufrufen und anzeigen.

Für weiterführende Informationen ließ sich eine Kartenlegende einblenden.



1. Webseite
Geben Sie die Webadresse www.wirtschaftswegekonzept.de in Ihren Webbrowser ein.

2. Portal
Über den Menüpunkt *Portal* gelangen Sie zum Registrierungsprozess.



Hier geht es zum Bürgerdialog-Portal:
www.wirtschaftswegekonzept.de

3. Einmalig registrieren und Benutzeraccount anlegen
Wählen Sie *Registrieren* um Ihren Nutzeraccount zu erstellen.
Geben Sie folgende Daten ein:

- ▶ *Vor- und Nachname* (wichtig; keine Umlaute!)
- ▶ *E-Mail Adresse*
- ▶ *Passwort* (und Wiederholung)

 Akzeptieren Sie die Bedingungen und klicken Sie auf *Registrieren*.

? Sie kommen nicht weiter oder haben weitere Fragen? Wählen Sie *FAQ* im Navigationsmenü.

4. Einloggen
Um sich mit Ihrem neu erstellten Account anmelden zu können, wählen Sie im Menü *Portal* und dann *Login*.
Nun werden Sie aufgefordert Ihren Benutzernamen (oder Ihre E-Mail Adresse) und Ihr Passwort einzugeben.
Wählen Sie *Anmeldung*.

5. Zum Projekt gelangen
Um zu dem Projekt Ihrer Wahl zu gelangen, geben Sie nun den Namen Ihrer Gemeinde/ Stadt ein.

Bild: Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Bezeichnung/Wegnummer/Beschreibung

Ihr Kommentar *

Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

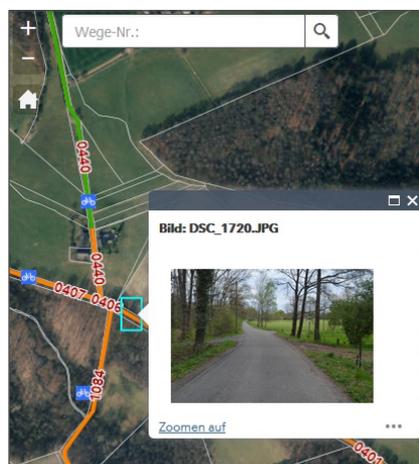


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

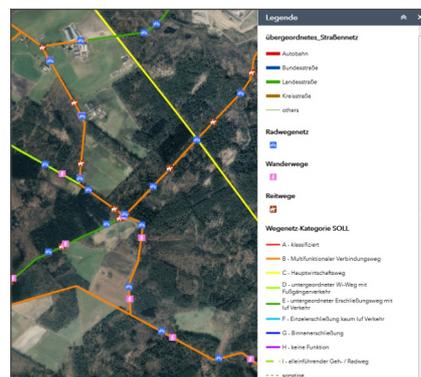


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

4. Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle

Allgemeines

Im Rahmen des Projektes fanden auch eine offene Untersuchung und eine neutrale Betrachtung von Optionen hinsichtlich möglicher zukünftiger Finanzierungsformen des ländlichen Wegenetzes statt.

Bereits in den Beteiligungsgesprächen wurde daher regelmäßig darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Erhaltung von Straßen und Wegen für die Netzbetreiber mit einem beträchtlichen finanziellen Aufwand verbunden sind.

Laut dem Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro / qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2017 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung.

Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei den Kennzahlen um Mittelwerte zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status Quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass gerade die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel für die Finanzverantwortlichen in den Städten und Gemeinden eine große Herausforderung darstellt – so auch in Hüllhorst.

Die Kosten für laufende Unterhaltungsleistungen trägt in der Regel die jeweilige Kommune allein aus allgemeinen Haushaltsmitteln, während die Kosten für Erneuerungsmaßnahmen in NRW, auf Grundlage des Abgabenrechts und der bestehenden Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes, auch

von den (jeweils unmittelbar betroffenen) Anliegern anteilig mitzutragen sind.

Laut Satzung der Gemeinde Hüllhorst über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen vom 10.12.1992 besteht keine Möglichkeit und somit gleichzeitig keine Verpflichtung, auch für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese entspricht nicht der aktuellen Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes NRW und den Empfehlungen der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen.

Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

In Nordrhein-Westfalen wurde seitens der Geschäftsstelle des Städte- und Gemeindebundes NRW in Abstimmung mit dem Innenministerium des Landes ein Muster einer Straßenbaubeitragsatzung gemäß § 8 KAG NRW erarbeitet. Diese Mustersatzung wird heute von zahlreichen Kommunen angewendet. Dadurch ergibt sich eine sehr hohe Rechtssicherheit, was gerade in diesem häufig mit Konfliktpotenzial behafteten Themenbereich von Bedeutung ist.

Erwähnt sei auch, dass insbesondere bei Einzelfragen oder Sonderfällen die Möglichkeit der Rechtsberatung durch den Städte- und Gemeindebund NRW besteht. Im Rahmen einer Mitgliedschaft beim StGB NRW ist dies für die Kommunen kostenfrei.

Die Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz für straßenbauliche Maßnahmen bezieht insbesondere die Wirtschaftswege mit ein (§ 1 Erhebung des Beitrages).

Bei Wirtschaftswegen beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen 50–80 %, die anrechenbare Breite wird mit 3,00 m festgesetzt.

Besonders erwähnenswert sind die Kosten für die Erneuerung von Brückenbauwerken. Diese werden in der Mustersatzung als nicht beitragsfähig aufgeführt, können (und sollten) jedoch laut Aussage des StGB NRW zukünftig mit berücksichtigt werden. Nach entsprechender Beratung sind bereits einige Kommunen dieser Empfehlung gefolgt, beispielhaft sei hier die Stadt Preußisch Oldendorf genannt.

In der Satzung der Stadt Preußisch Oldendorf über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für Maßnahmen an Einrichtungen des Straßenbaus im Außenbereich vom 23.07.2013 heißt es dazu:

§ 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für

1. den Erwerb (einschließlich Erwerbsnebenkosten) und die Freilegung der für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Anlage benötigten Grundflächen.

2. den Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen zum Zeitpunkt des Beginns der Maßnahme.

3. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Fahrbahn mit Unterbau, Tragschichten und Decke sowie für notwendige Erhöhungen und Vertiefungen, Randsteine und / oder Schrammborde.

4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von

a. *Beleuchtungseinrichtungen*

b. *Entwässerungseinrichtungen*

c. *Böschungen, Schutz- und Stützmauern*

d. *Trenn-, Rand- und Sicherheitsstreifen*

e. *Brücken, Tunnel, Durchlässe und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen.*

(2) Nicht beitragsfähig sind die Kosten für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung der Straßen, Wege und Plätze.

Hinweise zur Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Einbeziehung von Wirtschaftswegen in Straßenbaubeitragsatzungen liefert in Nordrhein-Westfalen auch die Gemeindeprüfungsanstalt (GPA NRW).

Im Zuge von überörtlichen Prüfungen werden deutliche Empfehlungen hinsichtlich der Straßenbaubeiträge gegeben. Zum einen werden die Kommunen aufgefordert, die maximal zulässigen Prozentsätze von den Anliegern zu erheben und zum anderen wird die Berücksichtigung der Wirtschaftswege gefordert.

Die folgende Abbildung (Auszug) zeigt die entsprechenden Empfehlungen für Kommunen zur Ausschöpfung der Ertragsseite seitens der GPA NRW:

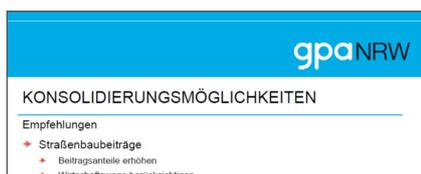


Bild: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW

Darüber hinaus werden seitens der GPA NRW sog. Potenzialberechnungen für KAG-Beiträge durchgeführt. Diese Berechnungen verdeutlichen, welche Möglichkeiten der Mehreinnahmen sich durch die Anpassung der prozentualen Beitragssätze für Kommunen erreichen lassen.

Es ist erkennbar, dass Städte und Gemeinden in NRW somit nachdrücklich aufgefordert werden, die entsprechenden Schritte zu gehen. Zahlreiche Kommunen haben dies bereits vollzogen bzw. befinden sich in der entsprechenden Übergangsphase zur Umsetzung.

Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

Von der Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden erhoffen sich viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen eine zusätzliche Variante für Teilbereiche der verkehrlichen Infrastruktur.

Ähnlich wie bei der Flurbereinigung oder bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen werden dabei räumlich abgrenzbare Wegenetze, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen („Bauernschaften“ / Forstbetriebsgemeinschaften o. ä.), durch eine Gemeinschaft von Verantwortlichen unterhalten, zu denen auch die Kommune gehört. Der Verband stellt ein Nutzungs- und Sanierungskonzept für die Wege im Verbandsgebiet auf, führt die Sanierungsmaßnahmen nach diesem Konzept durch und finanziert die Maßnahmen über die Verbandsbeiträge.

Seitens des Städte- und Gemeindebundes NRW wurden rechtliche Fragestellungen bereits umfassend geprüft sowie Satzungsentwürfe erarbeitet. Auf dieser Grundlage existieren bereits in einigen Kommunen entsprechende Bestrebungen zur Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden.

Das NRW-Umweltministerium hat im Dezember 2015 erklärt, dass es einer solchen Lösung nach dem Wasser- und Bodenverbandsgesetz (WVG) nicht mehr generell widerspricht und diese grundsätzlich für zulässig hält. Durch Verbände nach dem WVG lassen sich Herstellung und Unterhaltung von Wegen, die überwiegend land- oder forstwirtschaftlichen Interessen dienen, organisieren.

Gegebenenfalls kann es sinnvoll sein, für den Außenbereich der Gemeinde Hüllhorst die Möglichkeit zur Gründung eines (oder zweier) Wegeverbandes zu prüfen.

Wiederkehrende Beiträge

Im Rahmen der Diskussion über Kostenerhebungen im Zusammenhang mit der kommunalen verkehrlichen Infra-

struktur wurden auch in NRW die wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge angesprochen. In einer Stellungnahme der AG der kommunalen Spitzenverbände in NRW vom April 2013 zum Entwurf eines „Gesetzes zur Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge“ ziehen die kommunalen Spitzenverbände aber gesetzliche Ansätze zur Vereinfachung des Beitragsrechts innerhalb des bestehenden Beitragserhebungssystems einem systemändernden Lösungsansatz mit wiederkehrenden Beiträgen vor.

Ablehnend zu wiederkehrenden Beiträgen hat sich auch der Bund der Steuerzahler in NRW geäußert. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt daher nicht zu erwarten, dass ein entsprechender Systemwechsel in Nordrhein-Westfalen vollzogen wird.

Erhöhung der Grundsteuer A

In der Vergangenheit wurden in Bezug auf die Finanzierung von Wirtschaftswegen in NRW auch vereinzelt Diskussionen zur Anpassung der Grundsteuer A geführt. Durch eine Anhebung dieser Steuer sollten bauliche Wegemaßnahmen finanziert werden.

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern“:

Gem. § 3 Abs. 2 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen sollen Gemeinden Steuern nur erheben, soweit die Deckung der Ausgaben durch andere Einnahmen, insbesondere durch Gebühren und Beiträge, nicht in Betracht kommt.

Während Gebühren und Beiträge Geldleistungen sind, die für eine besondere Leistung wie z. B. Amtshandlung oder für die Nutzung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen erhoben werden, steht Steuern dagegen keine spezielle Leistung der Gemeinde gegenüber. Sie werden zur Finanzierung der übrigen, nicht aus Gebühren, Beiträgen u. a. Einnahmen gedeckten Ausgaben erhoben.

Steuergegenstand der Grundsteuer A gem. § 2 Nr. 1 Grundsteuergesetz (GrStG) sind die Betriebe der Land- und Forstwirtschaft.

Betriebe der Land- und Forstwirtschaft sind gem. § 33 Bewertungsgesetz wie folgt beschrieben:

Zum land- und forstwirtschaftlichen Vermögen gehören alle Wirtschaftsgüter (insbesondere Grund und Boden, Wohn- und Wirtschaftsgebäude, stehende und umlaufende Betriebsmittel), die einem Betrieb der Land- und Forstwirtschaft dauernd zu dienen bestimmt sind. Betrieb der Land- und Forstwirtschaft ist die wirtschaftliche Einheit des land- und forstwirtschaftlichen Vermögens.

Wie oben beschrieben, unterliegt die Grundsteuer A somit grundsätzlich nicht der Zweckbindung. Beabsichtigt eine Kommune also, zur Finanzierung der Erneuerung, Unterhaltung und Instandsetzung von Wirtschaftswegen den Weg über eine Anhebung dieser Steuer zu gehen, müsste sie im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen eine solche Zweckbindung von Jahr zu Jahr neu beschließen.

Doch selbst bei einer solchen Vorgehensweise ist zu bedenken, dass hierdurch keine volle Verbindlichkeit besteht. Es wäre also möglich, dass zusätzlich die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen erforderlich werden könnte. Aufgrund erheblicher Bedenken zahlreicher Fachleute sollte von einer Erhöhung der Grundsteuer A zur alleinigen Finanzierung von Wirtschaftswegen derzeit abgesehen werden.

Treckermaut

In der niedersächsischen Gemeinde Wardenburg wurde Anfang 2015 eine sogenannte „Treckermaut“ eingeführt. Diese besondere Variante zur Finanzierung orientiert sich maßgeblich an dem Verursacherprinzip. Je größer und schwerer die befahrenden Fahrzeuge der Wege sind, desto höher fällt die Sondernutzungsgebühr für die Nutzung aus. Dieses gilt für alle Wege, die eigens mit Schildern „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ ausgeschildert wurden

und gilt für jegliche Fahrzeuge über 3,5 t (also auch für schwere Fahrzeuge, die keiner agrarischen Nutzung unterliegen, wie z.B. Baufahrzeuge, Firmen/Spedition-LKW etc.). Die Bezeichnung „Treckermaut“ ist aus diesem Grunde nicht ganz zutreffend, da auch sämtliche außeragrarischen Fahrzeuge davon betroffen sind.

Die Einnahmen der sog. „Treckermaut“ fließen zweckgebunden der Wegeunterhaltung/Wegeerneuerung zu.

Allerdings blieben die bisherigen Einnahmen in Wardenburg bisher deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Das liegt zum Teil daran, dass die Gemeinde den fließenden Verkehr nicht kontrollieren darf, dieses ist der Polizei vorbehalten.

Die Gemeinde hält trotz der bisherigen eher nüchternen monetären Bilanz weiterhin an der verursacherbezogenen Erhebung von Sondernutzungsgebühren für die Befahrung der Wege mit schweren Fahrzeugen über 3,5 t fest.

Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege ausschließlich im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren.

Auf Grund des fortschreitenden Strukturwandels einhergehend mit Veränderungen mit der Wirtschaftswegesituation ist der Aspekt der Bodenordnung auch zukünftig weiterhin zu verfolgen. Hier sollte zu gegebener Zeit der Kontakt zum Dezernat 33 der Bezirksregierung Detmold hergestellt werden, um über weitere Maßnahmen zu entscheiden.

Im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung werden weitere Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege in Aussicht gestellt. Demnach sollen künftig ELER-Fördermittel für die Wirtschaftswege fließen.

In der Rubrik „Flächenmanagement im ländlichen Raum“ auf Seite 88 im Koalitionsvertrag heißt es u.a.: „Unsere Wirtschaftswege haben eine hohe Bedeutung für den ländlichen Raum, sowohl für die Landwirtschaft als auch für den Tourismus. Deswegen wollen wir

ELER-Mittel für die Unterhaltung, Sanierung und den mitunter notwendigen Rückbau der Wirtschaftswege zur Verfügung stellen.“

5. Handlungsempfehlungen

Begriffserklärungen und Einordnung

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte sind Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Umgang mit den ländlichen Wegen zu geben. Dies hat für jeden Wegeabschnitt individuell zu erfolgen.

Ziel ist es, das Wegenetz der Gemeinde Hüllhorst auf Grundlage dieses Wirtschaftswegekonzeptes weiter zu optimieren und "fit für die Zukunft zu machen". Dabei ist insbesondere eine nachhaltige und systematische Wegeunterhaltung anzustreben.

Zum besseren Verständnis wird an dieser Stelle der allgemein geläufige Sammelbegriff „Wegeunterhaltung“ differenziert betrachtet. Die fachliche Bezeichnung dafür lautet gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) „Maßnahmen zur Straßen/Wegeerhaltung“. Dabei wird der Begriff "Erhaltung" definiert als "Maßnahmen, die der Erhaltung der Substanz und des Gebrauchswertes von Verkehrsflächen einschließlich der Nebenanlagen sowie der Umweltverträglichkeit dienen." Im Weiteren gliedert sich der Begriff "Erhaltung" in



Begriffsbestimmung Oberbau / Unterbau

Gemäß Begriffsbestimmungen der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) umfasst der Oberbau alle Schichten oberhalb des Planums, ausgenommen der Bankette/Seitenstreifen. Der Unterbau beschreibt die darunter liegende Dammschüttung.

Bezugnehmend auf diese Begriffsdefinition interpretieren wir die **Handlungsempfehlung „b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)“** gem. Leitfaden zur Erstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes als **„bis in den Unterbau reichende Sanierung, bzw. Sanierung des kompletten Oberbaus“**.

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung
- Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- Rückbau / Aufhebung
- Neubau (neue Trasse)

Die Betriebliche Erhaltung umfasst dabei die Kontroll- und Wartungsmaßnahmen, die Bauliche Erhaltung hingegen Instandhaltungs- und Instandsetzungs-, sowie Erneuerungsmaßnahmen.

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

- a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- b. den Unterbau einschließende Sanie-

Zur besseren Übersicht werden in der folgenden Grafik die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

	Bereich Straßenbau (gem. E EMI 2012 - FGSV)	Handlungsempfehlung (gem. Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte)
Kap. 5.1	Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung) z.B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
	Bauliche Erhaltung Bauliche Unterhaltung z.B. akute Kleinstreparaturen Instandsetzung z.B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht	
Erneuerung z.B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus		
Kap. 5.2	Um- und Ausbau (Veränderung der Qualität) z.B. Querschnittsänderungen	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
	Erweiterung (Erhöhung der Kapazität) z.B. Anbau von Fahrstreifen	c. Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
	Neubau (Neuanlage von Verkehrsflächen)	e. Neubau (neue Trasse)

Abb.: Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus in Anlehnung an die Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)

Durch die Handlungsempfehlungen lässt sich nicht in jedem Fall eine generelle Aussage treffen, ob eine Maßnahme zu einer Beitragspflicht im Sinne des KAG § 8 führt oder nicht. In jedem Fall ist daher eine Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung weiterer relevanter Parameter erforderlich (Abschnittslänge etc.).

Dabei spielt z.B. auch die Widmung eine ganz entscheidende Rolle. Der förmliche Widmungsakt gemäß Straßen- und Wegegesetz NRW ist eine Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze erst die Eigenschaft einer öffentlichen Straße / öffentlichen Weges erhalten. Erst dadurch ist das Kommunalabgabengesetz anwendbar.

Betriebliche Unterhaltung und Bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führt in der Regel nicht zu einer umlagefähigen Beitragspflicht. Eine grundlegende Erneuerung ist in der Regel im Sinne des KAG §8 dagegen beitragsfähig (Achtung: doch hier gilt es bestimmte Zeiträume zu beachten, die verhindern sollen, dass ein Weg binnen kurzer Zeiträume mehrfach „abgerechnet“ wird). Eine Einzelfallprüfung ist daher immer erforderlich.

Bezüglich der Abgrenzung einer Unterhaltungsmaßnahme von einer Investition bei der Wegeerhaltung gelten zudem weitere spezielle Kriterien. So existieren im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur Straßen-Wege-Plätze zahlreiche Verfahren baulicher Art zum Umgang damit. Es handelt sich dabei sowohl um konsumtive, als auch um investive Maßnahmen.

Die folgenden Grundsätze sollen bei der Beurteilung der Abgrenzung zwischen diesen beiden Aspekten unterstützen:

Begriff „Herstellungskosten“

Herstellungskosten liegen immer dann vor, wenn ein Vermögensgegenstand erstmalig hergestellt wird. Außer bei der erstmaligen Herstellung liegen Herstellungskosten in der Regel auch dann vor, wenn ein bereits vorhandener Vermögensgegenstand

- in seiner Substanz wesentlich vermehrt
- in seinem Wesen erheblich verän-

dert

- über seinen bisherigen Zustand hinaus erheblich verbessert oder
- seine Nutzungsdauer wesentlich verlängert wird.

Für das Vorliegen einer Substanzmehrung muss - bezogen auf die Nutzungsmöglichkeit des Vermögensgegenstandes als Ganzes - etwas Neues bzw. Zusätzliches geschaffen werden. Als Anhaltspunkt für die Wesentlichkeit kann hierbei der entsprechende Anteil am Wiederbeschaffungswert dienen.

Eine Wesensänderung liegt bei einer Änderung der betrieblichen Funktion vor. Bezüglich der Erheblichkeit können hierbei die Haupteigenschaften des Vermögensgegenstandes relevant sein.

Eine erhebliche Verbesserung ist nicht schon deswegen anzunehmen, weil mit notwendigen Erhaltungsmaßnahmen eine dem technischen Fortschritt entsprechende übliche Modernisierung verbunden ist. Die Zustandsbesserung muss daher deutlich über das heute übliche Maß hinausgehen.

Alles, was der Erhaltung der Nutzungsfähigkeit des Vermögensgegenstandes innerhalb der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer / Abschreibungszeitraum dient, stellt Erhaltungsaufwand dar.

Maßnahmen, durch die die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer wesentlich erhöht / verlängert wird, sind in der Regel auch Herstellungskosten.

Die Kriterien zur Abgrenzung von Herstellungskosten (Investition) zu Unterhaltungskosten (Unterhaltung) sind bei Straßen-Wegen-Plätzen seitens des Gesetzgebers nicht endgültig in allen Details abschließend eindeutig geregelt und können somit durchaus als fließend bezeichnet werden. Insbesondere aus diesem Grunde ist die Erstellung einer sog. Aktivierungsrichtlinie für diesen Bereich zwingend erforderlich.

Grundsätzlich sei an dieser Stelle auf das Positionspapier des Instituts für Verwaltungswissenschaften GmbH, Gelsenkirchen (Verfasser: Bernd Mende und Achim Wilmsmeier) verwiesen.

Die Abgrenzung von Investitionen und Instandhaltungen in Bezug auf Straßen und Ingenieurbauwerke

Die maßnahmenbezogene Trennung von Investitionen und Instandhaltungen ist für das kommunale Haushalts- und Rechnungswesen von außerordentlicher Bedeutung. Instandhaltungsmaßnahmen führen direkt zu Aufwand, stellen somit unmittelbar eine Belastung des Haushalts dar. Investitionen erhöhen demgegenüber zunächst den Wertansatz in der Bilanz und führen erst mittelbar während der folgenden Nutzungsjahre über die Abschreibungen zu Aufwand. Überdies ist gemäß Art. 115 GG im Ausmaß des Investitionsvolumens eine Finanzierung durch Kommunalkredite grundsätzlich möglich. Zwar gab es in der Kameralistik mit der Trennung von Vermögens- und Verwaltungshaushalt eine analoge Trennung, durch die Doppik werden aber die GoB zum wesentlichen Beurteilungskriterium.

Die Regelungen des kaufmännischen Rechnungswesens wie auch des Steuerrechts sind auf bewegliche Vermögensgegenstände wie auch auf Grundstücke, Gebäude und Einbauten relativ gut anwendbar, da die privatwirtschaftliche Bilanzierungspraxis mit derartigen Gütern zu tun hat. Problematisch stellt sich die Anwendung jedoch bei Gegenständen des Straßenvermögens einschließlich der Ingenieurbauwerke dar. Hier fehlt es oftmals an eigenartspezifischen Detailregelungen, wie eine einzelne Maßnahme einzuordnen ist. Der vorliegende Beitrag soll dazu dienen, hierzu klare Orientierungen auszusprechen, die dann in einer eigenen Aktivierungsrichtlinie gefasst und präzisiert werden sollten.

Dort werden die konkreten Hinweise zur Erstellung einer individuellen Aktivierungsrichtlinie gegeben. Diese Richtlinie ist die Voraussetzung für konkrete Einzelfallentscheidungen in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens.

Des Weiteren gilt es Wege/Wegeparzellen, die in die Kategorie H und somit

als "entbehrlich" eingestuft wurden, eingehend zu überprüfen und ggf. die in Kap. 5.3 beschriebenen Möglichkeiten im Umgang mit diesen Wegen voranzutreiben.

5.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Prioritäten

Der Aufwand für die betriebliche Unterhaltung und die bauliche Erhaltung der Wirtschaftswege - vergleichbar mit der Handlungsempfehlung "Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)" gemäß Leitfaden - soll seitens der Gemeinde Hüllhorst in Anlehnung an die Einstufung in die Wegekategorien in folgender Priorität erfolgen:

Priorität 1 - Kategorie A

Priorität 2 - Kategorie B

Priorität 3 - Kategorie C

Priorität 4 - Kategorie D

Priorität 5 - Kategorie E

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie F

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie G

keine Unterhaltung - Kategorie H

Die Wege der Kategorie I bedürfen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht einer gesonderten Betrachtung und Unterhaltung.

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

Verkehrssicherungspflicht

Die Erfordernis zur Durchführung von Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für die Kommunen als Straßenbaulastträger im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Daseinsvorsorge. Die geltenden Maßstäbe und Anforderungen werden im Wesentlichen durch die Gesetzgebung und die Rechtsprechung gesetzt. Die für die Verkehrsflächen zuständigen Gebietskörperschaften haben grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zu Schaden kommen. Das heißt aber nicht, dass die Straßen und Wege frei von jeglichem Schaden sein müssen. Insbesondere die Erkennbarkeit, die Zumutbarkeit und die Größe der Gefahrenquelle spielen bei der Straßenkontrolle eine wichtige Rolle. Aussagen wie „Eigensorgfalt der am Verkehr teilnehmenden Personen“ oder „Straßen die vor sich selber warnen“ lassen erkennen, dass nicht überall von einer vollkommen mangelfreien Situation ausgegangen werden kann. Jeder Fahrzeugführer (auch Radfahrer) muss die Straße zunächst so hinnehmen, wie sie ihm zur Verfügung gestellt wird. So hat ein Kraftfahrer nach § 3 StVO seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen.

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich nach den berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Verpflichteten.

Die Sicherungserwartungen wiederum richten sich nach den bedrohten Rechtsgütern, der Wahrscheinlichkeit einer Gefahrenverwirklichung und dem möglichen Schaden. Haftungsbegründend wird eine Gefahr deshalb erst dann, wenn sich aus sachkundiger Sicht die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden könnten. Gegen Gefährdungen, die zwar nicht vollkommen ausgeschlossen werden können, gleichwohl aber unter besonders eigenartigen und entfernteren Umständen zu befürchten sind, müssen keine Schutzmaßnahmen getroffen werden.

Ein offenkundig schlechter Straßenzustand, der „vor sich selbst warnt“ entlastet den Verkehrssicherungspflichtigen weitgehend, aber nicht vollständig. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Gefahrenstelle zwar erkennbar ist, der konkrete Umfang aber für den Verkehrsteilnehmer nicht oder in der konkreten Situation nicht eingeschätzt werden kann. Dies nimmt die Rechtsprechung beispielsweise dann an, wenn es sich – jedenfalls bei wichtigen innerstädtischen Durchfahrtsstraßen – um außergewöhnlich tiefe Schlaglöcher (ab 20 cm) handelt, die bei einigen Fahrzeugen bereits zu einer Bodenberührung führen können und deren Befahrbarkeit auch für einen umsichtigen Fahrer kaum mehr gewährleistet ist.

Ein weiterer Gesichtspunkt, den der Verkehrssicherungspflichtige bei der Einhaltung seiner Pflichten berücksichtigen muss, ist das zu erwartende Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Dort, wo Person abgelenkt werden (etwa

durch Schaufenster u.ä.) sind höhere Anforderungen zu stellen, als auf Wegen, auf denen eine solche Gefahr der Ablenkung nicht besteht. So hat die Rechtsprechung für Fußgängerzonen und Hauptgeschäftsstraßen eine Erforderlichkeit festgestellt, Unebenheiten, wie überstehende Kanten des Bodenbelags oder Vertiefungen, durch die Fußgänger zu Fall kommen könnten, auch nur bei geringfügigen Niveauunterschieden von 2 cm oder sogar weniger zu beseitigen. Für Wirtschaftswege im Außenbereich, die zudem erkennbar in einem schlechten Zustand sind, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass vom Verkehrsteilnehmer die volle Aufmerksamkeit erwartet werden kann.

Grundsätzlich sind die Kommunen verpflichtet, aber auch berechtigt Ihre Organisation zur Erfüllung Ihrer Verkehrssicherungspflichten situationsgerecht auf jede Straße bzw. jeden Weg anzupassen. Durch regelmäßige Kontrollen ist der Zustand der Straßen-Wege-Plätze zu überprüfen. Dabei sind etwaig drohende Gefahren festzustellen und zu beseitigen (bzw. die Beseitigung zu veranlassen). Die Art und Häufigkeit der Kontrollen richtet sich u.a. nach der Bedeutung der jeweiligen Abschnitte und deren Frequentierung (Prioritäten siehe oben). Hierbei geht es nicht nur um die verkehrliche Funktion, sondern auch um die tatsächliche Verkehrsbelastung. Je nach Funktion, Verkehrsbelastung und Frequentierung durch unterschiedliche Verkehrsarten unterscheiden sich auch Art und Umfang der Maßnahmen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten. Grundsätzlich ist nach verbreiteter Auffassung eine visuelle Prüfung ausreichend.

Zu dem zu sichernden Verkehrsraum gehört zusätzlich zur Straße selbst auch die unmittelbare Umgebung. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht steht dabei in engem Zusammenhang mit dem Typ und dem Charakter der Straße. Besonders Art und Ausmaß der Benutzung sowie die Verkehrsbedeutung spielen eine Rolle. Wirtschaftswege im Allgemeinen erfordern daher im Vergleich mit z.B. Fußgängerzonen oder Innerortsstraßen einen geringeren Kontrollumfang.

Die Anforderungen an die Verkehrssi-

cherungspflicht sind bei erkennbar landwirtschaftlich genutzten Verkehrsflächen noch deutlich geringer. Hier muss jeder aufmerksame Kraftfahrer mit größeren Höhenunterschieden rechnen und sich entsprechend darauf einstellen. Die für die Straßenverkehrssicherungspflicht Verantwortlichen wären überfordert, wenn Sie diese Risiken vollkommen ausschließen müssten. Wirtschaftswege sind laut Empfehlungen der BADK - Bundesarbeitsgemeinschaft der Deutschen Kommunalversicherer ca. quartalsweise bis halbjährlich zu kontrollieren.

Hinsichtlich des Radverkehrs wird man Unterschiede machen müssen, je nachdem, ob ein Wirtschaftsweg (unabhängig von seiner Ausweisung in Radwegrouten u.ä.) eine belebte und stark frequentierte Radverkehrsanlage darstellt. Auch hier dürfen allerdings die Anforderungen an den Wegezustand nicht überspannt werden. So dürfte beispielsweise ein Radrennfahrer nicht erwarten solche Wege in seiner Wunschgeschwindigkeit befahren zu können. So hat das Landesgericht Heidelberg mit Urteil vom 14.12.1988 speziell zur Frage der Verkehrssicherungspflicht auf einem als Radweg ausgewiesenen Feldweg entschieden, dass solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet) ausgebaut und unterhalten wird, sich die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde auf den Schutz vor unvermuteten Gefahren beschränkt. Die üblichen Gefahren eines Feldweges (Spurrinnen auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Gemeinde z.B. den Verbindungsweg zur Nachbargemeinde im Auftrag des Kreises als „Radwanderweg“ beschildert hat, führt nicht zur Verpflichtung den Weg so bauen zu müssen, dass er für die Benutzung durch Radfahrer besonders geeignet ist.

In der Gemeinde Hüllhorst gibt es ebenfalls viele Wirtschaftswege die im privaten Eigentum stehen. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz besteht ein Betretungsbefugnis der freien Landschaft zum Zwecke der Erholung, jedoch auf eigene Gefahr. Ein Tätigwer-

den des Verkehrssicherungspflichtigen ist nur dann geboten, wenn Gefahren bestehen, die für die Nutzer nicht erkennbar sind. Sollten offizielle Wander-/Radwege auf den Straßen ausgewiesen werden, so geht die Verkehrssicherungspflicht in dem erhöhten Maße auf die entsprechende Stelle über.

Substanzerhalt

Ziel ist es die vorhandene Substanz mit systematischen Unterhaltungsmaßnahmen so lange wie möglich zu erhalten. Dabei kann die Substanz bei den Wirtschaftswegen auf Grund der Befestigungsarten, Breiten und Zustände sehr unterschiedlich sein. Dementsprechend können die notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen von Kleinstreparaturen bis hin zur Aufbringung neuer (Trag-) Deckschichten reichen. In der Regel erfolgt dies bei Wirtschaftswegen im sog. Hocheinbau, während bei Innerortsstraßen die Arbeiten in der Regel im sog. Tiefeinbau (Fräsen der vorhandenen Schichten erforderlich) durchgeführt werden.

Gemäß Tabelle 1 – „Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus“ sind Maßnahmen zum Substanzerhalt vor allem in die Bereiche Bauliche Erhaltung und Instandsetzung und nur bedingt in den Bereich Erneuerung (nur Erneuerung der Deckschicht) einzuordnen. Sofern die Erneuerung des gesamten Oberbaus (alle gebundenen und ungebundenen Schichten) in Erwägung gezogen wird, sollten die Ausbaustandards gemäß Kap. 5.2. geprüft und angewendet werden.

5.2 Zukünftiger Ausbaustandard

Allgemeines und Begriffsbestimmungen

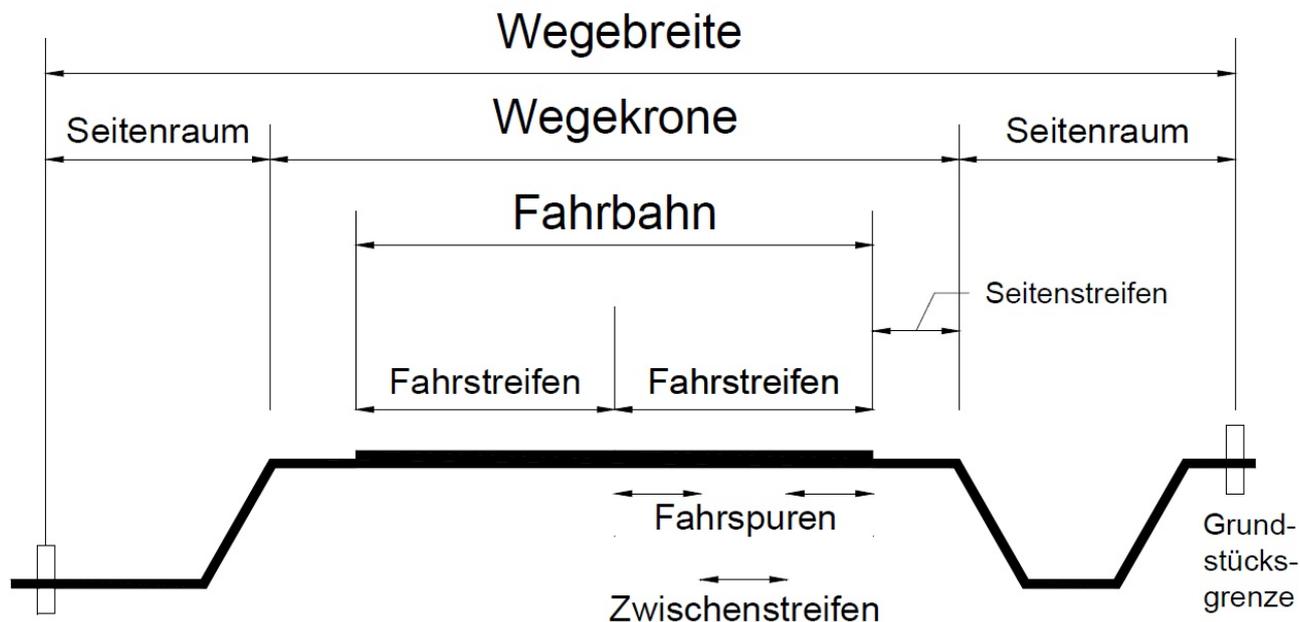
Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehr der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten der Wege. Bei allen zukünftigen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise auch die Dimension beachtet werden.

Die Planung und der Ausbau müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erfolgen. Im Folgenden werden in Anlehnung an das Arbeitsblatt DWA-A 904-1 – „Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (im Folgenden RLW genannt), Teil 1: Richtlini-

en für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege“ (Stand August 2016) mögliche Ausbaustandards, Wegebreiten und Befestigungsarten für die zukünftige Gestaltung der ländlichen Wege bei geplantem Um- und Ausbau, Erweiterung oder Neubau aufgezeigt. Dabei wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei der Planung viele Faktoren berücksichtigt werden müssen, so dass jeder Wegeabschnitt individuell betrachtet werden muss. Die Ausbaustufe kann nicht eins zu eins aus der Wegekategorie und der Handlungsempfehlung abgeleitet werden. Folgende Faktoren wirken sich auf die Ausgestaltung eines Weges aus:

- Maßgebende Nutzungen und Verkehre
- Fahrzeugbreiten und Achslasten
- Überholvorgänge und Begegnungsverkehr
- Untergrundbeschaffenheit
- Längs- und Querneigungen
- Planungsgeschwindigkeiten
- Zur Verfügung stehende Breiten
- Usw.

Querschnitt ländlicher Wege

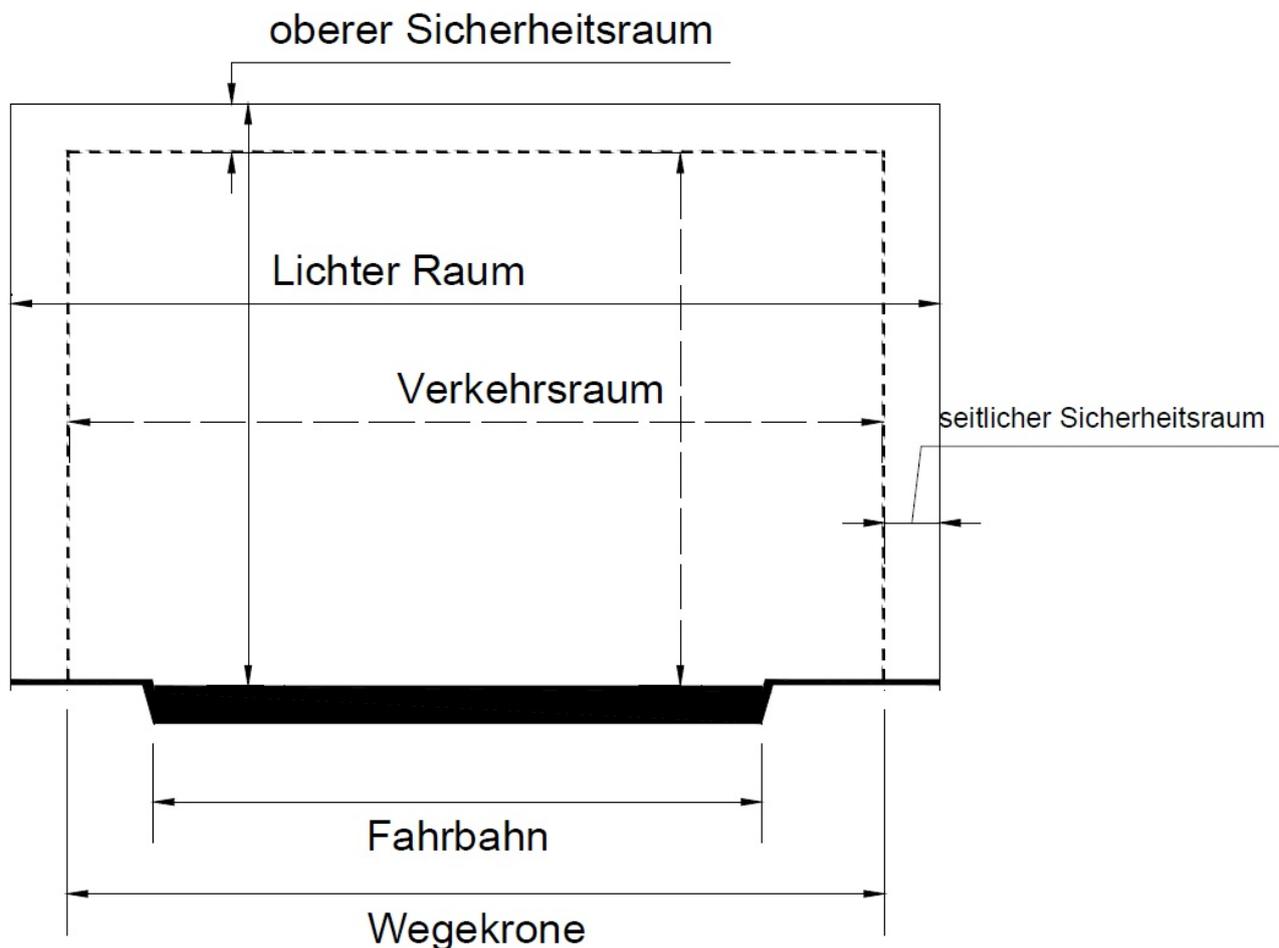


QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

- Fahrbahn:** Befestigter Teil des Weges, der dem fließenden Verkehr dient. Er umfasst in der Regel einen, ausnahmsweise zwei Fahrstreifen.
- Fahrstreifen:** Teil des Wegequerschnittes, der sich aus der Breite des Bemessungsfahrzeuges (Regelbreite), dem seitlichen Bewegungsspielraum und gegebenenfalls einem Gegenverkehrszuschlag zusammensetzt.
- Fahrspuren:** Bei Spurwegen gebunden befestigte Fahrbahnanteile, deren Breite und Abstand auf die Rad-/Achsmessungen des Bemessungsfahrzeuges abgestimmt sind.

- Zwischenstreifen:** Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrspuren.
- Seitenstreifen:** Ungebunden befestigter Teil des Weges, der zum Ausweichen beim Begegnen und Vorbeifahren von Fahrzeugen dienen kann.
- Bankette:** Unbefestigte Seitenstreifen (werden regional im Waldwegesbau angelegt).
- Wegekronen:** Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.
- Seitenraum:** Raum zwischen Wegekronen und Grenze der anschließenden Grundstücke.
- Wegebreite:** Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.

Raumprofil ländlicher Wege



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

- Verkehrsraum:** Summe des vom Bemessungsfahrzeug eingenommenen Raumes, der seitlichen und oberen Bewegungsspielräume sowie gegebenenfalls eines Gegenverkehrszuschlages.
- Sicherheitsraum:** Raum außerhalb des Verkehrsraums, der von festen Hindernissen frei zu halten ist. Der obere und seitliche Sicherheitsraum beträgt im ländlichen Wegesbau in der Regel 0,25 m.
- Lichter Raum:** Raum der sich aus dem Verkehrsraum, gegebenenfalls den Verkehrsräumen und dem oberen und den seitlichen Sicherheitsräumen zusammensetzt. ¹

Verbindungswege

Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorie B wie im Folgenden beschrieben als Verbindungswege gem. RLW ausgebaut werden.

Gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau können Verbindungen einstreifig oder zweistreifig geplant und hergestellt werden. Dabei empfiehlt es sich die Wege der Kategorie B, die allgemein als "Anliegerwirtschaftswege" dienen, als einstreifige Wege und die Wege von höherer Bedeutung mit ortsverbindendem Charakter und vielfachem Begegnungsverkehr als zweistreifige Wege herzustellen.

Standardmäßig ist für den einstreifigen Ausbau eine Breite von 3,50 m und



Hinweis zu Teerstraßen:

Straßen und Wege werden schon seit Ende der 1970er Jahre nicht mehr „ge-teert“, Ende der 1980er Jahre wurden teer- und pechhaltige Mischgute sogar ganz verboten. Der Grund: Bei der Herstellung und beim Einbau von heißem teer- und pechhaltigem Mischgut entstehen ungesunde Dämpfe.

Früher wurden Straßenpech beziehungsweise Straßenteer, Mischungen aus Straßenpech und Bitumen sowie andere teer- und pechhaltige Bindemittel in verschiedenen Bereichen des Straßenbaus eingesetzt. Sie dienten vor allem als Bindemittel für Schichten des Straßenoberbaus (zum Beispiel so genannte Teerasphaltbinder und Teerasphaltbeton). Während Bitumen aus Erdöl gewonnen wird, stammt Pech aus Steinkohle.

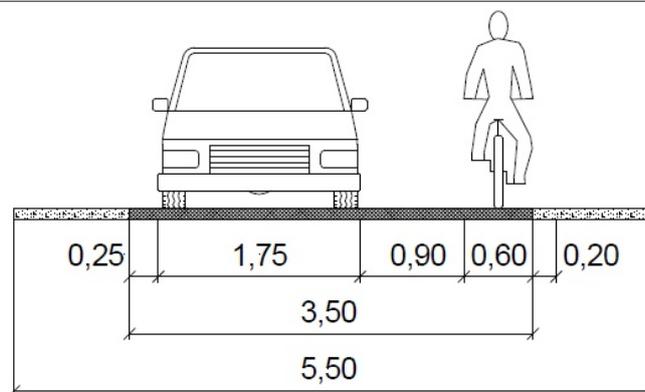
Heute wird im Straßenbau „Bitumen“ als Bindemittel für Heißmischgut und als Basis für Anstrichmittel („Bitumenemulsionen“) eingesetzt. Aus Gesteinskörnungen und Bitumen wird Asphaltmischgut hergestellt, das als Baustoff für die Asphalt-schichten des Straßenoberbaus dient.

für den zweistreifigen Ausbau eine die Wege der Kategorie B eine bitumi- Fahrbahnmindestbreite von ca. 4,75 m nöse Befestigung gewählt werden. anzustreben. Grundsätzlich sollte für

Einstreifige Verbindungswege

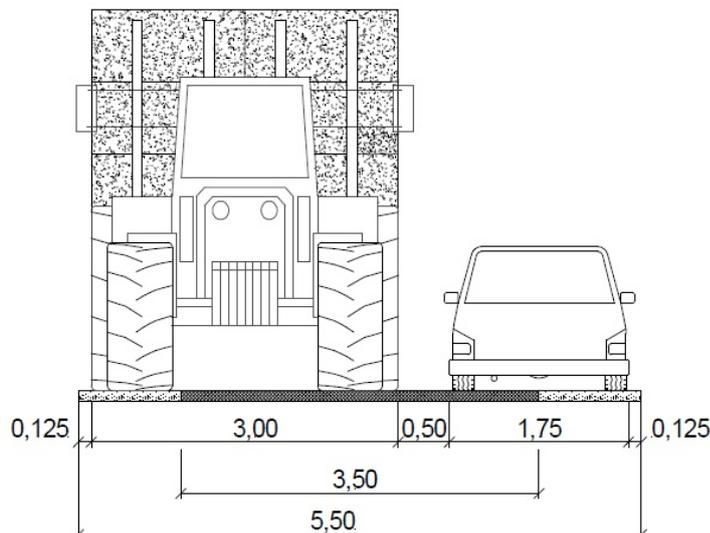
Einstreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und eine Kronenbreite von mindestens 5,50 m erhalten. Die genannten Breiten ermöglichen z. B. folgende Begegnungsfälle: ²

Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten.³



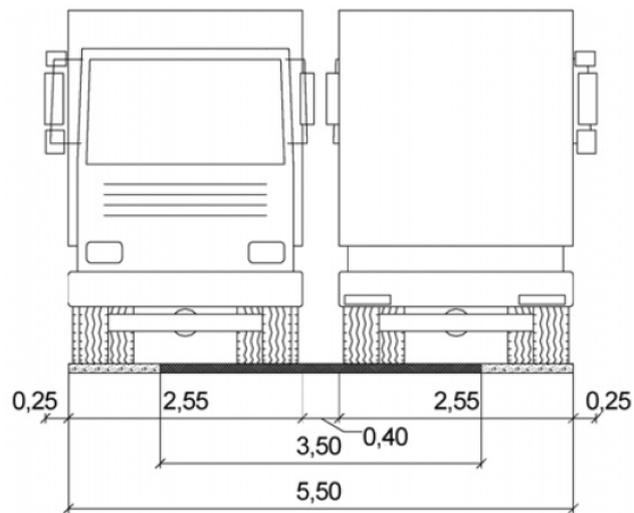
QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit.⁴



QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

Begegnungsverkehr Lkw/Lkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit und eingeklappten Außenspiegeln.⁵

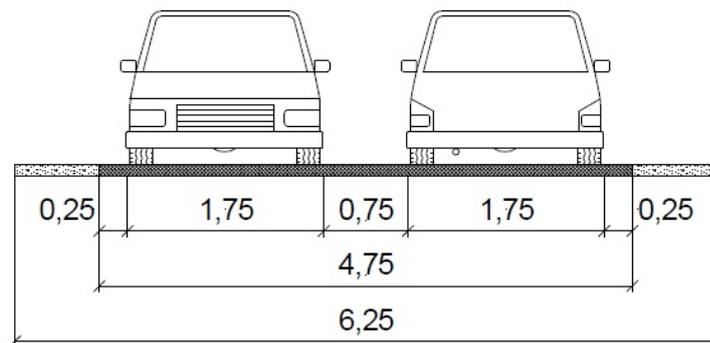


QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

Zweistreifige Verbindungswege

Zweistreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m und eine Kronenbreite von mindestens 6,25 m erhalten.⁶

Begegnungsverkehr Pkw/Pkw auf zweistreifigem Verbindungsweg bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h.⁷



QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

² DWA-A 904-1, S. 35
³ DWA-A 904-1, S. 35
⁴ DWA-A 904-1, S. 35

⁵ DWA-A 904-1, S. 36
⁶ DWA-A 904-1, S. 35
⁷ DWA-A 904-1, S. 35

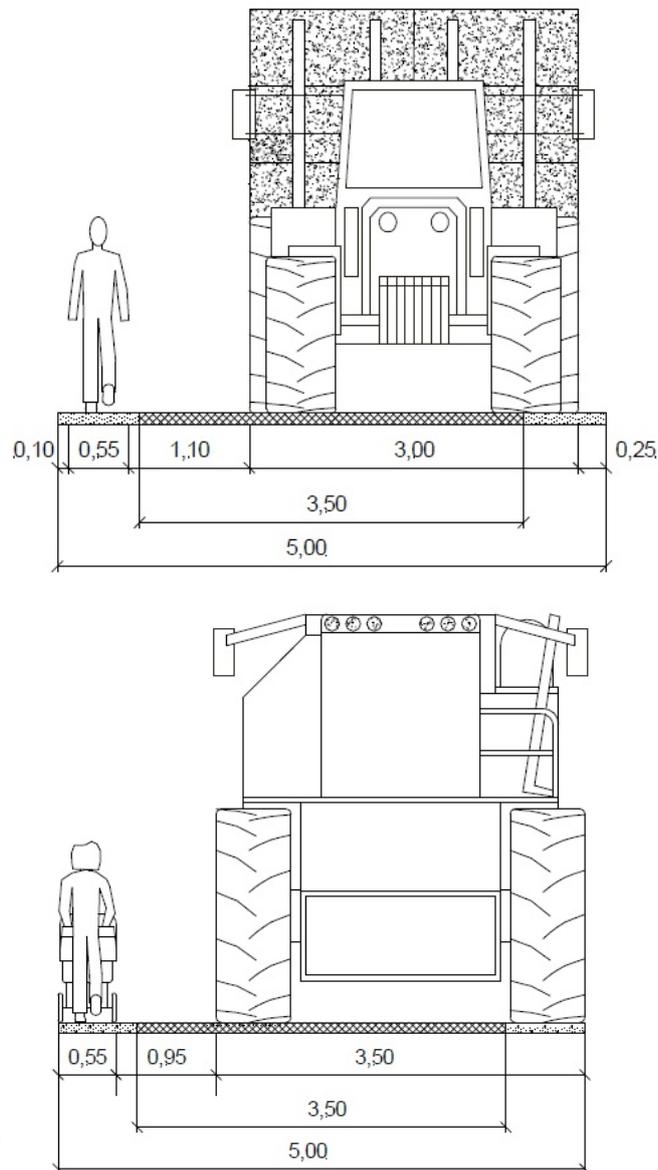
Hauptwirtschaftswege

Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorie C wie im Folgenden beschrieben als Hauptwirtschaftswege gem. RLW ausgebaut werden.

Die Fahrbahnbreite der Hauptwirtschaftswege beträgt in der Regel 3,50 m bei einer Kronenbreite von in der Regel 5,00 m. Die befestigten Seitenstreifen betragen beidseitig mindestens 0,75 m. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht breiter als 0,90 m

sein. Die Gesamtausbaubreite der Fahrbahn sollte 3,50 m betragen. Geringfügige Abweichungen sind bei Wegen in Pflasterbauweise systembedingt möglich.⁸

Begegnungsverkehr Traktor/ Fußgänger (oben) und Arbeitsmaschine/ Kinderwagen (unten) auf einem Hauptwirtschaftsweg bei Schrittgeschwindigkeit.⁹



QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

Wirtschaftswege

Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorien D und E wie im Folgenden beschrieben als Wirtschaftswege gem. RLW ausgebaut werden.

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte sind die Wege der Kategorien D und E untergeordnete Wirtschaftswege zur Erschließung / Anbindung von kleineren Feldblöcken einzelner Anlieger der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung.

Untergeordnete Wirtschaftswege haben somit keine Verkehrsbedeutung für die Allgemeinheit.

Untergeordnete Wirtschaftswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von mindestens 4,00 m erhalten.

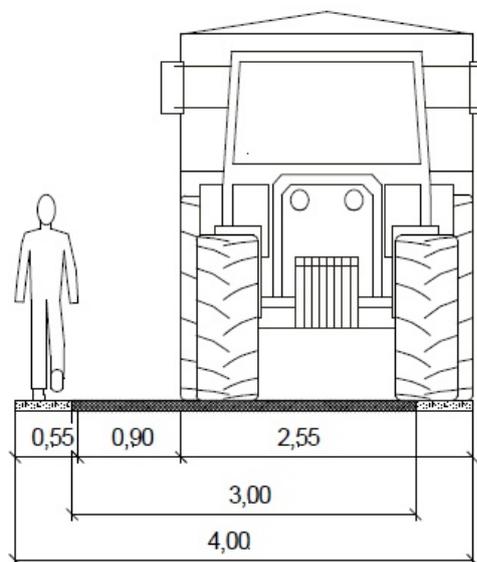
Waldwege

Waldwege werden in Holzabfuhrwege (Fahrwege) und Betriebswege (Maschinenwege) unterteilt. Die Fahrbahnbrei-

te von Holzabfuhrwegen beträgt in der Regel 3,50 m mit beiderseits bis zum Seitenraum auslaufend befestigten Seitenstreifen bis 0,75 m Breite. Die Kronenbreite beträgt entsprechend bis 5,00 m.

Die Fahrbahnbreite von Betriebswegen beträgt in der Regel 3,00 m bis 3,50 m mit beiderseits bis zum Seitenraum auslaufend befestigten Seitenstreifen von mindestens 0,50 m Breite. Die Kronenbreite beträgt entsprechend 4,00 m bis 4,50 m.¹⁰

Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.
11



QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

Für untergeordnete Wirtschaftswege sieht das ländliche Wegenetzkonzept nicht zwingend eine bituminöse Befestigung vor. Es gilt vielmehr, einzelfallbezogen abzuwägen, ob sich die Möglichkeit einer kostengünstigeren Alternative bietet. Die kann zum Beispiel zum Verzicht einer bituminösen Befestigung führen. Grundsätzlich gilt es aber neben den Herstellungskosten insbesondere auch die Kosten für erforderliche Unterhaltungsarbeiten zu berücksichtigen.

Geprüft werden sollte in jedem Fall auch die Möglichkeit einer DoB (Deckschicht ohne Bindemittel) als Oberflächenbefestigung. Es handelt sich dabei um eine technische Bauweise im Wegebau. Wassergebundene Wege sind für hohe Achslasten, aber nicht primär



Vorteile / Nachteile von DoB:

- + gerade für instabile Untergründe geeignet durch einfachere Instandhaltung
- + besonders lange Lebensdauer bei optimaler Unterhaltung
- + geringe Störung des Landschaftsbildes
- + geringer Versiegelungsgrad
- + hohe Multifunktionalität
- + vergleichsweise niedrige Herstellungskosten
- nicht für hohes Verkehrsaufkommen und schnellen Verkehr geeignet
- sehr unterhaltungsintensiv und bei fehlender Unterhaltung schnell eintretende Qualitätsverluste bei der Befahrbarkeit
- Kurvenbereiche bzw. Bereiche, die starken Lenkbewegungen ausgesetzt sind, sollten genauso wie Strecken, auf denen häufig angefahren bzw. gebremst wird, bituminös ausgeführt werden
- starke Gefällestrassen sind mit „Wasserableitern“ auszustatten
- Ggf. Staubentwicklung durch Wind oder Befahrung bei Trockenheit

⁸ DWA-A 904-1, S. 38
⁹ DWA-A 904-1, S. 39

¹⁰ DWA-A 904-1, S. 42/43
¹¹ DWA-A 904-1, S. 42

für schnellen Verkehr geeignet. Sie werden von Wanderern und Reitern aufgrund ihrer Elastizität besonders bevorzugt. Für Radfahrer sind wassergebundene Strecken aufgrund des höheren Rollwiderstandes und der Unebenheiten bedingt geeignet. Trotzdem sind wassergebundene Wege auch auf vielen reinen Radwegstrecken zu finden. Bei entsprechender Unterhaltung ist dies durchaus eine gute Variante.

Deckschichten ohne Bindemittel haben sich insbesondere auch auf weniger standfesten Böden (z.B. Moor) als geeignete Alternative bewährt. Vorteile bieten wassergebundene Wege langfristig auch im Bereich von Waldstrecken, bzw. am Waldrand aufgrund der in diesen Bereichen immer wieder zu erwartenden Wurzelschäden. Die Wahl der Befestigungsart bedarf in jedem Fall einer Einzelfallbetrachtung, da vor allem Faktoren wie maßgebende Fahrzeugbreiten und Achslasten, Untergrundbeschaffenheit, Längs- und Querneigungen, Planungsgeschwindigkeiten und die zur Verfügung stehenden Breiten stark unterschiedlich sein können.



Hinweis zu PAK:

Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) entstehen bei der unvollständigen Verbrennung von organischem Material wie Holz, Kohle oder Öl. Allgemein gilt: Je niedriger die Temperatur des Feuers und je weniger Sauerstoff zur Verfügung steht, desto unvollständiger verbrennen die Materialien und desto mehr PAK entstehen. Ein großer Teil der PAK gelangt bereits durch Naturprozesse, wie Waldbrände oder Vulkanausbrüche, die nicht durch den Menschen beeinflussbar sind, in die Atmosphäre. Auch die von Menschen verursachten Emissionen stammen hauptsächlich aus Verbrennungsprozessen: aus Kleinf Feuerungsanlagen, industriellen Prozessen, Feuerstellen oder Tabakrauch. Zudem ist diese Stoffgruppe ein natürlicher Bestandteil der fossilen Rohstoffe Kohle und Erdöl. Durch Veredelungsverfahren, wie der Verkokung von Kohle oder der Raffination von Erdöl durch Cracken, entstehen Produkte wie Koks, Teer, Benzine, Wachse oder Öle. Die dabei entstehenden Schlacken werden verbrannt oder wurden häufig als Baustoff im Straßenbau verwendet.

sich eine wassergebundene Decke generell. Das unten abgebildete Foto zeigt eine Strecke in einer Nachbargemeinde mit entsprechender Nutzung.

Auf eine wassergebundene Decke kann auch eine sog. Oberflächenbehandlung aufgebracht werden. So hat man wie im abgebildeten Beispiel gute Erfahrungen gemacht mit einer pragmatischen Lösungsvariante. Hier wurde z.B. von einer nachmaligen Erneuerung be-

Bei einer doppelten Oberflächenbehandlung wird eine Lage Bindemittel aufgebracht, die anschließend mit einer groben Gesteinskörnung offen abgestreut wird. Danach wird das Verfahren wiederholt, wobei in der Regel bei der zweiten Abstreuerung eine feinere Gesteinskörnung zur Anwendung kommt, als bei der ersten.

Grundsätzlich sollten bei wassergebundenen oder unbefestigten Fahrbahnen die Einmündungsbereiche bituminös ausgeführt werden. Insbesondere Bereiche die starken Belastungen, wie etwa durch häufiges Bremsen und / oder Anfahren ausgesetzt sind, zeigen sich anfällig für Schädigungen. Ebenfalls neigen Flächen, auf denen vermehrt Lenkbewegungen ausgeführt werden (müssen), schneller zu Schädigungen.



Foto: Ge-Komm GmbH

Wegeaufbau wassergebundene Befestigung

Ein wassergebundener Weg besteht aus einer ungebundenen Tragschicht aus Kiesgeröll, Schotter, unsortiertem Gestein oder Betonrecycling. Die Stärke richtet sich nach der Tragfähigkeit des Untergrundes und der Beanspruchung des Weges und kann zwischen 20 und 45 cm liegen. Darauf wird eine 5 cm starke Deckschicht aus Sand, Kies-Sand oder Splitt-Sand-Gemischen eingebaut. Näheres regeln die ZTV LW 16 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau Ländlicher Wege, Ausgabe 2016).

Grundsätzlich sind die vorhandenen Befestigungen auch auf mögliche Altlasten wie Asbest oder PAK zu prüfen. Belastetes Material darf nicht wieder eingebaut werden, die Entsorgung ist zudem sehr kostenintensiv.

Auch für Radfahrer / Radwege eignet

reichsweise bewusst abgewichen, um die zur Verfügung stehenden Finanzmittel optimal für größere / längere Streckenbereiche einsetzen zu können. Es finden sich auf zahlreichen Strecken sog. doppelte OB-Lösungen auf Schotterbett.

Sofern eine gebundene Fahrbahndecke notwendig ist (z. B. Asphalt oder Beton), sollte deren Breite in der Regel 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m betragen. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht größer als 0,90 m sein. Die Gesamtausbaubreite der Fahrbahn sollte 3,00 m betragen. Geringfügige Abweichungen sind bei Wegen in Pflasterbauweise systembedingt möglich. Dient ein Wirtschaftsweg zugleich der Holzabfuhr, so sind die Entwurfsparameter für Holzabfuhrwege (Fahrwege) anzuwenden.¹²

Kann keine Einigung hinsichtlich einer Privatisierung erzielt werden, so werden die Wege seitens der Gemeinde mit folgendem Mindeststandard hergestellt:

Kategorie F: siehe (untergeordneter) Wirtschaftsweg, Befestigung als DoB

Kategorie G: siehe "unbefestigter Wald- und Wiesenweg"

Ausweichbuchten einzurichten, um den Begegnungsverkehr zu erleichtern, die befahrbaren Seitenstreifen zu entlasten und auf diese Weise Beschädigungen an den Fahrbahnrändern und den Seitenstreifen zu verringern.

Das folgende Foto zeigt eine entsprechende Situation aus einer anderen Region und kann als gutes Beispiel für zukünftige Überlegungen dienen. Um Gegenverkehr zu vermeiden, sollte auch das Einrichten von Einbahnstraßenregelungen in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

Ausweichbuchten

Für alle einstreifigen Wirtschaftswege kann es sinnvoll sein an einigen Stellen

Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorie G als unbefestigte Wald- oder Wiesenwege gem. RLW ausgebaut werden. Für diese Wege sind keine Regelungen vorgegeben. In der Regel beträgt die Kronenbreite etwa 4,00 m.



Foto: Ge-Komm GmbH

Allgemeines

Kategorie F und G

Die in die Kategorien F oder G eingestuften Wege sind im Interesse von einzelnen Nutzern. Es ist daher beabsichtigt diese Wege in privaten Eigentum zu überführen.



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

5.3 Entbehrliche Wege

Die Einstufung in die Kategorie H (Optionswege) ist für derzeit nicht mehr vorhandene oder nicht mehr als Wege genutzte Wegeflächen, sowie Wege die Einzelinteressen dienen und auf die die Allgemeinheit zukünftig verzichten kann, erfolgt. Eine Unterhaltung dieser Wege wird in vielen Fällen bereits heute nicht betrieben und soll zukünftig auf das Nötigste reduziert werden.

Über eine Aufhebung oder einen Rückbau entbehrlicher Wegeabschnitte kann eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme oder gar eine Entsiegelung von Flächen (durch Rückbau von befestigten Wegen) erzielt werden.

Für den zukünftigen Umgang mit diesen Wegen, bzw. Flächen gibt es verschiedene Möglichkeiten:

Es wird angestrebt Optionswege im Gemeindeeigentum zu privatisieren bzw. auf Dritte zu übertragen. Ist ein Verkauf nicht möglich, sollte die Möglichkeit einer Verpachtung geprüft werden. Gerade diese Bereiche lassen hohe Einsparpotentiale für die Zukunft erwarten. Vielfach ist bereits seitens der Anlieger ein Kaufinteresse für Wegeabschnitte bekundet worden. Die Möglichkeit der Privatisierung ist einzelfallbezogen mit allen betroffenen Anliegern zu erörtern und zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass die zukünftige Erschließung aller Eigentumsflächen sichergestellt bleibt. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht geht im Falle eines Verkaufs auf den neuen Eigentümer über.

Ist eine ökologische Aufwertung vorgesehen, so muss sie agrarstrukturverträglich erfolgen, d.h. Wegeflächen sollen nach Möglichkeit nicht innerhalb geschlossener Ackerflächen an Ort und Stelle ökologisch aufgewertet werden, sondern an Randbereiche der Ackerflächen verlegt werden. Bedarfsweise kann dafür ein Flächentausch oder eine Bodenneuordnung zielführend sein.

Im Sinne der Landwirtschaft ist im Falle einer ökologischen Aufwertung solcher Wege keine hochwachsende Bepflanzung zu wählen. Diese erschwert und beeinträchtigt die Bewirtschaftung durch Schattenwurf und Überwuchs und ist zudem pflegeintensiver im Vergleich zu niedriger Vegetation wie z. B. Blühstreifen.

5.4 Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Hüllhorst

Zeitliche Umsetzung

Die Umsetzung der Handlungsempfehlungen soll sinnvollerweise in der Gemeinde Hüllhorst in folgenden zeitlichen Horizonten erfolgen:

<i>kurzfristig</i>	<i>bis 5 Jahre</i>
<i>mittelfristig</i>	<i>5 bis 10 Jahre</i>
<i>langfristig</i>	<i>10 bis 25 Jahre</i>

Die folgende Übersicht zeigt eine Aufstellung der Handlungsempfehlungen nach zeitlicher Priorität:

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	179.050 lfdm.	lfdm.	lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	4.067 lfdm.	11.042 lfdm.	1.237 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	3.252 lfdm.	1.824 lfdm.	10.122 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	346 lfdm.	10.640 lfdm.	10.813 lfdm.
Neubau	lfdm.	lfdm.	lfdm.

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

Grobe Kostenschätzung

Im Zuge der Bearbeitung hat sich bzgl. der Handlungsempfehlungen gezeigt, dass die damit einhergehenden Kosten nicht exakt festgelegt werden können. Entsprechend der unterschiedlichen Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden (siehe Kap. 5), ergeben sich differenzierte Annahmen. Die im Folgenden zu Grunde gelegten Einheitspreise beruhen auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Ge-Komm GmbH und der Gemeinde Hüllhorst und sind als grobe Richtwerte anzusehen.

Erhaltung wie im Bestand

Die Erhaltung wie im Bestand ist dauerhaft zu sehen und beinhaltet folgende Maßnahmen:

- *Betriebliche Unterhaltung*
- *Bauliche Unterhaltung (z.B. Oberflächenbehandlung oder Kleinreparaturen sowie insbesondere auch*

die Pflege der befahrbaren Seitenstreifen)

- *Instandsetzung (z.B. Deckenerneuerung)*

Laut Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro/qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2017 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a.. Die Mischkalkulation berücksichtigt dabei alle vorhandenen Befestigungsarten.

Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung.

Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei der Kennzahl um Mittelwerte zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Ei-

ne Verbesserung des Status quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden. (Für die Gemeinde Hüllhorst bedeutet dieses konkret, dass diese Summe pro qm auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung stand. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, so dass ein Unterhaltungsstau vorhanden ist).

Bezogen auf die Wegnetzlänge mit Handlungsempfehlung "Erhaltung wie im Bestand" sowie eine mittlere Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich ein jährlicher Finanzbedarf von:

$$179.050 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} \times 1,20 \text{ €} = 644.580 \text{ € p.a.}$$

(Anm. in die Berechnung nicht eingeflossen sind die befestigten Seitenstreifen.)

Sanierung/Ausbau/ Verstärkung

Alle Maßnahmen, die unter der Handlungsempfehlung Sanierung/Ausbau/Verstärkung zusammengefasst sind, können sehr differenziert sein. Unter anderem wird der zugrunde gelegte Einheitspreis von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst, z.B.:

- Art der Oberflächenbefestigung
- Länge des Abschnittes
- Fahrbahnbreite
- usw.
- befestigte Seitenstreifen
- Die Einheitspreise beziehen sich auf folgende Annahmen:
- ggf. Entsorgungskosten bei belastetem Material
- mittlere Fahrbahnbreite: 4,5 m

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	3.895	10.395	1.237	75 €	1.314.435 €	3.508.236 €	417.580 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	172	32	0	20 €	34.441 €	6.481 €	0 €
unbefestigt	0	600	0	5 €	0 €	29.995 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	14	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	4.067	11.042	1.237		1.348.877 €	3.544.712 €	417.580 €

Abb.: Grobe Kostenschätzung für die Handlungsempfehlung "Sanierung/Ausbau/Verstärkung"

Umbau/andere Bauweise

Die Maßnahmen, die unter der Handlungsempfehlung Umbau/andere Bauweise beschreiben in der Regel eine Umgestaltung der Fahrbahnbefestigung z.B. von bituminöser Bauweise in wassergebundene Bauweise / DoB –Deckschicht ohne Bindemittel. Unter anderem wird der Einheitspreis von fol-

- genden Faktoren beeinflusst:
- Länge des Abschnittes
- Oberflächenbefestigung
- usw.
- Fahrbahnbreite
- Die Einheitspreise beziehen sich auf folgende Annahmen:
- befestigte Seitenstreifen
- mittlere Fahrbahnbreite: 3,0 m
- ggf. Entsorgungskosten bei belastetem Material

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	2.898	1.824	9.801	15 €	130.430 €	82.087 €	441.041 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	300	0	0	50 €	45.003 €	0 €	0 €
unbefestigt	53	0	321	20 €	3.207 €	0 €	19.266 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	3.252	1.824	10.122		178.639 €	82.087 €	460.307 €

Abb.: Grobe Kostenschätzung für die Handlungsempfehlung "Umbau/andere Bauweise"

Rückbau/Aufhebung Neubau

Die Wegeabschnitte mit der Handlungsempfehlung "Rückbau/Aufhebung" bedürfen, auf Grund vielfältiger Optionen, einer differenzierten Einzelfallbetrachtung, so dass eine Kostenschätzung seriös nicht möglich ist.

Neubaumaßnahmen auf neuer Trasse sind in der Gemeinde Hüllhorst im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes nicht geplant.

Bodenordnungsbedarf

Möglicher Regelungsbedarf an Eigentums- und Katasterverhältnissen an Wegen (Bodenordnungsbedarf) wird u.a. gesehen:

- bei Optionswegen (Wegen in der SOLL-Kategorie H)
- ggf. bei Herstellung von Ausweichbuchten

- Realteilungsgebiet (zersplitterter Grundbesitz)

- Regelungen im Rahmen der Umsetzung der Wasserrichtlinie

In Teilbereichen von Hüllhorst ist Bodenordnungsbedarf durchaus erkennbar und sinnvoll. Beispielhaft zeigen folgende Katasterausschnitte mit Luftbildhintergründen einen möglichen Bodenordnungsbedarf auf. An diesen Stellen weicht z.B. die Agrarstruktur

und die Grundstücksstruktur voneinander ab. Auch das Kataster scheint in diesen Bereichen veraltet zu sein. Flächen sind zum Teil nicht erschlossen. Die Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur in Teilbereichen ist stark durchmischt. Daraus könnte sich ein Bodenordnungsbedarf z.B. über freiwilligen Landtausch ableiten lassen.



Beispiel 1.: Katasterausschnitt mit Luftbildhintergrund; Bereich Struckhof



Beispiel 2.: Katasterausschnitt mit Luftbildhintergrund; Bereich Tengern-Ost

Auszüge und Beispiele

Im Folgenden werden Auszüge aus dem Wegenetz der Gemeinde Hüllhorst aufgeführt. Die vollständigen Handlungsempfehlungen für jeden Wegeabschnitt sind der Themenkarte "geplante Wegesituation (SOLL)" im Anhang zu entnehmen.

Erhaltung wie Bestand

Beispiel 1:

Wiedock,

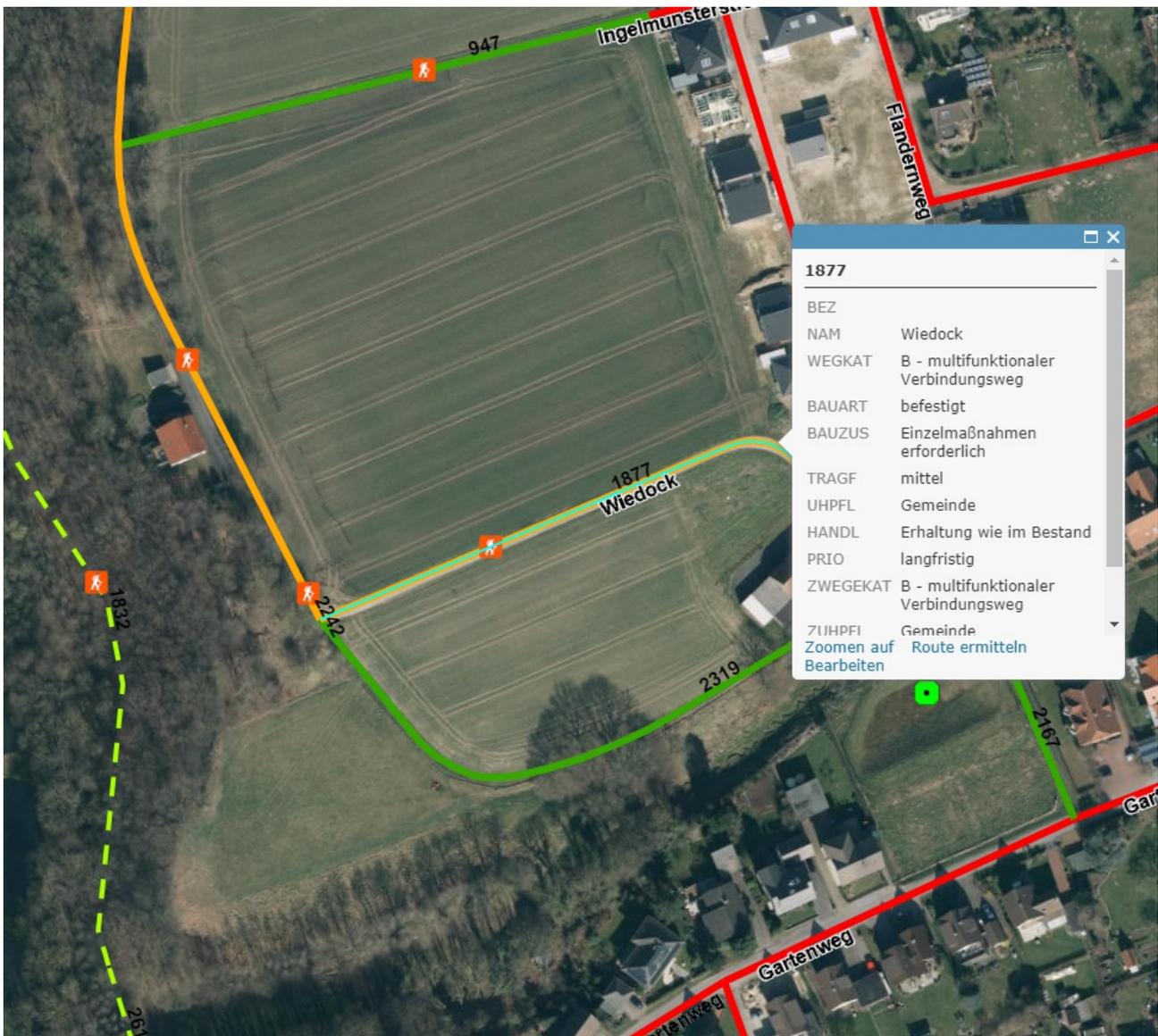
Wegeabschnitt Nr. 1877, 2242



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Erhaltung wie Bestand

Beispiel 2:

Wegeabschnitt Nr. 1672



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Sanierung/Ausbau/Verstärkung

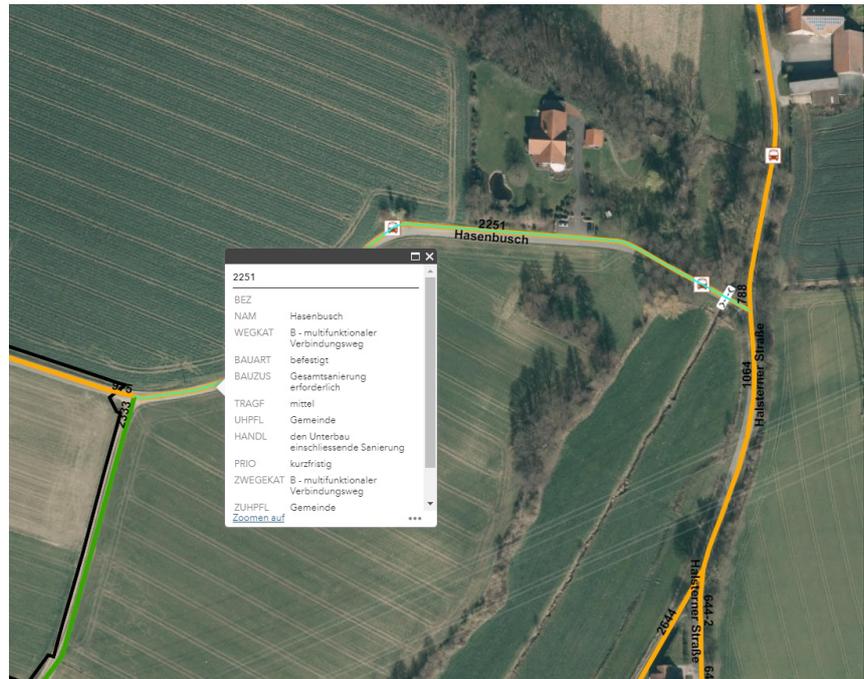
Beispiel 1:

Hasenbusch,

Wegeabschnitt Nr. 2251



Foto: Ge-Komm GmbH



Beispiel 2:

Farnweg,

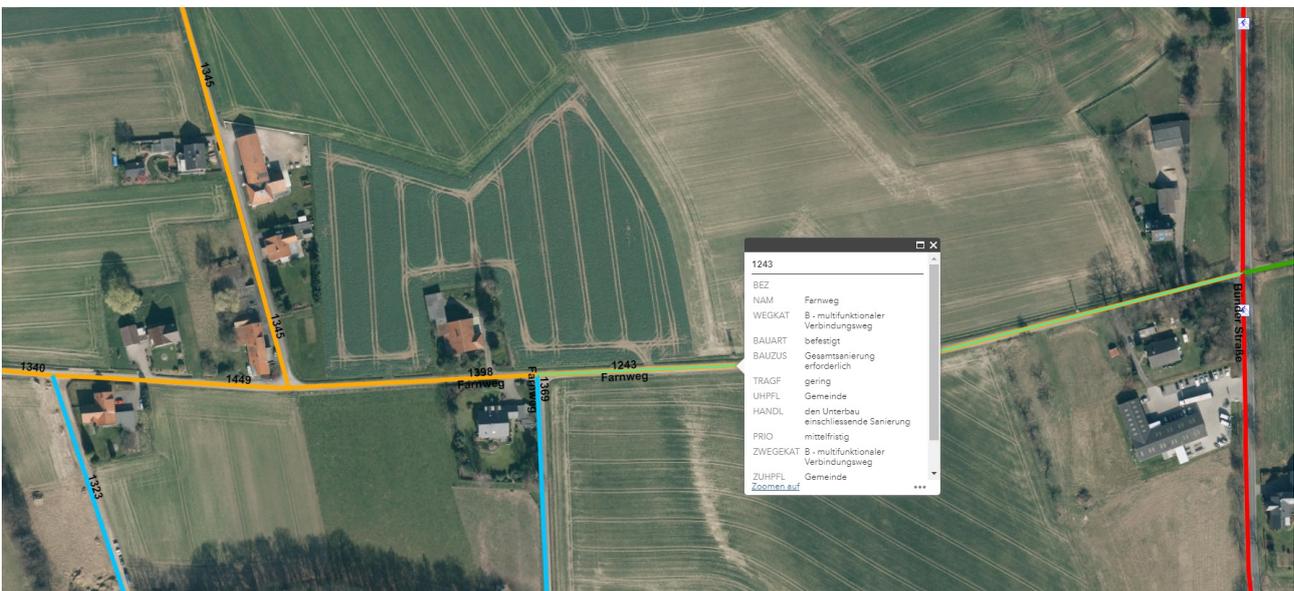
Wegeabschnitt Nr. 1243, 1398



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Umbau/andere Bauweise

Beispiel 1:

Zum Vorwerk,

Wegeabschnitt Nr. 2260



Foto: Ge-Komm GmbH



Beispiel 2:

Auf dem Sundern,

Wegeabschnitt Nr. 1849

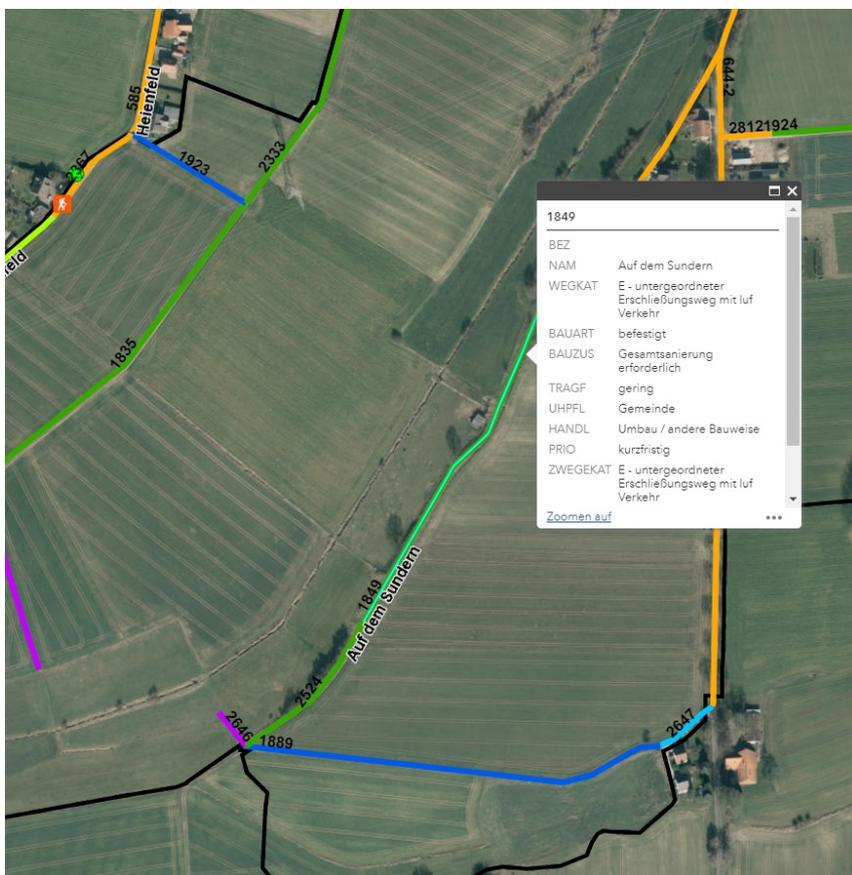
51



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Rückbau/Aufhebung

Beispiel 1:

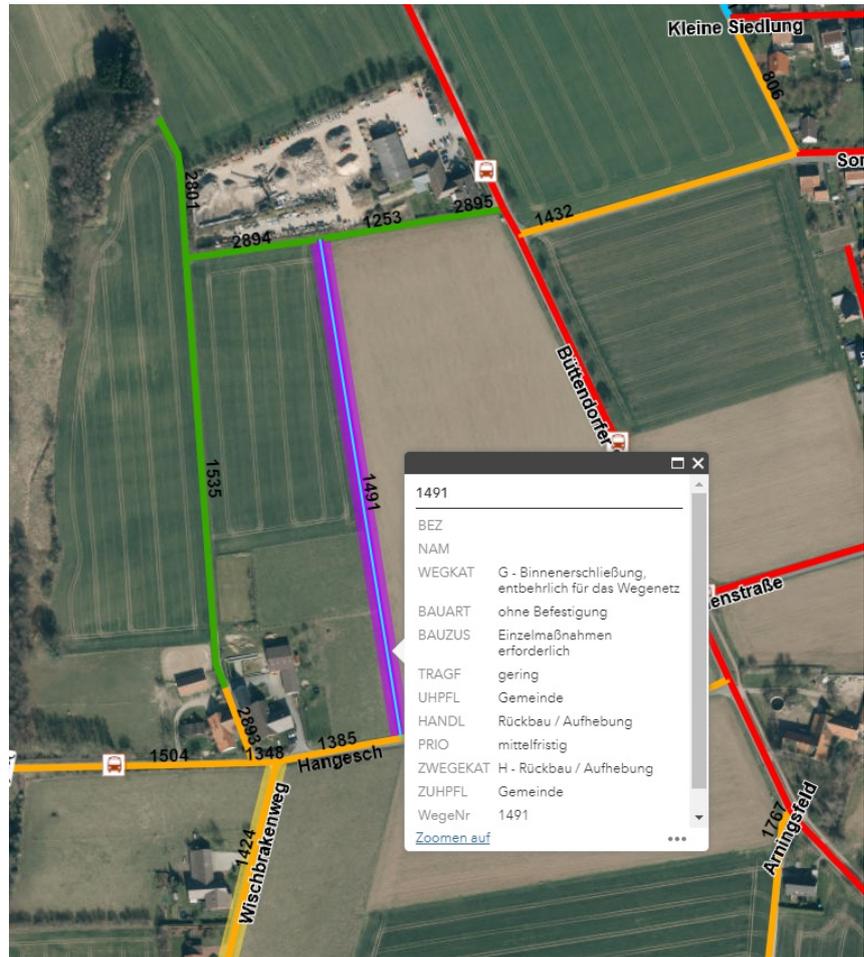
Wegeabschnitt Nr. 1491



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Rückbau/Aufhebung

Beispiel 2:

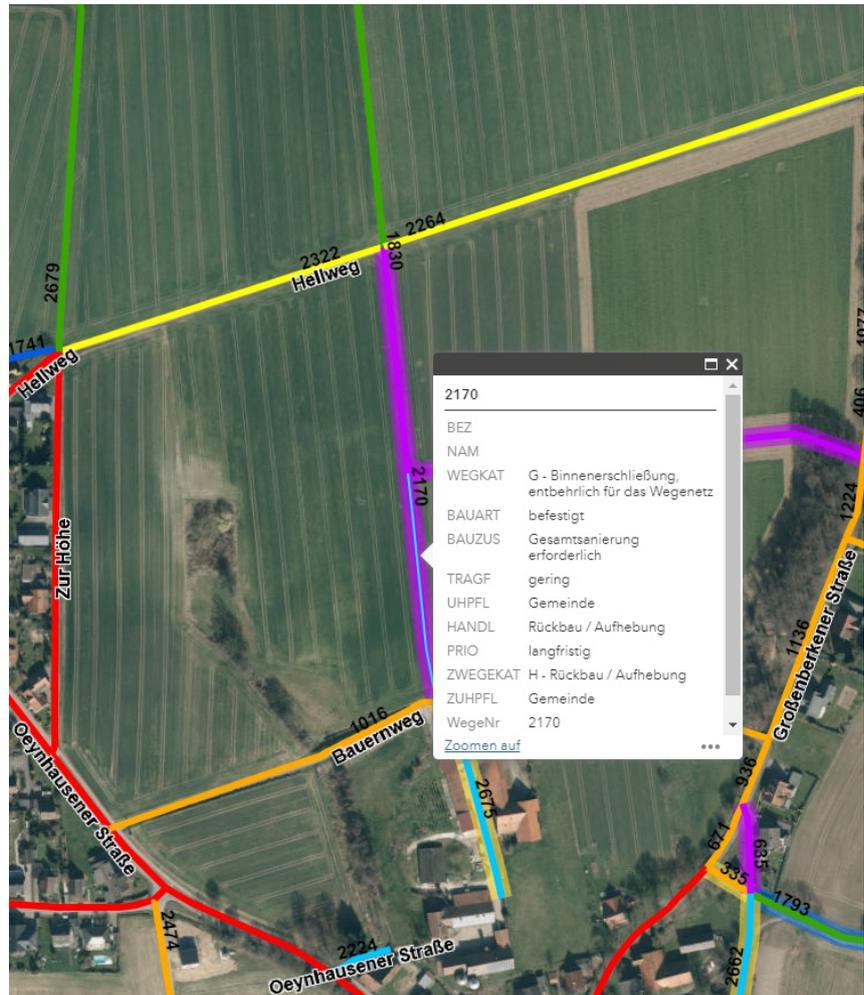
Wegeabschnitt Nr. 1830, 2170



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



6. Zusammenfassung und Ausblick

Grundlagen

Die Gemeinde Hüllhorst konnte im Jahre 2017 als eine von wenigen Kommunen im Regierungsbezirk Detmold mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzzept) erarbeiten. Grundlage der Fördermaßnahme war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 13.01.2017.

Das Projekt in Hüllhorst fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Detmold statt. Als externer Partner wurde die Ge-Komm GmbH aus Melle im Rahmen eines förmlichen Vergabeverfahrens ausgewählt.

Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes

Die erfolgten Bearbeitungsschritte wurden gemäß Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 26.1.2016 durchgeführt.

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) bearbeitet:

*Pos.1 Grundlagenaufbereitung/
Projekteinrichtung*

Pos.2 Bereisung/Vor-Ort-Besichtigung

*Pos.3 Datenanalyse/Vorbereitende
Arbeiten*

*Pos.4 Datenanalyse/Entwicklung ei-
nes SOLL-Konzeptes*

Pos.5 Vorbewertung/Beteiligung

*Pos.6 Einarbeitung der Ergebnisse des
Beteiligungsverfahrens*

*Pos.7 Ergebnisbericht/Handlungs-
empfehlung*

*Pos.8 Ergänzung und Aufbereitung der
ATKIS-Datenbestände*

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum März bis November 2017.

In diesem Rahmen wurden alle Wege in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde Hüllhorst sowie zahlreiche private Wege im Außenbereich erfasst und hinsichtlich des IST- und des SOLL-Zustandes klassifiziert. Die Kategorisierung der Wege erfolgte auf Grundlage der folgenden Eigenschaften:

- *Nutzung der Wege nach Umfang
(Verkehrsmenge)*
- *Nutzungshäufigkeit nach Funktio-
nalitäten für*
- *ökologischer Wertigkeit*
- *Ausbauart*
- *Ausbauzustand*
- *Tragfähigkeit*
- *Länge und Breite*
- *Unterhaltungspflicht*

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz etwa 232 km städtische Wege sowie ca. 52 km private Wege.

Beteiligungsverfahren

Der SOLL-Zustand und die Handlungs-

empfehlungen wurden in einem mehrstufigen Verfahren mit allen Betroffenen und Interessierten besprochen und intensiv diskutiert. Neben der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit wurde ein Arbeitskreis aus Vertretern aller relevanten Nutzergruppen gebildet. Die Information und Beteiligung wurde über lokale Workshops und das Bürgerdialogportal "www.wirtschaftswegekonzzept.de" sichergestellt. Eine umfassende Berichterstattung erfolgte über die lokale Presse.

Auf Grund der intensiven Bürgerbeteiligung konnte letztendlich ein großer Konsens erzielt werden, sodass von einer hohen Akzeptanz auszugehen ist.

Zukünftige Finanzierung

Ein wichtiger Aspekt für ein zukunftsfähiges Wirtschaftswegenetz ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierungsvariante. Laut Satzung der Gemeinde Hüllhorst vom 10.12.1992 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) besteht keine Möglichkeit und somit gleichzeitig keine Verpflichtung, auch für grundlegende Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese entspricht nicht der Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes NRW und den Empfehlungen der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen.

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltungen und der Arbeitskreis-sitzungen wurde auf alternative Finanzierungsmodelle hingewiesen und darüber diskutiert. Die Entwicklung dieser Modelle sollte weiterhin verfolgt werden.

Eine Variante zur nachhaltigen Finanzierung des ländlichen Wegenetzes kann beispielsweise ein "Mix" aus Anhebung der Grundsteuer A (zur Schaffung eines stabilen Grundbetrages) und der individuellen Erhebung von Aus-

baubeiträgen darstellen.

In jedem Fall sollte in der Gemeinde Hüllhorst die Möglichkeit zur Generierung von Fördermitteln, wie von der neuen Landesregierung im Koalitionsvertrag angekündigt, genutzt werden. Ebenfalls sollte die Möglichkeit zur Gründung eines oder ggfs. auch mehrerer Wegeunterhaltungsverbände intensiv geprüft werden.

Handlungsempfehlungen

Gemäß Leitfaden 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 dem tatsächlichen Bedarf angepasst und "fit für die Zukunft" gemacht werden.

Folgende Handlungsempfehlungen wurden durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

- a. *Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)*
- b. *den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)*
- 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 eine Handlungsempfehlung erarbeitet. Insgesamt wurde ermittelt, dass von der 232 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde Hüllhorst über 16 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Etwa 15 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in ande-

rer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise/DoB – Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 21 km Wege zum Teil bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden sind oder zukünftig entbehrlich sind.

Die vorgesehenen Maßnahmen offerieren zum einen Einsparpotentiale und zum anderen stellen Sie punktuell bedarfsgerechte Verbesserungen gerade bei wichtigen Wirtschaftswegen in Aussicht.

Ausblick

Die Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes ist eine reale Kategorisierung von Wirtschaftswegen für deren zukünftige Nutzung. Dabei spielt die praktische Nutzungsmöglichkeit als anzustrebendes Ziel eine übergeordnete Rolle. Technische Ausbaustandards können vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung keine verpflichtende Vorgabe sein. Deutlich wird das auch daran, dass Wegeabschnitte in gleichen Kategorien unterschiedliche Qualitäten aufweisen.

Das hier von verschiedenen Interessengruppen in der Gemeinde Hüllhorst, insbesondere jedoch mit den Nutzern und Grundstückseigentümern im Außenbereich erarbeitete ländliche Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen Möglichkeiten von großer Bedeutung. Der Gemeinde Hüllhorst liegt nunmehr eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit akzeptiert wird. Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizient und passgenau durchführen und die notwendigen Entscheidungen herbeiführen. Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich so ebenfalls besser aufzeigen und einleiten.

Das Konzept bildet die Grundlage für weitere Schritte wie die Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges mit Aufstellung von Prioritäten, Maßnahmenbeschreibungen, eines Zeitplanes zur

Umsetzung und einer Kostenermittlung.

Die während der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes praktizierte Transparenz und Einbeziehung der Interessen- und Bürgervertreter sollte unbedingt auch bei der Umsetzung des Konzeptes und bei weiteren Planungsschritten angewendet werden. Insbesondere im Bezug auf die Themen Agrarstruktur und Biodiversität ist eine solche transparente Vorgehensweise wichtig.

In jedem Fall sei der Gemeinde Hüllhorst empfohlen, das nunmehr erstellte und aufwendig abgestimmte Wirtschaftswegekonzept zukünftig konsequent anzuwenden und permanent fortzuführen. Aufgrund der zu erwartenden Entwicklung hinsichtlich Strukturwandel und Flächennutzung bedarf das Konzept einer kontinuierlichen Anpassung an die Veränderungen der Zukunft. Nur auf Basis aktueller Datengrundlagen lassen sich die richtigen und sinnvollen Entscheidungen treffen.

Es wird auch wichtig sein, das Konzept weiterhin in bürgerfreundlicher Art und Weise für die Betroffenen einsehbar zu machen. Hierzu kann das Bürgerdialog-Portal auch weiterhin eine gute Variante darstellen.

Aufgabe der Kommune ist es und bleibt es auch zukünftig, das Wirtschaftswegekonzept zu unterhalten und bei Bedarf den anstehenden sinnvollen Ausbau oder auch Rückbau vorzunehmen. Mit Hilfe dieses Konzeptes sind Prioritäten zu setzen. Damit ist das Ziel, die vorhandenen Mittel effizient einzusetzen, besser zu erreichen.

Melle, im November 2017

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Geschäftsführende Gesellschafter der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Alexander Klassen



Eugen Bitjukov



Bernd Mende

Anlagen

in Papierform

- *Themenkarte: vorhandene Wegenetzsituation (IST)*
- *Themenkarte: geplante Wegenetzsituation (SOLL)*

digitale Zusammenstellung auf externem Datenträger

- *Fotodokumentation (Geoimaging)*
- *GIS-Daten (Shape-Format)*
- *Themenkarte: vorhandene Wegenetzsituation (IST)*
- *Themenkarte: geplante Wegenetzsituation (SOLL)*