



Stadt Rüthen

ländliches Wegenetzkonzept





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

erstellt durch:



Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Bismarckstraße 15

49324 Melle

Tel.: 05422 98151-60

Fax: 05422 98151-69

E-Mail: info@ge-komm.de

Internet: www.ge-komm.de

Melle, im November 2018



Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	3
2.	Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW	7
2.1	Bestandsanalyse (IST)	8
2.2	Ökologische Wertigkeit	11
2.3	Erarbeitung des Soll-Konzeptes	15
2.4	Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept	17
2.5	Beteiligungsverfahren	20
2.6.	Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzert.de	28
3.	Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle	30
4.	Handlungsempfehlungen	34
4.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	37
4.2	Zukünftiger Ausbaustandard	39
4.3	Bodenordnung / Flurbereinigung	47
4.4	Bodenordnungsbedarf in der Stadt Rüthen	49
5.	Handlungsempfehlungen für die Stadt Rüthen	59
6.	Zusammenfassung und Ausblick	67
	Anlagen	70

1. Einführung

Geografische Lage

Die Stadt Rüthen befindet sich in Südwestfalen im Osten des Kreises Soest im Regierungsbezirk Arnsberg. Nachbarkommunen aus dem Kreis Soest sind Erwitte, Geseke, Anröchte und Warstein. Weitere Nachbarkommunen sind Bestwig, Olsberg, Brilon (Hochsauerlandkreis) und Büren des Kreises Paderborn.

Infrastruktur

Die Stadt Rüthen ist im nördlichen Stadtgebiet überregional über die Bundesautobahn A44, sowie regional über die Bundesstraße (B516), die Landesstraßen (L536, L735, L741, L747, L776, L878) und die Kreisstraßen (K8, K45, K62, K63, K65, K66, K68, K70, K76 und K78) gut angebunden. Über einen Anschluss an das Schienennetz verfügt die Stadt nicht.

Insgesamt betreibt die Stadt etwa 560 km Wirtschaftsweg. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß- bzw. Radwege sowie Privatwege.

Als Besonderheit kann die historische Siedlungsgeschichte Rütthens genannt werden. Reste der mittelalterlichen Befestigungsanlagen aus dem 14. Jahrhundert bilden heute die Stadtmauer, das Hachtor sowie der Hexenturm - welche touristisch gut angenommen werden.

3

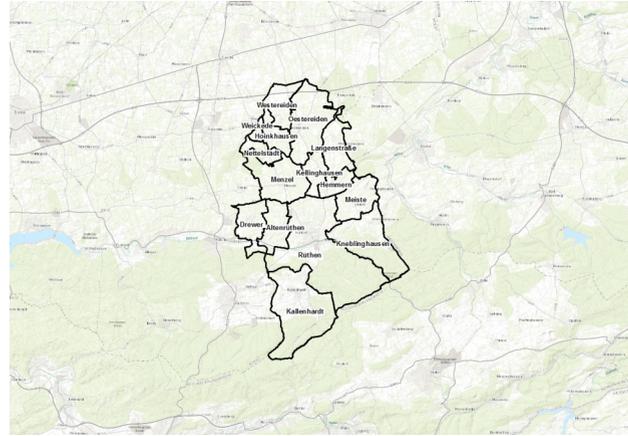
Eine überregionale Anbindung des Radverkehrs stellt u. a. der Möhnetalradweg dar.

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit ländlich bis dörflich geprägter Siedlungsstruktur muss sich auch Rüthen mit dem demografischen Wandel beschäftigen und



Foto: <https://www.sauer-land.com/Media/Attraktionen/Hachtor>



Quelle: Weltweite topografische Karte - Sources: Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

sich einem Strukturwandel unterziehen. Derzeit stagniert die Bevölkerungszahl. Die Stadt ist bestrebt, Arbeitsplätze in der Region zu sichern, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken, den Wohnraum attraktiv zu gestalten und außerdem die regionale Siedlungsflächenentwicklung positiv voranzutreiben.

Die Siedlungsstruktur in Rüthen ist über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Einzelne gelegene Höfe umgeben von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen sind in einer großen Anzahl vorzufinden. Das bedeutet gleichzeitig, dass ein verhältnismäßig großes Infrastrukturnetz zur Erschließung der Wohnhäuser vorgehalten werden muss. Viele Wirtschaftswege dienen somit nicht nur reinen land- und forstwirtschaftlichen Interessen, sondern auch der Daseinsvorsorge und Mobilität.

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

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



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



Die Ortschaften der Stadt Rüthen:

Ortschaft	Einwohner	Fläche (ha)
Rüthen	5.277	3.836
Altenrüthen	499	694
Drewer	693	723
Hemmern	171	377
Hoinkhausen	174	470
Kallenhardt	1.639	2.287
Kellinghausen	83	458
Kneblinghausen	252	1.559
Langenstraße-		
Heddinghausen	440	747
Meiste	369	824
Menzel	370	1.242
Nettelstädt	98	340
Oestereiden	804	1.485
Weickede	36	129
Westereiden	462	632
Gesamt	11.367	15.800

Quelle: Statistik des Einwohnermeldeamtes Rüthen

Rüthen in Zahlen

Auf einer Fläche von ca. 158 km² leben in der Stadt zur Zeit etwa 11.400 Menschen verteilt auf insgesamt 15 Ortschaften. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wieder: im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohnern pro km² sind es in Rüthen nur etwa 70 Einwohner pro km².

Im Folgenden ein Überblick über die wichtigsten Einrichtungen in der Stadt:

Soziale Einrichtungen

Caritas-Konferenz Rüthen
Innere Mission Rüthen
Arbeiterwohlfahrt
DRK Rüthen
Arbeitskreis für Behinderte
Deutscher Kinderschutzbund e. V.
7 Kindergärten

Kulturelle Einrichtungen

2 jüdische Friedhöfe
Kulturring Rüthen e. V.
1 Bücherei
5 Heimatvereine
1 Museum
1 Stadtarchiv

Kirchen

15 katholische Kirchen (Pfarreien & Kapellen)
1 evangelische Kirche



Flächennutzung der Stadt Rüthen:

Nutzungsart	Fläche (ha)
Siedlungs- /Verkehrsfläche ges.	1.363
Gebäude-, Frei-, Betriebsfläche	604
Erholungs-, Friedhofsfläche	45
Verkehrsfläche	714
Freifläche außerhalb	
Siedlung/ Verkehr ges.	14.453
Wasserfläche	88
Waldfläche	5.010
landwirtschaftl. genutzte Fläche	9.298
sonstige Fläche	8
Moor, Heide, Unland	19
Abbauland	30

Quelle: <https://www.it.nrw/sites/default/files/Kommunalprofile/105974036.pdf>



Schulen

- 1 Gymnasium
- 2 Grundschulen
- 1 städt. Gemeinschaftsgrundschule
- 1 Verbundschule
- 1 private Sekundarschule

Sportstätten

- 7 Sportplätze
- 5 Sporthallen
- 6 Bolzplätze
- 4 Tennisplätze
- 2 Reitplätze

Flächennutzung / Landschaftsbild

Der Norden wird geologisch den Hellwegbörden zugeordnet, welche zur Westfälischen Bucht gehören. Die flache (Löss-)Bördenlandschaft weist gute Bodeneigenschaften auf und ist entsprechend fruchtbar, sodass eine überwiegend landwirtschaftliche Nutzung vorherrscht. Der südliche Teil des Gebiets wird überwiegend forstwirtschaftlich genutzt und weist einen dementsprechend hohen Anteil an Waldflächen auf. Naturräumlich kann der (Arnsberger) Wald dem Nordsauerländer Oberland zugeordnet werden. Dieser ist topografisch stark bewegt und erreicht durch den "Wehberg" eine Höhe von ca. 529 m.

5

Nördlich der Waldflächen fließt die Möhne, der hydrologisch bedeutsamste Fluss im Stadtgebiet, in West-Ost Richtung parallel zur Bundesstraße 516. Die Flussläufe der Biber und Glenne fließen innerhalb des Arnsberger Waldes in nordwestliche Richtung. Die Möhne trennt die beiden genannten Bereiche und bildet eine natürliche Grenze.

Die Wald- und landwirtschaftlichen Flächen nehmen den überwiegenden Teil der Gemeindeflächen ein. So werden rund 59 % landwirtschaftlich genutzt.



Foto: Ge-Komm GmbH

Die weitläufige ländliche Landschaft der Stadt Rüthen mit dem gut ausgebauten ländlichen Wegenetz wird neben der Land- und Forstwirtschaft auch von Erholungssuchenden und Freizeitsportlern stark frequentiert.

Tourismus

Rüthen gilt und versteht sich selbst als touristische Stadt. Durch Rüthen verlaufen viele attraktive Radwanderwege. Die bekanntesten davon ist der sog. Möhnetalradweg. Des Weiteren verfügt die Stadt über insgesamt 5 ausgewiesene gemeindeeigene Radrundtouren.

Gut ausgebaut und beliebt ist ebenso das Wanderwegenetz auf Rütthener Gebiet. Daher existieren in Rüthen zahlreiche gekennzeichnete Wanderwege. Dazu werden entsprechend Wanderparkplätze zur Verfügung gestellt.

Die Rad- und Wanderwege führen im Süden durch abwechslungsreiche Landschaften oft entlang von Gewässern oder durch Waldgebiete zu Sehenswürdigkeiten.



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Abstimmung mit Planungen / Konzepten / Strategien

Bestehende Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Hierzu gehört auch der Abstimmungsprozess mit der Stadt Rüthen, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis, so dass planerische und strategische Vorstellungen aller relevanten Nutzergruppen Berücksichtigung gefunden haben.

Im Jahr 2017 wurde ein integriertes kommunales Entwicklungskonzept (IKEK) durchgeführt, welches mögliches Entwicklungspotenzial sowie eine Analyse über Stärken und Schwächen der Stadt Rüthen aufzeigt.

Stärken-Schwächen-Analyse

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

Stärken

- attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende
- Attraktive Dörfer und Siedlungen mit historischer Bausubstanz
- Historischer Stadtkern mit alter Befestigungsanlage
- günstige geographische Lage mit guter überregionaler Verkehrsanbindung

Schwächen

- verhältnismäßig großes Wirtschaftswegenetz
- Hoher Anteil asphaltierter, schadhafter Wirtschaftswege
- Hohe Anforderungen und dadurch hoher Investitionsbedarf an das Wirtschaftswegenetz auf Grund der Multifunktionalität
- verteilte Siedlungsstruktur
- Örtlich starke Belastung der Ortsdurchfahrten durch Schwerlastverkehr der lokalen Steinindustrie
- Keine Schienennetzanbindung zur Personenbeförderung

Risiken

- Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigen Alter
- Begrenztes Ausbildungsangebot für Schulabsolventen
- Leerstände
- Funktionsverlust der alten Ortslagen durch Strukturwandel der Landwirtschaft
- Rückgang von Dorfgemeinschaften
- Verlust traditioneller Werte

Chancen

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

2. Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW

Zielsetzung

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

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

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

Die heutigen Wegenetze wurden im Wesentlichen in den 1950er bis 1970er Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse geplant und gebaut. Inzwischen haben sich Betriebsgrößen, Besitz- und Produktionsweisen gravierend verändert und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich zugenommen. Für die daraus resultierenden, deutlich geänderten Anforderungen weist das vorhandene ländliche Wegenetz funktionale und qualitative Defizite auf, die objektive Entwicklungshemmnisse für die Leistungsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft sowie vielerorts für die Erschließung von Gemeinden und Ortschaften bedeuten. In manchen Regionen Nordrhein-Westfalens ist das vorhandene Wegenetz zudem viel zu engmaschig.

Ziel der Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte (Wirtschaftswegekonzepte) ist es, den Städten und Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten örtlichen Akteure die Planung zukunftsfähiger und bedarfsgerechter Wegenetze

zur Entwicklung des gemeindlichen Freiraums zu ermöglichen. Die Wegenetze sollen an der verkehrlichen Bedeutung ausgerichtet sein und Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen. Abschließend sollen sich Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege ableiten lassen.

Konzeptförderung

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

Das gesamte Verfahren ist von der europäischen Kommission über die ELER-Verordnung detailliert vorgegeben. Die Anträge auf Förderung sind bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden einzureichen. Die dritte Förderperiode lief im Frühjahr 2018 an und endet 2018, sodass geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2018 vollständig abgeschlossen sein müssen.

Dazu wurde fristgerecht ein formaler Antrag auf Förderung nebst Anlagen und Beschreibung der Multifunktionalitäten eingereicht. Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens wurden aus allen Anträgen die förderwürdigsten anhand bestimmter Kriterien ausgewählt und erhielten die Zusage samt Förderbescheid. Gewichtige Kriterien zur Auswahl waren u. a. die ländlichen Strukturen, die Siedlungsstruktur, die landwirtschaftliche Situation und die Notwendigkeit eines Wegenetzkonzeptes.

Im Regierungsbezirk Arnsberg erhielten unter anderem die Stadt Rülten und die Gemeinde Eslohe eine Förderzusage. Grundlage der Fördermaßnahme ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) vom 26.1.2016, ergänzt durch den „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 09.08.2017.

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



2.1 Bestandsanalyse (IST)

Arbeitsgrundlagen / Vorgaben

Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

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

Begründung des Plangebietes

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege im Außenbereich auf dem gesamten Gemeindegebiet von Rüthen unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht. Bereiche ausschließlich mit privater Erschließung ohne Bedeutung für die Allgemeinheit wurden nachrangig behandelt. Durch Abstimmungsprozesse mit Ortskundigen Vertretern unterschiedlicher Nutzergruppen konnte schließlich das relevante Wirtschaftswegenetz herausgearbeitet werden, welches dementsprechend eine geringere Gesamtlänge aufweist als durch die vor-Ort-Bereisung erfasst wurde.

Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes dienten folgende Datengrundlagen:

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

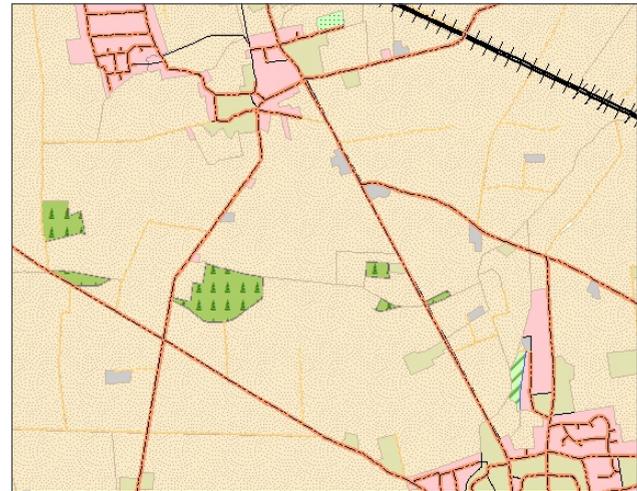


Abb. oben: ATKIS-Daten



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

Vorgehensweise

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

Im zweiten Schritt erfolgte der örtliche Feldvergleich mit der Erhebung aller relevanten Informationen. Alle ländlichen Wege und Wegeflurstücke im Eigentum der Stadt Rüthen und strategisch wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit angefahren und gemäß den Vorgaben des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte erfasst.

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

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

9

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

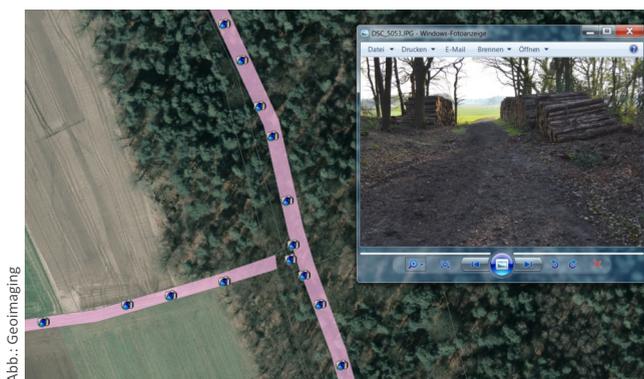


Abb.: Geoimaging

Kategorisierung gemäß Leitfaden

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

Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)

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

Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für

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

ökologischer Wertigkeit

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

Ausbauart

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

Ausbauzustand

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



Tragfähigkeit

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

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

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

Eine verlässliche Aussage zur Tragfähigkeit lässt sich nur mit weitergehenden Untersuchungen treffen.

Länge und Breite

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

Unterhaltungspflicht

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

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

Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:

- Kategorie A** = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen (z.B. innerörtliche Straßen); maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr
- Kategorie B** = multifunktionale Wege, d.h. für den land- und forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und/oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr; Maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr; Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrene Ziele im Außenbereich, z.B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc., zusätzlich alle Radrouten/-wege (Verbindungswege gem. RLW, siehe auch Kap. 4.2)
- Kategorie C** = Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)
- Kategorie D** = untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d.h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen oder dienen könnten und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouen; maßgeblicher Verkehr: Fußgänger u. luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- Kategorie E** = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- Kategorie F** = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z.B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.
- Kategorie G** = im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind.
- Kategorie H** = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege
- Kategorie I** = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

2.2 Ökologische Wertigkeit

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

Ökologische Wertigkeit

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

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

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

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

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

Wege und Säume

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

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

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

Allgemeine Situation

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

Diese Entwicklung ergibt sich aus unterschiedlichen Gründen. Einerseits werden Wegeränder, im Eigentum von Städ-





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

Potentialanalyse Wegeseitenstreifen

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

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

Funktion und Bedeutung

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

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

raum für Tiere in einer intensiv genutzten Landschaft. Für viele Arten sind dauerhaft zur Verfügung stehende Flächen Überlebenswichtig.

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

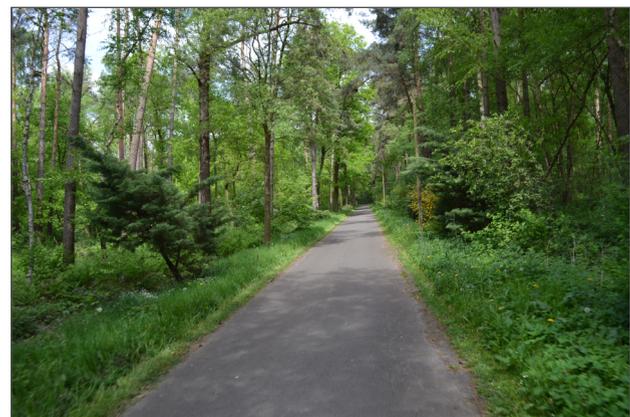


Foto: Ge-Komm GmbH

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

Bewertung gemäß Leitfaden

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

Diese werden durch die Kategorien

0 (= nicht vorhanden)

1 (= vorhanden)

2 (=stark ausgeprägt)

repräsentiert.

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

Ökologische Wertigkeit der Fahrbahn

0 = nicht vorhanden



1 = vorhanden



2 = stark ausgeprägt





Ökologische Wertigkeit des Saumes

0 = nicht vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

1 = vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH

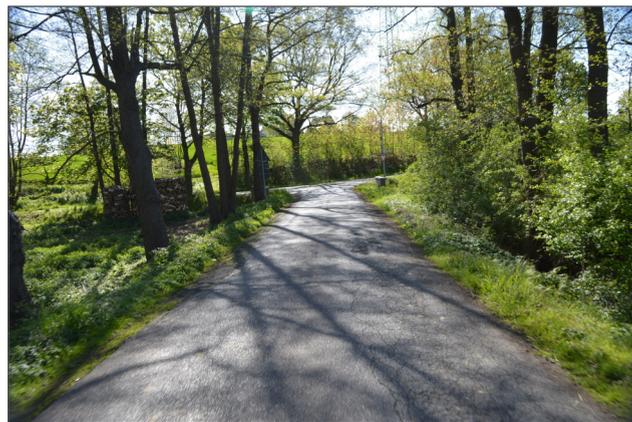


Foto: Ge-Komm GmbH

14

2 = stark ausgeprägt



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

2.3 Erarbeitung des Soll-Konzeptes

Vorentwurf

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

Die Ge-Komm GmbH hat gemäß der beauftragten, von der Stadt Rüthen angegebenen Wegelänge von ca. 450 km sämtliche Wege im ländlichen Raum der Gemeinde Rüthen erfasst. Bei gemeinsamen Abstimmungen mit der Verwaltung sowie Vertretern der Land- und Forstwirtschaft stellte sich heraus, dass die relevante, im Konzept zu berücksichtigende Wegelänge ca. 617 km beträgt. Diese Gesamtlänge wurde zur Kategorisierung herangezogen.

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

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

15

Brückenbauwerke

Insgesamt wurden in der Gemeinde Rüthen im Wirtschaftswegenetz 27 Brückenbauwerke und 12 Furten vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Über-



Foto: Ge-Komm GmbH

fahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte auch eine intensive Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

Zur baulichen Bewertung und Prüfung der Bauwerke gem. DIN 1076 liegen der Gemeinde die entsprechenden Berich-



Foto: Ge-Komm GmbH



Bauwerksprüfung

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

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





te vor. Brückenprüfungen werden in regelmäßigen Abständen beauftragt und mit externer Unterstützung durchgeführt. In das Konzept sind alle bisherigen bekannten Aspekte hinsichtlich der Bauwerke eingeflossen.

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

Diese Vorschläge sind politisch intensiv zu diskutieren und abzuwägen, da sie auf der einen Seite erhebliche finanzielle Einsparpotentiale aufzeigen und auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.

Ein weiterer möglicher Ansatz könnte sein, ausgewählte Brückenbauwerke zukünftig durch Furten zu ersetzen (siehe folgendes Foto und Übersicht der Brückenbauwerke unten). Im ländlichen Raum der Stadt Rüthen sind bereits zahlreiche Furten vorhanden. Die Umsetzung ist im Einzelfall genau zu prüfen und mit entsprechenden Vertretern abzustimmen.

Eine Realisierung kann wie in den folgenden Beispielen aufgezeigt erfolgen:



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



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

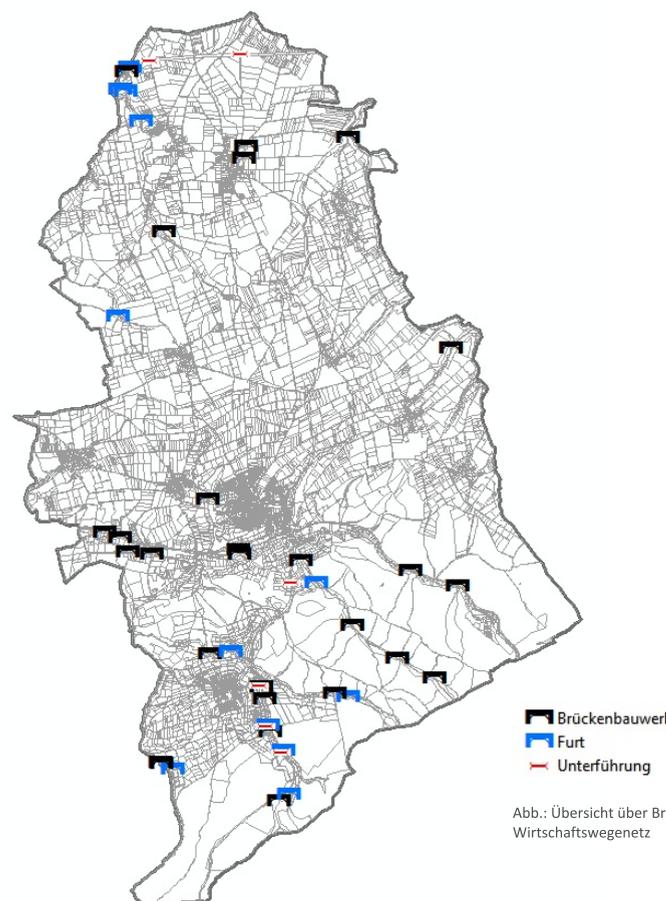


Abb.: Übersicht über Brückenbauwerke im Wirtschaftswegenetz

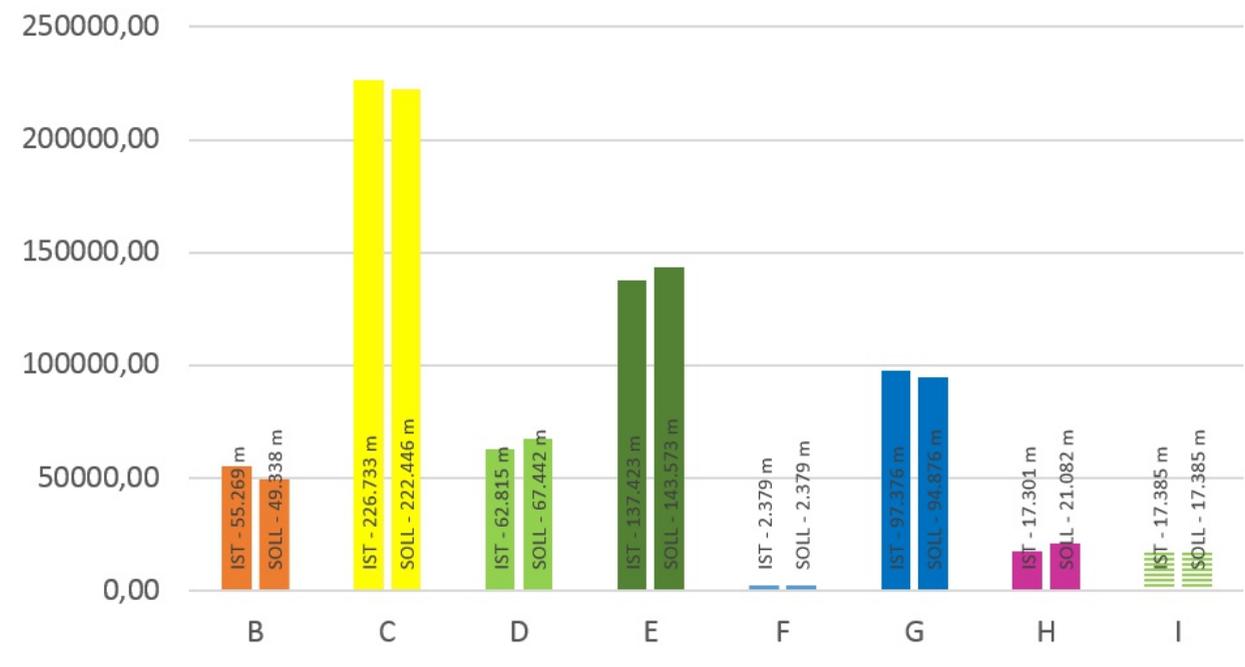
2.4 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept

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

Eigentumsverhältnisse:

Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Stadt Rüthen	558.033
Privat	44.187
Teilnehmergeinschaften / Interessenten	12.560

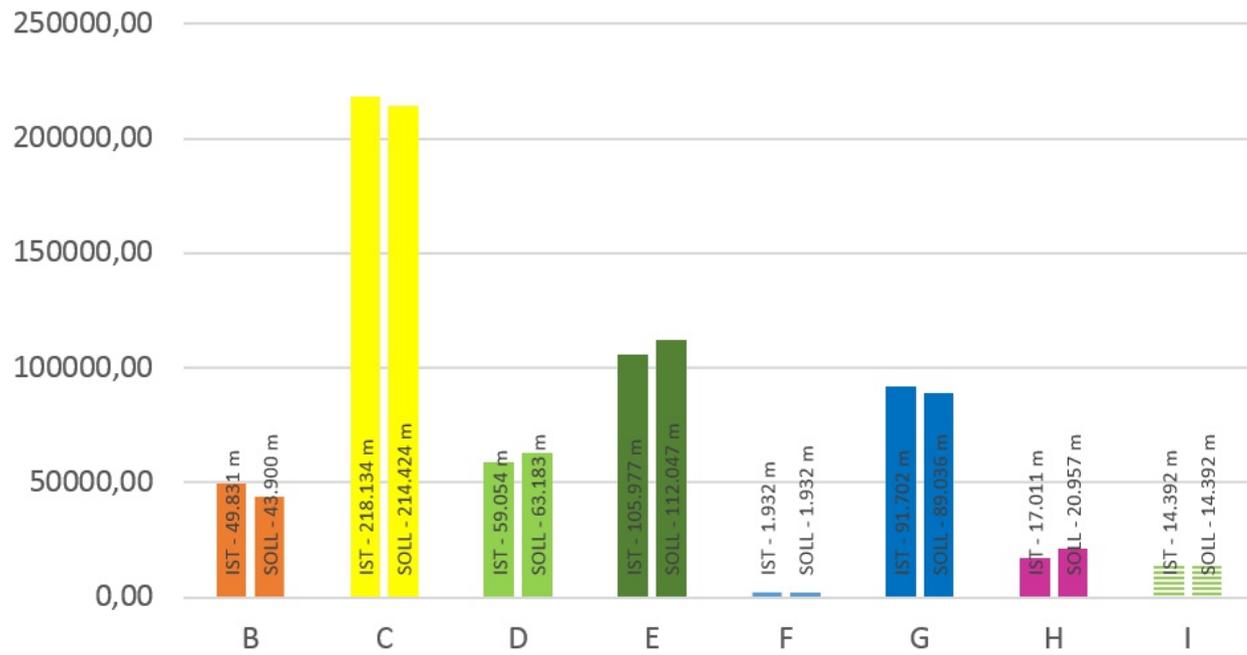
Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:



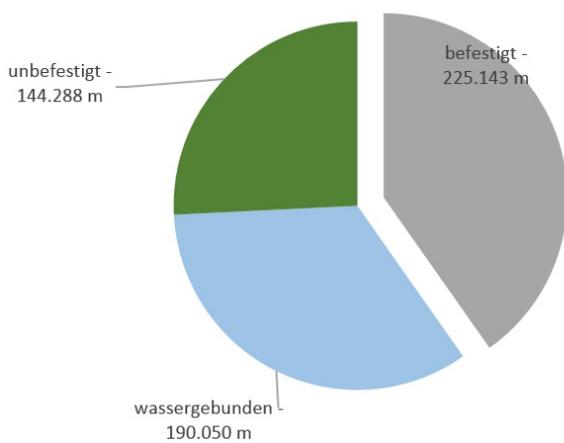


Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das ländl. **Wegenetz in der Unterhaltung der Stadt Rüthen.**

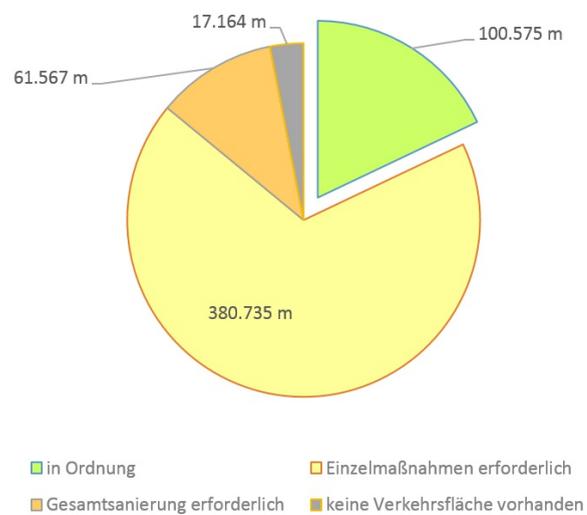
Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:



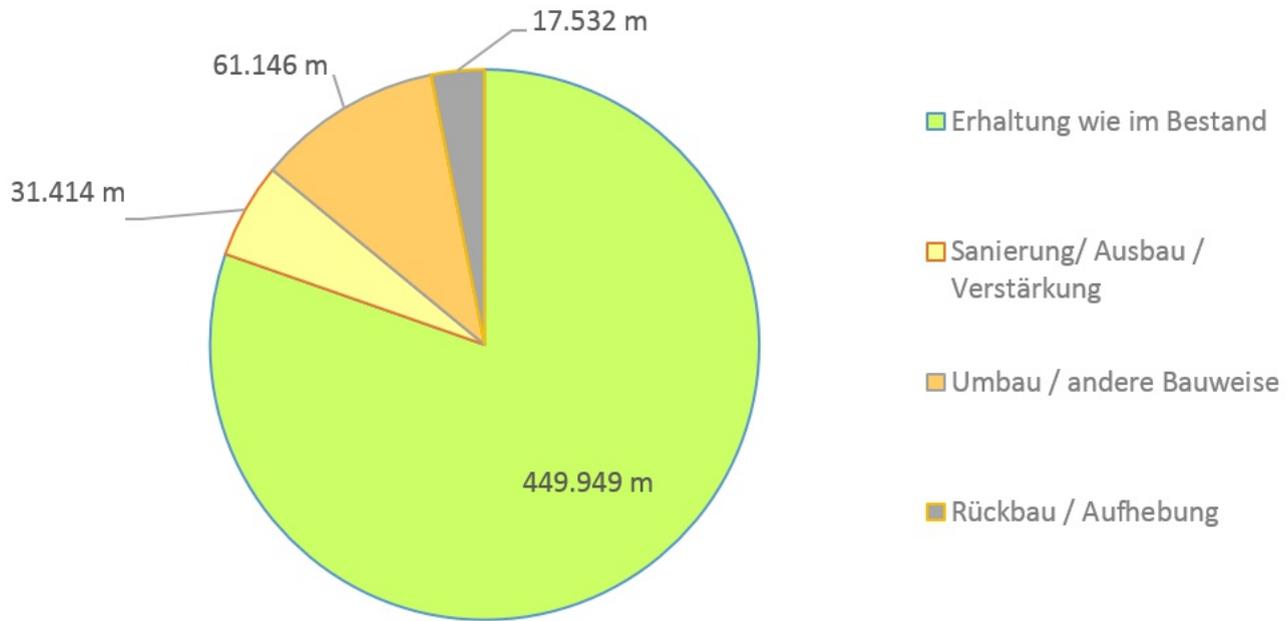
Ländliches Wegenetz nach Befestigungsart:



Zustand des Wegenetzes:

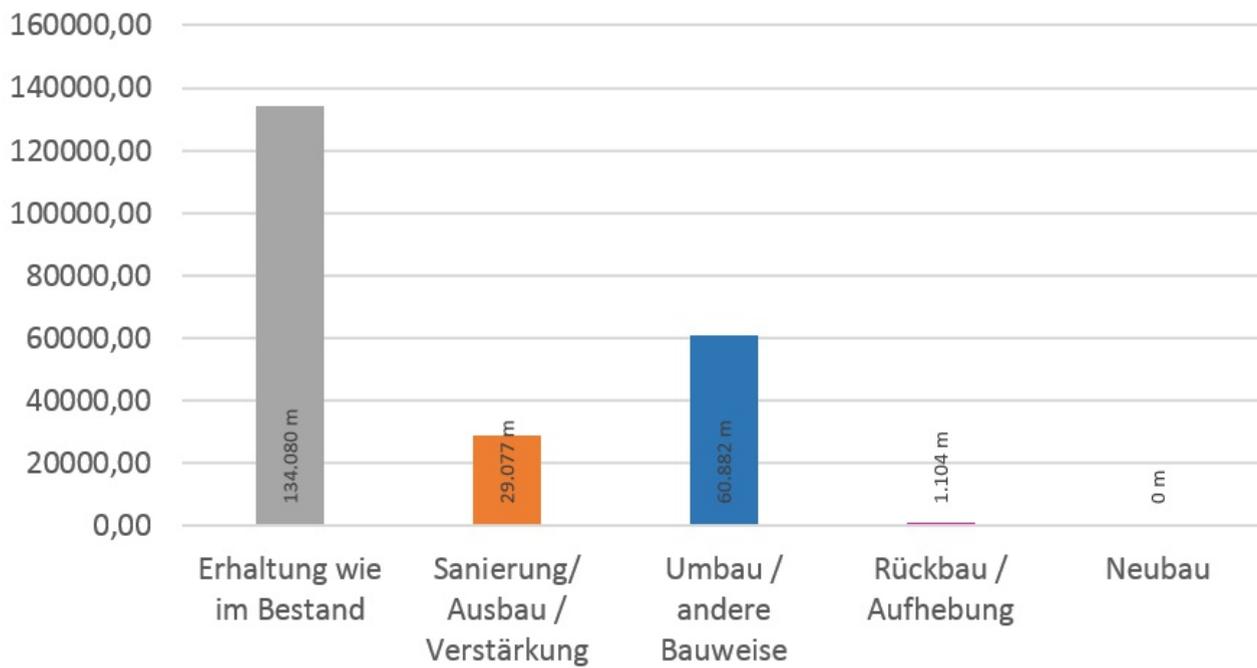


Handlungsempfehlungen Wege gesamt:



Handlungsempfehlungen für befestigte Wege:

19





2.5 Beteiligungsverfahren

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

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

Arbeitskreis „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch einen Arbeitskreis. Diese Projektgruppe besteht aus etwa 30 Teilnehmern. Unter anderem zählen dazu die Vertreter aus der Politik, der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, der Feuerwehr, des Tourismus, der Wirtschaft, sowie Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche, der Verwaltung und Vertretern der Bezirksregierung. Diese Personen vertreten die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die Beteiligung der breiten Masse.

Die Ge-Komm GmbH war bei insgesamt zwei Zusammenkünften der Arbeitsgruppe zugegen und hat über den aktuellen Stand berichtet.

Bürgerbeteiligung

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

Zusätzlich wurde stets auf das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „www.wirtschaftswegekonzept.de“ verwiesen. Die Erläuterung zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit an insgesamt sechs Terminen - eine Auftaktveranstaltung und fünf Ortskonferenzen. Zu diesen Veranstaltungen kamen ca. 80 interessierte Bürger:

An den Terminen wurden zuerst allgemeine Informationen zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes gegeben und erläutert, die Kategorisierungen der Wegeabschnitte

anhand von Praxisbeispielen detailliert erklärt und abschließend das Konzept im Entwurf vorgestellt und zur Diskussion freigegeben. Jeder Anwesende konnte Fragen stellen und sich z. B. die Einstufung bestimmter Wegeabschnitte näher erläutern lassen.

Eine öffentliche Abschlussveranstaltung fand am 29.10.2018 im Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Rüthen statt.



Von links: Herr Peter Weiken (Bürgermeister Stadt Rüthen), Herr Eduard Schwarz (Ge-Komm GmbH), Herr Werner Ohrmann (Stadt Rüthen), Herr Ralf Helle (Bezirksregierung Arnsberg). Foto: Westfalenpost vom 31.10.2018

Im Folgenden die Einführungspräsentation:

 **Ge-Komm**
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ländliches Wegenetzkonzept der Stadt Rütten

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

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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







Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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

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



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Das Investitionsbudget reicht nicht für eine flächendeckende Optimierung

> Ganzheitliche, konzeptionelle Betrachtung der ländlichen Wegenetzstruktur sinnvoll!



21

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

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




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



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

- Das Land NRW fördert die Erstellung eines Konzeptes mit 75%, sofern es mit externer Unterstützung erstellt wird
- Leitfaden als Arbeitsgrundlage vorgegeben
- Fertigstellung bis Ende Oktober 2018





Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise

- Prozess der Erarbeitung
 - Bestandsanalyse (IST)
 - Soll-Konzept (SOLL)
 - Bürgerbeteiligung
- Abschluss des Projektes **Ende Oktober 2018**

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

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



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- ÖPNV-Strecken
- Schulbus- / Bürgerbuslinien



Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

- Radwege
- Wanderwege
- Reitwege
- Touristische Ziele



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

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



Abb.: Verortete Aufnahmestandorte im Geoinformationssystem (GIS)

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

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



Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

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

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

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



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Handlungsempfehlungen gem. Leitfaden

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



Abb.: Ein Projekt der Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

- Einbeziehung der Brückenbauwerke (als Wegeabschnitte)



Fotos: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

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



Wegekategorie IST

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr
- F - Einzelererschließung kaum luf Verkehr
- G - Binnerschließung, weitgehend für das Wegenetz
- H - keine Funktion
- I - absehbender Geh- / Radweg



Wegekategorie SOLL

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr
- F - Einzelererschließung kaum luf Verkehr
- G - Binnerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbender Geh- / Radweg

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Konzeptentwurf

- Konzeptentwurf (SOLL) in Form eines digitalen Planes



- A - klassifiziert
- B - Multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr
- F - Einzelererschließung kaum luf Verkehr
- G - Binnerschließung
- H - entbehrlich
- I - absehbender Geh- / Radweg

Abb.: Ein Projekt der Ge-Komm GmbH



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Umfassende Bürgerbeteiligung

Wirtschaftswegekonzept.de



KOMMENTARE
Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Betreffung/Thema/Anliegen/Beschreibung

Ihr Kommentar *

Um Ihre Kommentare zu veröffentlichen, müssen Sie Ihren Namen eingeben.

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Methodik / Vorgehensweise - Projektabschluss

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



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

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



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



Berichterstattung in der lokalen Presse

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

WEGEKONZEPT

Erster Schritt zu Konzept für Rüthens Wirtschaftswege

30.01.2018 - 19:00 Uhr



Bedarfsgerechtes Konzept für Wirtschaftswege: Beim Erstellen wird die Stadt Rüthen durch die Firma Ge-Komm unterstützt.

Foto: privat

25

RÜTHEN. Bestandsaufnahme der Rüthener Wirtschaftswege: Allrad-Fahrzeuge rollen durch das ganze Stadtgebiet. Bürger werden an Prozess beteiligt.

Lange von der Politik gefordert, hat die Stadt Rüthen damit begonnen, ein kommunales Wirtschaftswegekonzept zu erstellen. Ziel eines solchen Konzeptes ist es, gemeinsam mit den Bürgern ein bedarfsgerechtes Wirtschaftswegekonzept für die Zukunft zu definieren, das allen Nutzergruppen und Anforderungen gerecht wird.

Handlungsempfehlungen

Gefördert wird das Vorhaben durch das NRW-Programm „Ländlicher Raum“ mit Mitteln des Europäischen Eler-Fonds. Laut Mitteilung Werner Ohrmanns wird die Stadt Rüthen bei der Umsetzung des Projektes von der Firma Ge-Komm, Gesellschaft für kommunale Infrastruktur, aus Melle unterstützt. Deren Mitarbeiter erheben zu Projektbeginn Zustandsdaten des Wegenetzes, so dass anschließend gezielt Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden können. Wer auf Fahrzeuge der Ge-Komm trifft, sollte sich also nicht wundern.

Der Einsatz der geländetauglichen Allradfahrzeuge ist notwendig, um alle Wegeabschnitte lückenlos befahren zu können. Die Besatzungen der Fahrzeuge verfügen allesamt über die notwendige Berechtigung und können sich entsprechend ausweisen. Zur Erfassung und Dokumentation der vielfältigen Informationen sind sämtliche Fahrzeuge der Flotte der Ge-Komm mit Spezial-Kameraausrüstungen und systemoptimierten EDV-Hard- und Softwarelösungen ausgestattet.

Quelle: <https://www.waz.de/staedte/warstein-und-umland/erster-schritt-zu-konzept-fuer-ruehens-wirtschaftswege-id213274427.html>

Informations-Veranstaltung

Die Verwaltung weist außerdem auf die dieses Thema betreffende Informationsveranstaltung am 19. Februar um 18 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses hin. Dazu sind alle Bürger eingeladen. Aus diesem Kreis soll sich eine Projektgruppe aus Ehrenamtlichen, Vereinen und Verbänden sowie hauptamtlich Tätigen bilden. Weitere öffentliche Veranstaltungen, auch in den Ortschaften, sollen folgen. Zudem wird zu gegebener Zeit eine Seite im Internet geschaltet, über welche sich alle Interessierten auch online an dem Prozess beteiligen können.



INFRASTRUKTUR

Bürger sprechen mit bei Wirtschaftswegekonzept für Rüthen

Armin Obalski

09.05.2018 - 08:00 Uhr



Viele Felder, viele Wege: Ein dichtes Netz von Wirtschaftswegen durchzieht das Rühthener Stadtgebiet. Es geht um 650 Kilometer und die Frage, was mit einzelnen Abschnitten davon in Zukunft geschehen soll.

Foto: Hans Blossey

RÜTHEN. Es geht um die Zukunft von 650 Kilometern Wirtschaftswege in Rüthen. Ein Konzept ist in Arbeit, bald dürfen auch die Bürger mitreden.

Mit der Frage, wie zukünftig mit dem 650 Kilometer langen Netz der Wirtschaftswege im Rühthener Stadtgebiet verfahren werden soll, hat sich bisher nur eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von Interessengruppen (Landwirtschaft, Forst, Tourismus, Naturschutz etc.) befasst. In Kürze können aber alle Rühthener, so sie das Thema bewegt, ihre Meinung zum Wirtschaftswegekonzept äußern, das die Stadt in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm) erarbeitet.

Bürgerbeteiligung

In vier Distrikte ist das Stadtgebiet aufgeteilt worden, in denen Ende Mai/Anfang Juni Bürgerversammlungen stattfinden.

Montag, 28. Mai, für Rüthen und Kallenhardt, Altes Rathaus Kallenhardt

Mittwoch, 30. Mai, für Nettelstädt, Weickede, Hoinkhausen, Oestereiden und Westereiden, Gasthof Klegraf Westereiden

Montag, 4. Juni, für Altenrüthen, Drewer, Menzel und Kellinghausen, Kellinghäuschen

Mittwoch, 6. Juni, für Langenstraße, Heddinghausen, Hemmern, Meiste und Kneblinghausen, Schützenhalle Meiste.

Aufgabe und Ziel

Ziel des Wirtschaftswegekonzeptes ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Rüthen zu schaffen. Dafür wurden sämtliche öffentlichen Wege sowie wichtige Privatwege in ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert:

Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Gemeinden unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?

Welche Wege könnten im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder sogar gänzlich aufgegeben werden?

Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden? Inzwischen hat die Arbeitsgruppe das so genannte Ist-Konzept – was ist vorhanden und ist der jeweilige Weg von seiner tatsächliche Bedeutung her der richtigen Kategorie zugeordnet – erstellt.

Aus der Arbeitsgruppe

Sehr viel Rücklauf hat es, wie Eduard Schwarz von der Ge-Komm bei der zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe am Montagabend berichtete, aus deren Kreis auf die Bestandsanalyse gegeben. Das betrifft vor allem eine häufig über das bislang nur intern zugängliche Internetportal getätigte Höherstufung von Wegen zu Hauptwirtschaftswegen. „Wer hohe Anforderungen an Wege stellt, sollte sich im Klaren sein, dass das auch einen hohen Finanzierungsbedarf bedeutet“, machte Schwarz deutlich und mahnte dazu, im Interesse der Allgemeinheit eher den Rotstift anzusetzen, auch wenn der Weg vor der eigenen Haustür natürlich der wichtigste sei.

Sollte eigentlich die Arbeitsgruppe bereits bei ihrer Sitzung am Montag aus dem Ist- ein Sollkonzept entwickeln, möchte diese nun zunächst Vorschläge dafür von der Ge-Komm sehen. Auf dieser Basis wollen die Mitglieder dann ihre Vorschläge einbringen. Die Zusage steht: Laut Schwarz wird sein Unternehmen nun in den kommenden Tagen ein Soll-Konzept erstellen. „Sie sagen uns dann ob das so richtig oder was zu ändern ist.“ Diese Anregungen sollen dann vor den Bürgerversammlungen eingearbeitet werden. Der Rat Werner Ohrmanns, der das Projekt bei der Stadtverwaltung betreut: „Die Vorschläge sollten so sein, als wenn man sie selber bezahlen müsste.“

Und das ist auch der generelle Knackpunkt: Die Finanzierung. „Wir machen das Konzept für den Fall, dass wir mal Geld haben. Es gibt keinen Anspruch auf Umsetzung.“ Nur für den Fall der Fälle, dass es Fördermittel gebe, wolle die Stadt diese „schnell und gekonnt“ abrufen können.

SO GEHT ES WEITER

Abschlussveranstaltung im Oktober

Die Ge-Komm arbeitet die Anregungen aus den Bürgergesprächen in das Konzept ein. Anschließend befasst sich damit erneut die Arbeitsgruppe.

Das fertige Konzept wird im Oktober im Rahmen einer Abschlussveranstaltung vorgestellt. Änderungen sind aber auch später möglich.

INFO

Bei den Versammlungen, Beginn ist jeweils um 18 Uhr, wird jeweils das Wegenetz der einzelnen Ortschaften betrachtet.

Anregungen und Fragen sollen besprochen werden. Im Anschluss besteht die Möglichkeit für die Bürger der jeweiligen Orte, sich in einem Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen. „Die Nutzer sollen sagen, was sie für Ansprüche an einen Weg haben“, fasste Ralf Helle, Hauptdezernent für ländliche Entwicklung bei der Bezirksregierung Arnsberg und selbst Rühthener, bei der jüngsten Sitzung der Arbeitsgruppe zusammen.

WEGENETZKONZEPT

Schlechte Wege stellen Rüthen vor große Aufgaben plus

Armin Obalski

14.04.2018 - 10:00 Uhr



Wirtschaftswege in Rüthen: Der Zustand an der Spitzten Warte ist symptomatisch für das Schadensbild an vielen Stellen. Foto: Armin Obalski

RÜTHEN. Eine erste Überprüfung der Wirtschaftswege in Rüthen hat stattgefunden, jetzt ist der Arbeitskreis gefragt, seine Einschätzung abzugeben.

Viel zu tun hat in den nächsten dreieinhalb Wochen der Arbeitskreis, der sich mit dem ländlichen Wegenetzkonzept für die Stadt Rüthen beschäftigt. Den Entwurf für das Ist-Konzept stellte Eduard Schwarz von der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm) am Donnerstagabend den Mitgliedern vor, sie haben nun die Aufgabe festzustellen, ob die Bestandsaufnahme den Tatsachen entspricht und ob die Einordnung der insgesamt 650 Kilometer Wirtschaftswege in neun Kategorien zutreffend ist. Am Ende steht, die Aufgabenstellung besagt es, das so genannte Ist-Konzept.

Arbeitskreis nimmt Einschätzungen vor

Genau solche Einschätzungen sollen die Arbeitskreismitglieder vornehmen und sie über ein nur ihnen zugängliches Passwort auf der Internetseite für das Ländliche Wegenetzkonzept äußern. Dafür ist jeder Wegeabschnitt mit einer Nummer versehen, jeder Weg mit einer zur Kategorie gehörenden Farbe unterlegt, per Klick lässt sich jeder Fotopunkt aufrufen. Mit 17 000 solcher Punkte, jeder mit Koordinaten versehen, ist der Zustand der Wege dokumentiert.

INFO

Die Bürgerforen

Für die Bürgerforen, die nach der nächsten Sitzung des Arbeitskreises stattfinden sollen, hat die Ge-Komm das Stadtgebiet in vier Bereiche, den Himmelsrichtungen entsprechend, eingeteilt. Der südliche Bereich umfasst Kallenhardt und Rüthen, der westliche Dreier, Altenrüthen, Menzel, Kellinghausen, der nördliche Oestereiden, Westereiden, Hoinkhausen, Nettelstätt, Weickede, die übrigen Ortsteile bilden den vierten Bereich.

Die Arbeitskreismitglieder – knapp 30 sind es aus Politik, Forst, Bauhof, Landwirtschaft, Jagdgenossen, SGV, Naturschutzverbänden und wer sonst noch ein Interesse an den Wirtschaftswegen, und was aus ihnen wird, hat – können (und sollen) die Mammutaufgabe, die bisher getroffenen Aussagen zu bewerten und zu gewichten, angesichts dieser Datenfülle natürlich nicht alleine bewältigen. Sie sind, wie allseits betont wurde, Multiplikatoren. Im Idealfall sollen sie in ihrem jeweiligen Verband und in jedem Ortsteil die Menschen und damit auch Nutzer der Wege einbeziehen. „Das ist genau das, was wir wollen: Jeder soll seinen Sachverstand einbringen“, fasste

Eduard Schwarz zusammen.

Auf Ist-Konzept folgt Soll-Konzept

Ist dann der Ist-Zustand mit Hilfe dieser Experten vor Ort verifiziert, macht sich der Arbeitskreis an das Soll-Konzept. Wie also soll Rüthens Wirtschaftswegenetz zukünftig aussehen. Welche Wege sind so wichtig, dass sie ganz oben auf der Prioritätenliste für den Erhalt stehen sollten, welchen genügt statt eine Asphalttschicht eine wassergebundene Decke, welche sind gar ganz überflüssig? Dann hat der Bürger das Wort und kann sich persönlich bei den vier Ortsgesprächen oder via Internet zu den Ergebnissen dieser Beratungen äußern. Noch ein langer Weg also, bis Mitte Oktober das endgültige (Soll-)Konzept vorliegen soll.

Lernen am praktischen Beispiel

Was die Mitglieder des Arbeitskreises bis zu ihrer nächsten Sitzung am 7. Mai zu tun haben, machten am besten Beispiele deutlich, die Norbert Happe, Landwirt aus Kneblinghausen, nach der Einführung in die Systematik durch Eduard Schwarz, anbrachte. „Das ist die übelste Schotterpiste“, merkte er zu einem Weg bei Kneblinghausen an, der nicht nur als Wirtschaftsweg eingestuft ist, sondern auch als Radroute klassifiziert.



Wirtschaftswege in Rüthen: Zwischen Lindental und Spitzer Warte. Foto: Armin Obalski

Eine andere Strecke, von der Ge-Komm zu den Hauptwirtschaftswegen gezählt, wird laut Happe besonders von Beschäftigten der Meister Werke als Verbindung nach Brilon genutzt. „Hier ist die Frage, ob er richtig kategorisiert ist, oder schon höheren Interessen dient.“ Das tut er, ohne Frage, wie auch Bürgermeister Peter Weiken bestätigte. Die Umgruppierung in die Kategorie multifunktionaler

Weg (dieser dient mindestens zwei Interessen, in diesem Fall Landwirtschaft und Autoverkehr) ist also geboten.



2.6. Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzept.de

Eine besondere Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:

www.wirtschaftswegekonzept.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

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

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

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

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

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

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

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Rüthen wurde im Mai 2018 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis Ende August 2018 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt. Nach Projektabschluss steht das Portal bis Ende des Jahres 2018 noch informativ zur Verfügung. Eine Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die unten aufgeführte Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 100 Mal aufgerufen. Insgesamt sind mehr als 63 Kommentare eingegangen, mit über 86 kommentierten Wegeabschnitten.

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

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



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

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

fachen Klicks auf das Symbol aufrufen und anzeigen.

Informationen wurden mittels des Bürgerdialogportals auf einfache Art und Weise immer tagesaktuell präsentiert. Zudem ließen sich die geocodierte Fotos mittels eines ein-

Für weiterführende Informationen ließ sich eine Kartenle-gende einblenden.



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

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



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

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

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

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

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.

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

KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar *

Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegkonzept.de

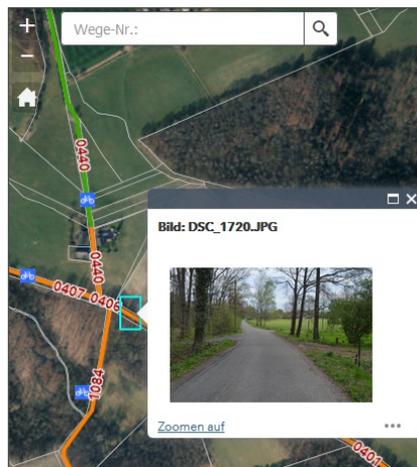


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegkonzept.de

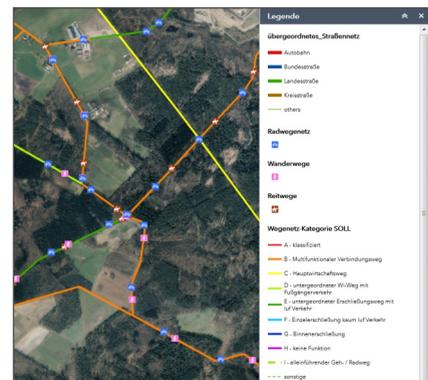


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegkonzept.de



3. Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle

Allgemeines

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

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

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

Laut dem Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro/m² als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2017 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung.

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

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

Die Kosten für laufende Unterhaltungsleistungen trägt in der Regel die jeweilige Kommune allein aus allgemeinen Haushaltsmitteln, während die Kosten für Erneuerungsmaßnahmen in NRW, auf Grundlage des Abgabenrechts und der bestehenden Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes, auch von den (jeweils unmittelbar betroffenen) Anliegern anteilig mitzutragen sind.

Die Stadt Rüthen verfügt über keine Satzung für den Außenbereich. Beiträge für Wirtschaftswegen wurden bisher

nicht erhoben und sind künftig nicht geplant.

Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

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

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

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

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

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

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

§ 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für

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

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

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

4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von

- a. *Beleuchtungseinrichtungen*
- b. *Entwässerungseinrichtungen*
- c. *Böschungen, Schutz- und Stützmauern*
- d. *Trenn-, Rand- und Sicherheitsstreifen*
- e. *Brücken, Tunnel, Durchlässe und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen.*

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

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

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

31

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

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

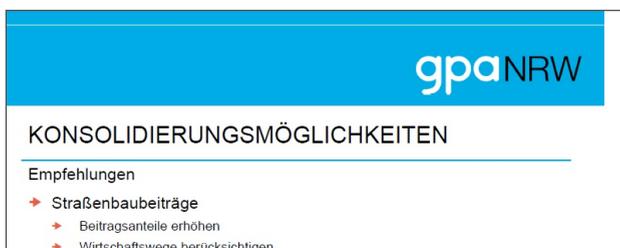


Bild: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW

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 Übergangphase zur Umsetzung.

Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

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

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

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

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

Die Stadt Rüthen hat derzeit auf Basis der existierenden Satzung vom 04.05.1995 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG die Möglichkeit, für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese Verfahrensweise entspricht den Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes NRW und der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen. Gegebenenfalls kann es trotzdem sinnvoll sein, zusätzlich zu dieser Variante für den Außenbereich der Gemeinde die Möglichkeit zur Gründung eines (oder mehrerer) Wegeverbandes zu prüfen.

Wiederkehrende Beiträge

Im Rahmen der Diskussion über Kostenerhebungen im Zusammenhang mit der kommunalen verkehrlichen Infrastruktur wurden auch in NRW die wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge angesprochen. In einer Stellungnahme der AG der kommunalen Spitzenverbände in NRW vom April 2013 zum Entwurf eines „Gesetzes zur Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge“ ziehen die kommunalen Spitzenverbände aber gesetzliche Ansätze zur



Vereinfachung des Beitragsrechts innerhalb des bestehenden Beitragserhebungssystems einem System ändernden Lösungsansatz mit wiederkehrenden Beiträgen vor.

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

Erhöhung der Grundsteuer A

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

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern“:

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

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

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

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

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

Wie oben beschrieben, unterliegt die Grundsteuer A somit grundsätzlich nicht der Zweckbindung. Beabsichtigt eine Kommune also, zur Finanzierung der Erneuerung, Unterhaltung und Instandsetzung von Wirtschaftswegen den Weg über eine Anhebung dieser Steuer zu gehen, müsste

sie im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen eine solche Zweckbindung von Jahr zu Jahr neu beschließen.

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

Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege u. a. im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit für forstwirtschaftliche Zusammenschlüsse und Wegeunterhaltungsgemeinschaften Fördermittel für den Bau wassergebundener Waldwirtschaftswege über die forstliche Wegebaurichtlinie zu erhalten.

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

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

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

Es bleibt abzuwarten, ob bzw. zu welchen Bedingungen eine Förderung von Wegebaumaßnahmen außerhalb von Flurbereinigungsverfahren tatsächlich eröffnet wird.

Treckermaut

In der niedersächsischen Gemeinde Wardenburg wurde Anfang 2015 eine sogenannte „Treckermaut“ eingeführt. Diese besondere Variante zur Finanzierung orientiert sich maßgeblich an dem Verursacherprinzip. Je größer und schwerer die befahrenden Fahrzeuge der Wege sind, desto höher fällt die Sondernutzungsgebühr für die Nutzung aus. Dieses gilt für alle Wege, die eigens mit Schildern „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ ausgeschildert wurden und gilt für jegliche Fahrzeuge über 3,5 t (also auch für

schwere Fahrzeuge, die keiner agrarischen Nutzung unterliegen, wie z.B. Baufahrzeuge, Firmen/Spedition-LKW etc.). Die Bezeichnung „Treckermaut“ ist aus diesem Grunde nicht ganz zutreffend, da auch sämtliche außeragrarischen Fahrzeuge davon betroffen sind.

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

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

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



4. Handlungsempfehlungen

Begriffserklärungen und Einordnung

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

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

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

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung

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



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

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

Begriffsbestimmung Oberbau / Unterbau

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

- a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
- c. Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- d. Rückbau / Aufhebung
- e. Neubau (neue Trasse)

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

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

Zur besseren Übersicht werden in der Grafik auf Seite 34 die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV) mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

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

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

Betriebliche Unterhaltung und Bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führt in der Regel nicht zu einer umlagefähigen Beitragspflicht. Eine grundlegende Erneuerung

ist in der Regel im Sinne des KAG §8 dagegen beitragsfähig (Achtung: doch hier gilt es bestimmte Zeiträume zu beachten, die verhindern sollen, dass ein Weg binnen kurzer Zeiträume mehrfach „abgerechnet“ wird). Eine Einzelfallprüfung ist daher immer erforderlich.

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

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



Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH

ifv Institut
für Verwaltungs-
wissenschaften gGmbH

Bernd Mende und Achim Wilmsmeier

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

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

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

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



Begriff „Herstellungskosten“

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

- *in seiner Substanz wesentlich vermehrt*
- *in seinem Wesen erheblich verändert*
- *über seinen bisherigen Zustand hinaus erheblich verbessert oder*
- *seine Nutzungsdauer wesentlich verlängert wird.*

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

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

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

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

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

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

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

Dort werden die konkreten Hinweise zur Erstellung einer individuellen Aktivierungsrichtlinie gegeben. Diese Richtli-

nie ist die Voraussetzung für konkrete Einzelfallentscheidungen in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens.

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

4.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Prioritäten

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

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

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie F

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie G

keine Unterhaltung - Kategorie H

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

37

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

Verkehrssicherungspflicht

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

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

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

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

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

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



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

Zu dem zu sichernden Verkehrsraum gehört zusätzlich zur Straße selbst auch die unmittelbare Umgebung. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht steht dabei in engem Zusammenhang mit dem Typ und dem Charakter der Straße. Besonders Art und Ausmaß der Benutzung sowie die Verkehrsbedeutung spielen eine Rolle. Wirtschaftswegen 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. Wirtschaftswegen sind laut Empfehlungen der BADK - Bundesarbeitsgemeinschaft der Deutschen Kommunalversicherer ca. quartalsweise bis halbjährlich zu kontrollieren.

Hinsichtlich des Radverkehrs wird man Unterschiede machen müssen, je nachdem, ob ein Wirtschaftsweg (unabhängig von seiner Ausweisung in 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 unermuteten 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“ beschilddert hat, führt nicht zur Verpflichtung den Weg so bau-

en zu müssen, dass er für die Benutzung durch Radfahrer besonders geeignet ist.

In der Stadt Rüthen gibt es ebenfalls viele Wirtschaftswegen die im Eigentum von Bauerschaften stehen. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz besteht ein Betretungsbefugnis der freien Landschaft zum Zwecke der Erholung, jedoch auf eigene Gefahr. Ein Tätigwerden des Verkehrssicherungspflichtigen ist nur dann geboten, wenn Gefahren bestehen, die für die Nutzer nicht erkennbar sind. Sollten offizielle Wander-/Radwege auf den Straßen ausgewiesen werden, so geht die Verkehrssicherungspflicht in dem erhöhten Maße auf die entsprechende Stelle über.

Substanzerhalt

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

Gemäß Tabelle 1 – „Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus“ sind Maßnahmen zum Substanzerhalt vor allem in die Bereiche Bauliche Erhaltung und Instandsetzung und nur bedingt in den Bereich Erneuerung (nur Erneuerung der Deckschicht) einzuordnen. Sofern die Erneuerung des gesamten Oberbaus (alle gebundenen und ungebundenen Schichten) in Erwägung gezogen wird, sollten die Ausbaustandards gemäß Kap. 4.2. geprüft und angewendet werden.

4.2 Zukünftiger Ausbaustandard

Allgemeines und Begriffsbestimmungen

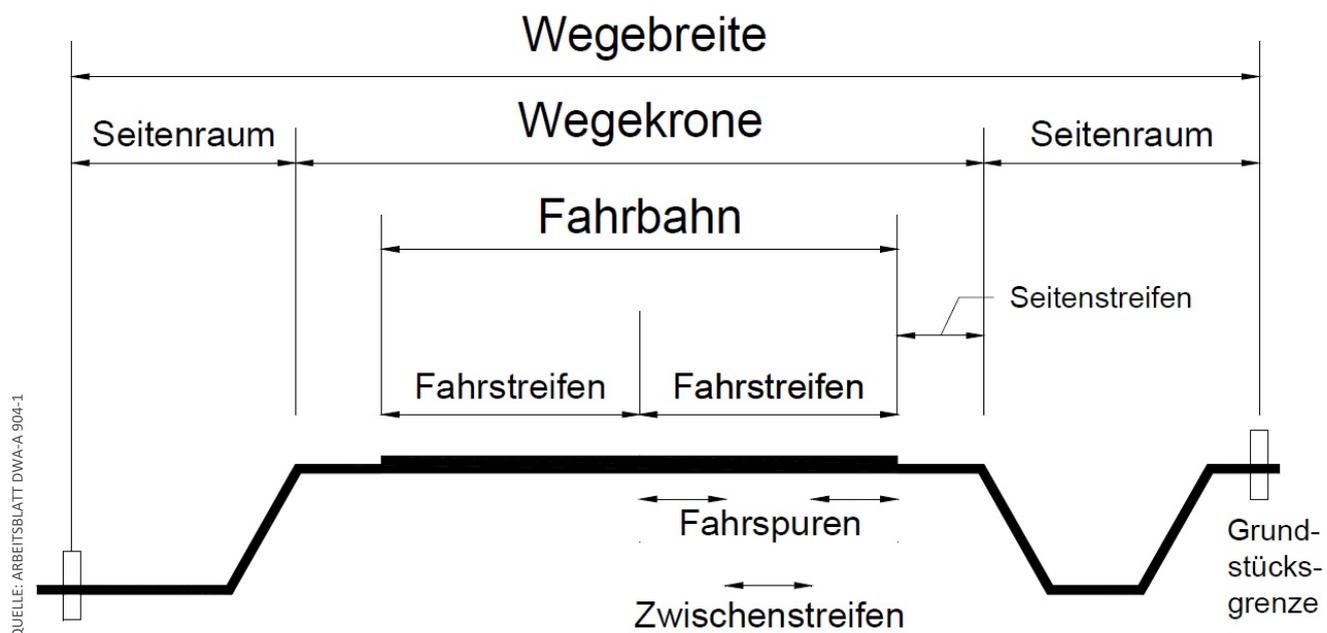
Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehre der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten der Wege. Bei allen zukünftigen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise auch die Dimension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

Die Planung und der Ausbau müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erfolgen. Im Folgenden werden in Anlehnung an das Arbeitsblatt DWA-A 904-1 – „Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (im Folgenden RLW genannt), Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege“ (Stand August 2016) mögliche Ausbaustandards, Wegebreiten und Befestigungsarten für die zukünftige Gestaltung der ländlichen Wege bei geplantem Um- und Ausbau, Erweiterung oder Neubau auf-

gezeigt. Dabei wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei der Planung viele Faktoren berücksichtigt werden müssen, so dass jeder Wegeabschnitt individuell betrachtet werden muss. Die Ausbaustufe kann nicht eins zu eins aus der Wegekategorie und der Handlungsempfehlung abgeleitet werden. Folgende Faktoren wirken sich auf die Ausgestaltung eines Weges aus:

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

Querschnitt ländlicher Wege



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

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

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



Zwischenstreifen: Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrspuren.

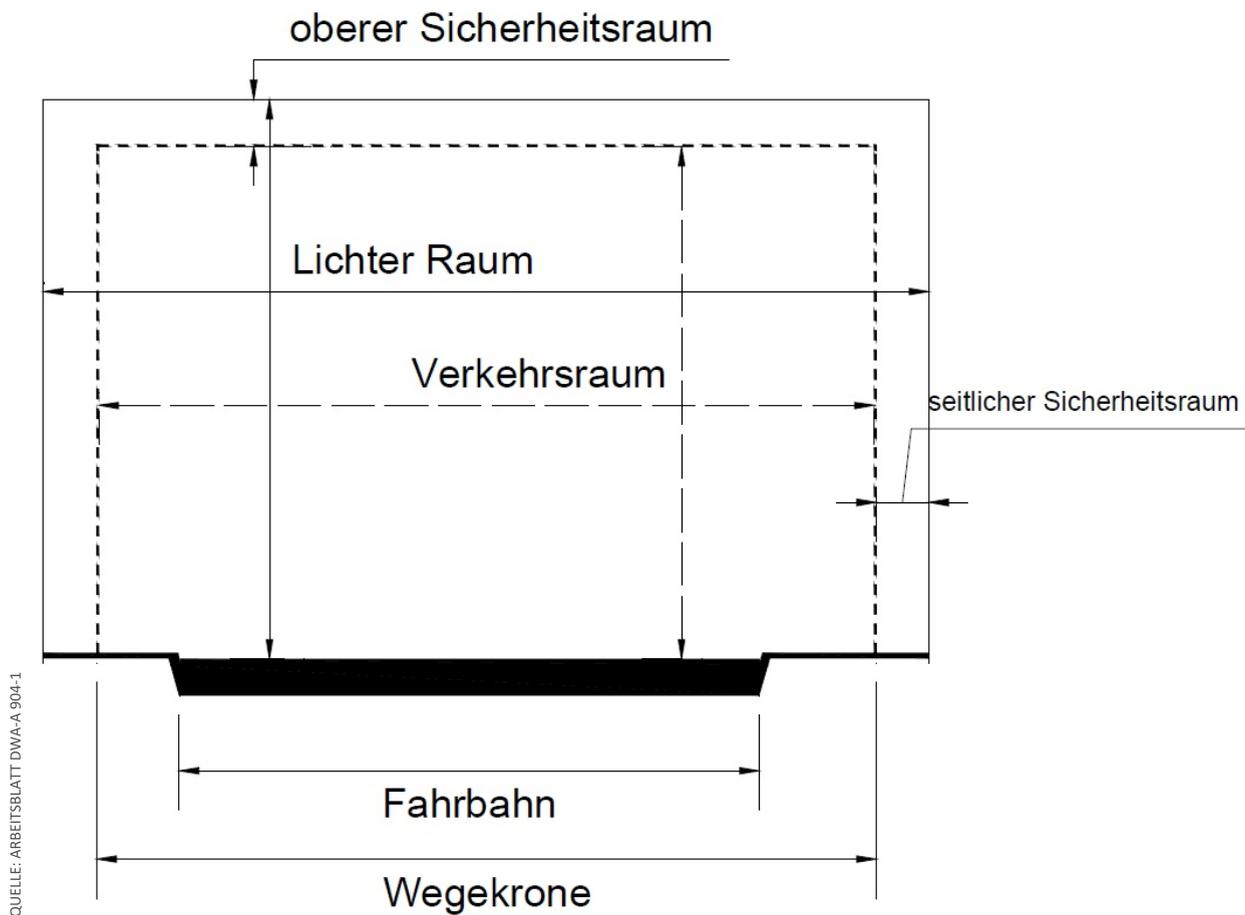
Seitenstreifen: Ungebunden befestigter Teil des Weges, der zum Ausweichen beim Begegnen und Vorbeifahren von Fahrzeugen dienen kann.

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

Wegekronen: Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.

Seitenraum: Raum zwischen Wegekronen und Grenze der anschließenden Grundstücke.

Wegebreite: Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.



Raumprofil ländlicher Wege

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

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

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

¹ DWA-A 904-1, S. 29-30

Verbindungswege

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

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

Standardmäßig ist für den einstreifigen Ausbau eine Breite von 3,50 m und für den zweistreifigen Ausbau eine Fahrbahnmindestbreite von ca. 4,75 m anzustreben. Grundsätzlich sollte für die Wege der Kategorie B eine bituminöse Befestigung gewählt werden.



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

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

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

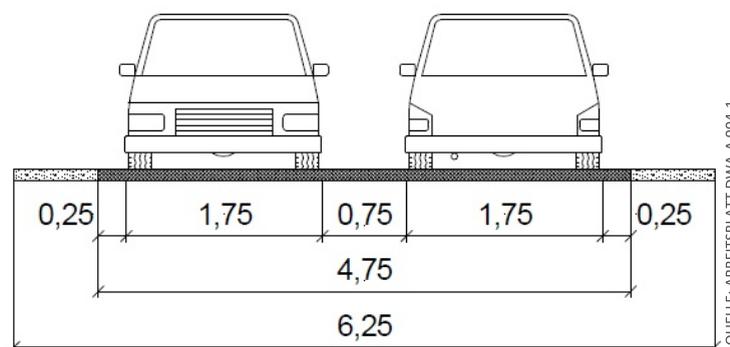
Hinweis zu Teerstraßen

Zweistreifige Verbindungswege

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

41

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



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

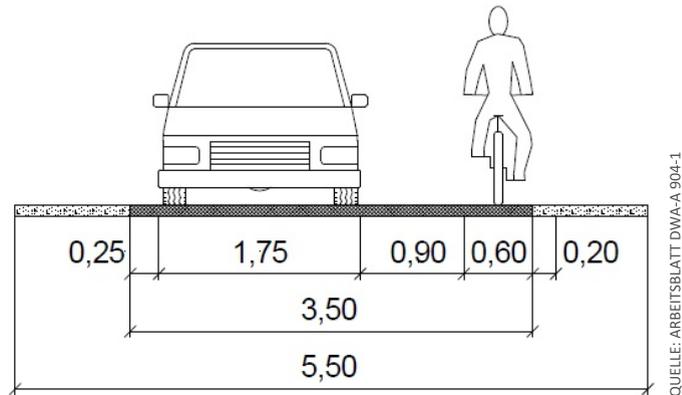
⁶ DWA-A 904-1, S. 35
⁷ DWA-A 904-1, S. 35



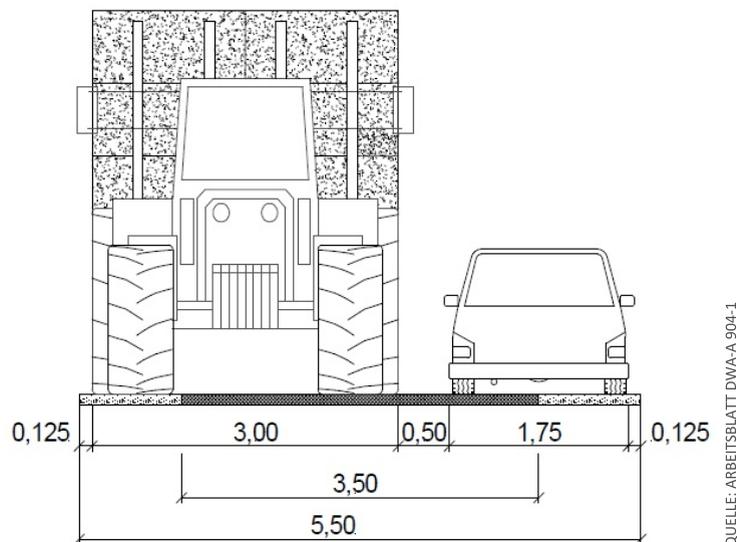
Einstreifige Verbindungswege

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

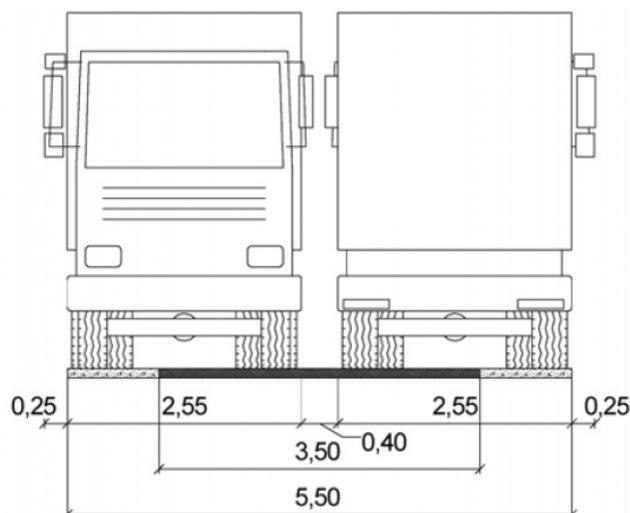
Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten.³



Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit.⁴



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



QUELLE: ARBEITSBLATT
DWA-A 904-1

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

⁵ DWA-A 904-1, S. 36

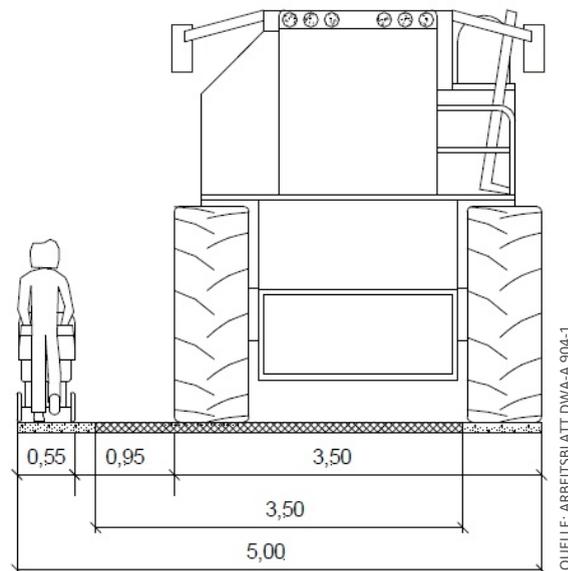
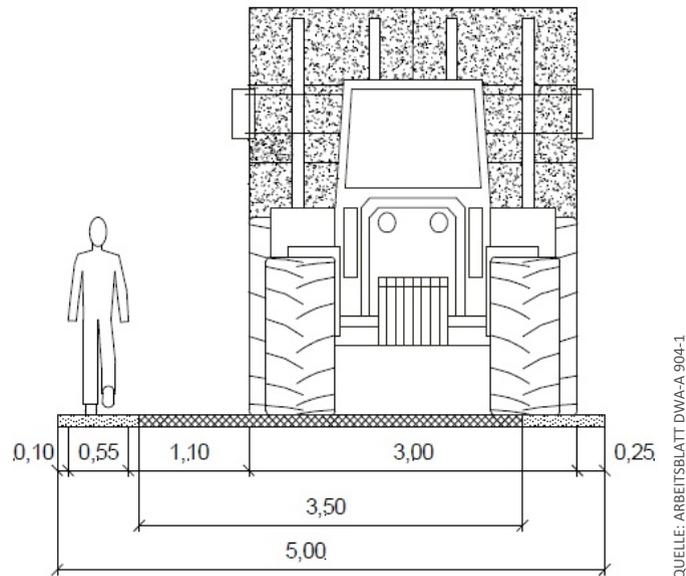
Hauptwirtschaftswege

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

Die Fahrbahnbreite der Hauptwirtschaftswege beträgt in der Regel 3,50 m bei einer Kronenbreite von in der Regel 5,00 m. Die befestigten Seitenstreifen betragen beidseitig

mindestens 0,75 m. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht breiter als 0,90 m sein. Die Gesamtausbaubreite der Fahrbahn sollte 3,50 m betragen. Geringfügige Abweichungen sind bei Wegen in Pflasterbauweise systembedingt möglich.⁸

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





Wirtschaftswege

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

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

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

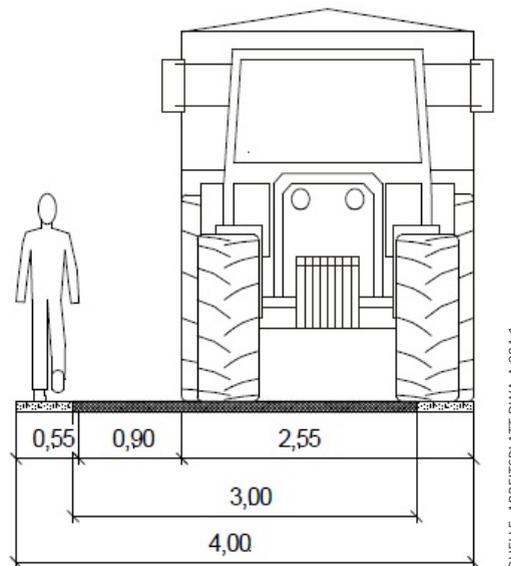
Waldwege

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

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

Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.

11



Vorteile / Nachteile von DoB:

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

¹⁰ DWA-A 904-1, S. 42/43

¹¹ DWA-A 904-1, S. 42

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

Geprüft werden sollte in jedem Fall auch die Möglichkeit einer DoB (Deckschicht ohne Bindemittel) als Oberflächenbefestigung. Es handelt sich dabei um eine technische Bauweise im Wegebau. Wassergebundene Wege sind für hohe Achslasten, aber nicht primär für schnellen Verkehr geeignet. Sie werden von Wanderern und Reitern aufgrund ihrer Elastizität besonders bevorzugt. Für Radfahrer sind wassergebundene Strecken aufgrund des höheren Rollwiderstandes und der Unebenheiten bedingt geeignet. Trotzdem sind wassergebundene Wege auch auf vielen reinen Radwegstrecken zu finden. Bei entsprechender Unterhaltung ist dies durchaus eine gute Variante.

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

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH



Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) entstehen bei der unvollständigen Verbrennung von organischem Material wie Holz, Kohle oder Öl. Allgemein gilt: Je niedriger die Temperatur des Feuers und je weniger Sauerstoff zur Verfügung steht, desto unvollständiger verbrennen die Materialien und desto mehr PAK entstehen.

Ein großer Teil der PAK gelangt bereits durch Naturprozesse, wie Waldbrände oder Vulkanausbrüche, die nicht durch den Menschen beeinflussbar sind, in die Atmosphäre. Auch die von Menschen verursachten Emissionen stammen hauptsächlich aus Verbrennungsprozessen: aus 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.

Hinweis zu PAK

Auf eine wassergebundene Decke kann auch eine sog. Oberflächenbehandlung aufgebracht werden. So hat man wie im abgebildeten Beispiel links unten gute Erfahrungen gemacht mit einer pragmatischen Lösungsvariante. Hier wurde z.B. von einer nachmaligen Erneuerung bereichsweise bewusst abgewichen, um die zur Verfügung stehenden Finanzmittel optimal für größere / längere Streckenbereiche einsetzen zu können. Es finden sich auf zahlreichen Strecken sog. doppelte OB-Lösungen auf Schotterbett.

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

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



Wegeaufbau wassergebundene Befestigung

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH

Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

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

Allgemeines

Kategorie F und G

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

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

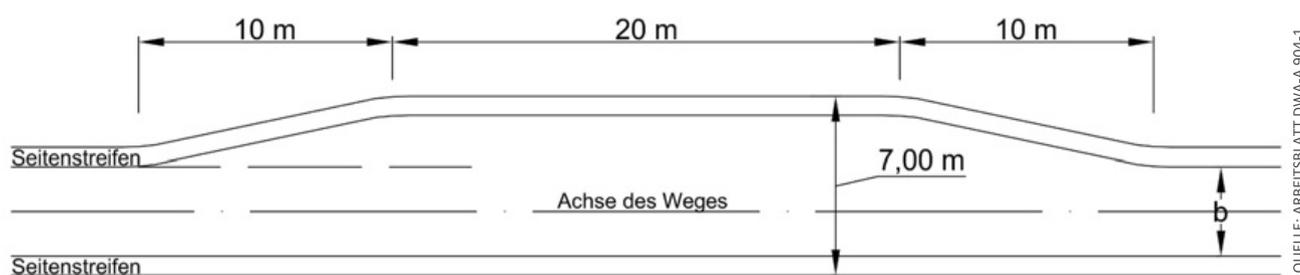
Kategorie F: siehe (untergeordneter) Wirtschaftsweg, Befestigung als DoB

Kategorie G: siehe "unbefestigter Wald- und Wiesenweg"

Ausweichbuchten

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

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



4.3 Bodenordnung / Flurbereinigung

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

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

Ziele

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

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

Gesetzliche Verfahren der Flurbereinigung

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

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



Kosten

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

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

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

Bauliche Maßnahmen

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

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

4.4 Bodenordnungsbedarf in der Stadt Rüthen

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

Möglicher Regelungsbedarf an Eigentums- und Katasterverhältnissen an Wegen kann im Zusammenhang mit dem ländlichen Wegenetzkonzept beispielsweise in folgenden Fällen entstehen:

1. Durch eine geplante Ausbaumaßnahme entsteht ein Flächenanspruch.

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

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

2. Durch Verwertung der Fläche entbehrllicher Wege

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

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

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

Die Möglichkeit der Privatisierung ist einzelfallbezogen mit allen betroffenen Anliegern zu erörtern und zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass die zukünftige Erschließung aller

Eigentumsflächen (unabhängig der Pachtverhältnisse) sichergestellt bleibt. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht geht im Falle eines Verkaufs auf den neuen Eigentümer über.

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

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

So kann z.B. eine ökologische Aufwertung vorgesehen werden. Diese muss agrarstrukturverträglich erfolgen, d.h. Wegflächen sollen nach Möglichkeit nicht innerhalb geschlossener Ackerflächen an Ort und Stelle ökologisch aufwertet werden, sondern an Randbereiche der Ackerflächen verlegt werden. Bedarfsweise kann dafür ein Flächentausch oder eine Bodenneuordnung zielführend sein. Im Sinne der Landwirtschaft ist im Falle einer ökologischen Aufwertung solcher Wege keine hochwachsende Bepflanzung zu wählen. Diese erschwert und beeinträchtigt die Bewirtschaftung durch Schattenwurf und Überwuchs und ist zudem pflegeintensiver im Vergleich zu niedriger Vegetation wie z.B. Blühstreifen.

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

Für die Stadt Rüthen wurde im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes im Zusammenhang mit entbehrllichen Wegen der Kategorie H möglicher Bodenordnungsbedarf in mehreren Bereichen festgestellt. In solchen Bereichen ist neben Kategorie-H Wegen auch die rechtliche Situation bzgl. des Eigentums zu prüfen. Es wird daher gutachterlich Empfohlen die Möglichkeit einer Bodenneuordnung in Betracht zu ziehen.

Grundsätzlich sind die entbehrllichen Wege mit einer Gesamtlänge von 17.011 m sowie die künftig entbehrllichen Wege mit einer Gesamtlänge von etwa 20.956 m über das gesamte Stadtgebiet verteilt.

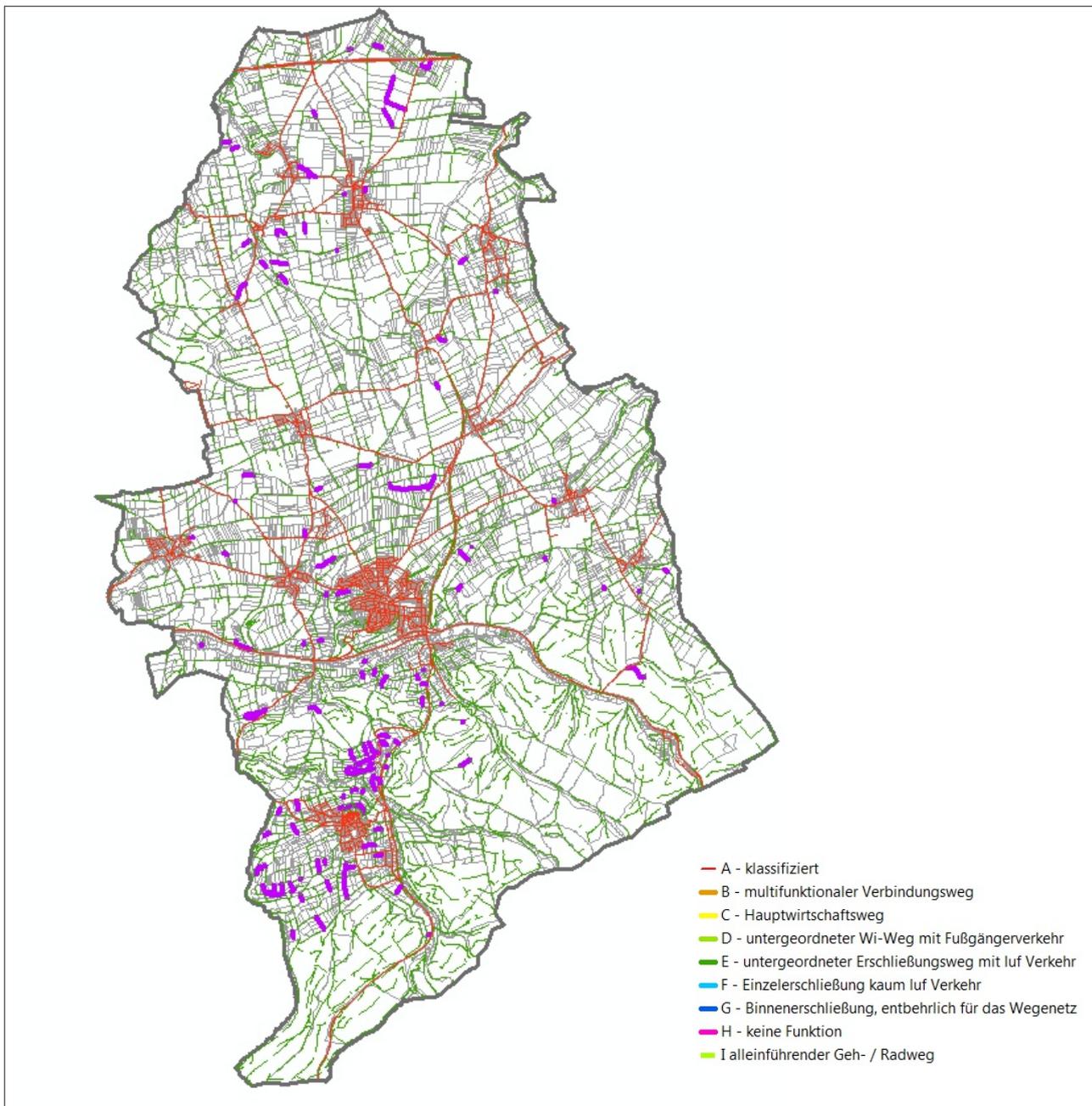
Auffällige Cluster dieser Wege sind konkret in zwei Bereichen zu finden (siehe auch folgende Übersichtskarte):



1. Im nördlichen Bereich (Westereiden / Oestereiden und Umgebung)

2. Im südlichen Bereich (Kallenhardt und Umgebung)

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



Fallbeispiel 1

Die vorhandenen Wegeparzellen innerhalb landwirtschaftlicher Flächen sind örtlich nicht erkennbar und teilweise überackert. Für die Erschließung der Flächen sind diese Wegeparzellen nicht mehr erforderlich (4102, 3857, 3858).

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

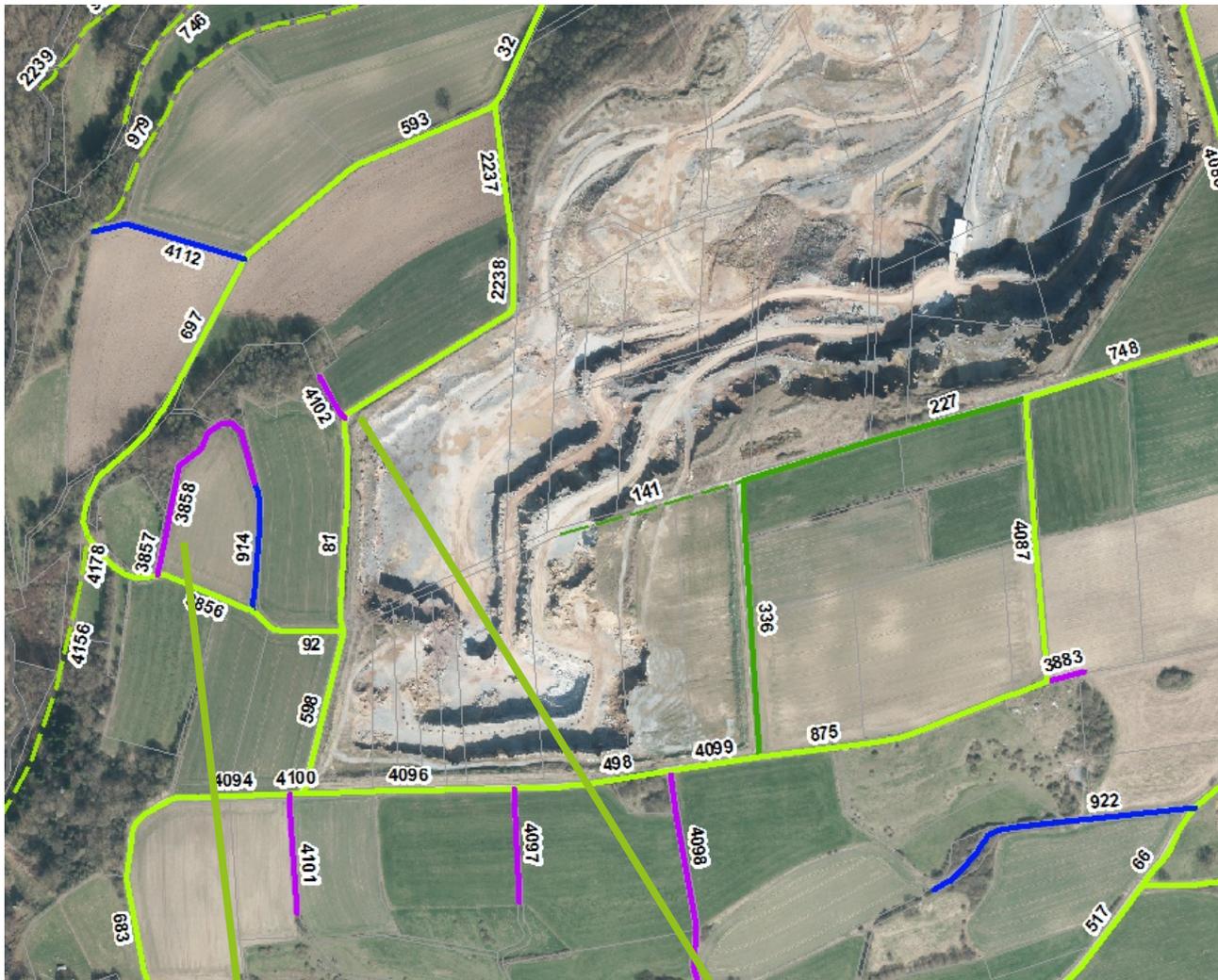


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

51

Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 3857 & 3858, Blickrichtung Nordost



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 4102, Blickrichtung Nordwest





Fallbeispiel 2

Wegeparzelle verläuft begleitend zu einem Landschaftselement, ist für die Erschließung der Flächen jedoch nicht mehr erforderlich (4063).

Eine Verbreiterung des Landschaftselementes mit ökologischen Mehrwert ist sinnvoll. Zum Beispiel können derartige Flächen über das Ökokonto zugunsten der Gemeinde verwendet werden - ohne agrarstrukturellen Nachteil.

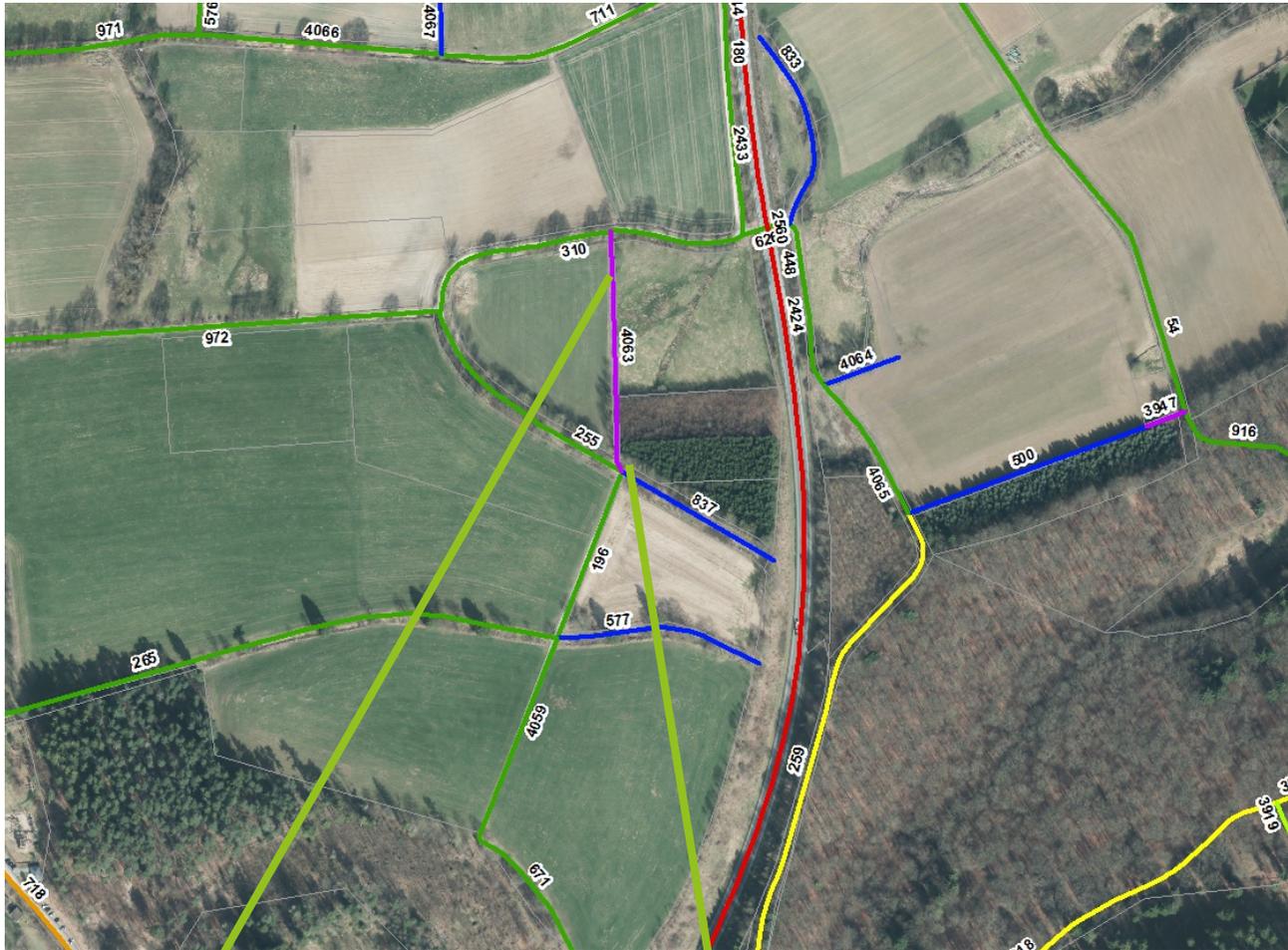


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

52



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 4063, Blickrichtung Süden



Foto: Ge-Komm GmbH, Landschaftselement auf der linken Seite Wege-Nr. 4063. Foto zeigt Weg 837 in Blickrichtung Südost.

Fallbeispiel 3

Örtlich vorhandene Wege, die für die Erschließung der Flächen nicht erforderlich sind (965, 779).

Es empfiehlt sich die eine Privatisierung oder alternativ eine ökologische Aufwertung dieser Wege durch die Gemeinde (Ökokonto).

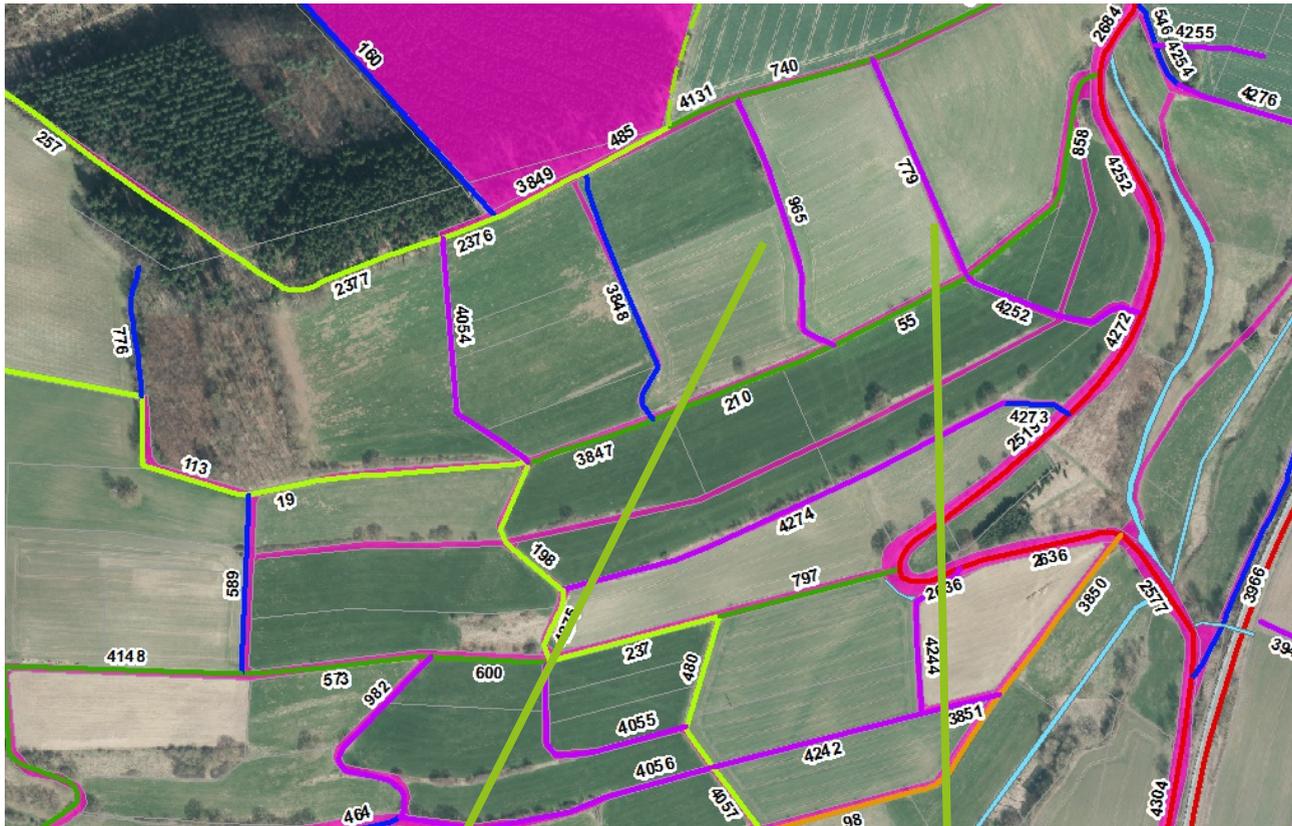


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

53



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 965, Blickrichtung Südost

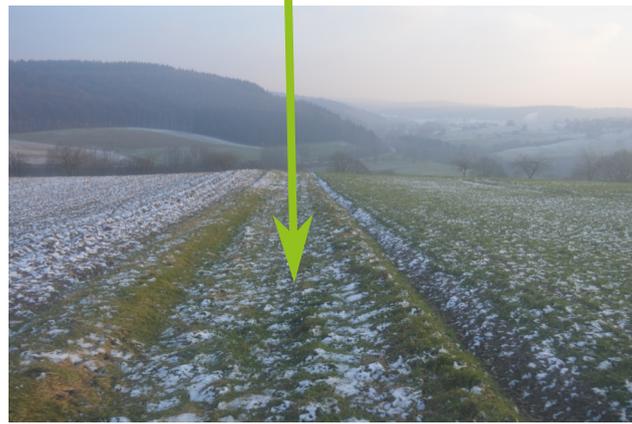


Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 779, Blickrichtung Südost



Fallbeispiel 4

Ein vorhandener Weg im Einzelinteresse. Ggf. ist dieser Weg als Einzlerschließung erforderlich (3886).

Eine Übertragung an Privateigentümer der bevorzugten Fläche sollte angestrebt werden.

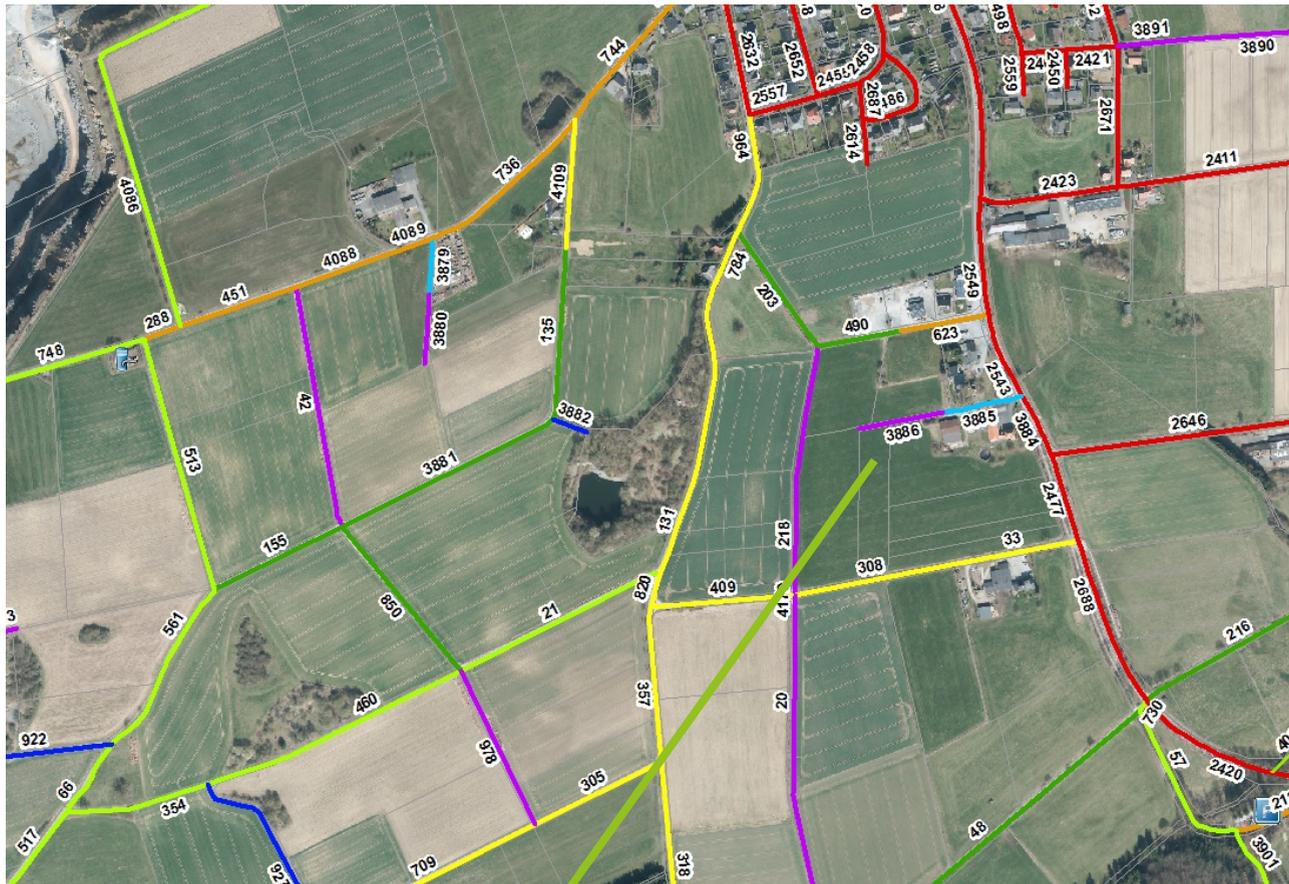


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 3886, Blickrichtung West

3. Durch Abweichungen zwischen Örtlichkeit und Liegenschaftskataster

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

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

Fallbeispiel 5

Das folgende Beispiel zeigt eine Abweichung der Wegeführung von dem parzellierten Teilabschnitt, östlich des Ortsteils Meiste. Mit Hilfe des Luftbildhintergrundes ist eine Abweichung zwischen tatsächlichem Wegeverlauf und Kataster deutlich erkennbar. Der Weg verläuft in der Örtlichkeit zum Teil über ein privates Grundstück. Die Wegeabschnitte 1160 und 1751 zeigen den tatsächlichen Verlauf des Weges (Kategorie C - Hauptwirtschaftsweg in gelb). Die Flächen im Eigentum der Stadt Rüthen sind rosa hervorgehoben. Im Rahmen eines Flächentauschs, z.B. über das Instrument des freiwilligen Landtauschs, lassen sich Liegenschaftskataster und Örtlichkeit in Übereinstimmung bringen.

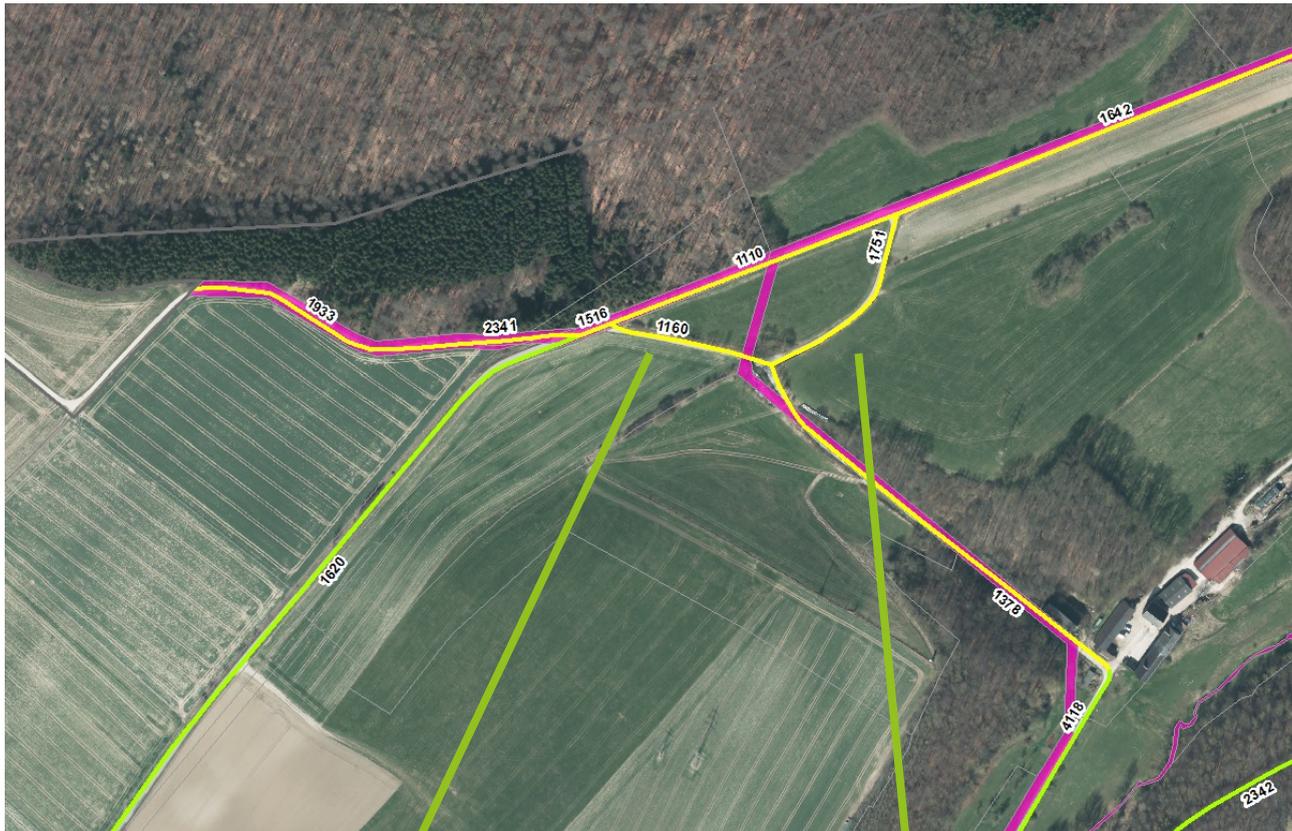


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1160, Blickrichtung Ost



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1751, Blickrichtung Nordost



Fallbeispiel 6

Das folgende Beispiel zeigt einen Ausschnitt im nordöstlichen Stadtgebiet von Rüthen. Die Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur in diesem Bereich ist zum Teil abweichend. In Bildmitte ist eine Wegeführung (Wegenummer 1695) zu erkennen, welche Abweichungen zwischen dem tatsächlichen Wegeverlauf und dem Kataster aufweist. Die Flächen im Eigentum der Stadt Rüthen sind rosa hervorgehoben. Beispielsweise könnten Lösungen bei der Zusammenlegung von Flächen erzielt werden. Daraus lässt sich konkret ein Bodenordnungsbedarf ableiten. Analog zum Fallbeispiel 5 könnte diese Situation im Rahmen eines Flächentauschs gelöst werden, z.B. über das Instrument des freiwilligen Landtauschs.



Abb.: Kartenausschnitt SOIL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz



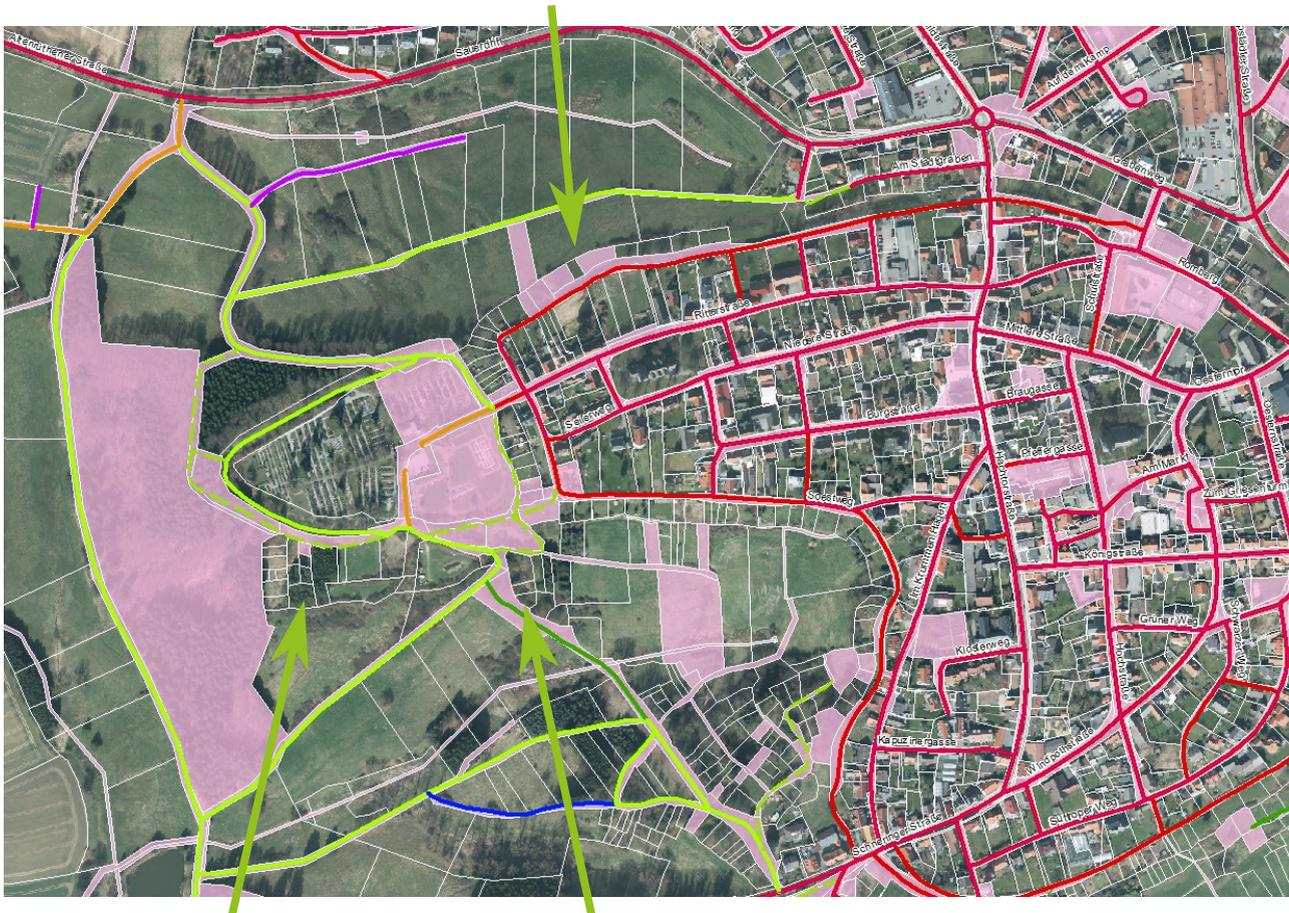
Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1695, Blickrichtung Nordost

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

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

Fallbeispiel 7

Das folgende Beispiel zeigt einen Ausschnitt im westlichen Stadtgebiet von Rüthen. Die Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur in diesem Bereich ist zum Teil abweichend. In Bildmitte sind Flurstücke zu erkennen, welche nicht durch Wegeführungen erschlossen sind. Anhand des Luftbildes lässt sich jeweils eine extensive landwirtschaftliche Nutzung erkennen. In genannten Fällen sollte eine Überprüfung der Eigentums- und Pachtverhältnisse der jeweiligen Flächen durchgeführt werden, sodass weitere Schritte umgesetzt werden können. Beispielsweise könnten Lösungen bei der Zusammenlegung von Flächen erzielt werden. In jedem Fall sollte die Erreichbarkeit jedes Flurstücks im ländlichen Raum durch die Stadt sichergestellt sein. Daraus lässt sich konkret ein Bodenordnungsbedarf ableiten.





5. Handlungsempfehlungen für die Stadt Rüthen

Zeitliche Umsetzung

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

kurzfristig 5 Jahre
mittelfristig 10 Jahre
langfristig 20 Jahre

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

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	449.344 lfdm.	lfdm.	605 lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	9.055 lfdm.	21.708 lfdm.	650 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	lfdm.	lfdm.	61.146 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	17.532 lfdm.
Neubau	lfdm.	lfdm.	lfdm.

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

Grobe Kostenschätzung

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

meter 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 Rüthen bedeutet diese konkret, dass diese Summe pro qm auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung stand. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, so dass ein Unterhaltungsstau vorhanden ist).

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

449.344 m x 3,0 m x 1,20 €

= 1.617.638,40 € p.a..

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

Erhaltung wie im Bestand

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

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

Laut Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro/qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2018 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadrat-



Sanierung / Ausbau / Verstärkung

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

- Art der Oberflächenbefestigung
- Fahrbahnbreite

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

Die Einheitspreise beziehen sich auf folgende Annahmen:

- mittlere Fahrbahnbreite: 4,5 m

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	9.055	20.022	0	80	3.259.908	7.207.928	0
teilbefestigt	0	0	0	60	0	0	0
wassergebunden	0	1.092	650	40	0	196.511	117.021
unbefestigt	0	595	0	0	0	0	0
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	9.055	21.708	650		3.259.908	7.404.439	117.021

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

Umbau / andere Bauweise

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

- Oberflächenbefestigung
- Fahrbahnbreite

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

Die Einheitspreise beziehen sich auf folgende Annahmen:

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,0 m

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	0	60.882	20	0	0	3.652.891
teilbefestigt	0	0	0	15	0	0	0
wassergebunden	0	0	0	10	0	0	0
unbefestigt	0	0	256	5	0	0	3.843
Kreuzungsbauwerk	0	0	9	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	0	61.146		0	0	3.656.735

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

Rückbau / Aufhebung

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

Neubau

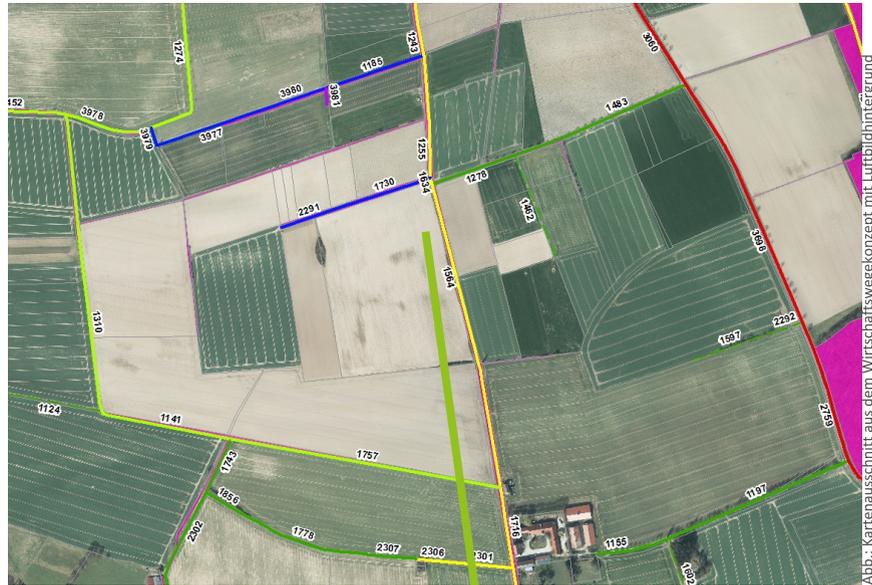
Neubaumaßnahmen auf neuer Trasse sind in der Stadt Rüthen im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes nicht geplant.

Erhaltung wie Bestand - Beispiel

Wegeabschnitt Nr. 1564 ff.

Die Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen vereinzelte Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner Nutzung durch die Landwirtschaft sowie auch durch den Verkehr im Außenbereich (und / oder Erschließung von Wohnhäusern) in die Kategorie C eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

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





Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel

Wegeabschnitt Nr. 191 ff.

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

Falls es häufig zum Begegnungsverkehr kommt, werden aufgrund der geringen Fahrbahnbreite die Seitenstreifen befahren und beschädigt (siehe Abb. unten). Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite entsprechend den Anforderungen der vielfältigen Nutzergruppen geprüft werden. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, sodass dieser Weg grundhaft saniert werden soll und ggfs. verbreitert werden kann.



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegenetzkonzept mit Luftbildhintergrund



Foto: Ge-Komm GmbH

Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 2

Wegeabschnitt Nr. 1812 ff.

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

Falls es häufig zum Begegnungsverkehr kommt, werden aufgrund der geringen Fahrbahnbreite die Seitenstreifen befahren und beschädigt, vor allem im Kurvenbereich (siehe Abb. unten). Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite entsprechend den Anforderungen der Hauptnutzung geprüft werden. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, sodass dieser Weg grundhaft saniert werden soll und ggfs. verbreitert werden kann.



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



Foto: Ge-Komm GmbH



Umbau/andere Bauweise - Beispiel

Wegeabschnitt Nr. 1938 ff.

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist Abschnittsweise erhebliche Beschädigungen auf. Der Abschnitt ist entsprechend seiner Nutzung durch die Landwirtschaft und einen Abkürzungsverkehr in die Kategorie E eingestuft. Für die anderen Verkehrsteilnehmer steht eine Alternativroute über das klassifizierte Straßennetz zur Verfügung.

Die bituminöse Befestigungsart ist zukünftig nicht zwingend notwendig, die Fahrbahnbreite genügt den zukünftigen Anforderungen der Hauptnutzer jedoch weiterhin. Zukünftig ist eine wassergebundene Oberflächenbefestigung an dieser Stelle bedarfsgerecht und ausreichend. Zudem soll die Durchfahrt für den allgemeinen PKW-Verkehr durch die wassergebundene Bauweise unattraktiv gestaltet werden, so dass an dieser Stelle die Handlungsempfehlung "Umbau/andere Bauweise" ausgesprochen wurde.



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegenetzkonzept mit Luftbildhintergrund



Foto: Ge-Komm GmbH

Rückbau/Aufhebung - Beispiel 1

Wegeabschnitt Nr. 218, 20

Diese Wegeparzellen werden derzeit zwar wie vorgesehen als Weg genutzt, sind allerdings für die Erreichung der umliegenden Flurstücke nicht zwingend erforderlich. Der Abschnitt ist dementsprechend in die SOLL-Kategorie H eingestuft.

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





Rückbau/Aufhebung - Beispiel 2

Wegeabschnitt Nr. 3864

Diese Wegeparzelle wird derzeit nicht wie vorgesehen als Weg genutzt, sie dienen vielmehr als landw. Anbauflächen oder sind zweckentfremdet. Die Abschnitte sind dementsprechend in die IST- und SOLL-Kategorie H eingestuft.

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



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegenetzkonzept mit Luftbildhintergrund



Foto: Ge-Komm. GmbH

6. Zusammenfassung und Ausblick

Grundlagen

Die Stadt Rüthen konnte im Jahre 2018 als eine von wenigen Kommunen im Regierungsbezirk Arnsberg mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) erarbeiten. Grundlage der Fördermaßnahme war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 13.01.2017.

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

Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes

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

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) bearbeitet:

- Pos.1 Grundlagenaufbereitung/ Projekteinrichtung
- Pos.2 Bereisung/Vor-Ort-Besichtigung
- Pos.3 Datenanalyse/Vorbereitende Arbeiten
- Pos.4 Datenanalyse/Konzeptentwurf
- Pos.5 Vorbewertung/Beteiligung
- Pos.6 Beteiligungsverfahren
- Pos.7 Ergebnisbericht/Handlungsempfehlung
- Pos.8 Ergebnispräsentation

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum März bis November 2018.

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

- Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)
- Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für
- ökologischer Wertigkeit

- Ausbautart
- Ausbautzustand
- Tragfähigkeit
- Länge und Breite
- Unterhaltungspflicht

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz rund 558 km städtische Wege sowie ca. 12,5 km Interessentenwege und ca. 44 km private Wege.

Beteiligungsverfahren

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

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

Zukünftige Finanzierung

Ein wichtiger Aspekt für ein zukunftsfähiges Wirtschaftswegekonzept ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierungsvariante.

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

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

Handlungsempfehlungen

Gemäß Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden Handlungsempfehlungen für den zukünftigen



gen Umgang mit den ländlichen Wegen erarbeitet. Dabei soll insbesondere eine nachhaltige und systematische Wegeunterhaltung unter gleichen Voraussetzungen für alle Wege angestrebt werden. Das Wegenetz soll dem tatsächlichen Bedarf angepasst und "fit für die Zukunft" gemacht werden.

Folgende Handlungsempfehlungen wurden durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

- a. *Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)*
- b. *den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)*
- c. *Umbau/andere Bauweise (veränderte Kategorie)*
- d. *Rückbau/Aufhebung*
- e. *Neubau (neue Trasse)*

Im Ergebnis wurde der zukünftige Unterhaltungs- und Ausbaustandard definiert und für jeden einzelnen Wegeabschnitt eine Handlungsempfehlung erarbeitet. Insgesamt wurde ermittelt, dass von der 558 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Stadt Rüthen über 30,5 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Knapp 62 km Wirtschaftswege könnten zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise/DoB – Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 17 km Wege zum Teil bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden sind oder zukünftig entbehrlich sind.

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

Ausblick

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

Das hier von verschiedenen Interessengruppen in der Stadt Rüthen, insbesondere jedoch mit den Nutzern und Grundstückseigentümern im Außenbereich erarbeitete ländliche Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen Möglichkeiten von großer Bedeutung. Der Stadt Rüthen liegt nunmehr eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit akzeptiert wird. Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizient und passgenau durchführen und die notwendigen Entscheidungen herbeiführen. Handlungsoptionen für Investi-

entscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich so ebenfalls besser aufzeigen und einleiten.

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

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

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

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

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

Melle, im November 2018

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Bernd Mende

Geschäftsführer | Gesellschafter



i. V. M. Sc. Eduard Schwarz

Abteilungsleiter



Anlagen

in Papierform

- Themenkarte: vorhandene Wegenetzesituation (IST)
- Themenkarte: geplante Wegenetzesituation (SOLL)

digitale Zusammenstellung auf externem Datenträger

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