

Gemeinde Lotte Ländliches Wegenetzkonzept









Ge-Komm GmbH
Gesellschaft für Kommunale Infrastruktur



Titelseite Bilder: Ge-Komm GmbH



"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

Inhalt

1.	Eintunrung	3
2.	Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW	6
3.	Ländliches Wegenetzkonzept für die Gemeinde Lotte	7
3.1	Bestandsanalyse (IST)	7
3.2	Erarbeitung des Soll-Konzeptes	10
3.3	Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept	12
3.4	Beteiligungsverfahren	15
3.5	Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzept.de	23
4.	Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle	25
5.	Handlungsempfehlungen	29
5.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	31
5.2	Zukünftiger Ausbaustandard	33
5.3	Entbehrliche Wege	41
5.4	Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Lotte	42
6.	Zusammenfassung und Ausblick	49
Anlag	en	52

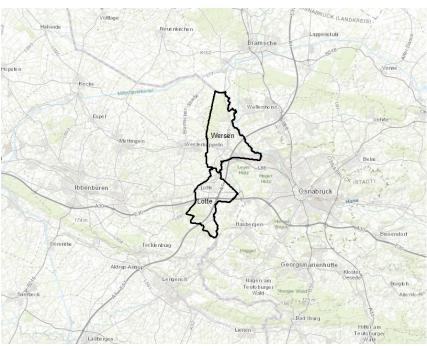


1. Einführung

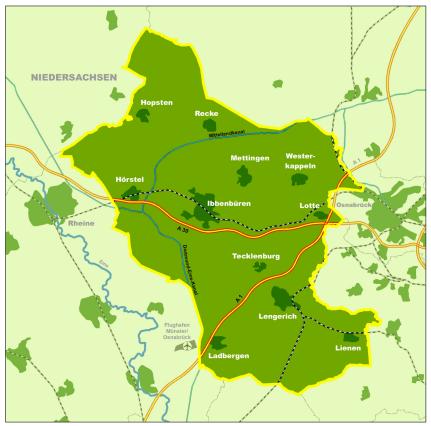
Geografische Lage

Die Gemeinde Lotte liegt im im Norden Nordrhein-Westfalens, im Nord-Osten des Kreises Steinfurt im Regierungsbezirk Münster und grenzt an die Stadt und den Landkreis Osnabrück in Niedersachsen an. Die Gemeinde ist Teil des Tecklenburger Landes, einer Region mit insgesamt elf Kommunen, gelegen im nördlichen Münsterland, angrenzend an die Niederlande und umgeben vom Emsland und dem Osnabrücker Land.

Die Gemeinde Lotte gehört neben den Städten Hörstel, Ibbenbüren, Lengerich, Tecklenburg und den Gemeinden Hopsten, Ladbergen, Lienen, Mettingen, Recke und Westerkappeln zur LEADER-Region Tecklenburger Land.



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



 $\label{lem:quelle:https://www.kreis-steinfurt.de/kv_steinfurt/Themen%20&%20Projekte/LEADER%20Tecklenburger%20Land/LEADER%202014%20-%202020/LEADER-Region%20Tecklenburger%20Land/$

Infrastruktur

Die Gemeinde Lotte ist überregional über die Bundesautobahnen A1 und A30 (Lotter Kreuz), sowie regional über die Landesstraßen (L589, L595, L597, L501) und die Kreisstraßen (K8, K15, K16, K23, K25, K28, K47 und K48) sehr gut angebunden. Der nächstgelegene Flughafen ist Münster/Osnabrück (30 km) und ist über die A1 in nur 20 Minuten zu erreichen.

Die Gemeinde Lotte ist zudem an das Schienennetz über den Bahnhof Halen an der Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg-Wilhelmshaven, sowie für den Güterverkehr über die Regionalstrecke Tecklenburger Nordbahn von Osnabrück nach Rheine mit Gleisanschluss im Industriegebiet Lotte-Büren angebunden.

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit ländlich bis dörflich geprägter Siedlungsstruktur muss sich auch Lotte mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Die Gemeinde ist bestrebt, Ar-

beitsplätze 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 Lotte ist über das gesamte Gemeindegebiet verteilt. Einzeln 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 Gemeinde Lotte.

Insgesamt betreibt die Gemeinde etwa 55 km Gemeindestraßen und etwa 85 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Interessentenwege, Fuß- bzw. Radwege, sowie Privatwege.

Lotte in Zahlen

Auf einer Fläche von ca. 38 km² leben in der Gemeinde zur Zeit etwa 14.200 Menschen verteilt auf die vier Ortsteile Alt-Lotte, Büren, Halen und Wersen. Bezogen auf die statistische Einwohnerdichte im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohnern pro km² sind es in Lotte nur etwa 374 Einwohner pro km².

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

Die Ortsteile der Gemeinde Lotte:



Ortschaft	Einwohner	Fläche (ha)
Alt-Lotte	4.961	1.570
Büren	4.611	331
Halen	1.373	693
Wersen	3.328	1.171
gesamt	14.273	3.765

Flächennutzung in der Gemeinde Lotte:

Nutzungsart	Fläche(ha)
bebaute Fläche	405
Gewerbe- und Industrieflächen	97
Wasserfläche	67
Waldfläche	864
Verkehrsfläche	335
landwirtschaftl. genutzte Fläche	1.946
sonstige Fläche	51

Quelle: http://www.gemeinde-lotte.de/startseite/ueber-lotte/zahlen-daten-fakten.html Stand: 31.12.2014

Flächennutzung / Landschaftsbild

Lotte bietet eine äußerst vielfältige te hügel-, wald- und wiesenreiche Landschaft. Im Nordwesten der Gemeinde ge befindet sich das "Haler Feld" – ein nal überwiegend mit Kiefern bestandenes Gelände mit dem Naturschutzgebiet "Deipe Briäke". Weiterhin erstreckt sich das Werser Holz und das Naturschutzgebiet Gabelin mit den "Sloopsteenen" bis hin zu den im Süden der Gemeinde gelegenen Hügeln des Hagenberges und des Looser Berges, die an den zum Teutoburger Wald ansteigenden Staatsforst Habichtswald angrenzen.

Tourismus

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

Wandern / Nordic-Walking

Die zahlreichen in der Gemeinde Lotte vorhandenen und ausgeschilderten Wanderrouten / Rundwanderwege verlaufen im Außenbereich nahezu ausschließlich über die vorhandenen Wirtschaftswege.

Das ländliche Wegenetz ist ganz bewusst in das Netz der Wanderrouten eingebunden und bildet einen wichtigen Teil davon.

Mit unterschiedlichen Routen für jeden Schwierigkeitsgrad und Thementrails sind im Tecklenburger Land die idealen Voraussetzungen zum Nordic Walking geschaffen worden. Das Routennetz ist für Spaziergänger und Wanderer wie geschaffen.

Die Gemeinde Lotte ist Mitglied bei "TERRA.vita" und bietet gemeinsam mit weiteren Kommunen besondere Wanderrouten an. Neben festen Routen organisiert die Gemeinde immer wieder Themenwanderungen, wie "Zwischen Hünengrab und Mühlen – Wanderung auf den Spuren der Wersener Schätze" oder "Halens Schätze". Hierbei lässt sich die Umgebung mit geschichtlichem Bezug erwandern und genießen.



Zudem wurden in der Gemeinde Lot- besonderer Bedeutung. te mehrere Wanderwege mit Wanderparkplätzen angelegt, die zum Wandern, Joggen und Nordic-Walken einladen und ausschließlich über Wirtschaftswege zu erreichen sind. Besonders erwähnenswert ist der Mühlenweg am Wiehengebirge.



Quelle: http://www.gemeindelotte.de/startseite/tourismus-freizeit.html

"Das Wandern ist des Müllers Lust"... ganz unwillkürlich kommt einem auf dem "Mühlenweg am Wiehengebirge" dieses Volkslied in den Sinn. Denn es sind die Mühlen, die der Rundstrecke ihren Namen, vor allem aber auch ihr Gesicht geben, und die sich hier erwandern und entdecken lassen. Neun Wasser- und zwei Windmühlen stehen am Wegrand, drei davon - die Tüchter-Mühle, die Ölmühle Für Freunde des Reitsports bietet die Borgmann und die Mühle Bohle - allein in Lotte.



Foto: Ge-Komm GmbH

Dank ihrer ist der "Mühlenweg am Wiehengebirge" nicht nur eine angenehme Wanderstrecke durch reizvolle Landschaft, sondern führt direkt auf die Spuren der Vergangenheit. Wer sich ein wenig Zeit für die Mühlen nimmt, kann die meisten von ihnen besichtigen und wird dabei feststellen, wie viel Spannendes sie aus früheren Jahrhunderten zu erzählen hahen

Die Mühle Bohle ist zudem zu einem außerschulischen Lernstandort weiterentwickelt worden und daher von

Radfahren

Auch die zahlreichen Radfahrfreunde und Anhänger dieser Sportart finden in der Gemeinde Lotte viele Möglichkeiten, ihrem Hobby nachzugehen. Es werden Etappen unterschiedlicher Schwerpunkte und Schwierigkeitsgrade angeboten.

Einige Radwege sind auch in das landesweite NRW-Radverkehrsnetz eingebunden.

Die Gemeinde Lotte ist in das Projekt "TERRA.vita" eingebunden. Dieses bietet ein perfektes Umfeld für alle, die das Radfahren lieben. Es existie- Analyse ren insgesamt 18 spannende Thementouren zur Erdgeschichte - die Im Folgenden werden die Stärken sog. TERRA.trails - sowie weitere zahlreiche Radfern- und Themenwege. Einige der Routen sind speziell als Mountainbike-Tour konzipiert.

Reiten

Gemeinde Lotte verschiedene Angebote an. Die Reitstrecken verlaufen tlw. auch über das ländliche Wegenetz im kommunalen Außenbereich.

Stärken

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

Schwächen

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

Chancen

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

Risiken

- Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigen Alter
- Funktionsverlust der Ortslagen durch Rückgang bzw. Änderungen bei der wirtsch. Infrastruktur
- Verlust traditioneller Werte

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 Gemeinde Lotte, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis, so dass planerische und strategische Vorstellungen aller relevanten Nutzergruppen Berücksichtigung gefunden haben.

Stärken-Schwächen-

und Schwächen wie oben beschrieben zusammengefasst und in einer Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT) gegenübergestellt. Daraus ergeben sich für die Gemeinde Lotte bezogen auf die Außenbereiche und die dörflich bis ländlich geprägte Siedlungsstruktur potenzielle Chancen und Ri-



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 Wohnund Arbeitsorte der Bevölkerung und eine witterungsangepasste Landnutzung gewährleisten und die Grundlage für eine intakte Kulturlandschaft bilden.

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

Daneben erfüllen sie mit ihren Rainen auch wichtige Funktionen als linienhafte Landschaftselemente, die die Kulturlandschaft gliedern und beleben. Raine und Wegerandstreifen grenzen häufig auf ganzer Länge an landwirtschaftliche Flächen und bilden ein wichtiges naturnahes Biotop. Auf Wegrainen leben zahlreiche Tierund 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 Gebüschen oder Einzelbäumen bietet dort Nischen für eine große Artenvielfalt. Durch den Erhalt und die Entwicklung dieser Biotopyerbundelemente 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 Bewilligungsbehörden einzureichen. Bewirtschaftungsverhältnisse geplant Die zweite Förderperiode lief im und gebaut. Inzwischen haben sich Frühjahr 2017 an und endet 2017, so-

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. Absollen schließend sich Handlungsoptionen für Investitions- Das Projekt in Lotte fand unter enger hafte Unterhaltung der Wege ablei- Münster statt. ten lassen.

dass geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2017 vollständig abgeschlossen sein müssen.

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

Im Regierungsbezirk Münster erhielt unter anderem die Gemeinde Lotte 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" 13.01.2017.

entscheidungen und für die dauer- Einbeziehung der Bezirksregierung

Konzeptförderung

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

Das gesamte Verfahren ist von der europäischen Kommission über die ELER-Verordnung detailliert vorgegeben. Die Anträge auf Förderung sind zu bestimmten Stichtagen (1 - 2 pro Jahr) bei den Bezirksregierungen als

3. Ländliches Wegenetzkonzept für die Gemeinde Lotte

Arbeitsgrundlagen / Vorgaben

Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzep-

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 Kate-

gorisierung der Wege im IST-Bestand Datengrundlagen: und im SOLL-Konzept.

Begründung des **Plangebietes**

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege im Außenbereich auf dem gesamten Stadtgebiet von Lotte unabhängig von Eigentumsver-Unterhaltungspflihältnissen und chten untersucht.

Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen We- genetzkonzeptes dienten folgende

Luftbild

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

Abb. oben: ATKIS-Daten

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

Bestandsanalyse (IST) 3.1

Vorgehensweise

Als vorbereitende Maßnahme wurden zunächst alle o. g. digitalen Datengrundlagen in einem professionel-GIS-System aufbereitet und zusammengestellt. Eigentumsflächen der Gemeinde Lotte 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 Abb.: Geoimagung

aller relevanten Informationen. Alle fahren und gemäß den Vorgaben des ländlichen Wege und Wegeflurstücke im Eigentum der Gemeinde Lotte und strategisch wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit ange-

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 Quali-

tätssicherung (Abgleich des Aufnahmestandortes und des erfassten Weges) und bei bereits durchgeführten Beteiligungsverfahren bestens bewährt.

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

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

Kategorisierung gemäß Leitfaden

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

Nutzung der Wege nach Umfang Ausbauart (Verkehrsmenge)

- a. häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t
- b. gelegentliche/saisonale Überfahrlegentlich 11,5 t
- c. seltene Überfahrten, maßgebende d. ohne Befestigung Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t

täten für

- a. Ländliche Wirtschaft (inkl. Land- b. Einzelmaßnahmen Forstwirtschaft)/Diversifizieund rung
- b. Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere
- Wanderer
- Reiter
- Radfahrer
- d. Siedlungsstrukturelle Entwicklungen/Demografie
- en, Ausbauart
- weitere

ökologischer Wertigkeit

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

- a. befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)
- b. teilbefestigt (Spurwege)
- ten, maßgebende Achslast 5 t, ge- c. wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)

 - e. Kreuzungsbauwerk

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

Tragfähigkeit

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

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

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

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

Nutzungshäufigkeit nach Funktionali- Ausbauzustand



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

Länge und Breite

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

Unterhaltungspflicht

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

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

Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:

- a. Kategorie A = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen
 (z.B. innerörtliche Straßen); maßgebliches Verkehrsmittel: allge- f.
 meiner KFZ-Verkehr
- b. **Kategorie B** = multifunktionale Wege, d.h. für den land- und

forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und/oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr; Maßgebliche Funktion: Si- ^{g.} cherung 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 RLW, siehe auch Kap. 5.2)

- c. Kategorie C = Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)
- d. Kategorie D = untergeordnete
 Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d.h. Wege, die grundsätzlich
 der Erschließungssicherung von
 kleineren Feldblöcken dienen oder
 dienen könnten und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder
 Wanderrouten; maßgeblicher
 Verkehr: Fußgänger u. luf. Verkehr
 (Wirtschaftswege gem. RLW)
- e. Kategorie E = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
 - Kategorie F = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z.B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern oh-

- ne 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.
- h. **Kategorie H** = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege
 - Kategorie I = reine Fuß-, Reitbzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

10

3.2 Erarbeitung des Soll-Konzeptes

Vorentwurf

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



Foto: Ge-Komm GmbH

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

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

Brückenbauwerke

Insgesamt wurden in der Gemeinde Lotte im Wirtschaftswegenetz 21 Brückenbauwerke in der Baulast der Gemeinde vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet

i

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/Arti-kel/StB/bauwerkspruefung-undbauwerksueberwachung.html?linkToOver-

worden sind. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte eine konzeptionelle Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

Grundsätzlich ergibt sich immer die theoretische Möglichkeit, auf einzelne Bauwerke langfristig verzichten zu



Quelle:http://www.fichtelgebirgeoberfranken.de/epprechtstein-kirchenlamitz/furt-beifichtenhammer-P1060215.htm

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 tiefgrei-



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

fende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.

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

Solche Überlegungen bestehen derzeit für die Gemeinde Lotte nicht.



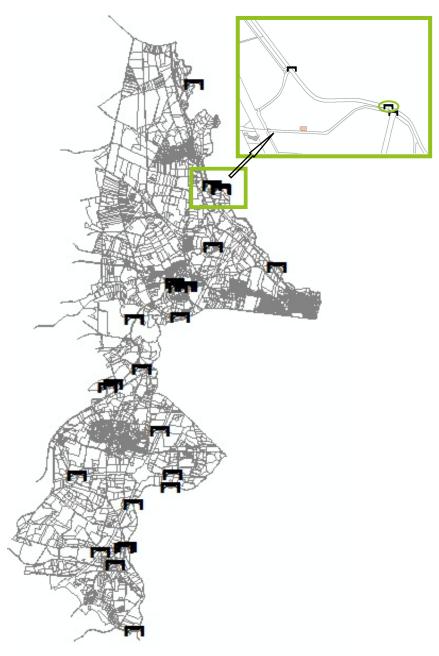
Konkret gibt es in Lotte ein Brückenbauwerk auf das zukünftig verzichtet werden kann (siehe folgende Fotos und hervorgehobenes Bauwerk in der Gesamtübersicht rechts). Derzeit ist das Bauwerk in die Kategorie G eingestuft. Aufgrund von statischen Mängeln soll dieses Bauwerk mit Hilfe eines Pollers für den landwirtschaftlichen Verkehr gesperrt werden. Zukünftig soll die Brücke nur noch für Fußgänger freigegeben werden und wurde daher in die Soll-Kategorie I eingestuft.



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



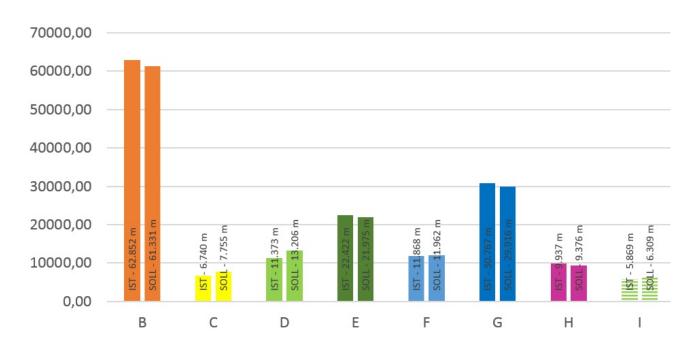
 $Abb.: \ddot{\textbf{U}} ber sicht ~\ddot{\textbf{u}} ber ~\textbf{Br} \ddot{\textbf{u}} cken bauwerke ~\textbf{im} ~\textbf{Wirtschaftswegenetz}$

Insgesamt umfasste die Bearbeitung eine Wegenetzlänge von mehr als 165 km, darin enthalten sind etwa 35 km relevante private Wege. Des Weiteren wurden etwa 45 km private Wege als untergeordnet eingestuft und finden in den folgenden Statistiken daher keine Berücksichtigung. Durch Anpassungen im Projektverlauf ergeben sich folgende Längen für das im Konzept berücksichtigte/erfasste ländliche Gesamtwegenetz:

Eigentumsverhältnisse:

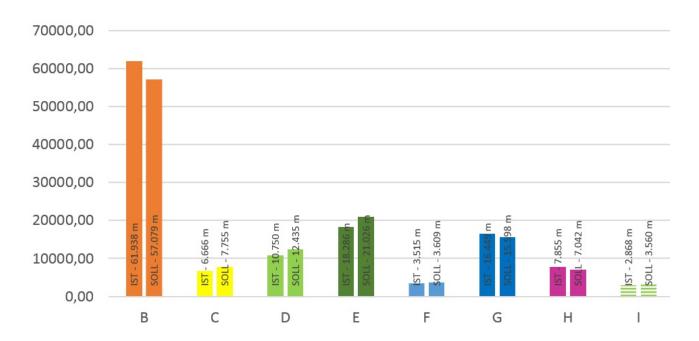
Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m			
Gemeinde	83.950			
Sonstige	44.376			
(u.a. Bauerschaft Halen Angesessener,				
Interessenten, Wasser- und Bodenverband				
- Unterhaltung erfolgt durch Gem. Lotte)				
privat	32.908			
Andere Baulastträger	594			
(Kreis, Land, Bund)				

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:



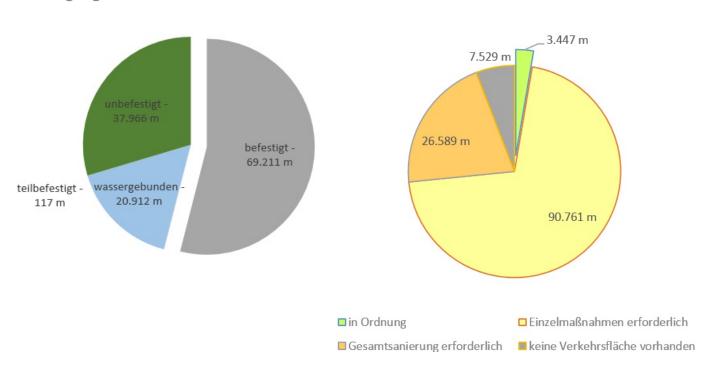
Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das ländl. Wegenetz in der Unterhaltung der Gemeinde Lotte. Dazu zählen neben den Wegen im Gemeindeeigentum u.a. auch die Wege der Bauerschaften, Interessenten und des Wasserund Bodenverbandes.

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:

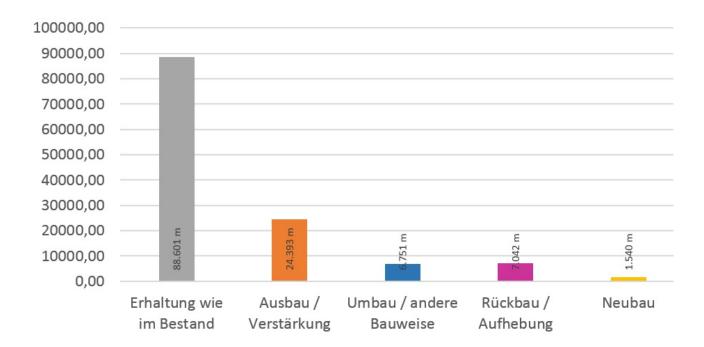


Ländliches Wegenetz nach Befestigungsart:

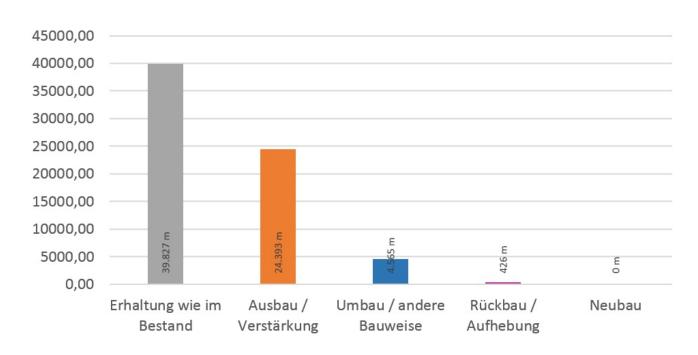
Zustand des Wegenetzes:



Handlungsempfehlungen Wege gesamt:



Handlungsempfehlungen für befestigte Wege:





3.4 Beteiligungsverfahren

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

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

Arbeitskreis "Wirtschaftswegekonzept"

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch den Arbeitskreis "Wirtschaftswegekonzept", der sich zu diesem Thema regelmäßig zusammenfand. Projektgruppe bestand aus etwa 20 Teilnehmern. Unter anderem zählten dazu die Vertreter aus der Landwirtschaft, der Bauerschaften, der Forstwirtschaft, der Kreisjägerschaft, der Lohnunternehmen, des landwirtschaftlichen Ortsvereins, der Biologischen Station, des Ortsmarketing, Vertreter aller im Rat vertretenen Parteien, Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Verwaltung, der AG Naturschutz, sowie der Bezirksregierung Münster und der Projektleitung der Ge-Komm GmbH. Die-Personenkreis vertritt die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die Beteiligung der breiten Masse.

Die Ge-Komm GmbH war bei insgesamt vier Zusammenkünften der Pro-

Bürgerbeteiligung

Wegenetzkonzeptes fand eine intensive Einbindung aller Bürger der Gemeinde Lotte statt. Die Bevölkerung wurde dabei auf verschiedenen Wegen informiert und zur Beteiligung eingeladen. Die wichtigsten Informationen zum Thema ländliches Wegenetzkonzept und die Termine zur



Quelle: http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Steinfurt/Lotte/2895719-Wirtschaftswegekonzept-Jeder-Einwohner-ist-gefragt-Lottes-Lebensadern-

Bürgerbeteiligung wurden seitens der Gemeinde Lotte auf deren Internetseiten und über die lokale Presse veröffentlicht.

Zusätzlich wurde stets auf das Bür-



https://www.noz.de/lokales/lotte/artikel/923040/bu ergerbeteiligung-fuer-lotter wirtschaftswegekonzept#gallery&0&1&923040

gerdialogportal der Ge-Komm GmbH "www.wirtschaftswegekonzept.de" verwiesen. Die Erläuterung zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonjektgruppe zugegen und hat über den zeptes und die Vorstellung des Vor-

entwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit an insgesamt zwei Terminen. Zu diesen Veranstaltungen kamen insgesamt etwa 100 interessierte Bürger:

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

Auf vielfachen Wunsch der örtlichen Landwirtschaft wurden für die Landwirte zwei zusätzliche Termine zur Auskunft und Klärung der Fragen realisiert.



https://www.noz.de/lokales/lotte/artikel/923040/bu ergerbeteiligung-fuer-lotterwirtschaftswegekonzept#gallery&0&1&923040

Am 28.09.2017 soll über das Wirtschaftswegekonzept im Verkehrsund Umweltausschuss beraten werden. Eine öffentliche Abschlussveranstaltung soll am 17.10.2017 im Rahmen einer Verkehrs- und Umweltausschusssitzung stattfinden.



Im Folgenden die Einführungspräsentation:





Ländliches Wegenetzkonzept der Gemeinde Lotte



Ge-Komm GmbH Bismarckstraße 15 | 49324 Melle



■ Ge-Komm

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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

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



■ Ge-Komm

Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Das Investitionsbudget reicht nicht für eine flächendeckende Optimierung
- Ganzheitliche, konzeptionelle Betrachtung der ländlichen Wegenetzstruktur sinnvoll!



■Ge-Komm

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

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

- Das Land NRW f\u00f6rdert die Erstellung eines Konzeptes mit 75%, sofern es mit externer Unterstützung erstellt wird
- Leitfaden als Arbeitsgrundlage vorgegeben
- Fertigstellung bis Ende Oktober 2017



■■Ge-Komm

Methodik / Vorgehensweise

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



Methodik / Vorgehensweise - Grundlagen

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











17



























Berichterstattung in der lokalen Presse

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

PRÄSENTATION AN ZWEI ABENDEN

Bürgerbeteiligung für Lotter Wirtschaftswegekonzept

Lotte. Das Wirtschaftswegekonzept für die gesamte Gemeinde Lotte wurde in dieser Woche der Öffentlichkeit vorgestellt. Nun ist die Lotter Bürgerschaft aufgerufen, ihre Meinung und Einschätzung zu dem Thema abzugeben.

Das können die Bürger auf dem Portal www.wirtschaftswegekonzept.de tun.

Bernd Mende, Geschäftsführer der Meller "Ge-Komm – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur", sowie dessen Mitarbeiter Andreas Dück stellten die Wirtschaftswege an zwei Abenden vor, am Dienstag im Alt-Lotter Haus Hehwerth für Alt-Lotte und Osterberg im südlichen und am Mittwoch für Wersen, Halen, Büren im nördlichen Gemeindebereich. Während sich in Alt-Lotte knapp 50 Interessierte informierten, saßen im Wersener Ratssaal 21 Bürger im Publikum. Mende präsentierte eine Übersicht aller in Lotte vorhandenen Wirtschaftswege, die farblich gekennzeichnet nach bestimmten Kriterien klassifiziert worden waren. Das Wegenetz umfasst 152,4 Kilometer.

In Workshops vorgearbeitet

"Wir haben in Workshops nur vorgearbeitet", betonte Mende, dass die Wertigkeit der Wege sich nach der Bürgerbeteiligung durchaus ändern könne. Dreimal waren Vertreter von Verwaltung, Fraktionen sowie Nutzergruppen, beispielsweise Landwirte, Förster, Naturschutzverbände, Feuerwehr, Tourismus, eingeladen, um den Konzeptentwurf als Diskussionsgrundlage zu erarbeiten.

Abwägung vor Aufgabe von Wegen

"Es gibt auch Wege, die wir nach dieser Erhebung nicht mehr brauchen", sagte Mende. Indes räumte er ein, dass zu berücksichtigen sei, Wege nicht voreilig aufzugeben, wenn durch sich ändernde Eigentumsverhältnisse Grundstücke dann nicht mehr erreichbar seien.

Ein Wirtschaftsweg zum Beispiel, der in Alt-Lotte häufig von Traktoren und Autofahrern benutzt wird, ist an den Rändern stark abgesackt. Tiefes Profil dort deutet darauf hin, dass das im Wesentlichen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen verursacht worden ist.

In Wersen wurde beispielsweise diskutiert, dass ein Areal aktuell über drei bis vier Wirtschaftswegen erreicht werden kann: "Da gibt es die Überlegung, dass ein oder zwei Wege aufgehoben werden können", berichtete Bauamtsmitarbeiter Jörg Stork.

13.07.2017, 15:37 Uhr Vorteile der aktuellen Erfassung

Für den einen oder anderen Zuhörer mag die akribische Bestandsaufnahme inklusive Fotos eher langwellig gewesen sein, weil die Situation im jeweiligen Wohnumfeld bekannt ist. Gleichwohl ist die Verwaltung jetzt mit der erneuten Erfassung nach der aus dem Jahr 2009 auf dem aktuellen Stand. "Es sind sämtliche Wege mit der Wichtigkeit ihrer Nutzung dargestellt worden. Das bietet uns den Vorteil bei Unterhaltungsarbeiten", betonte Jörg Stork.

Sollten Gelder für Sanierung freigegeben werden, gibt es in <u>Lotte</u> mit dem Konzept eine Diskussionsgrundlage, die bei Handlungsbedarf umgesetzt werden soll. In NRW arbeite die Landesregierung daran, Wirtschaftswege zu fördern, sagte Stork: "Daher besteht die Hoffnung, dass Kommunen, die ein Konzept vorlegen können, ihre Chance auf Berücksichtigung erhöhen."

Chancen für mögliche NRW-Wegeförderung

Immerhin sei auf Grundlage bereits sanierter Wirtschaftswege hochgerechnet worden, "dass zwei Milliarden Euro als theoretische Größe in Nordrhein-Westfalen in die Wirtschaftswegenetze investiert werden müssten", gab Stork Zahlen aus Düsseldorf weiter.

Nun ist die Einschätzung der Lotter Bürger gefragt. "Zur Entscheidung brauchen wir Sie. Wir können nicht wissen, wie wichtig Ihnen die Wege sind oder ob bestehende Beschaffenheiten optimiert werden sollen. Sie als Betroffenen vor Ort müssen uns sagen, ob etwas verändert werden soll. Aber bitte nennen Sie uns nicht jedes Schlagloch. Dafür sind wir nicht da", motivierte Mende, die Chance zur Meinungsabgabe in Anspruch zu nehmen.

EU-Konzeptförderung nur bei Einhalten der Frist

Im Haus Hehwerth gab es nur zwei Fragen. Eine lautete, ob man abgängige Wege kaufen könne. Mende erklärte, dass das möglich sei, sofern sich die Gemeinde davon trennen möchte. Eine andere Frage beschäftigte sich mit der Finanzierung des Wirtschaftswegekonzeptes: "Wie viel zahlt die Gemeinde?" Bürgermeister Rainer Lammers berichtete, dass das gesamte Konzept rund 50000 Euro koste. 75 Prozent davon fördere die EU, 25 Prozent, also rund 12500 Euro, trage die Gemeinde Lotte. Die EU-Förderung gibt es aber nur dann, wenn das fertige Konzept bis Ende Oktober vorliegt. "Wir brauchen Siel", appellierte Mende wiederholt an die Bürger, Wünschen und Anregungen auf dem Portal zu äußern.

Portal bis Ende August geöffnet

Dieser Bitte schloss sich Rainer Lammers an. "Tun Sie sich eventuell mit der Nachbarschaft zusammen und überlegen gemeinsam", war sein Tipp. Weiterhin bot er an: "Frau Strodmeyer im Bauamt wird Ihnen auch gern helfen. Hauptsache, wir erhalten ein gutes Ergebnis." Das Portal www.wirtschaftswegekonzept.de ist bis Ende August geöffnet. Nach der Analyse werden dort anonymisiert Anregungen, Wünsche und Meinungen veröffentlicht. Dort ist auch der Vortrag auszugsweise nachzulesen.





Lotte - Sie sind die Lebensadern des ländlichen Raums: Wirtschaftswege. Über sie erreichen Landwirte ihre Ackerflächen, aber auch Wanderer, Jogger und Einwohner in den Außenbereichen nutzen sie. 152,4 Kilometer umfasst dieses Wegenetz in der Gemeinde Lotte. Genügt es noch den Ansprüchen der Nutzer?

Von Volker Poerschke

Mit der Erstellung eines Wirtschaftswegekonzepts, für das die Gemeinde im Oktober vergangenen Jahres EU-Mittel aus dem Programm zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung beantragt hat, wurde die Meller "Ge-Komm – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur" beauftragt. Im März waren Kamerawagen der Ge-Komm in Lotte unterwegs, um Umfang und Zustand des Wegenetzes zu dokumentieren. Im April kam dann auch der endgültige Förderbescheid.

"Bei der Untersuchung vor Ort ging es zunächst einmal gar nicht so sehr um den Bauzustand der Wege", betonen Ge-Komm-Geschäftsführer <u>Bernd Mende</u> und Lottes Bauamtsleiterin <u>Astrid Hickmann</u>.

Viel interessanter sei die Frage nach der Nutzung der Wege. "Handelt es sich um reine land- und forstwirtschaftlich genutzte Wege oder gibt es weitere Nutzer, die auf den Wegen verkehren?", erklärt Mende. Hickmann ergänzt: "Lotte ist zwar eine vergleichsweise kleine Gemeinde, hat aber viel Bebauung auch in den Außenbereichen".

Für die Mobilität der Bevölkerung seien die Wirtschaftswege daher wichtig. So werden manche Wege auch von den Anwohnern, Schulbussen oder auch für Freizeit und Tourismus – Wandern, Joggen, Radfahren, Reiten etc. – genutzt. "Andere Wege haben sich vielleicht zu Schleichwegen entwickelt oder werden als Abkürzung reichlich genutzt", sagt Bernd Mende.

Gut ausgebaute Wege zögen eben immer Verkehr an, so der Ge-Komm-Geschäftsführer. Das sei aber gar nicht immer gewünscht – und manchmal auch nicht erforderlich. Letztlich gehe es um die Bedeutung von Wegen und um die Lenkung der Verkehrsströme im ländlichen Raum.

Jede Menge Daten hat die Ge-Komm gesammelt, Karten vom Wirtschaftswegenetz erstellt, Beschaffenheit und Verlauf der Wege mit Fotos dokumentiert. In drei
Treffen hat ein Arbeitskreis aus Vertretern der Verwaltung, der Fraktionen und
Nutzergruppen, wie Landwirte, Förster, biologischer Station des Kreises, Wirtschaftsförderung und Feuerwehr die Ergebnisse bereits vorab gesichtet und diskutiert. So mussten beispielsweise Eigentumsverhältnisse geklärt werden: Ein Weg,
der jetzt ohne Bedeutung erscheint, könnte bei Pachtänderungen in einigen Jahren eine wichtige Erschließungsfunktion für die Flächen erhalten.

Damit steht jetzt ein Konzeptentwurf, der nun öffentlich diskutiert werden soll. An zwei Abenden – am kommenden Dienstag, 11. Juli für den südlichen Bereich im Haus Hehwerth und am Mittwoch, 12. Juli, für den nördlichen Bereich im Rathaus in Wersen – jeweils um 19 Uhr sind alle Einwohner eingeladen, sich über das Konzept zu informieren. Nach den Infoablenden werden entsprechende Onlineportale freigeschaltet, auf denen die Bürger ihre Kritik, Wünsche und Anregungen in das Wirtschaftswegekonzept einbringen können.

"Ich hoffe auf rege Beteiligung aller Einwohner Lottes", sagt Astrid Hickmann. Jedenfalls kann später niemand sagen: "Ich wurde ja nicht gefragt".

Quelle: http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Steinfurt/Lotte/2895719-Wirtschaftswegekonzept-Jeder-Einwohner-ist-gefragt-Lottes-Lebensaderngestalten

KONKRETE. SACHLICHE HINWEISE

Bisher 20 Beiträge zum Lotter Wirtschaftswegekonzept



01.08.2017, 12:56 Uh

Lotte. Eher mau, aber durchaus im normalen Rahmen ist nach Auskunft von Bernd Mende, Geschäftsführer der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm), die bisherige Resonanz der Online-Bürgerbeteiligung zum Lotter Wirtschaftswegekonzept.

Knapp 20 Beiträge seien bisher eingegangen, berichtet Mende auf Nachfrage und betont: "Wir würden uns freuen, wenn sich noch mehr beteiligen." Bis zum 13. August ist dafür noch Zeit. Anregungen und Hinweise zur Nutzung der derzeitigen Wirtschaftswege können die Bürger auf dem Portal <u>www.wirtschaftswegekonzept.de</u> geben.

Laut Mende sind die bisher eingegangenen Beiträge "eine bunte Mischung" von Hinweisen für eine Aufhebung bis zu Anregungen für zeitweise Sperrungen während Sportveranstaltungen oder aber Wünschen auf Verbreiterung von Brücken und Kurvenradien.

Kein Kummerkasten

Die bisherigen Kommentare der Bürger seien ganz konkrete, sachliche Anregungen, so Mende. Das gehe von zehn bis zu Hunderten von Kommentaren, sagt er mit Blick auf die Bürgerbeteiligung zum Wirtschaftswegekonzept in anderen Kommunen. "Das wird nicht als Kummerkasten gebraucht", widerlegt er die Befürchtung, dass vor allem über Schlaglöcher und Ähnliches gemeckert werde.

Anonyme Befragung

"Es geht darum, welche Bedeutung der Weg künftig haben soll", wirbt de Ge-Komm-Ansprechpartner um die Mitarbeit der betroffenen Anlieger und Nutzer im Außenbereich. Die bereits abgegebenen Kommentare sind absichtlich nicht für andere einsehbar, damit sich jeder fre äußern kann, ohne Ärger mit Nachbarn befürchten zu missen. "Wir stellen dann eine Liste zusammen, die dann anonymisiert im Internet auftaucht und veröffentlicht wird", kündigt Bernd Mende für die Zeit nach Ablauf der Beteiligungsfrist am 13. August an.

Und: "Es soll auch noch ein Gespräch mit Vertretern der Landwirtschaft stattfinden." Ein Termin dafür stehe aber noch nicht fest.

Quelle: https://www.noz.de/lokales/lotte/artikel/931011/bisher-20-beitraegezum-lotter-wirtschaftswegekonzept



Fr., 17.03.2017 Fahrzeuge mit Kameras in Lotte unterwegs

Wege werden neu vermessen











versenden

Lotte



Viel Bewegung beim Radwegeverein Hollage-Halen: Interview, Infostand und interkommunales Treffen



 Weltkindertag: Tausende in Bewegung



Probleme mit dem Umleitungsverkehr: Halener wehren sich gegen Raser

Mehr aus ▶▶

Fotos aus Lotte



Lengerich: Drittliga-Derby



Lengerich: Kobbo-Verbandspokal



Lotte - Die Gemeinde Lotte lässt derzeit ein kommunales Wirtschaftswegekonzept/ländliches Wegenetzkonzept erstellen. Mit den Leistungen wurde die Ge-Komm GmbH aus Melle beauftragt.

Wer also abseit der <u>Hauptverkehrsstraßen</u> auf ein solches <u>Fahrzeuq</u> trifft, braucht sich laut Mitteilung nicht wundern. Der Einsatz der geländetauglichen Allradfahrzeuge ist notwendig, um alle Wegeabschnitte lückenlos bereisen zu können. Die Fahrer der Fahrzeuge verfügen allesamt über die notwendige Berechtigung und können sich entsprechend ausweisen.

Quelle: http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Steinfurt/Lotte/2017/03/2742056-Fahrzeuge-mit-Kameras-in-Lotte-unterwegs-Wege-werden-neu-vermessen



Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzept.de 3.5

Eine besondere Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:

www.wirtschaftswegekonzept.de

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

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

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

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 Gemeinde Lotte zu belasten.



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

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

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

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

Wie die unten aufgeführte Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 281 Mal aufgerufen. Insgesamt sind über das Portal ca. 70 Kommentare eingegangen, die sich auf mehr als 150 Wegeabschnitte bezogen.

Die digitale Auskunft und Kommen- Nach einmaliger Registrierung erhielt der Benutzer den Projektzugang und konnte sich ausführlich über das ländliche Wegenetzkonzept der Gemeinde Lotte informieren und Vorschläge einbringen.

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

> hinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal www.wirtschaftswegekonzepte.de aufgeführt.



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

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

Informationen wurden mittels des





24



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

und Weise immer tagesaktuell prä- chen Klicks auf das Symbol aufrufen ließ sich eine Kartenlegende einblensentiert. Zudem ließen sich die geo- und anzeigen.

Bürgerdialogportals auf einfache Art codierten Fotos mittels eines einfa- Für weiterführende Informationen

KOMMENTARE
hr Kommentar
lame *
-Mail*
ezeichnung/Wegenummer/Beschreibung
hr Kommentar *
.ii.
Senden

Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de



Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle 4.

Allgemeines

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

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

Laut dem Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von tens der Geschäftsstelle des Städte-0,80 Euro / qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2015 beträgt der Wert 1,13 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneue- zung wird heute von zahlreichen rung, 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 Lotte.

Die Kosten für laufende Unterhaltungsleistungen trägt in der Regel die jeweilige Kommune allein aus allgedie Kosten für Erneuerungsmaßnah-

men in NRW, auf Grundlage des Ab- Besonders erwähnenswert sind die gabenrechts und der bestehenden Kosten für die Erneuerung von Mustersatzung des Städte- und Ge- Brückenbauwerken. Diese werden in meindebundes, auch von den (jeweils der Mustersatzung als nicht beitragsunmittelbar betroffenen) Anliegern anteilig mitzutragen sind.

Die Satzung der Gemeinde Lotte vom 29.09.2005 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) sieht momentan die Abrechnung der Innenstraßen vor. Im Falle eines beitragspflichtigen Ausbaus von Wirtschaftswegen sind diese über eine Einzelsatzung abzurechnen.

Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

In Nordrhein-Westfalen wurde seiund Gemeindebundes NRW in Abstimmung mit dem Innenministerium des Landes ein Muster einer Straßenbaubeitragssatzung gemäß § 8 KAG NRW erarbeitet. Diese Mustersat-Kommunen angewendet. Dadurch ergibt sich eine sehr hohe Rechtssicherheit, was gerade in diesem häufig mit Konfliktpotenzial behafteten Themenbereich von Bedeutung ist.

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

Die Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabstraßenbauliche gabengesetz für Maßnahmen bezieht insbesondere c. Böschungen, Schutz- und Stützdie Wirtschaftswege mit ein (§ 1 Erhebung des Beitrages).

Bei Wirtschaftswegen beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen 50-80 %., meinen Haushaltsmitteln, während die anrechenbare Breite wird mit und Unterführungen mit den dazu-3,00 m festgesetzt.

fähig aufgeführt, können (und sollten) jedoch laut Aussage des StGB NRW zukünftig mit berücksichtigt werden. Nach entsprechender Beratung sind bereits einige Kommunen dieser Empfehlung gefolgt, beispielhaft sei hier die Stadt Preußisch Oldendorf genannt.

In einer exemplarischen Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für Maßnahmen an Einrichtungen des Straßenbaus im Außenbereich heißt es:

- § 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes
- (1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für
- 1. den Erwerb (einschließlich Erwerbsnebenkosten) und die Freilegung der für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Anlage benötigten Grundflächen.
- 2. den Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen zum Zeitpunkt des Beginns der Maßnahme.
- 3. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Fahrbahn mit Unterbau, Tragschichten und Decke sowie für notwendige Erhöhungen und Vertiefungen, Randsteine und / oder Schrammborde.
- 4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von
- a. Beleuchtungseinrichtungen
- b. Entwässerungseinrichtungen
- d. Trenn-, Rand- und Sicherheitsstreifen
- Brücken, Tunnel, Durchlässe gehörigen Rampen.

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

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

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

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

Darüber hinaus werden seitens der GPA NRW sog. Potenzialberechnungen für KAG-Beiträge durchgeführt. Diese Berechnungen verdeutlichen,



Bild: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW

welche Möglichkeiten der Mehreinnahmen sich durch die Anpassung der prozentualen Beitragssätze für Kommunen erreichen lassen.

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

Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

Teilbereiche der verkehrlichen Infra- Stellungnahme der AG der kommustruktur.

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 Gründung von Wege-unterhaltungsverbänden.

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

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

Wiederkehrende Beiträge

Im Rahmen der Diskussion über Kostenerhebungen im Zusammenhang spezielle Leistung der Gemeinde ge-

Von der Gründung von Wegeunter- mit der kommunalen verkehrlichen haltungsverbänden erhoffen sich vie- Infrastruktur wurden auch in NRW le Kommunen in Nordrhein-Westfa- die wiederkehrenden Straßenauseine zusätzliche Variante für baubeiträge angesprochen. In einer nalen Spitzenverbände in NRW vom April 2013 zum Entwurf eines "Gesetzes zur Einführung wiederkehren-Ähnlich wie bei der Flurbereinigung der Straßenausbaubeiträge" ziehen 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.

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



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 Landund 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 triebsmittel), 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

genüber. Sie werden zur Finanzierung Instandsetzung von Wirtschaftswe- keiten bei der Überwachung nicht gen den Weg über eine Anhebung bewährt, sodass ein solches Vorhadieser Steuer zu gehen, müsste sie im ben nicht als Optimum anzusehen ist. Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen eine solche Zweckbindung von Jahr zu Jahr neu beschließen.

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

Treckermaut

In der niedersächsischen Gemeinde Wardenburg wurde Anfang 2015 eine sogenannte Treckermaut eingeführt.

Eine solche Variante zur Finanzierung len." der ländlichen Wegenetze hat sich nicht zuletzt aufgrund der Schwierig-

Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege ausschließlich im Rahmen von Flurbereinigungsverfah-

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 stel-





5. Handlungsempfehlungen

Begriffserklärungen und Einordnung

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

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

Zum besseren Verständnis wird an - Betriebliche Erhaltung dieser Stelle der allgemein geläufige Sammelbegriff "Wegeunterhaltung" differenziert betrachtet. Die fachliche Forschungsgesellschaft für Straßenund 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



Begriffsbestimmung Oberbau / Unterbau

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

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

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

- Bauliche Erhaltung

Bezeichnung dafür lautet gemäß der Die Betriebliche Erhaltung umfasst d. Rückbau/Aufhebung dabei die Kontroll- und Wartungsmaßnahmen, die Bauliche Erhaltung hingegen Instandhaltungs- und Instandsetzungs-, sowie Erneuerungsmaßnahmen.

> Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

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

Zur besseren Übersicht werden in der folgenden Grafik die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV

Bereich Straßenbau

(gem. E EMI 2012 - FGSV)

Handlungsempfehlung

(gem. Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte)



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)

chenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

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

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

Betriebliche Unterhaltung und Bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führt in der Regel nicht zu einer umlagefähigen Beitragspflicht. Eine grundhafte Erneuerung ist in der Regel im Sinne des KAG §8 dagegen beitragsfähig (Achtung: doch hier gilt

Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH

mit dem Verweis auf die entspre- es bestimmte Zeiträume zu beachten, Regel auch dann vor, wenn ein bedie verhindern sollen, dass ein Weg reits vorhandener Vermögensgegenbinnen kurzer Zeiträume mehrfach stand "abgerechnet" wird). Eine Einzelfallprüfung ist daher immer erforderlich.

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

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

Begriff "Herstellungskos-

Herstellungskosten liegen dann vor, wenn ein Vermögensgegenstand erstmalig hergestellt wird. Außer bei der erstmaligen Herstellung liegen Herstellungskosten in der



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)

- 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 gensgegenstandes 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 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 durch-



aus als fließend bezeichnet werden. Mende und Achim Wilmsmeier) ver- Des Weiteren gilt es Wege/Wegepar-Insbesondere aus diesem Grunde ist die Erstellung einer sog. Aktivierungsrichtlinie für diesen Bereich zwingend erforderlich.

Verwaltungswissenschaften gGmbH, Gelsenkirchen (Verfasser:

wiesen.

Dort werden die konkreten Hinweise zur Erstellung einer individuellen Aktivierungsrichtlinie gegeben. Diese Grundsätzlich sei an dieser Stelle auf Richtlinie ist die Voraussetzung für das Positionspapier des Instituts für konkrete Einzelfallentscheidungen in den Städten und Gemeinden Nord-Bernd rhein-Westfalens.

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

Zukünftiger Unterhaltungsstandard 5.1

Prioritäten

Priorität 1

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

- Kategorie A

Priorität 2 - Kategorie B Priorität 3 - Kategorie C Priorität 4 - Kategorie D Priorität 5 - Kategorie E

Unterhaltung nur - Kategorie F im Rahmen der Verkehrssicherung

Unterhaltung nur - Kategorie G im Rahmen der Verkehrssicherung

keine Unterhaltung - Kategorie H

Die Wege der Kategorie I bedürfen im der Verkehrssicherungs-Rahmen pflicht einer gesonderten Betrachtung und Unterhaltung.

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

Verkehrssicherungspflicht

Die Erfordernis zur Durchführung von Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für die Kommunen als Straßenbaulastträger im Rahmen der öffentlichrechtlichen 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 wichtider 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 Verkehrssicherungs-

pflicht bestimmt sich nach den berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Verpflichteten. Die Sicherungserwar-tungen wiederum richten sich nach den bedrohten Rechtsgütern, der Wahrscheinlichkeit Gefahrenvereiner wirklichung 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 Schutzmaßnahmen getroffen wer-

Ein offenkundig schlechter Straßenzustand, der "vor sich selbst warnt" entlastet den Verkehrssicherungspflichtigen weitgehend, aber nicht ge Rolle. Aussagen wie "Eigensorgfalt 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 höre 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 von 2 cm oder sogar weniger zu be- Straßenverkehrssicherungspflicht seitigen. Für Wirtschaftswege im Au- Verantwortlichen wären überfordert, dem erhöhten Maße auf die entkann.

Grundsätzlich sind die Kommunen verpflichtet, aber auch berechtigt Ihre Organisation zur Erfüllung Ihrer mäßige Kontrollen ist der Zustand der und stark frequentierte Radverkehrsren festzustellen und zu beseitigen Wegezustand nicht überspannt werder jeweiligen Abschnitte und deren Frequentierung (Prioritäten lastung. Je nach Funktion, Verkehrsterscheiden sich auch Art und Um- gerichtet) ausgebaut und unterhalten Grundsätzlich ist nach verbreiteter vor Auffassung eine visuelle Prüfung ausreichend.

Zu dem zu sichernden Verkehrsraum gehört zusätzlich zur Straße selbst auch die unmittelbare Umge-bung.

Der Umfang der Verkehrssicherungs- de im Auftrag des Kreises als "Radpflicht steht dabei in engem Zusam- wanderweg" beschildert hat, führt menhang mit dem Typ und dem Cha- nicht zur Verpflichtung den Weg so rakter der Straße. Besonders Art und bauen zu müssen, dass er für die Be-Ausmaß der Benutzung sowie die Verkehrsbedeutung spielen eine Rolle. Wirtschaftswege im Allgemeinen erfordern daher im Vergleich mit z.B. Fußgängerzonen oder Innerortsstraßen einen geringeren Kontrollumfang.

Die Anforderungen an die Verkehrssi- freien Landschaft zum Zwecke der cherungspflicht sind bei erkennbar landwirtschaftlich genutzten Verkehrsflächen noch deutlich geringer. Hier muss jeder aufmerksame Kraftfahrer mit größeren Höhenunterschieden rechnen und sich entspre-Niveauunterschieden chend darauf einstellen. Die für die

ßenbereich, die zudem erkennbar in wenn Sie diese Risiken vollkommen sprechende Stelle über. einem schlechten Zustand sind, be- ausschließen müssten. Wirtschaftsdeutet dies im Umkehrschluss, dass wege sind laut Empfehlungen der vom Verkehrsteilnehmer die volle BADK - Bundesarbeitsgemeinschaft Substanzerhalt Aufmerksamkeit erwartet werden der Deutschen Kommunalversicherer ca. quartalsweise bis halbjährlich zu kontrollieren.

Hinsichtlich des Radverkehrs wird man Unterschiede machen müssen, Verkehrssicherungspflichten situati- je nachdem, ob ein Wirtschaftsweg onsgerecht auf jede Straße bzw. je- (unabhängig von seiner Ausweisung den Weg anzupassen. Durch regel- in Radwegrouten u.ä.) eine belebte Straßen-Wege-Plätze zu überprüfen. anlage darstellt. Auch hier dürfen al-Dabei sind etwaig drohende Gefah- lerdings die Anforderungen an den (bzw. die Beseitigung zu veranlassen). den. So dürfte beispielsweise ein Die Art und Häufigkeit der Kontrollen Radrennfahrer nicht erwarten solche richtet sich u.a. nach der Bedeutung Wege in seiner Wunschgeschwindigkeit befahren zu können. So hat das siehe Landesgericht Heidelberg mit Urteil oben). Hierbei geht es nicht nur um vom 14.12.1988 speziell zur Frage der die verkehrliche Funktion, sondern Verkehrssicherungspflicht auf einem auch um die tatsächliche Verkehrsbe- als Radweg ausgewiesenen Feldweg entschieden, dass solange ein bebelastung und Frequentierung durch schränkt öffentlicher Weg (Feldweg unterschiedliche Verkehrsarten un- nicht als spezieller Radfahrweg herfang der Maßnahmen zur Erfüllung wird, sich die Verkehrssicherungs-Verkehrssicherungspflichten. pflicht der Gemeinde auf den Schutz unvermuteten Gefahren schränkt. Die üblichen Gefahren eines Feldweges (Spurrinnen auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Gemeinde z.B. den Verbindungsweg zur Nachbargemein-

nutzung durch Radfahrer besonders geeignet ist.

In der Gemeinde Lotte gibt es ebenfalls viele Wirtschaftswege die im Eigentum von Bauerschaften stehen. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz besteht ein Betretungsbefugnis 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

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 Aufbrin-gung neuer (Trag-) Deckschichten reichen. In der Regel erfolgt dies bei Wirtschaftswegen im sog. Hocheinbau, während bei Innerortsstraßen die Arbeiten in der Regel im sog. Tiefeinbau (Fräsen der vor-Schichten handenen erforderlich) durchgeführt werden.

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



5.2 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 Bei zukünftigen Wege. allen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise auch die Dimension beachtet werden.

Die Planung und der Ausbau müssen Regeln der Technik erfolgen. Im Folgenden werden in Anlehnung an das Arbeitsblatt DWA-A 904-1 -

"Richtlinien für Wegebau (im Folgenden RLW ge- Ausgestaltung eines Weges aus: nannt), Teil 1: Richtlinien für die Dimensionierung • Maßgebende und Anlage Ländlicher Wege" (Stand August 2016) mögliche Ausbaustandards, Wegebreiten und Befestigungsarten für die zukünftige Gestaltung der ländlichen Wege bei geplantem Um-Ausbau, Erweiterung oder Neubau aufgezeigt. Dabei wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei der Planung viele Faktoren • berücksichtigt werden müssen, so dass jeder Wegeabschnitt individuell nach den allgemein anerkannten betrachtet werden muss. Die Ausbaustufe kann nicht eins zu eins aus der Wegekategorie und der Handlungsempfehlung abgeleitet werden.

den Ländlichen Folgende Faktoren wirken sich auf die

- Nutzungen und Verkehre
- Fahrzeugbreiten und Achslasten
- Überholvorgänge und Begegnungsverkehr
- Untergrundbeschaffenheit
- Längs- und Querneigungen
 - Planungsgeschwindigkeiten

Querschnitt ländlicher Wege

QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

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

ausnahmsweise zwei Fahrstreifen.

Fahrstreifen: Teil des Wegequerschnittes, der sich aus der Breite des Bemessungsfahrzeuges (Regelbreite),

dem seitlichen Bewegungsspielraum und gegebenenfalls einem Gegenverkehrszuschlag zusam-

mensetzt.

Bei Spurwegen gebunden befestigte Fahrbahnteile, deren Breite und Abstand auf die Rad-Fahrspuren:

/Achsabmessungen des Bemessungsfahrzeuges abgestimmt sind.



Zwischenstreifen: Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrspuren.

Seitenstreifen: Ungebunden befestigter Teil des Weges, der zum Ausweichen beim Begegnen und Vorbeifahren

von Fahrzeugen dienen kann.

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

Wegekrone: Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.

Seitenraum: Raum zwischen Wegekrone und Grenze der anschließenden Grundstücke.

Wegebreite: Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.

Raumprofil ländlicher Wege

QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

Verkehrsraum: Summe des vom Bemessungsfahrzeug eingenommenen Raumes, der seitlichen und oberen

Bewegungsspielraume sowie gegebenenfalls eines Gegenverkehrszuschlages.

Sicherheitsraum: Raum außerhalb des Verkehrsraums, der von festen Hindernissen frei zu halten ist. Der obere

und seitliche Sicherheitsraum beträgt im ländlichen Wegebau in der Regel 0,25 m.

Lichter Raum: Raum der sich aus dem Verkehrsraum, gegebenenfalls den Verkehrsräumen und dem oberen

und den seitlichen Sicherheitsräumen zusammensetzt. 1



Verbindungswege

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

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

gen Ausbau eine Breite von 3,50 m sätzlich sollte für die Wege der Kate-



Hinweis zu Teerstraßen:

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

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

Heute wird im Straßenbau "Bitumen" als Bindemittel für Heißmischgut und als Anspritzmittel ("Bitumenemulsionen") Gesteinskörnungen und Bitumen wird Asphaltmischgut hergestellt, das als Baustoff für die Asphaltschichten des Straßenoberbaus dient.

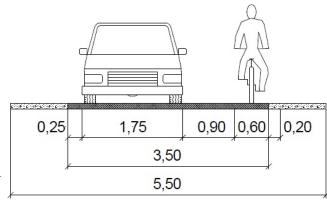
Ausbau eine Fahrbahnmindestbreite gewählt werden. Standardmäßig ist für den einstreifi- von ca. 4,75 m anzustreben. Grund-

und und für den zweistreifigen gorie B eine bituminöse Befestigung

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

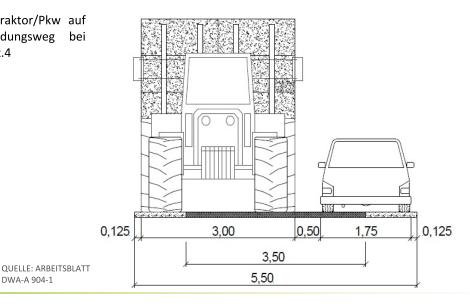
Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten.3



OUFLIE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

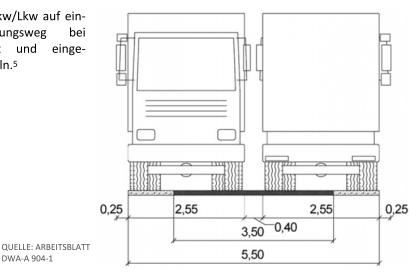
DWA-A 904-1

Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg Schrittgeschwindigkeit.4





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

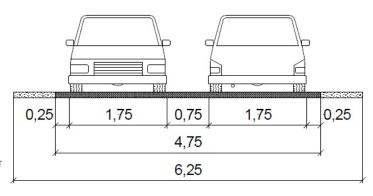


Zweistreifige Verbindungswege

DWA-A 904-1

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

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



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

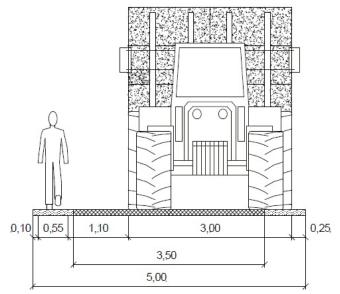


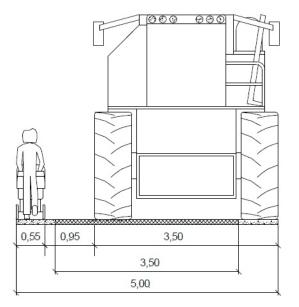
Hauptwirtschaftswege

netzkonzeptes sollen die Wege der Regel 5,00 m. Die befestigten Seiten- Wegen in Pflasterbauweise system-Kategorie C wie im Folgenden beschrieben als Hauptwirtschaftswege gem. RLW ausgebaut werden.

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

Die Fahrbahnbreite der Hauptwirt- 0,90 m sein. Die Gesamtausbaubreite schaftswege beträgt in der Regel 3,50 der Fahrbahn sollte 3,50 m betragen. Im Sinne dieses ländlichen Wege- m bei einer Kronenbreite von in der Geringfügige Abweichungen sind bei streifen betragen beidseitig mindes- bedingt möglich. 8 tens 0,75 m. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht breiter als





QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

Wirtschaftswege

Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorien D und E wie im Folgenden Wirtschaftswege beschrieben als 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

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

Untergeordnete Nutzung. schaftswege haben somit keine Ver- Fahrbahnbreite von Holzabfuhrwekehrsbedeutung für die Allgemein-

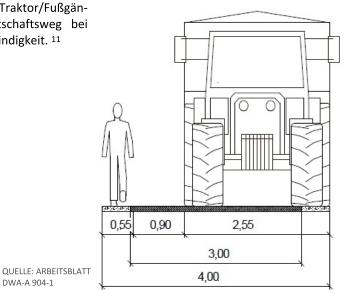
Untergeordnete Wirtschaftswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von mindestens 4,00 m erhalten.

Waldwege

Waldwege werden in Holzabfuhrwe- Breite. Die Kronenbreite beträgt ent-

Wirt- (Maschinenwege) unterteilt. gen beträgt in der Regel 3,50 m mit beider-seits bis zum Seitenraum auslaufend befestigten Seitenstreifen bis 0,75 m Breite. Die Kronenbreite betragt entsprechend bis 5,00 m.

Die Fahrbahnbreite von Betriebswegen beträgt in der Regel 3,00 m bis 3,50 m mit beider-seits bis zum Seitenraum auslaufend befestigten Seitenstreifen von mindestens 0,50 m (Fahrwege) und Betriebswege sprechend 4,00 m bis 4,50 m. 10



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.

DWA-A 904-1

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,



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 Quali-tätsverluste 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 Gefällestrecken sind mit "Wasserableitern" auszustatten
- Ggf. Staubentwicklung durch Wind oder Befahrung bei Trockenheit



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 maßgebende Fahrzeugbreiten und Achslasten, Untergrundbeschaffenheit, Längs- und Querneigungen, Planungsgeschwindigkeiten und die zur Verfügung stehenden Breiten stark unterschiedlich sein können.



Hinweis zu PAK:

Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) entstehen bei der unvollständigen Ver-brennung von organischem Material wie Holz, Kohle oder Öl. Allgemein gilt: Je niedriger die Temperatur des Feuers und je weniger Sauerstoff zur Verfügung steht, desto unvollständi-ger 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 verursachten Emissionen stammen hauptsächlich Menschen Verbrennungsprozessen: aus Kleinfeuerungsanla-gen, industriellen Prozessen, Feuerstellen oder Tabakrauch. Zudem ist diese Stoffgruppe ein natürlicher Bestandteil der fossilen Rohstoffe Kohle und Frdöl. Veredelungsverfahren, wie der Verkokung von Kohle oder der Raffination von Erdöl durch Kracken, entstehen Produkte wie Koks, Teer, Benzine, Wachse oder Öle. Die dabei entstehenden Schlacken werden verbrannt oder wurden häufig als Baustoff im Straßenbau verwendet.

generell. Das unten abgebildete Foto Bei einer doppelten Oberflächenbezeigt eine Strecke in einer Nachbar- handlung wird eine Lage Bindemittel gemeinde mit entsprechender Nut- aufgebracht, die anschließend mit ei-

Auf eine wassergebundene Decke kann auch eine sog. Oberflächenbehandlung aufgebracht werden. So hat z.B. die Gemeinde Neuenkirchen-Vörden gute Erfahrungen gemacht mit einer pragmatischen Lösungsvariante. Dort wurde z.B. von einer nach-

ner groben Gesteinskörnung offen abgestreut wird. Danach wird das Verfahren wiederholt, wobei in der Regel bei der zweiten Abstreuung 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 an-fällig für Schädigungen. Ebenfalls neigen Flächen, auf denen vermehrt Lenkbewegungen ausgeführt werden (müssen), schneller zu Schädigungen.



Grundsätzlich sind die vorhandenen maligen Erneuerung bereichsweise Belastetes Material darf nicht wieder eingebaut werden, die Entsor-gung ist zudem sehr kostenintensiv.

Auch für Radfahrer / Radwege eignet sich eine wassergebundene Decke

Befestigungen auch auf mögliche Alt- bewusst abgewichen, um die zur Verlasten wie Asbest oder PAK zu prüfen. fügung stehenden Finanzmittel optimal für größere / längere Streckenbereiche einsetzen zu können. Es finden sich auf zahlreichen Strecken doppelte OB-Lösungen auf Schotterbett.

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

40

Richtlinien für den Bau Ländlicher Allgemeines Wege, Ausgabe 2016).

Sofern eine gebundene Fahrbahndecke notwendig ist (z. B. Asphalt oder Kategorie F und G 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 Gesamtausbaubrei-te 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

Waldwege

Waldwege werden in Holzabfuhrwege (Fahrwege) und Betriebswege (Maschinenwege) unterteilt. 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 betragt 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.

Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

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

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

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

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

Kategorie G: siehe "unbefestigter Wald- und Wiesenweg"

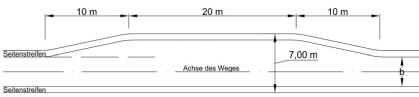
Ausweichbuchten

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH





5.3 **Entbehrliche Wege**

Die Einstufung in die Kategorie Einsparpotentiale für die Zukunft Wegeflächen sollen nach Möglichkeit als Wege genutzte Wegeflächen, Wegeabschnitte bekundet worden. ökologisch sowie Wege die Einzelinteressen Die Möglichkeit der Privatisierung ist sondern dienen und auf die die Allgemeinheit einzelfallbezogen zukünftig verzichten kann, erfolgt. betroffenen Anliegern zu erörtern Bedarfsweise in vielen Fällen bereits heute nicht dass die zukünftige Erschließung aller betrieben und soll zukünftig auf das Nötigste reduziert werden.

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

Es wird angestrebt Optionswege im Gemeindeeigentum zu privatisieren bzw. auf Dritte zu übertragen. Ist ein Verkauf nicht möglich, sollte die Möglichkeit einer Verpachtung geprüft Gerade werden. diese Bereiche lassen hohe

Optionswege ist für derzeit nicht erwarten. Vielfach ist bereits seitens nicht mehr vorhandene oder nicht mehr der Anlieger ein Kaufinteresse für Ackerflächen an Ort und Stelle mit Eine Unterhaltung dieser Wege wird und zu prüfen. Dabei ist zu beachten, Flächentausch Eigentumsflächen sichergestellt bleibt. Die Unterhaltungs-Verkehrssicherungspflicht geht im Falle eines Verkaufs auf den neuen Eigentümer über. Veräußerte Wege dürfen nicht ohne Genehmigung der Naturschutzbehörde bewirtschaftet werden, es muss ein Ersatz geschaffen werden.

> Ist eine ökologische Aufwertung vorgesehen, so muss agrarstrukturverträglich erfolgen, d.h.

innerhalb aufgewertet werden, Randbereiche verlegt allen Ackerflächen werden. kann dafür oder eine Bodenneuordnung zielführend sein.

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

Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Lotte 5.4

Zeitliche Umsetzung

Die Umsetzung der Handlungsempfehlungen soll sinnvollerweise in der Gemeinde Lotte 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	lfdm.	lfdm.	88.601 lfdm.	
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	15.975 lfdm.	209 lfdm.	8.209 lfdm.	
Umbau/andere Bauweise	171 lfdm.	762 lfdm.	5.818 lfdm.	
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	7.042 lfdm.	
Neubau	1.494 lfdm.	lfdm.	46 lfdm.	

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

Grobe Kostenschätzung

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

Erhaltung wie im Bestand

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

- Betriebliche Unterhaltung
- Bauliche Unterhaltung (z.B. Oberflächenbehandlung oder Kleinre-

paraturen 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/gm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2017 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a.. Die Mischkalkulation berücksichtigt dabei alle vorhandenen Befestigungsarten.

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

Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei der Kennzahl um Mittelwerte zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden. (Für die Gemeinde Lotte 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 Unterhaltungsstau vorhanden

Im Folgenden eine Auswahl der in der Gemeinde Lotte überwiegend angewendeten Unterhaltungsmaßnahmen:

Erhaltung wie im Bestand (Oberflächenbehandlung gemäß ZTV BEA-StB)

(EP = 8,- €/m² inkl. MwSt. und Baunebenkosten)

Erhaltung wie im Bestand bei wassergebundenen Wegen

(EP = 10,- €/m² inkl. MwSt. und Baunebenkosten)



Bezogen auf die Wegnetzlänge mit Finanzbedarf von: Handlungsempfehlung "Erhaltung wie im Bestand" sowie eine 163.000 m x 3,0 m x 1,20 € mittlere Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich gemäß FGSV ein jährlicher = 586.800 € p.a..

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

Sanierung/Ausbau/ Verstärkung

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

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

Die Einheitspreise beziehen sich auf folgende Annahmen:

mittlere Fahrbahnbreite: 4,5 m

Im Folgenden werden die in der Gemeinde Lotte überwiegend angewendeten Sanierungsverfahren beschrie-

Beitragspflichtiger Ausbau

(EP = Individuell berechnet i.M. 85,- €/m² inkl. MwSt. und Baunebenkosten)

Sanierung / Verstärkung Multifunktionale Wege mit hohem Verkehrsaufkommen (Asphalt)

Neben den Unterhaltungsarbeiten, wie z.B. die der Oberflächenbehandlung, definiert die Gemeinde Lotte eine wertsubstanzsteigernde Instandsetzunsmaßnahme in Form einer Deckenverstärkung. Diese erfolgt aufgrund des spezifisch höheren Verkehrsaufkommen bei den betroffenen Wirtschaftswegen (multifunktional) mit einer zusätzlichen Asphaltarmierung zu dem

zweischichtigen verstärkten Deckenaufbau. Damit werden die Straßen mit einer entsprechenden Verlängerung des Abschreibungszeitraumes der nächsten höheren baulichen Zustandsklasse zugeordnet. Die Investitionskosten setzen sich damit analog zu beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen aus den Baukosten, aber auch Baunebenkosten zusammen.

(EP = Individuell berechnet i.M. 42,50 €/m² inkl. MwSt. und Baunebenkosten)

Sanierung / Verstärkung zweischichtig (Asphalt)

(EP = 30,- € brutto inkl. Baunebenkosten)

Angesetzter Mittelwert für befestigte Wege: 70 €/m² inkl. MwSt. und **Baunebenkosten**

	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf			
Befestigungsart	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	15.975	209	8.209	70 €	5.032.204 €	65.775 €	2.585.710€
teilbefestigt	0	0	0	0€	0€	0€	0€
wassergebunden	0	0	0	0€	0€	0€	0€
unbefestigt	0	0	0	0€	0€	0€	0€
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	15.975	209	8.209		5.032.204 €	65.775 €	2.585.710 €

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

	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf			
Befestigungsart	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	171	762	3.632	20€	10.246 €	45.748 €	217.904 €
teilbefestigt	0	0	0	0€	0€	0€	0€
wassergebunden	0	0	1.841	0€	0€	0€	0€
unbefestigt	0	0	346	0€	0€	0€	0€
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			g
gesamt	171	762	5.818		10.246 €	45.748 €	217.904 €

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

Rückbau/Aufhebung

lungsempfehlung ger Optionen, einer differenzierten zeptes nicht geplant. Einzelfallbetrachtung, so dass eine Kostenschätzung seriös nicht möglich ist.

Neubau

"Rückbau/Aufhe- sind in der Gemeinde Lotte im Rah- Gemeinde Lotte im Rahmen des bung" bedürfen, auf Grund vielfälti- men des ländlichen Wegenetzkon- ländlichen Wegenetzkonzeptes nicht

Bodenordnungsbedarf

Die Wegeabschnitte mit der Hand- Neubaumaßnahmen auf neuer Trasse Bodenordnungsverfahren sind in der vorgesehen.



Auszüge und Beispiele

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

Erhaltung wie Bestand

Beispiel:

Mühlengrund,

Wegeabschnitt Nr. 7872 - 6102



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



ot Lo

Sanierung/Ausbau/Verstärkung

Beispiel:

Hunterorther Eschweg,

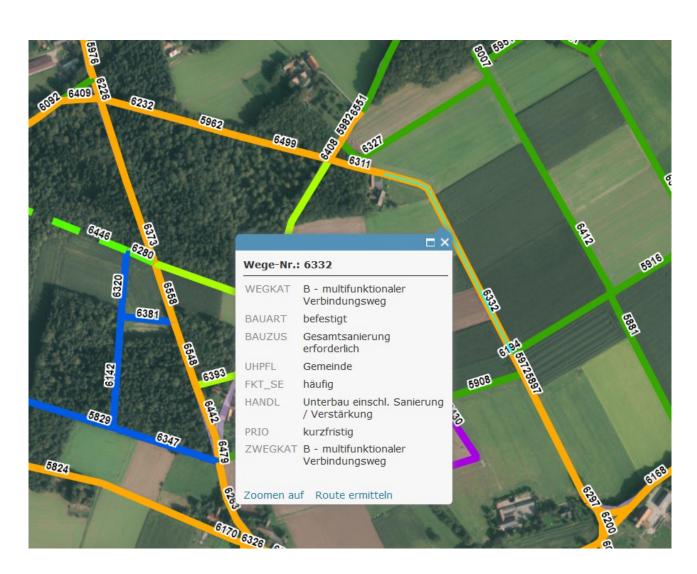
Wegeabschnitt Nr. 6232 - 6297







Foto: Ge-Komm GmbH



Umbau/andere Bauweise

Beispiel:

Neue Wiese,

Wegeabschnitt Nr. 6595, 7896



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Rückbau/Aufhebung

Beispiel:

Ibbenbürener Straße,

Wegeabschnitt Nr. 5659



Foto: Ge-Komm Gmbl





6. Zusammenfassung und Ausblick

Grundlagen

Die Gemeinde Lotte konnte im Jahre 2017 als eine von wenigen Kommunen im Regierungsbezirk Münster 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 Lotte fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Münster 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/ Erhebung der IST-Situation

Pos.3 Datenanalyse/Vorbereitende Arbeiten Pos.5 Vorbewertung/Beteiligung/ Einbeziehung von Akteuren

Pos.6 Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Pos.7 Ergebnisbericht/Handlungsempfehlung

Pos.8 Ergänzung und Aufbereitung der ATKIS-Datenbestände

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum März bis November 2017.

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

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

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz etwa 84 km Gemeindewege, ca. 44 km Interessentenwege sowie ca. 33 km private Wege.

Beteiligungsverfahren

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

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

Zukünftige Finanzierung

Ein wichtiger Aspekt für ein zukunftsfähiges Wirtschaftswegenetz ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierungsvariante. Die Satzung der Gemeinde Lotte vom 29.09.2005 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) sieht momentan die Abrechnung der Innenstraßen vor. Im Falle eines beitragspflichtigen Ausbaus von Wirtschaftswegen sind diese über eine Einzelsatzung abzurechnen.

Zukünftig sollte in der Gemeinde Lotte 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.

Pos.4 Datenanalyse/Entwicklung eines SOLL-Konzeptes

Handlungsempfehlungen

Gemäß Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden Handlungsempfehlungen für den zukünftigen Umgang mit den ländlichen Wegen erarbeitet. Dabei soll insbesondere eine nachhaltige und systematische Wegeunterhaltung unter gleichen Voraussetzungen für alle Wege angestrebt werden. Das Wegenetz soll dem tatsächlichen Bedarf angepasst und "fit für die Zukunft" gemacht werden.

Handlungsempfehlungen Folgende 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 er-Lotte (inkl. Interessentenwege) über sich so ebenfalls besser aufzeigen 24 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Knapp 7 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser wassergebundene in Bauweise/DoB –Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 9 km Wege zum Teil bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden sind oder zukünftig entbehrlich sind.

gerade bei wichtigen Wirtschaftswe- ist eine solch transparente Vorgegen 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 glei-Kategorien unterschiedliche Qualitäten aufweisen.

Das hier von verschiedenen Interessengruppen in der Gemeinde Lotte. insbesondere jedoch mit den Nutzern und Grundstückseigentümern im Außenbereich erarbeitete ländliche Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen Möglichkeiten großer Bedeutung. Der Gemeinde Lotte 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. mittelt, dass von der mehr als 128 km Handlungsoptionen für Investitionsumfassenden Wegenetzlänge in der entscheidungen und für die dauer-Unterhaltungspflicht der Gemeinde hafte Unterhaltung der Wege lassen 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

Die vorgesehenen Maßnahmen offe- des Konzeptes und bei weiteren Plarieren zum einen Einsparpotentiale nungsschritten angewendet werden. und zum anderen stellen sie punktu- Insbesondere im Bezug auf die Theell bedarfsgerechte Verbesserungen men Agrarstruktur und Biodiversität hensweise wichtig.

> In jedem Fall sei der Gemeinde Lotte 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 Wirtschaftswegenetz 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 errei-



Melle, im November 2017

Ge-Komm GmbH I Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



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

Alexander Klassen

Eugen Bitjukov

Eugen Bitiulari



Anlagen

in Papierform

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

digitale Zusammenstellung auf externem Datenträger

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