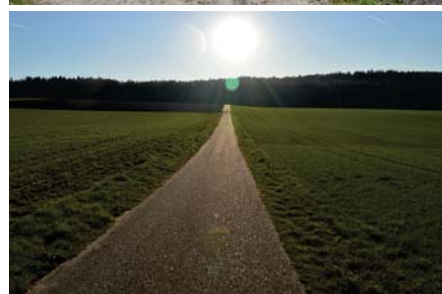




Gemeinde Kranenburg

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 Oktober 2017

Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW	7
3.	Ländliches Wegenetzkonzept für Kranenburg	8
3.1	Bestandsanalyse (IST)	8
3.2	Erarbeitung des Soll-Konzeptes	11
3.3	Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept	13
3.4	Beteiligungsverfahren	16
4.	Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle	26
5.	Handlungsempfehlungen	29
5.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	31
5.2	Zukünftiger Ausbaustandard	33
5.3	Entbehrliche Wege	41
5.4	Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Kranenburg	42
6.	Zusammenfassung und Ausblick	53
	Anlagen	56

1. Einführung

Geografische Lage

Die Gemeinde Kranenburg liegt im Westen des Kreises Kleve im Regierungsbezirk Düsseldorf, südlich des Niederrheins direkt angrenzend an die Niederlande. Angrenzende größere Städte sind Kleve und Nijmegen, die Landeshauptstadt Düsseldorf ist etwa 100 km entfernt.

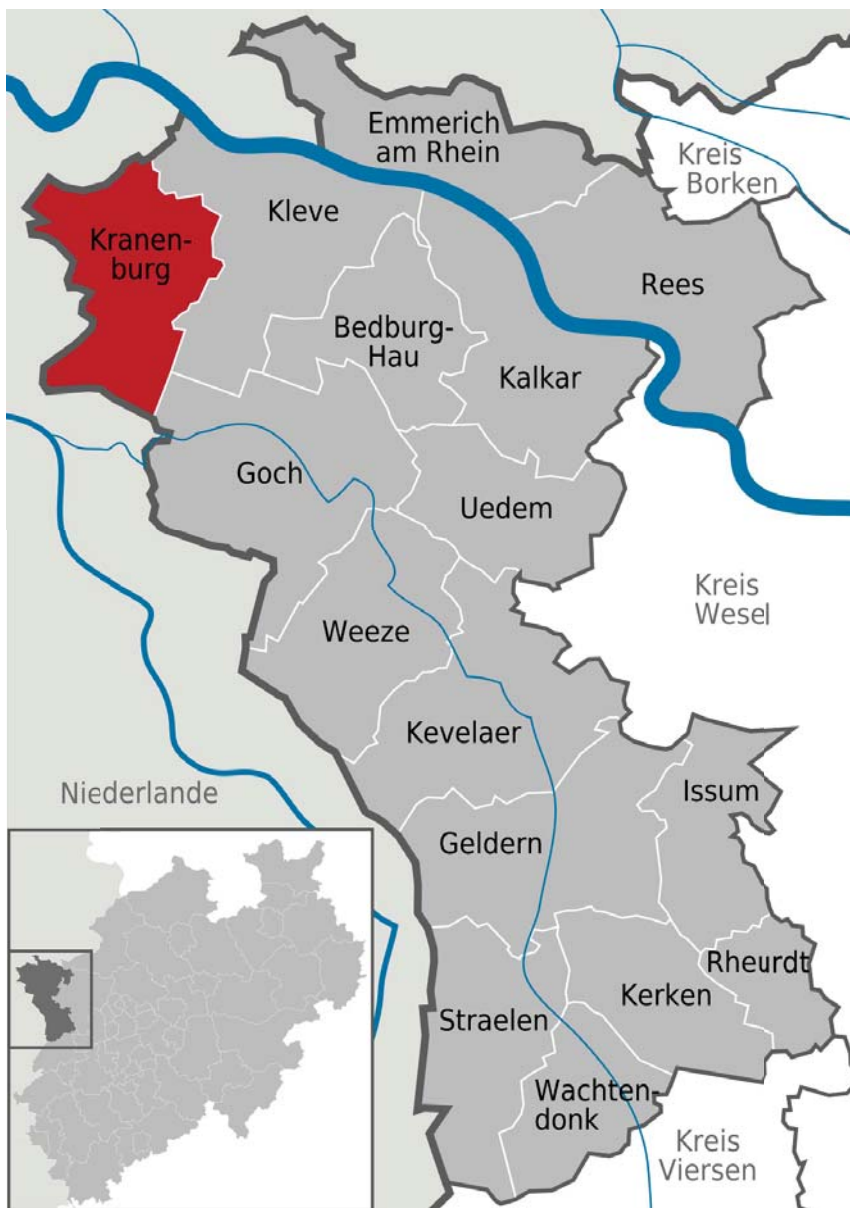
Infrastruktur

Die Gemeinde Kranenburg ist überregional über die Bundesautobahnen A3 und A57 weiträumig zu erreichen, eine direkte Anbindung an eine Bundesautobahn ist nicht vorhanden. Über einen direkten Anschluss an das Schienennetz verfügt die Gemeinde ebenfalls nicht, so dass die überregionale Verkehrsanbindung nicht gut ist.

Regional ist Kranenburg über die Bundesstraßen (B9 und B504) und die Kreisstraßen (K2, K31, K15 und K44) hingegen an das Verkehrsnetz gut angebunden.

Die nächstgelegenen Flughäfen sind der Flughafen Niederrhein in Weeze und der Flughafen Düsseldorf International.

Insgesamt betreibt die Gemeinde etwa 113 km Gemeindestraßen und etwa 108 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß- bzw. Radwege sowie Privatwege.



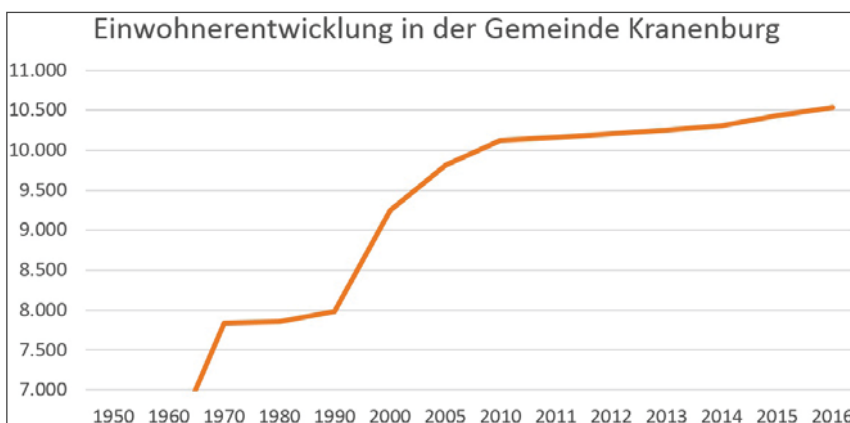
Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Kranenburg_\(Niederrhein\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kranenburg_(Niederrhein))

3

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit ländlich bis dörflich geprägter Siedlungsstruktur muss sich auch Kranenburg mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Positiv ist die seit Jahren geringfügig steigende Einwohnerzahl.

Die Gemeinde ist bestrebt, Arbeitsplätze in der Region zu sichern, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken, den



Datenquelle: <https://www.kranenburg.de/de/inhalt/daten-und-fakten/>

Wohnraum attraktiv zu gestalten und außerdem die regionale Siedlungsflächenentwicklung positiv voranzutreiben.

Die Siedlungsstruktur in Kranenburg ist auf insgesamt neun Ortschaften verteilt. Einzelne gelegene Höfe umgeben von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen sind in einer geringen Anzahl vorzufinden. Das bedeutet gleichzeitig, dass ein verhältnismäßig großes Infrastrukturnetz zur Erschließung und Vernetzung der Ortschaften vorgehalten

werden muss. Viele Wirtschaftswege dienen somit nicht nur reinen land- und forstwirtschaftlichen Interessen, sondern auch der Daseinsvorsorge und Mobilität.

Auch für den Bereich Tourismus, Freizeit und Erholung stellen die ländlichen Wege wichtige Verbindungen dar. Dieser Aspekt hat in der Bevölkerung einen besonders hohen Stellenwert. Diese Multifunktionalität stellt aber auch gleichzeitig erhöhte Anforderungen an das ländliche Wegenetz im kommunalen Außenbereich der Gemeinde Kranenburg.

len Außenbereich der Gemeinde Kranenburg.

Eine Herausforderung ist die strukturelle Entwicklung in den dörflich geprägten Ortschaften, die teilweise nur wenige hundert Einwohner zählen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wird es dort zunehmend schwieriger die Versorgungsinfrastruktur (ÖPNV, Einzelhandel, Dienstleistungen) flächendeckend aufrechtzuerhalten. Aufgrund der sich verändernden Altersstruktur werden in Zukunft mehr Einwohner als bisher auf kurze Wege zu sozialen und medizinischen Einrichtungen angewiesen sein. Auch diese allgemeinen Entwicklungen unterstreichen die zunehmenden Anforderungen an die Multifunktionalität der Wege im Außenbereich.

Durch den fortschreitenden Rückgang der Landwirtschaft und durch neuere Bau- und Gestaltungsansätze droht ein Verlust der Funktionen und der traditionellen Strukturen der alten Ortslagen. Das hohe Engagement der Bevölkerung kann dazu beitragen, die attraktiven Dörfer und Ortschaften auch in Zukunft zu erhalten.



Die Ortschaften der Gemeinde Kranenburg:

Ortschaft	Einwohner	Fläche (ha)
Kranenburg	4.513	2.790
Nütterden	2.989	825
Schottheide	664	(Frasselt)
Mehr	541	829
Zyfflich	511	944
Wyler	510	159
Frasselt	497	1.274
Niel	223	869
Grafwegen	88	(Kranenburg)
Gesamt	10.433	7.690

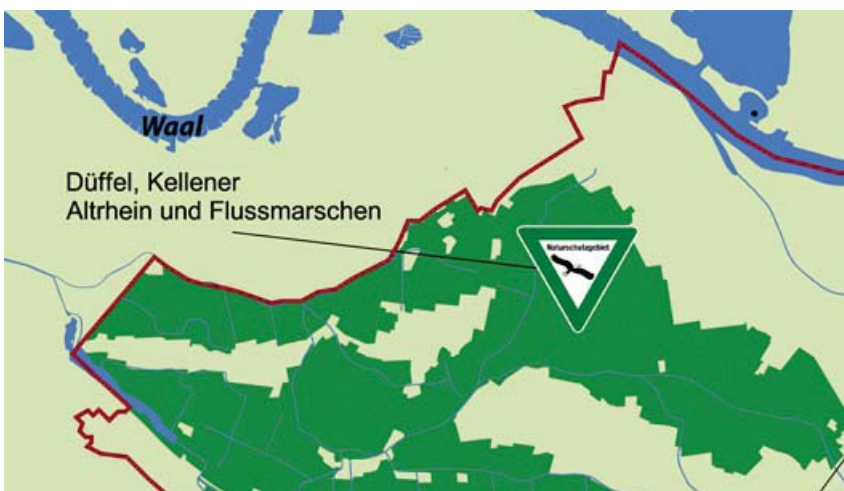
Quelle: <https://www.kranenburg.de/de/inhalt/daten-und-fakten/>
Stand: 01.01.2016



Flächennutzung in der Gemeinde Kranenburg:

Nutzungsart	Fläche (ha)
Wohn-, Bau- und Landwirtschaftsfläche	2.600
Niederung (Wiesenfläche)	2.500
Waldfläche	2.600

Quelle: <https://www.kranenburg.de/de/inhalt/daten-und-fakten/>



Quelle: <https://www.nabu-naturschutzstation.de/de/schutzgebiete/duffel>

Kranenburg in Zahlen

Auf einer Fläche von ca. 77 km² leben in der Gemeinde zur Zeit mehr als 10.400 Menschen verteilt auf insgesamt neun Ortschaften. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wieder: im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohnern pro km² sind es in Kranenburg nur etwa 135 Einwohner pro km².

Flächennutzung / Landschaftsbild

Die Gemeinde Kranenburg liegt zwischen dem Reichswald, dem größten zusammenhängenden Waldgebiet Nordrhein Westfalens sowie der "Düffel", einem ehemaligen Überschwemmungsgebiet des Rheins.

Dabei nimmt der Reichswald im Süden der Gemeinde rund ein Drittel der Gemeindefläche ein. Im Weiteren verhält sich die Landschaft eben und ist vor al-



Quelle: <https://www.nabu-naturschutzstation.de/de/schutzgebiete/dueffel/galerie-dueffel>



Quelle: <https://www.nabu-naturschutzstation.de/de/schutzgebiete/dueffel/galerie-dueffel>

lem durch Wiesen und landwirtschaftliche Flächen charakterisiert.

Das große Naturschutzgebiet "Düffel" stellt den Lebensraum und das Winterquartier für seltene Tier- und Pflanzenarten. Die Wiesen bieten Lebensraum für Kiebitze, Uferschnepfen und Brachvögel. Frösche, Kröten und Molche bevölkern Teiche und Gräben. Ab März sind Störche zu Gast in Kranenburg. Während der Brutzeit durchstreifen sie die Niederung auf der Suche nach Nahrung. Ab Oktober treffen bis zu 200.000 arktische Wildgänse ein, die in der Rheinniederung überwintern.

Erwähnenswert ist zudem das 115 Hektar große Naturschutzgebiet "Kranenburger Bruch". Es grenzt unmittel-

bar an den Landschaftsraum der Düffel und wird heute extensiv bewirtschaftet. Sowohl die Grünland- als auch die Schilfnutzung spielen eine wichtige Rolle. Der "Bruch" bildet den Rest eines ursprünglich ausgedehnten Niedermoores. Heute ist der Kranenburger Bruch wieder Lebensraum für viele, teils sehr seltene Tier- und Pflanzenarten.

Um das Gebiet führt ein 3 km langer Naturlehrpfad über das ländliche Wegenetz, der mit insgesamt acht Stationen dem Besucher viele Seiten der Natur des Kranenburger Bruchs näher bringt.



Quelle: <https://www.nabu-naturschutzstation.de/de/schutzgebiete/dueffel/galerie-dueffel>

Tourismus

Die weitläufige dörfliche Landschaft der Gemeinde Kranenburg mit dem gut ausgebauten ländlichen Wegenetz wird neben der Land- und Forstwirtschaft auch von Erholungssuchenden und Freizeitsportlern stark frequentiert.

Radfahren

Kranenburg gilt und versteht sich selbst als fahrradfreundliche Gemeinde. Durch Kranenburg verlaufen viele at-

traktive Radwanderwege. Das Knotenpunktsystem erstreckt sich über das gesamte Gemeindegebiet und lässt Radler schnell und einfach vielfältige Radrouten zusammenstellen. Die bekanntesten überregionalen Radwanderwegen sind:

- *Via Romana*
- *Historische Erlebnisroute*

Insgesamt werden zudem zehn kostenlose E-Bike-Ladestationen verteilt im Gemeindegebiet zur Verfügung gestellt.

Wandern

Gut ausgebaut und beliebt ist ebenso das Wanderwegenetz auf Kranenburger Gebiet. Bekannt ist vor allem der Jakobspilgerweg, ein grenzüberschreitender Weg nach Santiago de Compostella. Er beginnt bei Millingen aan de Rijn in den Niederlanden und verläuft ab Zyfflich in südlicher Richtung durch Deutschland. Hier quert er die von Rhein und Maas geschaffene nieder-rheinische Flusslandschaft mit den Kleinstädten Kranenburg, Goch, Weeze, Kevelaer, Walbeck und Straelen, bevor er durch das niederländische Limburg entlang der Maas über Venlo, Roermond und Maastricht weiter nach Belgien geht.

Ein weiterer Jakobspilgerweg führt von Nimwegen über Kranenburg, Kleve nach Rom. Beide Wege kreuzen sich vor der Stifts- und Wallfahrtskirche St. Peter und Paul zu Kranenburg.

Auswahl an Sehenswürdigkeiten

Historischer Ortskern:

- *Stifts- und Wallfahrtskirche St. Peter und Paul*
- *Stadtmauer Wanderstraße/ Rütterswall*
- *Stadtscheune*



Quelle: <https://www.nabu-naturschutzstation.de/de/schutzgebiete/kranenburger-bruch>

- Evangelische Kirche
- Museum Katharinenhof
- Mühlenturm
- Alter Bahnhof

weitere:

- Draisine
- Naturschutzgebiet "Kranenburger Bruch" mit Naturlehrpfad
- Naturschutzgebiet "Düffel"



Quelle: <https://www.kranenburg.de/de/inhalt/fotogalerie/>

Abstimmung mit Planungen/Konzepten/Strategien

Seit 2009 besteht das Gemeindeentwicklungskonzept „Kranenburg 2020“. Schwerpunkte des Konzeptes sind:

- Wohnbauentwicklung und Bevölkerungsentwicklung
- Gewerbeflächen und Infrastruktur
- Freizeit und Tourismus
- Schule, Bildung und Integration

Im Weiteren wurde parallel zum ländlichen Wegenetzkonzept ein Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Hier bestand der Schnittpunkt vor allem in der Wegenutzung durch Freizeitsuchende und Radfahrer.

Die bestehenden Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Hierzu gehört auch der Abstimmungsprozess mit der Gemeinde Kranenburg, der breiten Öffentlichkeit, weiteren Planern und dem Arbeitskreis, so dass planerische und strategische Vorstellungen aller relevanten Nutzergruppen Berücksichtigung gefunden haben.

Stärken

- attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende
- Attraktive Dörfer und Siedlungen mit historischer Bausubstanz
- günstige geogr. Lage (Grenze zu Niederlanden)

Schwächen

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

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 Kranenburg bezogen auf die Außenbereiche und die dörflich bis ländlich geprägte Siedlungsstruktur potenzielle Chancen und Risiken.

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 außerlandwirt-

schaftliche Nutzungen erheblich zugenommen. 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 zukunftsfähiger 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, so dass geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2017 vollständig abgeschlossen sein müssen.

Dazu wurde fristgerecht ein formaler Antrag auf Förderung nebst Anlagen

und Beschreibung der Multifunktionalitäten 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 Düsseldorf erhielten unter anderem die Gemeinde Hünxe und die Gemeinde Kranenburg 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 Kranenburg fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Düsseldorf statt. Das folgende Foto entstand am Rande der Kick-Off-Besprechung im Hause der Bezirksregierung in Mönchengladbach.



Foto: Ge-Komm GmbH (von links: Hr. Peters, Hr. Böhrmer – Gemeinde Kranenburg, Hr. Wilden – Bezirksregierung Düsseldorf, Hr. Lehmann – Gemeinde Hünxe, Fr. Markert, Hr. Merten – Bezirksregierung Düsseldorf, Hr. Bitjukov – Ge-Komm GmbH)

3. Ländliches Wegenetzkonzept für Kranenburg

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 Kranenburg 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, Wanderrouen, Reiterwege)
- Offizielle Bus- und Schulbusrouten

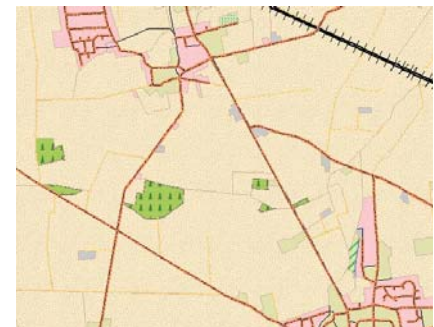


Abb. oben: ATKIS-Daten

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 Kranenburg 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 re-

levanten Informationen. Alle ländlichen Wege und Wegeflurstücke im Eigentum der Gemeinde Kranenburg und strategisch wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit angefahren und ge-

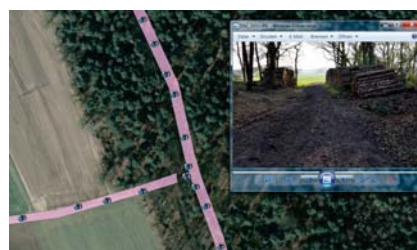


Abb.: Geoimaging

mäß den Vorgaben des Leitfadens zur Erarbeitung 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 Ausbauzustand

- 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

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)

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

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 Versorgungsanlagen, 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 einzelnen gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

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

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>



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

Brückenbauwerke

Insgesamt wurden in der Gemeinde Kranenburg im Wirtschaftswegenetz 19 Brückenbauwerke vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind. Im Rahmen der

Projektbearbeitung erfolgte auch eine intensive Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

Zur baulichen Bewertung und Prüfung der Bauwerke gem. DIN 1076 liegen der Gemeinde die entsprechenden Berichte vor. Brückenprüfungen werden in regelmäßigen Abständen beauftragt und mit externer Unterstützung durchgeführt. In das Konzept sind alle bisherigen bekannten Aspekte hinsichtlich der Bauwerke eingeflossen. Derzeit besteht hinsichtlich der Brückenbauwerke in der Gemeinde Kranenburg kein Handlungsbedarf.

Grundsätzlich ergibt sich immer die 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 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 Einsparpotentiale aufzeigen und auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.

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 unten aufgezeigt erfolgen.

Solche Überlegungen bestehen derzeit für die Gemeinde Kranenburg nicht.

Konkret gibt es in Kranenburg ein Brückenbauwerk auf das zukünftig verzichtet werden kann (siehe Foto rechts und hervorgehobenes Bauwerk in der Gesamtübersicht unten). Derzeit ist das Bauwerk in die Kategorie E eingestuft. In einer Entfernung von etwa 500 m westlich sowie etwa 800 m östlich (K2) gibt es zwei weitere Brückenbauwerke, die ebenfalls zur Erschließung des Feldblocks dienen.



Foto: Ge-Komm GmbH

Das ggf. entbehrliche Brückenbauwerk ist derzeit in einem neuwertigen/guten Zustand. Überlegungen zum Umgang mit diesem Bauwerk werden tatsächlich erst bei eintretenden Schäden oder Mängeln erforderlich sein, so dass die Entscheidung hinsichtlich eines Rückbaus oder ggf. der Erfordernis einer Sanierung erst langfristig zu erwarten ist.



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



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

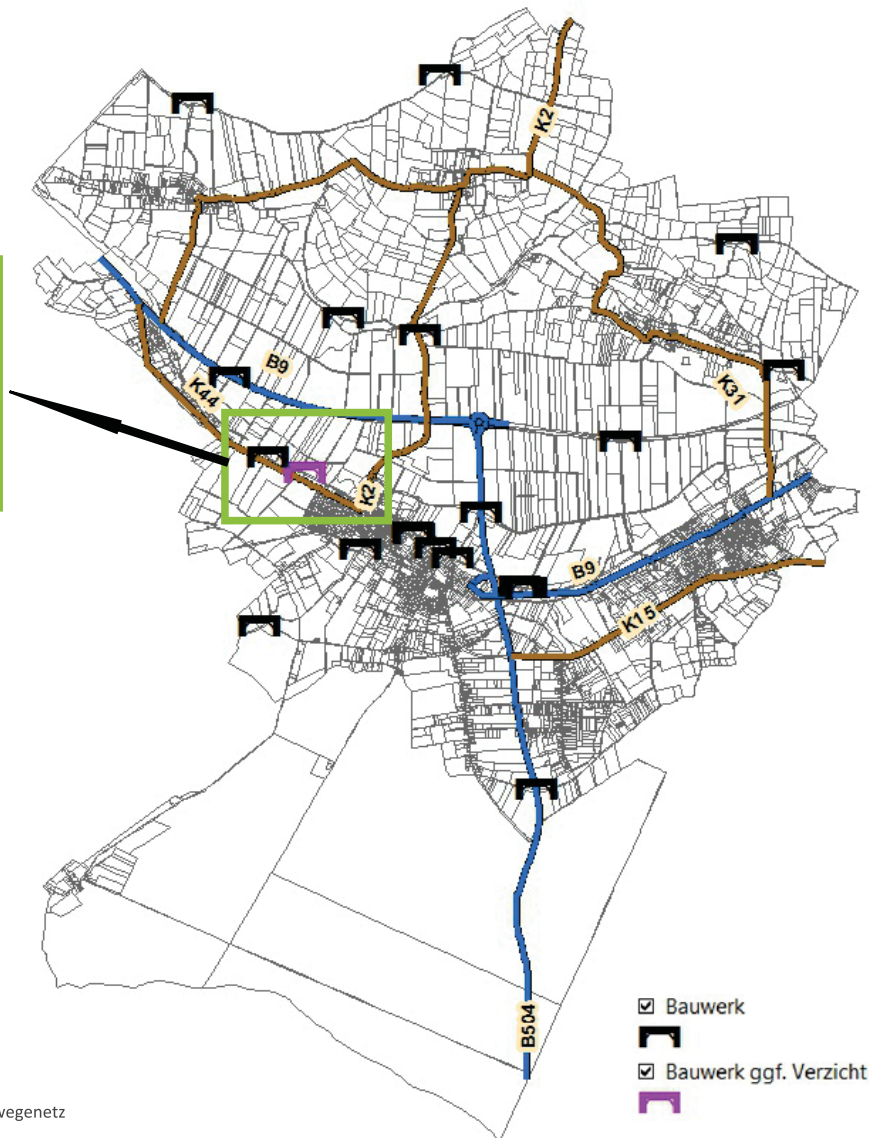


Abb.: Übersicht über Brückenbauwerke im Wirtschaftswegenetz

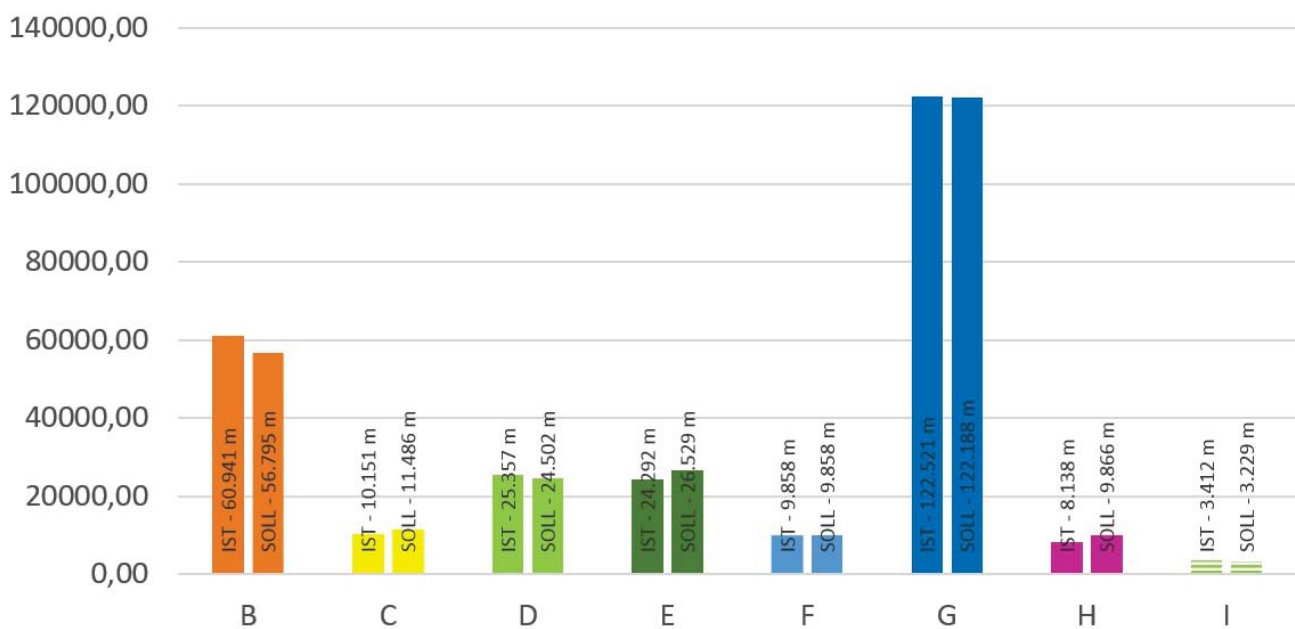
3.3 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept

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

nach Eigentums-
verhältnissen:

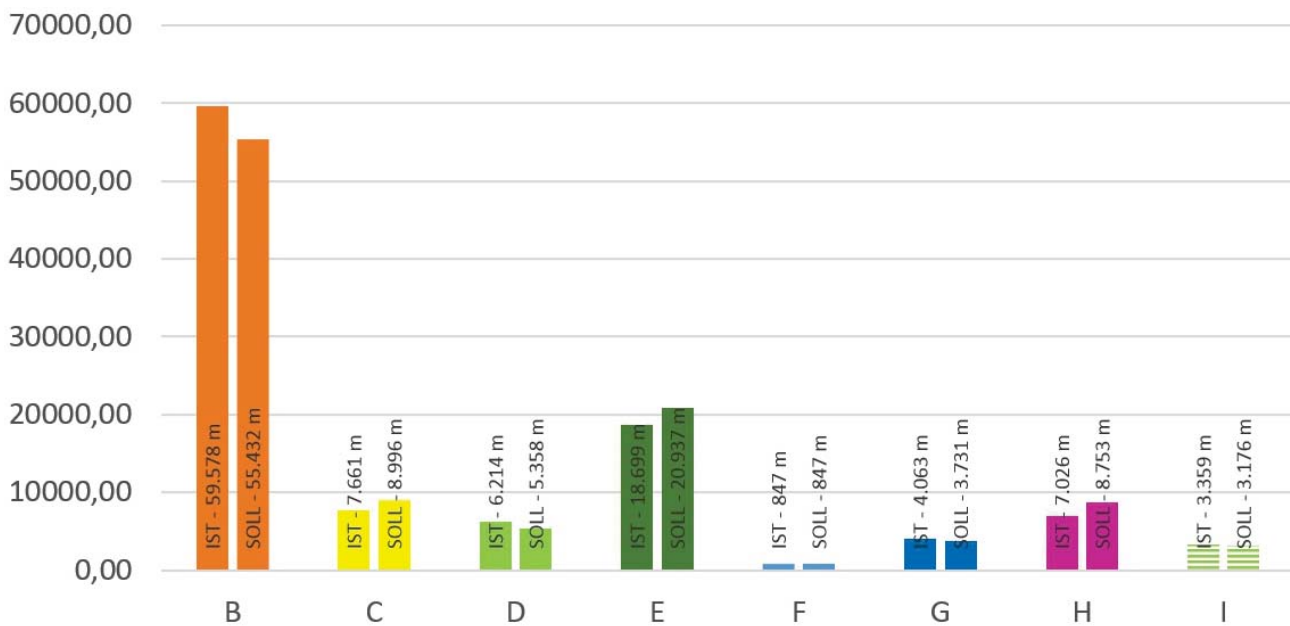
Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Gemeinde Kranenburg	107.500
Land NRW	124.900
privat	32.900

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:

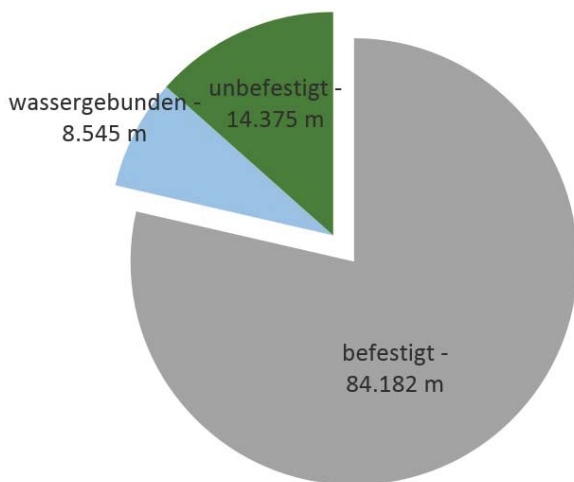


Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das ländl. **Wegenetz in der Unterhaltung der Gemeinde Kranenburg.**

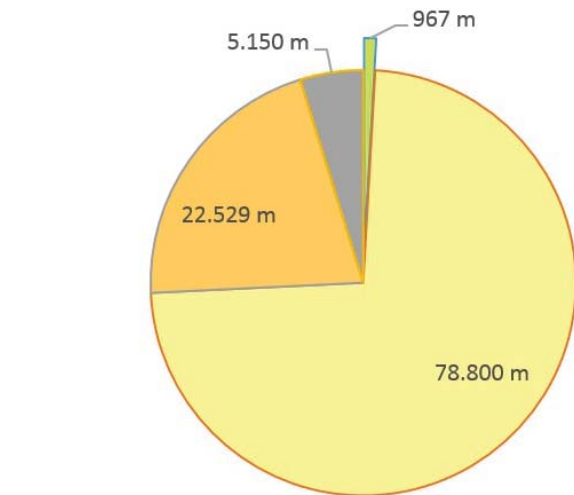
Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:



Ländliches Wegenetz nach Befestigungsart:

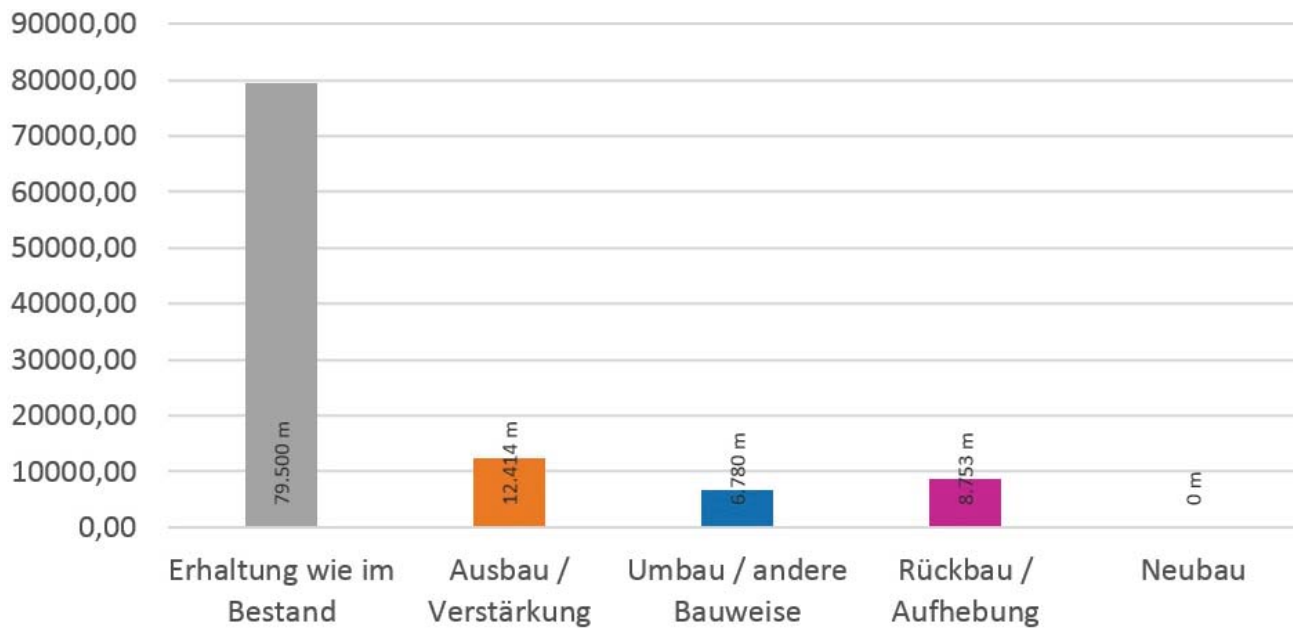


Zustand des Wegenetzes:

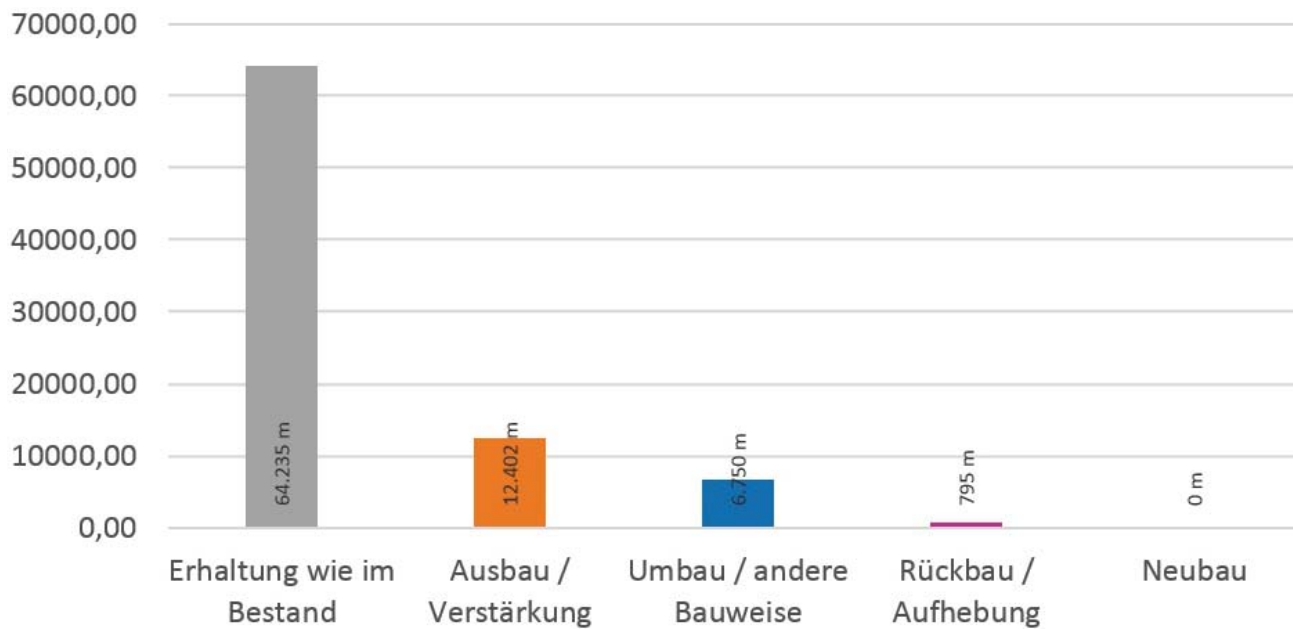


- in Ordnung
- Einzelmaßnahmen erforderlich
- Gesamtanierung erforderlich
- keine Verkehrsfläche vorhanden

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, so dass 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 Kranenburg erfolgte über verschiedene Medien und auf unterschiedliche Arten, die im Folgenden erläutert werden:

Arbeitskreis „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch einen Arbeitskreis. Diese Projektgruppe besteht aus etwa 20 Teilnehmern. Unter anderem zählen dazu die Stellvertreter aus der Politik, der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Tourismus sowie Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Verwaltung. Diese Personen vertreten

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 der Arbeitsgruppe zugegen und hat über den aktuellen Stand berichtet.

Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes fand eine intensive Einbindung aller Bürger der Gemeinde Kranenburg 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 Kranenburg auf deren Internetseiten 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 Wegenetzkonzept-

tes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit an insgesamt vier Terminen - eine Auftaktveranstaltung und drei Ortskonferenzen - aufgeteilt nach Gemarkungen. Zu diesen Veranstaltungen kamen bis zu 30 interessierte Bürger.

An allen Terminen wurden zuerst allgemeine Informationen zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes gegeben und erläutert, die Kategorisierungen 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 z. B. die Einstufung bestimmter Wegeabschnitte näher erläutern lassen.

Eine öffentliche Abschlussveranstaltung fand am 08. November 2017 statt.

Im Folgenden die Einführungspräsentation:

KRANENBURG

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ländliches Wegenetzkonzept für die Gemeinde Kranenburg

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Bürgerinformationsveranstaltung - Agenda

- Grundlagen / allgemeine Informationen zum ländlichen Wegenetzkonzept
- Beispiele aus Ihrer Ortschaft
- Fragen und Diskussion
- Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Überwiegend sind die Wirtschaftswege heute sehr alt
- Die Netzstruktur ist häufig stark verzweigt und tlw. parallel verlaufend



Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Der Zustand vieler Wege erfordert ein Handeln

**Straßen und Wege
werden heute auf
30 Jahre dimensioniert
(RStO 2012)**





17

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




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 Mitte November 2017



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise

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

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

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




Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- Übergeordnetes Straßennetz / Klassifiziertes Netz
- Brückenbauwerke
- Eisenbahnlinien
- Bahnübergänge




Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- Radwege
- Wanderwege
- Reitwege
- ÖPNV-Strecken
- Schulbus- / Bürgerbuslinien
- Touristische Ziele

Tourismus/Freizeit

- Radwege
- Reitwege
- Wanderwege



Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

- Inaugenscheinnahme aller öffentlichen Wege und wichtiger privater Wege im Außenbereich
- Anfertigung einer Fotodokumentation (Geoimaging)



Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

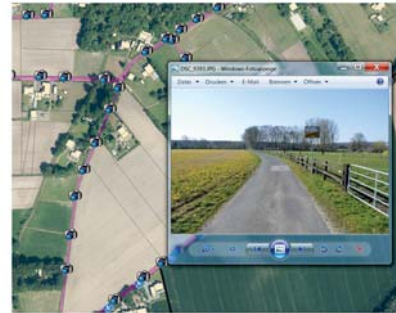


Abb.: Verortete Aufnahmestandorte im Geoinformationssystem (GIS)

Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

- Erhebung der Dimension und Befestigungsart
- Fachtechnische visuelle bauliche Ansprache



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 ...



Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

- Einbeziehung der Brückenbauwerke (als Wegeabschnitte)



Fotos: Ge-Komm GmbH

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

- Einstufung der Brückenbauwerke
 - Bauwerk zu ertüchtigten
 - Bauwerk im Standard senken
 - Parallele Verbindungen
 - Keine Bedeutung im Netzzusammenhang
 - Privatisierung
 - Bedeutung verloren



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 luf 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 (sonstige Wege gem. RLW)



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

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

Wegekategorie IST

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließungsweg
- 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 - absehbare Geh- / Radweg

Wegekategorie SOLL

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließungsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf Verkehr
- G - Binnenerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

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)



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. A

- „Klassifiziertes Straßennetz, maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr“



- BAB
- Bundesstraßen
- Landesstraßen
- Kreisstraßen
- Gemeindestraßen

→ unveränderlich, keine Erfassung erforderlich!



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. B

- Multifunktionale Wege, d.h für den Radverkehr, land- und forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und / oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr. Maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr, Induziert für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrte Ziele im Außenbereich, z.B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc. zusätzlich alle Radrouten-wege (Verbindungswege gem. RLW)





Alle Verkehrsarten
Mehrere
Verkehrsarten
gleichzeitig.

- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließungsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf Verkehr
- G - Binnenerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. C

- „Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)“



Nur luf Verkehr!

- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließungsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf Verkehr
- G - Binnenerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. D

- „Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d.h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouen, maßgeblicher Verkehr Fußgänger u. luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)“



luf. Verkehr und Fußgänger! Z.B. Spazierstrecken mit Hund, Zwischen Kat. C und E mit regelmäßigem Fußgängerverkehr → höhere Anforderungen an Verkehrssicherungspflicht

- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließung
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf. Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf. Verkehr
- G - Einzelerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. E

- „Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse, maßgebliches Verkehrsmittel: luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)“



Nur luf. Verkehr! E ist die unterste Kategorie für den reinen luf. Verkehr: Übergeordnete Kategorie C, D oder B!

- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließung
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf. Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf. Verkehr
- G - Einzelerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. 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.“



Kein luf. Verkehr! F ist die unterste Kategorie für die Erschließung von einzelnen Wohnhäusern o.ä. ohne öffentliches Interesse und ohne luf. Verkehr

Übergeordnete Kategorie B!

- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließung
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf. Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf. Verkehr
- G - Einzelerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. G

- „im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind.“



Nicht im Interesse der Allgemeinheit Einzelinteresse.

- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließung
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf. Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf. Verkehr
- G - Einzelerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. H

- nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege



- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Haupterschließung
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf. Verkehr
- F - Einzelerschließung kaum luf. Verkehr
- G - Einzelerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbare Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Beispiel Kat. I

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




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.

Kranenburg

Neues Wegenetzkonzept zur Bewirtschaftung

Kranenburg. Zur künftigen Bewirtschaftung der Wirtschaftswege hat die Gemeinde Kranenburg die Konzeptionierung eines ländlichen Wegenetzes in Auftrag gegeben. Dies wird durch das NRW-Programm "Ländlicher Raum 2014-2020" gefördert.

Die Wege werden in ihrem heutigen Zustand dokumentiert und entsprechend ihrer zukünftig angedachten Bedeutung und Funktion klassifiziert. Der dazugehörige Konzeptentwurf wurde gemeinsam mit der Ge-Komm GmbH erstellt.

Zur Vorstellung der Planungsergebnisse sind die folgenden Bürgerinformationsveranstaltungen geplant. Sie finden jeweils ab 19.15 Uhr im Sitzungssaal des Kranenburger Rathauses statt. Am Montag, 17. Juli, werden die Ortschaften Kranenburg, Wyler und Grafwegen thematisiert. Am Dienstag, 18. Juli, geht es um Zyfflich, Mehr und Niel.

Nütterden, Frasselt und Schottheide werden am Mittwoch, 19. Juli, besprochen.

Die einzelnen Ortschaften sowie Fragen und Anregungen stehen jeweils im Vordergrund der Veranstaltungen. Alle Interessierten sind dazu eingeladen.

Im Anschluss an die Veranstaltungen werden die Ortschaften auf dem Dialogportal www.wirtschaftswegekonzept.de freigeschaltet. Die Bürger können sich dort informieren und das Wegenetz dann mitgestalten.

Quelle: <http://www.rp-online.de/nrw/staedte/kleve/neues-wegenetzkonzept-zur-bewirtschaftung-aid-1.6940577>

Neues Konzept für Landwege

10.07.2017 - 01:10 Uhr

KRANENBURG. Für die Bestimmung einer nachhaltigen und transparenten Gesamtstrategie zur künftigen Bewirtschaftung der Wirtschaftswege hat die Gemeinde die Konzeptionierung eines ländlichen Wegenetzes beauftragt. Dabei gilt es die Wege in ihrem heutigen Zustand zu dokumentieren und entsprechend ihrer zukünftigen angedachten Bedeutung und Funktion zu klassifizieren: Dazu wurde ein Konzeptentwurf in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH erarbeitet.

Für die Bestimmung einer nachhaltigen und transparenten Gesamtstrategie zur künftigen Bewirtschaftung der Wirtschaftswege hat die Gemeinde die Konzeptionierung eines ländlichen Wegenetzes beauftragt. Dabei gilt es die Wege in ihrem heutigen Zustand zu dokumentieren und entsprechend ihrer zukünftigen angedachten Bedeutung und Funktion zu klassifizieren: Dazu wurde ein Konzeptentwurf in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH erarbeitet.

Zur Vorstellung der Planungsergebnisse sind Bürgerinformationsveranstaltungen geplant. Hierbei wird jeweils das Wegenetz einzelner Ortschaften betrachtet, Anregungen und Fragen können somit ausführlich besprochen werden. Alle Interessierten sind eingeladen sich an den Terminen zu beteiligen. Im Nachgang zu den Bürgerinformationsveranstaltungen, d.h. jeweils am Folgetag zur jeweiligen Informationsveranstaltung, wird für die Ortschaften das Dialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ freigeschaltet. Dort können Bürger sich registrieren, allgemein zum Thema Wirtschaftswege informieren, Einsicht in den Konzeptentwurf nehmen und das ländliche Wegenetz somit mitgestalten.

Folgende Bürgerinformationsveranstaltung sind vorgesehen, jeweils um 19.15 Uhr: 17. Juli, im Sitzungssaal des Rathauses: Kranenburg, Wyler, Grafwegen. 18. Juli im Sitzungssaal des Rathauses: Zyfflich, Mehr, Niel. 19. Juli im Rathaus:Nütterden, Frasselt, Schottheide.

Quelle: <https://www.nrz.de/staedte/kleve-und-umland/neues-konzept-fuer-landwege-id211190587.html>

Kranenburg

Ländliches Wegenetzkonzept

In der Gemeinde Kranenburg wird aktuell ein ländliches Wegenetzkonzept erarbeitet. Zur Unterstützung hat die Gemeinde dazu das Planungsbüro Ge-Komm beauftragt das entsprechende Wegenetz zu untersuchen und zu bewerten. Diese Untersuchung erfolgte auch durch vor-Ort-Bereisungen. Demnächst wird die Gemeinde Kranenburg alle Interessierten zu einer Informationsveranstaltung einladen.

Quelle: <https://www.antenneniederrhein.de/aktuell/regionale-nachrichten/05-04-2017.html>

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.wirtschaftswegekonzeppe.de

tung der Gemeinde Kranenburg 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 Kranenburg übergeben zu werden.

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Gemeinde Kranenburg wurde Anfang Juli 2017 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis Ende August 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 419 Mal aufgerufen. Insgesamt sind knapp 60 Kom-

mentare eingegangen, mit über 115 kommentierten Wegeabschnitten.

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

Es bestand die Möglichkeit, auf die Einführungspräsentation und den angewandten Leitfaden zurückzugreifen. Es erfolgte außerdem nochmals die Erin-

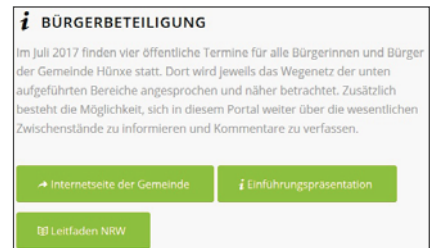


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzeppe.de

nerung an die Veranstaltungstermine. Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialogportal www.wirtschaftswegekonzeppe.de aufgeführt.

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



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

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.wirtschaftswegkonzept.de in Ihren Webbrowser ein.
- 2. Portal**
Über den Menüpunkt *Portal* gelangen Sie zum Registrierungsvorgang.
- 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*.
- 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.

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



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

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

KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar *

Senden

Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegkonzept.de

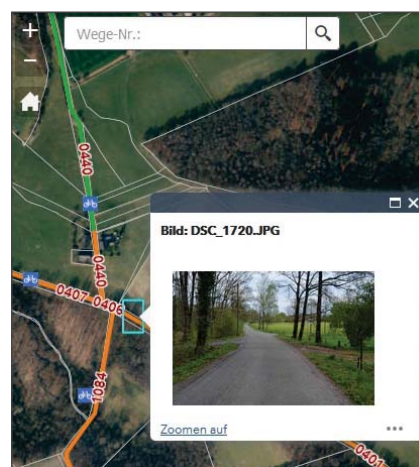


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegkonzept.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegkonzept.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. Durch die Gemeinde Kranenburg wurde in den Bürgerinformationsveranstaltungen darauf hingewiesen, dass die Refinanzierung der Maßnahmen, sofern überhaupt beitragsfähig, nach der Straßenausbaubeitragsatzung abgerechnet werden sollen. Eine derartige Vorgehensweise sei aus den haushaltsrechtlichen Vorschriften und auch durch die Gemeindeprüfungsanstalt opportun. Die Bildung eines Wirtschaftswegeverbandes wurde hingehend zurückhaltend diskutiert, da alle Beteiligten eine derartige Lösung gegenwärtig nicht favorisieren.

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 Kranenburg.

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 Kranenburg vom 23.05.2011 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) besteht die Möglichkeit und somit gleichzeitig die Verpflichtung, auch für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese entspricht der 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:



Abb.: 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.

Die Gemeinde Kranenburg hat derzeit auf Basis der existierenden Satzung vom 23.05.2011 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG die Möglichkeit, für grundlegende Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese Verfahrensweise entspricht den Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes NRW und der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen. Gegebenenfalls kann es trotzdem sinnvoll sein, zusätzlich zu dieser Variante für den Außenbereich der Gemeinde die Möglichkeit zur Gründung eines (oder mehrerer) Wegeverbandes zu prüfen.

Wiederkehrende Beiträge

Im Rahmen der Diskussion über Kostenhebungen im Zusammenhang mit der kommunalen verkehrlichen Infrastruktur 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 System ändernden 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 Düsseldorf 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 Kranenburg 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

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“**.

der Umweltverträglichkeit dienen." Im Weiteren gliedert sich der Begriff "Erhaltung" in

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung

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

	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	
	Bauliche Erhaltung	Bauliche Unterhaltung z.B. akute Kleinstreparaturen	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
Instandsetzung z.B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht			
Kap. 5.2	Erneuerung z.B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)	
	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)

Zur besseren Übersicht werden in der Grafik auf Seite 29 die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfadens 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.

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-Papier führt in der Regel nicht zu einer um-

lagefähigen Beitragspflicht. Eine grundsätzliche 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 verändert
- 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

Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH



Institut
für Verwaltungs-
wissenschaften gGmbH

Bernd Mende und Achim Wilmsmeier

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.

Abb.: Deckblatt ifV-Positionspapier von Bernd Mende und Achim Wilmsmeier (www.ifv.de)

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 gGmbH, Gelsenkirchen (Verfasser: Bernd Men- de und Achim Wilmsmeier) verwiesen.

Dort werden die konkreten Hinweise zur Erstellung einer individuellen Akti- vierungsrichtlinie gegeben. Diese Richt- linie ist die Voraussetzung für konkrete Einzelfallentscheidungen in den Städ- ten und Gemeinden Nordrhein-West- falens.

Des Weiteren gilt es Wege/Wegepar- zellen, die in die Kategorie H und somit

als "entbehrlich" eingestuft wurden, eingehend zu überprüfen und ggf. die in Kap. 5.3 beschriebenen Möglichkei- ten im Umgang mit diesen Wegen vor- anzutreiben.

5.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Prioritäten

Der Aufwand für die betriebliche Un- terhaltung und die bauliche Erhaltung der Wirtschaftswege - vergleichbar mit der Handlungsempfehlung "Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)" gemäß Leitfaden - soll seitens der Ge- meinde Kranenburg 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 sys- tematische Unterhaltung der Wirt- schaftswegen:

Verkehrssicherungspflicht

Die Erfordernis zur Durchführung von Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für die Kommunen als Straßenbaulast- träger im Rahmen der öffentlich-recht- lichen Daseinsvorsorge. Die geltenden Maßstäbe und Anforderungen werden im Wesentlichen durch die Gesetzge- bung und die Rechtsprechung gesetzt. Die für die Verkehrsflächen zuständi- gen Gebietskörperschaften haben grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zu Scha- den kommen. Das heißt aber nicht, dass die Straßen und Wege frei von jegli- chem Schaden sein müssen. Insbeson- dere die Erkennbarkeit, die Zumutbar- keit und die Größe der Gefahrenquelle spielen bei der Straßenkontrolle eine wichtige Rolle. Aussagen wie „Eigen- sorgfalt der am Verkehr teilnehmenden Personen“ oder „Straßen die vor sich selber warnen“ lassen erkennen, dass nicht überall von einer vollkommen mängelfreien Situation ausgegangen werden kann. Jeder Fahrzeugführer (auch Radfahrer) muss die Straße zu- nächst so hinnehmen, wie sie ihm zur Verfügung gestellt wird. So hat ein Kraftfahrer nach § 3 StVO seine Ge- schwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzu- passen.

Der Umfang der Verkehrssicherungs- pflicht bestimmt sich nach den berech- tigten Sicherheitserwartungen des Ver- kehrs und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Verpflichteten.

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

Ein offenkundig schlechter Straßenzu- stand, der „vor sich selbst warnt“ ent- lastet den Verkehrssicherungspflichti- gen weitgehend, aber nicht vollständig. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Gefahrenstelle zwar erkennbar ist, der konkrete Umfang aber für den Ver- kehrsteilnehmer nicht oder in der kon- kreten Situation nicht eingeschätzt werden kann. Dies nimmt die Recht- sprechung 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 Bodenbe- rührung führen können und deren Be- fahrbarkeit auch für einen umsichtigen Fahrer kaum mehr gewährleistet ist.

Ein weiterer Gesichtspunkt, den der Verkehrssicherungspflichtige bei der Einhaltung seiner Pflichten berücksich- tigen muss, ist das zu erwartende Ver- halten 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 Wirtschaftswegen 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. Wirtschaftswegen 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. Wirtschaftswegen 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 Radwegenrouten 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 Kranenburg gibt es ebenfalls viele Wirtschaftswegen 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

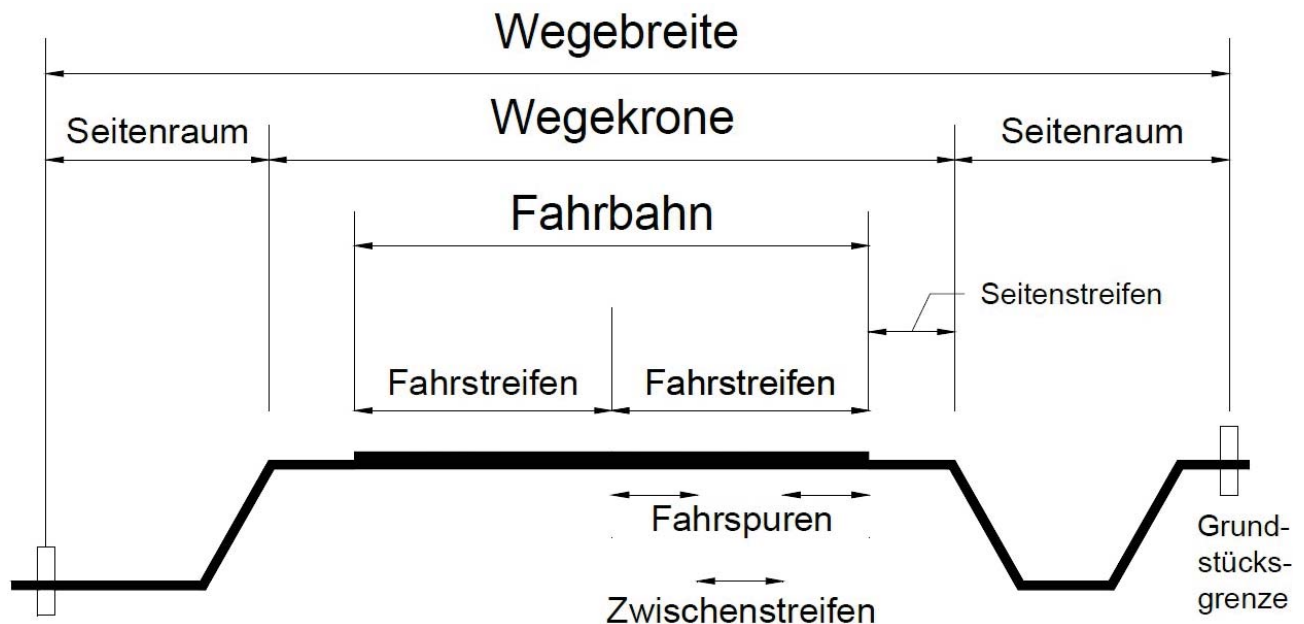
Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehr der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten der Wege. Bei allen zukünftigen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise auch die Dimension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

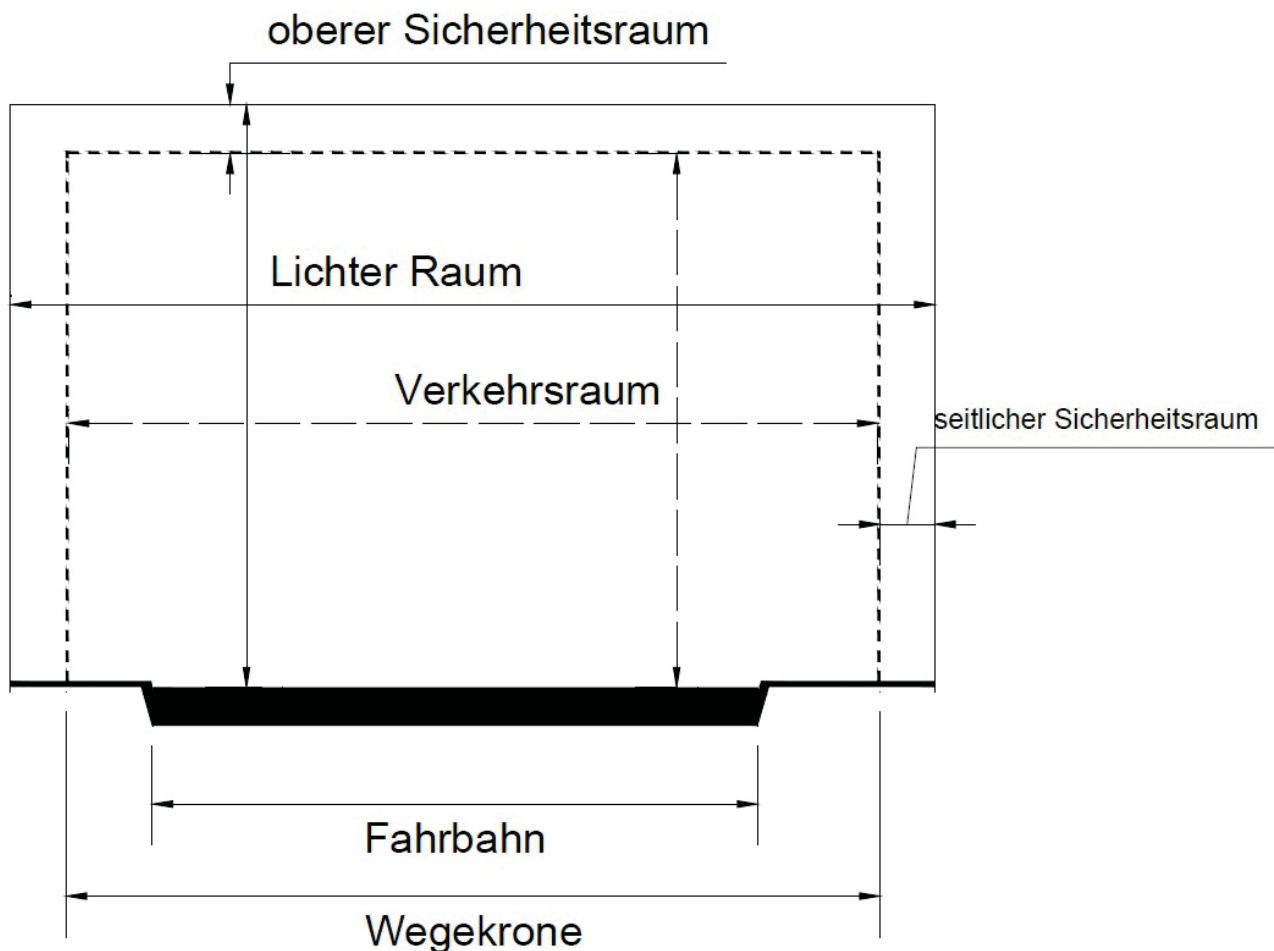


QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

- 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 Fahrbahnteile, deren Breite und Abstand auf die Rad-/Achsabmessungen 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 Waldwegebau 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 Wegebau 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

¹ DWA-A 904-1, S. 29-30

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.

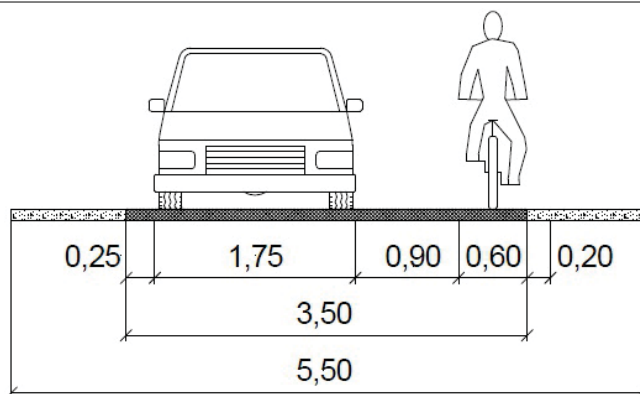
Heute wird im Straßenbau „Bitumen“ als Bindemittel für Heißmischgut und als Basis für Anspritzmittel („Bitumenemulsionen“) eingesetzt. Aus Gesteinskörnungen und Bitumen wird Asphaltmischgut hergestellt, das als Baustoff für die Asphalt-schichten des Straßenoberbaus dient.

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

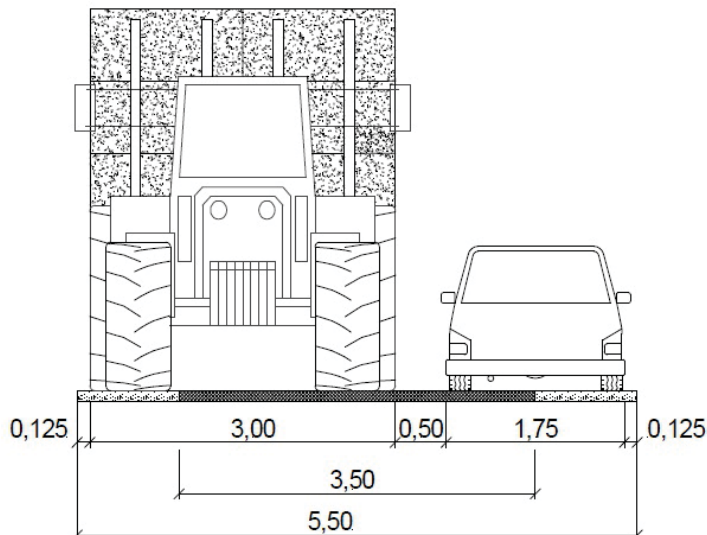
Einstreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und eine Kronenbreite von mindestens 5,50 m erhalten. Die genannten Breiten ermöglichen z. B. folgende Begegnungsfälle: ²

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



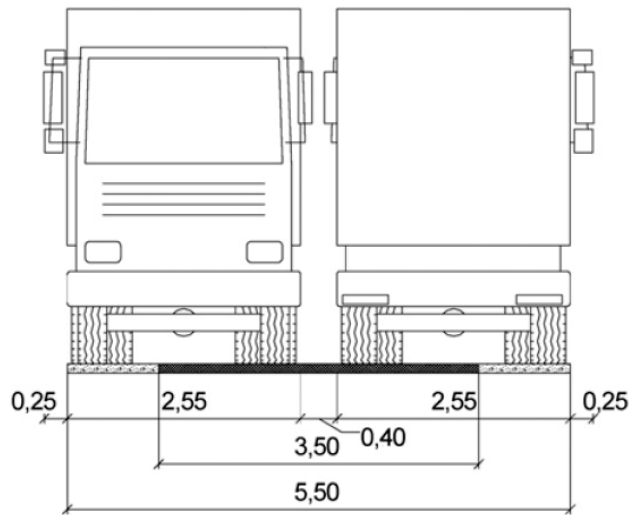
QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

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

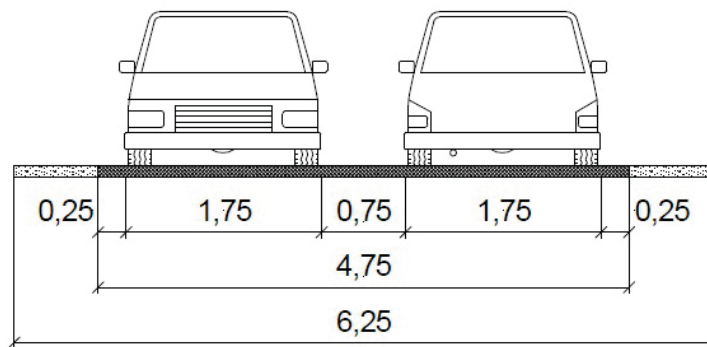


QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

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

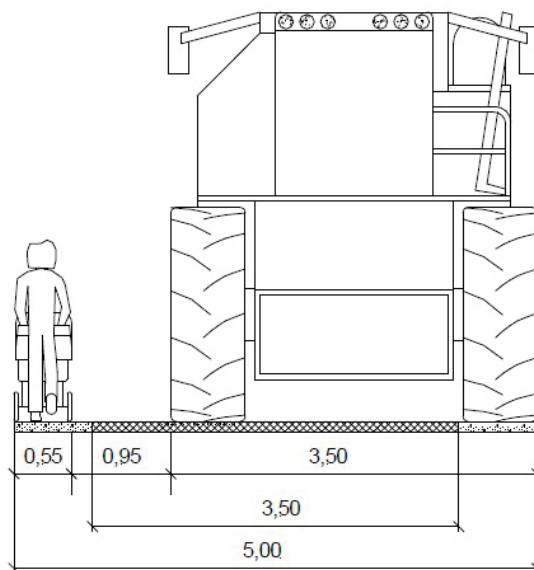
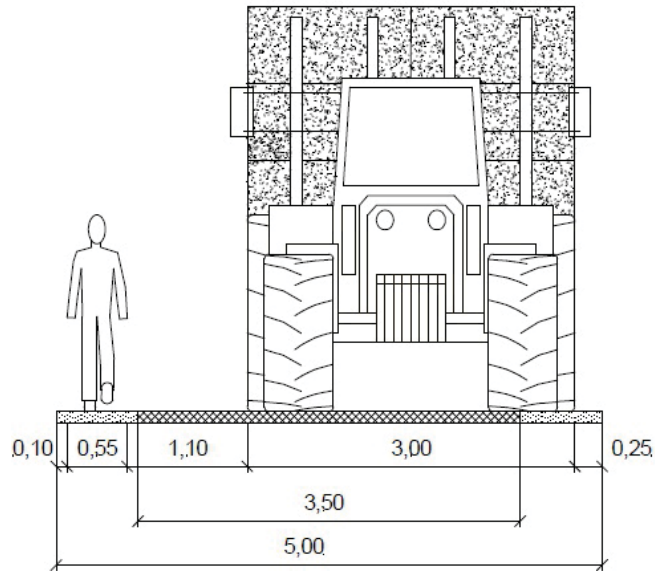
Hauptwirtschaftswege

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.

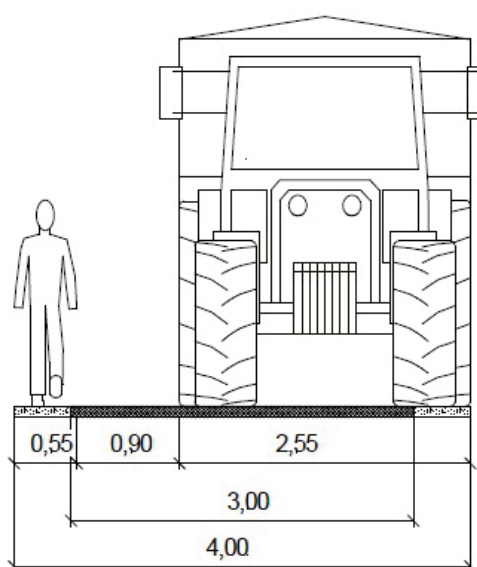
Waldwege

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 Wegesbau. 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 Kracken, 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"

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 Ausweichbuchten einzurichten, um den

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.

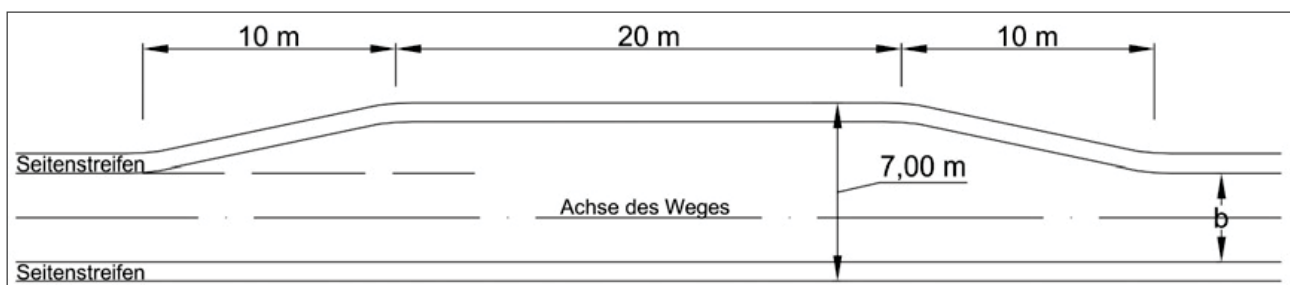


Foto: Ge-Komm GmbH

Allgemeines

Kategorie F und G

Die in die Kategorien F oder G eingestuftten 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 Kranenburg

Zeitliche Umsetzung

kurzfristig 5 Jahre

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

mittelfristig 10 Jahre

langfristig 20 Jahre

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zeitangaben als Richtwert zu verstehen sind, welche im Konsens mit der jeweiligen Haushaltslage stehen und unter der Beachtung etwaiger Förderprogramme durchgeführt werden sollen. Die folgende Übersicht zeigt eine Aufstellung der Handlungsempfehlungen nach zeitlicher Priorität:

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	400 lfdm.	2.600 lfdm.	76.500 lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	1.100 lfdm.	9.400 lfdm.	1.900 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	300 lfdm.	2.100 lfdm.	4.400 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	8.800 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 Kranenburg 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. Ober-

flächenbehandlung 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. Eine Verbesserung des Status quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden. (Für die Gemeinde Kranenburg 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:

$$79.500 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} \times 1,20 \text{ €}$$

$$= 286.200 \text{ € p.a.}$$

(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
- Fahrbahnbreite
- befestigte Seitenstreifen
- ggf. Entsorgungskosten bei belastetem Material
- Länge des Abschnittes
- usw.

Die Einheitspreise wurden unter der Annahme einer mittleren Fahrbahnbreite von 4,50 Meter errechnet und schließen zum heutigen Stand mit Kosten von 360 €/lfdm ab. Aufbauend auf dieser Berechnung sind unter Berücksichtigung der zu erwartenden Preiserhöhung für mittelfristige Maßnahmen Kosten von 400 €/lfdm, sowie für langfristige Maßnahmen in Höhe von 440 €/lfdm anzusetzen. Hiervon ausgehend stellt sich der Investitionsbedarf nach dieser Handlungsempfehlung wie folgt dar*:

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	1.100	9.400	1.900	396.000 €	3.760.000 €	836.000 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	0	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung		
gesamt	1.100	9.400	1.900	396.000 €	3.760.000 €	836.000 €

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



Für eine Sanierung vorgesehen:

Straße/Weg	Priorität	Länge in m (gerundet)	grob geschätzte Kosten
Landscheidt (tlw.)	kurzfristig	1.100 m	396.000 €
Tutweg	mittelfristig	1.650 m	660.000 €
Wolfsbergstraße	mittelfristig	900 m	360.000 €
Postweg	mittelfristig	1.100 m	440.000 €
Kleyen	mittelfristig	3.100 m	1.240.000 €
Effertsweg	mittelfristig	600 m	240.000 €
In den Krücken	mittelfristig	400 m	160.000 €
Welligenpaß	mittelfristig	550 m	220.000 €
Weg zwischen Arnheimschen Deich und Häfnerdeich	mittelfristig	1.100 m	440.000 €
Keekener Straße	langfristig	1.900 m	836.000 €

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 folgenden Faktoren beeinflusst:

- Oberflächenbefestigung
- Fahrbahnbreite
- befestigte Seitenstreifen
- ggf. Entsorgungskosten bei belastetem Material
- Länge des Abschnittes
- usw.

Die Einheitspreise wurden unter der Annahme einer mittleren Fahrbahnbreite von 3,0 Meter errechnet und schließen zum heutigen Stand mit Kosten von 60 €/lfdm ab. Aufbauend auf dieser Berechnung sind unter Berücksichtigung der zu erwartenden Preisssteigerung für mittelfristige Maßnahmen Kosten von 65 €/lfdm, sowie für langfristige Maßnahmen in Höhe von 70 €/lfdm anzusetzen.

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	300	2.100	4.350	18.000 €	136.500 €	304.500 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	50	0 €	0 €	3.000 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung		
gesamt	300	2.100	4.400	18.000 €	136.500 €	307.500 €

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

Hinweis: Bei der kurzfristigen Maßnahme handelt es sich um das Wegeende des "Grünen Weges".

Rückbau/Aufhebung

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

im Zusammenhang mit dem ländlichen Wegenetzkonzept beispielsweise in folgenden Fällen entstehen:

1. Durch eine geplante Ausbaumaßnahme entsteht ein Flächenanspruch.

Dieser Fall tritt ein, wenn ein vorhandener Weg aufgrund einer geplanten Gesamtsanierung ausgebaut/verbreitert werden soll und auf Grund zu schmaler vorhandener Wegeparzellen ein weiterer Flächenbedarf entsteht. Dieser kann ebenfalls eintreten, wenn zusätzliche Wege notwendig werden.

2. Durch Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege.

Bodenordnungsbedarf kann durch die Verwertung von entbehrlichen Wegen (Optionswege der Kategorie H) entstehen. Hier haben sich im Beratungsprozess bereits einige Flächen ausgezeichnet, an deren Erwerb die hiesige

Landwirtschaft grundsätzliches Interesse signalisiert hat. In der Regel entsteht durch Veräußerung an die Eigentümer umliegender Flächen kein Bodenordnungsbedarf. Ein Bedarf für Bodenordnung kann unter Umständen beispielhaft durch eine Verlegung der Flächen an eine für die ökologische Aufwertung geeignete Stelle entstehen.

3. Durch Ungeklärte Eigentumsverhältnisse von Wegen.

Beispielsweise können an dieser Stelle nicht parzellierte Wege über Privateigentum (hier idR. ungeklärte Unterhaltung) genannt werden. Ebenfalls kann Bodenordnungsbedarf entstehen im Falle von parzellierten Wegen, die jedoch Abweichungen zwischen Liegenschaftskataster und tatsächlichem Wegeverlauf aufweisen.

Neubau

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

Bodenordnungsbedarf

In Teilbereichen der Gemeinde Kranenburg ist Bodenordnungsbedarf erkennbar und sinnvoll. Möglicher Regelungsbedarf an Eigentums- und Katasterverhältnissen an Wegen kann

Auszüge und Beispiele

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

Erhaltung wie Bestand - Beispiel 1

Schwarze Stege,

Wegeabschnitt Nr. 71

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in wassergebundener Bauweise ausgeführt und weist geringfügige Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr und durch Fußgänger in die Kategorie D eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben sowie den selben Nutzergruppen zur Verfügung stehen.

Die Befestigungsart sowie die Fahrbahnbreite genügt den Anforderungen der Hauptnutzer, so dass dieser Weg in seiner jetzigen Form erhalten werden soll.

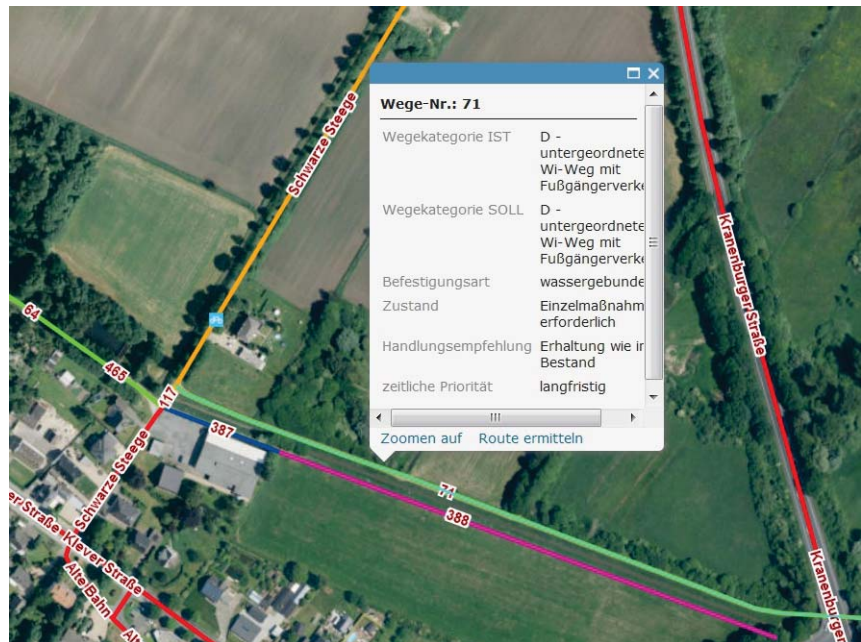


Foto: Ge-Komm GmbH

Erhaltung wie Bestand - Beispiel 2

Lange Hufen,

Wegeabschnitt Nr. 243 - 255

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen geringfügige Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner multifunktionalen Nutzung (u.a. offizielle Radroute) und dem ortsverbindendem Charakter in die Kategorie B eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

Die Befestigungsart sowie die Fahrbahnbreite genügt den Anforderungen der Hauptnutzer, so dass dieser Weg in seiner jetzigen Form erhalten werden soll.

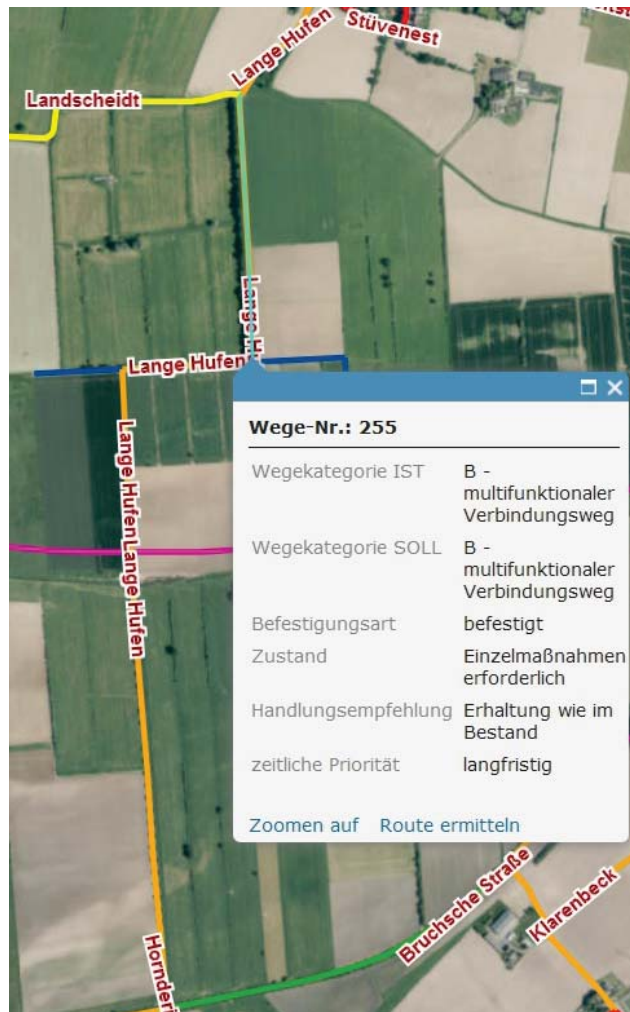


Foto: Ge-Komm GmbH

Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 1

Arnheimscher Deich / Häfnerdeich,

Wegeabschnitt Nr. 279

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und bedarf einer Gesamtsanierung. Der Weg ist entsprechend seiner Nutzung durch die Landwirtschaft in die IST-Kategorie E eingestuft. Durch die Ansiedlung eines landw. Betriebes mit regelmäßigem Lieferverkehr soll der Wegeabschnitt zukünftig in die Kategorie B eingestuft werden.

Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite genügt den zukünftigen Anforderungen der Hauptnutzer jedoch nicht mehr. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, so dass dieser Weg grundhaft saniert und verbreitert werden soll.



Foto: Ge-Komm GmbH

Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 2

Postweg,

Wegeabschnitt Nr. 13 und 18

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und bedarf einer Gesamtsanierung. Der Weg ist entsprechend seiner multifunktionalen Nutzung in die Kategorie B eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

Vor allem durch die Wohnbauerschließung kommt es häufig zum Begegnungsverkehr, so dass auf Grund der geringen Fahrbahnbreite von 3,0 m die Seitenstreifen befahren und beschädigt werden (siehe Abb. rechts). Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite genügt den Anforderungen der Hauptnutzer jedoch nicht mehr. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, so dass dieser Weg grundhaft saniert und verbreitert werden soll.

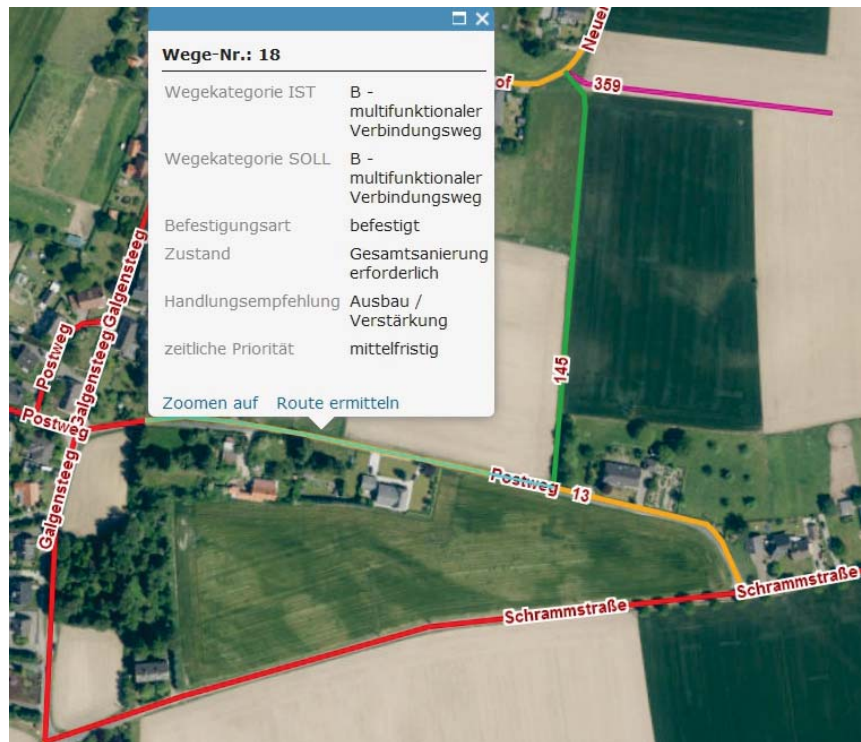


Foto: Ge-Komm GmbH

Umbau/andere Bauweise - Beispiel 1

Feldweg an der Tiggelstraße,

Wegeabschnitt Nr. 81, 137, 62

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen starke Beschädigungen auf. Die Abschnitte sind entsprechend ihrer Nutzung rein durch die Landwirtschaft in die IST-Kategorien E bzw. G eingestuft.

Die bituminöse Befestigungsart ist zukünftig nicht zwingend notwendig, die Fahrbahnbreite genügt den zukünftigen Anforderungen der Hauptnutzer jedoch weiterhin. Eine wassergebundene Oberflächenbefestigung ist an dieser Stelle bedarfsgerecht und ausreichend, so dass die Handlungsempfehlung "Umbau/andere Bauweise" ausgesprochen wurde.



Foto: Ge-Komm GmbH

Umbau/andere Bauweise - Beispiel 2

Feldweg an der Bruchschen Straße,

Wegeabschnitt Nr. 176 und 87

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen starke Beschädigungen auf. Die Abschnitte sind entsprechend ihrer Nutzung rein durch die Landwirtschaft in die IST-Kategorien E eingestuft.

Die bituminöse Befestigungsart ist zukünftig nicht zwingend notwendig, die Fahrbahnbreite genügt den zukünftigen Anforderungen der Hauptnutzer jedoch weiterhin. Eine wassergebundene Oberflächenbefestigung ist an dieser Stelle bedarfsgerecht und ausreichend, so dass die Handlungsempfehlung "Umbau/andere Bauweise" ausgesprochen wurde.

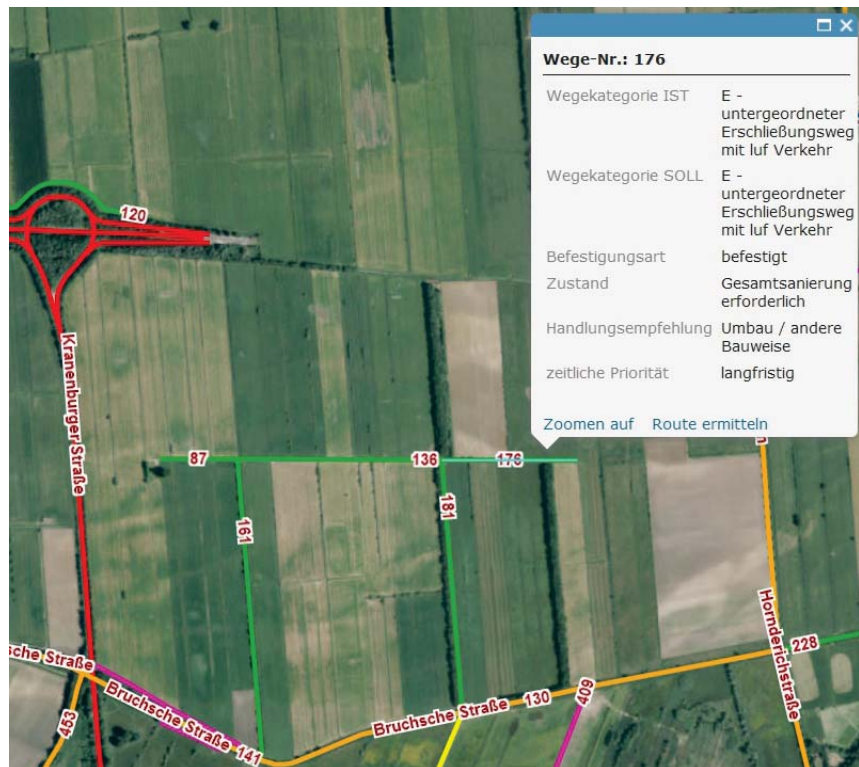


Foto: Ge-Komm GmbH

Rückbau/Aufhebung - Beispiel 1

Feldweg an der Nimweger Straße,

Wegeabschnitt Nr. 124

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist starke Beschädigungen auf. Der Abschnitt ist entsprechend seiner Nutzung rein durch die Landwirtschaft in die IST-Kategorie E eingestuft.

Der Weg führt in eine Sackgasse und dient als zusätzliche Erschließung für ein bereits erschlossenes Flurstück. Aus diesem Grund wurde dieser Wegeabschnitt in die SOLL-Kategorie H eingestuft und die Handlungsempfehlung "Rückbau / Aufhebung" ausgesprochen.



Foto: Ge-Komm GmbH

Rückbau/Aufhebung - Beispiel 2

Neuenhof,

Wegeabschnitt Nr. 359

Diese Wegeparzelle wird derzeit nicht wie vorgesehen als Weg genutzt, sie dient vielmehr als landw. Anbaufläche. Der Abschnitt ist dementsprechend in die IST- und SOLL-Kategorie H eingestuft.

Die zukünftige Notwendigkeit und Nutzung dieser Fläche gilt es zu prüfen. Aus diesem Grund wurde für diesen Wegeabschnitt die Handlungsempfehlung "Rückbau/Aufhebung" ausgesprochen.



Foto: Ge-Komm GmbH

6. Zusammenfassung und Ausblick

Grundlagen

Die Gemeinde Kranenburg konnte im Jahre 2017 als eine von wenigen Kommunen im Regierungsbezirk Düsseldorf 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 Kranenburg fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Düsseldorf 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/Handlungsempfehlung

*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 Kranenburg 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 Funktionalitäten für*
- *ökologischer Wertigkeit*
- *Ausbauart*
- *Ausbauzustand*
- *Tragfähigkeit*
- *Länge und Breite*
- *Unterhaltungspflicht*

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz mehr als 107 km gemeindliche Wege, ca. 125 km Wege in der Unterhaltungspflicht des Landes NRW sowie ca. 33 km private Wege.

Beteiligungsverfahren

Der SOLL-Zustand und die Handlungsempfehlungen 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 Wirtschaftswegebenetz ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierungsvariante. Laut Satzung der Gemeinde Kranenburg vom 23.05.2011 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) besteht die Möglichkeit und somit gleichzeitig die Verpflichtung, auch für grundlegende Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese entspricht 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 An-

hebung der Grundsteuer A (zur Schaffung eines stabilen Grundbetrages) und der individuellen Erhebung von Ausbaubeiträgen darstellen.

In jedem Fall sollte in der Gemeinde Kranenburg die Möglichkeit zur Generierung von Fördermitteln, wie von der neuen Landesregierung im Koalitionsvertrag angekündigt, genutzt werden. Ebenfalls sollte die Möglichkeit zur Gründung eines oder ggf. 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 107 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde Kranenburg über 12 km

ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Knapp 7 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise/DoB – Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass fast 9 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 Kranenburg, insbesondere jedoch mit den Nutzern und Grundstückseigentümern im Außenbereich erarbeitete ländliche Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen Möglichkeiten von großer Bedeutung. Der Gemeinde Kranenburg 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 Kranenburg 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 Wegenetzesituation (IST)*
- *Themenkarte: geplante Wegenetzesituation (SOLL)*

digitale Zusammenstellung auf externem Datenträger

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