

Ländliches Wegenetzkonzept





"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 2019

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes	3
2.	Ländliches Wegenetzkonzept	8
2.1	Bestandsanalyse (IST)	9
2.2	Ökologische Wertigkeit	12
2.3	Erarbeitung des SOLL-Konzeptes	18
2.4	Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept	20
2.5	Beteiligungsverfahren	24
2.6	Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzept.de	49
3.	Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle	51
4.	Handlungsempfehlungen	55
4.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	58
4.2	Zukünftiger Ausbaustandard	60
4.3	Bodenordnung / Flurbereinigung	68
4.4	Bodenordnungsbedarf	70
4.5	Handlungsempfehlungen	78
5.	Zusammenfassung und Ausblick	92

1. Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes

Geografische Lage

Die Stadt Balve liegt im Sauerland im Hönnetal. Sie gehört zum Märkischen Kreis und grenzt westlich an Neuenrade, Hemer und Menden welche ebenfalls dem Märkischen Kreis angehören, sowie im Osten an die Städte Arnsberg und Sundern, welche im Hochsauerlandkreis liegen.

Balve gehört neben Arnsberg, Neuenrade und Sundern zur LEADER-Region „LEADER sein! Bürgerregion am Sorpesee“.

Infrastruktur

Die Stadt Balve verfügt nicht über einen direkten Autobahnanschluss und ist somit überregional schlecht erschlossen. Regional ist die Stadt über die Bundesstraßen B515 und B229, die Landesstraßen L686 und L682 sowie die Kreisstraßen K11, K12, K26, K27, K29 und K34 ausreichend angebunden. Die Wirtschaftswege dienen zum großen Teil land- und forstwirtschaftlichen Zwecken. Weiter erfüllen sie bzw. sollen zukünftig erfüllen Funktionen für Tourismus, Freizeit, Erholung; Daseinsvorsorge, Mobilität, Siedlungsstrukturelle Entwicklungen; Produktion erneuerbarer Energien sowie Biodiversität und Artenvielfalt.

Die nächstgelegenen Flughäfen sind Dortmund (55 km), Paderborn-Lippstadt (80 km), Osnabrück-Münster (105 km), Köln-Bonn (120 km) und Kassel (145 km). Die Stadt verfügt über einen Anschluss über die Hönnetalbahn an das Schienennetz und bietet eine Verbindung von Unna über Fröndenberg, Menden (Sauerland) und Balve nach Neuenrade.

Insgesamt betreibt die Stadt etwa 65 km Stadtstraßen und etwa 251 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß- bzw. Radwege sowie Privatwege. Eine überregionale Anbindung des Radverkehrs ist durch das Radwegenetz NRW gewährleistet. Lokale Routen wie zum Beispiel „Alles beginnt bei Luise“ oder „Ein Schloss zwischen zwei Bahnhöfen“ runden das Radwegenetz ab.



Abb.: <https://de.wikipedia.org/wiki/Balve>

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit landwirtschaftlich bis dörflich geprägter Siedlungsstruktur muss sich auch Balve mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Seit der Jahrtausendwende sinkt die Bevölkerungszahl mit leichten Schwankungen. Die Stadt ist bestrebt Arbeitsplätze in der Region zu sichern, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken, den Wohnraum attraktiv zu gestalten und außerdem die regionale Siedlungsflächenentwicklung positiv voranzutreiben.

Die Siedlungsstruktur in Balve ist auf wenige Siedlungen und Dörfer verteilt. Einzelne gelegene Höfe umgeben von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen sind nur gelegentlich vorzufinden. Die meisten Wirtschaftswege dienen somit nur reinen land- und forstwirtschaftlichen Interessen, nur wenige auch der Daseinsvorsorge und Mobilität.

Auch für den Bereich Tourismus, Freizeit und Erholung sowie für die Produktion erneuerbarer Energien (Windkraft, etc.) stellen die ländlichen Wege wichtige Verbindungen und Grundlagen dar. Diese Multifunktionalität stellt erhöhte Anforderungen an das ländliche Wegenetz im kommunalen Außenbereich der Stadt Balve.

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, Einzel-



Foto: Ge-Komm GmbH



Stadt Balve:

Gemarkung	Fläche (ha)
Garbeck	1.822,40
Langenholthausen	1.326,03
Balve	1.462,80
Mellen	677,03
Beckum	794,48
Volkringhausen	713,10
Eisborn	680,23
Gesamt	7.476,07

Datenquelle: ALKIS® NRW 2017

handel, 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.

Balve in Zahlen

Die im Folgenden dargestellten Zahlen und Statistiken zur Bevölkerungsverteilung wurden dem „Kommunalprofil Balve“ der Landesdatenbank NRW entnommen und geben den Stand vom 31.12.2017 wieder.

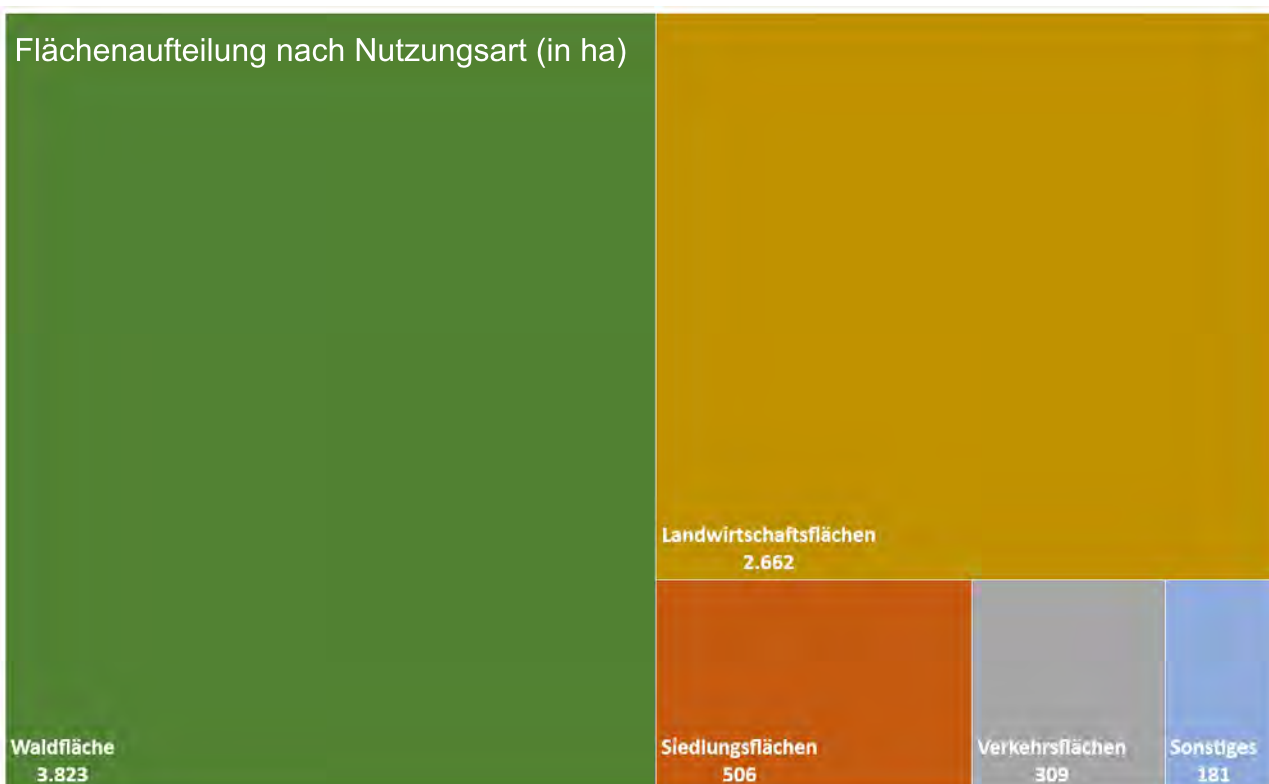
Auf einer Fläche von ca. 75 km² lebten zum o.g. Stichtag 11.449 Menschen verteilt auf insgesamt 7 Ortschaften; Balve, Beckum, Eisborn, Garbeck, Langenholthausen, Mellen und Volkringhausen. Dadurch wird Balve vom Typ als „größere Kleinstadt“, einer Kleinstadt mit 10.000 Einwohnern und mehr, gewertet. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wider: im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohner pro km² sind es in Balve etwa 153 Einwohner pro km².

Flächennutzung / Landschaftsbild

Den ländlichen Charakter unterstreicht auch der Blick auf die Flächenverteilung nach Nutzungsarten. Während die Siedlungs- und Verkehrsflächen lediglich 11 % der Gesamtfläche einnehmen, wird ca. 85 % der Fläche land- und forstwirtschaftlich genutzt. Landwirtschaftlich genutzte Flächen nehmen ca. 35% der Gesamtfläche ein und etwa 50 % werden forstwirtschaftlich genutzt.

Balve befindet sich im „Naturpark Sauerland-Rothaargebirge“, welcher 2015 gegründet wurde und einen Zusammenschluss aus den drei Naturparks Ebbe- und Rothaargebirge und Homert bildet. Der Naturpark umfasst eine Gesamtgröße von 3.826 km². Er ist nach dem Südschwarzwald der zweitgrößte Naturpark in Deutschland.

Flächenaufteilung nach Nutzungsart (in ha)



Das Landschaftsbild von Balve ist geprägt von einer Hügellandschaft mit viel Natur, die durch einige Schutzgebiete ausgezeichnet ist. Das „Landschaftsschutzgebiet Balve, mittleres Hönnetal“ umfasst dabei fast das gesamte Stadtgebiet. Als weitere Naturschutzgebiete sind die „Burgberg Wocklum“ und das „Orlebachtal“ zu nennen. Ausgenommen sind lediglich die Siedlungsbereiche, sowie die Steinbrüche Wocklum, Busche sowie Horst.

Besonders geprägt wird das Landschaftsbild vom Hönnetal, welches sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckt und z. T. unter Naturschutz steht. Der Flusslauf der Hönne fließt auf 13,2 km Länge durch das Stadtgebiet. Der „Balver Wald“ ist das größte flächendeckende Naturschutzgebiet mit der höchsten Erhebung im Stadtgebiet - dem Balver Berg mit 546 m. Diese beiden Gebiete sind ebenfalls als FFH-Gebiete (Fauna-Flora-Habitat) ausgewiesen.

Tourismus

Balve präsentiert sich als wanderfreundliche Stadt und bietet vielseitige Leistungen rund um das Wandern an. Das Wanderwegenetz ist gut ausgebaut und dicht vernetzt. Allgemein sind die Rad- und Wanderwege durch Balve abwechslungsreich gestaltet und bieten eine vielseitige Einsicht über das Stadtgebiet von Balve mit seinen Sehenswürdigkeiten.

Eine der regional bedeutsamsten Routen ist die 340 km lange Sauerland-Waldroute von Iserlohn nach Marsberg. Zwei der 19 Etappen durchqueren das Waldgebiet von Balve, die 12 km lange Waldroute „Stephanopler Tal – Volkringhausen“, sowie die 13 km lange Route „Volkringhausen - Sundern Amecke“. Als weitere attraktive Wanderwege sind der Rundwanderweg „Rund um die Luisenhütte“ und der „Bergbauwanderweg Langenholthausen“ zu nennen, sowie der Naturerlebnisweg „Orlebachtal“, welcher Balve mit dem Sorpensee verbindet.

Des Weiteren verfügt die Stadt über einige Radwege. Der Radweg „Alles beginnt bei Luise“ ist ein 36 km langer Rundradweg, welcher zum größten Teil auf forst- und landwirt-



Abb.: Balver Höhle
Quelle: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/Balve-BalverHoehle2-Asio.JPG>



Abb.: Insektenhotel an der Sauerland-Waldroute M2
Foto: Ge-Komm GmbH

schaftlichen Wegen verläuft. Der Radweg „Ein Schloss zwischen zwei Bahnhöfen“ ist 20 km lang und führt ebenfalls hauptsächlich über forst- und landwirtschaftliche Wege.

Als besondere touristische Ziele sind das Schloss Wocklum, der Aussichtsturm Ebberg, die Luisenhütte Balve-Wocklum sowie die zahlreichen Höhlen zu nennen. Besonders bekannt ist die größte offene Hallenhöhle Europas - die „Balver Höhle“ in der zahlreiche kulturelle Veranstaltungen stattfinden.



Abstimmung mit Planungen / Konzepten / Strategien

Bestehende Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Vor allem wurde ein Abgleich mit dem Entwicklungskonzept „Balve und seine Dörfer“ sowie LEADER vollzogen.

Die folgenden Ziele des Entwicklungskonzeptes „Balve und seine Dörfer“ tangieren das ländliche Wegenetzkonzept:

1. **Bleibeance für junge Menschen verbessern**
 - attraktive Ausbildungsangebote in der Region schaffen
 - Verkehrsverbindungen in die Nachbarstädte (zum Beispiel Iserlohn) verbessern, um "Bildungspendeln" attraktiver zu machen.
 - Qualifizierte Arbeitsplätze vor Ort und in der Region (regionale und örtliche Wirtschaftsförderung) anbieten
2. **Lebensqualität für alte Menschen sichern**
 - Altersgerechte Wohnungen im vertrauten Umfeld anbieten
 - Angebote im Pflege- und Gesundheitsbereich sicherstellen
 - Einbindung der alten Menschen in die Dorfgemeinschaft sicherstellen (Kulturangebot, Ehrenamt, etc.)
3. **Zuzug neuer Mitbürger attraktiv machen**
 - Die Stärken vermarkten: attraktive Wohnungsangebote bieten (im Bestand und im Neubau)
 - Willkommenskultur fördern
 - Zusammenleben Altbürger / Neubürger gestalten
4. **Hochwertiges Bildungsangebot bereitstellen**
 - kooperative Organisation des Kindergarten und Schulwesens unter den Ortschaften zur Sicherstellung der Tragfähigkeit optimaler Angebote
 - Gute Mobilitätsangebote zu den Bildungseinrichtungen
 - Generationsübergreifende, gebündelte Familienangebote schaffen
6. **Neue Nahversorgungskonzepte erarbeiten**
 - Tragfähigkeit der Nahversorgungsangebote durch Bündelung von Angeboten sicherstellen
 - Neue Formen der Nahversorgung organisieren
8. **Tourismus fördern**
 - Bessere Vernetzung der Akteure im touristischen Bereich
 - Touristische Infrastruktur ausbauen (Radwege, Übernachtungsmöglichkeiten)

- Regionale Kooperationen und regionales touristisches Marketing ausbauen

Die folgenden Ziele des Entwicklungskonzeptes „Leader“ tangieren das ländliche Wegenetzkonzept:

3. **Mobil sein**
 - Handlungsziel: Alle Menschen mobil machen - Vom Zwang zur Autonutzung zur Freiheit der Wahl zwischen unterschiedlichen, gut vernetzten Verkehrsmitteln.
4. **Bekannt sein**
 - Handlungsziel: Region sichtbar machen - als Identifikationsort für die Bevölkerung, Wirtschaft-, Tourismus und Gäste - Leuchttürme identifizieren und vermarkten.
5. **Produktiv sein**
 - Handlungsziel: Den Wert produktiver Flächen in der Region (Gewerbe, Wald und Landwirtschaft) weiter steigern und somit mehr Wertschöpfung generieren.

Das ländliche Wegenetzkonzept berücksichtigt die oben genannten Ziele und unterstützt deren Umsetzung. Hierzu gehören auch vorrangig der Abstimmungsprozess und Beteiligungsprozess mit der Stadt Balve, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis, so dass planerische und strategische Vorgaben bei der Konzepterstellung einfließen und durch alle relevanten Nutzergruppen mitentwickelt werden konnten.

Stärken-Schwächen-Analyse

In der Abbildung werden die Stärken und Schwächen zusammengefasst und in einer Stärken-Schwächen-Analyse gegenübergestellt. Daraus ergeben sich für die Stadt Balve bezogen auf die Außenbereiche und die dörflich bis ländlich geprägte Siedlungsstruktur potenzielle Chancen und Risiken.

<p style="text-align: center;">Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende - Attraktive Dörfer und Siedlungen mit historischer Bausubstanz - günstige geografische Lage und überregionale Verkehrsanbindung 	<p style="text-align: center;">Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - verhältnismäßig großes Wirtschaftswegenetz - Hohe Anforderungen und dadurch hoher Investitionsbedarf an das Wirtschaftswegenetz auf Grund der Multifunktionalität - Flächeninanspruchnahme
<p style="text-align: center;">Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) - Einsparpotenzial von Flächen durch Wegeaufgabe 	<p style="text-align: center;">Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigen Alter - Funktionsverlust der alten Ortslagen durch Rückgang der Landwirtschaft - Rückgang von Dorfgemeinschaften - Verlust traditioneller Werte - Steigende Flächeninanspruchnahme durch Erweiterung von Siedlungsstrukturen

2. Ländliches Wegenetzkonzept

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 Infrastrukturbaukasten, um ländliche Räume zu erschließen und zu entwickeln. Sie stellen die Lebensadern der kommunalen Außenbereiche dar.

Daneben erfüllen sie mit ihren Rainen auch wichtige Funktionen als linienhafte Landschaftselemente, die die Kulturlandschaft gliedern und beleben. Raine und Wegerandstreifen grenzen häufig auf ganzer Länge an landwirtschaftliche Flächen und bilden ein wichtiges naturnahes Biotop. Auf Wegrainen leben zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, für welche diese ungenutzten, ganzjährig verfügbaren Lebensräume besonders wichtig sind, da auf den Äckern gepflügt, gedüngt und mit Pestiziden gespritzt wird. Eine vielfältige Struktur aus Gräsern, Stauden, kleinen Gebüschchen oder Einzelbäumen bietet dort Nischen für eine große Artenvielfalt. Durch den Erhalt und die Entwicklung dieser Biotopverbundelemente wird auch der Erhalt der Artenvielfalt im Sinne der Biodiversitätsstrategie NRW unterstützt.

Die heutigen Wegenetze wurden im Wesentlichen in den 1950er bis 1970er Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse geplant und gebaut. Inzwischen haben sich Betriebsgrößen, Besitz- und Produktionsweisen gravierend verändert und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich 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 bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden einzureichen. Die vierte Förderperiode lief im Frühjahr 2019 an und endet 2019, sodass geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2019 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 Arnsberg erhielt die Stadt Balve 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 15.10.2018.

Das Projekt in Balve fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Arnsberg statt.

2.1 Bestandsanalyse (IST)

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, in der Fassung vom 15.10.2018. 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 Stadtgebiet von Balve unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht. Bereiche ausschließlich mit privater Erschließung ohne Bedeutung für die Allgemeinheit wurden nachrangig behandelt.

Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes dienten folgende Datengrundlagen:

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

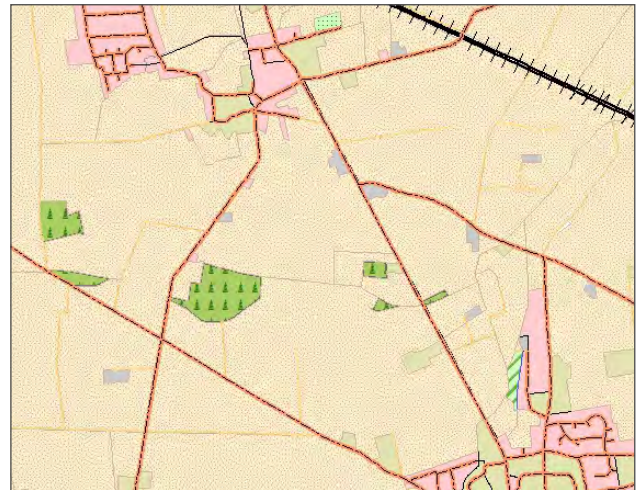


Abb.: ATKIS-Daten



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

Vorgehensweise

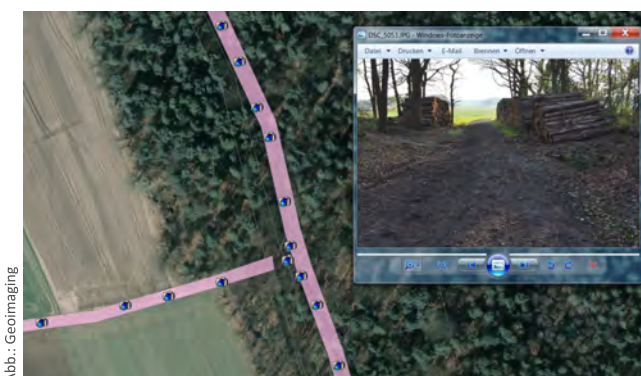
Als vorbereitende Maßnahme wurden zunächst alle o. g. digitalen Datengrundlagen in einem professionellen GIS-System aufbereitet und zusammengestellt. Eigentumsflächen der Stadt Balve wurden auf Basis der Katasterdaten (ALKIS) selektiert und für die weitere Bearbeitung flächig eingefärbt sowie grafisch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

Im zweiten Schritt erfolgte der örtliche Feldvergleich mit der Erhebung aller relevanten Informationen. Alle ländlichen Wege und Wegestücke im Eigentum der Stadt Balve und strategisch wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit angefahren und gemäß 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 (Ableich des Aufnahmeortes 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)

- häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t
- gelegentliche/saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t
- seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t

Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für

- Ländliche Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft)/Diversifizierung
- Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere
 - Wanderer
 - Reiter
 - Radfahrer
- Daseinsvorsorge/Mobilität
- Siedlungsstrukturelle Entwicklungen/Demografie
- Produktion erneuerbarer Energien,
- weitere.

ökologischer Wertigkeit

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

Ausbauart

- befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)
- teilbefestigt (Spurwege)
- wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)
- ohne Befestigung
- Kreuzungsbauwerk

Ausbauzustand

- in Ordnung
- Einzelmaßnahmen erforderlich: Oberflächenerneuerung und/oder Entwässerung erneuern und/oder Bankette/Seitenräume erneuern, etc.
- Gesamtanierung erforderlich.

Tragfähigkeit

- a. hoch (für häufige Überfahrten mit 11,5 t Achslast geeignet)
- b. mittel (für gelegentliche/saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t geeignet)
- c. gering (seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t)

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

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

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

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

Länge und Breite

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

Unterhaltungspflicht

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

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

Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:

- a. **Kategorie A** = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen (z.B. innerörtliche Straßen); maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr
- b. **Kategorie B** = multifunktionale Wege, d.h. für den land- und forstwirtschaftlichen (Luf) Verkehr und/oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr; Maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, Luf Verkehr, Anliegerverkehr; Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrene Ziele im Außenbereich, z.B. Luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc., zusätzlich alle überregionalen Radrouten/-wege (Verbindungswege gem. RLW)
- 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 lokaler Wander- und Radverkehr u. Luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- e. **Kategorie E** = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: Luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- f. **Kategorie F** = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z.B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne Luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.
- g. **Kategorie G** = im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung 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)

2.2 Ökologische Wertigkeit

Im Rahmen der Aufstellung des Wirtschaftswegekonzeptes wurden sowohl die Fahrbahn als auch die Wegerandstreifen auf ihre ökologische Bedeutsamkeit untersucht. Im Hinblick auf einen nachhaltigen, zukunftsorientierten Erhalt der ökologischen Vielfalt, müssen sowohl die Fahrbahn als auch Wegeränder respektive Säume zusätzlich anhand der ökologischen Wertigkeit eingeordnet werden. Dafür spielt die Vereinbarkeit der Wege mit der Umwelt eine bedeutende Rolle.

Ökologische Wertigkeit

Wegeränder und Säume, teilweise auch die Fahrbahn, stellen eigene Lebensräume für Pflanzen und Tiere dar. Die ökologische Wertigkeit bzgl. des genannten Aspektes wird im Rahmen der Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes festgestellt. Dabei ist die biologische Wertigkeit höher, je artenreicher oder struktureicher diese Lebensräume sind. Die Anpassung an natürliche Verhältnisse spielt ebenfalls eine Rolle. Im Rahmen der Betrachtung wird u. a. die individuelle ökologische Bedeutung als Lebensraum bewertet.

Dabei werden verschiedene Faktoren berücksichtigt, unter anderem auch der Gehalt und die räumliche Verteilung von Nährstoffen im Boden. Ein ausgeglichener Nährstoffhaushalt zeichnet sich u. a. durch eine homogene Verteilung unterschiedlicher Nährstoffe im Bodenkörper aus. Ein gutes Nährstoffangebot spiegelt sich in der Vielfalt der Nährstoffe wieder. Aufgrund der Vielzahl der daraus resultierenden Wachstumsbedingungen für Pflanzenarten oder Pflanzengesellschaften ergeben sich dadurch unterschiedliche ökologische Wertigkeiten.

Insbesondere zeichnen sich nährstoffarme Böden dadurch aus, dass diese durch eine höhere Konkurrenzfähigkeit von Kräutern artenreich sind und eine hohe biologische Wertigkeit besitzen. Feuchte Hochstaudensäume sind ein gutes Beispiel für, an die natürlichen Verhältnisse, angepassten Säume mit hoher Wertigkeit. Im Gegensatz dazu besitzen eutrophe Flächen mit einem Nährstoffüberangebot eine geringere ökologische Bedeutung. Auf solchen Flächen wachsen meist nur konkurrenzstarke Pflanzen wie z. B. Brennnessel und Giersch. Ökologisch bedeutsame Strukturen ergeben sich z. B. aus dem Zusammenspiel von Kräu-

tern, Gräsern und Sträuchern (und Bäumen) im Gegensatz z. B. zu normalen Rasenflächen.

An Wegerändern können eutrophe Zustände z. B. aus Dünggeeinträgen von benachbarten Ackerflächen entstammen. Vor allem nach Starkregenereignissen kann, je nach Bodenbedeckungsgrad des Ackers sowie der Intensität des Regenereignisses, eine große Menge des mit Nährstoffen angereicherten Bodenmaterials erodiert werden. Dadurch kann eine Verlagerung des Materials auf Wegerandstreifen oder auf die Fahrbahn stattfinden.

Wege und Säume

Die Flächen von Wegeparzellen, insb. die Fahrbahn und deren zugehörigen Säume werden, unter Berücksichtigung des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte, hinsichtlich ihrer ökologischen Wertigkeit getrennt voneinander bewertet.

Säume bilden den Rand- bzw. Übergangsbereich zwischen zwei verschiedenen Lebensräumen. Diese sind mind. 0,5 m breite Grenzstreifen in der Feldflur. Je nach angrenzender Nutzung, von Weg-, Feld- und Wiesenrainen werden diese als Grenzraine bezeichnet.

Ebenso vielfältig können Wegeränder beschaffen sein. Der Charakter der Säume wird beeinflusst durch die Breite, die Bodenbeschaffenheit, die angrenzende Nutzung sowie die Pflege.

Allgemeine Situation

Bei näherer Betrachtung der historischen Entwicklung des Bestandes von ökologisch wertvollen Wegerandstreifen, lässt sich erkennen, dass dieser einen abnehmenden Trend einschlägt. In den 70er Jahren waren naturbelassene und ökologisch wertvolle Wegraine häufiger vorzufinden. Dementsprechend schwindet die Fläche aktueller Bestände.

Diese Entwicklung ergibt sich aus unterschiedlichen Gründen. Einerseits werden Wegeränder, im Eigentum von Städten und Gemeinden, vielerorts von der Land- oder Forst-



wirtschaft unter Pflug genommen oder als Ablageflächen zweckentfremdet. Andererseits beeinflusst eine fehlerhafte Pflege, durch bspw. zu häufige Mahd oder Mulchen, die ökologische Wertigkeit eines Saumes. Damit einhergehend schwindet u. a. die Artenvielfalt. Daraus folgt, dass die meisten Wegraine häufig einheitliche Pflanzengesellschaften oder lediglich Rasenfläche aufweisen. Mittels einfacher Methoden, lässt sich die ökologische Wertigkeit dieser Flächen wiederherstellen. Beispielsweise kann eine Anpassung des Mähregimes eine geeignete Methode sein. Dadurch können anfallende Entsorgungskosten des Materials eingespart sowie die ökologische Wertigkeit der Fläche langfristig wiederhergestellt werden.

Potentialanalyse Wegeseitenstreifen

Für weiterführende Untersuchungen im Rahmen einer Potenzialanalyse der Wegerandstreifen kann die vorliegende Bewertung einen guten Einstieg bieten.

Wegerandstreifen weisen aktuell in vielen Kommunen großes Konfliktpotential auf, zugleich bieten die Flächen jedoch Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten. Eine langfristige Sicherung und ökologische Aufwertung von Wegerandstreifen bietet nicht nur Vorteile hinsichtlich des Naturschutzes. Diese Flächen können unter bestimmten Voraussetzungen künftig auch als mögliche Ausgleichs- bzw. Kompensationsflächen dienen und Kommunen Kostensparnisse unter Verwendung eigener Ressourcen bieten.

Funktion und Bedeutung

13

Wegerandstreifen bzw. Säume sind für die Natur unerlässlich. Sie bieten Lebensraum für die ursprünglich reichhaltige Pflanzen- und Tiergemeinschaft, sind Bestandteil des ökologischen Grundgerüsts und entscheidend für den Biotopenverbund. Obwohl häufig nur noch schmale Reststücke vorhanden sind, stellen sie ein wichtiges Kontaktbiotop zur Agrarlandschaft dar. Ihre Gesamtfläche bildet theoretisch das größte Naturschutzgebiet.

Die Säume ziehen sich als Teil eines zusammenhängenden Netzes durch das Landschaftsbild und bilden somit ein lineares Vernetzungselement im Biotopenverbundsystem. Damit tragen sie nicht nur zur Erhaltung der Biodiversität bei, sondern bieten unterschiedlichen Tierarten Überquerungshilfen zwischen den Lebensräumen. Somit begünstigen Säume den genetischen Austausch aktiv und tragen zur Stabilisierung von Beständen bei. Auch Tierarten mit großem Aktionsradius benötigen Zufluchts- und Versteckmöglichkeiten. Durch die Zerschneidung ihrer Lebensräume, bspw. durch Verkehrsadern, wird die Artenvielfalt zunehmend bedroht. Die Funktion als Vernetzungskorridor zeichnet Säume daher als wichtiges natürliches Element aus. Wegerandstreifen sind daher ein wichtiger Lebensraum für Tiere in einer intensiv genutzten Landschaft. Für viele Arten sind dauerhaft zur Verfügung stehende Flächen

überlebenswichtig.

Allerdings sind sie nicht nur für den Naturschutz enorm bedeutend. Säume üben eine schützende Wirkung gegen Witterungseinflüsse aus und begünstigen somit umliegende Ackerflächen. Durch ihren dauerhaften Bewuchs schützen sie den Boden vor Abtrag durch Wasser. Zudem kann die Vegetation am Wegesrand bei Erosionsprozessen auf angrenzenden Ackerflächen, das abgetragene Material aufnehmen, sodass die Fahrbahn nicht verschmutzt oder geschädigt wird. Durch diese Schutzwirkung werden zusätzlich Gewässer vor transportiertem, belastetem Material durch Erosion geschützt. Dieser Prozess kann Gewässer vor Eutrophierung schützen. Ebenso können Hecken und Bäume kräftige Windböen mindern, sodass dadurch die Ernte oder Aussaat geschützt werden.

Im Allgemeinen werten Säume mit hoher Artenvielfalt das Landschaftsbild auf. Öffentliches Grün ist ein wichtiger Attraktivitätsfaktor im ländlichen sowie im städtischen Bereich, vor allem für die Naherholung und den Tourismus. Der Effekt der Luftreinhaltung übt einen weiteren positiven Einfluss auf die Lebensqualität aus.



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung gemäß Leitfaden

Gemäß des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte müssen jeweils drei Kategorien der ökologischen Wertigkeit für die Fahrbahn sowie für die zugehörigen Säume zugeordnet werden.

Diese werden durch die Kategorien

0 (= nicht vorhanden)

1 (= vorhanden)

2 (=stark ausgeprägt)

repräsentiert.

Die folgenden Bilder zeigen beispielhaft die Einschätzungen der ökologischen Wertigkeit für die Fahrbahnen als auch für die Wegesäume gemäß den Vorgaben des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte:

Ökologische Wertigkeit der Fahrbahn

0 = nicht vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

1 = vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH

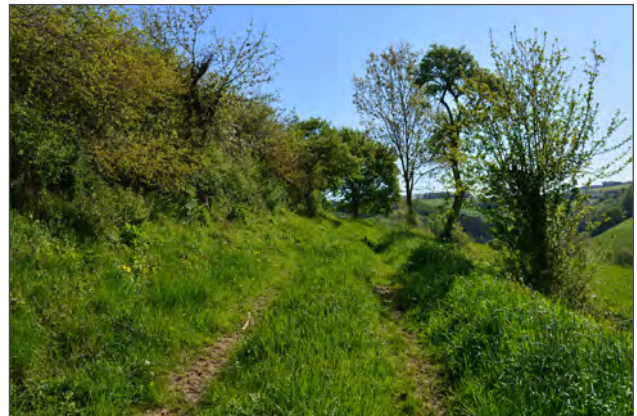


Foto: Ge-Komm GmbH

2 = stark ausgeprägt

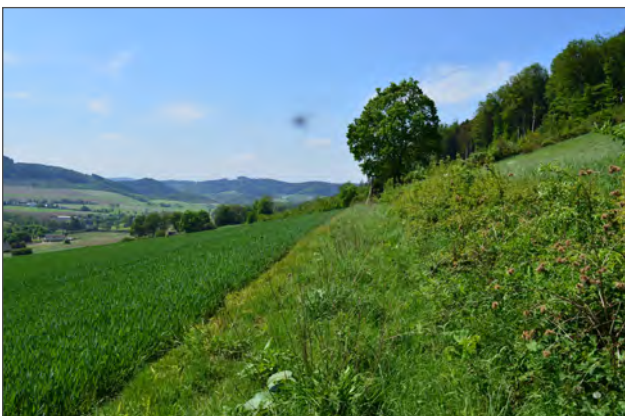


Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

Ökologische Wertigkeit des Saumes

0 = nicht vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

1 = vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

2 = stark ausgeprägt



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit der ländlichen Wege der Stadt Balve

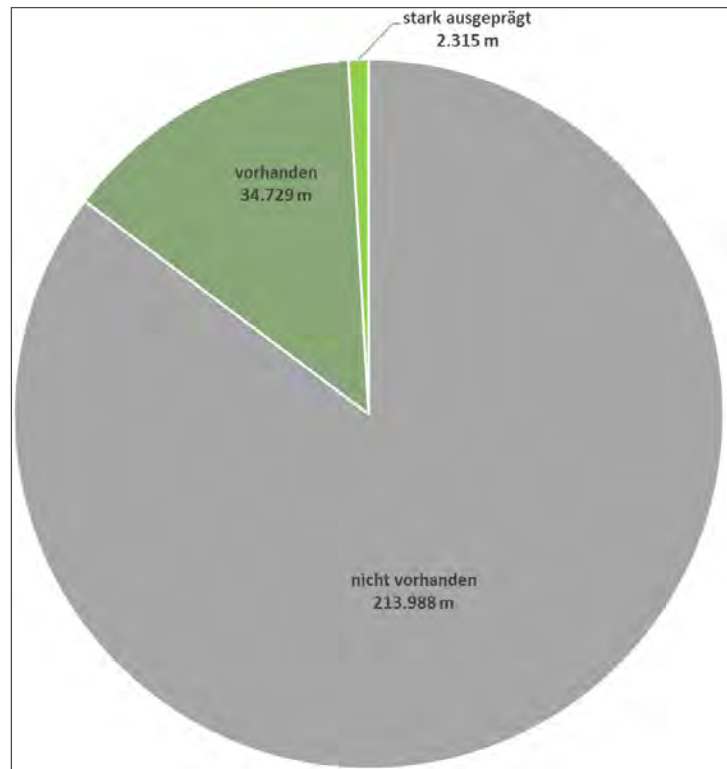
Die Bewertung der ökologischen Wertigkeit der ländlichen Wege (Säume und Fahrbahnen) erfolgte gem. den Vorgaben des Leitfadens zur Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte. Dabei ergeben sich für die Stadt Balve die folgenden Statistiken für die Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt:

Wege gesamt - Fahrbahnen

Wie die Statistik rechts zeigt, ist ein großer Teil der Wege im Städteigentum bituminös oder in wassergebundener Bauweise ausgebaut. Des Weiteren sind die meisten unbefestigten Wege mit artenarmen Trittpflanzen oder Gras bewachsen. Das begründet die überwiegend nicht vorhandene ökologische Wertigkeit der Fahrbahnen.

Die Bewertung "vorhanden" trifft auf lediglich ca. 35 km der Wege zu. Dabei handelt es sich um unbefestigte Graswege oder bewachsene Wegeparzellen ohne derzeitige Wegenutzung.

Die mit "stark ausgeprägt" bewerteten Wegeparzellen sind ausschließlich stark zugewachsene Wegeflächen der IST-Kategorie H ohne derzeitige Nutzung.

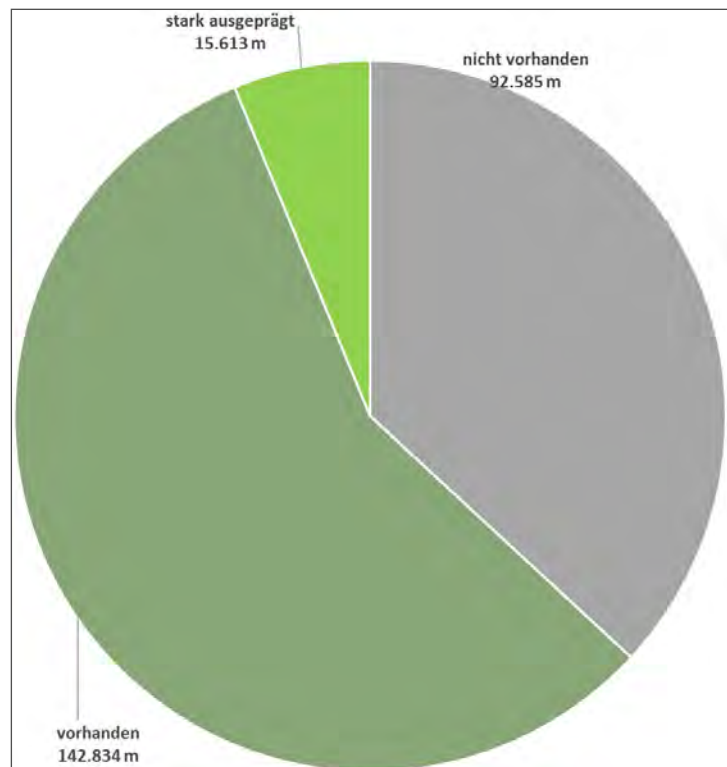


Wege gesamt - Wegesäume

Die Wegesäume weisen erwartungsgemäß insgesamt eine höhere ökologische Wertigkeit aus als die Fahrbahnen. Wie die Statistik rechts zeigt, ist jedoch bei mehr als ein Drittel der Wegesäume in der Unterhaltungspflicht der Stadt Balve keine ökologische Wertigkeit vorhanden.

Die mit "stark ausgeprägt" bewerteten Wegesäume sind u.a stark zugewachsene Wegeflächen der IST-Kategorie H ohne derzeitige Nutzung sowie größtenteils Säume der Wegekategorien E - I vor allem in Waldgebieten.

Verbesserungspotenzial hinsichtlich der ökologischen Aufwertung der Wegesäume ist vor allem in den landwirtschaftlich genutzten Bereichen sowie bei bituminös befestigten Wegen der IST-Kategorien B-D deutlich erkennbar.



Die folgenden Fotobeispiele zeigen typische Situationen in der Stadt Balve:



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: nicht vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: stark ausgeprägt



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: stark ausgeprägt



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: stark ausgeprägt

2.3 Erarbeitung des SOLL-Konzeptes

Vorentwurf

Nach Erstellung des IST-Bestandes für das Wegenetz erfolgte die konzeptionelle fachliche Erarbeitung des SOLL-Konzeptes. 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.

In die Bearbeitung sind zunächst bewusst keine Kenntnisse oder Wünsche bzw. Vorgaben der Verwaltung oder anderer Beteiligter 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.

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 Stadt Balve im Wirtschaftswegenetz 25 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 durchge-



Foto: Ge-Komm GmbH

führt. In das Konzept sind alle bisherigen bekannten Aspekte hinsichtlich der Bauwerke eingeflossen.

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 auf Brückenbauwerke verzichtet werden, oder Bauwerke können ggf. auf die Kategorie I herabgestuft werden und zukünftig nur für den Fußgänger-/ Rad-/ Reitverkehr freigegeben werden. Diese Vorschläge sind politisch intensiv zu diskutieren und abzuwägen, da sie auf der einen Seite erhebliche finanzielle Einsparpotentiale aufzeigen und auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.

Konkret gibt es im Wegenetz kein Brückenbauwerk, auf das verzichtet werden kann.



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-und-bauwerksueberwachung.html?linkToOverview=js>



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 bereits bei der vorhandenen Furt (Bild rechts) sowie in den folgenden Beispielen aufgezeigt erfolgen:

Solche Überlegungen bestehen derzeit für die Stadt Balve nicht.



Foto: Ge-Komm GmbH



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



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

2.4 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept

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

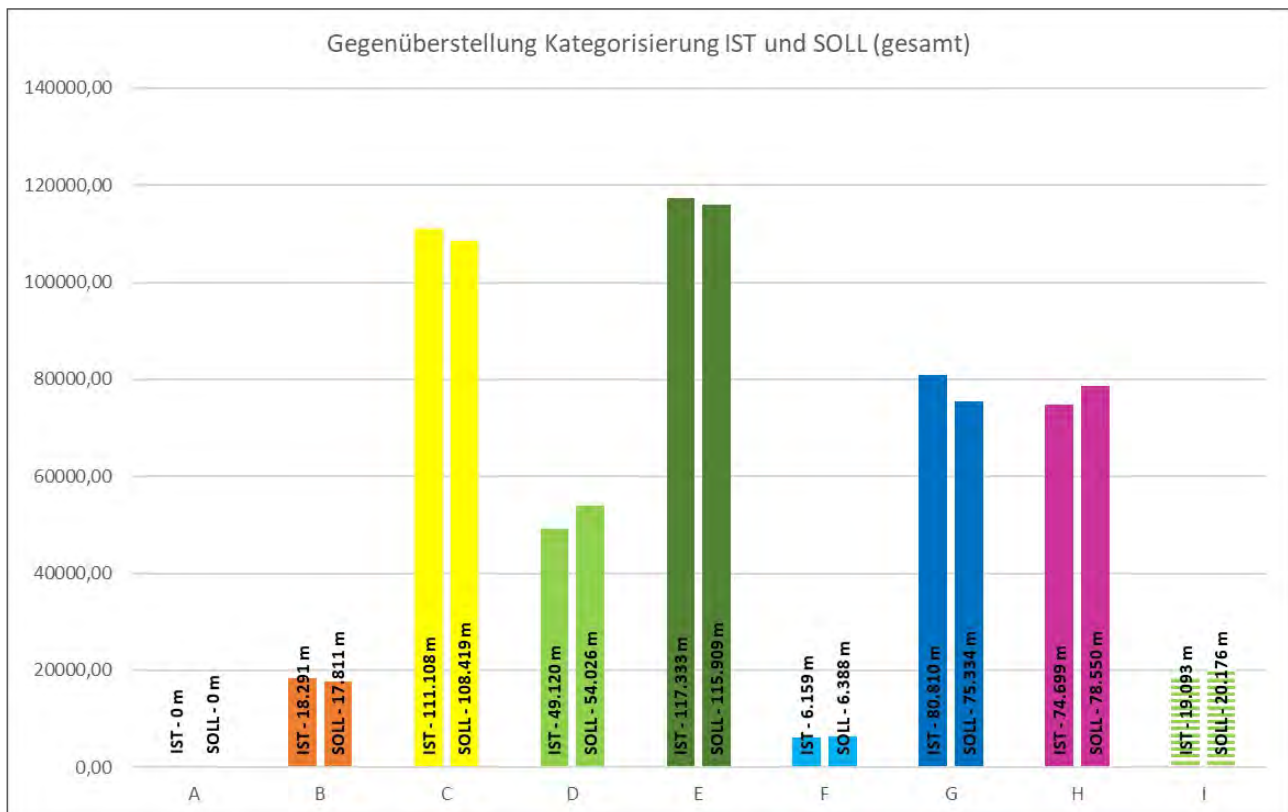
**Aufteilung nach Eigentums-
verhältnissen:**

Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Stadt Balve	185.411
Kreis	303
Land NRW	-
Bundesrepublik Deutschland	-
Personen des Privatrechts	225.278
Sonstige*	65.622

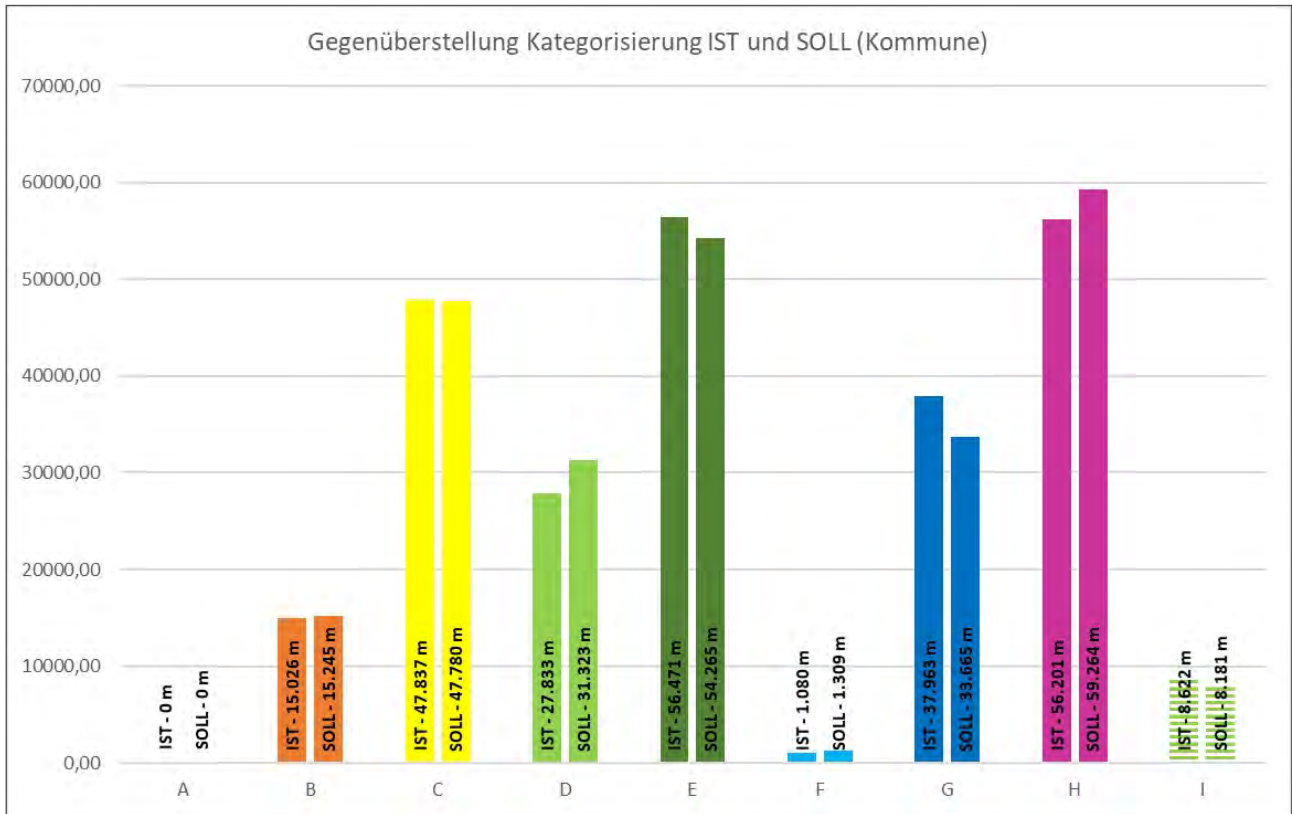
* *Sonstige beinhaltet:*

- *Separationsinteressenten Gesamtheit von Garbeck - 22.298 m*
- *Die Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Volkringhausen - 14.137 m*
- *Die Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Balve - 29.187 m*

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des Gesamtwegenetzes:

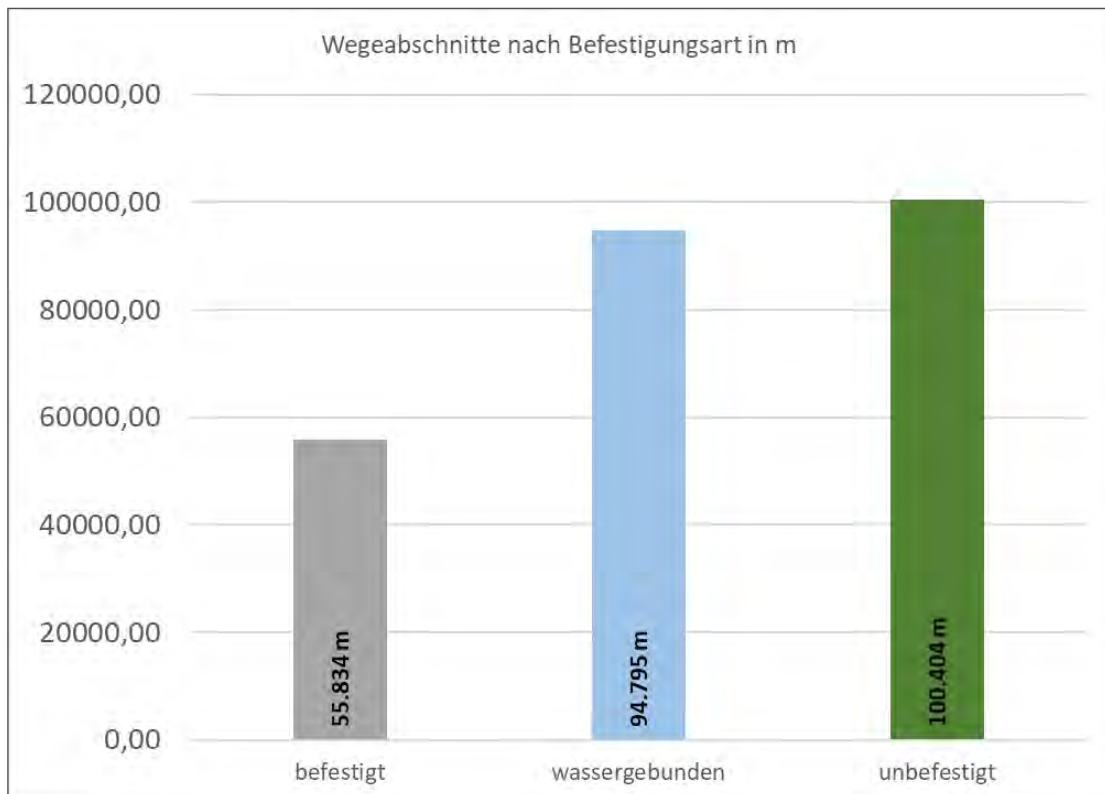


Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des Wegenetzes in der **Unterhaltungspflicht der Stadt Balve**:

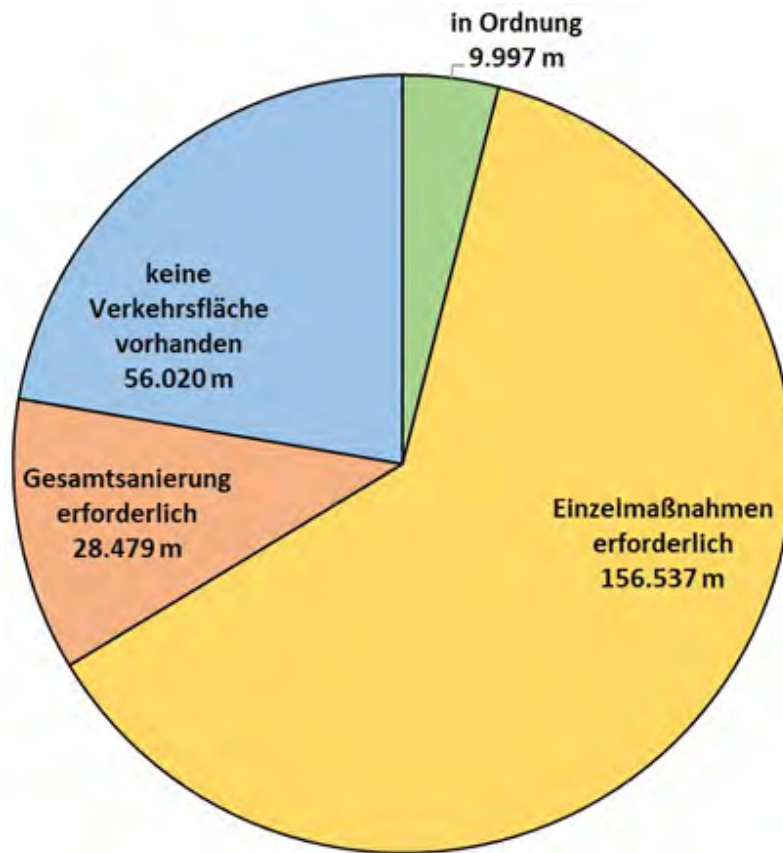


Ländliches Wegenetz in der **Unterhaltungspflicht der Stadt Balve** nach Befestigungsart:

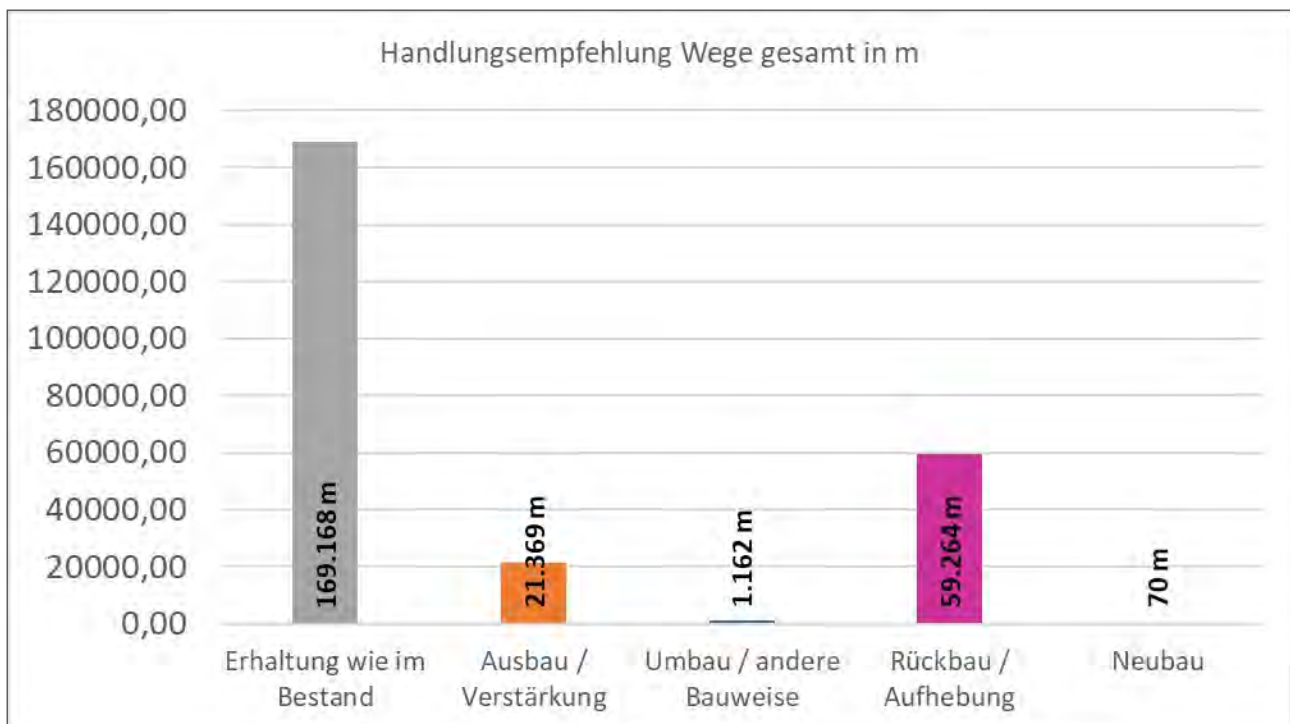
21



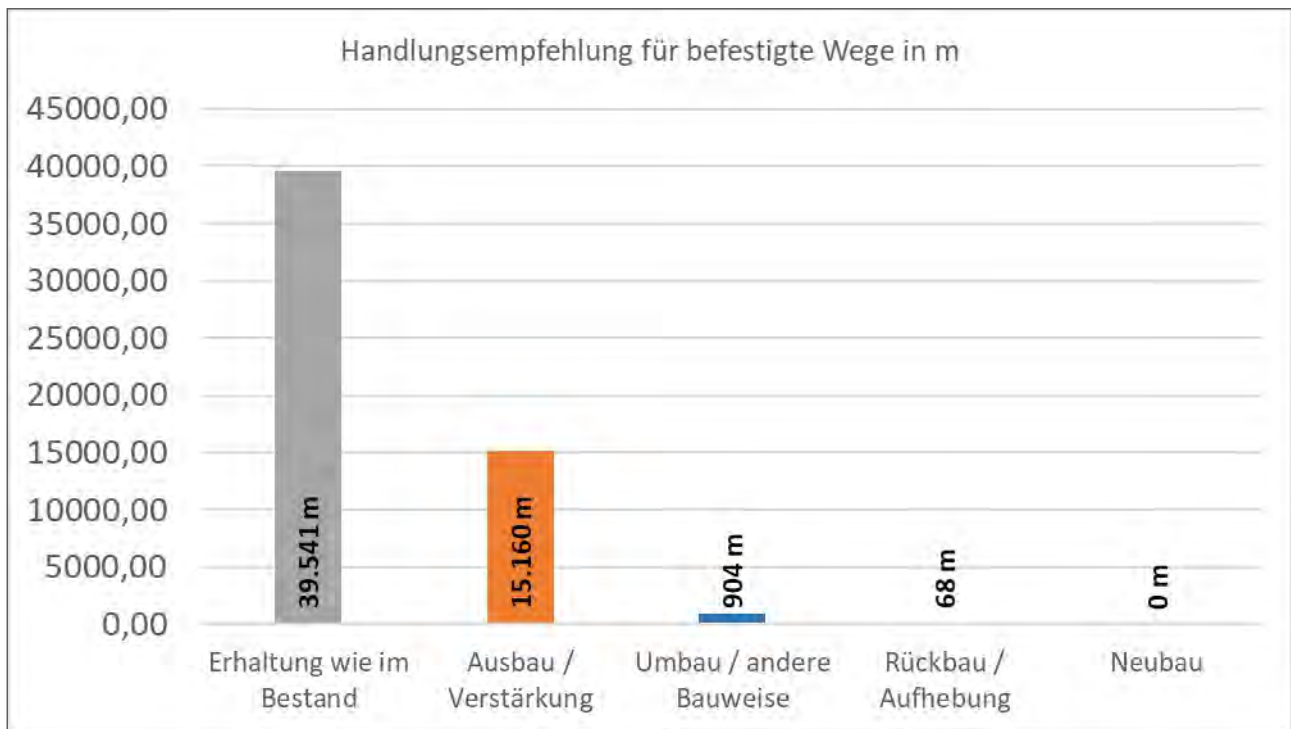
Zustand des Wegenetzes in der **Unterhaltungspflicht der Stadt Balve:**



Handlungsempfehlungen für die Wege in der **Unterhaltungspflicht der Stadt Balve:**



Handlungsempfehlungen für befestigte Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt Balve:



2.5 Beteiligungsverfahren

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

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

Projektgruppe „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch eine Projektgruppe. Diese Projektgruppe besteht aus etwa 30 Teilnehmern. Unter anderem zählen dazu die Stellvertreter aus der Politik, der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Tourismus (SGV), des Naturschutzes, der Ortschaften, des Dez. 33 der Bezirksregierung Arnsberg sowie Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Stadtverwaltung. 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 vier Zusammenkünften der Arbeitsgruppe zugegen und hat über den aktuellen Stand berichtet. Die einzelnen Bearbeitungsschritte wie IST-Konzept, SOLL-Konzept, Kommentierungen der Bürger sowie die Handlungsempfehlungen wurden in der Projektgruppe gemeinsam erörtert, Entwürfe angepasst und präzisiert sowie Abstimmungen bei kontroversen Punkten abgehalten.

Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes fand eine intensive Einbindung aller Bürger der Stadt Balve 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 Stadt Balve 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 Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolg-

te für die Öffentlichkeit an insgesamt fünf Terminen - eine Auftaktveranstaltung und vier 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 29. Oktober 2019 statt.



Foto: Ge-Komm GmbH
(von links: Andreas Peter - Bezirksregierung Arnsberg, Markus Höhmann, Bürgermeister Hubertus Mühling, Hartmut Scharf - Stadt Balve, Eugen Bitjukov - Ge-Komm GmbH)

Im Folgenden die Einführungspräsentation:

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ländliches Wegenetzkonzept

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Meile

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investieren Europas in die ländlichen Gebiete



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Agenda

- Allgemeine Informationen
- Vorgehensweise
- Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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




Abb.:
Projekte der
Ge-Komm GmbH

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!
- Ziel: bedarfsgerechte und gleichzeitig finanzierbare Wege



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**

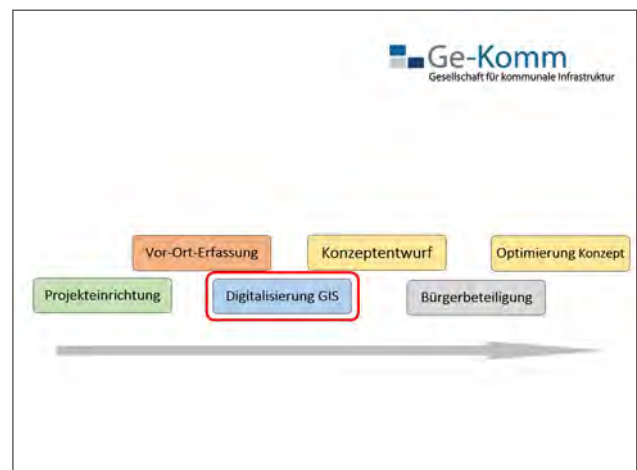
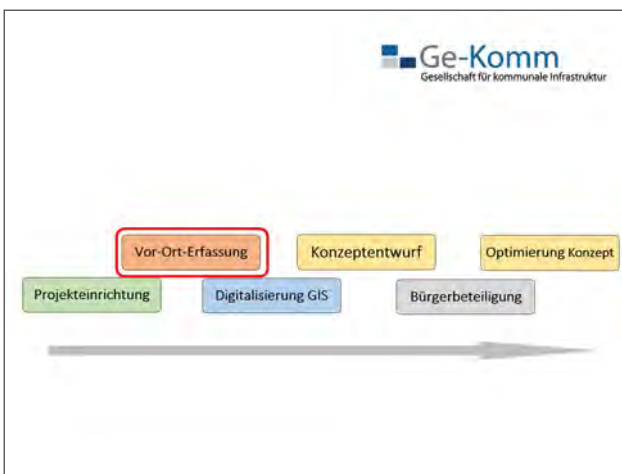
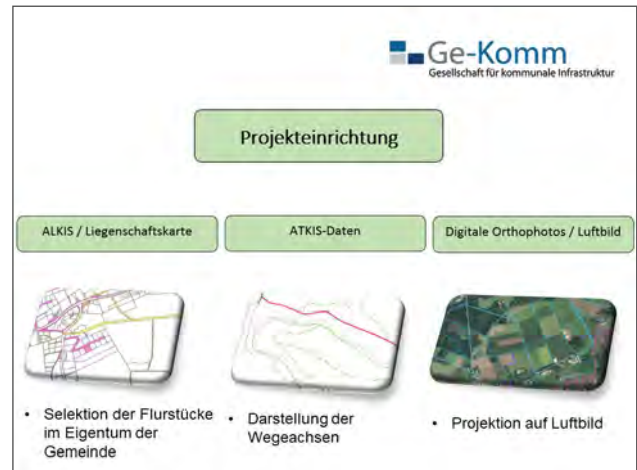


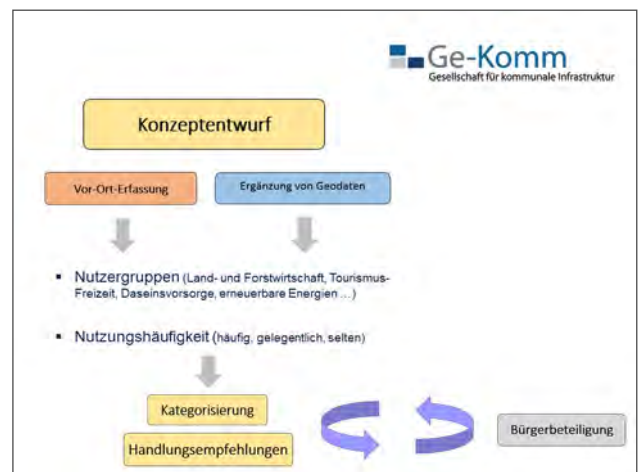
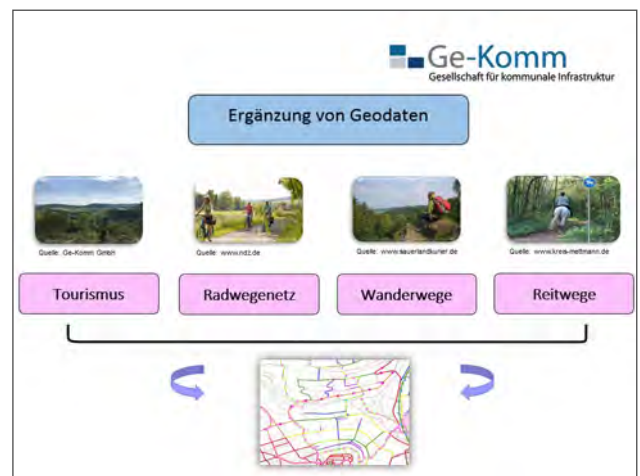
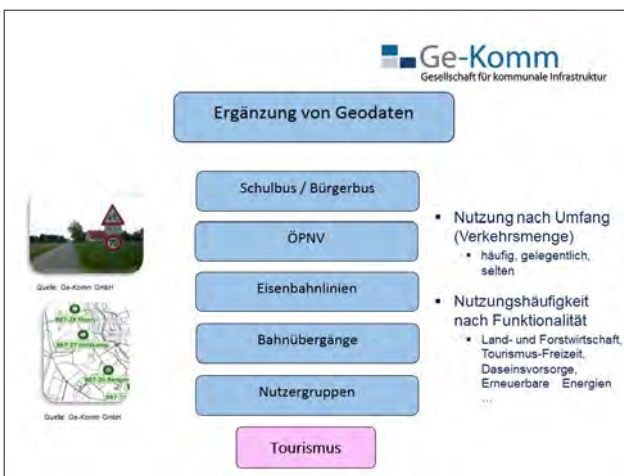
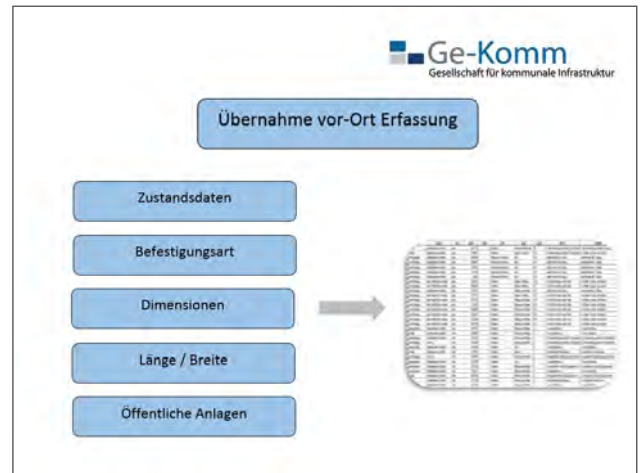
Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

- Das Land NRW fördert die Erstellung eines Konzeptes mit 75% (bis zu 50.000 €), sofern es mit externer Unterstützung erstellt wird
- Leitfaden als Arbeitsgrundlage vorgegeben
- Fertigstellung bis Ende Oktober 2019







Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Einzelinteressen



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Verkehrslenkung



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Modernisierungsbedarf



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Doppelschließungen



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Kategorisierung

Wegekategorie IST

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit Fußverkehr
- F - Einzelschließung kaum auf Verkehr
- G - Binnenschließung
- H - keine Funktion
- I - alleinführender Geh- / Radweg



Wegekategorie SOLL

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit Fußverkehr
- F - Einzelschließung kaum auf Verkehr
- G - Binnenschließung
- H - erdbehältlich
- I - alleinführender Geh- / Radweg


- Unter Einbeziehung vor-Ort erfasster Attribute
- Unter Einbeziehung recherchierter / individuell verfügbarer Daten
- Weiterentwicklung des IST-Konzeptes
- Berücksichtigung zukünftiger Nutzung

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur


Kategorisierung

- Konzeptentwurf in Form eines digitalen Planes

IST



SOLL



Legend:

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit Fußverkehr
- F - Einzelschließung kaum auf Verkehr
- G - Binnenschließung
- H - erdbehältlich
- I - alleinführender Geh- / Radweg

Abb.: Ein Projekt der Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Kategorisierung

- Einbeziehung der Brückenbauwerke (als Wegeabschnitte)



Fotos: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

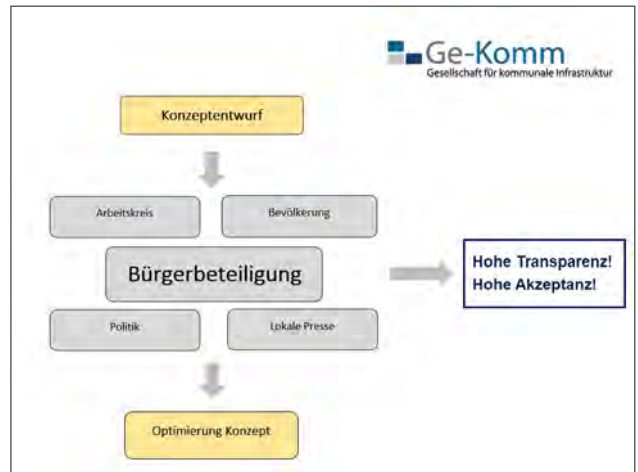
Handlungsempfehlungen

gem. Leitfaden

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



Abb.: Projekte der Ge-Komm GmbH



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Abschluss des Projektes

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



Berichterstattung in der lokalen Presse

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

Stadt Balve möchte Anlieger erneut zur Kasse bitte

21.03.19 - 08:00



Stellten das Wegenetzkonzept vor: Anna Schulte vom Tourismusbüro Balve, Thomas Busch, Vertreter der Bezirksregierung Arnsberg, Hartmut Scharf von der Stadtverwaltung und Eugen Bitjukov von Ge-Komm. © Kolossa

Balve - Nach dem Streitthema Dreikönigsgasse, bei deren Umbau die Anlieger den Großteil der Kosten von mehr als 400 000 Euro zahlen sollen, gibt es in Balve die nächste Diskussion über Anlieger-Beiträge.

Während der Auftaktveranstaltung zum ländlichen Wegenetzkonzept für die Stadt Balve, die am Dienstagabend im Rathaus stattfand, erfuhren die rund 30 Teilnehmer, dass für die eventuell erforderliche Instandsetzung der Wege wieder die Regelung nach dem Kommunalabgabengesetz zum Tragen kommen soll. Nach dieser zahlen die Eigentümer 80 Prozent der in Rechnung zu stellenden Kosten, die Stadt dagegen nur die restlichen 20 Prozent. Wobei diese noch zu einem Großteil durch Fördermittel aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds Eler gedeckt werden.

Dies sehe, erklärte Bauamtsmitarbeiter Hartmut Scharf, die entsprechende Satzung der Stadt für Wirtschaftswege vor. Zum jetzigen Zeitpunkt könne allerdings noch nicht gesagt werden, mit welchen Kosten die Eigentümer eventuell rechnen müssen. Zahlen sollen aber bis Oktober vorliegen. Dafür nahmen die Teilnehmer aber als Information mit nach Hause, dass ihnen ganz gewiss irgendwann für die Sanierung eines Wirtschaftsweges eine Rechnung als Anlieger zugeschickt werde.

Wege werden kategorisiert

Mit dem neuen Wegenetzkonzept sollen alle Wirtschaftswege auf Balver Stadtgebiet erfasst und in Kategorien unterteilt werden, um final über ein Entscheidungswerkzeug für Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen zu verfügen.

Land- und Forstwirtschaft nutzen die Wirtschaftswege, aber auch Müllabfuhr, Post und Touristen. Je höher die Nutzung, desto höher die Kategorie – das erläuterte Eugen Bitjukov von der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm GmbH) mit Sitz in Melle. Die Stadt Balve erarbeitet das Konzept gemeinsam mit der Ge-Komm. Eingang in das Werk finden auch Brücken, die ebenfalls kategorisiert werden.

„Brücken und Wege können entbehrlich werden“, erklärte Bitjukov, dass sich die Einstufung im Laufe der Jahre verändern könne. Andererseits sei es aber auch möglich, dass neben Sanierungen der ein oder andere Neubau dazu komme.

Projektgruppe wird ins Leben gerufen

Als einer der nächsten Schritte soll nun eine etwa 30-köpfige Projektgruppe, besetzt mit Personen aus Politik, Verwaltung, Land- und Forstwirtschaft und dem Sauerländischen Gebirgsverein, ins Leben gerufen werden, um einen Leitfaden zur Erhaltung, Sanierung, Um-, Rück- oder Neubau der Wege und Brücken zu erstellen.

Über die Ergebnisse soll die Öffentlichkeit in Versammlungen in den Ortsteilen informiert werden. Zudem gibt es im Internet das [Bürgerdialogportal](https://wirtschftswegekonzept.de) <https://wirtschftswegekonzept.de>.

Quelle: <https://www.come-on.de/lennetal/balve/konzept-wirtschaftswege-stadt-balve-moechte-anlieger-erneut-kasse-bitte->

Neues Wegenetzkonzept: Bürger können sich noch bis 18. August beteiligen

06.08.19 - 08:00



Balve - Die Stadt Balve erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle (Ge-Komm GmbH) ein ländliches Wegenetzkonzept (sogenanntes Wirtschaftswegekonzept) zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs

„In den vergangenen Monaten wurde in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Im Juni hatten Anlieger und Interessierte Gelegenheit, sich bei vier Ortschaftskonferenzen, die in Balve, Beckum, Garbeck und Langenholthausen stattfanden, zu informieren“, heißt es in einer Mitteilung der Stadt Balve.

Auch jetzt können sich Balver über ein Beteiligungsverfahren per Bürgerdialogportal weiterhin in die Planung einzubringen. Unter www.wirtschaftswegekonzept.de können sich Interessierte registrieren, das Projekt einsehen und noch bis zum 18. August Kommentare zum Wegenetzkonzept abgegeben. „Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Balve zu schaffen“, heißt es in der Mitteilung weiterhin.

Für Rückfragen steht das Bauamt der Stadt Balve unter Tel. 0 23 75 / 92 61 46 zur Verfügung. Auf www.balve.de ist zudem eine Kurzanleitung zur Nutzung des Bürgerdialogportals.

Bürgerbeteiligung in Balve fast ohne Bürger

29.06.19 - 08:00



Stellten das Konzept für Wirtschaftswege vor: Eugen Bitjukov (links) und Hartmut Scharf. © Kolossa

Langenholthausen - Hartmut Scharf vom Bauamt der Stadt Balve und Kollege Markus Höhmann stellten am Donnerstag in der Sokola.de für die Mellener und Langenholthausener das ländliche Wegenetzkonzept vor, das zusammen mit dem Planungsbüro Ge-Komm aus Melle erarbeitet wurde.

Dessen Geschäftsführer Eugen Bitjukov, und Eduard Schwarz, Landschaftswissenschaftler, erklärten die Vorgehensweise bei der Kartierung, bei der auf GPS-Daten zurückgegriffen wird, und erläuterten auch die Ziele, die hinter dem neuen Konzept stecken. Diese sind für Balve und alle Ortsteile identisch. „Bedarfsgerecht und finanzierbar sollen die Wirtschaftswege sein“, sagte Schwarz.

Dafür wurde eine Inventur der in den 1950er- bis in die 1970er-Jahre während der Flurbereinigerungsverfahren entstandenen Waldwirtschaftswege gemacht, um festzustellen, wo wichtige Wege verlaufen, die nicht nur von Forst- und Landwirten, sondern auch von Wanderern, Reitern und Radfahrern genutzt werden, und Investitionen daher sinnvoll sind. Solche sogenannten multifunktionalen Wege werden in einem Ranking höher bewertet als Wege, die kaum genutzt werden und somit wegfallen können.

All diese für die Erstellung des Konzeptes zusammengetragenen Erkenntnisse stellten die Experten der Bevölkerung im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsverfahrens vor. In der Sokola.de als viertem und letztem Veranstaltungsort fand dies vor 21 Bürgern aus Mellen und Langenholthausen statt. Der Auftakt hatte in Balve mit sieben Leuten stattgefunden, danach kamen in Beckum 30 zusammen, wenig später in Garbeck elf. „Insgesamt eine verhaltene Resonanz der Bevölkerung“, meinte Hartmut Scharf.

Noch kann sich jeder einbringen. Im Rahmen des digitalen Bürgerdialogsverfahrens können online unter www.wirtschaftswegekonzept.de bis zum 18. August Kommentare zum Wegenetzkonzept abgegeben werden. Dies ist bereits seit dem 12. Juni möglich. „Bisher sind eine Handvoll Kommentare eingegangen“, so Eduard Schwarz von Ge-Komm.

WIRTSCHAFTSWEGE

Bürger sind gefragt: Wie sollen Balves Wege aussehen?

Jürgen Overkott

13.06.2019 - 11:52 Uhr



Wirtschaftsweg am Braukessiepen: Auch Pisten jenseits der großen Straßen müssen erneuert werden.

Foto: Stadt Balve

BALVE. Die Planer von der Ge-Komm GmbH haben einen Entwurf fürs Wegenetz im Stadtgebiet hingelegt. Jetzt sind die Bürger dran. Die Termine vor Ort.

Bürger aus dem Stadtgebiet haben an mehreren Abenden Gelegenheit, Ideen zur Aufstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes für die Stadt Balve vorzustellen.

Bereits am Mittwoch gab es eine öffentliche Anhörung im Rathaus.

Um Wege in Beckum, Eisborn und Volkringhausen geht es am Dienstag, 18. Juni, 18 Uhr, in der Schützenhalle Beckum.

Garbeck folgt am Dienstag, 25. Juni, 18 Uhr. Veranstaltungsort ist das Katholische Pfarrheim an der Märkischen Straße.

Über Pisten in Mellen und Langenholthausen wird am Do. 27. Juni, 18 Uhr, in der SoKoLaDe.de am Mittelweg gesprochen.

Die Stadt Balve erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Ge-Komm GmbH (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur mit Sitz im niedersächsischen Melle ein Konzept für die Wirtschaftswege im Stadtgebiet. Damit soll der kommunale Außenbereich gestärkt werden.

75 Prozent aus EU-Fonds

Das Vorhaben wird seitens der Bezirksregierung Arnberg mit Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds ELER zu 75 Prozent gefördert.

Der Konzept-Entwurf der Ge-Komm wurde bereits vorgestellt. Er dient als Diskussionsgrundlage. Dazu wurden sämtliche öffentlichen und privaten Wege nach Bedeutung und Funktion klassifiziert. Möglich sind Neubau, Ausbau, Umbau oder auch Rückbau von Wegen.

Die in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm erarbeiteten Zwischenergebnisse sollen gemeinsam mit Anliegern und Interessierten weiterentwickelt werden. Unter „www.wirtschaftswegekonzert.de“ können sich Interessierte registrieren und das Projekt einsehen.

Quelle: <https://www.wp.de/staedte/balve/buerger-sind-gefragt-wie-sollen-balves-wege-aussehen-id226159045.html>

BALVE

Land fördert Wirtschaftswege – Balve will Zuschüsse



Jürgen Overkott 06.03.2019 - 13:41 Uhr



Die Mountainbikerinnen-Gruppe Vitalo Pedalo unterwegs: Radler lieben Wirtschaftswege.

Foto: Leopold Hermann

BALVE: Verwaltung und Politik haben einen Weg gefunden, die Stadt attraktiver zu machen. Das Land fördert den Bau von Wirtschaftswegen.

Die Stadt Balve will vom Förderprogramm des Landes für den ländlichen Raum profitieren. So wird die Erstellung von Wirtschaftswegen mit 75 Prozent der Kosten bezuschusst. Das geht aus Unterlagen für die Sitzung des Bau-Ausschusses am Dienstag, 12. März, hervor.

Demnach hat die Stadtverwaltung bereits im vorigen Oktober bei der Bezirksregierung in Arnsberg einen Förderantrag gestellt. Dazu gehörte auch ein Vergabeverfahren, um An-

gebote von Unternehmen einzuholen. Die Bezirksregierung hat im Januar einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn erlaubt. Ein Auftaktgespräch von Stadt, Bezirksregierung und Fachbüro Ge-Komm GmbH hat im Februar stattgefunden.

Frist bis Oktober

Vorgesehen ist eine Bestandsaufnahme aller Wege im Stadtgebiet. Dabei ist gleichgültig, ob sie öffentlich oder privat sind. Ferner soll ein Konzept für Bau und Unterhaltung weiterer Wege erstellt werden.

Die Stadtverwaltung betont, dass „der breiten Öffentlichkeit“ bei der Erstellung des Konzepts eine wichtige Rolle zukomme. Geplant ist die Einrichtung eines Arbeitskreises mit Vertretern der „wichtigsten Nutzergruppen“. Dafür wird ein Bürgerdialog-Portal namens „www.wirtschaftswegekonzept.de“ eingerichtet. Der Dialog soll im Oktober abgeschlossen sein, um die Fristen des Förderprogramms einzuhalten.

BALVE

Stadt und Ge-Komm eröffnen Debatte über Wirtschaftswege

Jürgen Overkott

15.03.2019 - 11:07 Uhr



Wirtschaftsweg bei Mellen: Freizeitsportler haben ein Interesse an guten Pisten.

Foto: Jürgen Overkott

BALVE. Stadt und Planungsbüro Ge-Komm stellen am Dienstag im Rathaus vor, wie ein neues Wege-Konzept erstellt werden soll. Bürger willkommen.

Die Stadt Balve setzt bei der Erstellung eines Konzepts für Wirtschaftswege auf Bürgerbeteiligung. Gemeinsam mit dem Planungsbüro Ge-Komm GmbH aus Melle, Niedersachsen, lädt die Stadtverwaltung Bürger(innen) zu einer Auftaktveranstaltung am 19. März, 18 Uhr, im Ratssaal des Rathaus ein.

Ziel ist eine Erneuerung des Wegenetzes. Es soll die Außenbereiche im Stadtgebiet aufwerten. An einem guten Zustand der Wege sind neben Landwirten und Waldbauern Freizeitsportler und Touristen interessiert. Zugleich macht Bürgermeister Hubertus Mühling (CDU) klar, dass ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes Wegenetz von der Stadt finanzierbar sein müsse.

Europa-Geld für Konzept-Erstellung

Die **Bezirksregierung Arnsberg** fördert die **Kosten** des Konzepts zu 75 Prozent mit Europa-Geld. Es stammt aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds (ELER).

In einem ersten Schritt gibt die Ge-Komm GmbH einen Überblick über sämtliche öffentliche und private Wege. Dabei sehen die Raumplaner mehrere Optionen. Neben der Frage nach der Unverzichtbarkeit von Wege und Brücken für die Gemeinde geht es um eine mögliche Standardsenkung von Pisten – bis hin zur vollständigen Aufgabe. Eine weitere Möglichkeit: Wege könnten zwar für die Allgemeinheit entbehrlich seien, aber von Einzelpersonen oder Nutzergruppen übernommen werden kann.

Der Plan wurde bereits im Bau-Ausschuss vorgestellt. **Das öffentliche Interesse** daran war groß.

Zeigen Bürger aus L.A. und Mellen heute mehr Interesse am Wirtschaftswegekonzept als in anderen Ortsteilen?

27.6.2019 | Balve, Bildung, Freizeit, Verwaltung | 0 ● | ★★★★★



Heute wird das Wegenetz in Langenholthausen betrachtet, Anregungen und Fragen können somit ausführlich besprochen werden. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen durch die Stadtverwaltung Balve, sich zu beteiligen. FOTO: RICHARD ELMERHAUS

L.A./Mellen. Die Einladungen der Stadtverwaltung zur Bürgerbeteiligung zum Thema „Aufstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes für die Stadt Balve“ ist bisher auf wenig Resonanz gestoßen. Heute steht um 18 Uhr im Seminarraum der ehemaligen Grundschule Langenholthausen die Informationsveranstaltung für die Bürger aus Langenholthausen und Mellen an. Man darf gespannt sein, wie diese beiden Ortsteile an den Planungen interessiert sind.

Die Stadt Balve erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH, der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle, ein ländliches Wegenetzkonzept (sogenanntes Wirtschaftswegekonzept) zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs. Das Vorhaben wird seitens der Bezirksregierung Arnsberg mit Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds ELER zu 75 Prozent gefördert. Bei der Aufstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes für die Stadt Balve hat der Bürgermeister zu Bürgerversammlungen eingeladen. So auch in das Rathaus der Stadt Balve. Das Interesse an der Gemarkung Balve war jedoch sehr gering.

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden sämtliche öffentlichen und privaten Wege entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Gemeinden unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder sogar gänzlich aufgegeben werden?

□ Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?

Die in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH erarbeiteten Zwischenergebnisse sollen gemeinsam mit allen Anliegern und Interessierten weiter entwickelt werden. Damit der erarbeitete Konzeptentwurf im Detail besprochen werden kann, fanden bisher vier Treffen statt, um sich mit interessierten Bürgern auszutauschen. Den Abschlusspunkt setzen die Gemarkungen Mellen und Langenholthausen am heutigen Donnerstag um 18 Uhr in der ehemalige Grundschule Langenholthausen, Mittelweg 15. Hier wird das Wegenetz betrachtet, Anregungen und Fragen können somit ausführlich besprochen werden. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, sich zu beteiligen. Bitte beachten Sie, dass an jedem Termin ausschließlich die explizit aufgeführten Wegenetze der jeweiligen Ortschaften besprochen werden.

Im Anschluss an die Termine besteht die Möglichkeit für die Bürgerschaft, sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen. Das Bürgerdialogportal wird mit den erforderlichen Zugangsdaten vorgestellt. Unter www.wirtschaftswegekonzzept.de können sich alle Interessierten registrieren und das Projekt einsehen. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Balve zu schaffen.

Quelle: <https://hoennezeitung.de/2019/06/27/balve/zeigen-buerger-aus-l-a-und-mellen-heute-mehr-interesse-am-wirtschaftswegekonzzept-als-in-anderen-ortsteile/>

Auftakt: Wer will mitmischen beim ländlichen Wegenetzkonzept für die Stadt Balve

14.3.2019 | Allgemein, Balve, Freizeit, Verwaltung | 0 ● | ● ● ● ● ●



Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden? Dies ist eine der Fragen, die es im Rahmen der Erstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes zu beantworten gilt. FOTO: RICHARD ELMERHAUS

Balve. Die Stadt Balve erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH, der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle, ein ländliches Wegenetzkonzept (sogenanntes Wirtschaftswegekonzert) zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs. Dabei ist auch Volkes Meinung erwünscht.

Diese Konzepterstellung wird seitens der Bezirksregierung Arnsberg mit Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds ELER zu 75 Prozent gefördert. In einem ersten Schritt wird zurzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet.

Dazu werden sämtliche öffentlichen und privaten Wege entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Gemeinden unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?

Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Balve zu schaffen. Die Stadt Balve und das Büro Ge-Komm GmbH laden alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einer Informationsveranstaltung zum ländlichen Wegenetzkonzept am 19. März 2019, um 18 Uhr in den Ratssaal des Rathauses ein und freuen sich auf rege Teilnahme.

Wird neues Wegenetz für Landwirte und Waldbauern zum Albtraum?

20.3.2019 | Balve, Kommentar | 0 ● | ★★★★★

Die Stadt Balve erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH, der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle, ein ländliches Wegenetzkonzept zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs. Dabei ist auch Volkes Meinung erwünscht.

Das Volk, beziehungsweise die Bürger, kamen am Dienstagabend ins Rathaus, um sich beispielsweise darüber informieren zu lassen, wie die Klassifizierung der Wege aussehen kann. Geht es doch um die Fragen:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Gemeinden unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?

Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Balve zu schaffen. Hörten die etwa 30 Besucher der Informations-Veranstaltung lange Zeit geduldig zu, ging ein Raunen durch den Rathaussaal, als Hartmut Scharf vom Bauamt der Stadt Balve auf die Frage, wer das Ganze denn bezahlen muss, nur widerwillig eine Antwort gab. Erst nach wiederholter Rückfrage deutete er an, dass die Eigentümer der Wirtschaftswege den Löwenanteil der Baukosten zu zahlen haben, nämlich 80 Prozent.

Diese Aussage beinhaltet sehr viel Zündstoff. Denn ebenso wie die Anlieger aus der Dreikönigsgasse werden sich auch die Eigentümer -Landwirte und Waldbauern – dagegen verwehren, Tausende von Euro in Wege zu investieren, die vorrangig von der Allgemeinheit genutzt werden.

Angesichts dessen, dass es wieder einmal so ist: Die Stadt Balve baut – und der Bürger bezahlt, weil es die Satzung so will – darf man schon heute darauf gespannt sein, wie die Informationsveranstaltungen in den Ortsteilen verlaufen. Denn im Sauerland heißt es nach wie vor: „Wer die Musik bestellt, der muss sie auch bezahlen“.

Die 30-köpfige Wegenetz-Projektgruppe, die im Rathaus hinter verschlossenen Türen willkürlich von der Stadtverwaltung zusammengestellt worden ist, sollte stets daran denken: Es geht um anderer Leute Geld – other people's money. Das heißt: Das Geld auszugeben, das man nicht selbst im Schweiß des eigenen Angesichts erst verdienen musste, sondern das Geld anderer Leute darstellt, ist immer ganz einfach. Bleibt zu hoffen, dass sich die Politik, die letztendlich über die Sanierung der Wirtschaftswege entscheidet, sehr verantwortungsvoll mit dem Geld der Wege-Eigentümer umgeht. *Richard Elmerhaus*

BALVE

Welchen Anteil zahlen Anlieger für Erneuerung Balver Wege?

Jürgen Overkott 20.03.2019 - 16:11 Uhr



Balve Wegenetz Konzept Ge Komm GmbH Stadt Balve (C) Jürgen Overkott, 19.3.2019

Foto: Jürgen Overkott

BALVE. Groß war die Beteiligung an der Auftaktveranstaltung für das neue Wege-Konzept. Schnell war klar, warum. Es geht ums Geld.

Auf unerwartet großes Interesse ist die Auftaktveranstaltung für die Erstellung eines neuen Wirtschaftswegekonzepts gestoßen. Mehr als 30 Besucher kamen ins Balver Rathaus. Versammlungsleiter Hartmut Scharf vom Bauamt der Stadt zeigte sich „angenehm überrascht“. Am Ende der Versammlung war die große Teilnehmerzahl gar nicht mehr so überraschend. Denn die Diskussion über Baumaßnahmen kreisten um eine Frage: Wer soll das bezahlen?



Anna Schulte (Tourismus-Fachfrau der Stadt), Thomas Busch (Bezirksregierung Arnsberg), Hartmut Scharf (Bauamt der Stadt, von links)
Foto: Jürgen Overkott

Eugen Bitjukov vom Planungsbüro Ge Komm GmbH in Mellen, Niedersachsen, hatte wiederholt, was er bereits im Bau-Ausschuss gesagt hatte: Die Wirtschaftswege im Stadtgebiet seien in den 50er bis 70er Jahren gebaut worden. Sie seien mit einer Breite von in der Regel drei Metern für deutlich kleinere Fahrzeuge als heute ausgelegt worden. Überdies sei die damals geplante Nutzungsdauer von 30 Jahren längst überschritten.

Bitjukov sagte weiter, das neue Wegekonzept werde von zwei Fragen getrieben: vom Bedarf einerseits und von der Finanzierbarkeit andererseits.

Ziel sei es, dass „Anlagevermögen“ fachkundig zu erhalten. Angepeilt werde eine Nutzung von 15 bis 20 Jahren.



Hartmut Scharf vom Baumat (links), Planer Eugen Bitjukov
Foto: Jürgen Overkott

Bei der Bestandsaufnahme achtet das Planungsbüro darauf, welche Nutzer welche Wege benötigen. Ferner wollen die Fachleute die Frage beantworten, welcher Weg wie stark genutzt wird.

Das Planungsbüro hat vorab Nutzergruppen ausfindig gemacht: Landwirte, Forstleute, öffentliche und private Unternehmen aus dem Bereich der sogenannten Daseinsvorsorge wie Müll und Post sowie Touristen und Freizeitsportler.

Arbeitsgruppen und Ortstermine



Maroder Wirtschaftsweg in Garbeck: Er ist inzwischen wieder repariert,
Foto: Stadt Balve

Doch zuvor steht eine Bestandsaufnahme an. Dafür fahren Mitarbeiter des Planungsbüros die heimischen Pisten samt Brücken-Bauwerken ab. Dabei dokumentieren sie Lage, bauliche Gegebenheiten und Zustand der Strecken mit Fotos. Das Planungsbüro sieht die Wirtschaftswege im Zusammenhang mit öffentlichem Straßen- und Schienenverkehr sowie Sehenswürdigkeiten. Die Daten werden in Karten eingearbeitet.

Die Daten sollen gesichtet und gewichtet werden. Die Ergebnisse sollen in einer 30-köpfigen Arbeitsgruppe aus Politik, Verwaltung und Interessengruppen besprochen werden. Dazu kommt aber öffentliche Präsentationen in der Kernstadt Balve sowie in den Ortsteilen.

Geplant ist aber auch, Einzelpersonen zu ermöglichen, sich zeitunabhängig und detailliert über die Befunde der Fachleute zu informieren – im Internet. Beabsichtigt ist, im Sommer eine frei zugängliche Seite ins Netz zu stellen.

Am Ende sollen Handlungsempfehlungen für die Zukunft von Wegen und Brücken stehen. Denkbar sind Umbau, Ausbau, Neubau, aber auch Aufgabe von Verbindungen. Die Kosten für die Bestandsaufnahme werden zu 75 Prozent mit Mitteln der Europäischen Union bezuschusst. Über die geplanten Baumaßnahmen sagte Scharf: „Was an Kosten ‘raus kommt, können wir jetzt noch nicht final sagen.“ Welchen Anteil Anlieger zahlen müssen, sagte er nicht. Er verwies auf „balve.de“: Das ist die Internetseite der Stadt.

>> KOMMENTAR: VERWALTUNG DIENT BÜRGERN

Moderne Verwaltung bereitet längst nicht nur Entscheidungen für die Politik vor, um sie danach umzusetzen. Vielmehr begreift sich ein zeitgemäßer öffentlicher Dienst als Dienstleister für die Bürger. Genau das hat bei der Vorstellung des Wegekonzepts nur bedingt geklappt. Was ging schief?

Die Bauverwaltung setzte die Kenntnis der Satzung über Anliegerbeiträge für den Bau von Straßen und Wegen voraus. Auf Nachfrage gab es nicht etwa klare Angaben über die zu erwartenden Gebührensätze, sondern nur den knappen Verweis auf die Internet-Seite der Stadt. Kein Wunder, dass im Publikum postwendend Geraune entstand.

Moderner Service bedeutet, geringe Vorkenntnisse beim Publikum zu erwarten. Moderner Service bedeutet zugleich, Bürgern schwierige Themen leicht zu erklären.

Das ist kein Selbstzweck. Die Verwaltung belohnt sich mit guter Informationsvermittlung. Klarheit schafft Einsicht. Einsicht schafft Zustimmung. Das ist doppelt wichtig, wenn es ums Geld geht.

Stadt Balve informiert Bürger am Dienstag letztmalig über Wegenetzkonzept

25.10.2019 | Balve, Freizeit, Gesundheit, Veranstaltung, Vereine, Verwaltung | 0 ● | ★★★★★



Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Balve zu schaffen. FOTO: Richard Elmerhaus

Balve. Die Stadtverwaltung Balve lädt ein zur Ergebnispräsentation und Abschlussveranstaltung „Aufstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes für die Stadt Balve“, und zwar am Dienstag, 29. Oktober 2019, um 18 Uhr, im Ratssaal des Rathauses. Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sind willkommen.

Im Rahmen der Ergebnispräsentation erhalten sie unter anderem Informationen über:

- Methodik/Vorgehensweise*
- Statistik der Wegekategorien*
- Handlungsempfehlungen*

Die Stadt Balve erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle – ein ländliches Wegenetzkonzept (Wirtschaftswegekonzep) zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs. Dabei wurde zunächst in den vergangenen Monaten ein Konzeptentwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Im Juni 2019 hatten alle Anlieger und Interessierten Gelegenheit, sich bei vier Ortschaftskonferenzen, die in Balve, Beckum, Garbeck und Langenholthausen stattfanden, zu informieren.

Von Ende Juni bis Mitte August bestand für die Bürgerschaft über ein Bürgerdialogportal die Möglichkeit, sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Balve zu schaffen.

ANTRÄGE

UWG setzt bei Wirtschaftswegen Umwelt-Akzente

Jürgen Overkott 30.10.2019 - 17:00 Uhr



UWG Balve mit Lorenz Schnadt auf einem Wirtschaftsweg in Volkringhausen. Damals, im März 2019, ging es um Schweinemast.
Foto: Marcus Bottin / WP

BALVE. Die UWG setzt in der Ratssitzung am 6. November Umwelt-Akzente. Wirtschaftswegen sollen genutzt werden, um Pflanzen und Tiere zu schützen.

Die UWG stellt bei der [Neukonzeption der Wirtschaftswegen](#) im Stadtgebiet Umwelt-Gesichtspunkte nach vorn. Dem Rat liegen in seiner Sitzung am 6. November, 17 Uhr, im Rathaus gleich zwei Anträge von Fraktionschef Lorenz Schnadt vor, die in dieselbe Richtung zielen.

Breite Wegränder

Ein Antrag zielt auf Erhaltung von Wegen und vor allem Wegrändern und Saumbiotopen ab. Dabei geht es der UWG auch um Erhaltung breiter Wegränder. Bei Neuanlage oder Verbreiterung bestehender Wege sollen Ränder nach den Vorstellungen der Wähler-Gemeinschaft nur mit ausgemagertem Boden angelegt werden.



UWG-Chef Lorenz Schnadt im März 2019 vor einer Ratssitzung
Foto: Jürgen Overkott / wp

Begründung: Die freie Landschaft sei nicht nur ein Ort landwirtschaftlicher Aktivität, sondern auch Lebensraum von Wildpflanzen und Wildtieren, heißt es. Wegraine seien wichtige Biotop für unterschiedliche Tier- und Pflanzenarten. Im Gegensatz zu den zeitlich begrenzten Blühstreifen, die vor allem den Honigbienen nützen, seien Wegraine nicht nur Nahrungsquelle, sondern auch Wohn-, Entwicklungs- und Überwinterungsbiotop. Das ermögliche „eine breitgefächerte Fauna“.

Besonders mehrjährige Stauden wie Brennnessel, Dorst und Rainfarn können an Rainen leben. Der grüne Streifen der Wegränder sei auch Rückzugsgebiet von Pflanzen, die die nährstoffreichen Kulturfleichen meiden. Abgestorbenes Pflanzenmaterial wie Halme diene Insekten zur Überwinterung. Wegraine sind Wanderwege für Amphibien, Reptilien und Kleinsäuger. Sie vernetzen weit entfernte Lebensräume und verhindern so eine genetische Verinselung dieser Tierarten, die so vor dem Aussterben bewahrt werden. Wegraine mit Wildkräutern sichern das Überleben der Küken von Rebhuhn und Fasan. Sie bereichern die durch Monokulturen gekennzeichnete Agrarlandschaft, und machen so die Feldflur zu Erlebnisraum für Wanderer, Radfahrer und Reiter.

Entbehrliche Wege



Wildwiesenschnitt am Kreuzeskamp mit traditionellem Gerät. Hönnetal im Wandel gelang es, mehr Insekten als früher auf das Grundstück zu locken.
Foto: Sabine Biehs-Romann / Hönnetal im Wandel

Ein zweiter Antrag zielt auf die **Erhaltung sogenannter entbehrlicher Wege** ab. Die UWG argumentiert, für Pflanzen und Tiere der Feld- und Waldflur seien diese Pisten „eindeutig“ nicht entbehrlich.

Viele Wildkräuter, heißt es, seien Staudengewächse und „deshalb auf einen über Jahre gesicherten Standort angewiesen“. Zudem weist die UWG darauf hin, dass 70 Prozent der Wildbienen im Boden nisten. Dort seien ihre Nah-

rungs-, Vermehrungs- und Überwinterungsbiotope. „Auch Reptilien, Kleinsäuger und Vögel sind auf diese Graswege angewiesen“, heißt es weiter. Wege und Wegränder stellen demnach Brücken zwischen unterschiedlichen Lebensräumen „und tragen so zur Art-erhaltung bei“.

Entbehrliche Wege schützen bedeute, sie der Verwendung als Produktions- oder Subventionsfläche zu entziehen.

Zugleich spricht sich die UWG gegen einen Flächentausch aus. Er ergebe „ökologisch keinen Sinn“. Wildbiene, Schmetterlinge oder Feldlerche bringe ein Wechsel von einem sonnigen Weg zu einem feuchten Ufer nichts.

60 Kilometer Wege entbehrlich

Debatte um Wirtschaftswege: Hönnetal im Wandel, Naturhistorischer Verein Hönnetal und UWG-Ratsherr Heinrich Stüeken wollen Umwelt-Gesichtspunkte berücksichtigt wissen

Von Alexander Lück

Balve. Das ländliche Wegenetzkonzept für Balves Stadtgebiet ist fertig. Fast 60 Kilometer Feld- und Wirtschaftswege werden nicht mehr gebraucht. Was passiert mit ihnen?

Das ganze Netz der ländlichen Wege, die der Stadt Balve gehören, umfasst 250 Kilometer. Hinzukommen noch einmal fast genauso viele Kilometer an privaten Wirtschaftsweegen vorwiegend im Wald. Sie waren kein Bestandteil der Betrachtung. Das städtische Netz wurde vom Planungsbüro Ge-Komm (Gesellschaft für Kommunale Infrastruktur, Melle) fotografiert und kartografiert. Beteiligt war auch ein Arbeitskreis mit Vertretern von Politik, Besitzern der Felder, Nutzern oder den Wanderfreunden des SGV.

„Es wird für jeden dieser Wege eine Einzelfallentscheidung geben.“

Hartmut Scharf vom städtischen Bauamt über das Schicksal entbehrlicher Wege

Bei der Beurteilung ging es etwa um die Breite des Weges, seine Beschaffenheit (Asphalt, wassererbundene Decke oder eher ein Trampelpfad im Gras), den Zustand, Schäden und vor allem seine Bedeutung: Nutzen viele Landwirte oder auch Fußgänger den Weg? Oder ist er lediglich zur Erschließung eines einzelnen Hofes oder Flurstückes wichtig? Jeder Weg wurde einer Kategorie zugeordnet.

Das Ergebnis des Wegekonzepts, das am Dienstagabend im Balver Ratssaal vor gut 40 interessierten Bürgern vorgestellt wurde: Von 250 Kilometern Feld- und Wirtschaftsweegen in städtischer Hand sollten gut 170 Kilometer so erhalten werden, wie sie sind. Ein deutlich kleinerer Teile müsste aufgrund seines Zustandes und seiner Bedeutung ausgebaut werden. Fast 60 Kilometer aber sind entbehrlich – weil sie parallel zu



Hartmut Scharf (Zweiter von rechts) von der Stadt Balve beantwortet Fragen der Bürger. Links neben ihm Bürgermeister Hubertus Mühlhing, ganz rechts Eugen Bitjukov von „Ge-Komm“.

FOTO: ALEXANDER LÜCK

Balver Wegekosten pro Jahr bei einer Million Euro

■ **Eugen Bitjukov** von Ge-Komm stellte das Wegekonzept der Versammlung vor. Auch wenn keine exakten Zahlen vorlagen – Erhalt, Aus- oder Umbau von Wegen kosten die Stadt vermutlich eine Million Euro pro Jahr.

■ **„Die Stadt wird nicht sofort in betriebsame Hektik verfallen“**, sagte Bürgermeister Hubertus Mühlhing. „Das hilft uns eher, für die nächsten Jahre Prioritäten zu setzen.“ Er hofft auf Fördergelder, wenn tatsächlich gebaut wird.

anderen Wegen führen oder weil sie Flurstücke und Felder eines einzelnen Besitzers teilen. Manche im Kataster eingetragenen Wege waren vor Ort gar nicht mehr zu finden.

Keine Deals im Hinterzimmer

Was aber passiert mit den Wegen, die das Urteil „entbehrlich“ bekommen haben? Diese Frage stieß bei der Versammlung am Dienstagabend auf großes Interesse. Jedenfalls werden sie nicht von heute auf morgen aufgegeben. Das stellten sowohl Bürgermeister Hubertus Mühlhing als auch Hartmut Scharf vom städtischen Bauamt klar. „Es wird für jeden die-

ser Wege eine Einzelfallentscheidung geben“, erklärte Scharf. Auch in Abstimmung mit Anliegern. Mühlhing ergänzte: Wenn ein Weg mittelfristig verkauft werden sollte, dann öffentlich durch Ratsbeschluss und nicht im als Deal im Hinterzimmer.

Spannend könnte die Frage, wem ein Weg gehört, in Eisborn im Zusammenhang mit der geplanten Steinbruch-Erweiterung werden, meinte ein Zuhörer. Mehrfach angesprochen wurde das ökologische Potenzial aufgegebener Wege. Ob Sabine Biehs-Romann von Hönnetal im Wandel, Adalbert Allhoff-Cramer vom Naturhistorischen Verein

oder Heinrich Stüeken: Sie alle forderten, diesen Aspekt intensiver in alle Überlegungen einzubeziehen. Stüeken, Landschaftswächter und UWG-Ratsherr, hatte das bereits früher kritisiert. Am Dienstag sagte er: „Bei dem Wegekonzept ist nur der Bewuchs an den Rändern bewertet worden. Aber die Fauna wurde nicht erfasst. Was ist zum Beispiel mit Wildbienen? Wir brauchen auch ein ökologisches Wegekonzept, müssen etwas für Insekten und Kleintiere tun. Wir brauchen mehr freie Natur in der Landschaft.“

Scharf erklärte, die Aufstellung des Wegekonzeptes, die zu erheblichen Teilen gefördert wurde, habe das gar nicht vorgesehen. Andreas Peter von der Bezirksregierung in Arnsberg erklärte dazu: „Solch eine ökologische Untersuchung hätte die Stadt selber bezahlen müssen. Aber mit dem Konzept haben Sie doch jetzt eine super Datengrundlage, um in diese Richtung weiter zu arbeiten.“ So könne aus einem aufgegebenen Weg beispielsweise eine wilde Hecke werden.

2.6 Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzept.de

Eine besondere Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:

www.wirtschaftswegekonzept.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.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 Verwaltung 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 übergeben zu werden.

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Balve wurde am 12. Juni 2019 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis zum 18. August 2019 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt. Nach Projektabschluss steht das Portal bis Ende des Jahres 2019 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 429 Mal aufgerufen. Insgesamt sind mehr als 25 Kommentare eingegangen, mit fast 50 kommentierten Wegeabschnitten.

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

Es bestand die Möglichkeit, auf die Einführungspräsentation und den angewandten Leitfaden zurückzugreifen. Es erfolgte außerdem nochmals die Erinnerung an die Veranstaltungstermine. Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialogportal www.wirtschaftswegekonzept.de aufgeführt.

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

49

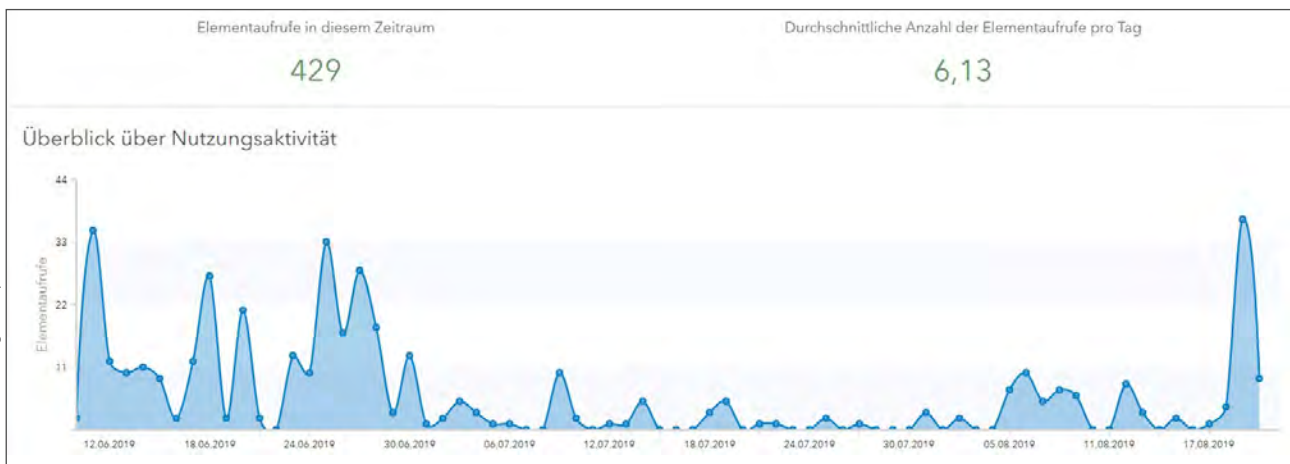


Abb.: Nutzungsaktivität im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

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 Kartenle-gende einblenden.



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

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



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

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

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

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

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

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

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

Abb.: Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar *

Abb.: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

3. Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle

Allgemeines

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

Im Rahmen der Bürgerbeteiligungstermine wurde die derzeitige Finanzierungsform und -möglichkeit dargestellt. Weiterhin wurden alternative Finanzierungsmodelle wie Erhöhung der Grundsteuer A, Verbandslösungen und Fördermöglichkeiten thematisiert. Im Allgemeinen sollen vor allem Entwicklungen hinsichtlich der Fördermöglichkeiten intensiv beobachtet werden.

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 2019 beträgt der Wert 1,35 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. (Quelle Baupreisindex: <https://www.it.nrw/node/2038>). 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 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.

Gemäß aktueller Veröffentlichung der FGSV im "Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen - M FinStraKom 2019" beträgt der jährliche Finanzbedarf für die Straßenerhaltung 1,30 €/m² p.a.. Die Kennzahl beinhaltet einen Mehrwertsteuersatz von 19 %. Eine Differenzierung hinsichtlich unterschiedlicher Straßenarten/-typen ist nicht berücksichtigt.

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 Balve.

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 Stadt Balve für straßenbauliche Maßnahmen sowie die Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen besteht die Möglichkeit und somit gleichzeitig die Verpflichtung, auch für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Die KAG-Satzung 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 Wirtschaftswegen 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 Beitragsätze 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.

Aktuelle Situation zu Straßenausbaubeiträgen in NRW:

Am 01. Oktober 2019 wurde das „Fünfte Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes“ in den Landtag eingebracht.

Ein Ergebnis darüber lag bis zur finalen Erstellung dieses Berichtes noch nicht vor!

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.

Auf Grundlage eigener Satzungsentwürfe 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 Stadt Balve hat derzeit auf Basis der existierenden Satzung die Möglichkeit, für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese Ver-

fahrensweise 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 Kostenerhebungen 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.

Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege z. B. 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 Arnsberg hergestellt werden, um über weitere Maßnahmen zu entscheiden.

Eine weitere, neue Fördermöglichkeit stellt die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher Infrastruktur (FöRL Wirtschaftswege) vom 15.03.2019 dar. Mit der FöRL Wirtschaftswege hat das Land NRW ein Förderprogramm für die Ertüchtigung ländlicher Wege auf Grundlage bestehender Wirtschaftswegekonzepte aufgestellt. Der finanziellen Situation von beteiligten Kommunen wird somit ein Aufschwung gewährt.

Damit die Förderung in Anspruch genommen werden kann, gelten u. a. folgende Voraussetzungen:

- Abgeschlossenes und bei der jeweiligen Bezirksregierung anerkanntes ländliches Wegenetzkonzept
- Vorhandenes Baurecht

- Flächenverfügbarkeit kommunaler Flächen
- Anlehnung des Ausbaus an aktuelle Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2016)

Die Fördersumme beträgt bis zu 60 % der Baukosten, höchstens jedoch 500.000,00 € pro Maßnahmenpaket inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Förderfähig sind auch Ingenieur- und Planungsleistungen bis zu 15 % bezogen auf die Gesamtkosten.

Es können mehrere Anträge pro Kommune gestellt werden. LEADER-Regionen können zusätzlich 10 % Förderleistung erhalten, wenn die geförderte Maßnahme der Umsetzung des vorliegenden LEADER-Konzeptes dient.

Das Auswahlverfahren der Sanierungsmaßnahmen soll objektiv auf Basis des aufgestellten -anerkannten- ländlichen Wegenetzkonzeptes und der damit einhergehenden Ermittlung der Nutzergruppen und -häufigkeiten, des Zustandes, der Handlungsempfehlungen inkl. Priorisierung sowie der Kategorisierung des geplanten zukünftigen Wegenetzes (SOLL-Konzept) erfolgen.

Generell förderfähig sind Wege, welche den höheren Kategorien zugeordnet sind - vorrangig Wege der Kategorie B (Verbindungswege) und Kategorie C (Hauptwirtschaftswege). Mit aussagekräftiger Begründung trifft dies auch auf Wege der Kategorie D (Wirtschaftswege) zu. Daher sollten gemäß dem vorliegenden Wegenetzkonzept Wege der genannten Kategorien einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. Insbesondere sollten bei einem angestrebten Ausbau das zukünftige Verkehrsaufkommen sowie die Nutzungshäufigkeit berücksichtigt werden.

Weiterführende Erläuterungen sind dem Kapitel 4 - Handlungsempfehlungen sowie der Förderrichtlinie zu entnehmen.

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 Stadt den fließenden Verkehr nicht kontrollieren darf, dieses ist der Polizei vorbehalten.

Die Stadt 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.

Favorisiertes Finanzmodell für die Stadt Balve

Im Rahmen der Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes wurden die oben beschriebenen Finanzierungsformen sowohl in den Arbeitskreissitzungen als auch in den Bürgerbeteiligungsterminen thematisiert und erläutert. Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel für die Unterhaltung und gar eine Verbesserung der Wegesituation nicht ausreichen. Jeweils auf Nachfragen der Arbeitskreismitglieder oder aus Reihen der Bürgerschaft hinsichtlich der Finanzierung der geplanten Sanierungsmaßnahmen, resultierend aus dem Wegenetzkonzept, wurde sowohl die aktuell bestehende Möglichkeit einer Anliegerbeteiligung über die satzungskonformen KAG-Abgaben als auch alternative Möglichkeiten ausführlich beschrieben. Im Arbeitskreis wurde der Vorschlag unterbreitet zur zukünftigen Finanzierung von Wegebaumaßnahmen einen Anteil von $\frac{2}{3}$ der Grundsteuer A zu nutzen. Entsprechende Beschlüsse müssten dazu vom Rat der Stadt Balve gefasst werden.

Im städtischen Haushalt sind jährlich Mittel pauschal für bauliche Maßnahmen zur Sanierung kleinerer Abschnitte bei Wirtschaftswegen vorgesehen.

Für größere Sanierungsabschnitte sind in den Haushaltsplanungen 2020 bis 2022 150.000 € vorgesehen.

Auch die Einführung eines oder mehrerer Wegeunterhaltungsverbände kann eine zukünftige Möglichkeit darstellen. Abzuwarten und intensiv zu verfolgen sind dabei die Entwicklungen bezüglich der Verfahren zu Wegeunterhaltungsverbandsgründungen in NRW in der Stadt Gescher und der Gemeinde Metelen.

4. 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 Stadt Balve auf Grundlage dieses Wirtschaftswegekzeptes weiter zu optimieren und "fit für die Zukunft zu machen". Dabei ist insbesondere eine nachhaltige und systematische Wegeunterhaltung anzustreben.

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

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung

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



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 Damm-schüttung.

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“**.

Begriffsbestimmung Oberbau / Unterbau

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. 4.2	Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung) z.B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
	Bauliche Erhaltung Bauliche Unterhaltung z.B. akute Kleinstreparaturen	
Kap. 4.3	Um- und Ausbau Erneuerung z.B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
	Erweiterung (Veränderung der Qualität) z.B. Querschnittsänderungen	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
	Neubau (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 links die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV) mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

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

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

Betriebliche Unterhaltung und Bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führt in der Regel nicht zu einer umlagefähigen Beitragspflicht. Eine grundhafte 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 derverkehrlichen Infrastruktur Straßen-Wege-Plätze zahlreiche Verfahren baulicher Art zum Umgang damit. Es handelt sich dabei sowohl um konsumtive, als auch um investive Maßnahmen.



Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH

ifv 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.

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 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 Mende und Achim Wilmsmeier) verwiesen.

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

Des Weiteren gilt es Wege/Wegeparzellen, die in die Kategorie H und somit als "entbehrlich" eingestuft wurden, eingehend zu überprüfen und ggf. die in Kap. 4.4 beschriebenen Möglichkeiten im Umgang mit diesen Wegen voranzutreiben.

4.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Prioritäten

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

<i>Priorität 1</i>	- Kategorie A
<i>Priorität 2</i>	- Kategorie B
<i>Priorität 3</i>	- Kategorie C
<i>Priorität 4</i>	- Kategorie D
<i>Priorität 5</i>	- Kategorie E

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie F

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie G

keine Unterhaltung - Kategorie H

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

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

Verkehrssicherungspflicht

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

wie sie ihm zur Verfügung gestellt wird. So hat ein Kraftfahrer nach § 3 StVO seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen.

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

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

Ein weiterer Gesichtspunkt, den der Verkehrssicherungspflichtige bei der Einhaltung seiner Pflichten berücksichtigen muss, ist das zu erwartende Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Dort, wo Person abgelenkt werden (etwa durch Schaufenster u.ä.) sind höhere Anforderungen zu stellen, als auf Wegen, auf denen eine solche Gefahr der Ablenkung nicht besteht. So hat die Rechtsprechung für Fußgängerzonen und Hauptgeschäftsstraßen eine Erforderlichkeit festgestellt, Unebenheiten, wie überstehende Kanten des Bodenbelags oder Vertiefungen, durch die Fußgänger zu Fall kommen könnten, auch nur bei geringfügigen Niveauunterschieden von 2 cm oder sogar weniger zu beseitigen. Für Wirtschaftswege im Außenbereich, die zudem erkennbar in einem schlechten Zustand sind, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass vom Verkehrsteilnehmer die volle Aufmerksamkeit erwartet werden kann.

Grundsätzlich sind die Kommunen verpflichtet, aber auch berechtigt Ihre Organisation zur Erfüllung Ihrer Verkehrssicherungspflichten situationsgerecht auf jede Straße bzw.

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

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

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

Hinsichtlich des Radverkehrs wird man Unterschiede machen müssen, je nachdem, ob ein Wirtschaftsweg (unabhängig von seiner Ausweisung in Radwegrouten u.ä.) eine belebte und stark frequentierte Radverkehrsanlage darstellt. Auch hier dürfen allerdings die Anforderungen an den Wegezustand nicht überspannt werden. So dürfte beispielsweise ein Radrennfahrer nicht erwarten solche Wege in seiner Wunschgeschwindigkeit befahren zu können. So hat das Landesgericht Heidelberg mit Urteil vom 14.12.1988 speziell zur Frage der Verkehrssicherungspflicht auf einem als Radweg ausgewiesenen Feldweg entschieden, dass solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet) ausgebaut und unterhalten wird, sich die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde auf den Schutz vor unvorhergesehenen Gefahren beschränkt. Die üblichen Gefahren eines Feldweges (Spurrinnen auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Stadt 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 Stadt Balve gibt es ebenfalls viele Wirtschaftswege, die im Eigentum von Bauerschaften stehen. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz besteht ein Betretungsbefugnis der freien Landschaft zum Zwecke der Erholung, jedoch auf eigene Gefahr. Ein Tätigwerden 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. 4.2. geprüft und angewendet werden.

4.2 Zukünftiger Ausbaustandard

Allgemeines und Begriffsbestimmungen

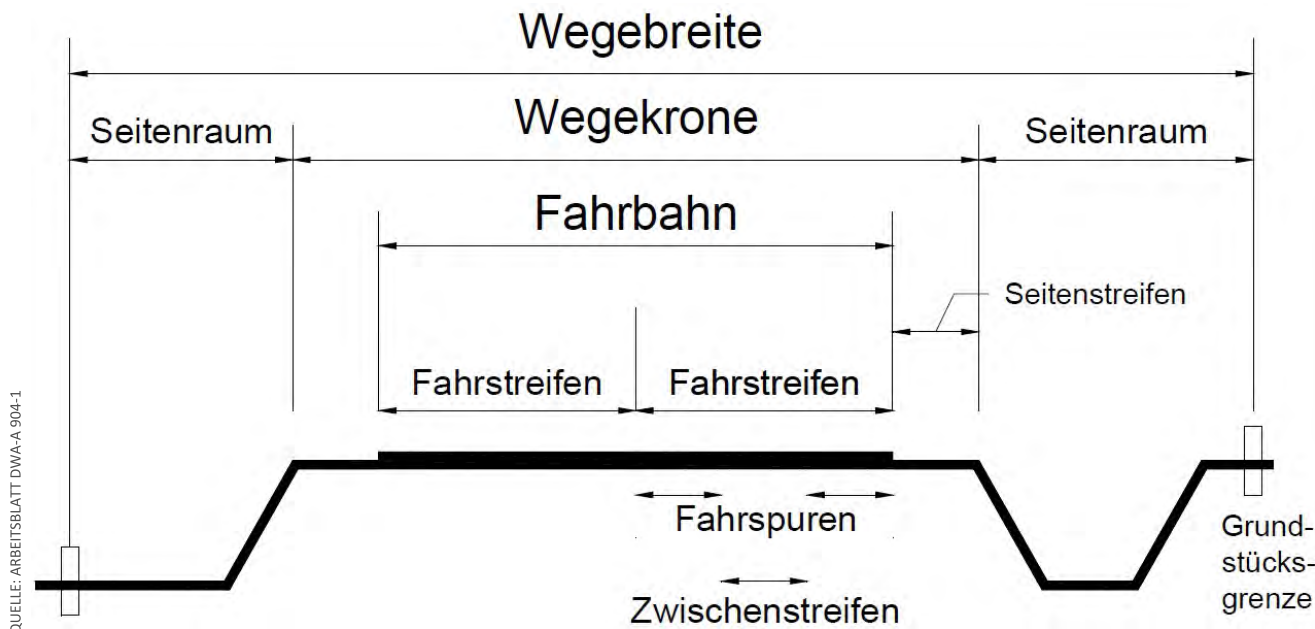
Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehre der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten der Wege. Bei allen zukünftigen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise auch die Dimension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

gezeigt. 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



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 Gegenverkehrszuspruch 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.

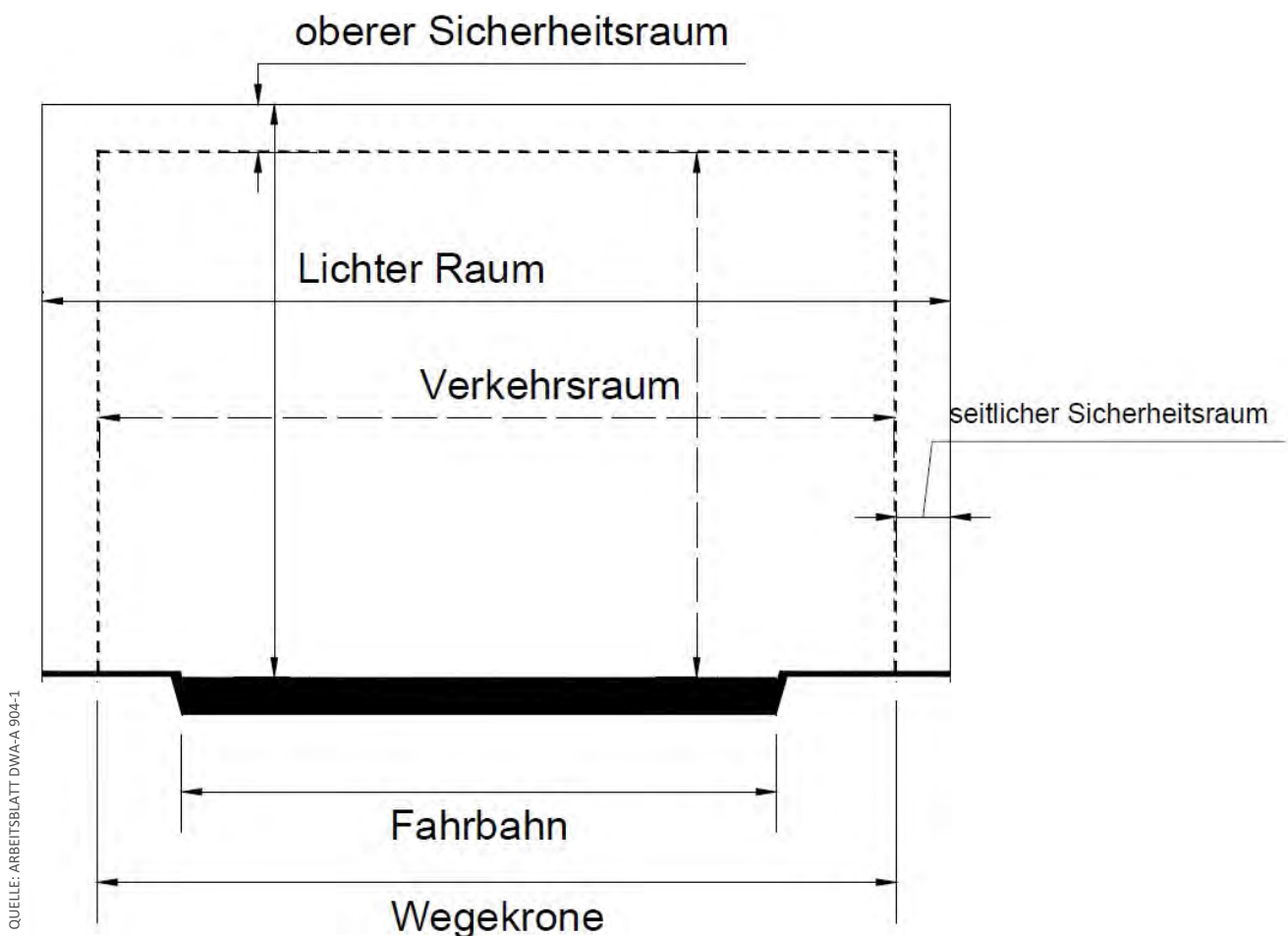
Bankette: Unbefestigte Seitenstreifen (werden regional im Waldwegesbau angelegt).

Wegekrone: Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.

Seitenraum: Raum zwischen Wegekrone und Grenze der anschließenden Grundstücke.

Wegebreite: Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.

Raumprofil ländlicher Wege



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

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



Straßen und Wege werden schon seit Ende der 1970er Jahre nicht mehr „geteert“, 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.

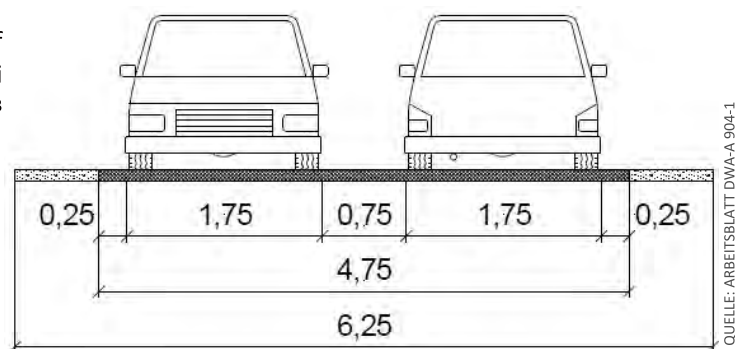
Früher wurden Straßenpech beziehungsweise Straßenteer, Mischungen aus Straßenpech und Bitumen sowie andere teer- und pechhaltige Bindemittel in verschiedenen Bereichen des Straßenbaus eingesetzt. Sie dienten vor allem als Bindemittel für Schichten des Straßenoberbaus (zum Beispiel so genannte Teerasphaltbinder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

Hinweis zu Teerstraßen

Zweistreifige Verbindungswege

Zweistreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m und eine Kronenbreite von mindestens 6,25 m erhalten.²

Begegnungsverkehr Pkw/Pkw auf zweistreifigem Verbindungsweg bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h.³

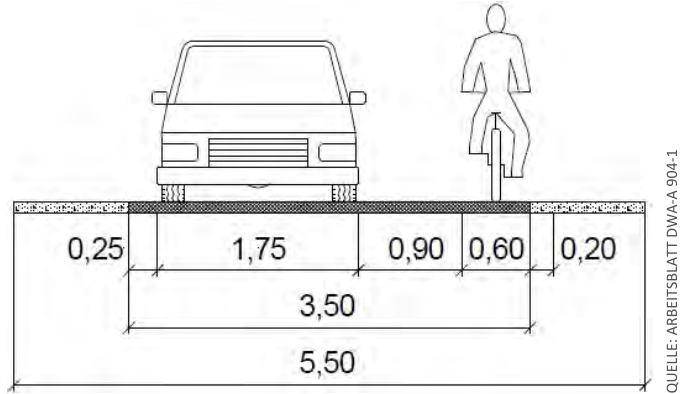


¹ DWA-A 904-1, S. 29-30
² DWA-A 904-1, S. 35
³ DWA-A 904-1, S. 35

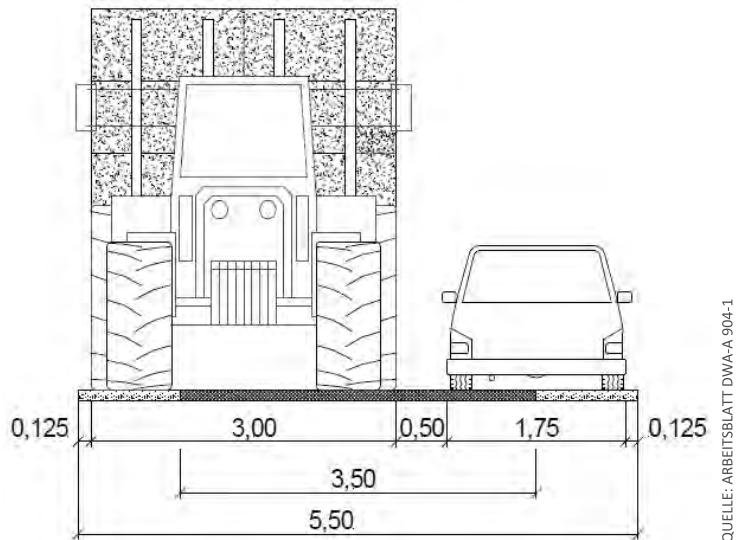
Einstreifige Verbindungswege

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: ⁴

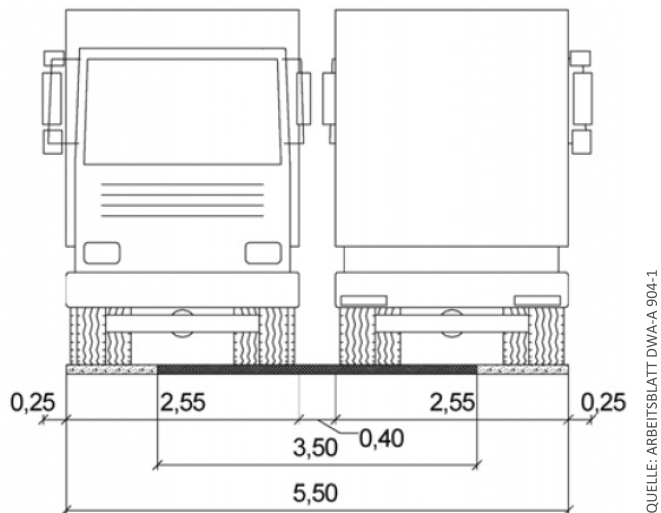
Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten. ⁵



Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit. ⁶



Begegnungsverkehr Lkw/Lkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit und eingeklappten Außenspiegeln. ⁷

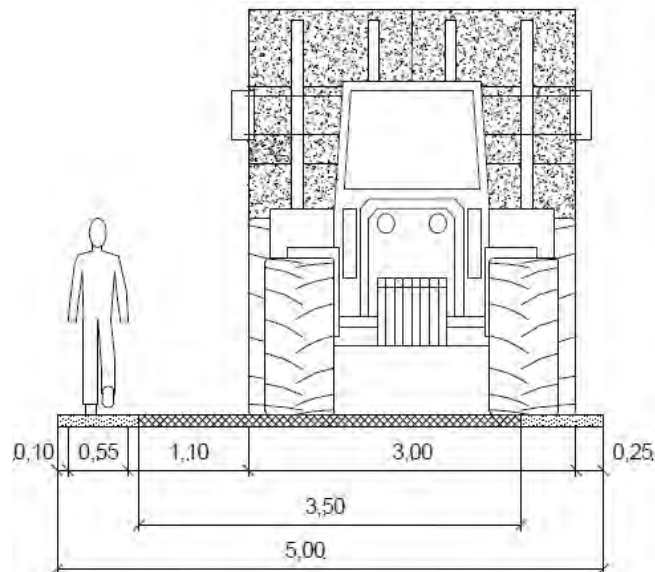


Hauptwirtschaftswege

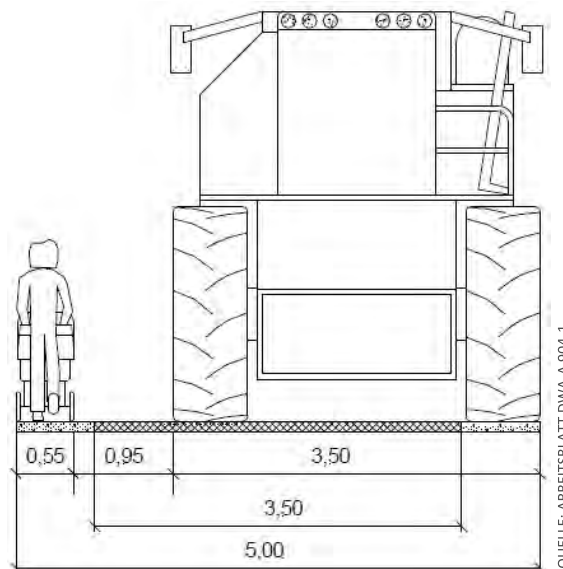
Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorie C wie im Folgenden beschrieben als Hauptwirtschaftswege gem. RLW ausgebaut werden. U.a. sollen alle landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebe in der Stadt Balve über einen Weg der Kategorie C erschlossen werden.

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



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

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

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

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.

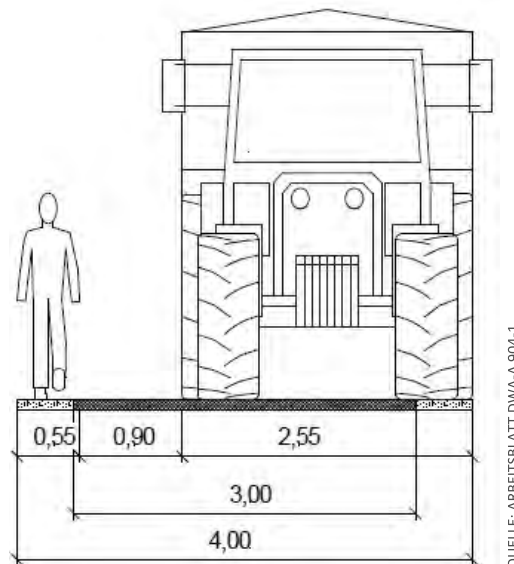
Waldwege

Waldwege werden in Holzabfuhrwege (Fahrwege) und Betriebswege (Maschinenwege) unterteilt. Die Fahrbahnbreite von Holzabfuhrwegen beträgt in der Regel 3,50 m mit beider-seits 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



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 Gefällestrrecken sind mit „Wasserableitern“ auszustatten
- Ggf. Staubentwicklung durch Wind oder Befahrung bei Trockenheit

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

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH



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 Kleinfeuerungsanlagen, 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, Wachs oder Öle. Die dabei entstehenden Schlacken werden verbrannt oder wurden häufig als Baustoff im Straßenbau verwendet.

Hinweis zu PAK

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

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.

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).

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



Foto: Ge-Komm GmbH

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.

Allgemeines

Kategorie F und G

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

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

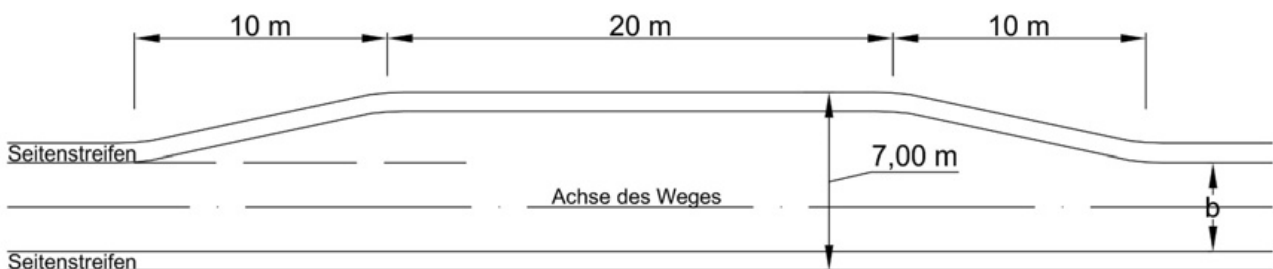
Kategorie F: siehe (untergeordneter) Wirtschaftsweg, Befestigung als DoB

Kategorie G: siehe "unbefestigter Wald- und Wiesenweg"

Ausweichbuchten

Für alle einstreifigen Wirtschaftswege kann es sinnvoll sein an einigen Stellen Ausweichbuchten einzurichten, um den Begegnungsverkehr zu erleichtern, die befahrbaren Seitenstreifen zu entlasten und auf diese Weise Beschädigungen an den Fahrbahnrändern und den Seitenstreifen zu verringern.

Das Foto links 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.



4.3 Bodenordnung / Flurbereinigung

Der ländliche Raum unterliegt einer vielfältigen Nutzung durch bspw. Acker, Grünland, Waldflächen, Naturschutzflächen, Bauflächen für Gebäude sowie Straßenbau und Flächen für die Renaturierung von Gewässern. Durch verschiedene Nutzungen und unterschiedliche Nutzergruppen, sich ändernde Eigentums- und Nutzungsverhältnisse, neue Planungen und Baumaßnahmen sowie historisch und geografisch bedingte Einflüsse ergeben sich immer wieder Bedarfe einer gebietsweisen Bodenneuordnung. Ein probates Mittel zur Verbesserung der Flächenstruktur sind sog. Flurbereinigungsverfahren.

Da Eigentumsverhältnisse von Grundflächen einem verfassungsrechtlich garantierten Schutz unterliegen, sind Flurbereinigungsbehörden an einem Ausgleich der Interessen bestrebt. Die jeweiligen Beteiligten werden bei der Anordnung und Gestaltung innerhalb eines Flurbereinigungsgebietes objektiv unterstützt. Jedoch kann die Flurbereinigungsbehörde erst nachdem die Anträge für eine Flurbereinigung gestellt werden, aktiv werden. Ein Flurbereinigungsverfahren wird, neben der Flurbereinigungsbehörde, von einem Arbeitskreis aller relevanten Akteure begleitet.

Ziele

Die Ziele eines Flurbereinigungsverfahrens sind vielfältig, in erster Linie soll jedoch eine Stärkung des ländlichen Raumes durch Strukturierung und Optimierung der Flächenanordnung sowie des Wegenetzes erreicht werden. Dabei kann die räumliche Anordnung der Flurstücke - unabhängig von ihrer Größe und Lage – durch Flächentausch und Zusammenlegung neugestaltet werden. Eigentümer und Nutzer der betroffenen Flächen sollen durch diese Maßnahmen von verbesserten Rahmenbedingungen hinsichtlich Bewirtschaftung und Erreichbarkeit der Flächen profitieren.

Daneben ist im Bodenordnungsverfahren die Erschließung aller Grundstücke sicherzustellen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob das Wegenetz durch Wegeneubau oder Rückbau bzw. Ausbau von bestehenden Wegen optimiert werden muss. Ein Flurbereinigungsverfahren bietet somit eine Möglichkeit die Wegenetzstruktur bereichsweise bedarfsgerecht und zukunftsorientiert neu zu gestalten.

Gesetzliche Verfahren der Flurbereinigung

Das Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) unterscheidet fünf verschiedene Verfahrensarten. Dabei ist das Ziel zu beachten, welches mit der Flurbereinigung verfolgt wird (Quelle: Flurbereinigung - Informationen für Beteiligte, Herausgeber Bezirksregierung Köln, 2013):

1. *Regelflurbereinigung (§ 1 FlurbG) zur Verbesserung der Agrarstruktur und zur Förderung der Landentwicklung durch Zusammenlegung von zerstreutem Grundbesitz und Anpassung des Wirtschaftswegenetzes.*
2. *Vereinfachte Flurbereinigung (§ 86 FlurbG) mit verkürztem Verfahrensablauf zur Verbesserung der Agrarstruktur und zur Lösung von Landnutzungskonflikten z. B. bei Naturschutzprojekten, Gewässerauenprogrammen.*
3. *Unternehmensflurbereinigung (§ 87 ff. FlurbG) zur Landbereitstellung für öffentliche Infrastrukturprojekte (Straßen-, Schienen-, Deichbau, etc.) und zur Vermeidung und Milderung von Enteignungen sowie zur Vermeidung von Schäden für die allgemeine Landeskultur.*
4. *Beschleunigtes Zusammenlegungsverfahren (§ 91 ff. FlurbG) für eine rasche Verbesserung der Agrarstruktur oder, um Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege umzusetzen, wenn Änderungen im Wegenetz nicht erforderlich sind.*
5. *Freiwilliger Landtausch (§ 103a ff. FlurbG) als ein durch die Flurbereinigungsbehörde geleitetes Verfahren, bei dem – mit dem Einverständnis der Betroffenen – einzelne Grundstücke getauscht werden.*

Kosten

Während eines Flurbereinigungsverfahrens entstehen Kosten. Dabei wird zwischen Ausführungskosten und Verfahrenskosten unterschieden. Die Kosten werden wie folgt umgelegt:

- *Verfahrenskosten umfassen Kosten für Personal und Ausstattung der Flurbereinigungsbehörde und werden komplett vom Land Nordrhein-Westfalen getragen.*
- *Ausführungskosten werden komplett vom Planungsträger übernommen, insofern das Vorhaben im öffentlichen Interesse durchgeführt wird (bspw. Flächenbedarf für Straßenbaumaßnahmen). Falls ein Flurbereinigungsverfahren im agrarstrukturellen Interesse von unterschiedlichen Eigentümern durchgeführt wird, können die Ausführungskosten der Teilnehmergeinschaft (bestehend aus allen Eigentümern und Erbbauberechtigten im Bereinigungsgebiet) durch Zuwendung von derzeit 70 % von EU, Bund und Land gefördert werden. Ein abgeschlossenes Wirtschaftswegekonzzept führt zu einer **Erhöhung der öffentlichen Fördermittel um zusätzliche 5 %**.*

Kosten entstehen z.B. bei der Vermessung, Wertermittlung, durch den Wegebau sowie für Maßnahmen zum ökologischen Ausgleich.

Bauliche Maßnahmen

Für die Erreichbarkeit sämtlicher Flurstücke im ländlichen Raum müssen Wirtschaftswege bereitgestellt werden. Der Ausbau von Wirtschaftswegen muss so erfolgen, dass diese mit zeitgemäßen land- und forstwirtschaftlichen Maschinen befahrbar sind. Dabei ist der Zustand des gesamten Wegenetzes entscheidend für die Wahl der Maßnahmen. Diese Maßnahmen beinhalten einen Rückbau von entbehrlichen Wegen, den Neubau von Waldwegen oder Wirtschaftswegen, oder die grundhafte Sanierung vorhandener Wege.

Für die fachliche Planung der Maßnahmen bildet eine solide Datengrundlage die beste Voraussetzung. Anhand der Bestandsdatenaufnahme im Rahmen des Wirtschaftswegekonzzeptes stehen u. a. Angaben zu den Nutzergruppen, Nutzungshäufigkeiten, Zuständen und Befestigungsarten zur Verfügung.

4.4 Bodenordnungsbedarf

Anhand des erstellten Wirtschaftswegekonzeptes wurden Bereiche ermittelt, in denen der Bedarf einer Bodenordnung erkennbar ist.

Möglicher Regelungsbedarf an Eigentums- und Katasterverhältnissen an Wegen kann 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. Dazu kann es kommen, wenn zusätzliche Wege notwendig werden.

Für die Stadt Balve wurde im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes kein Bedarf festgestellt.

2. Durch Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege.

Bodenordnungsbedarf kann durch die Verwertung von entbehrlichen Wegen (Optionswege der Kategorie H) entstehen. Die Einstufung in Kategorie H (Optionswege) ist für derzeit nicht mehr vorhandene oder nicht mehr als Wege genutzte Wegeparzellen sowie Wege, die Einzelinteressen dienen und auf welche 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.

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

Es wird angestrebt Optionswege im Stadteigentum zu privatisieren bzw. auf Dritte zu übertragen. In der Regel entsteht durch Veräußerung an die Eigentümer umliegender Flächen kein Bodenordnungsbedarf. Wegeaufhebungen innerhalb von Bewirtschaftungsblöcken lassen sich ggfs. durch freiwillige Landtauschverfahren nach Flurbereinigungsrecht begleiten. Ein Bedarf für Bodenordnung kann unter Umständen beispielhaft durch eine Verlegung der Flächen an eine für die ökologische Aufwertung geeignete Stelle entstehen.

Die Möglichkeit der Privatisierung ist einzelfallbezogen mit allen betroffenen Anliegern zu erörtern und zu prüfen. Da-

bei ist zu beachten, dass die zukünftige Erschließung aller Eigentumsflächen (unabhängig der Pachtverhältnisse) sichergestellt bleibt. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht geht im Falle eines Verkaufs auf den neuen Eigentümer über.

Gerade diese Bereiche lassen hohe Einsparpotentiale für die Zukunft erwarten. Hierbei wurden im Beratungsprozess bereits einige Flächen ermittelt, an deren Erwerb die hiesige Land- und Forstwirtschaft grundsätzliches Interesse signalisiert hat. Ist ein Verkauf nicht möglich, sollte die Möglichkeit einer Verpachtung geprüft werden.

Vor einer Aufhebung oder Privatisierung eines Wegeabschnittes der Kategorie H müssen jedoch mögliche Auswirkungen auf Erholungssuchende sowie den Naturschutz oder weitere Interessen geprüft werden.

So kann z.B. eine ökologische Aufwertung vorgesehen werden. Diese muss 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 niederer Vegetation wie z.B. Blühstreifen.

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 die Stadt Balve wurde im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes im Zusammenhang mit entbehrlichen Wegen der Kategorie H möglicher Bodenordnungsbedarf in mehreren Bereichen festgestellt. Grundsätzlich sind die entbehrlichen Wege mit einer Gesamtlänge von etwa 59 km über das gesamte Stadtgebiet verteilt.

Über den Umgang mit einzelnen entbehrlichen Wegeparzellen muss im Einzelfall entschieden werden. Im Folgenden werden beispielhaft mehrere grundsätzlich verschiedene Fälle für die künftige Behandlung solcher Flächen dargestellt und erläutert:

Fallbeispiel 1

Die vorhandene Wegeparzelle innerhalb landwirtschaftlicher Flächen ist örtlich nicht erkennbar und teilweise überackert. Für die Erschließung der Flächen ist diese Wegeparzelle nicht mehr erforderlich (4065).

Eine Möglichkeit im Umgang mit diesen Wegen ist die Veräußerung an benachbarte Eigentümer oder Landtausch und Verlegung der Fläche an den Blockrand mit anschließender ökologischer Aufwertung durch die Stadt (Ökokonto).

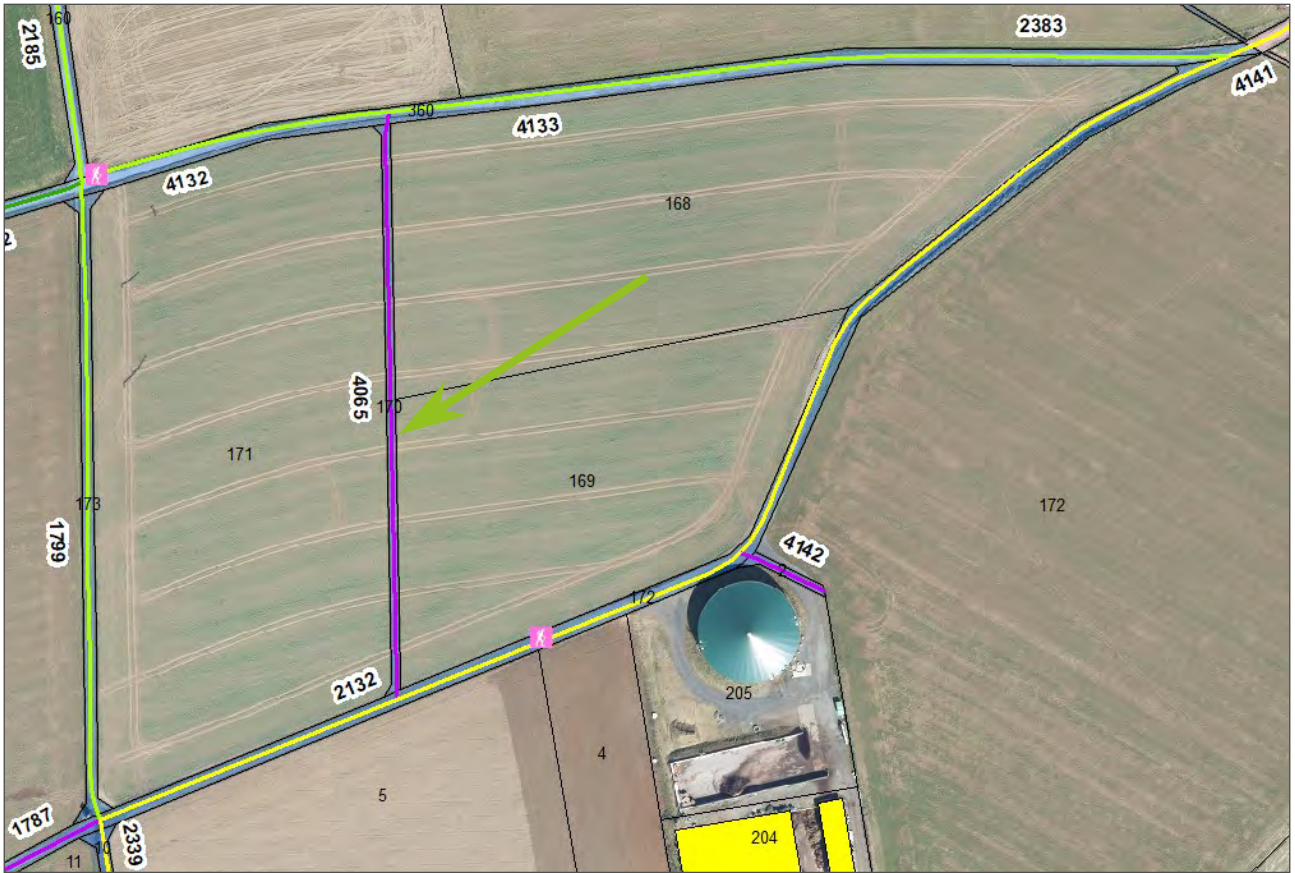


Abb.: Übersicht SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz, SOLL-Kategorie H hervorgehoben

71



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2132, Blickrichtung Nord-Ost

Fallbeispiel 2

Wegeparzelle verläuft begleitend zu einem Landschaftselement (Entwässerungsgraben), ist für die Erschließung der Flächen jedoch nicht mehr erforderlich (4373).

Eine Verbreiterung des Landschaftselementes mit ökologischem Mehrwert ist sinnvoll. Z.B. können derartige Flächen über das Ökokonto zugunsten der Stadt verwendet werden - ohne agrarstrukturellen Nachteil.

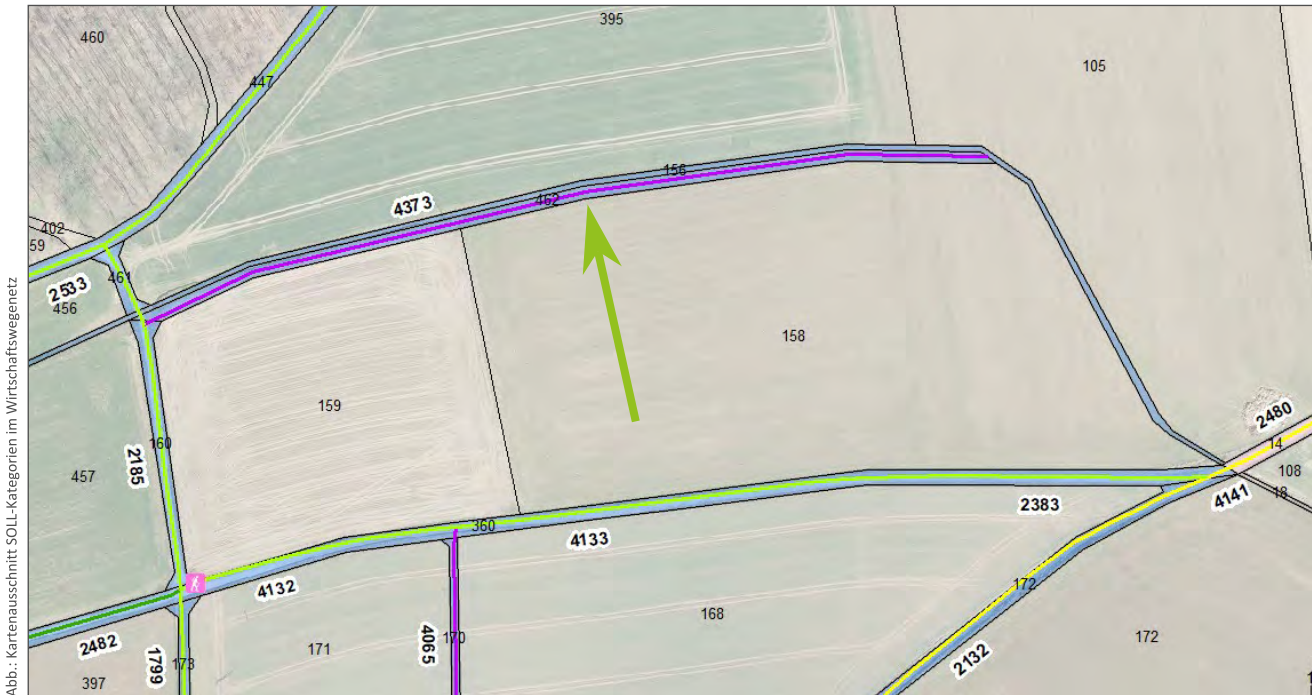


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 4373, Blickrichtung Ost

Fallbeispiel 4

Ein vorhandener Weg im Einzelinteresse (3794). Ggf. ist dieser Weg als Einzelerschließung erforderlich. Erschließung der Flurstücke ist über andere Wege gewährleistet (4310).

Eine Übertragung an Privateigentümer der bevorteilten Fläche sollte angestrebt werden.



74



3. Durch Abweichungen zwischen Örtlichkeit und Liegenschaftskataster

Beispielsweise können an dieser Stelle nicht parzellierte Wege über Privateigentum (hier i.d.R. ungeklärte Unterhaltung) genannt werden. Ebenfalls kann Bodenordnungsbedarf entstehen im Falle von parzellierten Wegen, deren Lage jedoch von der Darstellung im Liegenschaftskataster abweicht.

In der Stadt Balve wurden im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes solche Fälle festgestellt.

Fallbeispiel 5

Das folgende Beispiel zeigt eine Abweichung der Wegeführung von dem parzellierten Teilabschnitt. Mit Hilfe des Luftbildhintergrundes ist eine Abweichung zwischen tatsächlichem Straßenverlauf und Kataster deutlich erkennbar. Der Weg verläuft in der Örtlichkeit größtenteils über ein privates Grundstück. Die Wegeabschnitte 1545 und 1497 zeigen den tatsächlichen Verlauf des Weges, Nr. 4321 und 4322 die öffentliche Wegeparzelle. Die Flächen im Städteigentum sind rosa hervorgehoben.

Eine Lösung kann im Rahmen eines Flächentauschs, z.B. über das Instrument des freiwilligen Landtauschs, erzielt werden. Auf diese Weise lassen sich Liegenschaftskataster und Örtlichkeit in Übereinstimmung bringen.



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1545, Blickrichtung Nord

4. Nicht erschlossene Flurstücke / Abweichungen in der Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur

Bereichsweise weicht die Agrarstruktur und die Grundstücksstruktur voneinander ab. Auch das Kataster scheint in diesen Bereichen veraltet zu sein. Flächen sind zum Teil nicht erschlossen.

Fallbeispiel 6

Die Flächen sind durch Erbteilung stark zerschnitten. Die Flächen in der Bildmitte werden nicht direkt von den öffentlichen Wegen 1579 und 2140 erschlossen. Eine Erschließung erfolgt über die privaten Wege 1922 und 4240. Daraus könnte sich ein Bodenordnungsbedarf ableiten lassen.

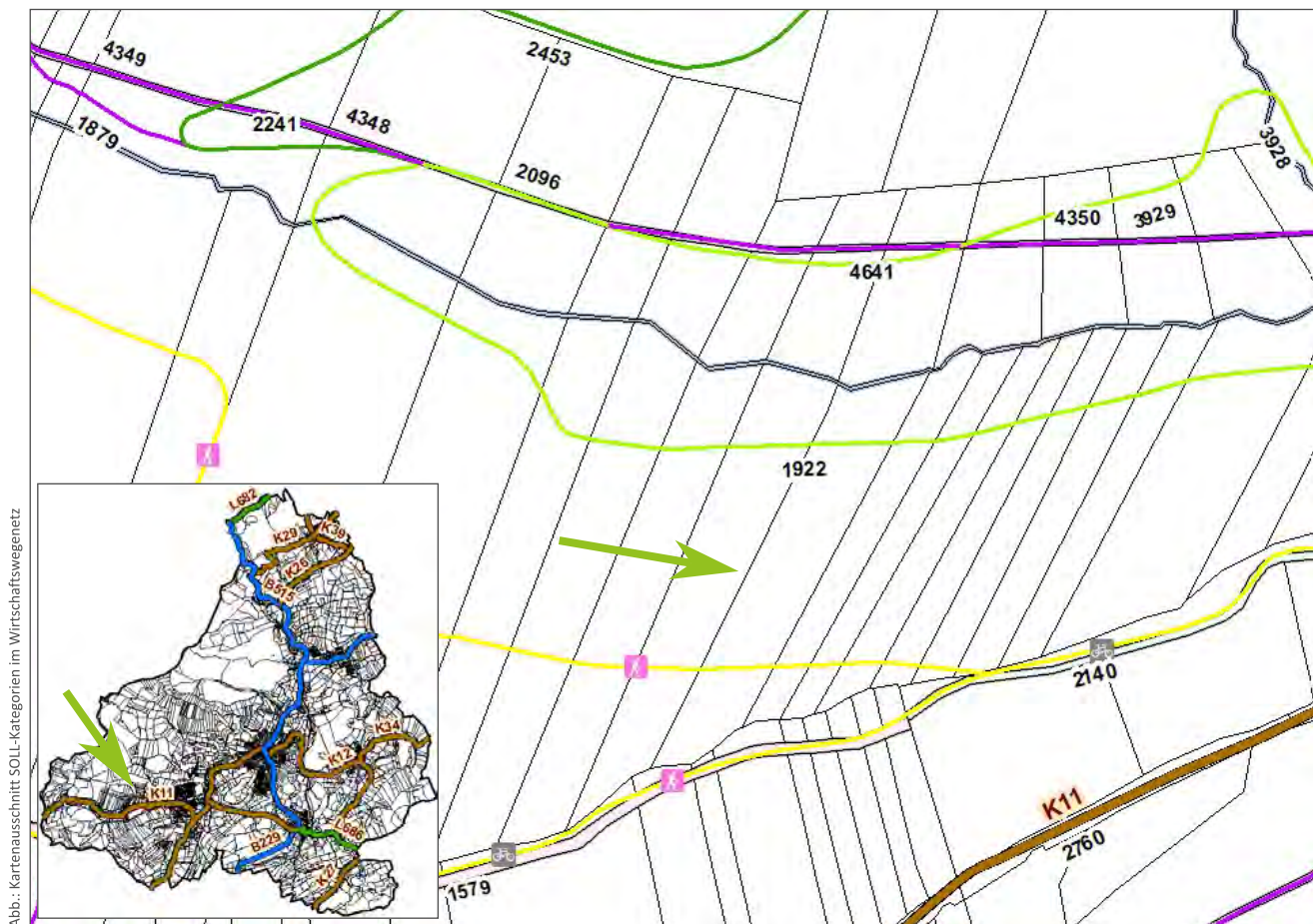


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

Fallbeispiel 7

Die Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur in diesem Bereich ist zum Teil abweichend. Flächen sind zum Teil nicht erschlossen. Daraus könnte sich ein Bodenordnungsbedarf z.B. über freiwilligen Landtausch ableiten lassen.

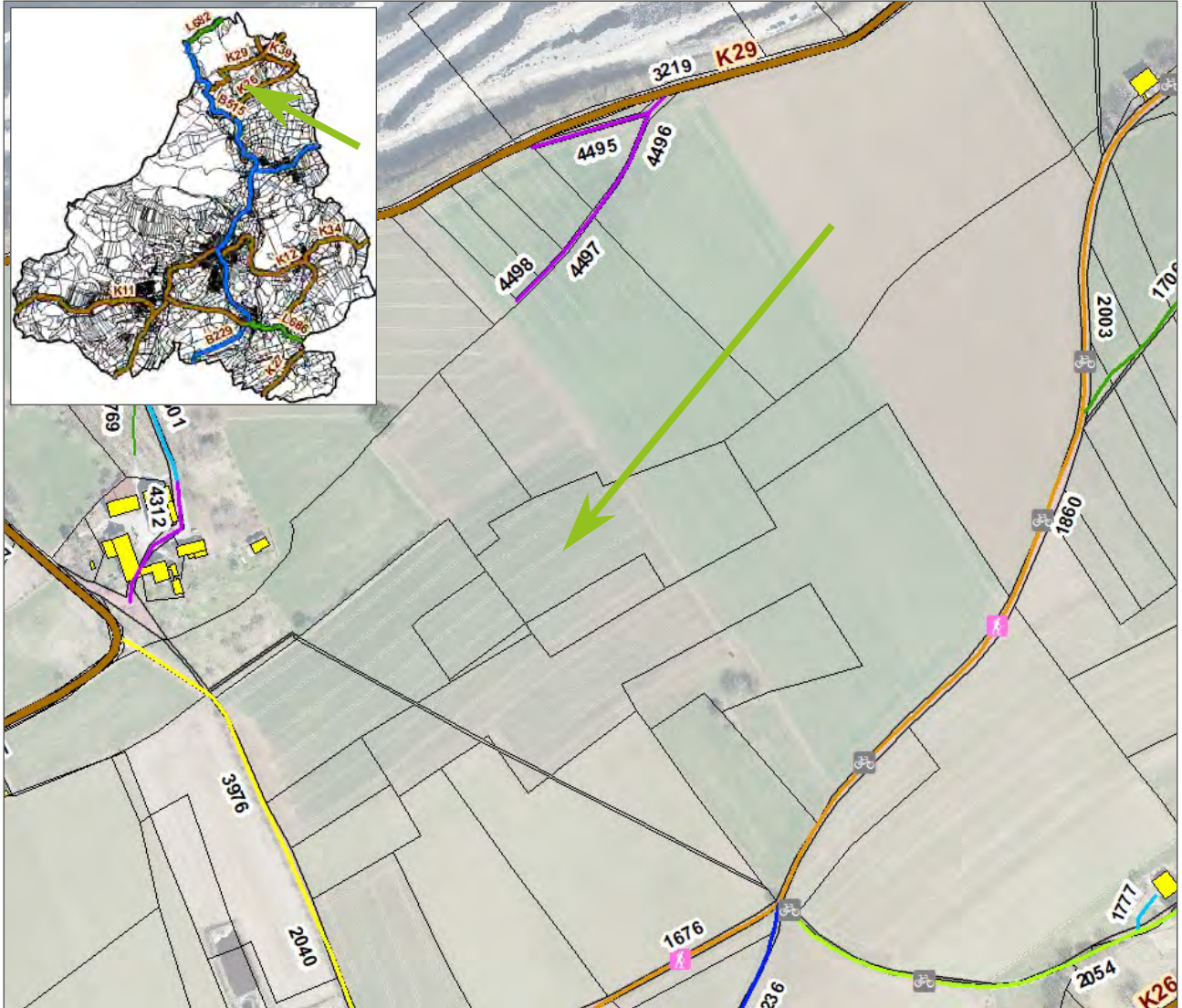


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

4.5 Handlungsempfehlungen

Zeitliche Umsetzung

Die Umsetzung der Handlungsempfehlungen soll sinnvollerweise in der Stadt Balve in folgenden zeitlichen Horizonten erfolgen:

- kurzfristig 5 Jahre
- mittelfristig 10 Jahre
- langfristig 20 Jahre

Übersicht der Handlungsempfehlungen

Die folgenden Übersichten zeigen Aufstellung der Handlungsempfehlungen nach zeitlicher Priorität untergliedert nach den Unterhaltungspflichten/Eigentumsverhältnissen mit Beteiligung der Stadt Balve:

Stadt Balve

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	120.306 lfdm.	lfdm.	lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	7.167 lfdm.	7.411 lfdm.	3.696 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	lfdm.	lfdm.	128 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	46.631 lfdm.
Neubau	70 lfdm.	lfdm.	lfdm.

Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Balve

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	23.667 lfdm.	lfdm.	lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	lfdm.	215 lfdm.	lfdm.
Umbau/andere Bauweise	lfdm.	375 lfdm.	lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	4.930 lfdm.
Neubau	lfdm.	lfdm.	lfdm.

Separationsinteressenten Gesamtheit von Garbeck

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	17.327 lfdm.	lfdm.	lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	lfdm.	593 lfdm.	lfdm.
Umbau/andere Bauweise	lfdm.	lfdm.	lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	4.379 lfdm.
Neubau	lfdm.	lfdm.	lfdm.

Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Volkringhausen

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	7.867 lfdm.	lfdm.	lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	357 lfdm.	494 lfdm.	1.435 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	212 lfdm.	lfdm.	447 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	3.325 lfdm.
Neubau	lfdm.	lfdm.	lfdm.

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. 4), ergeben sich differenzierte Annahmen. Die im Folgenden zu Grunde gelegten Einheitspreise beruhen auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Ge-Komm GmbH und der Stadt Balve und sind als grobe Richtwerte anzusehen.

Die in diesem Bericht ermittelten Investitionssummen bilden den Stand zum Zeitpunkt der Konzepterstellung, also den Stand im Jahr 2019 ab. Unberücksichtigt bzw. nicht abschätzbar ist die Entwicklung der langfristigen Investitionsbedarfe, die unmittelbar mit der tatsächlichen Umsetzung der vorliegenden Handlungsempfehlungen in Verbindung stehen.

Erhaltung wie im Bestand

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

- Betriebliche Unterhaltung
- Bauliche Unterhaltung (z.B. Oberflächenbehandlung oder Kleinreparaturen sowie insbesondere auch die Pflege der befahrbaren Seitenstreifen)
- Instandsetzung (z.B. Deckenerneuerung)

Laut Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro/qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2019 beträgt der Wert 1,35 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. (Quelle Baupreisindex: <https://www.it.nrw/node/2038>). Die Mischkalkulation berücksichtigt dabei alle vorhandenen Befestigungsarten.

Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung, 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 Stadt Balve bedeutet dies konkret, dass diese Summe pro qm auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung stand. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, so dass ein Unterhaltungstau vorhanden ist).

Gemäß aktueller Veröffentlichung der FGSV im "Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen - M FinStraKom 2019" beträgt der jährliche Finanzbedarf für die Straßenerhaltung 1,30 €/m² p.a.. Die Kennzahl beinhaltet einen Mehrwertsteuersatz von 19 %. Eine Differenzierung hinsichtlich unterschiedlicher Straßenarten/-typen ist nicht berücksichtigt. Im Folgenden wird der aktuelle Kennwert von 1,30 € zu Grunde gelegt.

Bezogen auf die Wegenetzlänge mit Handlungsempfehlung "Erhaltung wie im Bestand" sowie eine mittlere Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich für die Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt Balve ein jährlicher Finanzbedarf von:

169.167 m x 3,0 m x 1,30 €/m²

= 659.751 € p.a..

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

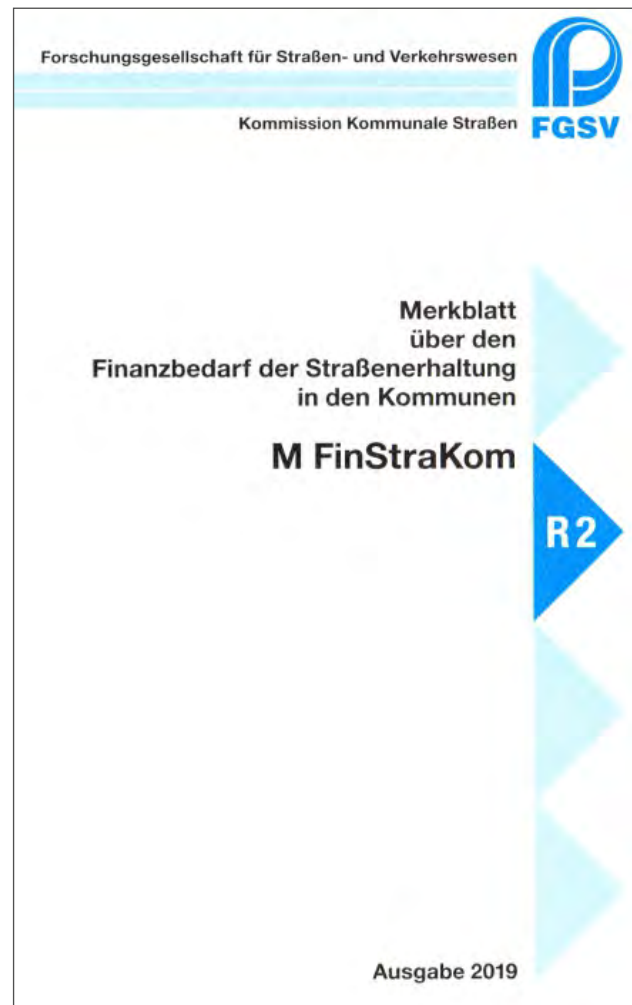


Abb.: Deckblatt Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen - M FinStraKom 2019

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 sind Mischkalkulationswerte und basieren auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Verwaltung der Stadt Balve und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Der Einheitspreis für den Umbau der befestigten Wege enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 65 €/Tonne bzw. 20 €/m². Die folgende Annahmen wird zu Grunde gelegt:

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,5 m

Stadt Balve

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	5.006	4.624	2.688	120,00 €	2.102.380,75 €	1.942.140,94 €	1.129.104,77 €
teilbefestigt	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
wassergebunden	1.510	2.787	1.001	70,00 €	369.884,89 €	682.876,43 €	245.262,35 €
unbefestigt	646	0	0	30,00 €	67.801,42 €	0,00 €	0,00 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	7.161	7.411	3.689		2.540.067 €	2.625.017 €	1.374.367 €

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

81

Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Balve

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	215	0	120,00 €	0,00 €	90.246,24 €	0,00 €
teilbefestigt	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
wassergebunden	0	0	0	70,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
unbefestigt	0	0	0	30,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	215	0		0 €	90.246 €	0 €

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

Separationsinteressenten Gesamtheit von Garbeck

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	341	0	120,00 €	0,00 €	143.203,74 €	0,00 €
teilbefestigt	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
wassergebunden	0	252	0	70,00 €	0,00 €	61.676,77 €	0,00 €
unbefestigt	0	0	0	30,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	593	0		0 €	204.881 €	0 €

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

Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Volkringhausen

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	357	494	1.435	120,00 €	149.943,10 €	207.497,98 €	602.871,33 €
teilbefestigt	0	0	0	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
wassergebunden	0	0	0	70,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
unbefestigt	0	0	0	30,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	357	494	1.435		149.943 €	207.498 €	602.871 €

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

Umbau / andere Bauweise

Die Maßnahmen, die unter der Handlungsempfehlung Umbau/andere Bauweise geführt werden, 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 sind Mischkalkulationswerte und basieren auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Verwaltung der Stadt Balve und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Der Einheitspreis für den Umbau der befestigten Wege enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 60 €/Tonne bzw. 20 €/m². Die folgende Annahmen wird zu Grunde gelegt:

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,0 m

Stadt Balve

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	0	83	50 €	0 €	0 €	12.378 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	46	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	0	128		0 €	0 €	12.378 €

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

Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Balve

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	375	0	50 €	0 €	56.204 €	0 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	375	0		0 €	56.204 €	0 €

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

Separationsinteressenten Gesamtheit von Garbeck

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	375	0	50 €	0 €	56.204 €	0 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	375	0		0 €	56.204 €	0 €

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

Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Volkringhausen

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	0	447	50 €	0 €	0 €	67.022 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	212	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	212	0	447		0 €	0 €	67.022 €

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

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.

Neubau

Insgesamt ist in der Stadt Balve im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes der Bau eines Weges in neuer Trasse geplant.

Damit die landwirtschaftlichen Flächen der Flurstücke 2 und 207 (siehe Abbildung unten) zukünftig bedarfsgerecht bewirtschaftet werden können, ist die Herstellung einer geeigneten Zufahrtmöglichkeit sinnvoll. Geplant ist der Ausbau der vorh. städtischen Parzelle Flur 6, Flurstück 5 als untergeordneter Wirtschaftsweg (überwiegend als Grünweg) mit Anschluss an den vorh. Wirtschaftsweg Nr. 2544. Um eine ausreichende Fahrbahnbreite von 3 m zu ermöglichen ist allerdings eine Einbeziehung und Nutzung der angrenzenden Grundstücksflächen notwendig, da die Parzellenbreite des städtischen Flurstücks Nr. 5 im Mittel nur rund 1,50 m beträgt.

Eine weitere Zufahrt auf die Kreisstraße K12 und somit ein zusätzlicher Gefahrenpunkt soll dadurch vermieden werden.

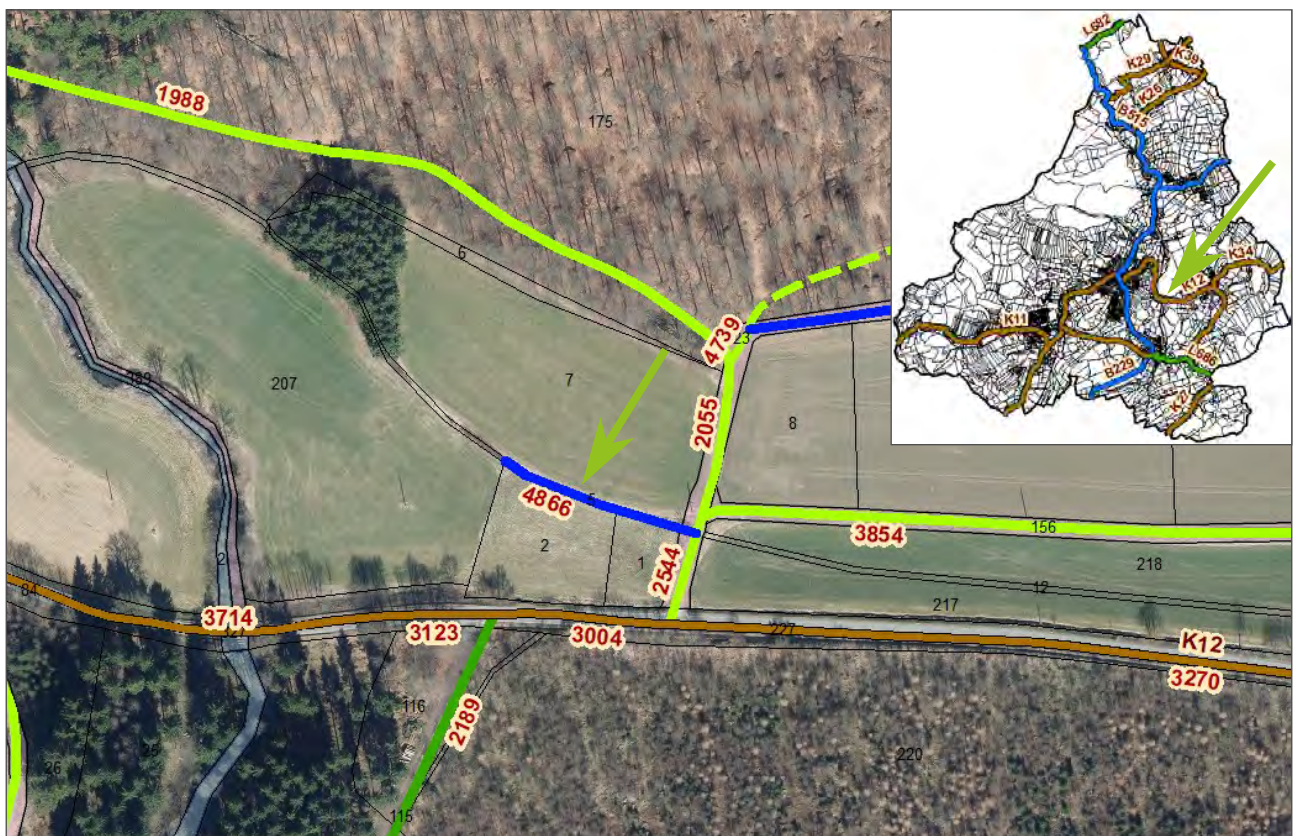


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Weiterhin plant die Forstbetriebsgemeinschaft Mellen einen Wirtschaftsweg wiederherzurichten, der derzeit zum Teil nicht in der ausparzellierten Fläche verläuft. Die genaue Wegführung ist aktuell noch in Planung und Abstimmung und kann an dieser Stelle nicht abschließend beschrieben werden.

In den Planungen zu berücksichtigen ist das Bodendenkmal „Grabhügel“, das sich aktuell innerhalb der Wegeparzelle des Wegeabschnittes 1948 befindet. Eine direkte Überbauung des Grabhügels mit einem Hauptwirtschaftsweg ist denkmalrechtlich nicht vertretbar. Bei der Planung eines zukünftigen Hauptwirtschaftsweges ist daher ein Abstandsradius von min. 10 Metern um den Grabhügel zu berücksichtigen.

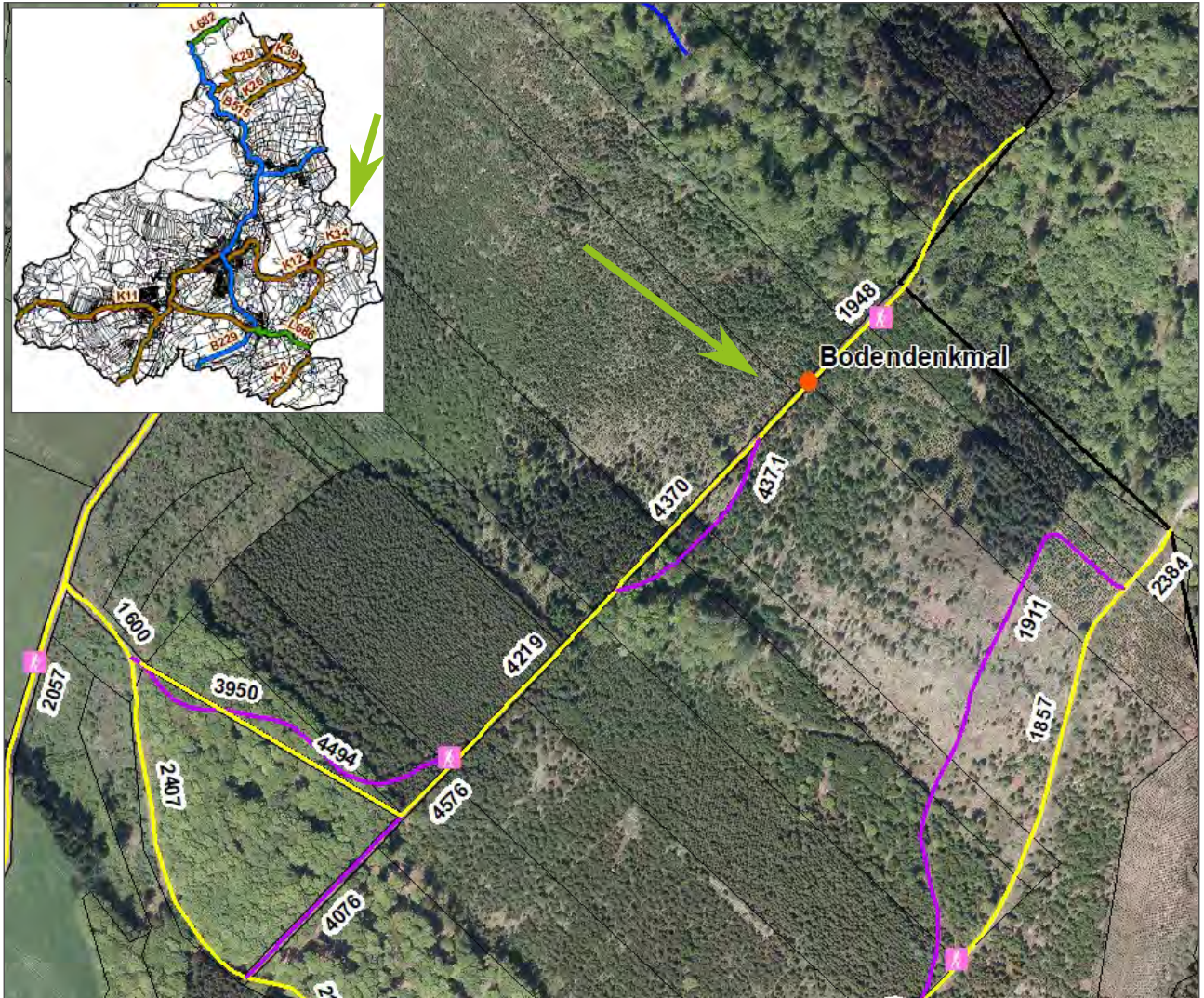


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Auszüge und Beispiele

Im Folgenden werden Beispiele aus dem Wegenetz der Stadt Balve anhand der Handlungsempfehlungen

- Erhaltung wie im Bestand
- Sanierung / Ausbau / Verstärkung
- Umbau / andere Bauweise

aufgeführt. Beispiele für die Handlungsempfehlungen

- Rückbau / Aufhebung

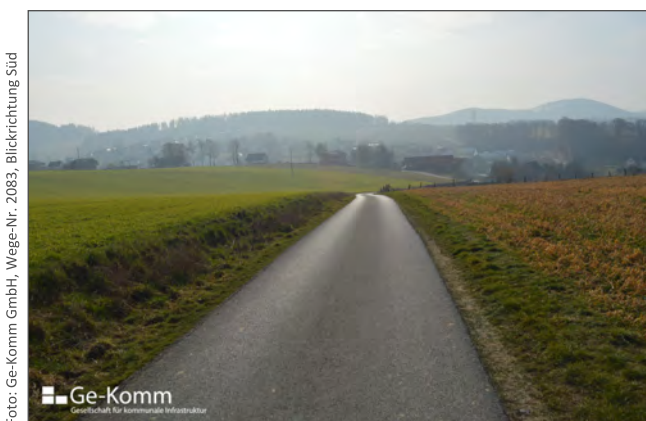
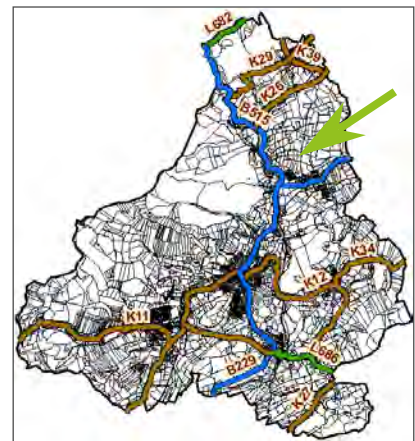
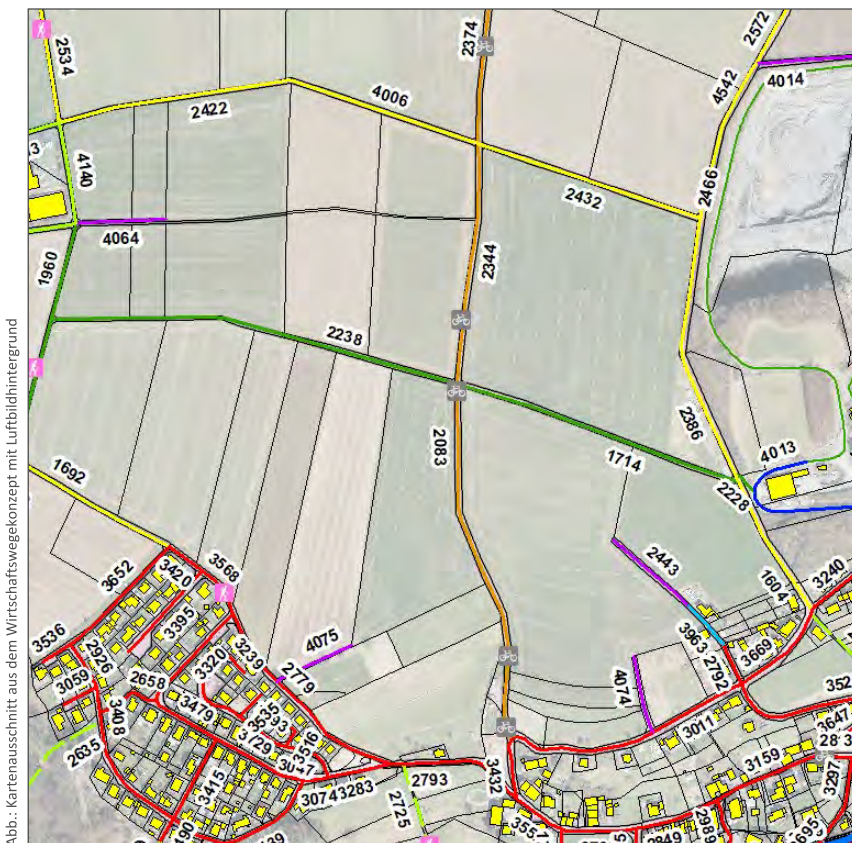
können dem Kapitel 4.4 entnommen werden. Die vollständigen Handlungsempfehlungen für jeden Wegeabschnitt sind der Themenkarte "geplante Wegesituation (SOLL)" im Anhang zu entnehmen.

Erhaltung wie Bestand - Beispiel 1

Wegeabschnitte Nr. 2083, 2344

Dieser Teilabschnitt des vielbefahrenen Weges ist in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist einen guten Zustand auf. Der Weg ist entsprechend seiner multifunktionalen Nutzung in die Kategorie B eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden. Der Weg soll auf Grund seines guten Zustandes in seiner jetzigen Form erhalten werden.

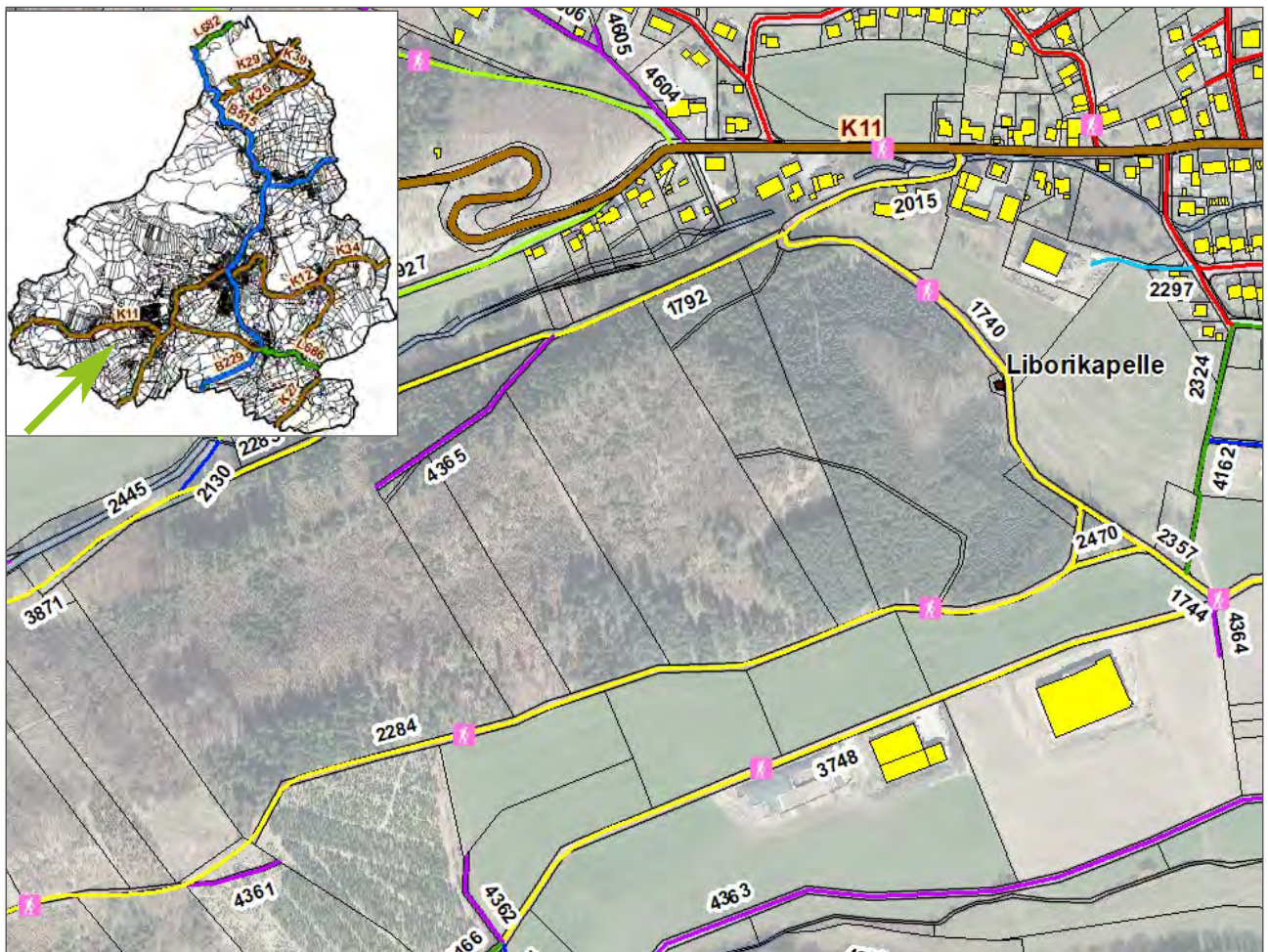


Erhaltung wie Bestand - Beispiel 2

Wegeabschnitt Nr. 2284

Dieser Teilabschnitt des Hauptwirtschaftsweges ist in wassergebundener Bauweise ausgeführt und weist einen guten Zustand auf. Der Weg ist entsprechend seiner überwiegend forstwirtschaftlichen Nutzung in die Kategorie C eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

Die wassergebundene Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden. Der Weg soll auf Grund seines guten Zustandes in seiner jetzigen Form erhalten werden.



Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 1

Wegeabschnitt Nr. 2054 - 2142

Dieser Teilabschnitt des vielbefahrenen Weges ist in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner multifunktionalen Nutzung in die Kategorie B eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite genügt den Anforderungen der Hauptnutzer. Eine Gesamtanierung ist erforderlich, so dass dieser Weg grundhaft saniert werden soll.



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 4147, Blickrichtung Süd



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1771, Blickrichtung Süd

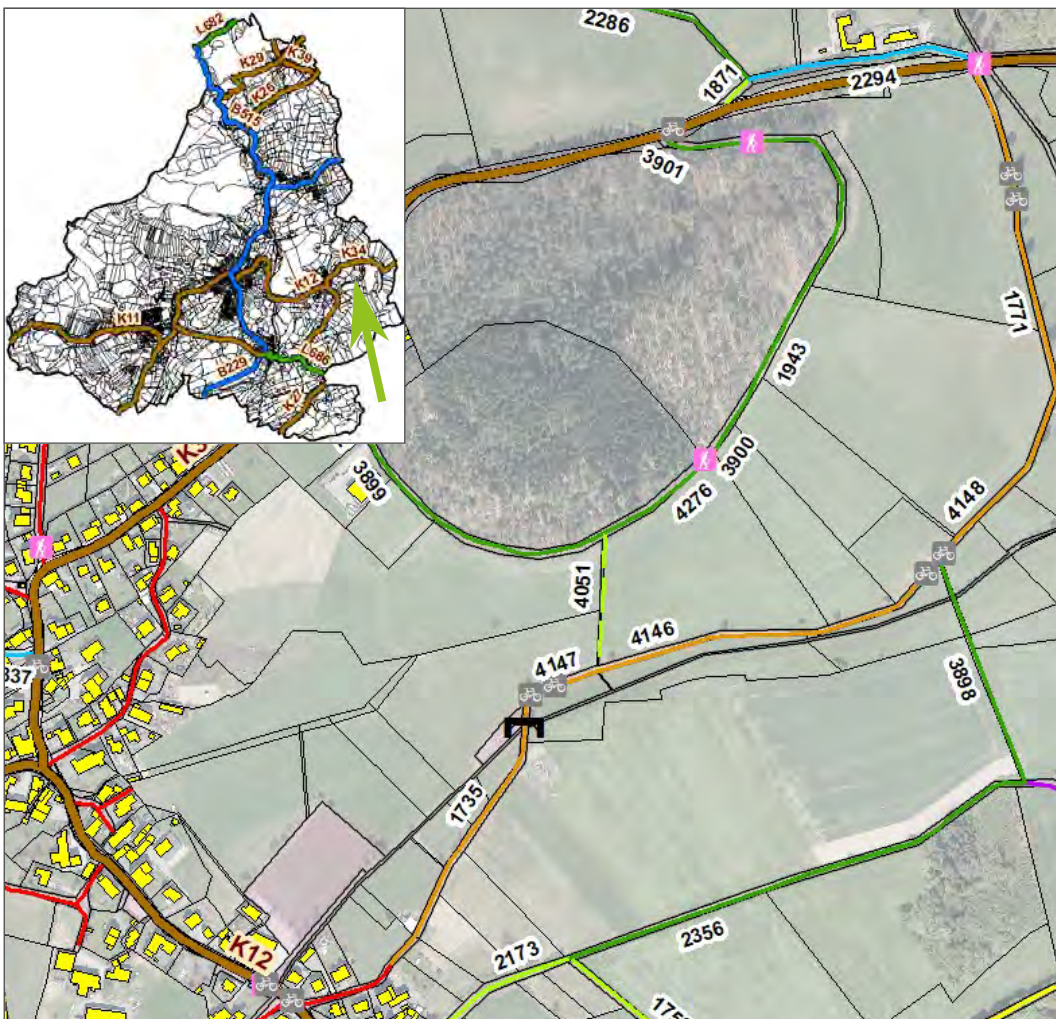


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 2

Wegeabschnitte Nr. 1423, 1674

Dieser Wirtschaftsweg ist in wassergebundener Bauweise ausgeführt und weist starke Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner vorrangig landwirtschaftlichen Nutzung in die Kategorie E eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorien verbleiben.

Die wassergebundene Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite genügt den Anforderungen der Hauptnutzer. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, so dass dieser Weg grundhaft saniert werden soll.



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1423, Blickrichtung West

Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1674, Blickrichtung West

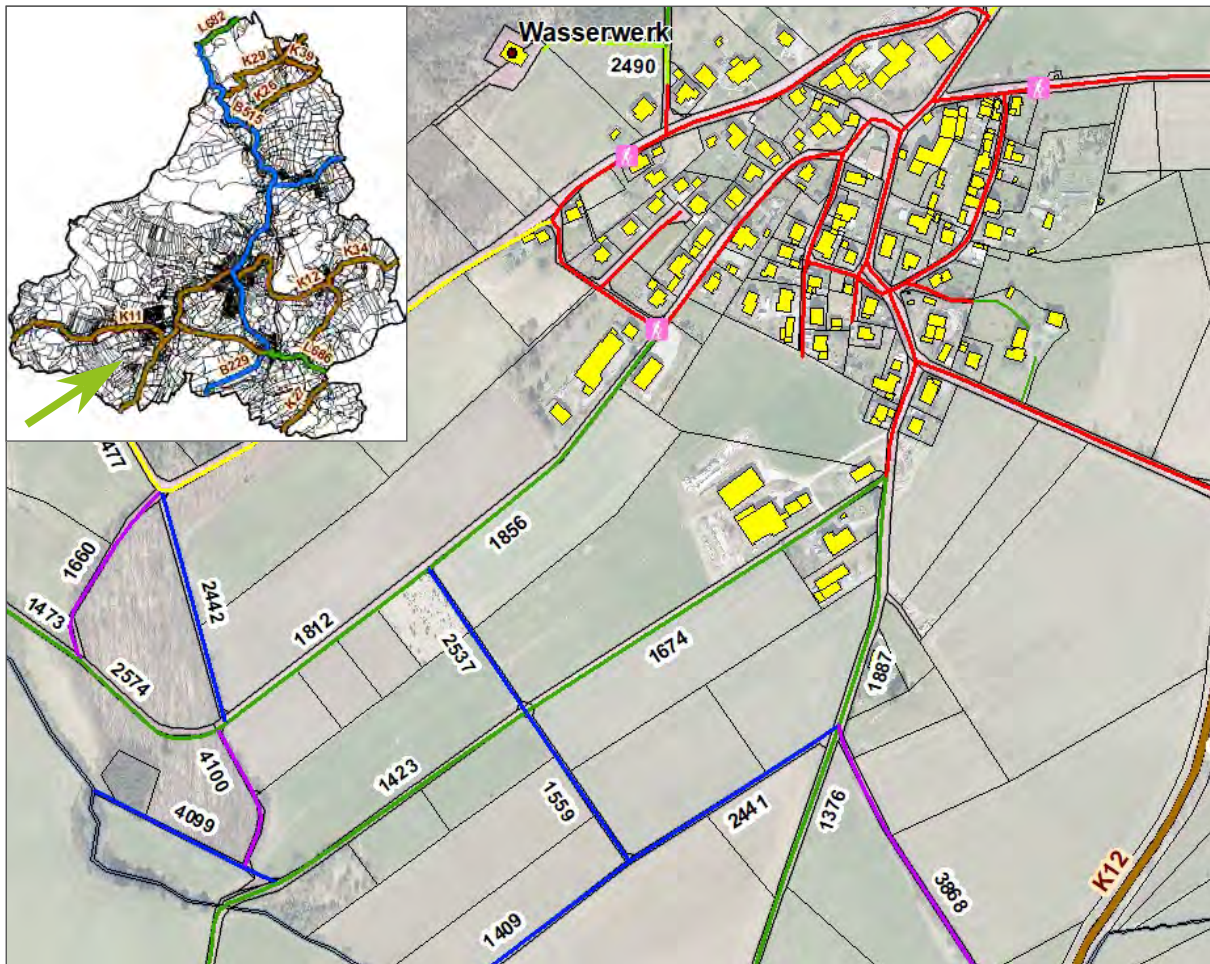


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegkonzept mit Luftbildhintergrund

Umbau/andere Bauweise - Beispiel 1

Wegeabschnitte Nr. 2104, 2214

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen starke Beschädigungen auf. Diese Wege dienen derzeit nur zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen. Der Weg ist entsprechend seiner Hauptnutzer in die IST-Kategorie E eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorien verbleiben.

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, Wege-Nr. 2214, Blickrichtung Nord



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2104, Blickrichtung Nord

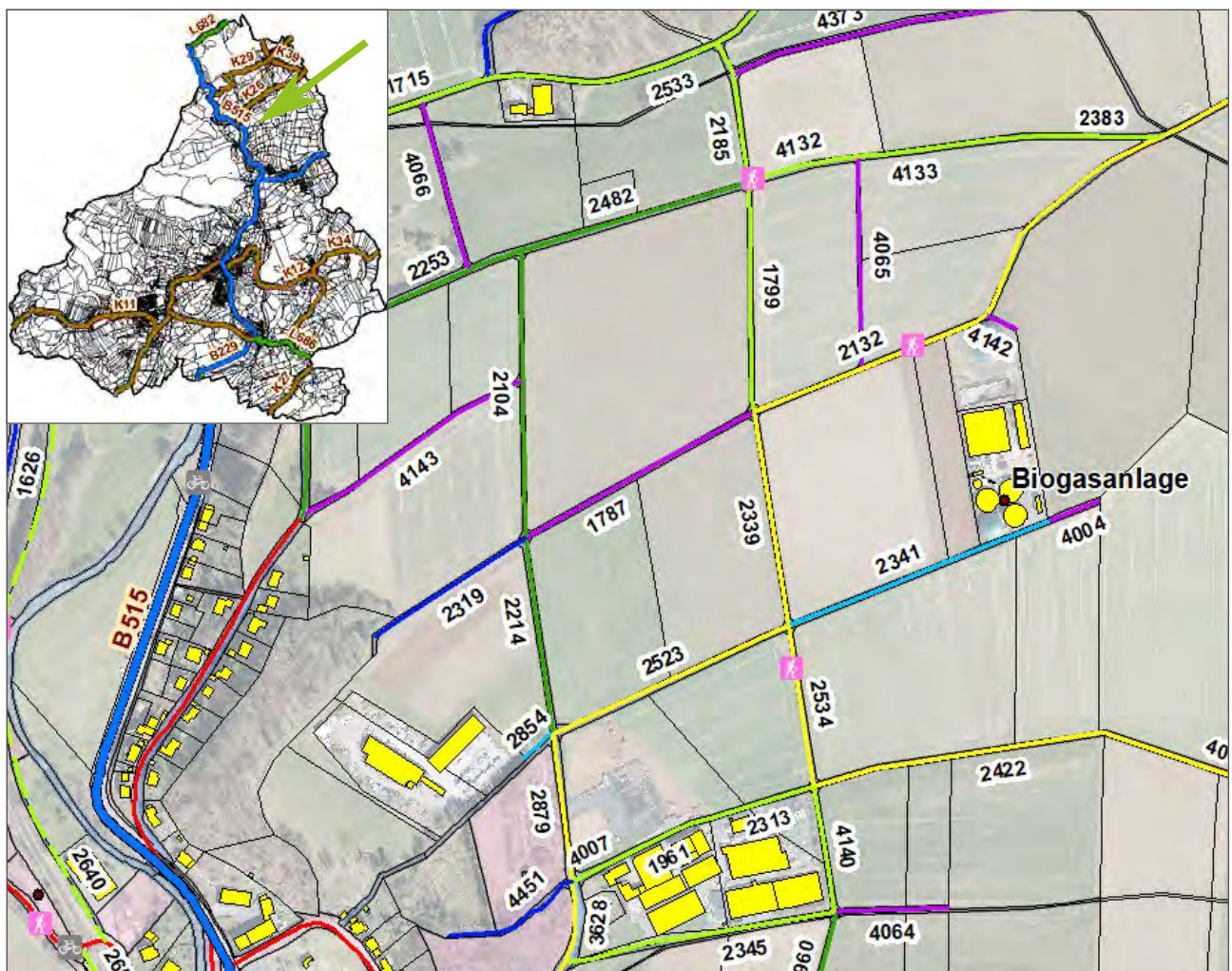
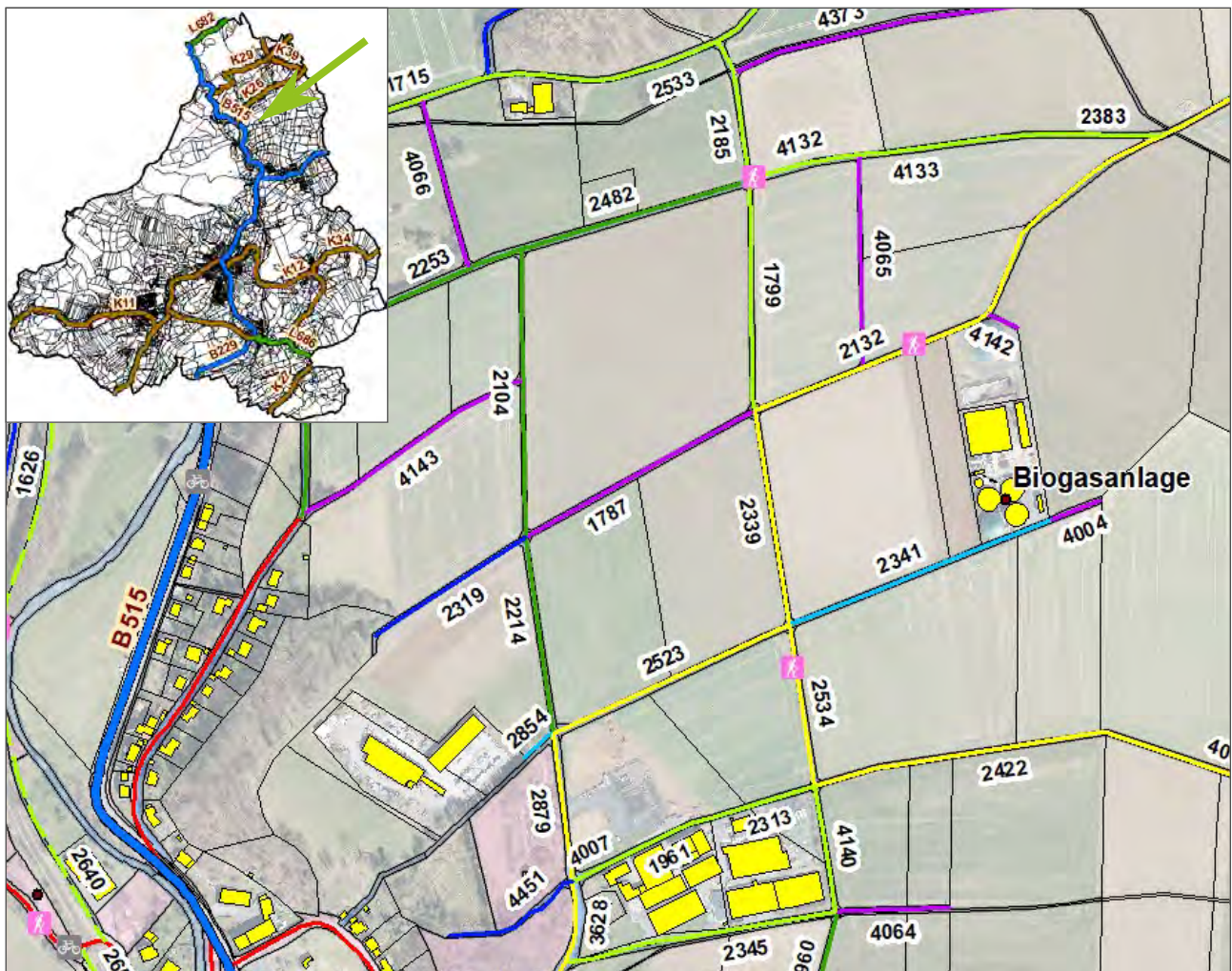


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Umbau/andere Bauweise - Beispiel 2

Wegeabschnitt Nr. 1799

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit unbefestigt. Der Abschnitt dient derzeit nur zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen. Der Weg ist entsprechend seiner Hauptnutzer in die IST-Kategorie E eingestuft und soll zukünftig in die Kategorie D hochgestuft werden. Durch den geplanten Ausbau in wassergebundener Bauweise soll der Lückenschluss zwischen den Wegeabschnitten 2185 und 2339 erfolgen.



5. Zusammenfassung und Ausblick

Grundlagen

Die Stadt Balve konnte im Jahre 2019 als eine der wenigen Kommunen im Regierungsbezirk Arnsberg mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) erarbeiten. Grundlage der Fördermaßnahme war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 15.10.2018.

Das Projekt in Balve fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Arnsberg 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 15.10.2018 durchgeführt.

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) bearbeitet:

- A Grundlagenermittlung / Projekteinrichtung
- B1 Bestandserfassung der vorhandenen Situation
- B2 Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation (IST)
- C Entwicklung eines Soll-Konzeptes mit Handlungsempfehlungen
- D Prozess der Erarbeitung / Beteiligung der Bürger und relevanter Akteure
- E Erstellung einer digitalen Dokumentation sowie eines Abschlussberichtes

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum Februar bis Oktober 2019.

In diesem Rahmen wurden alle Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt Balve 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
- ökologische Wertigkeit

- Ausbauart
- Ausbauzustand
- Tragfähigkeit
- Länge und Breite
- Unterhaltungspflicht

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz etwa 185 km gemeindliche Wege sowie weitere ca. 66 km Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt Balve, die sich auf die

Separationsinteressenten Gesamtheit von Garbeck (22.298 m), die Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Volkringhausen (14.137 m) und die Interessenten-Gesamtheit der Separationssache von Balve (29.187 m) aufteilen. Weiterhin wurden 225 km relevante private Wege erfasst.

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.wirtschaftswegekonzept.de" sichergestellt. Eine umfassende Berichterstattung erfolgte über die lokale Presse.

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

Zukünftige Finanzierung

Ein wichtiger Aspekt für ein zukunftsfähiges Wirtschaftswegenetz ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierungsvariante. Laut der Satzung der Stadt Balve vom 30.03.2004 in der Fassung vom 02.03.2015 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 ist angelehnt an die Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes NRW und den Empfehlungen der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen.

Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltungen, der Abschlussveranstaltung und der Arbeitskreissitzungen wurden aktuelle und alternative Finanzierungsmodelle angesprochen und darüber diskutiert. Vor allem wurde die ak-

tuell gültige KAG-Satzung und die neuen Möglichkeiten im Rahmen der Wegebauförderung erläutert. Die Entwicklung hinsichtlich der KAG-Diskussion in NRW sowie die Möglichkeiten der Förderung sollte weiterhin verfolgt und diskutiert werden.

In jedem Fall sollte in der Stadt Balve 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 den 251 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Stadt Balve über 21 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Knapp ein km der Wirtschaftswege soll zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise/DoB – Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 59 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 Stadt Balve, insbesondere jedoch mit den Nutzern und Grundstückseigentümern im Außenbereich erarbeitete ländliche Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen Möglichkeiten von großer Bedeutung. Der Stadt Balve 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 solch transparente Vorgehensweise wichtig.

In jedem Fall sei der Stadt Balve 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 Oktober 2019

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Eugen Bitjukov

Geschäftsführer | Gesellschafter

Anlagen

in Papierform

- Themenkarte: vorhandene Wegenetzesituation (IST)
- Themenkarte: geplante Wegenetzesituation (SOLL)
- Kommentare aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

digitale Zusammenstellung auf externem Datenträger

- Fotodokumentation (Geoimaging)
- GIS-Daten (Shape-Format)
- Themenkarte: vorhandene Wegenetzesituation (IST)
- Themenkarte: geplante Wegenetzesituation (SOLL)
- Kommentare aus der Öffentlichkeitsbeteiligung