

Wirtschaftswegekonzept der Stadt Sendenhorst



Ergebnisbericht I Handlungsempfehlung

Ge-Komm GmbH

Bismarckstraße 15

49324 Melle

T 05422 98151-60

F 05422 98151-69

E-Mail: info@ge-komm.de

Internet: www.ge-komm.de

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Veranlassung	4
2.	Aufgabenstellung	6
3.	Vorgehensweise / Zeitliche Abfolge	7
4.	Aktionsfelder / Leistungspositionen	14
4.1.	Pos. 1 - Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung.....	14
4.2.	Pos. 2 - Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung.....	15
4.3.	Pos. 3 - Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten.....	17
4.4.	Pos. 4 - Datenanalyse / Konzeptvorentwurf.....	24
4.5.	Pos. 5 - Vorbewertung / Beteiligung.....	25
4.6.	Pos. 6 - Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens.....	31
4.7.	Pos. 7 - Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung	32
4.8.	Pos. 8 - Ergebnispräsentation.....	32
5.	Derzeitige Wegenetzgestaltung.....	33
6.	Zukünftige Wegenetzgestaltung.....	36
6.1.1.	Einstufung in Wegekategorien (SOLL-Konzept).....	36
6.1.2.	Klassifizierung der Brückenbauwerke	37
6.2.	Handlungsempfehlungen	39
6.3.	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	40
6.4.	Zukünftiger Ausbaustandard	44
6.4.1.	Ortsverbindung.....	47
6.4.2.	Hauptwirtschaftsweg.....	50
6.4.3.	Anliegerwirtschaftsweg.....	51
6.4.4.	Untergeordnete Wirtschaftswege.....	52
6.4.5.	Unbefestigter Wald- und Wiesenweg.....	56
6.4.6.	Allgemeines	56
6.5.	Umgang mit Optionswegen.....	57

7.	Zusammenfassung	59
7.1.	Vorgehensweise.....	59
7.2.	Finanzierung	62
7.3.	Regionaltypische Kosten	67
8.	Weitere Schritte / Umsetzung.....	69

1. Veranlassung

Kommunale Wirtschaftswegekonzepte sind ein geeignetes Instrument, dem Strukturwandel in der Landwirtschaft „vom Landwirt zum Energiewirt“ zu begegnen und die kommunalen Außenbereiche nachhaltig zu stärken.

Die heute zum Einsatz kommenden (Schwer-)Lastfahrzeuge der Landwirtschaft stellen wesentlich höhere Anforderungen an die Fahrbahnen und Bankette des Wegenetzes und insbesondere auch an die Brückenbauwerke, als die Gerätschaften früherer Zeiten. Gerade die starke Zentralisierung von landwirtschaftlichen Betrieben und das Streben nach Effektivitätssteigerung und Wachstum lässt das vorhandene weitläufige, oft historisch gewachsene Wirtschaftswegenetz an seine Grenzen geraten. Zudem müssen Wirtschaftswege gerade heute auch dem veränderten Nutzungsverhalten, das geprägt ist von Multifunktionalität (etwa durch gewerbliche und touristische Nutzergruppen), gerecht werden.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Außerdem stellen die hohen finanziellen Belastungen, die sich durch die Unterhaltung der teilweise sehr langen Wegenetze ergeben, eine große Herausforderung für die Verantwortlichen in den Kommunen dar. Zusätzlich gilt es für die Kommunen in Nordrhein-Westfalen, die sich durch das Neue Kommunale Finanzmanagement -NKF- ergebenden Abschreibungen zu erwirtschaften und zu investieren, um keine Substanzverluste zu erleiden.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Wirtschaftswegekonzepte sind auch geeignet und erforderlich, um über unterschiedliche Finanzierungsformen zukünftiger Unterhaltung und Erneuerung konstruktiv und objektiv nachdenken und entscheiden zu können.

Die Stadt Sendenhorst hat es sich zum Ziel gesetzt, das Wegenetz im Außenbereich mittels externer Unterstützung zukunftsfähig zu gestalten.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Mit den umfangreichen Leistungen der Erstellung eines kommunalen Wirtschaftswegekonzeptes für die Stadt Sendenhorst wurde am 07. März 2017 die **Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur** beauftragt.

Dieser Bericht fasst die Ergebnisse mit Stand Anfang August 2018 zusammen.

2. Aufgabenstellung

Die **Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur** hat der Stadt Sendenhorst am 07. Februar 2017 ein Angebot für die Erstellung eines kommunalen Wirtschaftswegenetzes für die Wirtschaftswege mit einer ursprünglichen Gesamtlänge von abgeschätzten **129 km** übersandt.

Das Angebot war speziell für die Ausgangssituation in Sendenhorst konzipiert und modular aufgebaut. Es beinhaltete die folgenden Leistungspositionen:

- Pos. 1 Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung

- Pos. 2 Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung / Erhebung der IST-Situation

- Pos. 3 Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten

- Pos. 4 Datenanalyse / Entwicklung eines SOLL-Konzeptes

- Pos. 5 Vorbewertung / Beteiligung / Einbeziehung von Akteuren

- Pos. 6 Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

- Pos. 7 Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung

- Pos. 8 Ergebnispräsentation

Mit Schreiben vom 07. März 2017 erfolgte die förmliche Beauftragung unserer Gesellschaft mit allen angebotenen Leistungen.

3. Vorgehensweise / Zeitliche Abfolge

Alle seitens der Stadt beauftragten Leistungen wurden in der Reihenfolge gemäß Angebotskonzeption sukzessive abgearbeitet.

Zunächst erfolgte die Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung (Pos. 1). In diesem Zusammenhang hat die Ge-Komm GmbH die zur Verfügung gestellten digitalen Datengrundlagen (Orthofotos/Luftbilder, ALKIS-Daten) geprüft, aufbereitet und in das eingesetzte Geoinformationssystem ArcGIS übernommen. Des Weiteren wurden im Rahmen der Erarbeitung des Wirtschaftswegekonzeptes wichtige Informationen wie z. B. touristische Ziele und Routen (Wanderwege, Radwege, Sehenswürdigkeiten usw.), Standorte von Biogas- und Windkraftanlagen, das klassifizierte Straßennetz (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) sowie Eisenbahnstrecken recherchiert und in die digitale Arbeitsgrundlage eingepflegt.

Am 03.05.2017 fand eine öffentliche Auftaktveranstaltung statt. Die Presse hat dazu berichtet:

Westfälische Nachrichten vom 04.05.2017

<http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Sendenhorst/2793417-Wirtschaftswege-Konzept-interessiert-viele-Landwirte-Kleine-Strassen-fuer-viele-Nutzer>

Wirtschaftswege-Konzept interessiert viele Landwirte

Kleine Straßen für viele Nutzer

Sendenhorst/Albersloh -

Ein wenig gereizt war die Stimmung in Teilen der Zuhörerschaft, als die ersten Arbeiten für das neue Wirtschaftswegekonzept vorgestellt wurden. Die betroffenen Landwirte befürchten vor allem, dass sie künftig bei Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen finanziell mit in die Pflicht genommen werden könnten.



Von Josef Thesing

Donnerstag, 04.05.2017, 16:05 Uhr

Dieser Weg in der Bauerschaft Sunger wird viel befahren und ist in einem schlechten Zustand. Bernd Mende stellte in der Informationsveranstaltung ein Konzept vor, mit dem künftig andere Wege für eine mögliche Sanierung gefunden werden könnten. Foto: Josef Thesing

Er hatte es nicht leicht, doch Bernd Mende blieb bis zum Schluss ruhig und sachlich. Denn die Frage danach, wer am Ende die Zeche – oder mindestens einen Teil davon – zahlt, stelle sich derzeit nicht, erklärte der Geschäftsführer der „Gesellschaft für kommunale Infrastruktur“ (Ge-Komm) den zahlreichen Anwesenden. Unter ihnen waren am Mittwochabend im Kommunalforum vor allem die am meisten von den Wirtschaftswegen im Außenbereich Betroffenen: die Landwirte. „Wir wollen natürlich möglichst wenig zahlen“, machte ein Landbesitzer aus Albersloh deutlich.



Bernd Mende. Foto: Josef Thesing

Doch darum geht es (noch) nicht. Eine mögliche finanzielle Beteiligung der Bauern „kommt erst ganz am Ende“ – wenn überhaupt, erklärte Mende. Und dennoch sei klar, dass künftig der Gedanke, dass das „ja schon immer so war“, nicht mehr zähle. Es wird, und davon sind sowohl die Stadtverwaltung als auch das von ihr beauftragte Gutachterbüro „Ge-Komm“ überzeugt, zu Veränderungen kommen – auch wenn am Mittwochabend der eine oder andere im Publikum durchblicken ließ, dass vieles ja eigentlich so bleiben könne, wie es derzeit ist. „Wir sind nicht die Besitzer“, erklärte ein Bauer.

Vieles wird aber wohl nicht so bleiben, weil sich die Anforderungen an die insgesamt 129 Kilometer Wirtschaftswege, die seit Jahrzehnten zum Teil unverändert ihren Dienst tun, drastisch gewandelt haben. Von „Nutzergruppen“ ist deshalb heute die Rede. Und zur Nutzergruppe gehören neben den Landwirten und den Lieferanten, die mit schweren Lkw kommen, Pkw-Fahrer, Radler, Jogger, Skater, Wanderer oder Eltern, die einen Kinderwagen schieben. „Es geht um alle.“



Zahlreiche Zuhörer interessierten sich für das Konzept. Foto: Josef Thesing

Die Wege sind laut Mende „multifunktional“. Und sie werden, weil alt und in den Dimensionen und Abmessungen unverändert, „den heutigen Anforderungen nur noch selten gerecht“.

Letztere Aussage bezieht sich auf die immer größer, breiter und schwerer gewordenen landwirtschaftlichen Fahrzeuge und Maschinen – während die Wege gleich geblieben sind, was aber aufgrund ihres speziellen Charakters auch so sein sollte. Dass dabei zum Beispiel die Banketten kaputtgefahren werden, sei eine der unabdingbaren Folgen.

Klar ist, dass der Landwirt eine andere Erwartung an den Wirtschaftsweg hat als der Radler auf der „100-Schlösser-Route“. Für Bernd Mende ist aber auch klar, dass beide zu ihrem Recht kommen müssen. „Unterschiedliche Meinungen und Sichtweisen sind dabei ganz normal“, sagte er.

Deshalb soll das, was in den nächsten Monaten und vielleicht Jahren passiert, nämlich die Erarbeitung eines neuen Wirtschaftswegekonzepts, unter Beteiligung aller und, so Bürgermeister Berthold Streffing, „mit größter Transparenz und Offenheit“ erfolgen. Dabei sei die ehrliche Einschätzung der Landwirte sehr wichtig.



Die Wirtschaftswege haben verschiedene Aufgaben. Foto: Josef Thesing

Auslöser der Aktivitäten, die Mitte Mai mit einer fünftägigen Befahrung der Wege durch Fachleute öffentlich sichtbar werden, war, dass das bisherige Vorgehen bei der Instandhaltung der Wege nicht mehr zum Ziel führt. Im Gegenteil: Viele der Wege sind immer schlechter geworden. „Das Geld reicht nicht. An wesentliche Verbesserungen oder gar an Neuerungen ist gar nicht zu denken“, erklärte der Bürgermeister.

Die Bereisung der Wege mit einem Spezialfahrzeug, das mit Kameras ausgestattet ist, dient auch dazu, festzustellen, welche Bedeutung die einzelnen Wege tatsächlich für die Allgemeinheit haben. Dabei wird unter anderem herauskommen, welche Verbindungen „wichtig und vordringlich“ sind, und welche künftig vielleicht privatisiert oder gar ganz von der Karte gestrichen werden können.

Dazu wird es im Laufe der Zeit eine Fülle von Gesprächen – auch in kleineren Gruppen – und verschiedene Informationsveranstaltungen geben. Und tatsächlich „geht es am Ende auch ums Geld“, so Bernd Mende. Doch bis dahin soll vieles andere geklärt sein. Zum Beispiel die Frage, welche Brücken erneuert oder vielleicht sogar für die Landwirtschaft geschlossen werden könnten – nachdem der Standard für die Belastung gesenkt wurde. Auch das ist sicher eine spannende Angelegenheit. „Die Konflikte sind erkennbar“, erklärte Mende sachlich. Aber auch: „Alle sollen möglichst zu ihrem Recht kommen.“

Auch das stieß am Mittwochabend nicht auf generelles Wohlwollen. „Sie können nicht einen Weg für Radfahrer gut machen, für andere Nutzer aber nicht“, sagte ein Landwirt.

Es folgten Pressemitteilungen mit Ankündigung der Bereisung.

Die Vor-Ort-Bereisungen der Wirtschaftswege wurden an insgesamt fünf Tagen im Juni 2017 sowie an einem Tag im Dezember 2017 durchgeführt (Pos. 2). Anschließend erfolgte die erforderliche CAD-Bearbeitung direkt im Geoinformationssystem ArcGIS, um Datenschnittstellenprobleme vollkommen ausschließen zu können. Ebenfalls wurden die Leistungen Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten, sowie die Erstellung des Konzeptvorentwurfs (Pos. 3 und 4) erbracht.

Zur Vorbewertung des Wirtschaftswegenetzes wurde eine Arbeitsgruppe einberufen, welche sich aus Vertretern der Hauptnutzergruppen sowie der Politik und Verwaltung der Stadt Sendenhorst und der Ge-Komm GmbH zusammensetzte. Die Arbeitsgruppe tagte dazu an drei Terminen. Speziell hatte die Arbeitsgruppe Zugriff auf internes Kartenmaterial, welches zusätzlich Eigentumsflächen abbildete. Im Anschluss an die Beteiligungsphase wurden den Teilnehmern des Arbeitskreises sämtliche Stellungnahmen der Bürgerschaft präsentiert. Im Rahmen des Arbeitskreises konnten die Teilnehmer die eingegangenen Stellungnahmen namentlich zuordnen. Aus Gründen des Datenschutzes wurden die Stellungnahmen für die Bürgerschaft anonymisiert im Bürgerdialogportal zur Verfügung gestellt.

Im Februar und März 2018 erfolgte eine umfassende Bürgerbeteiligung. Dazu veranstaltete die Stadt Sendenhorst in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH insgesamt vier Bürgerinformationsabende,

um den interessierten Bürgern und Anliegern die Vorgehensweise und den Entwurf zum Wirtschaftswegekonzept zu erläutern. Um eine umfassende und zeitgemäße Beteiligung zu ermöglichen wurde zusätzlich das Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ der Ge-Komm GmbH eingerichtet und freigeschaltet (Pos. 5). Die Beteiligungsmöglichkeit wurde bis Anfang Mai 2018 eingeräumt.

Es wurde dazu umfassend in der Presse und auf der Internetseite der Stadt Sendenhorst informiert:

Einladung zur Bürgerbeteiligung

Vier Termine sind zur Bürgerbeteiligung im Rahmen der Aufstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes für die Stadt Sendenhorst für Februar / März 2018 geplant.

Die Stadt Sendenhorst erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs.

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden alle relevanten Wege entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind 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 hierzu vorliegenden Zwischenergebnisse sollen gemeinsam mit allen Anliegern und Interessierten weiterentwickelt werden.

Damit der erarbeitete Konzeptentwurf im Detail besprochen werden kann, sind insgesamt vier Termine im Februar / März 2018 geplant.

- 27.02.2018 um 19:00 Uhr im Kommunalforum in Sendenhorst
Bereiche: Hardt, Rinkhöven, Elmenhorst und Sandfort
- 01.03.2018 um 19:00 Uhr im Schulungsraum der Feuerwehr in Albersloh
Bereiche: Elmster Berg, West I+II und Storp
- 13.03.2018 um 19:00 Uhr im Schulungsraum der Feuerwehr in Albersloh
Bereiche: Berl, Rummler, Sunger, Ahrenhorst und Alst
- 15.03.2018 um 19:00 Uhr im Kommunalforum in Sendenhorst
Bereiche: Brock, Bracht und Jönsthövel

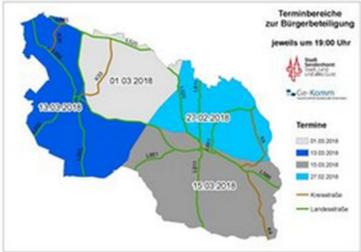
Hierbei wird jeweils das Wegenetz einzelner Ortschaften betrachtet, Anregungen und Fragen können somit ausführlich besprochen werden. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, sich an den Terminen zu beteiligen. Bitte beachten Sie, dass an jedem Termin ausschließlich die explizit aufgeführten Wegenetze der jeweiligen Bauernschaften besprochen werden.

Im Anschluss an die Termine besteht die Möglichkeit für die Bürgerschaft sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen.

Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Sendenhorst zu schaffen.

Die Stadt Sendenhorst und das Büro Ge-Komm GmbH laden zu den Bürgerversammlungen zum ländlichen Wegenetzkonzept ein und freuen sich auf rege Teilnahme.

Falls Sie weitere Informationen benötigen, setzen Sie sich gerne mit der Stadtverwaltung Sendenhorst unter der Telefonnummer 02526/303-133 in Verbindung.



Westfälische Nachrichten vom 20.06.2018

<http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Sendenhorst/3352956-Das-neue-Wirtschaftswegekonzept-Endspurt-fuer-die-Buergerbeteiligung>

Das neue Wirtschaftswegekonzept

Endspurt für die Bürgerbeteiligung

Sendenhorst/Albersloh -

Die Wirtschaftswege in beiden Ortsteilen sind erfasst und katalogisiert. Nun wird das neue Wirtschaftswegekonzept der Stadt bewertet.

Von Josef Thesing

Mittwoch, 20.06.2018, 07:00 Uhr



Der Zustand vieler Wirtschaftswege ist nicht gut. Deshalb wird ein Konzept aufgestellt, in dem auch die Bedeutung festgelegt wird. Foto: Josef Thesing

Viele Wirtschaftswege in beiden Ortsteilen sind in keinem guten Zustand und müssten umgehend saniert werden. Weil das aber schon aus rein finanziellen Gründen nicht geht, hat die Stadt im vergangenen Jahr einen neuen Weg eingeschlagen. Mit der Aufstellung eines Wirtschaftswegekonzeptes sollen sowohl der Zustand der Sträßchen als auch deren Bedeutung festgelegt werden. Am Ende soll auf diesen Grundlagen unter anderem entschieden werden, welche Wege für die Allgemeinheit benötigt werden, eine wichtige Rolle im Radwegenetz spielen, für Landwirte unerlässlich sind – oder aber auch privatisiert werden können, weil sie lediglich eine Zufahrt zu einer Ackerfläche sind. Mit der Ermittlung des Status quo hatte die Stadt – wie berichtet – die „Gesellschaft für kommunale Infrastruktur“ (Ge-Komm) aus Melle beauftragt. Die ersten Ergebnisse der Untersuchung wurden jeweils für einzelne ländliche Bereiche in vier Veranstaltungen vorgestellt und diskutiert. Dabei ging es aus Sicht der Stadtverwaltung unter anderem um diese Fragen:

- ▶ *Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Stadt 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?*

Mit diesen Fragen hat sich auch ein Arbeitskreis beschäftigt, dem neben Landwirten auch Vertreter von Politik und Verwaltung sowie Mitarbeiter der „Ge-Komm“ angehören. Zudem war ein sogenanntes Bürgerdialogportal eingerichtet worden, in dem bis zum Mai Wünsche, Anregungen und Ideen platziert werden konnten.

„Die Kommentare wurden gesichtet, mit der Verwaltung vorbewertet und anschließend in das Wirtschaftswegekonzept eingearbeitet“, heißt es im Bericht der Stadtverwaltung.

Nun folgt in diesem Prozess gewissermaßen der „Endspurt“. Vom 2. bis zum 13. Juli können alle Interessierten die anonymisierten Kommentare unter <https://wirtschaftswegekonzept.de> einsehen.

Das Endergebnis soll dann im September in einer Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt vorgestellt werden.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden seitens der Ge-Komm GmbH zunächst gesammelt, in Listen aufbereitet und abschnittsweise den Wirtschaftswegen im GIS zugewiesen. Am 17.05.2018 wurden alle Stellungnahmen gemeinsam mit Vertretern der Verwaltung gesichtet und abgewogen, um diese anschließend - soweit eine Zustimmung erfolgte - in das Projekt einzuarbeiten (Pos. 6).

Im Anschluss der Erarbeitung sollen die Ergebnisse des Konzeptes sowie der Bürgerbeteiligung in den politischen Gremien, während einer Ratssitzung, vorgestellt werden. Die zwischenzeitlich erarbeiteten Handlungsempfehlungen (Pos. 7) zur weiteren Umsetzung des Wirtschaftswegekonzeptes werden im Rahmen der Ratssitzung ebenfalls präsentiert (Pos. 8). Den Ratsmitgliedern soll im Anschluss ein Zugang zur Einsichtnahme des Wirtschaftswegekonzeptes inkl. aller eingegangenen und durch die Verwaltung bewerteten Stellungnahmen eingerichtet werden.

Ab Anfang Juli 2018 wurde die Endfassung des Wirtschaftswegekonzeptes in digitaler Kartenform der breiten Öffentlichkeit unter dem Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ bereitgestellt. An dieser Stelle besteht die Möglichkeit zur Einsichtnahme aller eingereichten und seitens der Verwaltung kommentierten Stellungnahmen. Der Projektzugang im Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ bleibt zunächst bis Ende 2018 geöffnet und kann nach Absprache verlängert werden.

4. Aktionsfelder / Leistungspositionen

4.1. Pos. 1 - Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung

Basierend auf den seitens der Stadt Sendenhorst zur Verfügung gestellten Geobasisdatengrundlagen des Stadtgebietes erfolgte der Aufbau einer einheitlichen digitalen Geo-Datenbasis im Geoinformationssystem ArcGIS (ESRI). Somit ist es der Stadt Sendenhorst später möglich, die Ergebnisdaten vollumfänglich für weiterführende Zwecke intern zu nutzen und bei entsprechender Personalausstattung hausintern, also ohne externe Unterstützung, fortführen zu können.

Zunächst wurden die vorhandenen und zur Verfügung gestellten digitalen Grafikdaten der städtischen Wirtschaftswege in das GIS-System übernommen.

- Amtliches LiegenschaftskatasterInformationssystem (ALKIS)

- Luftbilder / Orthofotos

- Übersicht über Eigentumsverhältnisse
 - Stadt Sendenhorst / öffentliche Flächen
 - Interessenten

Ebenfalls wurden weitere Datengrundlagen im GIS aufbereitet:

- Übersicht Energiewirtschaft (Ver- und Entsorgungsbetriebe mit Standorten von bspw. Biogas- und Windkraftanlagen)
- Übersicht Tourismus (Radweg-, Wanderrouten, Sehenswürdigkeiten)

4.2. Pos. 2 - Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung

Basierend auf der Geobasisdatengrundlage der Pos. 1 erfolgte die intensive Inaugenscheinnahme eines jeden Wirtschaftsweges direkt in der Örtlichkeit im Rahmen einer mehrtägigen Bereisung im Monat Juni statt. Zusätzlich wurde ein Tag im Dezember 2017 genutzt, um nach Rücksprache mit dem Arbeitskreis zusätzliche, wichtige Bereiche ergänzend zu erfassen.

Um die jeweiligen speziellen örtlichen Besonderheiten besser erkennen und berücksichtigen zu können, setzte sich das Team der Bereisung aus dem verantwortlichen Projektleiter der Ge-Komm GmbH Herrn Eduard Schwarz sowie dem Projektverantwortlichen der Stadt Sendenhorst Herrn Hans-Jürgen ter Beek zusammen.

Da im Rahmen der Bereisung geocodierte digitale Fotos erzeugt wurden, wurde bei der Einsatzplanung stets darauf geachtet, dass es sich um möglichst regenfreie Tage handelte. Ebenso wurde bei der Befahrung möglichst eine Befahrungsrichtung von Süd nach Nord, bzw. West nach Ost angestrebt. Dadurch wird die spätere Orientierung bezüglich der Zuordnung der Fotos wesentlich erleichtert und diese Vorgehensweise verspricht Vorteile in dem geplanten Beteiligungsverfahren.



Abb.: Kamera mit GPS-Empfänger der Ge-Komm GmbH im Praxiseinsatz

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

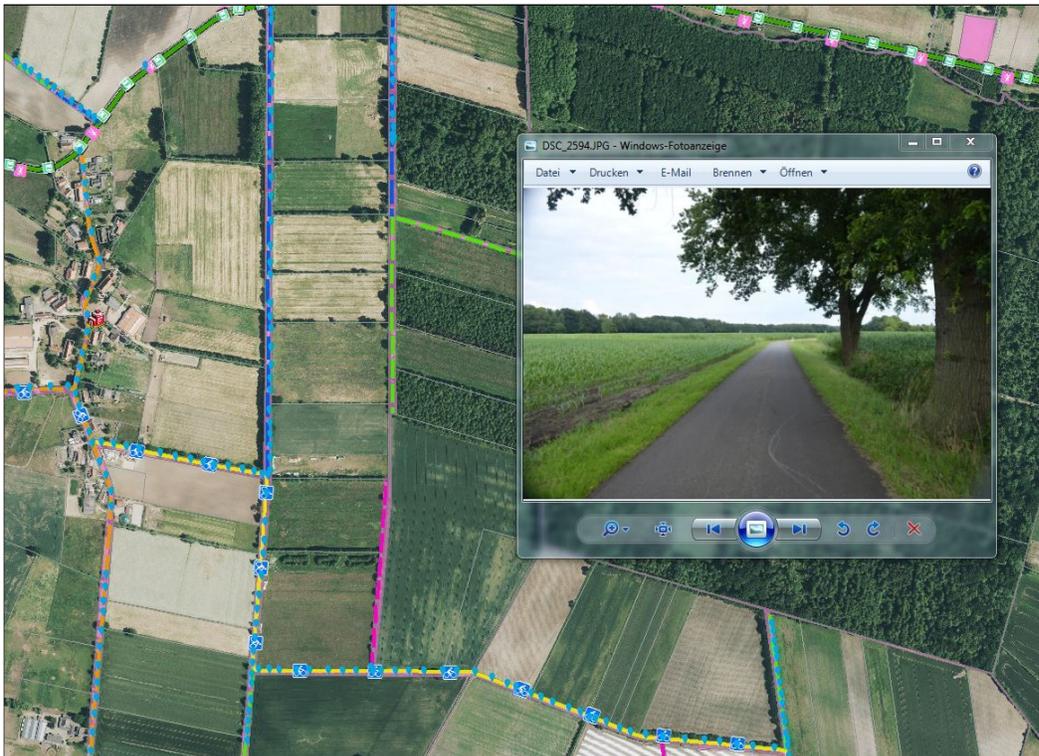


Abb.: Verortete Aufnahmestandorte im GIS-System ArcGIS

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Der Aufruf der einzelnen Fotos erfolgt durch Anklicken des jeweilig zugehörigen Symbols im GIS-System. Die Anordnung der Kamerasymbole erfolgt entsprechend den zugehörigen und dokumentierten GPS-Koordinaten.

Während der Bereisung wurde zudem die tatsächliche Oberflächenbefestigung der Fahrbahnen erfasst und dokumentiert. Zusätzlich wurde für jeden asphaltierten, betonierten, oder gepflasterten Wegeabschnitt der Zustand visuell ermittelt und die folgenden Schadensklassen eingeteilt:

- 1 - mängelfrei
- 2 - wenige punktuelle bzw. linienhafte Schäden
- 3 - leichte flächenhafte bzw. linienhafte Schäden
- 4 - mittlere flächenhafte bzw. linienhafte Schäden
- 5 - starke flächenhafte bzw. linienhafte Schäden

4.3. Pos. 3 - Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten

Basierend auf den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen der vorangegangenen Leistungen erfolgte im Rahmen der weiterführenden Bearbeitung die Definition zusätzlicher Parameter, die zur konzeptionellen Betrachtung beitragen.

Bei der Bearbeitung wurden insgesamt sechs Kategorien definiert.

- Definition des Ortsverbindungswegenetzes
- Definition des Hauptwirtschaftswegenetzes
- Definition des Anliegerwirtschaftswegenetzes
- Definition des untergeordneten Wirtschaftswegenetzes
- Definition des Wald- und Wiesenwegenetzes
- Definition sonstiger Wirtschaftsweg (sog. Optionsweg)

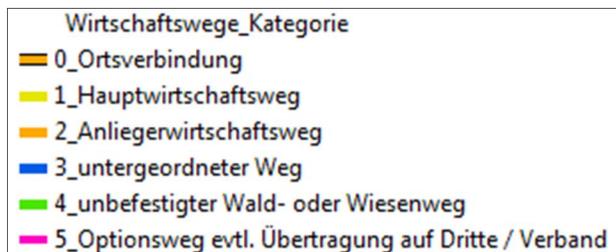


Abb.: Legende in der Plandarstellung

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Ortsverbindung:

Ortsverbindungen dienen als Verbindungen zwischen Ortschaften/Siedlungen und weisen eine hohe Verkehrsbedeutung auf.

Im Rahmen der Arbeitskreissitzungen bzgl. des Wirtschaftswegekonzeptes für die Stadt Sendenhorst wurde die Klassifizierung von Ortsverbindungen als nicht zielführend erachtet. Die Stadt Sendenhorst verfügt über ein gut ausgebautes klassifiziertes Straßennetz von Landes- und Kreisstraßen zur Erschließung des ländlichen Bereiches. Daher wurde auf die Kategorisierung von Wirtschaftswegen als Ortsverbindungen verzichtet.

Hauptwirtschaftsweg:

Hauptwirtschaftswege dienen neben der Erschließung von Grundstücken auch dem Verkehr innerhalb des Außenbereichs und weisen Verkehrsbedeutung auf, fallen jedoch nicht unter die Rubrik Ortsverbindung.



Abb.: Beispiel Hauptwirtschaftsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Anliegerwirtschaftsweg:

Anliegerwirtschaftswege dienen überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegung damit verbundenen Grundstücke. Die Wege weisen Vernetzungs-/ Anbindungsfunktion ohne besondere Verkehrsbedeutung auf.



Abb.: Beispiel Anliegerwirtschaftsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Untergeordneter Wirtschaftsweg:

Untergeordnete Wirtschaftswege dienen der Erschließung / Anbindung einzelner Grundstücke und haben keine Verkehrsbedeutung.



Abb.: Beispiel untergeordneter Wirtschaftsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Wald- und Wiesenweg:

Wald- und Wiesenwege dienen der Erschließung / Anbindung einzelner Grundstücke und haben in der Regel keine Verkehrsbedeutung.



Abb.: Beispiel Wald- und Wiesenweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Optionsweg:

Optionswege sind Parzellen, die in der Örtlichkeit nicht mehr als Weg vorhanden oder nicht mehr als solcher genutzt werden.



Abb.: Beispiel Optionsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Erfasst wurden ebenfalls Daten zu übergeordneten touristischen Wegen (Radwege, Wanderwege usw.).

Sämtliche Informationen wurden dem digitalen Datenbestand im Geoinformationssystem ArcGIS als sog. Attribute zugeordnet. Eine Ausgabe und Selektion ist sowohl in Tabellen (Listen) als auch in grafischer Form (Pläne) möglich.

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

Im Folgenden eine Übersicht der bestehenden Brückenbauwerke im gesamten Stadtgebiet Sendenhorst:

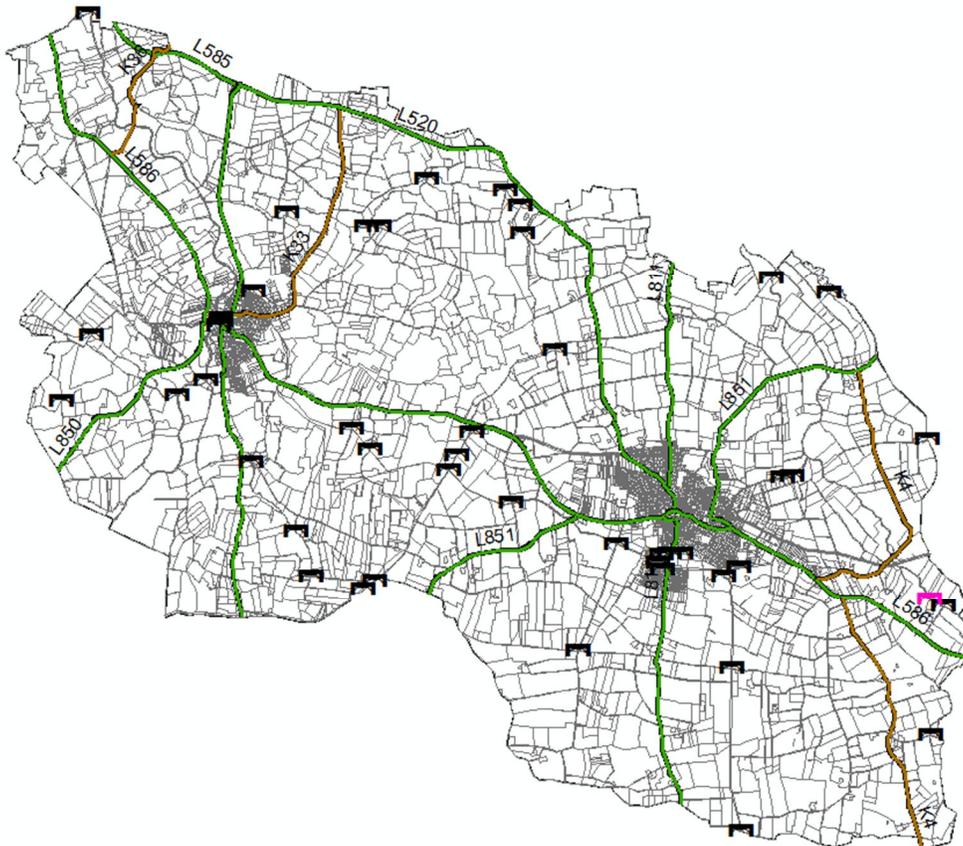


Abb.: Übersicht der gesamten Brückenbauwerke

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

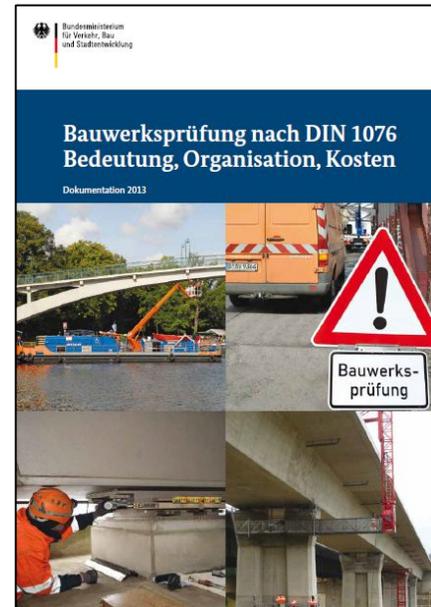
Weiterführende Handlungsempfehlungen bzgl. der Brückenbauwerke im ländlichen Raum der Stadt Sendenhorst folgen in Kapitel 6.1.2.

An dieser Stelle sei auch 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 folgendem Link kann die Dokumentation als PDF-Datei heruntergeladen werden:

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



Bei Brückenbauwerken handelt es sich gemäß DIN 1076 grundsätzlich um prüfpflichtige Bauwerke. Die Durchführung einer sog. Hauptprüfung gemäß dieser DIN sei der Stadt Sendenhorst sehr empfohlen, um objektive und belastbare Erkenntnisse über den baulichen Zustand der Brücken zu erhalten. Aufbauend auf diesen Informationen lassen sich weiterführende Überlegungen auf fundierter Basis anstellen.

Das folgende Foto zeigt ein Brückenbauwerk im Außenbereich der Stadt Sendenhorst mit auffälligen offensichtlichen baulichen Mängeln:



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Das oben abgebildete Brückenbauwerk befindet sich teilweise in privater sowie teilweise in städtischem Eigentum (sog. geteilte Baulast).

Im Rahmen des Wirtschaftswegekonzeptes konnte speziell zu dem zukünftigen Umgang mit diesem Bauwerk -gemeinsam mit den Anliegern- eine zufriedenstellende Lösung erarbeitet werden.

4.4. Pos. 4 - Datenanalyse / Konzeptvorentwurf

Basierend auf sämtlichen gewonnenen Ergebnissen erfolgte die konzeptionelle Erarbeitung eines Vorentwurfs für den weiteren Umgang mit den kommunalen Wirtschaftswegen in der Stadt Sendenhorst durch unsere Gesellschaft.

Dabei sind sämtliche, im Zuge der Bearbeitung gewonnenen Informationen mit eingeflossen und wurden berücksichtigt. Im Zuge der konzeptionellen Vorbereitung fanden während der Bereisung Abstimmungen mit der Stadt Sendenhorst statt, um Besonderheiten berücksichtigen zu können.

Die folgenden Bilder zeigen beispielhaft einige multifunktionale Aspekte:



Abb.: Fahrradtourismus

Bildquelle: <https://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Sendenhorst/3193044-Tourismus-Ein-kuemmerliches-Pflaenzchen>



Abb.: Touristische Ziele im Außenbereich – Aussichtsturm

Bildquelle: https://www.sendenhorst.de/freizeit-tourismus/tourismus/ausflugstipps/ausflugstipps.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=1042&cHash=91097c2be2541e076a70d8676bda6c02

4.5. Pos. 5 - Vorbewertung / Beteiligung

Ziel war es, im Rahmen eines umfassenden Beteiligungsverfahrens die Betroffenen auf dem „zukünftigen Weg“ mitzunehmen. Die Interessen, Wünsche und Anforderungen der Betroffenen waren näher zu erfragen und sorgsam abzuwägen. Im Ergebnis kann nur auf diese Weise auch tatsächlich eine große Akzeptanz bei allen Betroffenen erzielt werden.

Die Ziele des Wirtschaftswegekonzeptes wurden von Herrn Bernd Mende, Geschäftsführer der Ge-Komm GmbH, bereits am 03.05.2018 während einer öffentlichen Auftaktveranstaltung umfassend vorgestellt und erläutert. Bevor der Konzeptentwurf der Bürgerschaft präsentiert wurde, tagte eine Arbeitsgruppe mit entsprechend ortskundigen Teilnehmern aus verschiedenen Bereichen (Politik, Landwirtschaft, Tourismus, Naturschutz, Sicherheit, etc.) sowie der Verwaltung und der Ge-Komm GmbH. Der vorabgestimmte Konzeptentwurf bildete die Diskussionsgrundlage für die anschließenden öffentlichen Informationsveranstaltungen.

Mit dem breiten Angebot der Beteiligungsmöglichkeiten wurde die gemeinsame Weiterentwicklung des Konzeptes mit allen Interessierten Bürgern somit stets ermöglicht und umfassend gefördert.

Im Rahmen von insgesamt vier öffentlichen Informationsveranstaltungen wurde allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Vorgehensweise bei der Erstellung des Wirtschaftswegekonzeptes sowie der erste konzeptionelle Entwurf gebietsweise vorgestellt. Begleitend dazu berichtete die lokale Tagespresse ausführlich über die Projektentwicklung. Die Termine wurden sowohl über die lokale Presse, als auch über den Internetauftritt der Stadt Sendenhorst veröffentlicht.

Folgende Informationsveranstaltungen wurden durchgeführt:

Datum	Bereich
27.02.2018	Bauernschaften Elmster Berg, Sandfort, Elmenhorst, Rinkhöven, Hardt
01.03.2018	Bauernschaften West I, West II, Storp
13.03.2018	Bauernschaften Berl, Sunger, Alst, Ahrenhorst
15.03.2018	Bauernschaften Brock, Bracht, Jönsthövel

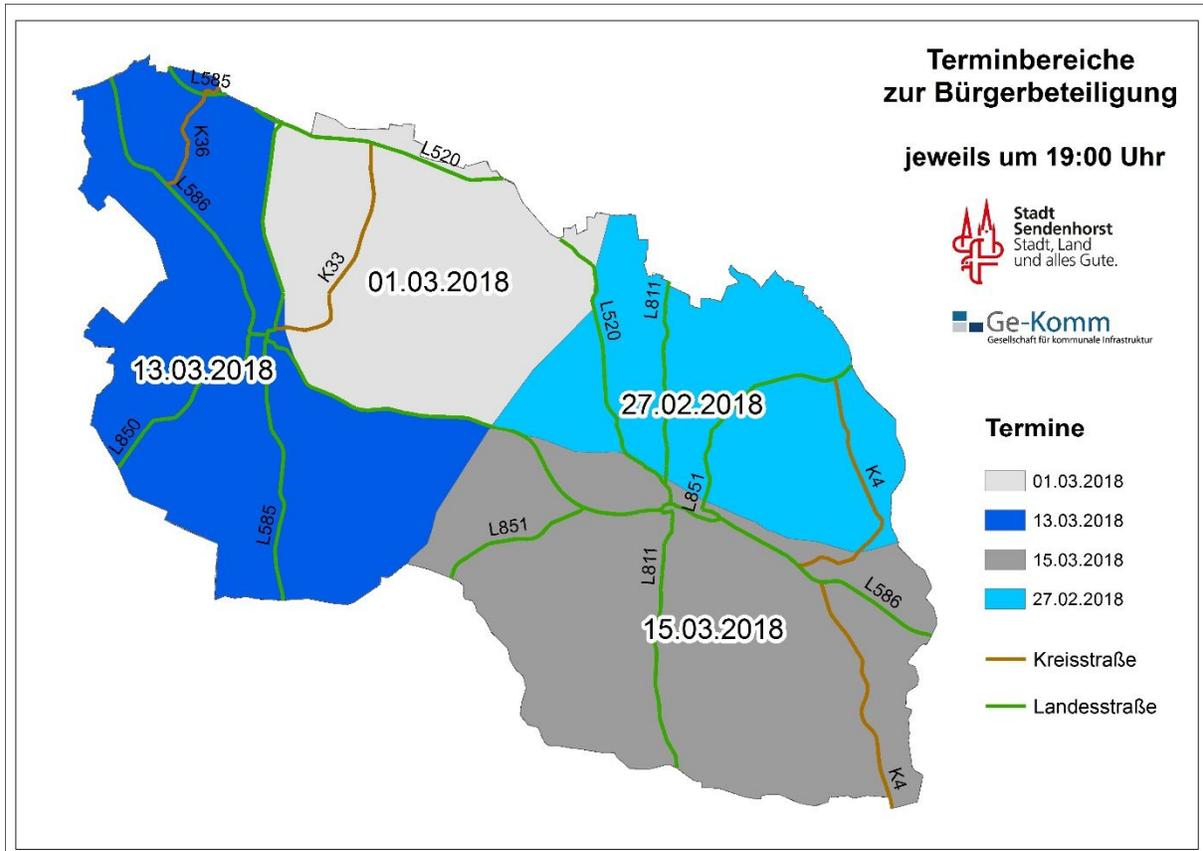


Abb.: Terminübersicht zur Bürgerbeteiligung

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Insgesamt wurden die Informationsveranstaltungen von der Bürgerschaft sehr gut angenommen. Es haben zusammen etwa 80 Bürger von diesem Angebot Gebrauch gemacht und die Veranstaltungen besucht. Während der Veranstaltung wurde der jeweils betrachtete Bereich besprochen und besondere Auffälligkeiten zur Diskussion freigegeben. Nach der Beteiligungsphase tagte die Arbeitsgruppe erneut, sodass die bewerteten Stellungnahmen aus der Bürgerschaft diskutiert werden konnten.

Begleitend zu den Informationsabenden wurde allen Bürgern zusätzlich die Möglichkeit gegeben sich über das Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ zu informieren und zu beteiligen. Im Folgenden zusammenfassende Informationen zum Dialog-Portal:



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Die von der Ge-Komm GmbH entwickelte Internetplattform gibt 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 Bürgerinnen und 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 der Stadt Sendenhorst zu belasten.

Nach einmaliger Registrierung erhält der Benutzer den Projektzugang und kann sich ausführlich über das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Sendenhorst informieren und Vorschläge einbringen.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

- 1. Webseite**
Geben Sie die Webadresse www.wirtschaftswegekonzept.de in Ihren Webbrowser ein.
- 2. Portal**
Über den Menüpunkt *Portal* gelangen Sie zum Registrierungsverfahren.
- 3. Einmalig registrieren und Benutzeraccount anlegen**
Wählen Sie *Registrieren* um Ihren Nutzeraccount zu erstellen.
Geben Sie folgende Daten ein:
 - ▶ *Vor- und Nachname* (wichtig: keine Umlaute!)
 - ▶ *E-Mail Adresse*
 - ▶ *Passwort* (und Wiederholung)
 Akzeptieren Sie die Bedingungen und klicken Sie auf *Registrieren*.
- 4. Einloggen**
Um sich mit Ihrem neu erstellten Account anmelden zu können, wählen Sie im Menü *Portal* und dann *Login*.
Nun werden Sie aufgefordert Ihren Benutzernamen (oder Ihre E-Mail Adresse) und Ihr Passwort einzugeben.
Wählen Sie *Anmeldung*.
- 5. Zum Projekt gelangen**
Um zu dem Projekt Ihrer Wahl zu gelangen, geben Sie nun den Namen Ihrer Gemeinde/ Stadt ein.

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

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

Bildquelle: Ge-Komm GmbH



Bildquelle: <http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Sendenhorst/3203568-Wirtschaftswege-im-Fokus-Neue-Wege-in-die-Zukunft>



Bildquelle: <http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Sendenhorst/2793417-Wirtschaftswegekonzept-interessiert-viele-Landwirte-Kleine-Strassenfuer-viele-Nutzer>

Es besteht die Möglichkeit, die Einführungspräsentation aufzurufen. Es erfolgt außerdem nochmals die Erinnerung an die Veranstaltungstermine. Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung und Bedienung im Bürgerdialog-Portal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ aufgeführt.

Wirtschaftswegekonzept.de
Digitales Bürgerdialogverfahren der Ge-Komm GmbH

Start | Portal | Wirtschaftswege | FAQ

STADT SENDENHORST

Die Stadt Sendenhorst erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle derzeit ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept). Über den jeweils aktuellen Zwischenstand werden Sie in diesem Portal auf dem Laufenden gehalten.

Der Einsatz der geländetauglichen Allradfahrzeuge war notwendig, um alle Wegeabschnitte lückenlos bereisen und dokumentieren zu können. Zur Erfassung und Dokumentation der vielfältigen relevanten Attribute und Informationen sind sämtliche Fahrzeuge der Flotte der Ge-Komm GmbH mit Spezial-Kameraausrüstungen und systemoptimierten EDV-Hard- und Softwarelösungen ausgestattet.

Bildquelle: www.wirtschaftswegekonzept.de

Wirtschaftswegekonzept.de
Digitales Bürgerdialogverfahren der Ge-Komm GmbH

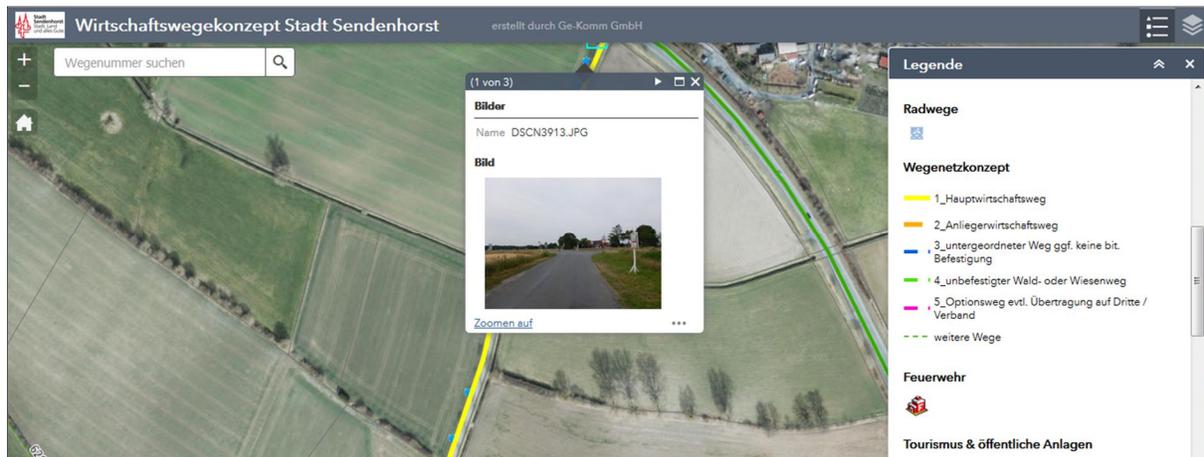
BETEILIGUNGS-GESPRÄCHE

DATUM	GEMEINDE / ORTSTEIL	ORT DER VERANSTALTUNG
27.02.2018	Hardt, Rinkhöven, Elmenhorst und Sandfort	Kommunalforum
01.03.2018	Elmster Berg, West I+II und Storp	Schulungsraum der Feuerwehr Albersloh
13.03.2018	Berl, Rummler, Sunger, Ahrenhorst und Alst	Schulungsraum der Feuerwehr Albersloh
15.03.2018	Brock, Bracht und Jönsthövel	Kommunalforum

i Im Bürgerdialogportal bestand bis zum 1. Mai 2018 die Möglichkeit, Wünsche, Anregungen und Ideen als Kommentare einzureichen. Wir danken allen, die davon zahlreich Gebrauch gemacht haben.

Bildquelle: www.wirtschaftswegekonzept.de

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.



Bildquelle: www.wirtschaftswegekonzept.de

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

Bildquelle: www.wirtschaftswegekonzept.de

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Sendenhorst wurde Ende Februar 2018 freigeschaltet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis Anfang Mai 2018 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt.

Das Portal steht bis Ende des Jahres 2018 noch informativ zur Verfügung. Eine Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die folgende Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt fast 400 mal aufgerufen. Es sind über das Portal etwa 20 Stellungnahmen eingegangen sowie 2 Stellungnahmen über die Verwaltung der Stadt Sendenhorst. In Gänze resultierten daraus mehr als 92 kommentierte Wegeabschnitte, da es mittels einer einzelnen Stellungnahme möglich ist, mehrere Wegeabschnitte anzugeben.

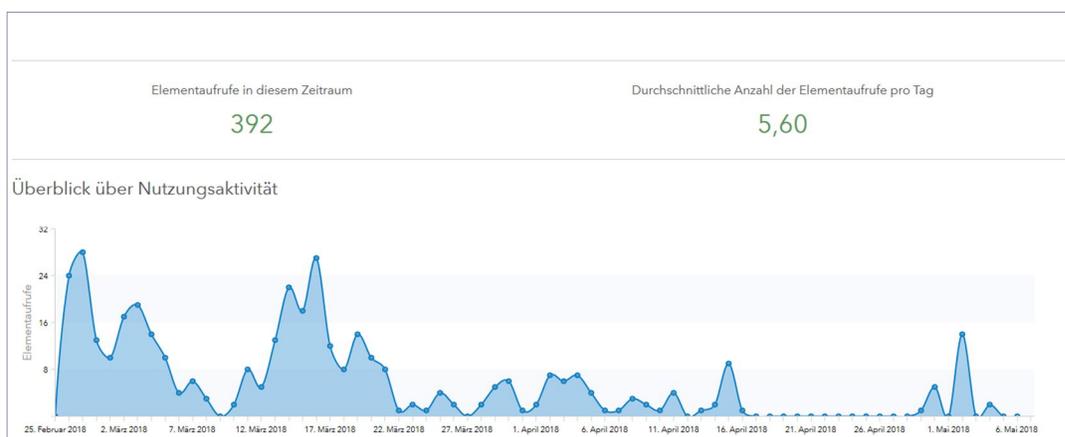


Abb.: Erfassung der Nutzungsaktivitäten des Bürgerdialogportals

4.6. Pos. 6 - Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden in Listenform aufbereitet und zur besseren Übersicht mit dem GIS-System verknüpft.

Am 17. Mai 2018 wurden die Kommentare gemeinsam mit der Verwaltung der Stadt Sendenhorst und der Ge-Komm GmbH gesichtet, geprüft und abgewogen. Dabei wurden gemeinsame Vorbewertungen getroffen und die jeweiligen Kommentare der Bürger gesichtet und vorgewertet. Die vorgewerteten Kommentare wurden der Arbeitsgruppe während der Sitzung am 27.06.2018 präsentiert sowie gemeinsam mit der Ge-Komm GmbH abgestimmt.

4.7. Pos. 7 - Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung

Mit diesem Abschlussbericht zum Wirtschaftswegekonzept erhält die Stadt Sendenhorst eine grundlegende Bestandsanalyse über das derzeitige Wirtschaftswegenetz und eine umfangreiche Arbeitsgrundlage für den zukünftigen Umgang mit dem Wegenetz im Außenbereich.

Die Anlagen zum Ergebnisbericht:

- Themenkarte „SOLL-Konzept zum Wirtschaftswegenetz“
- Geocodierte Fotodokumentation
- GIS-Daten im ArcGIS Shape-Format inkl.:
 - Fotopunkte
 - Touristische Routen und Sehenswürdigkeiten
 - Wirtschaftswege mit allen erfassten Attributen (Befestigungsart, Zustand, Kategorie...)

4.8. Pos. 8 - Ergebnispräsentation

Im Februar 2018 wurde das Online-Portal für die breite Öffentlichkeit freigeschaltet. Interessierte Bürger erhielten somit eine Möglichkeit das vorläufige Wegenetzkonzept einzusehen und sich nach den Bürgerveranstaltungen aktiv in die Planung einzubringen. Die vollständige Kommentarliste, inkl. Begründung durch die Verwaltung, war im Anschluss der Konzepterstellung im Zeitraum Juli 2018 im Bürgerdialogportal einsehbar. Auf diese Art wurde eine größtmögliche Transparenz gewährleistet.

Den Ausschussmitgliedern wurde mitgeteilt, dass vorab die Möglichkeit besteht den Vorentwurf exklusiv vor der Freischaltung für die Bürgerschaft zu begutachten. Nach intensiver Begutachtung des Vorentwurfes durch die Ausschussmitglieder, wurden ausgewählte Teilbereiche des Wirtschaftswegenetzes zur Nacherfassung freigegeben. Daraufhin begutachteten Mitarbeiter der Ge-Komm GmbH die restlichen, relevanten Teilbereiche im Dezember des Jahres 2017 im Rahmen einer vor-Ort Erfassung. Auf Grundlage dieser Datenbasis entstand schlussendlich der abgestimmte Vorentwurf zum Wirtschaftswegekonzept mit einer Gesamtlänge von ca. **150 km**.

5. Derzeitige Wegenetzgestaltung

Die folgenden Statistiken zeigen die derzeitige Situation der Stadt Sendenhorst insgesamt hinsichtlich der vorhandenen Befestigungsarten und des Zustandes des befestigten Wegenetzes (Asphalt, wasser-gebundene Decke, unbefestigt):

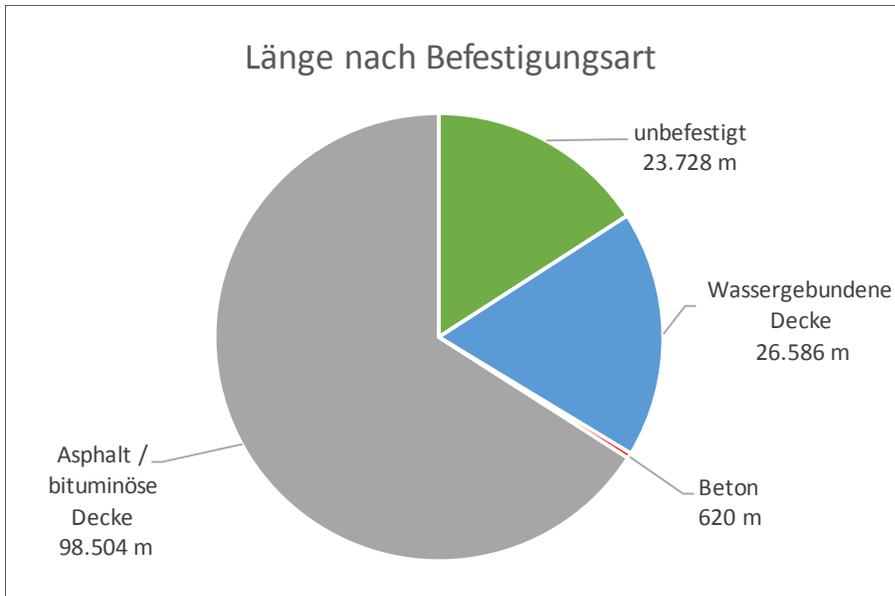


Abb.: Übersicht über die derzeitige Oberflächenbefestigung der Wege

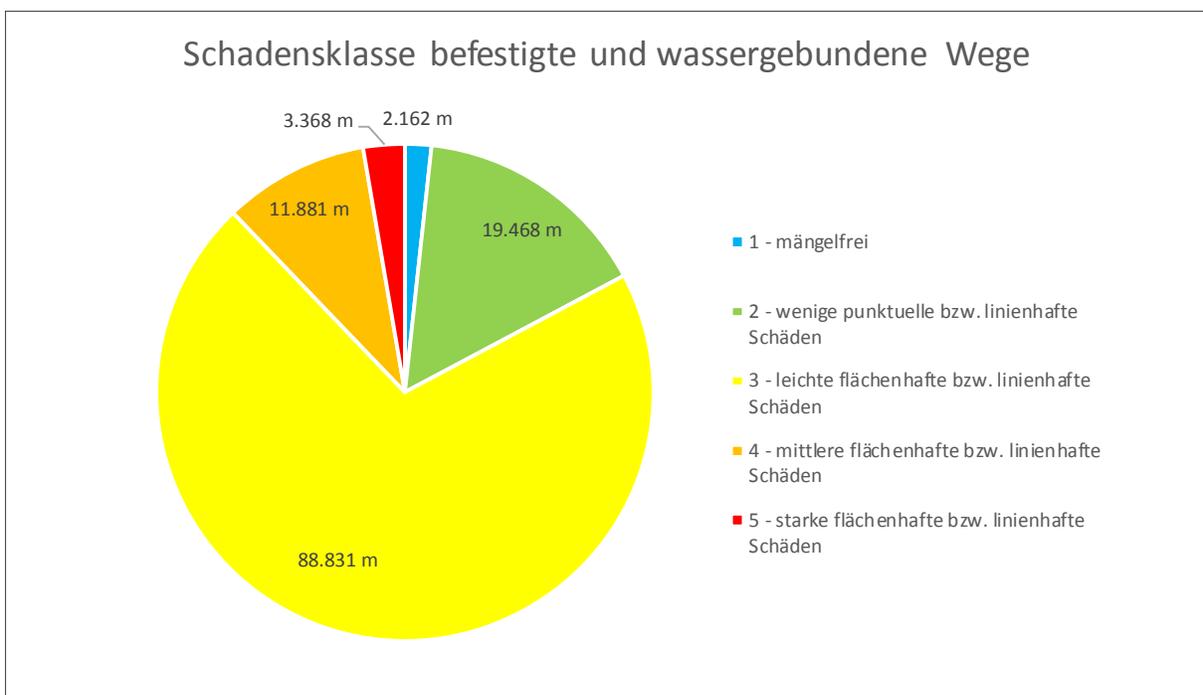


Abb.: Übersicht über den derzeitigen Zustand befestigter und wassergebundener Wege

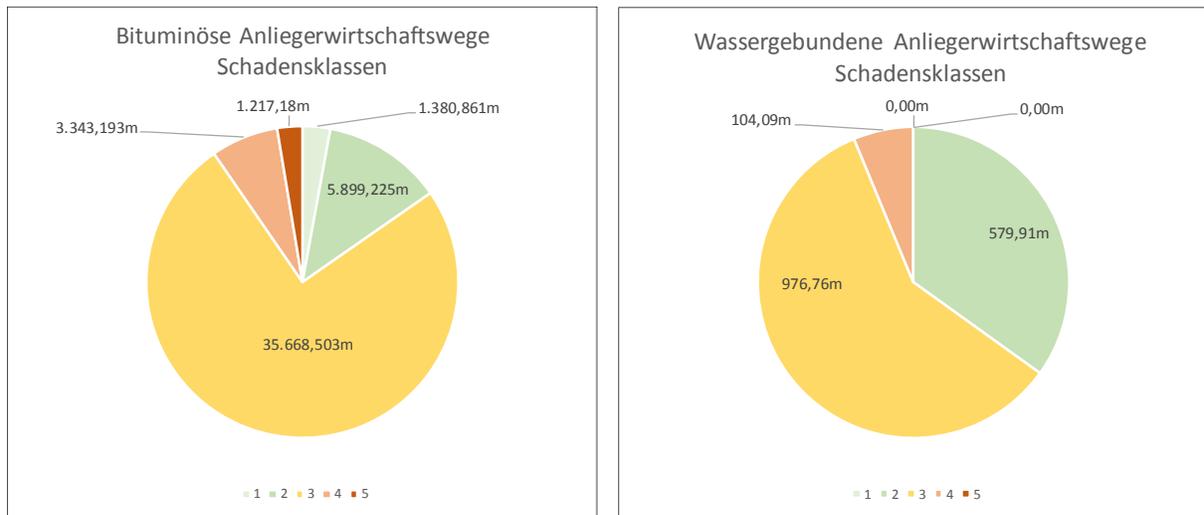


Abb.: Übersicht über den derzeitigen Zustand bituminöser und wassergebundener Anliegerwirtschaftswege

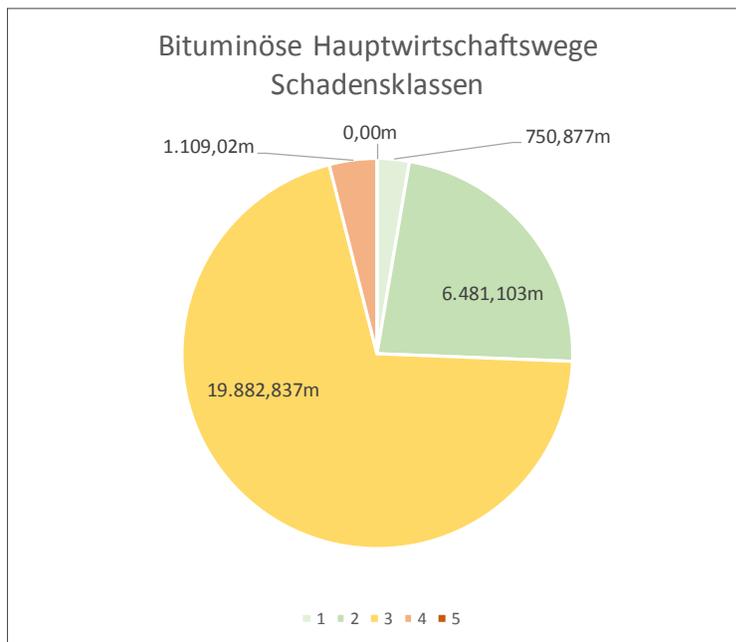


Abb.: Übersicht über den derzeitigen Zustand bituminöser Hauptwirtschaftswege

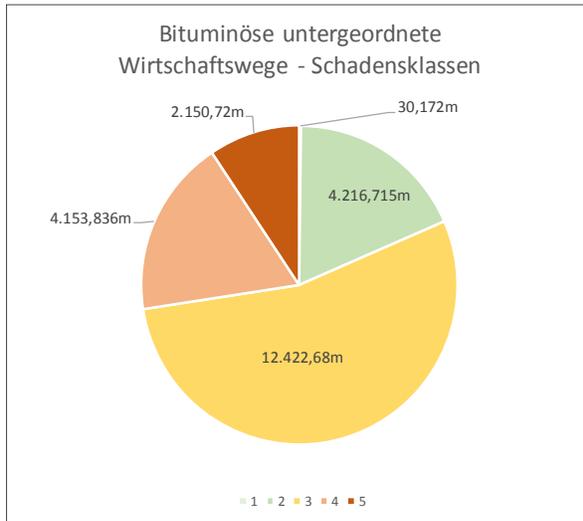


Abb.: Übersicht über den derzeitigen Zustand bituminöser und wassergebundener untergeordneter Wirtschaftswege

6. Zukünftige Wegenetzgestaltung

6.1.1. Einstufung in Wegekategorien (SOLL-Konzept)

Auf Grundlage einer fundierten Bestandsanalyse wurde zunächst durch die Ge-Komm GmbH ein SOLL-Konzept für die zukünftige Wegenetzgestaltung im Entwurf erarbeitet und mit Hilfe einer breiten Beteiligung der Bürger als Hauptnutzer der Wirtschaftswege konkretisiert und verfeinert. Ziel war es die Bedarfe zu ermitteln und die Wege nach tatsächlicher Nutzung und Wichtigkeit in Kategorien einzustufen.



Abb.: Kategorisierte Wirtschaftswege im Geoinformationssystem ArcGIS

Die nachfolgende Statistik zeigt die längenmäßige Verteilung der Wirtschaftswege auf die Wegekategorien vor und nach der Bürgerbeteiligung.

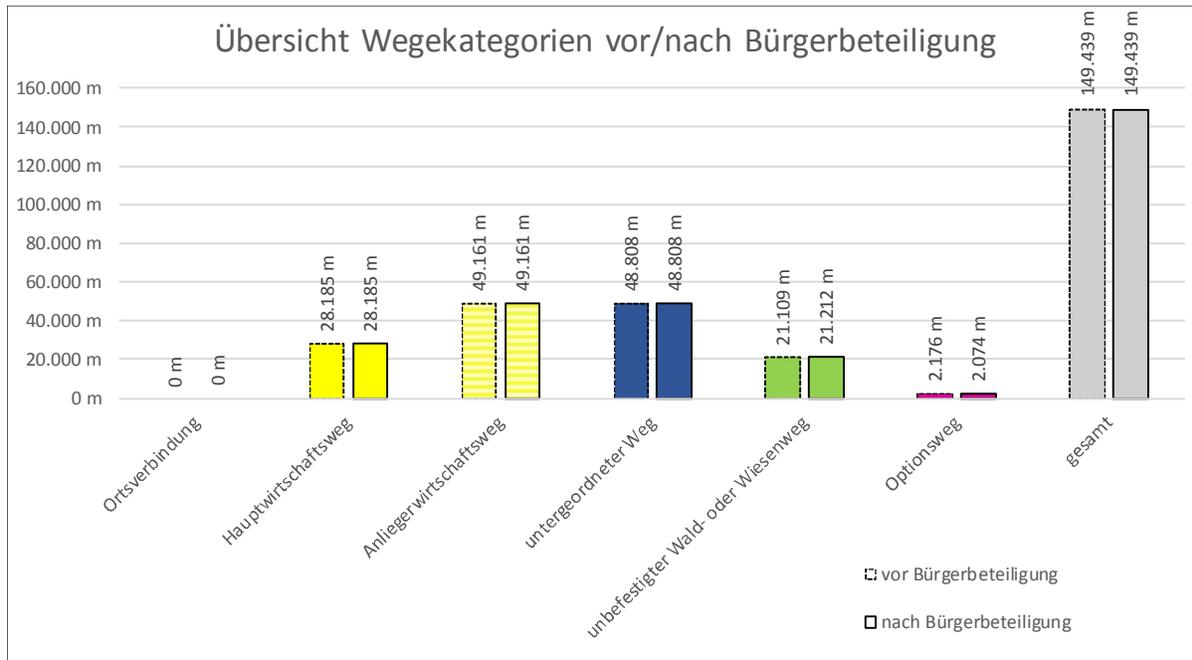


Abb.: Übersicht über die Einstufung der Wege – Stadt Sendenhorst

6.1.2. Klassifizierung der Brückenbauwerke

Grundsätzlich ergibt sich die theoretische Möglichkeit, auf einzelne Bauwerke mittel- bis langfristig verzichten zu können, bzw. diese im Standard zu senken. Dies setzt jedoch voraus, dass die bisherigen jeweiligen Nutzer zukünftig Komforteinbußen hinnehmen müssen und Umwege in Kauf zu nehmen haben.

Gerade die Thematik der Brückenbauwerke verspricht jedoch hohe Einspareffekte, die erforderlich sind, um das Gesamtnetz zukünftig nachhaltig und finanzierbar gestalten zu können.

Sicher wird dies auch bei den weiteren Abwägungen in der Stadt Sendenhorst ein wichtiger Aspekt sein, genauso wie die Frage nach einer zumutbaren Umwegstrecke bei einem Verzicht auf ein oder mehrere Bauwerke.

Die Bedeutung und Einstufung der Brückenbauwerke folgt entsprechend der Bedeutung der Wirtschaftswegeklassifizierung im Netzzusammenhang:

- Bauwerk zu erhalten
- Verkehrsbedürfnis prüfen

Die folgende Abbildung stellt die Klassifizierung der Brückenbauwerke der Stadt Sendenhorst dar:

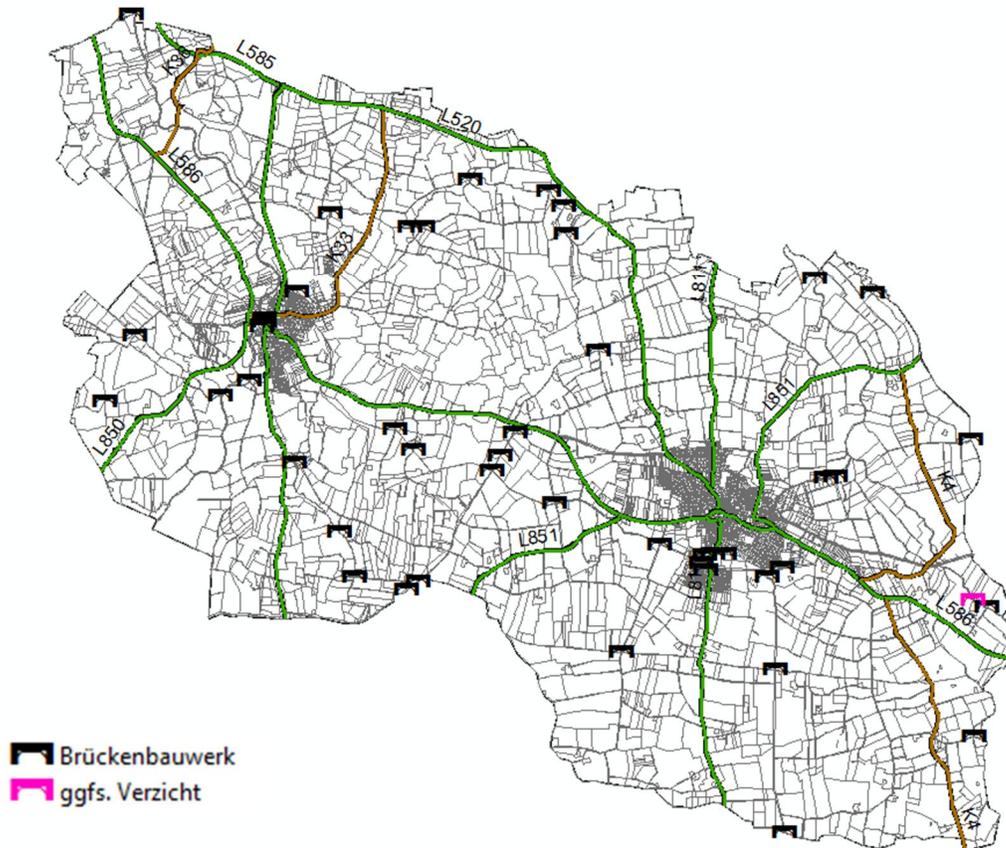


Abb.: Brückenbauwerke als Symbol (Schwarz = zu erhalten, Magenta = Verkehrsbedürfnis prüfen) im Geoinformationssystem ArcGIS

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde herausgearbeitet, dass zukünftig u. U. auf ein ausgewähltes Brückenbauwerk verzichtet werden kann. In der Kartenansicht ist das entsprechende Brückenbauwerk farblich markiert (Magenta). Damit einhergehend können an diesem Brückenbauwerk auch die zuführenden Wegeverbindungen entfallen. Die Erschließung der Flurstücke muss dabei weiterhin über die umliegenden Wirtschaftswege gewährleistet bleiben.

Gemeinsam mit der Bürgerschaft und der Verwaltung der Stadt Sendenhorst konnten die notwendigen, zu erhaltenden Brückenbauwerke für den ländlichen Raum der Stadt Sendenhorst herausgearbeitet werden.

6.2. Handlungsempfehlungen

Das zukünftige Wegenetz der Stadt Sendenhorst soll auf Grundlage des vorliegenden Wirtschaftswegekonzeptes optimiert und nachhaltig durch systematische Wegeerhaltungsmaßnahmen weiterentwickelt werden. Als Orientierungshilfe sollen die im Folgenden aufgeführten Handlungsempfehlungen dienen.

Dabei muss der geläufige Sammelbegriff „Straßenunterhaltung“ differenziert werden. Dazu dient die folgende Übersicht zu den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht:

Kapitel	Bereich Straßenbau		Beispiele
6.3	Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung)		z.B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung
	Bauliche Erhaltung	Bauliche Unterhaltung	z.B. akute Kleinstreparaturen
		Instandsetzung	z.B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht
		Erneuerung	z.B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus
6.4	Um- und Ausbau	(Veränderung der Qualität)	z.B. Querschnittsänderungen
	Erweiterung	(Erhöhung der Kapazität)	z.B. Anbau von Fahrstreifen
	Neubau	(Neuanlage von Verkehrsflächen)	

Tabelle 1: 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)

Zudem gilt es Wege/Wegeparzellen, die als Optionswege eingestuft wurden, eingehend zu überprüfen und ggf. die in Kap. 6.5 beschriebenen Möglichkeiten im Umgang mit diesen Wegen voranzutreiben.

6.3. Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Der Aufwand für die betriebliche Unterhaltung und die bauliche Erhaltung der Wirtschaftswege soll in Anlehnung an die Einstufung in die Wegekategorien in folgender Priorität erfolgen:

- Priorität 1 - Ortsverbindung**
- Priorität 2 - Hauptwirtschaftsweg**
- Priorität 3 - Anliegerwirtschaftsweg**
- Priorität 4 - Untergeordneter Wirtschaftsweg**
- Priorität 5 - Wald- und Wiesenweg**

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

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 einzuordnen. Sofern die Erneuerung des gesamten Oberbaus (alle gebundenen und ungebundenen Schichten) in Erwägung gezogen wird, sollten die Ausbaustandards gemäß Kap. 6.3. geprüft und angewendet werden.

Verkehrssicherungspflicht

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

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich nach den berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Verpflichteten. Die Sicherheitserwartungen 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 Stadt auf den Schutz vor unvermuteten Gefahren beschränkt. Die üblichen Gefahren eines Feldweges (Spurrinnen auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die 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.

Besonders erwähnt sei auch der Bankettbereich. Hier bestehen eingeschränkte Verkehrssicherungspflichten. Auszugehen ist von der Regelung gem. StVO, wonach dem Fahrzeugverkehr lediglich die Fahrbahn und nicht auch die anderen Teile des Straßenkörpers zur Verfügung stehen; nach StVO sind Seitenstreifen nicht Bestandteil der Fahrbahn. Die Verpflichtung zur Verkehrssicherung beschränkt sich daher darauf sicherzustellen, dass das Bankett seine Funktion, nämlich die Fahrbahn zu entwässern und den seitlichen Druck durch den Fahrverkehr aufzufangen, erfüllen kann. Der Bundesgerichtshof hat wiederholt dargelegt, dass auf Banketten nur mit einer der Verkehrssituation angepassten Geschwindigkeit gefahren werden darf. Verkehrsteilnehmer dürfen also nicht darauf vertrauen, seitliche Fahrbahnbankette mit unverminderter Geschwindigkeit befahren zu können, vielmehr haben sie bei einem minimalen Bankett auch ohne Warnschilder mit Höhenunterschieden von 5 bis 8 cm zur Fahrbahn zu rechnen.

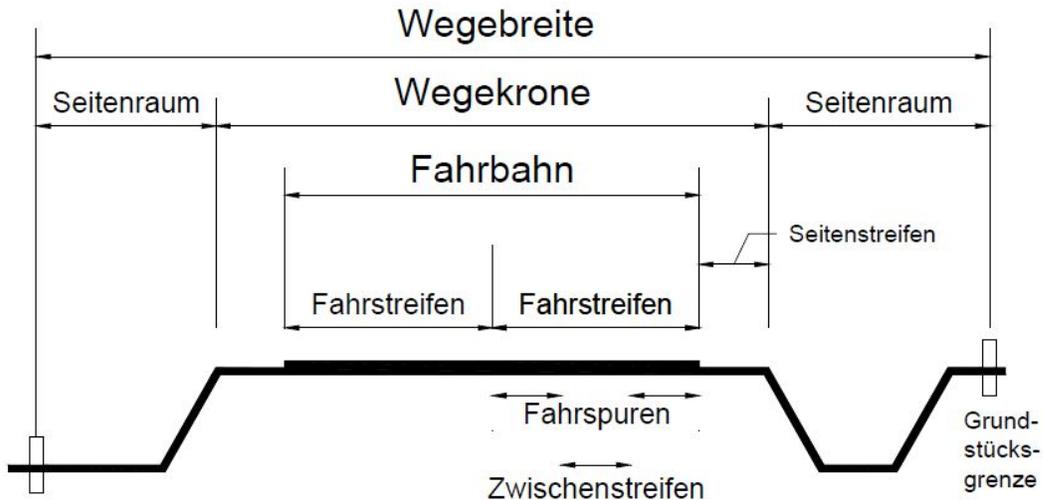
6.4. Zukünftiger Ausbaustandard

Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehre der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Tragfähigkeit und 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 (RLW), 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 aufgezeigt. Dabei wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei der Planung viele Faktoren berücksichtigt werden müssen, so dass jeder Wegeabschnitt individuell betrachtet werden muss. 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.

Allgemeine Begriffsbestimmungen und Querschnitt eines ländlichen Weges:



Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

Fahrbahn: Befestigter Teil des Weges, der dem fließenden Verkehr dient. Er umfasst in der Regel einen, ausnahmsweise zwei Fahrstreifen.

Fahrstreifen: Teil des Wegequerschnittes, der sich aus der Breite des Bemessungsfahrzeuges (Regelbreite), dem seitlichen Bewegungsspielraum und gegebenenfalls einem Gegenverkehrszuschlag zusammensetzt.

Fahrspuren: Bei Spurwegen gebunden befestigte Fahrbahnteile, deren Breite und Abstand auf die Rad-/Achsabmessungen des Bemessungsfahrzeuges abgestimmt sind.

Zwischenstreifen: Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrspuren.

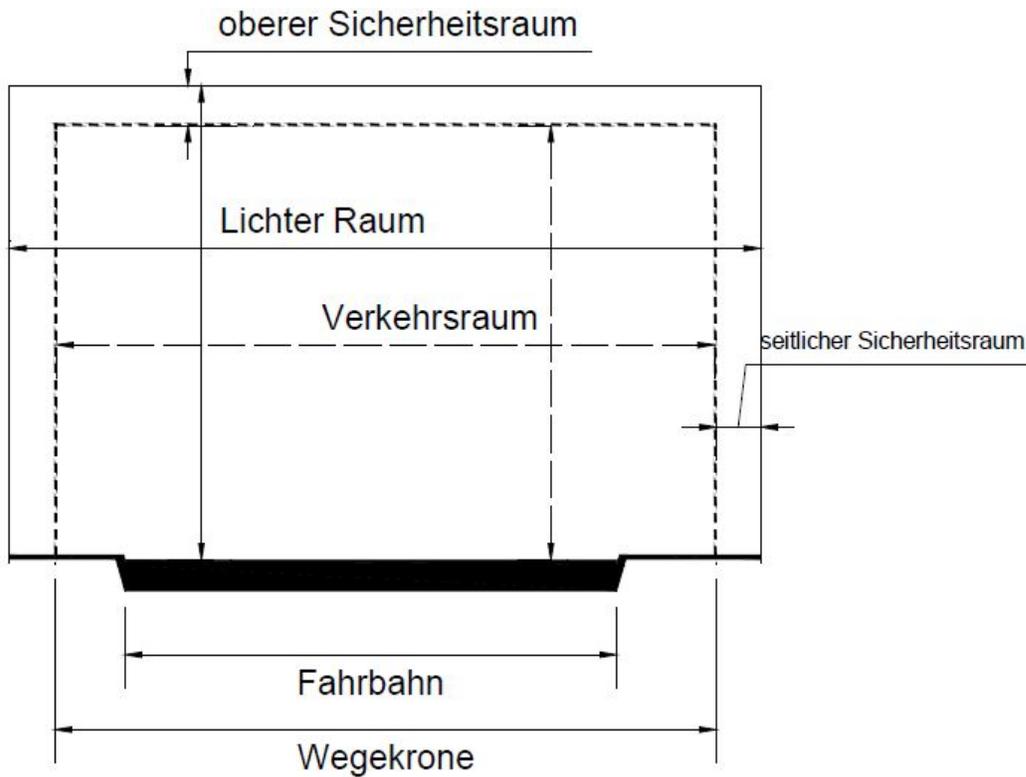
Seitenstreifen: Ungebunden befestigter Teil des Weges, der zum Ausweichen beim Begegnen und Vorbeifahren von Fahrzeugen dienen kann.

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

Wegekrone: Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.

Seitenraum: Raum zwischen Wegekrone und Grenze der anschließenden Grundstücke.

Wegebreite: Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.



Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

Verkehrsraum: Summe des vom Bemessungsfahrzeug eingenommenen Raumes, der seitlichen und oberen Bewegungsspielräume sowie gegebenenfalls eines Gegenverkehrszuschlages.

Sicherheitsraum: Raum außerhalb des Verkehrsraums, der von festen Hindernissen frei zu halten ist. Der obere und seitliche Sicherheitsraum beträgt im ländlichen Wegebau in der Regel 0,25 m.

Lichter Raum: Raum der sich aus dem Verkehrsraum, gegebenenfalls den Verkehrsräumen und dem oberen und den seitlichen Sicherheitsräumen zusammensetzt.¹

¹ DWA-A 904-1, S. 29-30

6.4.1. Ortsverbindung

In Abhängigkeit der aktuellen und zukünftigen Verkehrsbedeutung und der Fahrzeugbreiten der meist-nutzenden Verkehrsteilnehmer kann eine Ortsverbindung im Allgemeinen gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau (RLW) ausgeführt werden. In Ausnahmefällen kann es notwendig werden Ortsverbindungstraßen (in Teilen) z.B. nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) oder Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) zu planen.

Gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau können Ortsverbindungen einstreifig oder zweistreifig geplant und hergestellt werden. Im Sinne dieses Wirtschaftswegekonzeptes ist für Ortsverbindungstraßen standardmäßig der zweistreifige Ausbau mit einer Fahrbahnmindestbreite von ca. 4,75 m anzustreben und eine bituminöse Befestigung zu wählen. Der Vollständigkeit halber wird der einstreifige Ausbau im Folgenden dennoch beschrieben.

Hinweis zu Teerstraßen

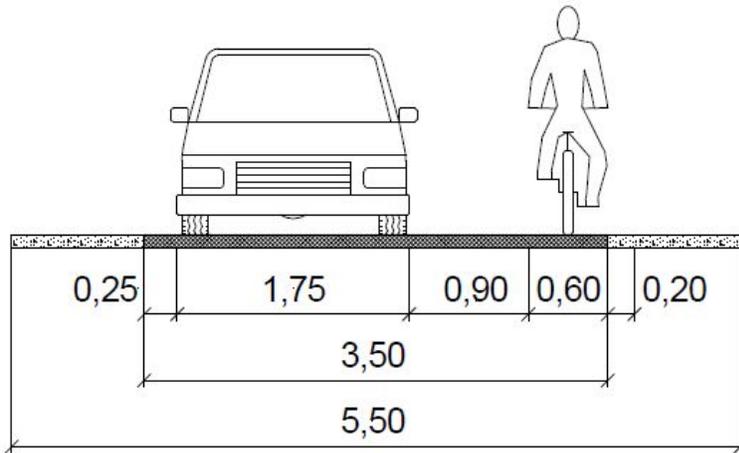
Straßen und Wege werden schon seit Ende der 1970er Jahre nicht mehr „geteert“, Ende der 1980er Jahre wurden teer- und pechhaltige Mischgute sogar ganz verboten. Der Grund: Bei der Herstellung und beim Einbau von heißem teer- und pechhaltigem Mischgut entstehen ungesunde Dämpfe.

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 Asphaltsschichten des Straßenoberbaus dient.

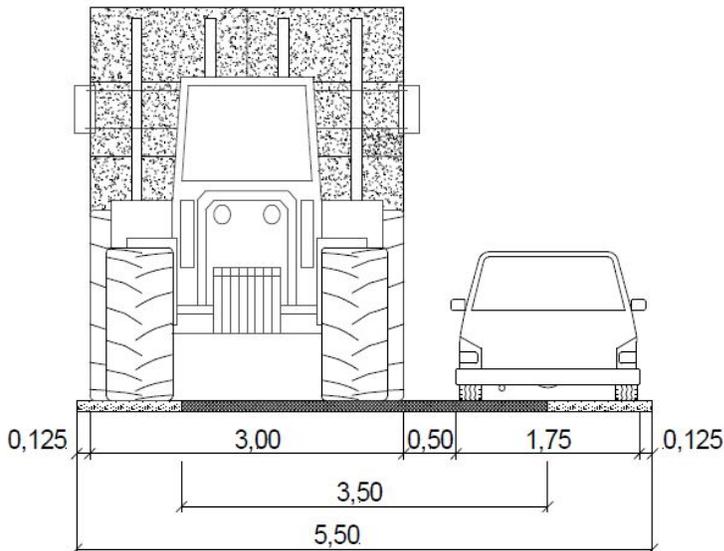
Einstreifige Ortsverbindungsstraße

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



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

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1



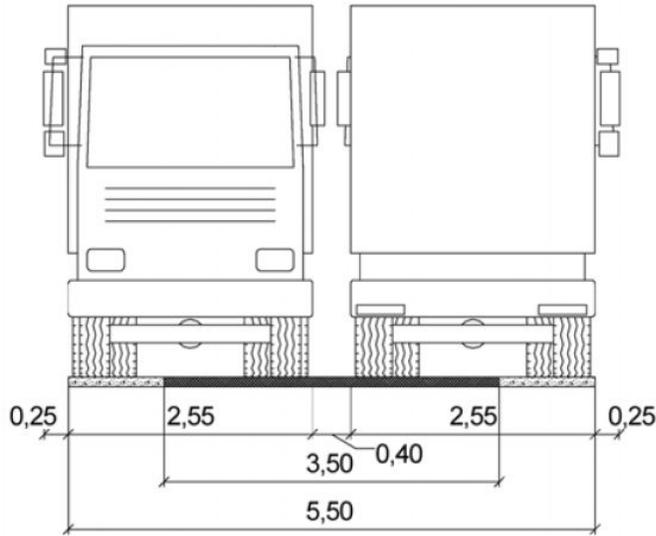
Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit.⁴

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

² DWA-A 904-1, S. 35

³ DWA-A 904-1, S. 35

⁴ DWA-A 904-1, S. 35

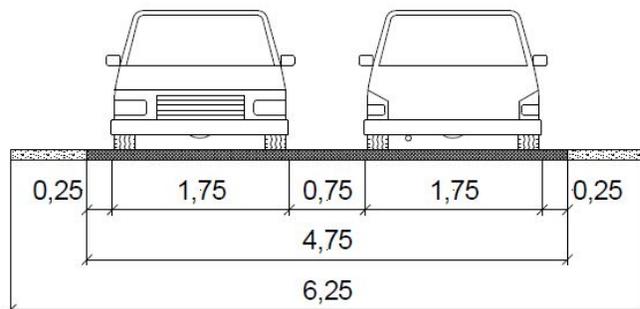


Begegnungsverkehr Lkw/Lkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit und eingeklappten Außenspiegeln.⁵

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

Zweistreifige Ortsverbindungsstraße

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



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

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

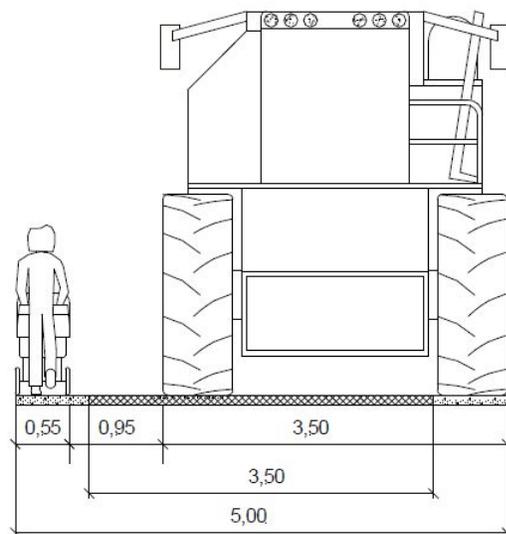
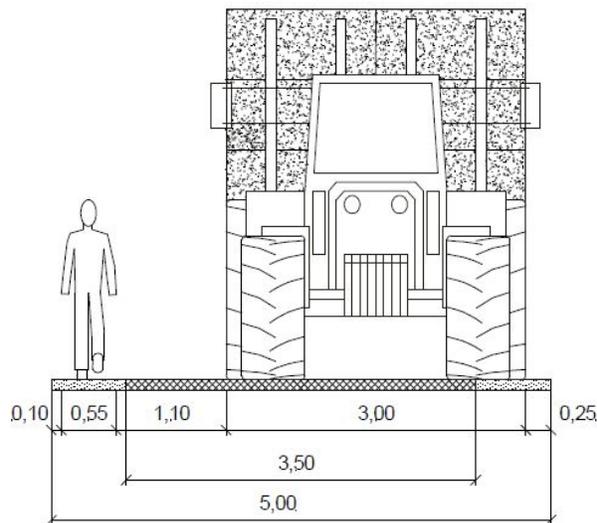
⁵ DWA-A 904-1, S. 36

⁶ DWA-A 904-1, S. 35

⁷ DWA-A 904-1, S. 35

6.4.2. Hauptwirtschaftsweg

Die Fahrbahnbreite der Hauptwirtschaftsweg 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

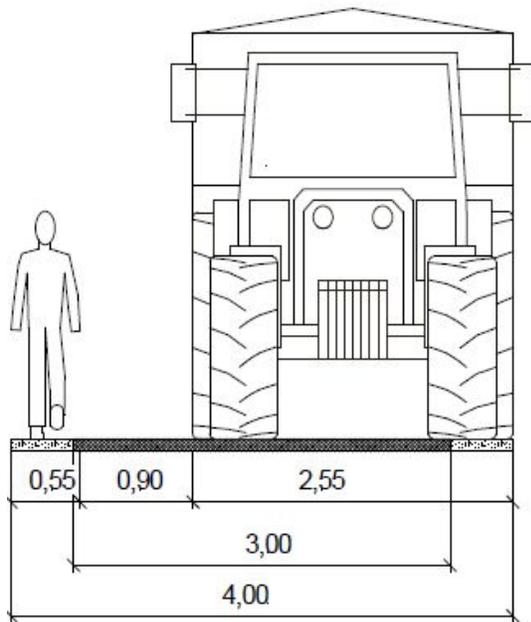
Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

⁸ DWA-A 904-1, S. 38

⁹ DWA-A 904-1, S. 39

6.4.3. Anliegerwirtschaftsweg

Für Anliegerwirtschaftsweg sieht das Wirtschaftswegekonzept generell eine gebundene Fahrbahndecke vor (bituminös, Beton, Pflaster). Deren Breite sollte in der Regel mindestens 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m betragen. Folgender Begegnungsfall sei beispielhaft dargestellt:



Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.¹⁰

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

¹⁰ DWA-A 904-1, S. 42

6.4.4. Untergeordnete Wirtschaftswege

Gemäß diesem Wirtschaftswegekonzept dienen untergeordnete Wirtschaftswege der Erschließung / Anbindung einzelner Grundstücke, vor allem der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung. Untergeordnete Wirtschaftswege haben somit keine Verkehrsbedeutung für die Allgemeinheit.

Für untergeordnete Wirtschaftswege sieht das Wirtschaftswegekonzept 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.

Vorteile von DoB (Deckschicht ohne Bindemittel):

- 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
- hohe Versickerungsfähigkeit
- geringes Aufheizen der Fahrbahn
- können zur Verkehrslenkung gezielt eingesetzt werden

Nachteile von DoB (Deckschicht ohne Bindemittel):

- 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

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.

Hinweis zu PAK

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

Auch für Radfahrer / Radwege eignet sich eine wassergebundene Decke generell. Das unten abgebildete Foto zeigt eine Strecke aus einer anderen Gemeinde mit entsprechender Nutzung.



Abb.: Wassergebunde Wegebefestigung

Auf eine wassergebundene Decke kann auch eine sog. Oberflächenbehandlung aufgebracht werden. So hat eine Beispielgemeinde gute Erfahrungen gemacht mit einer pragmatischen Lösungsvariante. Dort 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.

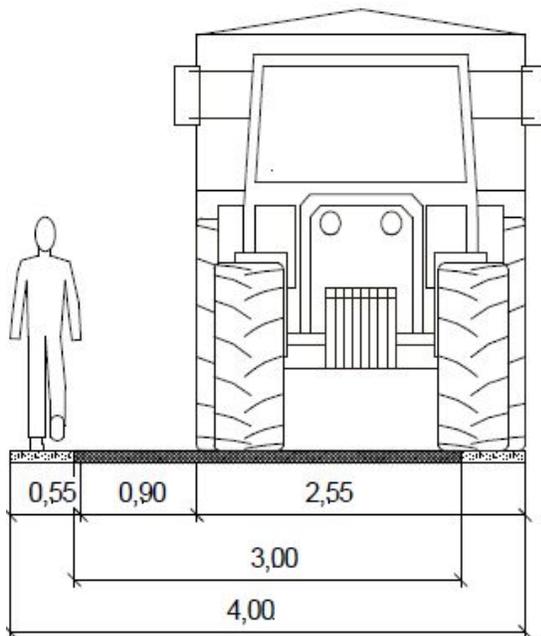
Grundsätzlich sollten bei wassergebundenen oder unbefestigten Fahrbahnen die Einmündungsbereiche bituminös ausgeführt werden. Insbesondere Bereiche die starken Belastungen, wie etwa durch häufiges Bremsen und / oder Anfahren ausgesetzt sind, zeigen sich anfällig für Schädigungen. Ebenfalls neigen Flächen, 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 Entwurfparameter für Holzabfuhrwege (Fahrwege) anzuwenden.¹¹

Standardmäßig ist eine Fahrbahnbreite von 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m vorzusehen.



Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.¹²

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

¹¹ DWA-A 904-1, S. 41

¹² DWA-A 904-1, S. 42

Waldwege

Waldwege werden in Holzabfuhrwege (Fahrwege) und Betriebswege (Maschinenwege) unterteilt. Die Fahrbahnbreite von Holzabfuhrwegen beträgt in der Regel 3,50 m mit beiderseits bis zum Seitenraum auslaufend befestigten Seitenstreifen bis 0,75 m Breite. Die Kronenbreite beträgt entsprechend bis 5,00 m.

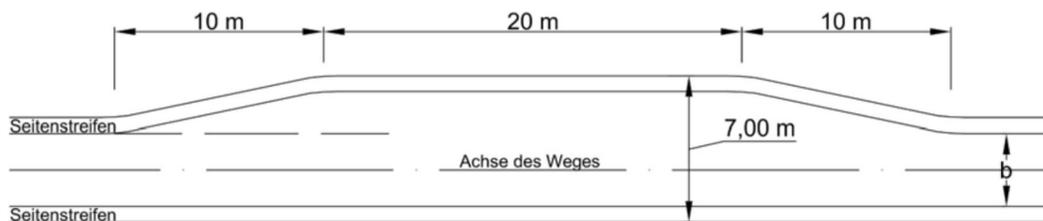
Die Fahrbahnbreite von Betriebswegen beträgt in der Regel 3,00 m bis 3,50 m mit beiderseits bis zum Seitenraum auslaufend befestigten Seitenstreifen von mindestens 0,50 m Breite. Die Kronenbreite beträgt entsprechend 4,00 m bis 4,50 m.¹³

6.4.5. Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

Für diese Wege sind keine Regelungen vorgegeben. In der Regel ist die Kronenbreite etwa 4,00 m breit.

6.4.6. Allgemeines

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.



Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

¹³ DWA-A 904-1, S. 42/43

Das folgende Foto zeigt eine entsprechende Situation aus Sendenhorst und kann als gutes Beispiel für zukünftige Überlegungen dienen. Um Gegenverkehr zu steuern, sollte auch das Einrichten von (temporären) Einbahnstraßenregelungen in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.



Abb.: Ausweichbucht

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

6.5. Umgang mit Optionswegen

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

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

Es wird angestrebt Optionswege im Gemeindeeigentum zu privatisieren bzw. auf Dritte zu übertragen. Ist ein Verkauf nicht möglich, sollte die Variante einer Verpachtung geprüft werden. Gerade diese Bereiche lassen hohe Einsparpotentiale für die Zukunft erwarten. Vielfach ist bereits seitens der Anlieger ein Kaufinteresse für Wegeabschnitte bekundet worden. Die Möglichkeit der Privatisierung ist einzel-fallbezogen mit allen betroffenen Anliegern zu erörtern und zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass die

zukünftige Erschließung aller Eigentumsflächen sichergestellt bleibt. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht geht im Falle eines Verkaufs auf den neuen Eigentümer über.

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

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

7. Zusammenfassung

7.1. Vorgehensweise

Die Stadt Sendenhorst hat in den Jahren 2017 und 2018 mit Unterstützung der Ge-Komm GmbH aus Melle als externen Partner ein Wirtschaftswegekonzept erstellt.

Die erfolgten Bearbeitungsschritte wurden gemäß Angebot vom März 2017 und der förmlichen Beauftragung vom April 2017 durchgeführt:

- | | |
|--------|--|
| Pos. 1 | Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung |
| Pos. 2 | Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung |
| Pos. 3 | Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten |
| Pos. 4 | Datenanalyse / Konzeptvorentwurf |
| Pos. 5 | Vorbewertung / Beteiligung |
| Pos. 6 | Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens |
| Pos. 7 | Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung |
| Pos. 8 | Ergebnispräsentation |

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum März 2017 bis August 2018.

In diesem Rahmen wurden die Bestands- und Zustandsdaten aller Wirtschaftswege der Stadt Sendenhorst erfasst und analysiert. Für einen strukturierten und konzeptionellen Umgang mit dem Wegenetz wurden die Wege unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung, Verkehrsbelastung und Nutzergruppen, sowie den Fahrbahnbreiten, Befestigungsarten und den Zuständen in die folgenden Kategorien eingeteilt:

- Hauptwirtschaftswege
- Anliegerwirtschaftswege
- untergeordnete Wirtschaftswege
- Wald- und Wiesenwege
- sonstige Wirtschaftswege (Optionswege)

Die Kategorisierung der Wege wurde in einem mehrstufigen Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Interessierten intensiv erarbeitet. Dabei konnte letztendlich ein großer Konsens erzielt werden, sodass von einer hohen Akzeptanz auszugehen ist.

Des Weiteren wurden Handlungsempfehlungen zum zukünftigen Umgang mit dem Wirtschaftswegekonzept erarbeitet und als ein wichtiger Bestandteil dieses Wirtschaftswegekonzeptes der Stadt Sendenhorst übergeben.

Zukünftig soll grundsätzlich weiterhin der Verzicht, bzw. die Herabstufung von Brückenbauwerken einzelfallbezogen geprüft werden, sofern Bauwerksprüfungen Anlass zum Handeln geben. Hier bietet sich der Stadt Sendenhorst ein Einsparpotential. Finanzielle Belastungen durch aufwändige sowie kostenintensive Instandhaltungsmaßnahmen könnten gesenkt werden. Zusätzlich zu den Brückenbauwerken können Optionswegeverbindungen nach sorgfältiger Prüfung der Gegebenheiten evtl. künftig veräußert oder ökologisch aufgewertet werden.

Der Stadt Sendenhorst liegt nunmehr ein Konzept und eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit mit erarbeitet wurde und eine hohe Akzeptanz erwarten lässt. Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizienter und passgenauer 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 kann als Grundlage für die Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges mit Aufstellung von Prioritäten, Maßnahmenbeschreibungen, eines Zeitplanes zur Umsetzung und einer Kostenermittlung dienen.

Weitere eingehende Überlegungen zur Umsetzung des Wirtschaftswegekonzeptes sollen nun durch die Verwaltung und die politischen Gremien vorangetrieben werden. Evtl. kann es sinnvoll werden, das Konzept dann punktuell zu überarbeiten und anzupassen.

7.2. Finanzierung

In Sendenhorst werden derzeit die Unterhaltung und der Ausbau von Wirtschaftswegen komplett von der Stadt getragen. Für den Außenbereich existiert keine Satzung. Anliegerbeiträge werden nicht erhoben. Vielmehr bemüht sich die Stadt, die Unterhaltungen sowie die Instandsetzungen des ländlichen Wegebbaus ohne Fremdleistungen zu gewährleisten und zu finanzieren.

Die in NRW existierende Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes findet keine Anwendung. Insbesondere die Gemeindeprüfungsanstalt –GPA- fordert die Kommunen immer wieder auf, eine solche Satzung einzuführen und die dortigen Höchstsätze festzuschreiben.

Im Folgenden werden weitere mögliche Finanzierungsformen beschrieben und näher erläutert:

Straßenbaubeiträge

In Nordrhein-Westfalen wurde seitens der Geschäftsstelle des Städte- und Gemeindebundes NRW in Abstimmung mit dem Innenministerium des Landes ein Muster einer Straßenbaubeitragssatzung 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 ihrer Mitgliedschaft beim StGB NRW ist die Rechtsberatung für die Stadt Sendenhorst 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 einer exemplarischen Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für Maßnahmen an Einrichtungen des Straßenbaus im Außenbereich heißt es:

§ 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 dazu-gehörigen Rampen.

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

Hinweise zur Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Einbeziehung von Wirtschaftswegen in Straßenbaubeitragsatzungen liefert in Nordrhein-Westfalen auch die Gemeindeprüfungsanstalt (GPA NRW). Im Zuge von überörtlichen Prüfungen werden deutliche Empfehlungen hinsichtlich der Straßenbaubeiträge gegeben. Zum einen werden die Kommunen aufgefordert, die maximal zulässigen Prozentsätze von den Anliegern zu erheben und zum anderen wird die Berücksichtigung der Wirtschaftswege gefordert.

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

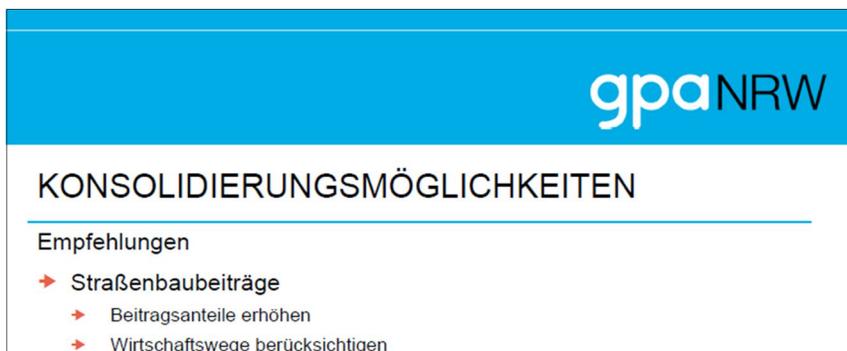


Bild: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW

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

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

Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

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

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

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

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

Gegebenenfalls kann es sinnvoll sein, für den Außenbereich der Stadt Sendenhorst die Möglichkeit zur Gründung eines (oder vielleicht 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 systemändernden Lösungsansatz mit wiederkehrenden Beiträgen vor.

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

Erhöhung der Grundsteuer A

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

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern“:

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

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

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

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

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

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

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

Treckermaut

In der niedersächsischen Gemeinde Wardenburg wurde Anfang 2015 eine sog. „Treckermaut“ eingeführt. Diese besondere Variante zur Finanzierung orientiert sich maßgeblich an dem Verursacherprinzip. Je größer und schwerer die befahrenden Fahrzeuge der Wege sind, desto höher fällt die Sondernutzungsgebühr für die Nutzung aus. Dieses gilt für alle Wege, die eigens mit Schildern „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ ausgeschildert wurden und gilt für jegliche Fahrzeuge über 3,5 t (also auch für schwere Fahrzeuge, die keiner agrarischen Nutzung unterliegen, wie z.B. Baufahrzeuge, Firmen / Spedition-LKW etc.). Die Bezeichnung „Treckermaut“ ist aus diesem Grunde nicht ganz zutreffend, da auch sämtliche außeragrarischen Fahrzeuge davon betroffen sind.

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

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

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

Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege ausschließlich im Rahmen von Flurbereinungsverfahren.

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

In der Rubrik „Flächenmanagement im ländlichen Raum“ auf Seite 88 im Koalitionsvertrag heißt es u.a.: „Unsere Wirtschaftswege haben eine hohe Bedeutung für den ländlichen Raum, sowohl für die Landwirtschaft als auch für den Tourismus. Deswegen wollen wir ELER-Mittel für die Unterhaltung, Sanierung und den mitunter notwendigen Rückbau der Wirtschaftswege zur Verfügung stellen.“

7.3. Regionaltypische Kosten

Entsprechend der zukünftigen Anforderung und der unterschiedlichen Schadensklassen 1 „mängelfrei“ – 5 „starke Schäden“, lassen sich grobe Hochrechnungen zu den zu erwartenden Kosten durchführen. Dabei sind die im Folgenden zu Grunde gelegten Einheitspreise als regionaltypische Kosten der Ge-Komm GmbH sowie der Stadt Sendenhorst als grobe Richtwerte anzusehen.

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. Aktuell angepasst beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a.. Die Mischkalkulation berücksichtigt dabei alle vorhandenen Befestigungsarten.

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

Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei der Kennzahl um Mittelwerte zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden. (Für die Stadt Sendenhorst bedeutet dies konkret, dass diese Summe pro qm auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung gestanden hat. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, so dass ein Unterhaltungstau vorhanden ist).

Bezogen auf die Wegenetzlänge von 150 km ergibt sich ein jährlicher Finanzbedarf von:

150.000 lfdm. x 3,0 m x 1,20 €

= ca. **540.000 € p.a.**

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

Tatsächlich werden überwiegend folgende Verfahren in Sendenhorst umgesetzt:

- Aufbringen einer (Trag-)Deckschicht im Hocheinbau
- Umwandlung einer bit. Befestigung in eine wassergebundene Befestigung (DoB)

Aufbringen einer (Trag-)Deckschicht im Hocheinbau

Der regionalspezifische Kennwert für die Aufbringung einer (Trag-)Deckschicht im Hocheinbau (ca. 10 cm Stärke) pro qm Weg in der Stadt Sendenhorst beträgt im Mittel etwa 26 € zzgl. Mehrwertsteuer (30,94 €). Das bedeutet **für 1.000 lfdm. (3 m Fahrbahnbreite) ca. 92.820 € Bruttokosten.**

Umwandlung einer bit. Befestigung in eine wassergebundene Befestigung (DoB)

Der regionalspezifische Kennwert für einen Umbau eines bituminösen Weges in wassergebundene Deckschicht pro qm Weg in der Stadt Sendenhorst beträgt etwa 25 € zzgl. Mehrwertsteuer (29,75 €). Das bedeutet **für 1.000 lfdm. (3 m Fahrbahnbreite) ca. 89.250 € Bruttokosten.** (Gegebenenfalls erforderliche Entsorgungskosten für belastetes Material fallen zusätzlich an.)

Zum Vergleich

Für eine komplette Wegeerneuerung fallen Kosten im Bereich von etwa 60 - 100 € pro qm an.

Anmerkung:

Kostenansätze unterliegen immer auch gewissen Ungenauigkeiten / Konjunkturschwankungen. Die gute Konjunktur führt aktuell z.B. zu einer hohen Nachfrage. Die Bauindustrie reagiert hier erfahrungsgemäß mit höheren Preisen, als in der Vergangenheit.

8. Weitere Schritte / Umsetzung

In der Stadt Sendenhorst sollten nunmehr folgende konkrete weitere Schritte geplant und durchgeführt werden:

- Umsetzungsphase des Konzeptes / Konkretisierung in den einzelnen Bauernschaften
- Aufbau einer Organisation zur nachhaltigen Erhaltung des Wegenetzes (Streckenkontrollen, Unterhaltung und Pflege etc.)
- Beschäftigung mit unterschiedlichen Formen der Finanzierung von Wegen
- Einwerben von Fördermitteln (sofern sich Möglichkeiten bieten)
- Permanente Fortführung der umfangreichen und aufgebauten Datenbestände

In jedem Fall sei der Stadt Sendenhorst empfohlen, das nunmehr erstellte und aufwendig abgestimmte Wirtschaftswegekonzept zukünftig konsequent anzuwenden und permanent fortzuführen. Nur auf Basis aktueller Datengrundlagen lassen sich die richtigen 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 „www.wirtschaftswegekonzept.de“ auch weiterhin eine gute Variante darstellen.

Als Gesellschaft für kommunale Infrastruktur steht die Ge-Komm GmbH auf Wunsch auch bei der Umsetzung der oben beschriebenen Schritte beratend oder ausführend zur Seite. Dabei können wir auf unsere umfangreichen Erfahrungen aus zahlreichen Projekten dieser Art zurückgreifen.

Melle, im August 2018

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Bismarckstraße 15

49324 Melle

T 05422 98151-60

F 05422 98151-69

E-Mail: **info@ge-komm.de**

Internet: **www.ge-komm.de**



Bernd Mende

Geschäftsführender Gesellschafter



i.V. M.Sc. Eduard Schwarz

Abteilungsleiter / Projektleiter