



# Gemeinde Schermbeck

## ländliches Wegenetzkonzept



Ge-Komm GmbH  
Gesellschaft für Kommunale Infrastruktur

 **Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

49324 Melle | Bismarckstraße 15 | [www.ge-komm.de](http://www.ge-komm.de) | [www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)



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

erstellt durch:



Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Bismarckstraße 15

49324 Melle

Tel.: 05422 98151-60

Fax: 05422 98151-69

E-Mail: [info@ge-komm.de](mailto:info@ge-komm.de)

Internet: [www.ge-komm.de](http://www.ge-komm.de)

Melle, im Oktober 2018

## Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Ländliches Wegenetzkonzept für Schermbeck	7
2.1	Bestandsanalyse (IST)	8
2.2	Ökologische Wertigkeit	11
2.3	Erarbeitung des Soll-Konzeptes	17
2.4	Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept	21
2.5	Beteiligungsverfahren	25
2.6	Bürgerdialog - <a href="http://www.wirtschaftswegekonzept.de">www.wirtschaftswegekonzept.de</a>	36
3.	Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle	38
4.	Handlungsempfehlungen	42
4.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	45
4.2	Zukünftiger Ausbaustandard	47
4.3	Bodenordnung / Flurbereinigung	55
4.4	Bodenordnungsbedarf in der Gemeinde Schermbeck	57
4.5	Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Schermbeck	66
5.	Zusammenfassung und Ausblick	75

# 1. Einführung

## Geografische Lage

Die Schermbecker bezeichnen sich selbst als "Grenzgänger" und umschreiben ihre geografische Lage zwischen dem Münsterland, Westfalen, dem Rheinland und dem Ruhrgebiet treffend. Die Gemeinde Schermbeck liegt im Osten des Kreises Wesel im Regierungsbezirk Düsseldorf östlich des Niederrheins zwischen der Stadt Wesel im Westen (ca. 10 km) und der Stadt Dorsten im Osten. Die Gemeinde befindet sich in den Ausläufern des Ruhrgebietes, so dass die Ballungszentren Oberhausen / Duisburg / Gelsenkirchen / Essen in nur 30 – 45 Autominuten zu erreichen sind.

Schermbeck gehört neben Hamminkeln, Hünxe, Voerde und Wesel zur LEADER-Region Lippe-Issel-Niederrhein.

## Infrastruktur

Die Gemeinde Schermbeck ist überregional über die Bundesautobahnen A3 und A31, sowie regional über die Bundesstraßen (B224, B58), die Landesstraßen (L401, L463, L607, L1, L104) und die Kreisstraßen (K13, K24 und K25) gut angebunden. Die nächstgelegenen Flughäfen sind Düsseldorf (70 km), Dortmund (80 km), Köln/Bonn (110 km) und Münster/Osnabrück (100 km). Über einen Anschluss an das Schienennetz verfügt die Gemeinde nicht.

Insgesamt betreibt die Gemeinde etwa 53 km Gemeindestraßen und etwa 232 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß- bzw. Radwege sowie Privatwege.

Als Besonderheiten können der Wesel-Datteln-Kanal und die Lippe genannt werden. Der Kanal durchquert die Gemeinde auf fast 4 km von West nach Ost. Die Lippe verläuft auf etwa 4,5 km durch Schermbeck und bildet im Weiteren die natürliche Grenze zu den Nachbarkommunen Hünxe und zu Dorsten.

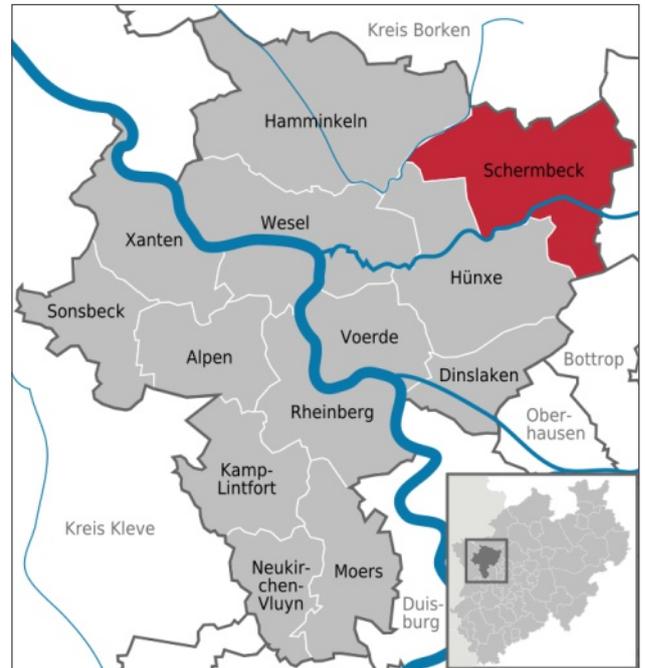


Abb.: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Schermbeck\\_in\\_WES.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Schermbeck_in_WES.svg)

## Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

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

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

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

Eine Herausforderung ist die strukturelle Entwicklung in

3



Foto: Ge-Komm GmbH



### Gemeinde Schermbeck:

Gemarkung	Fläche (ha)
Altschermbeck	2.763,59
Bricht	864,25
Damm	2.315,86
Dämmerwald	1.471,35
Gahlen	1.455,63
Overbeck	531,75
Schermbeck	470,69
Weselerwald	1.194,63
<b>Gesamt</b>	<b>11.067,75</b>

Datenquelle: ALKIS® NRW 2017

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

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

## Schermbeck in Zahlen

Die im Folgenden dargestellten Zahlen und Statistiken zur Bevölkerungsverteilung wurden dem "Kommunalprofil Schermbeck" der Landesdatenbank NRW entnommen und geben den Stand am 31.12.2015 wieder.

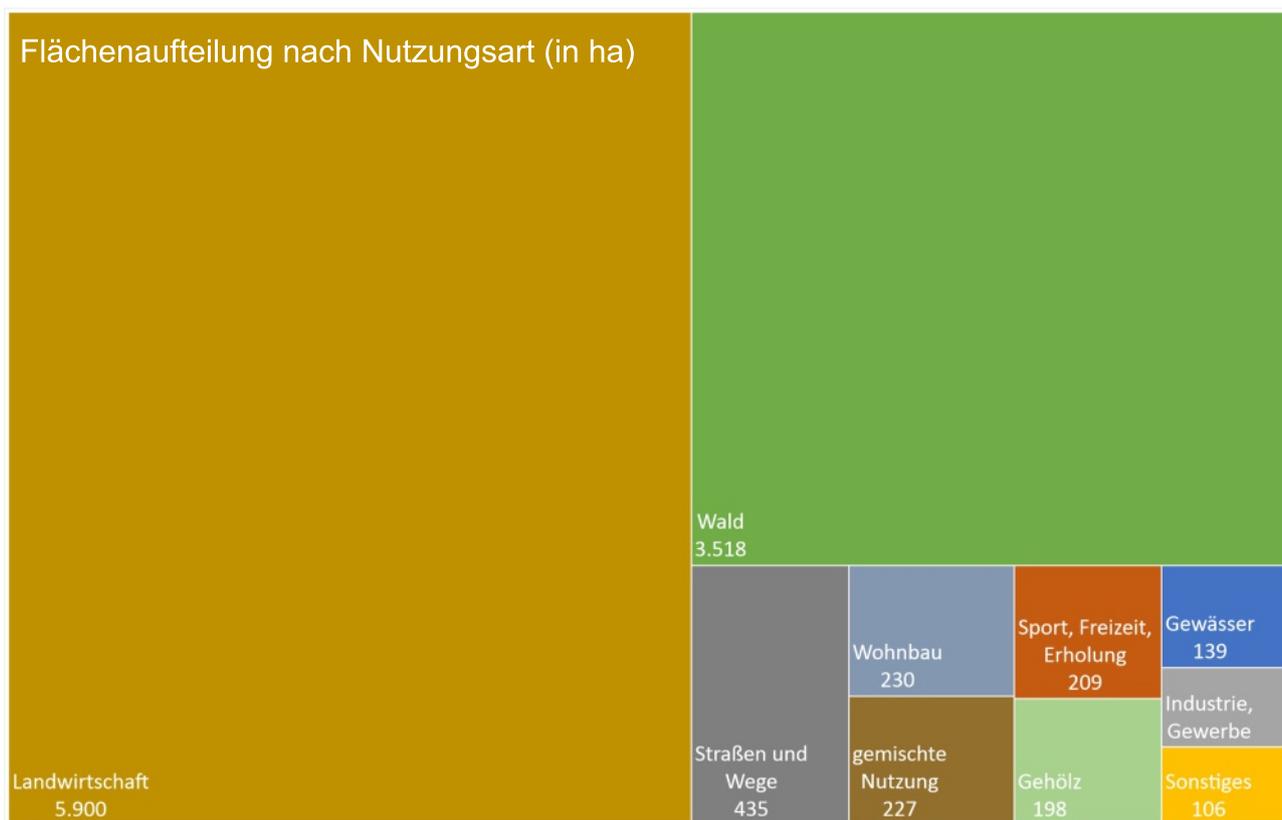
Auf einer Fläche von ca. 111 km<sup>2</sup> lebten in der Gemeinde zum o.g. Stichtag 13.635 Menschen verteilt auf insgesamt acht Ortschaften. Dadurch wird Schermbeck vom Gemeindetyp her als "größere Kleinstadt", einer Kleinstadt mit 10.000 Einwohnern und mehr, gewertet. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wieder: im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohnern pro km<sup>2</sup> sind es in Schermbeck nur etwa 123 Einwohner pro km<sup>2</sup>.

## Flächennutzung / Landschaftsbild

Den ländlichen Charakter unterstreicht auch der Blick auf die Flächenverteilung nach Nutzungsarten (siehe Abbildung unten). Während die Siedlungsflächen nur einen geringen prozentualen Anteil der Gesamtfläche einnehmen, wird mehr als die Hälfte der Flächen auf Schermbecker Gebiet landwirtschaftlich genutzt. Dabei sind insgesamt 145 landwirtschaftliche Betriebe gelistet - davon haben 21 Betriebe mehr als 50 Hektar und acht Betriebe mehr als 100 Hektar bewirtschaftete Landfläche.

In etwa ein Drittel der Fläche ist Waldgebiet. Die größten zusammenhängenden Waldflächen sind der "Dämmer Wald" und die "Üfter Mark".

Flächenaufteilung nach Nutzungsart (in ha)



Datenquelle: ALKIS® NRW

Das Gemeindegebiet Schermbecks liegt in dem Gebiet des Naturparks "Hohe Mark" (siehe Abbildung rechts). Die "Hohe Mark" zeichnet sich durch regional typische Landschaften aus. Im nördlichen Teil ist eine Parklandschaft vorzufinden. Südlich davon eine Waldlandschaft und Wasserlandschaft sowie eine Folgelandschaft im nördlichen Ruhrgebiet. Das Schermbecker Gebiet ist gekennzeichnet durch die Park-, Wald- und Wasserlandschaft.

In einer ansonsten waldarmen Region ist im westlichen Münsterland bis zum Niederrhein und den Ausläufern des Ruhrgebietes eine Ansammlung von Wäldern - dem sog. "Waldband" - zu finden (siehe Abbildung rechts). Das WALDBAND erstreckt sich zwischen der Metropole Ruhr, dem Niederrhein und dem Münsterland und umfasst 20 Waldflächen und ist ein Teil des Naturparks hohe Mark. Dabei sind auf Schermbecker Gebiet mit dem "Dämmer Wald" und der "Üfter Mark" gleich zwei große Waldflächen vorhanden.

Die abwechslungsreiche Landschaft ist topografisch nur wenig bewegt und ist insgesamt geprägt durch Bäume, Hecken, Wälder, Grünland- und Ackerflächen. Zudem kann Schermbeck mit dem Wesel-Datteln-Kanal und der Lippe mit attraktiven Gewässern aufbieten.

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

## Tourismus

5

Schermbeck präsentiert sich als fahrradfreundliche Gemeinde und bietet vielseitige Leistungen rund um das Radfahren an. Durch Schermbeck verlaufen viele attraktive Radwanderwege. Die bekanntesten davon sind die 3-Flüsse-Route der Region Lippe-Issel-Niederrhein, die Niederrheinroute, die Römer-Lippe-Route und der Milchradweg

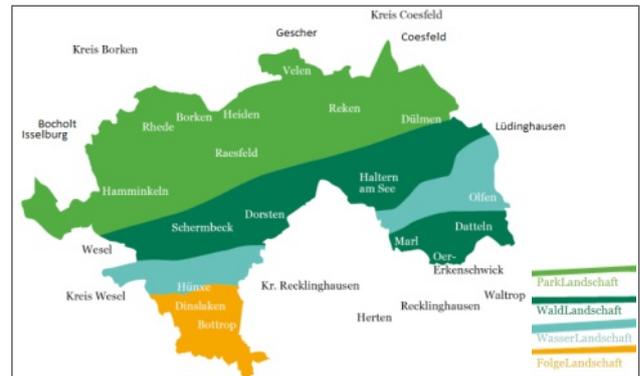


Abb.: Naturpark Hohe Mark, Quelle: <http://typo3.p417469.mittwald.info/der-naturpark.html>

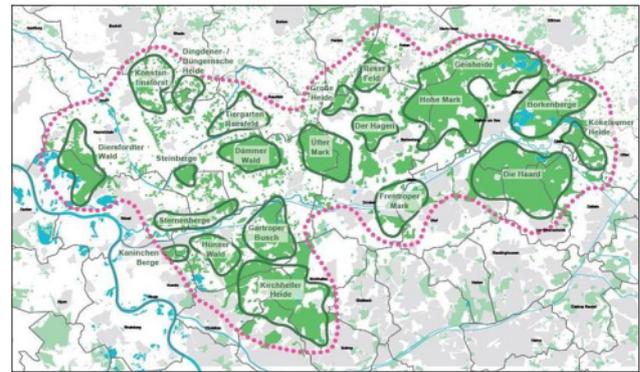


Abb.: Waldband, Quelle: RVR

zwischen Schermbeck und der Nachbargemeinde Hünne.

Des Weiteren verfügt die Gemeinde drei eigene Radrundtouren SCHERMBECK.RUNDUM. Auf etwa 70 Kilometern werden 57 Sehenswürdigkeiten und 25 hiesige Gastwirtschaften angesteuert.

Gut ausgebaut und beliebt ist ebenso das Wanderwegenetz auf Schermbecker Gebiet. Diese führen durch die Naturschutzgebiete Loosenberge, Lichtenhagen oder Lippeaue sowie durch die vielseitigen Waldflächen der Gemeinde.

Allgemein sind die Rad- und Wanderwege durch die Aue- und Waldflächen abwechslungsreich gestaltet und bieten eine vielseitige Einsicht über die Schermbecker Gemeinde.





## Abstimmung mit Planungen / Konzepten / Strategien

Bestehende Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Vor allem wurde ein Abgleich mit der lokalen Entwicklungsstrategie (LES) der Region Lippe-Issel-Niederrhein (2014-2020) vollzogen. Dabei sind insbesondere die folgenden Entwicklungsziele (EZ) und deren Teilziele (TZ) in Bezug auf das Wegenetzkonzept relevant:

- (EZ 2) Die Region LIN entwickelt neue bedarfsgerechte Mobilitätsformen und –angebote für verschiedene Bevölkerungsgruppen und setzt sie um.  
(TZ 1) Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Altersgruppen erfragen  
(TZ 2) Modellhafte Mobilitätsangebote schaffen, um eine Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu sichern  
(TZ 3) Verbesserung des Sicherheitsgefühls Älterer im Straßenverkehr  
(TZ 4) Haltestellenkonzeption (Überprüfung der Lage im Ort und des baulichen Zustandes)
- (EZ 4) Die Region LIN stärkt die regionale Wirtschaft durch Erzeugung und Vermarktung von Produkten, Aufbau von Kreisläufen und Erhöhung des regionalen Identitätsbewusstseins.
- (EZ 5) Die Region LIN baut einen naturnahen Tourismus aus und etabliert sich als Naherholungsraum für die Metropolregion Rhein-Ruhr.  
(TZ 4) Qualitativer Ausbau von Rad-, Wander-, Reit- und Wasserwegen (Rastplätze, Wegweiser, Stellplätze etc.)  
(TZ 5) Schließung von Lücken bei bestehenden Rad-, Wander- und Reitwegen
- (EZ 6) Die Region LIN bewahrt das ökologische Potenzial, setzt die niederrheinische Kulturlandschaft (Naturraum und Baukultur) nachhaltig in Wert und nutzt Po-

tenziale zur Nutzung regenerativer Energien.  
(TZ 2) Sicherung und Inwertsetzung des kulturlandschaftlichen Erbes (Streuobstwiesen etc.)

Die tangierten regionalen Entwicklungsziele wurden u.a. durch folgende Maßnahmen im Rahmen der Konzepterstellung überprüft und bearbeitet:

- Berücksichtigung von vorhandenen Schulbus-, Bürgerbus- und ÖPNV-Routen
- Berücksichtigung der Standorte von landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieben zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Erschließung
- Berücksichtigung von Rad-, Wander- sowie Reitrouten im Konzipierungs- und Beteiligungsprozess
- Berücksichtigung von touristischen Zielen im Außenbereich
- Erfassung und Bewertung der ökologischen Wertigkeit der Fahrbahnen und Wegesäume

Hierzu gehört auch vorrangig der Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit der Gemeindeverwaltung, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis, so dass planerische und strategische Vorgaben bei der Konzepterstellung einfließen und durch alle relevanten Nutzergruppen mitentwickelt werden konnten.

## Stärken-Schwächen-Analyse

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

<p style="text-align: center;"><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende</li> <li>- Attraktive Dörfer und Siedlungen mit historischer Bausubstanz</li> <li>- günstige geografische Lage und überregionale Verkehrsanbindung</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verhältnismäßig großes Wirtschaftswegenetz</li> <li>- verteilte Siedlungsstruktur</li> <li>- Hohe Anforderungen und dadurch hoher Investitionsbedarf an das Wirtschaftswegenetz auf Grund der Multifunktionalität</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Chancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt und Stärkung der Dörfer durch aktive Dorfgemeinschaften und reges Vereinsleben</li> <li>- Potenzial an dörflichen Grünstrukturen</li> <li>- Zuwachs Einwohner</li> <li>- Förderung Tourismus</li> <li>- Land-/Forstwirtschaft stärken durch verbesserte Rahmenbedingungen (Wirtschaftswege)</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigen Alter</li> <li>- Funktionsverlust der alten Ortslagen durch Rückgang der Landwirtschaft</li> <li>- Rückgang von Dorfgemeinschaften</li> <li>- Verlust traditioneller Werte</li> </ul>

## 2. Ländliches Wegenetzkonzept für Schermbeck

### Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

### Konzeptförderung

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

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

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



Das Foto entstand am Rande der Kick-Off-Besprechung im Hause der Bezirksregierung in Mönchengladbach.

Foto: Ge-Komm GmbH (von links: Fr. Markert – Bezirksregierung Düsseldorf, Hr. Abelt, Hr. Gättschmann – Gemeinde Schermbeck, Hr. Merten – Bezirksregierung Düsseldorf, Hr. Schwarz – Ge-Komm GmbH, Hr. Bernotat – Bezirksregierung Düsseldorf, Hr. Bitjukov – Ge-Komm GmbH)



Im Regierungsbezirk Düsseldorf erhielt die Gemeinde Schermbeck eine Förderzusage. Grundlage der Fördermaßnahme ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) vom 26.1.2016, ergänzt durch den „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 09.08.2017.

Das Projekt in Schermbeck fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Düsseldorf statt.

## 2.1 Bestandsanalyse (IST)

### Arbeitsgrundlagen / Vorgaben

#### Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

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

#### Begründung des Plangebietes

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege im Außenbereich auf dem gesamten Gemeindegebiet von Schermbeck unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht. Bereiche ausschließlich mit privater Erschließung ohne Bedeutung für die Allgemeinheit wurden nachrangig behandelt.

### Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes dienten folgende Datengrundlagen:

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

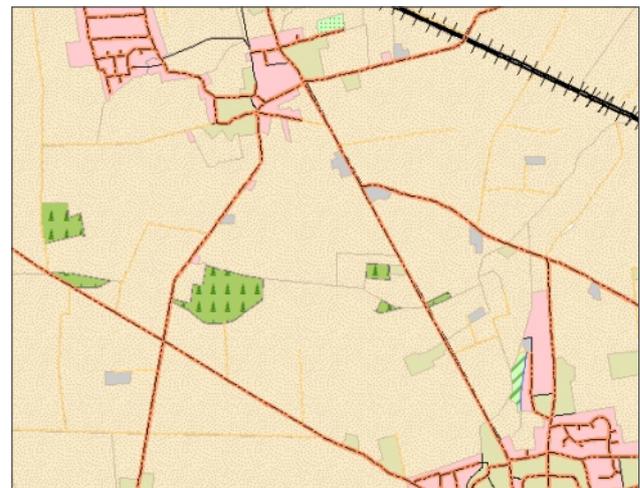


Abb.: ATKIS-Daten



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

## Vorgehensweise

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

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

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

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

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



Abb.: Geoimaging

## Kategorisierung gemäß Leitfaden

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

### **Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)**

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

### **Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für**

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

### **ökologischer Wertigkeit**

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

### **Ausbauart**

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

### **Ausbauzustand**

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



### Tragfähigkeit

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

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

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

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

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

### Länge und Breite

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

### Unterhaltungspflicht

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

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

### Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:

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

## 2.2 Ökologische Wertigkeit

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

### Ökologische Wertigkeit

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

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

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

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

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

### Wege und Säume

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

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

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

### Allgemeine Situation

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

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





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

## Potentialanalyse Wegeseitenstreifen

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

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

## Funktion und Bedeutung

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

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

Überlebenswichtig.

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH

## Bewertung gemäß Leitfaden

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

Diese werden durch die Kategorien

- 0 (= nicht vorhanden)
- 1 (= vorhanden)
- 2 (=stark ausgeprägt)

repräsentiert.

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

## Ökologische Wertigkeit der Fahrbahn

0 = nicht vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

1 = vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

2 = stark ausgeprägt



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



## Ökologische Wertigkeit des Saumes

0 = nicht vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

1 = vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

2 = stark ausgeprägt



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

## Ökologische Wertigkeit der Wege in der Gemeinde Schermbeck

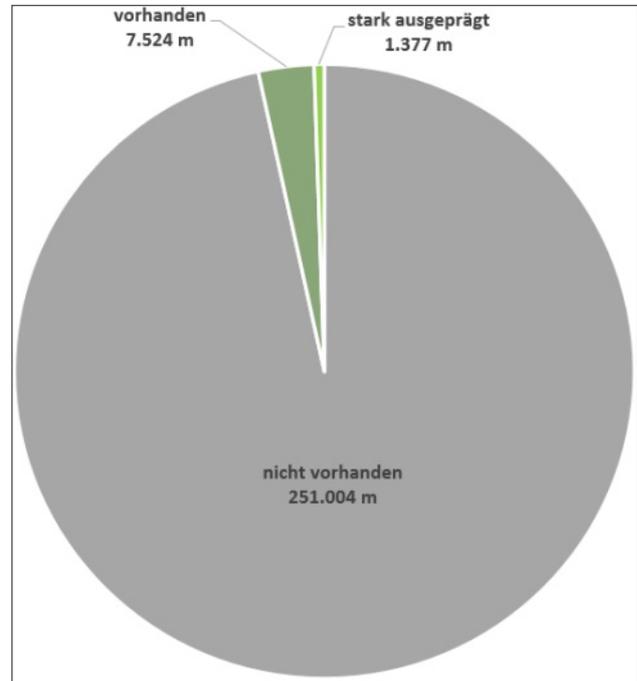
Die Bewertung der ökologischen Wertigkeit der ländlichen Wege (Säume und Fahrbahnen) erfolgte gem. den Vorgaben des Leitfadens zur Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte. Dabei ergeben sich für die Gemeinde Schermbeck die folgenden Statistiken für die Wege in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde:

### Wege gesamt - Fahrbahnen

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

Die Bewertung "vorhanden" trifft auf lediglich 7,5 km der Wege zu. Dabei handelt es sich um unbefestigte Graswege oder bewachsene Wegeparzellen ohne derzeitige Wegenutzung.

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

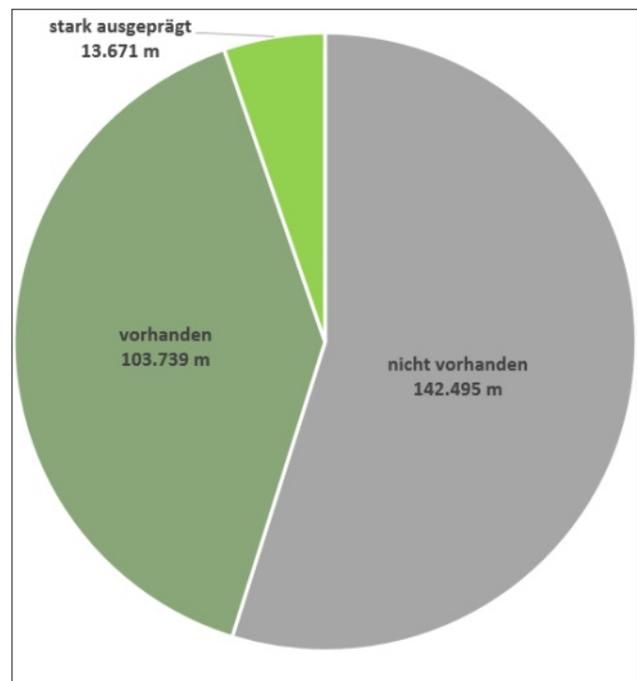


### Wege gesamt - Wegesäume

Die Wegesäume weisen erwartungsgemäß insgesamt eine höhere ökologische Wertigkeit aus als die Fahrbahnen. Wie die Statistik rechts zeigt, ist jedoch bei mehr als der Hälfte der Wegesäume im Gemeindeeigentum keine ökologische Wertigkeit vorhanden.

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

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





Die folgenden Foto-Beispiele zeigen typische Situationen in der Gemeinde Schermbeck:



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit  
Fahrbahn: nicht vorhanden  
Wegesaum: vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH

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



Foto: Ge-Komm GmbH

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



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit  
Fahrbahn: nicht vorhanden  
Wegesaum: vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH

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



Foto: Ge-Komm GmbH

Bewertung der ökologischen Wertigkeit  
Fahrbahn: nicht vorhanden  
Wegesaum: vorhanden

## 2.3 Erarbeitung des Soll-Konzeptes

### Vorentwurf

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

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

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

### Brückenbauwerke

Insgesamt wurden in der Gemeinde Schermbeck im Wirtschaftswegenetz 31 Brückenbauwerke vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte auch eine intensive Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

Zur baulichen Bewertung und Prüfung der Bauwerke gem. DIN 1076 liegen der Gemeinde die entsprechenden Berichte vor. Brückenprüfungen werden in regelmäßigen Abständen beauftragt und mit externer Unterstützung durchge-



Foto: Ge-Komm GmbH

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

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

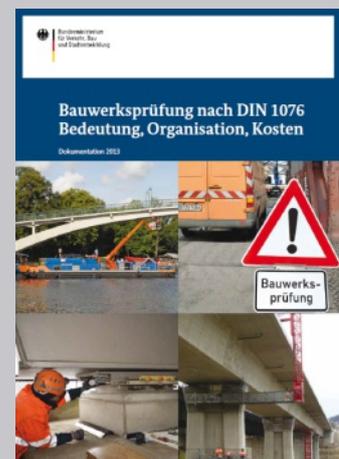
Diese Vorschläge sind politisch intensiv zu diskutieren und abzuwägen, da sie auf der einen Seite erhebliche finanzielle Einsparpotentiale aufzeigen und auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.



### 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 folgenden Link steht die Dokumentation als PDF-Datei zum Download zur Verfügung:

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

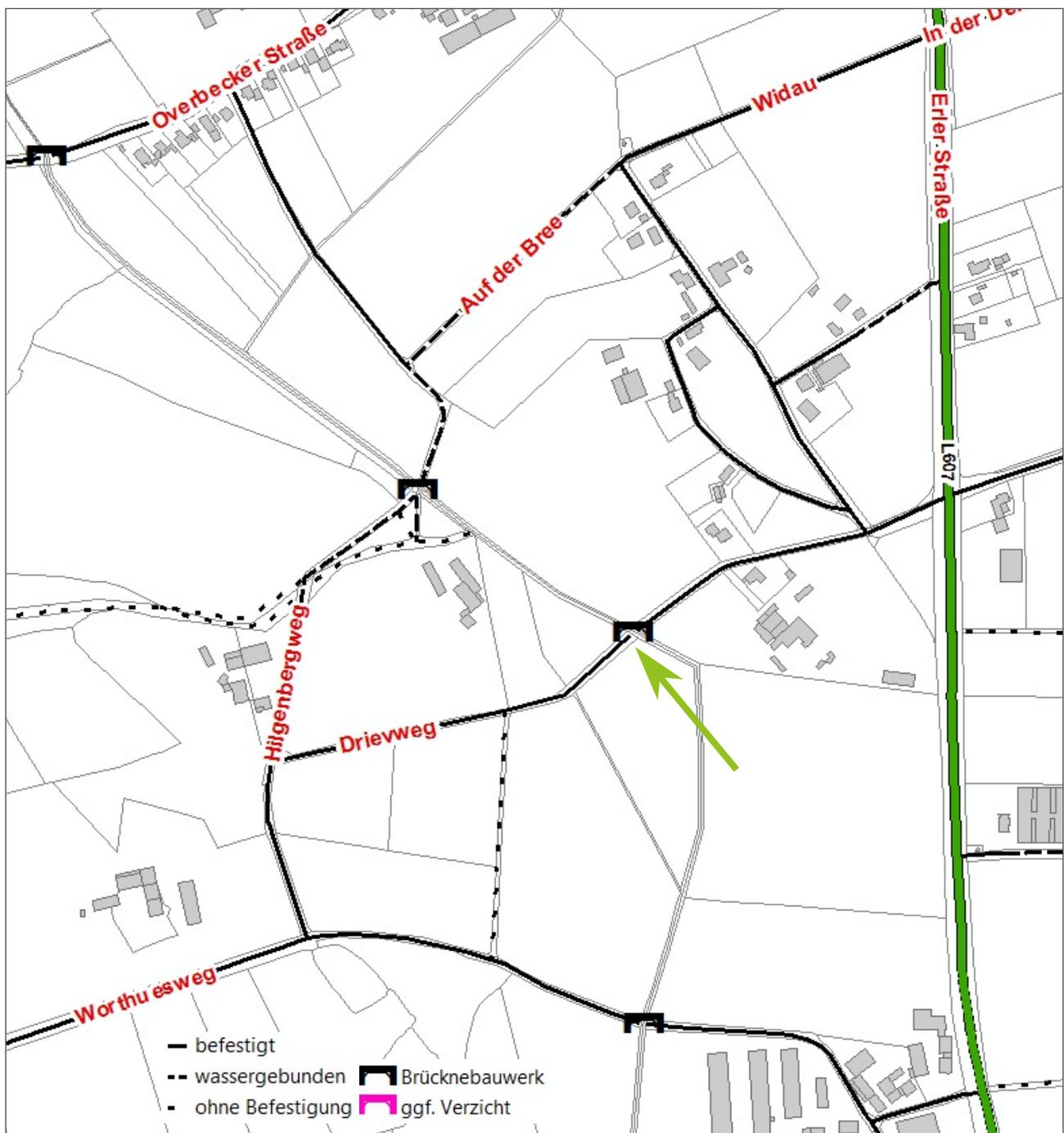




Konkret gibt es in Schermbeck ein sanierungsbedürftiges Brückenbauwerk mit einer Lastbeschränkung von 2,8 t im Drievweg, das im Erarbeitungsprozess des Wirtschaftswegenkonzeptes kontrovers diskutiert wurde (siehe Foto rechts und Übersicht der Brückenbauwerke unten). Die Beratungen dazu erfolgten sowohl im Rahmen der Arbeitskreissitzungen und der Bürgerbeteiligung, als auch im Bau- und Liegenschaftsausschuss. Schließlich wurde in diesem Fachausschuss abgestimmt und beschlossen, dass auf dieses Brückenbauwerk zukünftig nicht verzichtet werden kann. Weitere Beratungen und Abstimmungen werden notwendig sein, um festzustellen, ob die derzeit gegebene Traglast den Verkehrsanforderungen weiterhin genügt und das bestehende Bauwerk durch Sanierungsmaßnahmen erhalten werden kann oder höhere Traglasten erforderlich werden und ein neues Brückenbauwerk errichtet werden muss.



Foto: Ge-Komm GmbH



Das folgende Brückenbauwerk dient ausschließlich privatem Einzelinteresse und wurde in die Kategorie F (IST und SOLL) eingestuft. Das derzeit im Eigentum der Gemeinde Schermbeck stehende Bauwerk soll privatisiert werden.



Foto: Ge-Komm GmbH

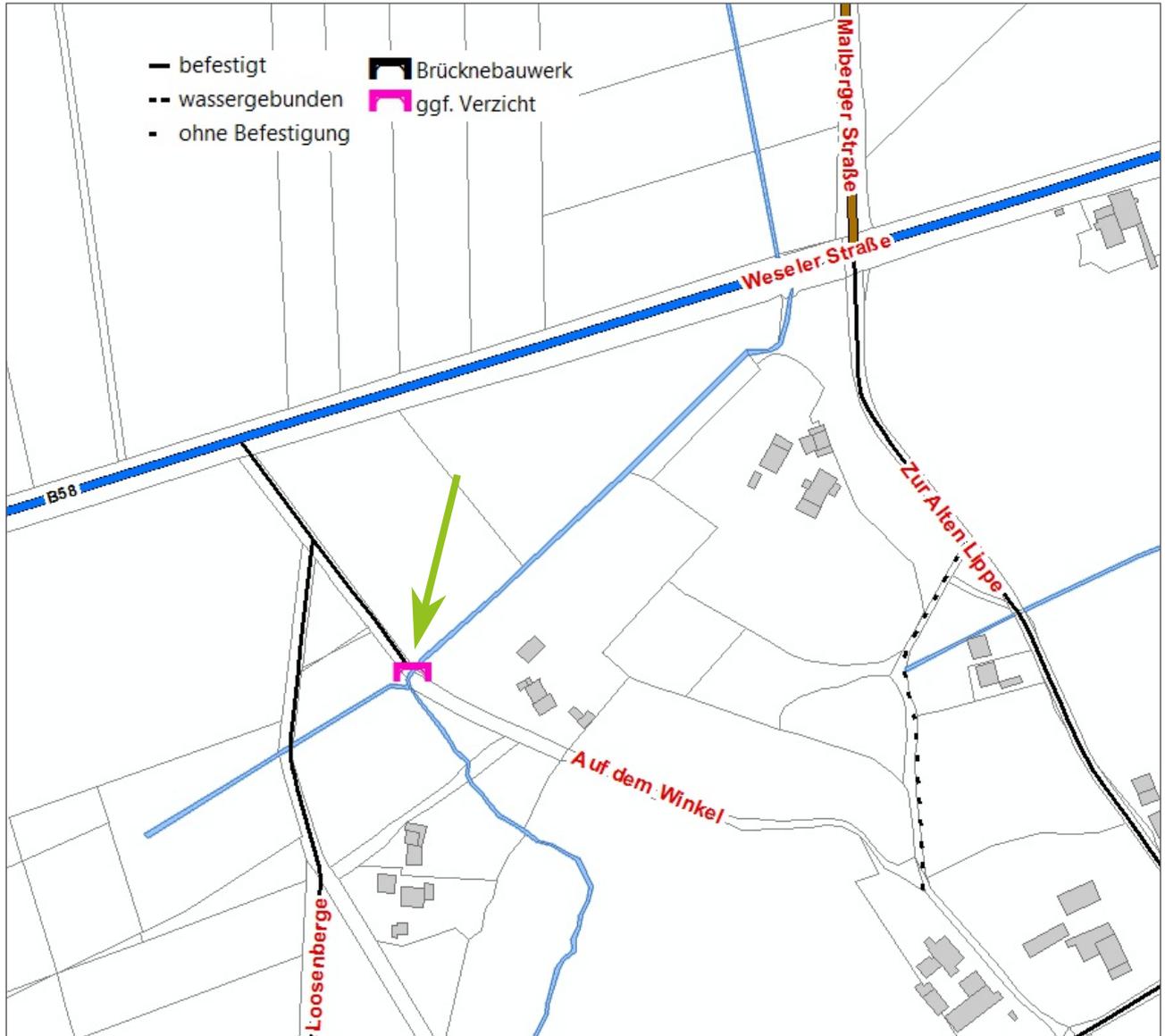


Abb.: Übersicht über Brückenbauwerke im Wirtschaftswegenetz



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 Schermbek nicht.

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



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

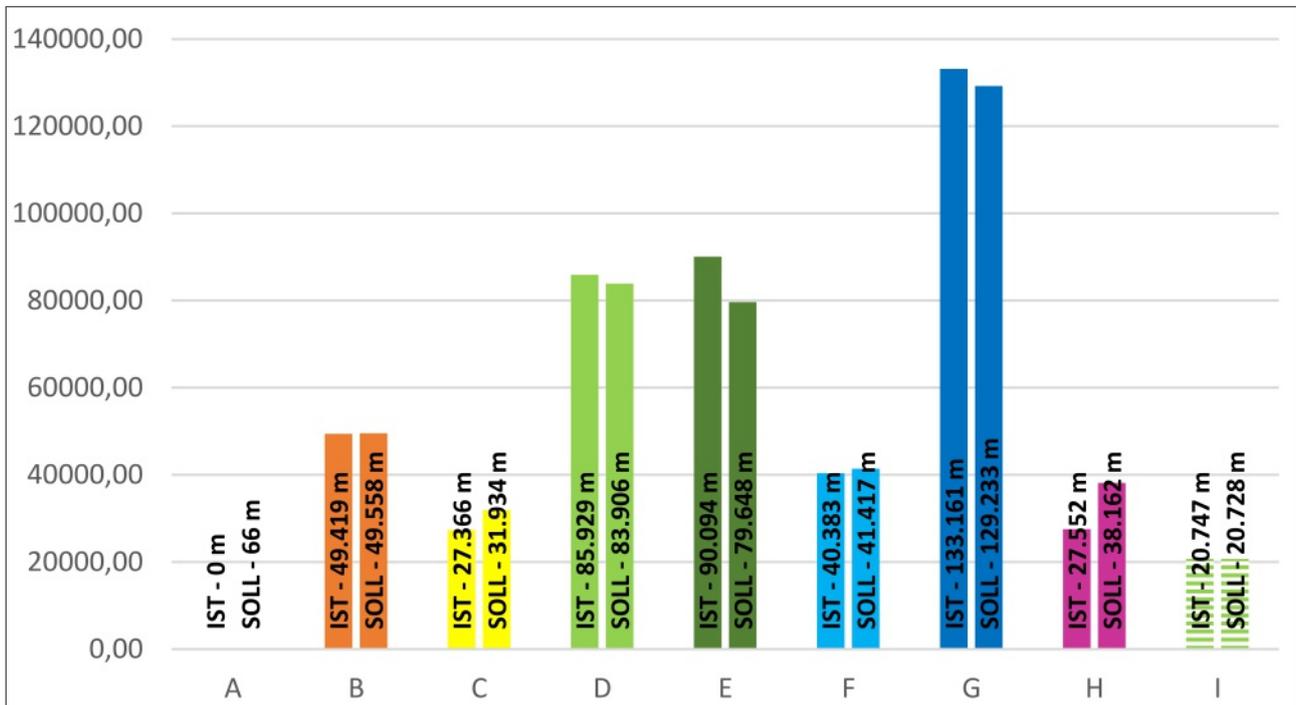
## 2.4 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept

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

**Aufteilung nach Eigentumsverhältnissen:**

Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Gemeinde	259.904
Kreis	-
Land NRW	49.322
Bundesrepublik Deutschland	8.411
Personen des Privatrechts	150.034
sonstige	6.978

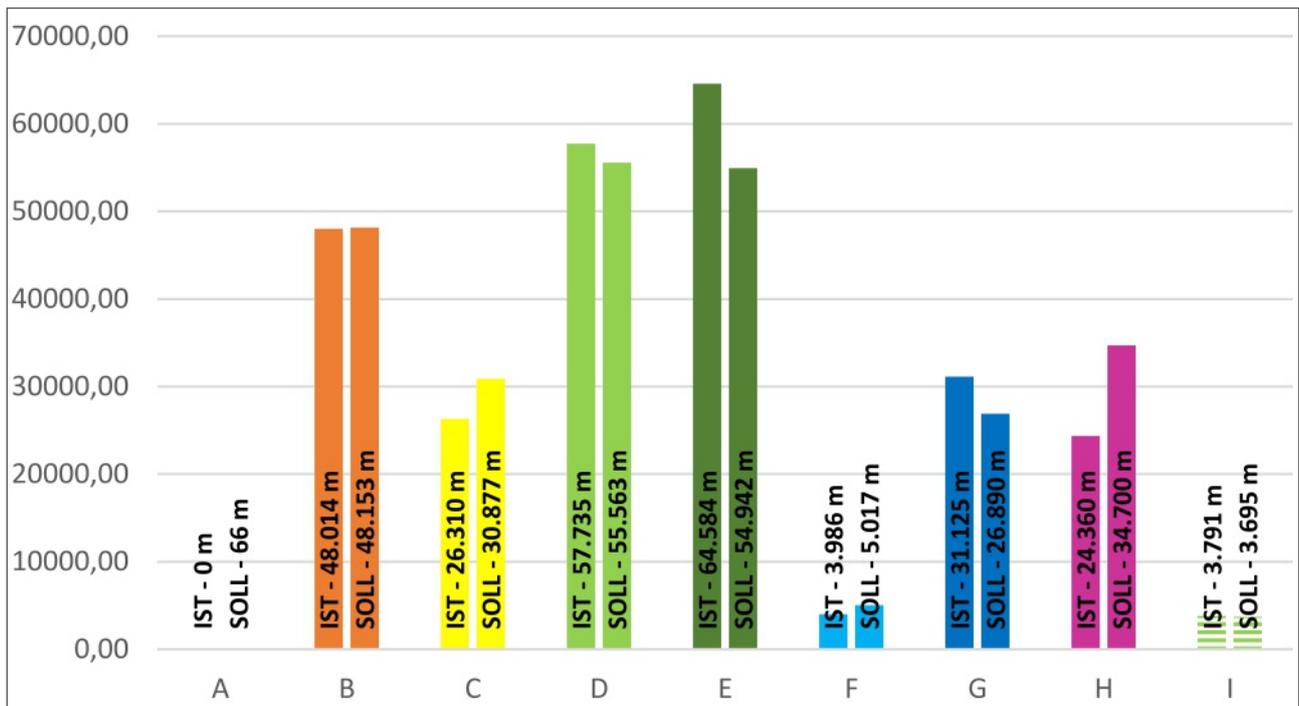
**Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des Gesamtwegenetzes:**



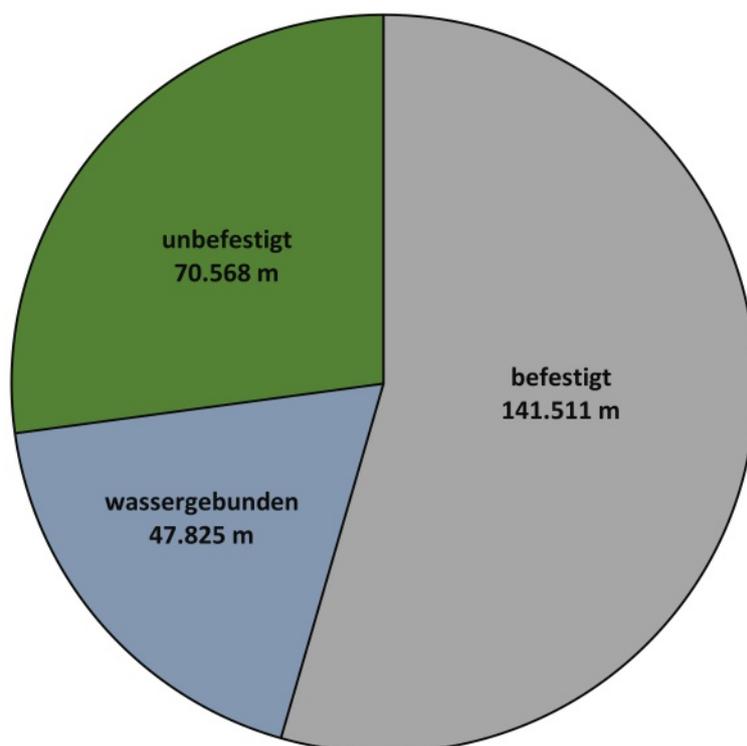


Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das ländl. **Wegenetz in der Unterhaltung der Gemeinde Schermbeck.**

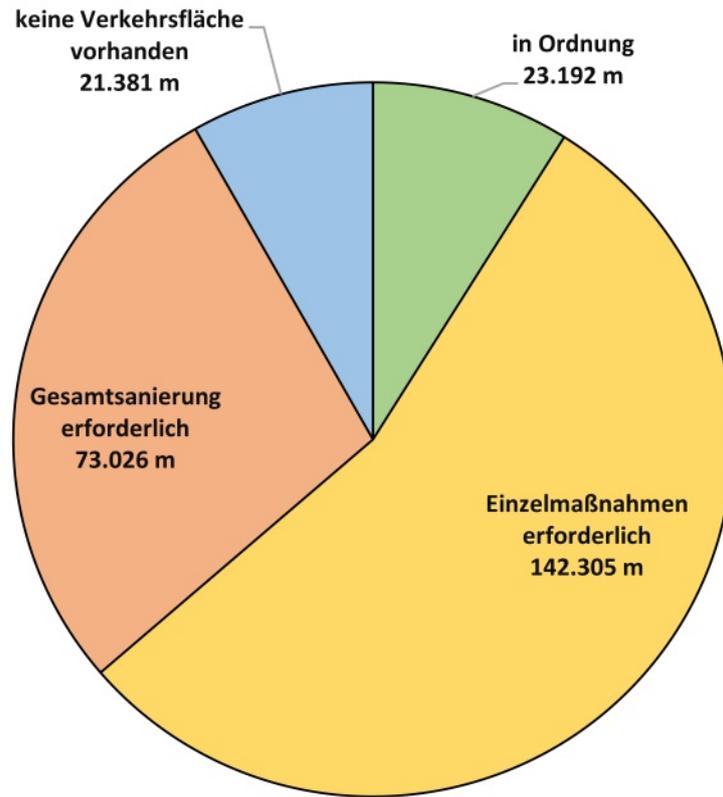
**Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des Wegenetzes im Gemeindeeigentum:**



**Ländliches Wegenetz im Gemeindeeigentum nach Befestigungsart:**

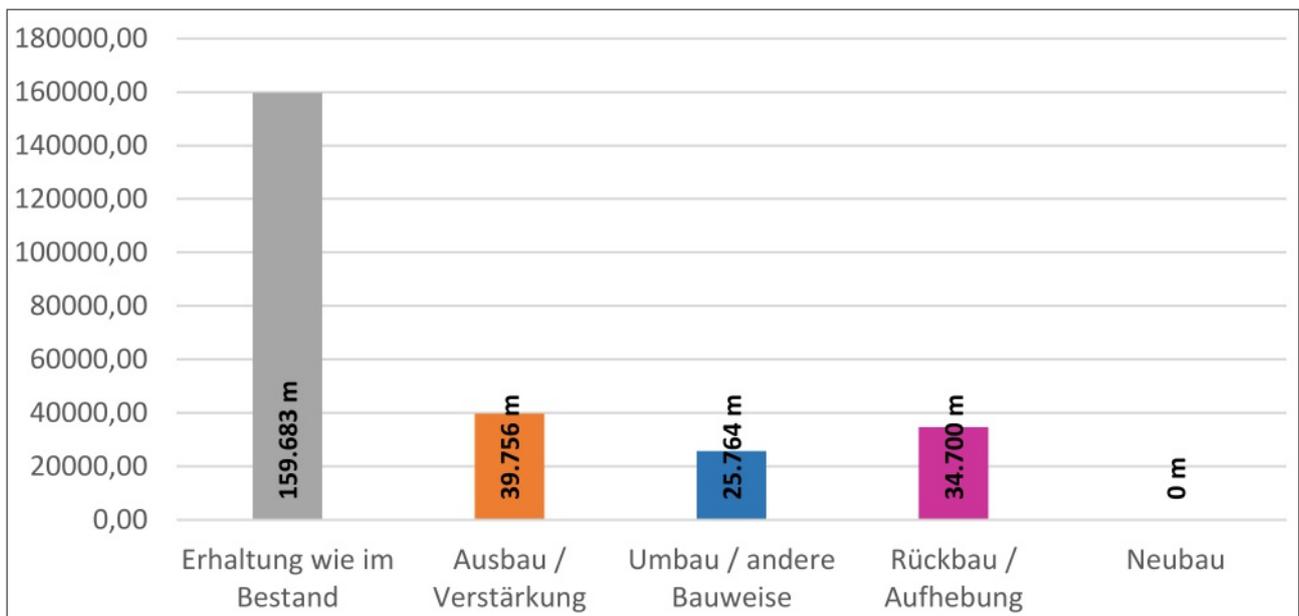


Zustand des Wegenetzes im Gemeindeeigentum:



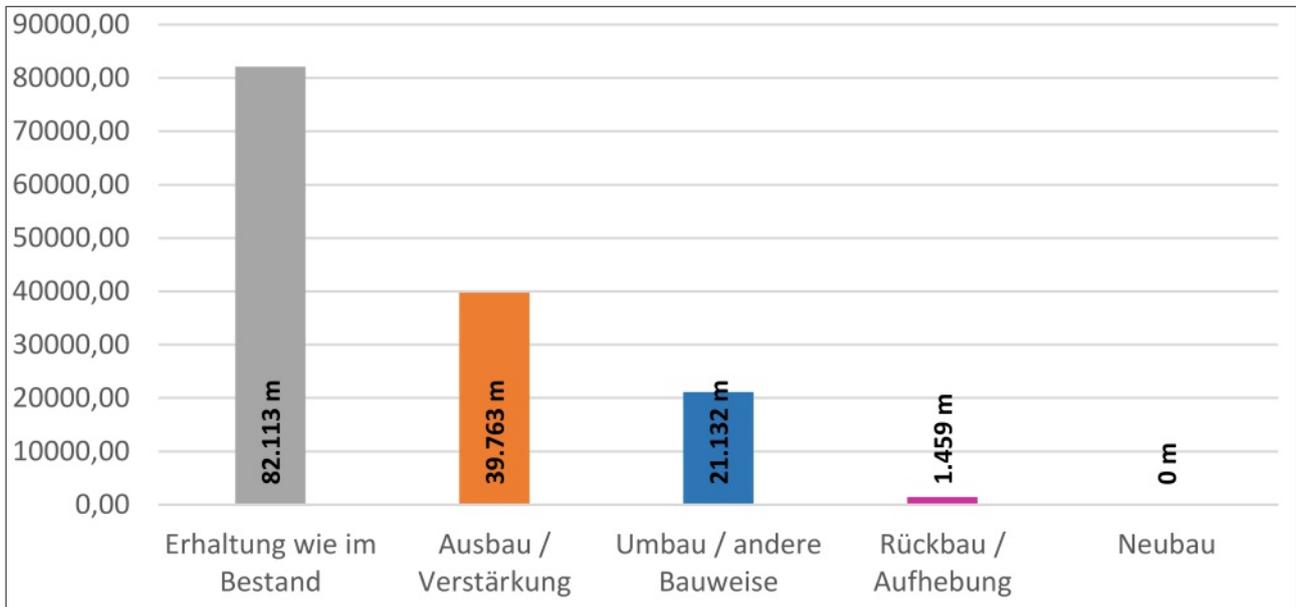
Handlungsempfehlungen Wege gesamt im Gemeindeeigentum:

23





### Handlungsempfehlungen für befestigte Wege im Gemeindeeigentum:



## 2.5 Beteiligungsverfahren

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

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

### Arbeitskreis „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch einen Arbeitskreis. Diese Projektgruppe besteht aus etwa 20 Teilnehmern. Unter anderem zählen dazu die Stellvertreter aus der Politik, der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, der Feuerwehr, der Wasser- und Bodenverbände, des Dez. 33 der Bezirksregierung Düsseldorf sowie Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Gemeindeverwaltung. Diese Personen vertreten die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die Beteiligung der breiten Masse.

Die Ge-Komm GmbH war bei insgesamt vier Zusammenkünften der Arbeitsgruppe zugegen und hat über den aktuellen Stand berichtet. Die einzelnen Bearbeitungsschritte wie IST-Konzept, SOLL-Konzept, Kommentierungen der Bürger sowie die Handlungsempfehlungen wurden in der Projektgruppe gemeinsam erörtert, Entwürfe angepasst und präzisiert sowie Abstimmungen bei kontroversen Punkten abgehalten.

### Bürgerbeteiligung

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

Zusätzlich wurde stets auf das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „www.wirtschaftswegekonzept.de“ verwiesen. Die Erläuterung zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolg-

te für die Öffentlichkeit an insgesamt fünf Terminen - eine Auftaktveranstaltung und vier Ortskonferenzen - aufgeteilt nach Gemarkungen. Zu diesen Veranstaltungen kamen bis zu 30 interessierte Bürger.

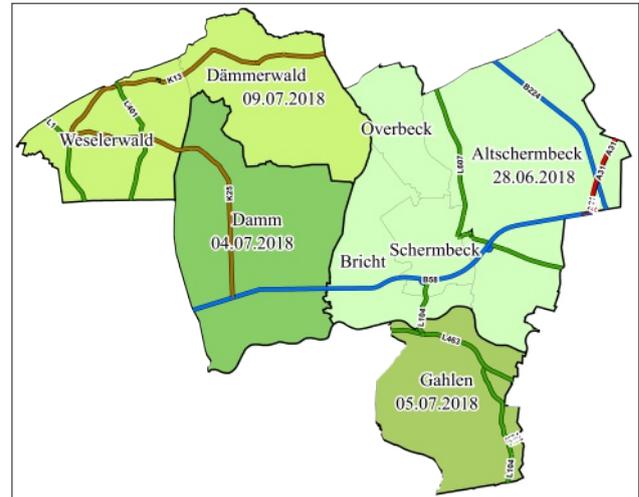


Abb.: Terminübersicht zur Bürgerbeteiligung

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

Eine öffentliche Abschlussveranstaltung fand am 30. Oktober 2018 statt.



Im Folgenden die Einführungspräsentation:

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

## Ländliches Wegenetzkonzept für die Gemeinde Schermbeck

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

Ge-Komm GmbH  
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Bürgerinformationsveranstaltung - Agenda

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

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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

Abb.:  
Projekte der  
Ge-Komm GmbH

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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

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

26

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Nutzungsdauern von Wirtschaftswegen

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

Rechtslinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrswegen  
RSIO 12  
Ausgabe 2012

Fotos: Ge-Komm GmbH

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

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




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



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

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



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise

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



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Projektanbahnung

ALKIS / Liegenschaftskarte

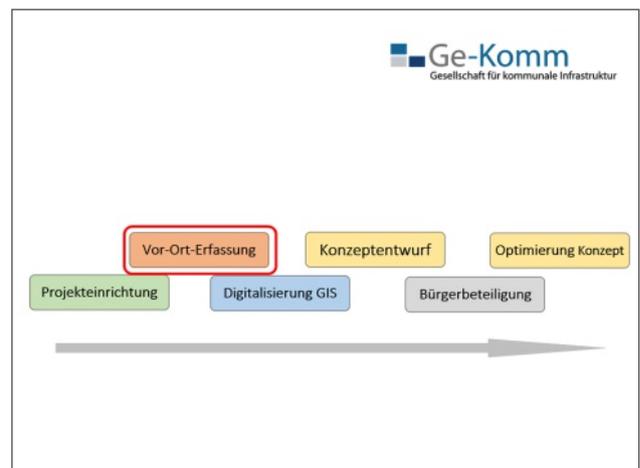
ATKIS-Daten

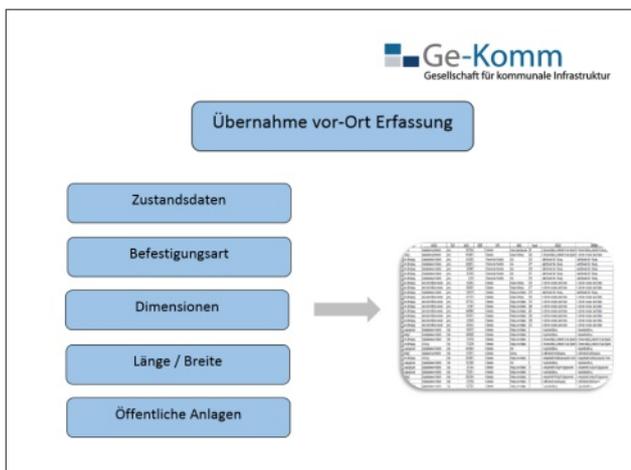
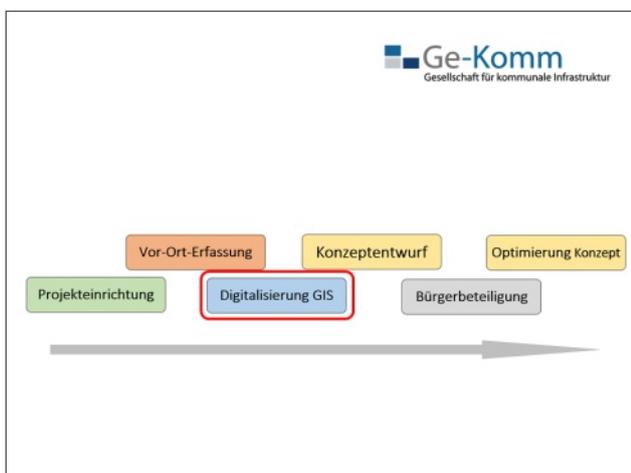
Digitale Orthophotos / Luftbild

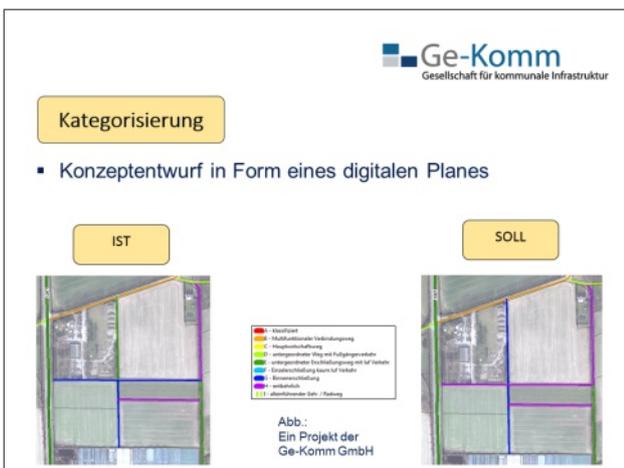
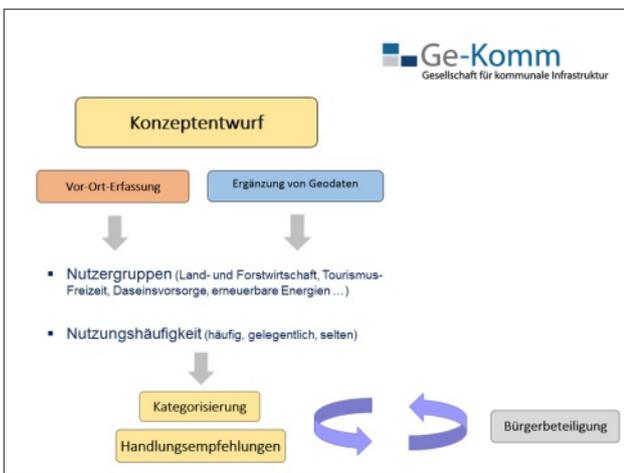
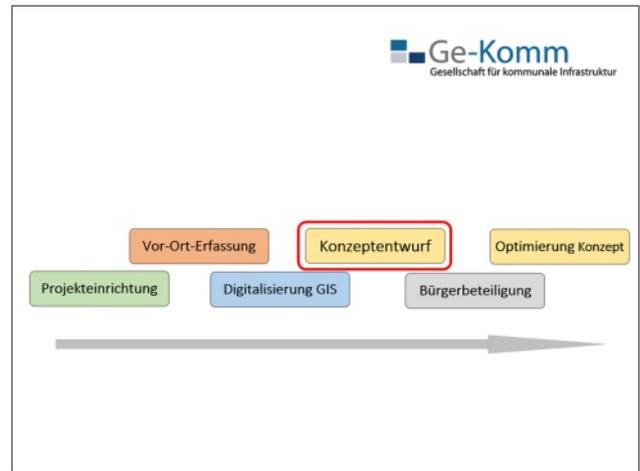
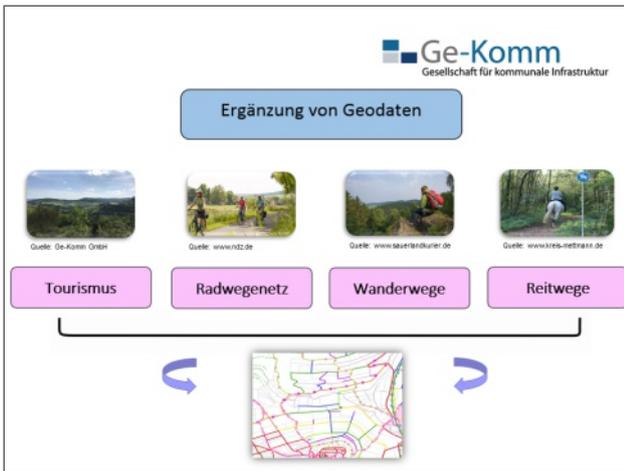




- Selektion der Flurstücke im Eigentum der Gemeinde
- Darstellung der Wegeachsen
- Projektion auf Luftbild









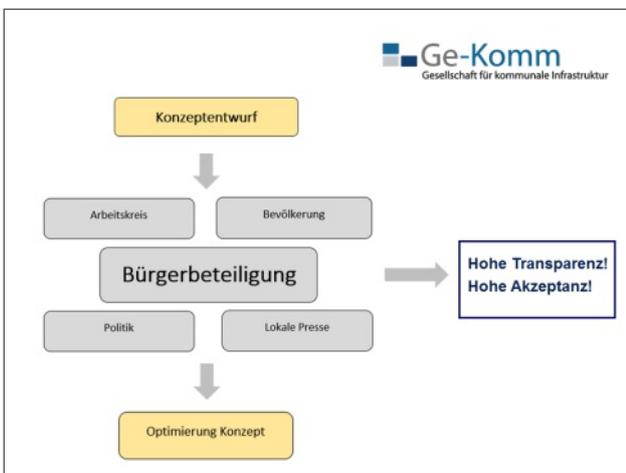
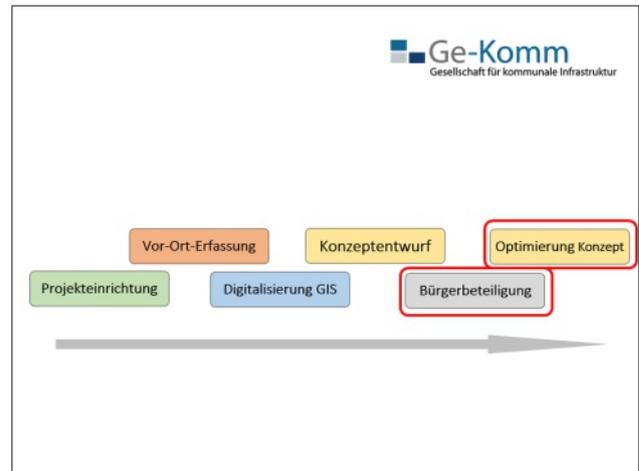
**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Handlungsempfehlungen

gem. Leitfaden

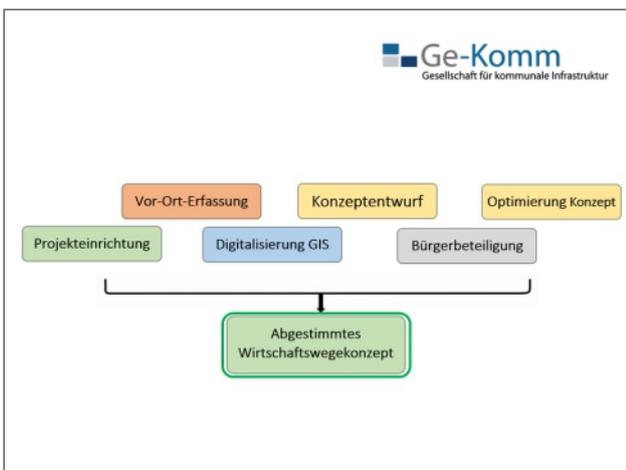
- Erhaltung wie im Bestand
- Sanierung (gleiche Kategorie)
- Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- Rückbau / Aufhebung
- Neubau (neue Trasse)

Abb.:  
Projekte der  
Ge-Komm GmbH



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Bürgerdialogportal



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Abschluss des Projektes

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

## Berichterstattung in der lokalen Presse

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

### Auffrischung der Wirtschaftswege – Das Wirtschaftswegekonzept der Gemeinde wurde am Dienstag vorgestellt

Neben den Gemeindestraßen gibt es in der 110 Quadratkilometer großen Gemeinde Schermbeck etwa 150 Kilometer so genannter Wirtschaftswege.

Diese Wege sind häufig sehr alt. Ihre Dimensionen werden heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht und sie bedürfen dringend einer Verbesserung des derzeitigen Zustands. Was muss wo gemacht werden und was kostet das?

Antworten auf diese Fragen sollen bis November von der Firma Ge-Komm-GmbH gegeben werden. Diese Meller Gesellschaft für kommunale Infrastruktur wurde von der Gemeinde beauftragt, ein Wirtschaftswegekonzept zu erstellen. Das Konzept wird über das NRW-Programm „Ländlicher Raum 2014-2020“ ermöglicht, das mit den Geldern des Europäischen ELER-Fonds finanziert wird und die Erstellung eines Konzeptes mit 75 Prozent unterstützt.



Als Geschäftsführer der Firma Ge-Komm-GmbH stellte Dipl.-Ing. Eugen Bitjukov (l.) am Dienstag im Begegnungszentrum die bisherigen Arbeiten am Wirtschaftswegekonzept und die weiteren Maßnahmen vor. Foto: Helmut Scheffler

Dienstagabend stellte Eugen Bitjukov als Geschäftsführer der Ge-Komm-GmbH im Begegnungszentrum den etwa 30 Besuchern die bisherigen Arbeiten und das weitere Vorgehen vor. Neben einer Handvoll Ratsmitgliedern waren überwiegend Landwirte vertreten. Bürgermeister Mike Rexforth hatte seinen Urlaub in Holland unterbrochen, um an der vom ihm als bedeutend bewerteten Gemeindeangelegenheit persönlich teilzunehmen.

Mit Hilfe von Luftbildern, Karten und Fotos werden kommunalen Wirtschaftswege erfasst

„Wir sind dabei, die letzten Wege zu erfassen“, berichtete Bitjukov. Mit Hilfe von Luftbildern, Karten und Fotos werden alle kommunalen Wirtschaftswege erfasst und anschließend mit einem Vermessungswagen befahren, sodass der Ist-Zustand genau ermittelt werden kann. In eine Karte werden diese Wirtschaftswege eingetragen. Zugleich wird farblich markiert, welche Zusatzfunktionen wie Radwege, Wanderwege, Reitwege oder ÖPNV-Strecke einzelne Wirtschaftswege übernehmen. Erfasst und schriftlich dokumentiert werden auch die Verkehrsmenge von wenig bis häufig und die Nutzungshäufigkeit nach der Funktionalität.

Soll-Konzept für die Wege

Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, wird die Ge-Komm-GmbH zusammen mit einer Arbeitsgruppe vorschlagen, wie die erfassten Wege künftig genutzt werden sollen. Jeder Wirtschaftsweg wird einer der neun Kategorien von A bis I zugeordnet, wobei H die nicht mehr vorhandenen Wege kennzeichnet, die entweder überwachsen sind oder zum angrenzenden Acker hinzugepflügt wurden.

In dieser Arbeitsgruppe, die noch vor den Sommerferien ihr Soll-Konzept für die Wege vorstellen wird, gehören die Ortslandwirte und Tourismusvertreter ebenso wie die Vertreter der Ratsfraktionen, der Verwaltung, der Feuerwehr und der Bezirksregierung. Diese Arbeitsgruppe wird festlegen, ob ein Weg im jetzigen Bestand erhalten bleiben soll. Denkbar sind auch Sanierungen oder ein Umbau oder ein Rückbau und schließlich die Neuanlage eines bislang nicht vorhandenen Wirtschaftsweges. Ähnlich wird jede Brücke beurteilt.



Konzeptentwurf

Spätestens zu Beginn der Sommerferien wird der Konzeptentwurf in der Form eines digitalen Planes vorgelegt und ins Netz gestellt. Auf der noch einzurichtenden Seite [www.wirtschaftswegenetz.de](http://www.wirtschaftswegenetz.de) haben die Bürger in den Sommerferien Gelegenheit, Vorschläge für die Wirtschaftswege zu beurteilen und entsprechende Kommentare abzugeben. Diese sollen in die abschließende Festlegung der Maßnahmen mit einfließen. Je mehr Bürger sich beteiligen, desto größer ist der Einfluss jener Bürger, die sich nicht vertreten fühlen durch die genannten Gruppen der Arbeitsgemeinschaft. Das sind insbesondere Anlieger, die mit dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen nicht einverstanden sind.

Nach den Sommerferien können die Bürger auch in Gesprächen innerhalb einzelner Ortsteile ihre Bedenken und Anregungen vortragen. Das fließt ein in eine Abschlusspräsentation, die bis spätestens Mitte November vorliegen muss, damit die Fördergelder für das Konzept nicht verfallen.

Mitwirkung an dem Gesamtkonzept

„Ich hatte mit einer größeren Reaktion gerechnet“, zeigte sich Bürgermeister Rexforth ein wenig enttäuscht über die Anzahl der Teilnehmer. Zum Schluss äußerte er die Bitte an die Bevölkerung um eine möglichst breite Beteiligung. Eine Mitwirkung an dem Gesamtkonzept ist vor allem im Hinblick auf die Finanzierung der Maßnahmen wichtig. Es zeichnet sich schon jetzt ab, dass die bislang aufgebracht 150 000 bis 250 000 Euro für die jährliche Sanierung der Wirtschaftswege nicht ausreichen werden. Ob die Fehlbeträge aus dem allgemeinen Haushalt genommen werden oder aber teilweise als Anliegerkosten umgelegt werden, werden letztendlich die Politiker entscheiden, aber deren Entscheidung basiert stark auf dem Bürgerwillen, der im Entstehungsprozess des Wirtschaftswegekonzeptes deutlich wurde. Referent und Bürgermeister waren sich einig, dass ein intensives Mitwirken der Bürger wichtig sei. Die Öffnung des Internetportals und die Termine der Bürgerbeteiligungen wird die Gemeinde rechtzeitig über die Medien bekannt geben. H.Scheffler



## Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

### Erarbeitung eines Wirtschaftswegekonzeptes für die Gemeinde Schermbek

#### Portal bleibt für Kommentierungen bis zum 19. August 2017 geöffnet

Nachfolgend sind die Termine der Bürgerinformationsveranstaltungen mit Orten und Uhrzeiten aufgeführt:

Donnerstag, 5.07 um 18.30 Uhr Cafe Restaurant Holtkamp, Kirchstraße 37 Gahlen

Montag, 9.07. um 18:30 Uhr Landhotel Voshövel, Am Voshövel 1 Weselerwald und Dämmerwald

#### Hintergrund

Vor dem Hintergrund begrenzter Finanzmittel und der gleichzeitigen Verpflichtung der Kommunen, die Verkehrssicherung zu gewährleisten, hat sich die Gemeinde Schermbek dazu entschieden, alle Wirtschaftswege einer näheren Betrachtung zu unterziehen und ein Konzept zu erarbeiten, das perspektivisch auf die nächsten 25 Jahre und mehr ausgelegt ist.

Zudem wird die Erstellung des kommunalen Wegenetzkonzeptes vom Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen des NRW-Programms „Ländlicher Raum 2014-2020“ mit 75% der Gesamtkosten gefördert.

#### Dabei gilt es die Wege entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion zu klassifizieren:

Welche Wege und Brückenbauwerke sind unverzichtbar und haben eine hohe Priorität? Welche Wege haben eine geringe Verkehrsbedeutung und können gegebenenfalls im Standard gesenkt oder sogar aufgegeben werden? Welche Wege können eventuell privatisiert oder ökologisch aufgewertet werden?

## DER KONZEPTENTWURF IST KEINESWEGS „IN STEIN GEMEISSELT“

#### Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH

Basierend auf diesen Fragestellungen wurde zwischenzeitlich in einem ersten Schritt ein Vorentwurf für das sog. „ländliche Wegenetzkonzept“ erarbeitet. Erstellt wurde der Konzeptentwurf in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur – aus Melle.

Die ersten Vorschläge und Ideen des Fachbüros sollen Denkanstöße geben und als Arbeits- und Diskussionsgrundlage dienen.

Der Konzeptentwurf ist keineswegs „in Stein gemeißelt“, vielmehr ist es beabsichtigt, die Vorlage nun gemeinsam mit allen Anliegern und Interessierten weiter zu entwickeln. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für Schermbek zu schaffen.

Damit der erarbeitete Konzeptentwurf vorgestellt und im Detail besprochen werden kann, wird es insgesamt vier Bürgerinformationsveranstaltungen im Juni und Juli 2018 (siehe kartographische Terminübersicht) geben.

In den Infoveranstaltungen werden allgemeine und grundlegende Fragestellungen und Hintergründe zur Vorgehensweise erörtert und der Konzeptentwurf anhand von Beispielen aus dem Wegenetz der jeweiligen Ortsteile vorgestellt. Anregungen und Fragen können somit ausführlich besprochen werden.

Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, sich an den Terminen zu beteiligen. Bitte beachten Sie, dass in jedem Termin ausschließlich das unten aufgeführte Wegenetz des jeweiligen Ortsteils besprochen werden kann.

Neben den Bürgerinformationsveranstaltungen für die einzelnen Ortsteile ist es beabsichtigt den interessierten Bürgern den Konzeptentwurf und eine Möglichkeit zur Kommentierung auch online zur Verfügung zu stellen. Dazu wird das Bürgerdialogportal „[www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)“ freigeschaltet.

Dort können Bürger sich registrieren, sich allgemein zum Thema Wirtschaftswege informieren, Einsicht in das Kartenmaterial nehmen und das ländliche Wegenetzkonzept für Schermbek über Vorschläge und Stellungnahmen mitgestalten. Die Karte wird jeweils am Folgetag nach den

Bürgerinformationsveranstaltungen um das besprochene Gebiet erweitert.

Das **Portal bleibt für Kommentierungen** bis zum 19. August 2017 geöffnet, und das rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche.

Quelle: <https://schermbek-online.de/schermbeker-wirtschaftswegekonzept-wird-diskutiert/>

Schermbek Keine Kommentare

## Wegekonzept: Bürger sind gefragt

12. April 2018 um 00:00 Uhr | Lesedauer: 2 Minuten

**Schermbek. Lediglich 30 Interessenten kamen ins Schermbeker Begegnungszentrum, um mehr über das geplante Wirtschaftswegekonzept zu erfahren.**

Tellen Tweeten Weiterleiten Drucken

Von Helmut Scheffler

Neben den Gemeindestraßen gibt es in der 110 Quadratkilometer großen Gemeinde Schermbek rund 150 Kilometer Wirtschaftswege. Diese sind häufig sehr alt. Ihre Dimensionen werden heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht und bedürfen dringend einer Verbesserung des derzeitigen Zustands. Aber was muss wo gemacht werden und was kostet das? Antworten auf diese Fragen sollen bis November von der Firma Ge-Komm-GmbH gegeben werden. Das Unternehmen aus Melle für kommunale Infrastruktur wurde von der Gemeinde beauftragt, ein Wirtschaftswegkonzept zu erstellen. Das Konzept wird über das NRW-Programm "Ländlicher Raum 2014-2020" ermöglicht, das mit den Geldern des Europäischen ELER-Fonds finanziert wird und die Erstellung eines Konzeptes mit 75 Prozent unterstützt.

Dienstagabend stellte Eugen Bitjukov als Geschäftsführer der Ge-Komm-GmbH im Begegnungszentrum den 30 Besuchern die bisherigen Arbeiten und das weitere Vorgehen vor. Neben einigen Ratsleuten waren überwiegend Landwirte vertreten. Bürgermeister Mike Rexforth hatte seinen Urlaub in Holland unterbrochen, um teilzunehmen.

Mit Hilfe von Luftbildern, Karten und Fotos werden alle kommunalen Wirtschaftswege erfasst und anschließend mit einem Vermessungswagen befahren, so dass der Ist-Zustand genau ermittelt werden kann. In eine Karte werden diese Wirtschaftswege eingetragen. Zugleich wird farbig markiert, welche Zusatzfunktionen wie Radwege, Wanderwege, Reitwege oder ÖPNV-Strecke einzelne Wirtschaftswege übernehmen. Erfasst und schriftlich dokumentiert werden auch die Verkehrsmenge von wenig bis häufig und die Nutzungshäufigkeit nach der Funktionalität.

Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, wird die Ge-Komm-GmbH vorschlagen, wie die erfassten Wege künftig genutzt werden sollen. In die Arbeitsgruppe, die noch vor den Sommerferien ihr Soll-Konzept für die Wege vorstellen wird, gehören die Ortslandwirte und Tourismusvertreter ebenso wie die Vertreter der Ratsfraktionen, der Verwaltung, der Feuerwehr und der Bezirksregierung. Spätestens zu Beginn der Sommerferien wird der Konzeptentwurf in der Form eines digitalen Planes vorgelegt und ins Netz gestellt. Auf der noch einzurichtenden Seite [www.wirtschaftswegnetz.de](http://www.wirtschaftswegnetz.de) haben Bürger in den Sommerferien Gelegenheit, alle Vorschläge zu beurteilen und Kommentare abzugeben. Diese sollen in die abschließende Festlegung der Maßnahmen mit einfließen.

Quelle: [https://rp-online.de/nrw/staedte/wesel/wegekonzept-buerger-sind-gefragt\\_aid-20601029](https://rp-online.de/nrw/staedte/wesel/wegekonzept-buerger-sind-gefragt_aid-20601029)

Schermbek Keine Kommentare

## Schermbek erstellt ein Wirtschaftswegekonzept

27. Juni 2018 um 00:00 Uhr | Lesedauer: Eine Minute

**Schermbek. Die Gemeinde Schermbek arbeitet jetzt an der Erstellung eines Wirtschaftswegekonzeptes. Die ersten Vorschläge und Ideen hat ein Fachbüro als Denkanstöße bereits eingesammelt. Der Konzeptentwurf soll nun mit allen Anliegern und Interessierten weiterentwickelt werden.**

Tellen Tweeten Weiterleiten Drucken

"Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für Schermbek zu schaffen", lädt Gerd Abelt als Leiter des gemeindlichen Fachbereiches IV (Bauverwaltung/Technisches Bauamt) ein.

Damit der erarbeitete Konzeptentwurf vorgestellt und im Detail besprochen werden kann, wird es insgesamt vier Bürgerinformationsveranstaltungen im Juni und Juli 2018 geben. Die erste Veranstaltung findet am morgigen Donnerstag, 28. Juni, ab 18 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses statt und betrifft zunächst die Gemarkungen Altschermbek, Schermbek, Bricht, Üfte, Overbeck und Rüste.

Für die Gemarkung Damm beginnt der Info-Abend am 4. Juli um 18.30 Uhr im Landhaus Wortelkamp, für die Gemarkung Gahlen am 5. Juli um 18.30 Uhr im Café Holtkamp und für die Gemarkungen Weselerwald und Dämmerwald am 9. Juli um 18.30 Uhr im Landhotel Voshövel.

In den Informationsveranstaltungen werden allgemeine und grundlegende Fragestellungen und Hintergründe zur Vorgehensweise erörtert. Außerdem wird den interessierten Besuchern der Konzeptentwurf anhand von Beispielen aus dem Wegenetz der jeweiligen Ortsteile vorgestellt. Anregungen und Fragen können somit ausführlich besprochen werden.

Neben den Bürgerinformationsveranstaltungen für die einzelnen Ortsteile ist es beabsichtigt, den Bürgern den Konzeptentwurf und eine Möglichkeit zur Kommentierung auch online zur Verfügung zu stellen. Dazu wird im Internet das Bürgerdialogportal unter [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de) freigeschaltet. Dort können Bürger sich registrieren, sich allgemein zum Thema Wirtschaftswege informieren, Einsicht in das Kartenmaterial nehmen und das ländliche Wegenetzkonzept für Schermbek über Vorschläge und Stellungnahmen mitgestalten. Die Karte wird jeweils am Folgetag nach den Bürgerinformationsveranstaltungen um das besprochene Gebiet erweitert. Das Portal bleibt für Kommentierungen bis zum 19. August geöffnet, rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche.

Quelle: [https://rp-online.de/nrw/staedte/wesel/schermbek-erstellt-ein-wirtschaftswegkonzept\\_aid-23639061](https://rp-online.de/nrw/staedte/wesel/schermbek-erstellt-ein-wirtschaftswegkonzept_aid-23639061)

**RAESFELD**

## Wirtschaftswege auf dem Prüfstand

### Infoveranstaltung

Dienstag, 26. Juni 2018 - 12:45 Uhr  
von **Borkener Zeitung**

**Die Gemeinde Schermbek arbeitet an einem Wirtschaftswegekonzept und will dabei die Bürger informieren und beteiligen.**

**ERLE/SCHERMBECK.** Für Landwirte aus Raesfeld und Erle, die die Wege vor allem im Grenzraum nutzen, sei das „auch von Interesse“, sagt Bauamtsleiter Gerd Abelt.

**„Bis Oktober müssen wir fertig sein“**

Für Raesfelder Nutzer der Strecken sind zwei Termine interessant: Um den Bereich Üfte und Overbeck, direkt an Erle angrenzend, geht es am Donnerstag, 28. Juni, ab 18.30 Uhr im Schermbeker Rathaus, Weseler Straße. Wege im Bereich Weselerwald und Dämmerwald sind Thema am Montag, 9. Juli, ab 18.30 Uhr im Landhotel Voshövel.

Die Gemeinde wolle alle Wirtschaftswege näher betrachten und ein Konzept erarbeiten, das mindestens für die nächsten 25 Jahre ausgelegt ist, heißt es.

Die Erstellung des Konzeptes werde vom Land Nordrhein-Westfalen über das Programm „Ländlicher Raum 2014-2020“ mit 75 Prozent der Gesamtkosten gefördert.

Allzuviel Zeit bleibt den Beteiligten nicht. Abelt sagt: „Bis Oktober müssen wir fertig sein.“

Weitere Infos unter: [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de)

Quelle: <https://www.dorstenerzeitung.de/Nachrichten/Dorsten/150-Kilometer-Wirtschaftswege-werden-ueberprueft-1274666.html>



Schermbeck Keine Kommentare

## Wegekonzept wird jetzt öffentlich diskutiert

19. Juni 2018 um 20:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

Schlagloch auf der Straße 'Tiefer Weg' in Schermbeck.

Foto: Scheffler

**Schermbeck. Die Gemeinde Schermbeck hat die Qualität der Wirtschaftswege untersucht. Bürger können ihre eigene Bewertung hinterlegen. Auf dieser Basis wird nachjustiert.**

Tellen
Tweeten
Weiterleiten
Drucken

Von Helmut Scheffler

Die Zeit für die Gemeinde Schermbeck drängt etwas: Um Fördermittel in Höhe von 70 Prozent für die Erstellung des gemeindlichen Wirtschaftswegekonzeptes kassieren zu können, muss das Konzept bis zum 30. Oktober eingereicht werden.

Im April wurde die Zielsetzung des Konzeptes durch die Meller Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm GmbH) vorgestellt. Wie Geschäftsführer Eugen Bitjukov am Donnerstagabend erläuterte, wurden bislang alle öffentlichen Wege der Gemeinde im Rahmen einer Geländebefahrung erfasst. Die gewonnenen Daten wurden mit weiteren Daten aus dem Internet und mit Luftbildern verglichen. Es entstand eine Bewertung des Ist-Zustandes aller Wege, wobei die Kategorien A bis I festgelegt wurden.

Diesen Ist-Zustand hat ein Arbeitskreis während dreier Sitzungen bewertet und zu einem Soll-Zustand umbenannt. Zu dieser Arbeitsgruppe gehörten die Ortslandwirte und Tourismusvertreter ebenso wie die Vertreter der Ratsfraktionen, der Verwaltung und der Feuerwehr. Von ihnen wurde eine Wunschvorstellung für die langfristige Kategorisierung der Wege erarbeitet. „Nichts ist in Stein gemeißelt“, stellte Bürgermeister Mike Rexforth fest und ermunterte die 28 Besucher, Wünsche und Anregungen zu äußern, die sich mit der bislang festgelegten Kategorisierung der Wege befassen. Davon machten fast ausschließlich Landwirte Gebrauch.

Wer nicht in der Lage ist, seine Wünsche digital zu äußern, kann übrigens im Schermbecker Rathaus Karten anschauen und seine Anregungen schriftlich auf Papier einreichen.

Die am Donnerstag begonnene Bürgerbeteiligung wird am Mittwoch, 4. Juli, um 18.30 Uhr für die Gemarkung Damm im Landhaus Wortelkamp fortgesetzt und am Donnerstag, 5. Juli, um 18.30 Uhr im Café Holtkamp für die Gemarkung Gahlen. Die grundsätzlichen Ausführungen werden wiederholt, sodass Besucher, die am Donnerstag nicht ins Rathaus kamen, zu den anderen Präsentationen kommen können. Lediglich die Wegebeispiele werden aus den Bereichen der jeweiligen Gemarkungen genommen.

Die Bürgerbeteiligung wird aber noch in einer ganz anderen Form bis zum Ende der Sommerferien fortgesetzt. Das Planungsbüro hat die Homepage [www.Wirtschaftswegekonzept.de](http://www.Wirtschaftswegekonzept.de) angelegt. Spätestens am Tag nach dem jeweiligen Info-Abend kann man dort die gesamten Materialien einsehen, die beim jeweiligen Infoabend vorgestellt wurden. Auf der Internet-Seite gelangt man über den Menüpunkt „Portal“ zum Registrierungsvorgang. Nach der Registrierung kann man sich dann im Bereich „Login“ einloggen. Nach der Eingabe des Benutzernamens und des zuvor festgelegten Passwortes wählt man die Verlinkung „Anmeldung“. Wer zu den Schermbecker Wegen gelangen möchte, muss dann als Projekt „Schermbeck“ eingeben. So gelangt der Nutzer zu dem Feld, um dort seinen Kommentar abzugeben. Dort kann er beispielsweise angeben, warum er einen Weg der Kategorie C lieber in der Kategorie D sehen möchte. Er muss seinen Wunsch aber begründen.

Wer nicht in der Lage ist, seine Wünsche digital zu äußern, kann übrigens im Schermbecker Rathaus Karten anschauen und seine Anregungen schriftlich auf Papier einreichen.

Die am Donnerstag begonnene Bürgerbeteiligung wird am Mittwoch, 4. Juli, um 18.30 Uhr für die Gemarkung Damm im Landhaus Wortelkamp fortgesetzt und am Donnerstag, 5. Juli, um 18.30 Uhr im Café Holtkamp für die Gemarkung Gahlen. Die grundsätzlichen Ausführungen werden wiederholt, sodass Besucher, die am Donnerstag nicht ins Rathaus kamen, zu den anderen Präsentationen kommen können. Lediglich die Wegebeispiele werden aus den Bereichen der jeweiligen Gemarkungen genommen.

Die Bürgerbeteiligung wird aber noch in einer ganz anderen Form bis zum Ende der Sommerferien fortgesetzt. Das Planungsbüro hat die Homepage [www.Wirtschaftswegekonzept.de](http://www.Wirtschaftswegekonzept.de) angelegt. Spätestens am Tag nach dem jeweiligen Info-Abend kann man dort die gesamten Materialien einsehen, die beim jeweiligen Infoabend vorgestellt wurden. Auf der Internet-Seite gelangt man über den Menüpunkt „Portal“ zum Registrierungsvorgang. Nach der Registrierung kann man sich dann im Bereich „Login“ einloggen. Nach der Eingabe des Benutzernamens und des zuvor festgelegten Passwortes wählt man die Verlinkung „Anmeldung“. Wer zu den Schermbecker Wegen gelangen möchte, muss dann als Projekt „Schermbeck“ eingeben. So gelangt der Nutzer zu dem Feld, um dort seinen Kommentar abzugeben. Dort kann er beispielsweise angeben, warum er einen Weg der Kategorie C lieber in der Kategorie D sehen möchte. Er muss seinen Wunsch aber begründen.

Wer nicht in der Lage ist, seine Wünsche digital zu äußern, kann übrigens im Schermbecker Rathaus Karten anschauen und seine Anregungen schriftlich auf Papier einreichen.

Quelle: [https://rp-online.de/nrw/staedte/wesel/schermbeck-wegekonzept-jetzt-oeffentlich-diskutiert\\_aid-23733035](https://rp-online.de/nrw/staedte/wesel/schermbeck-wegekonzept-jetzt-oeffentlich-diskutiert_aid-23733035)

## Mitdiskutieren beim Wirtschaftswegekonzept

2.7.2018 Schermbeck. Vor dem Hintergrund begrenzter Finanzmittel und der gleichzeitigen Verpflichtung der Kommunen, die Verkehrssicherung zu gewährleisten, hat sich die Gemeinde Schermbeck dazu entschieden, alle Wirtschaftswege einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Es wird ein Konzept zu erarbeiten, das perspektivisch auf die nächsten 25 Jahre und mehr ausgelegt ist.

Zur Finanzierung wird in Erwägung gezogen einen Wirtschaftswegezweckverband zu gründen, so Bürgermeister Mike Rexforth. Den Vorschlag eines anwesenden Landwirtes „Verdoppeln Sie doch entsprechend die Grundsteuer A“, mochte Rexforth nicht folgen „Dann hab ich hier vor dem Rathaus die Landwirte mit ihren Treckern stehen.“ Aber so ganz ernst war der Vorschlag auch wohl nicht gemeint, obwohl eine Steuererhöhung zur Finanzierung nicht grundsätzlich vom Tisch ist. Denn die bisherigen Mittel von 200.000 Euro reichen bei weitem nicht aus, um alle Wirtschaftswege entsprechend ihrer Nutzung instand zu setzen.

Das Ergebnis des 20köpfigen Arbeitskreises, der unter anderem aus Mitgliedern der Verwaltung, der Ortslandwirte, Tourismusvereine und Ratsfraktionen besteht, wurde für die Ortsteile Altschermbeck, Schermbeck, Bricht, Üfte, Overbeck und Rüste vorgestellt. Welche Wege und Brückenbauwerke sind unverzichtbar und haben eine hohe Priorität? Welche Wege haben eine geringe Verkehrsbedeutung und können gegebenenfalls im Standard gesenkt oder sogar aufgegeben werden? Welche Wege können eventuell privatisiert oder ökologisch aufgewertet werden? Diese Fragestellung wurde der Erarbeitung der Klassifizierung zugrunde gelegt.

Das Interesse am Informationsabend in der Bevölkerung hielt sich mit knapp 30 Gäste-einige auch aus Erle- doch sehr begrenzt. Wie wichtig aber eine Beteiligung ist, zeigte sich während der Vorstellung der Wirtschaftswege, die in Kategorien eingestuft worden sind und von Eugen Bitjukov, dem Geschäftsführer der Ge-Komm GmbH (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur) an diesem Abend vorgestellt wurden.

So mancher Weg wurde von den Anwesenden anders beurteilt, als es im Konzept vorgesehen ist. Aber: „Nichts ist bisher in Stein gemeißelt“, betonte Bürgermeister Mike Rexforth, der sich eine hohe Bürgerbeteiligung bei der Erarbeitung wünscht.

Interessierte Bürger können sich den Konzeptentwurf unter [www.Wirtschaftswegekonzept.de](http://www.Wirtschaftswegekonzept.de) ansehen und die Einstufung kommentieren, beziehungsweise Änderungswünsche mitteilen und begründen. Wichtig: „Es kann immer nur ein Weg beurteilt und kommentiert werden“, darauf wies Bitjukov hin. Das Portal ist selbsterklärend und recht einfach zu bedienen. Um Irritationen zu vermeiden, ist immer der Bereich, für den es den Informationsabend gegeben hat frei geschaltet. Aber auch den Bürgern, die sich das Ergebnis lieber in Papierform ansehen möchten, kann geholfen werden. Für diese liegt es im Rathaus aus.

Die nächsten Infoabende sind

Mi 04.07.18 um 18:30 Uhr Landhaus Wortelkamp, Weseler Straße 99 für Damm  
Do 05.07.18 um 18:30 Uhr Cafe Restaurant Holtkamp, Kirchstraße 37 für Gahlen  
Mo 09.07.18 um 18:30 Uhr Landhotel Voshövel, Am Voshövel 1 für Weselerwald und Dämmervald

Quelle: <https://www.schermbeck-grenzenlos.de/index.php/aktuelles/8060-mitdiskutieren-beim-wirtschaftswegekonzept>

Donnerstag, 1. November 2018  
DNSR, Nr. 254, 44. Woche

# Wirtschaftswege erzeugen Millionen-Kosten

Wirtschaftswegeverband soll Sanierung der maroden Wege ermöglichen.

Von Helmut Scheffler

**Schermbeck.** Ein halbes Jahr hat die Arbeit am Wirtschaftswegekonzept gedauert. Um Fördermittel (70 Prozent) zu bekommen, musste das Konzept bis zum 30. Oktober eingereicht werden. Das gelang buchstäblich in den letzten Stunden.

Zwar hatte der Gemeinderat schon am 10. Oktober dem Konzept einstimmig grünes Licht gegeben. Zum Verfahren gehörte aber auch noch die abschließende Bürgeranhörung, die Dienstagabend im Begegnungszentrum stattfand.

Nur 30 Zuhörer, überwiegend Landwirte, nahmen an der abschließenden Präsentation des Geschäftsführers der Meller Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm GmbH), Eugen Bitjukov, teil.

Philipp Bernotat, Mitarbeiter des für die ländliche Entwicklung und Bodenordnung zuständigen Dezernates 33 der Bezirksregierung Düsseldorf, zeigte sich zuversichtlich, dass wegen der intensiven Zusammenarbeit zwischen ihm, Planungsbüro und der Gemeindeverwaltung das Konzept noch 2018 von der Bezirksregierung genehmigt wird.

Bitjukov stellte das Portal [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de) vor, auf dem man seit Dienstag das Konzept bis Jahresende einsehen kann. Für 159,683 Kilometer Wege soll der bisherige Bestand beibehalten werden. 39,756 Kilometer sol-

len ausgebaut bzw. verstärkt werden. Ein Umbau bzw. eine andere Bauweise sind für 25,764 Kilometer geplant. 34,7 Kilometer Wege sollen aufgehoben werden.

Als Investitionsbedarf für die nächsten fünf Jahre haben die Planer 4,554 Millionen Euro ermittelt. Kosten in Höhe von 9,834 Mio. Euro entstehen mittelfristig.

Bei solchen Summen, die den bisherigen Haushaltsansatz für 2019 (250.000 Euro) bei Weitem überschreiten, wurde die Frage nach der Finanzierung solcher Summen laut. Bauamtsleiter Gerd Abelt stellte vier Finanzierungsmöglichkeiten vor.

Würde die Gemeinde die Summen in den Haushalt einstellen, dürfte der vorgeschriebene Haushaltsausgleich bis 2023 schwierig werden. Die Sanierungsmaßnahmen auf der Basis von Zuschüssen Dritter vorzunehmen, entfällt, weil es keinerlei Zuschüsse gibt.

Eine dritte Möglichkeit bietet das Kommunale Haushaltsgesetz (KHG). Dann würden die Anlieger eines Wirtschaftsweges die Kosten allein aufbringen müssen. Das könnte manche Anlieger an den Rand des finanziellen Ruins treiben. Die vierte Möglichkeit, die Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes, wird von der Verwaltung favorisiert. „Darüber müssen nun die Schermbecker Politiker entscheiden“, so Abelt. Die Konzeptumsetzung wird Rainer Eickelschulte begleiten, der 2019 die Leitung des Fachbereiches IV von Gerd Abelt übernimmt.

Das Land hat seine grundsätzliche Zustimmung zur Einrichtung von Wirtschaftswegeverbänden gegeben. Die Stadt Gescher gehört zu jenen Kommunen, bei denen die Planungen am weitesten vorangeschritten sind. Zu Gescher hält die Gemeinde Schermbeck deshalb nähere Kontakte, um Tipps für eine Umsetzung zu bekommen.



Planer Eugen Bitjukov stellte am Dienstagabend das Wirtschaftswegekonzept vor. FOTO SCHEFFLER

RHEINISCHE POST

DONNERSTAG, 1. NOVEMBER 2018

# Wirtschaftswegekonzept: Fördermittel sind beantragt

Die Schermbecker wurden im Rahmen einer abschließenden Bürgeranhörung an den Planungen beteiligt.

**SCHERMBECK (hs)** Im vergangenen halben Jahr hat die Gemeinde ein Wirtschaftswegekonzept erstellt. Unterstützt wurde sie dabei durch die Meller Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm). Ziel ist es, ein bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für Schermbeck zu schaffen.

Um Fördermittel in Höhe von 70 Prozent kassieren zu können, musste das Konzept bis zum 30. Oktober eingereicht werden. Das gelang buchstäblich in den letzten Stunden. Zwar hatte der Gemeinderat in seiner letzten Sitzung am 10. Oktober den einstimmig gefassten Empfehlungsbeschluss des Bau- und Liegenschaftsausschusses einstimmig bestätigt und das Wirtschaftswegekonzept beschlossen, aber zum Verfahren gehörte auch noch die abschließende Bürgeranhörung, die Dienstagabend im Begegnungszentrum stattfand. 30 Zuhörer, überwiegend Landwirte, nahmen an der abschließenden Präsentation durch den Ge-Komm-Geschäftsführer Eugen Bitjukov teil.

Bitjukov stellte das Portal [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de) vor, auf dem man seit Dienstagabend die Arbeitsergebnisse des Planungsbüros einsehen kann. Und er stellte auch die zu erwartenden Kosten für die im Konzept geäußerten Empfehlungen vor. Für 159,683 Kilometer Wege soll der bisherige Bestand beibehalten werden. 39,756 Kilometer sollen ausgebaut/verstärkt werden. Ein Umbau beziehungsweise eine andere Bauweise ist für 25,764 Kilometer

geplant. 34,7 Kilometer Wege sollen aufgehoben werden. Ein Neubau ist überhaupt nicht vorgesehen.

Kurzfristige Maßnahmen sollen innerhalb von fünf Jahren erfolgen, mittelfristige innerhalb von zehn Jahren und langfristige innerhalb von 20 Jahren. Als Investitionsbedarf für die nächsten fünf Jahre hat der Planer 4,554 Mio. Euro ermittelt. Kosten in Höhe von 9,834 Mio. Euro entstehen mittelfristig. Bei solchen Kosten, die den Haushaltsansatz für das Jahr 2019 in Höhe von 250.000 Euro bei weitem überschreiten, wurde die Frage nach der Finanzierung solcher Summen laut.

Fachbereichsleiter Gerd Abelt stellte vier Finanzierungsmöglichkeiten vor, wobei er jeweils die Auswirkungen für den kommunalen Haushalt und für die Belastung der Bürger kurz beschrieb. Die Beibehaltung der jetzigen Kostenaufbringung durch den allgemeinen Haushalt ist die erste Möglichkeit. Dabei dürfte es angesichts der hohen Beiträge Schwierigkeiten geben, den Haushaltsausgleich bis zum Jahre 2023 zu erreichen. Die Möglichkeit, Sanierungsmaßnahmen auf der Basis von Zuschüssen Dritter vorzunehmen, entfällt, weil es keinerlei Zuschüsse gibt. Eine dritte Möglichkeit bietet das Kommunale Haushaltsgesetz (KHG). Dann würden die Anlieger eines Wirtschaftsweges die Kosten allein aufbringen müssen, was manchen Anlieger an den Rand des finanziellen Ruins treiben könnte. Die vierte Möglichkeit, die Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes, wird von der Gemeindeverwaltung favorisiert. „Darüber müssen nun die Schermbecker Politiker entscheiden“, beschrieb Abelt den weiteren Verlauf der Umsetzung des Konzeptes, mit der allerdings in diesem Jahr nicht mehr begonnen werde.

Quelle: Rheinische Post, 01.11.2018



## 2.6 Bürgerdialog - [www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)

Eine besondere Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:

[www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)



Bild: Bürgerdialog-Portal: [www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)

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

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

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

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

Die digitale Auskunft und Kommentierung ersetzen zum großen Teil die telefonische, schriftliche oder persönliche

Beratung. Die Bürger werden ohne zeitlichen oder personellen Mehraufwand unmittelbar mit einbezogen. Das Portal wird von der Ge-Komm GmbH vorgehalten und administriert.

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

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Gemeinde Schermbeck wurde Ende Juni 2018 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis zum 19. August 2018 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt. Nach Projektabschluss steht das Portal bis Ende des Jahres 2018 noch informativ zur Verfügung. Eine Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die unten aufgeführte Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 650 Mal aufgerufen. Insgesamt sind mehr als 60 Kommentare eingegangen, mit fast 130 kommentierten Wegeabschnitten.

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

Es bestand die Möglichkeit, auf die Einführungspräsentation und den angewandten Leitfaden zurückzugreifen. Es erfolgte außerdem nochmals die Erinnerung an die Veranstaltungstermine. Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal [www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de) aufgeführt.

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



Abb.: Nutzungsaktivität im Bürgerdialog-Portal: [www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)

Informationen wurden mittels des Bürgerdialogportals auf einfache Art und Weise immer tagesaktuell präsentiert. Zudem ließen sich die geocodierten Fotos mittels eines einfachen Klicks auf das Symbol aufrufen und anzeigen.

Für weiterführende Informationen ließ sich eine Kartenle-gende einblenden.



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

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



Hier geht es zum Bürgerdialog-Portal:  
[www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de)

Abb.: Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal: [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de)

### KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name \*

E-Mail \*

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar \*

Abb.: Bürgerdialog-Portal: [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de)



Bild: Bürgerdialog-Portal: [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de)

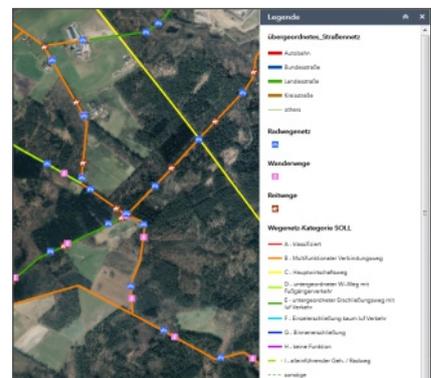


Bild: Bürgerdialog-Portal: [www.wirtschaftswegkonzept.de](http://www.wirtschaftswegkonzept.de)



### 3. Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle

#### Allgemeines

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

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

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

Laut dem Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro/m<sup>2</sup> als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2018 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung.

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

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

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

Laut Satzung der Gemeinde Schermbeck vom 31.05.1996 (Stand 08.2008) über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) für straßenbauliche Maßnahmen sowie die Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (Erschließungsbeitragssatzung) vom 14.09.1990 (Fassung vom 20.12.1999, Stand 08.2008) besteht die Möglichkeit und somit gleichzeitig die Verpflichtung, auch für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Die KAG-Satzung entspricht der Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes NRW und den Empfehlungen der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen.

#### Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

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

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

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

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

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

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

## § 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

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

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

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

4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von

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

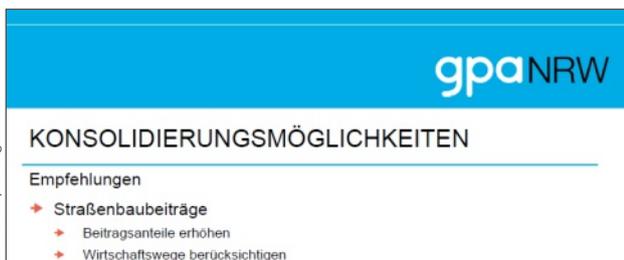
(2) Nicht beitragsfähig sind die Kosten für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung der Straßen, Wege und Plätze.

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

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

Die folgende Abbildung (Auszug) zeigt die entsprechenden

Abb.: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW



Empfehlungen für Kommunen zur Ausschöpfung der Ertragsseite seitens der GPA NRW:

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

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

## Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

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

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

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

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

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



## Wiederkehrende Beiträge

Im Rahmen der Diskussion über Kostenerhebungen im Zusammenhang mit der kommunalen verkehrlichen Infrastruktur wurden auch in NRW die wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge angesprochen. In einer Stellungnahme der AG der kommunalen Spitzenverbände in NRW vom April 2013 zum Entwurf eines „Gesetzes zur Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge“ ziehen die kommunalen Spitzenverbände aber gesetzliche Ansätze zur Vereinfachung des Beitragsrechts innerhalb des bestehenden Beitragserhebungssystems einem System ändernden Lösungsansatz mit wiederkehrenden Beiträgen vor.

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

## Erhöhung der Grundsteuer A

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

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern“:

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

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

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

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

Zum land- und forstwirtschaftlichen Vermögen gehören alle Wirtschaftsgüter (insbesondere Grund und Boden, Wohn- und Wirtschaftsgebäude, stehende und umlaufende Betriebsmittel), die einem Betrieb der Land- und Forst-

wirtschaft dauernd zu dienen bestimmt sind. Betrieb der Land- und Forstwirtschaft ist die wirtschaftliche Einheit des land- und forstwirtschaftlichen Vermögens.

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

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

## Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege ausschließlich im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren.

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

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

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

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

## Treckermaut

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

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

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

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

## Favourisiertes Finanzmodell für die Gemeinde Schermbeck

Im Rahmen der Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes wurden die oben beschriebenen Finanzierungsformen sowohl in den Arbeitskreissitzungen als auch in den Bürgerbeteiligungsterminen thematisiert und erläutert. Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel für die Unterhaltung und gar eine Verbesserung der Wegesituation nicht ausreichen. Jeweils auf Nachfragen der Arbeitskreismitglieder oder aus Reihen der Bürgerschaft hinsichtlich der Finanzierung der geplanten Sanierungsmaßnahmen, resultierend aus dem Wegenetzkonzept, wurde sowohl die aktuell bestehende Möglichkeit einer Anliegerbeteiligung über die satzungskonformen KAG-Abgaben als auch alternative Möglichkeiten ausführlich beschrieben.

Dabei hat vor allem Bürgermeister Mike Rexforth die Vor- und Nachteile der alternativen Modelle detailliert dargestellt und sich klar positioniert. Seiner Ansicht nach ist die Finanzierung über Wegeunterhaltungsverbände die "fairste und interessanteste" Lösung. Langfristig beabsichtigt die Gemeinde die Einführung eines oder mehrerer Wegeunterhaltungsverbände. Abzuwarten und intensiv zu verfolgen sind dabei die Entwicklungen bezüglich der ersten Wegeunterhaltungsverbandsgründungen in NRW u.a. in der Stadt Gescher.



# 4. Handlungsempfehlungen

## Begriffserklärungen und Einordnung

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

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

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

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung

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



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

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

Begriffsbestimmung Oberbau / Unterbau

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

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

Bereich Straßenbau (gem. E EMI 2012 - FGSV)		Handlungsempfehlung (gem. Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte)
Kap. 4.2	Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung) z.B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
	Bauliche Erhaltung Bauliche Unterhaltung z.B. akute Kleinstreparaturen	
	Instandsetzung z.B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht	
Kap. 4.3	Erneuerung z.B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
	Um- und Ausbau (Veränderung der Qualität) z.B. Querschnittsänderungen	b. den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
	Erweiterung (Erhöhung der Kapazität) z.B. Anbau von Fahrstreifen	c. Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
	Neubau (Neuanlage von Verkehrsflächen)	e. Neubau (neue Trasse)

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

Zur besseren Übersicht werden in der Grafik auf Seite 42 die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV) mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

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

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

Betriebliche Unterhaltung und Bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führt in der Regel nicht zu einer

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

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

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



Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH



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.*



## Begriff „Herstellungskosten“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

### Prioritäten

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

Priorität 1	- Kategorie A
Priorität 2	- Kategorie B
Priorität 3	- Kategorie C
Priorität 4	- Kategorie D
Priorität 5	- Kategorie E

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie F

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie G

keine Unterhaltung - Kategorie H

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

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

### Verkehrssicherungspflicht

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Hinsichtlich des Radverkehrs wird man Unterschiede machen müssen, je nachdem, ob ein Wirtschaftsweg (unabhängig von seiner Ausweisung in Radwegrouten u.ä.) eine belebte und stark frequentierte Radverkehrsanlage darstellt. Auch hier dürfen allerdings die Anforderungen an den Wegezustand nicht überspannt werden. So dürfte beispielsweise ein Radrennfahrer nicht erwarten solche Wege in seiner Wunschgeschwindigkeit befahren zu können. So hat das Landesgericht Heidelberg mit Urteil vom 14.12.1988 speziell zur Frage der Verkehrssicherungspflicht auf einem als Radweg ausgewiesenen Feldweg entschieden, dass solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet) ausgebaut und unterhalten wird, sich die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde auf den Schutz vor unvorhergesehenen Gefahren beschränkt. Die üblichen Gefahren eines Feldweges (Spurrinnen auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Gemeinde z.B. den Verbindungsweg zur Nachbargemeinde im Auftrag des Kreises als „Radwanderweg“ beschildert hat, führt nicht zur Verpflichtung den Weg

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

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

## Substanzerhalt

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

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

## 4.2 Zukünftiger Ausbaustandard

### Allgemeines und Begriffsbestimmungen

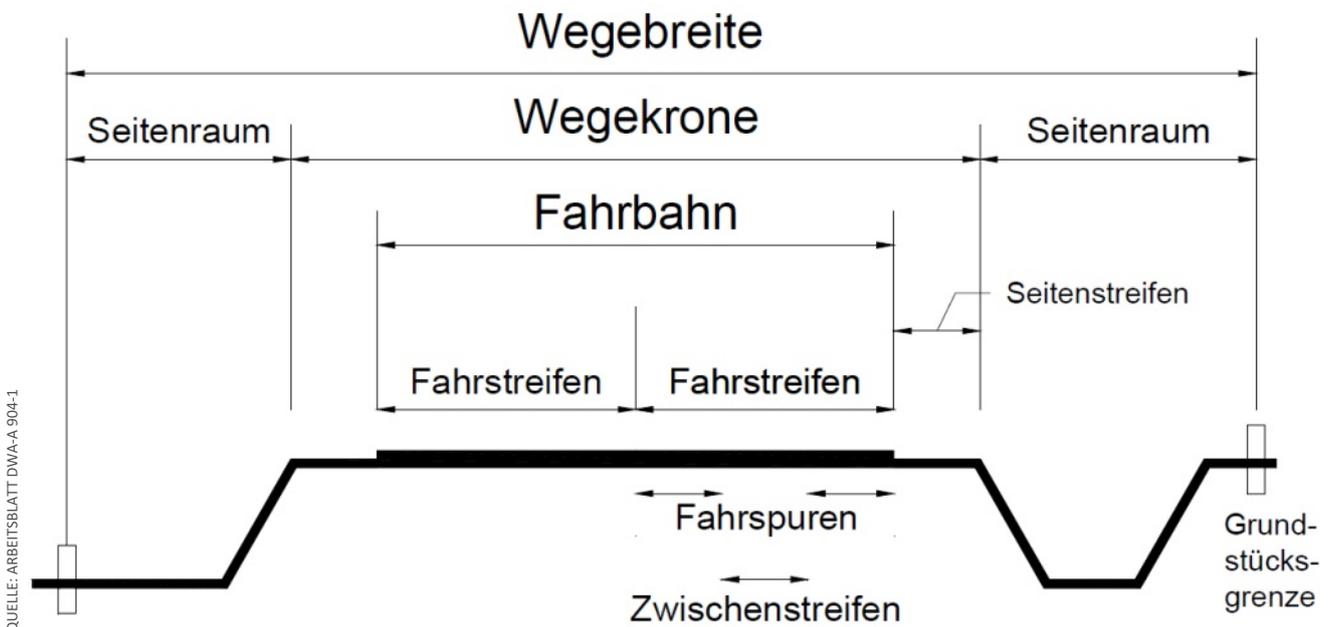
Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehre der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten der Wege. Bei allen zukünftigen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise auch die Dimension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

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

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

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

### Querschnitt ländlicher Wege



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

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

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



**Zwischenstreifen:** Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrspuren.

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

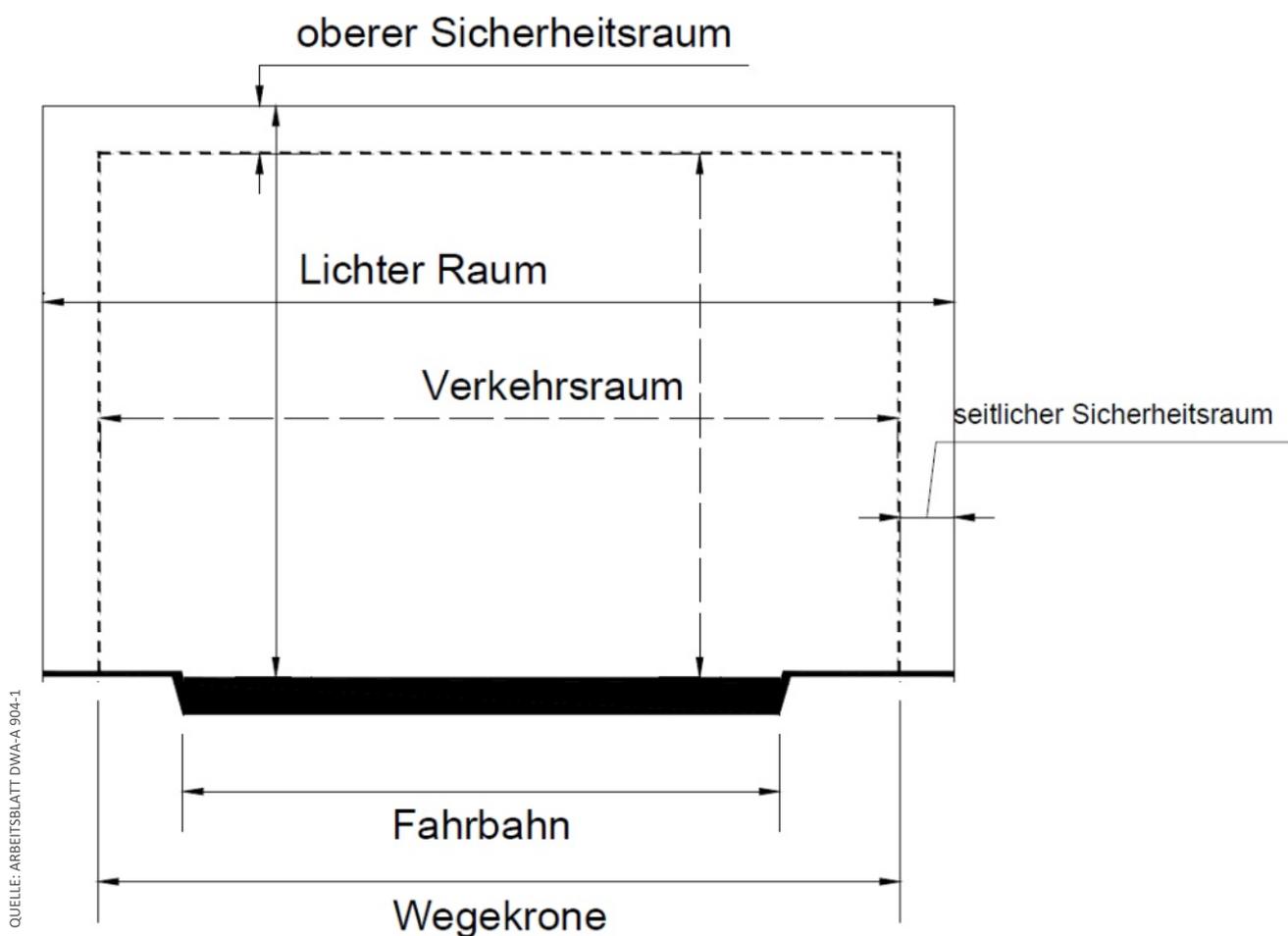
**Bankette:** Unbefestigte Seitenstreifen (werden regional im Waldwegesbau angelegt).

**Wegekrone:** Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.

**Seitenraum:** Raum zwischen Wegekrone und Grenze der anschließenden Grundstücke.

**Wegebreite:** Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.

## Raumprofil ländlicher Wege



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

**Sicherheitsraum:** Raum außerhalb des Verkehrsraums, der von festen Hindernissen frei zu halten ist. Der obere und seitliche Sicherheitsraum beträgt im ländlichen Wegesbau 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. <sup>1</sup>

<sup>1</sup> DWA-A 904-1, S. 29-30

## Verbindungswege

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

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

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



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

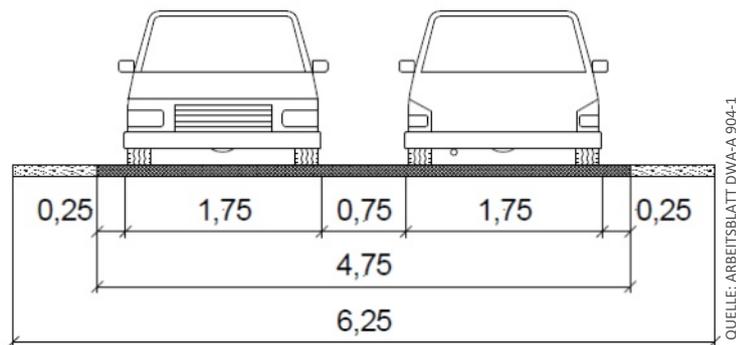
Früher wurden Straßenpech beziehungsweise Straßenteer, Mischungen aus Straßenpech und Bitumen sowie andere teer- und pechhaltige Bindemittel in verschiedenen Bereichen des Straßenbaus eingesetzt. Sie dienen vor allem als Bindemittel für Schichten des Straßenoberbaus (zum Beispiel so genannte Teerasphaltbinder und Teerasphaltbeton). Während Bitumen aus Erdöl gewonnen wird, stammt Pech aus Steinkohle. Heute wird im Straßenbau „Bitumen“ als Bindemittel für Heißmischgut und als Basis für Anstrichmittel („Bitumenemulsionen“) eingesetzt. Aus Gesteinskörnungen und Bitumen wird Asphaltmischgut hergestellt, das als Baustoff für die Asphalt-schichten des Straßenoberbaus dient.

Hinweis zu Teerstraßen

## Zweistreifige Verbindungswege

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

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



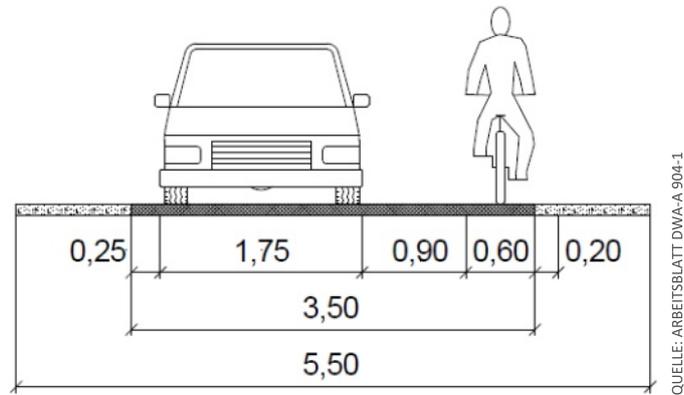
QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A-904-1



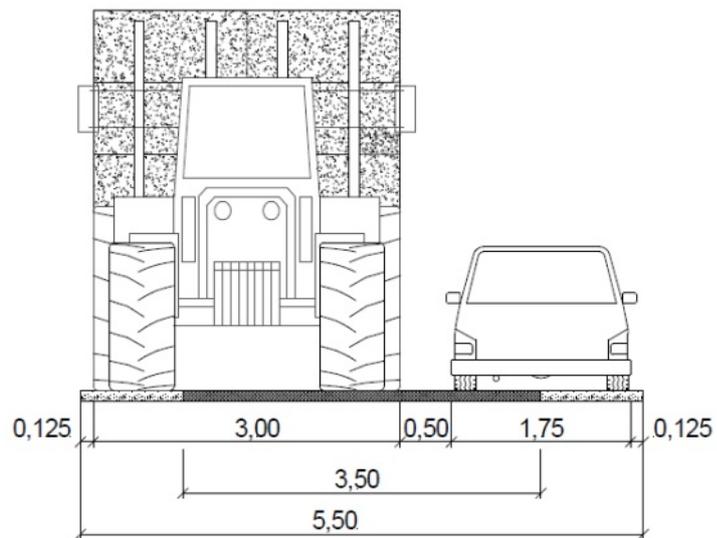
## Einstreifige Verbindungswege

Einstreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und eine Kronenbreite von mindestens 5,50 m

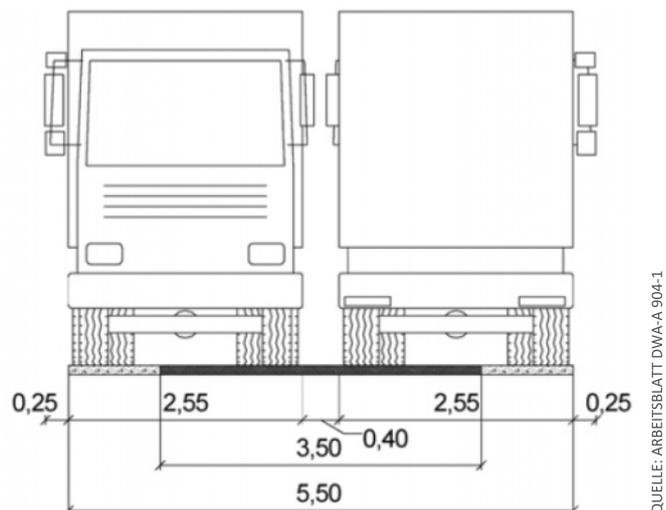
Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad  
auf einstreifigem Verbindungsweg  
bei sehr niedrigen Fahrgeschwin-



Begegnungsverkehr Traktor/Pkw  
auf einstreifigem Verbindungsweg  
bei Schrittgeschwindigkeit.<sup>4</sup>



Begegnungsverkehr Lkw/Lkw auf  
einstreifigem Verbindungsweg bei  
Schrittgeschwindigkeit und einge-  
klappten Außenspiegeln.<sup>5</sup>



<sup>2</sup> DWA-A 904-1, S. 35  
<sup>3</sup> DWA-A 904-1, S. 35  
<sup>4</sup> DWA-A 904-1, S. 35

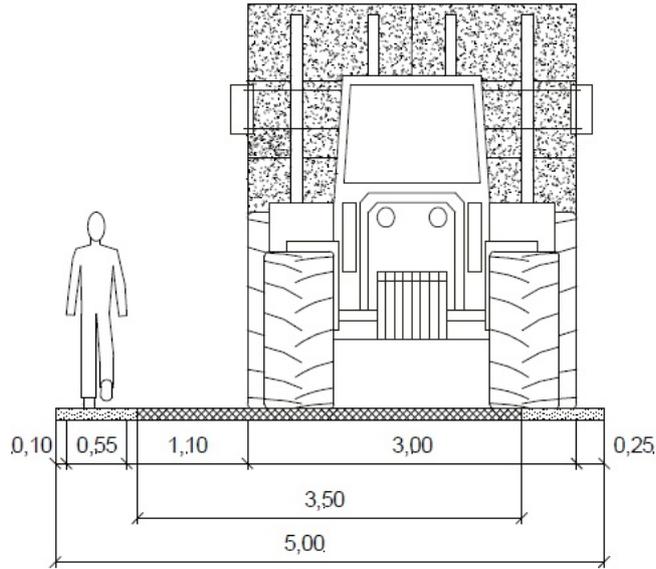
<sup>5</sup> DWA-A 904-1, S. 36  
<sup>6</sup> DWA-A 904-1, S. 35  
<sup>7</sup> DWA-A 904-1, S. 35

## Hauptwirtschaftswege

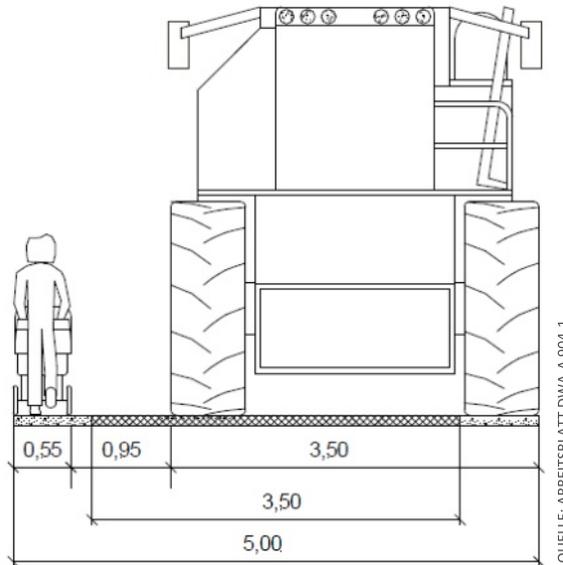
Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorie C wie im Folgenden beschrieben als Hauptwirtschaftswege gem. RLW ausgebaut werden. U.a. sollen alle landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebe in der Gemeinde Schermbeck über einen Weg der Kategorie C erschlossen werden.

Die Fahrbahnbreite der Hauptwirtschaftswege beträgt in der Regel 3,50 m bei einer Kronenbreite von in der Regel 5,00 m. Die befestigten Seitenstreifen betragen beidseitig mindestens 0,75 m. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht breiter als 0,90 m sein. Die Gesamtausbaubreite der Fahrbahn sollte 3,50 m betragen. Geringfügige Abweichungen sind bei Wegen in Pflasterbauweise systembedingt möglich. <sup>8</sup>

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



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1



## Wirtschaftswege

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

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

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

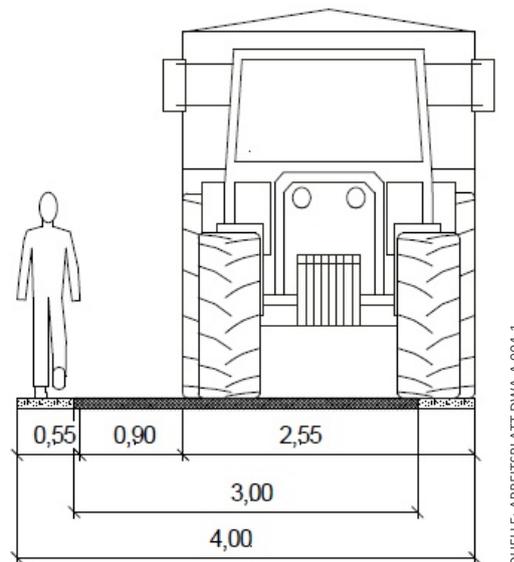
## Waldwege

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

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

Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.

11



### Vorteile / Nachteile von DoB:

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

<sup>8</sup> DWA-A 904-1, S. 38  
<sup>9</sup> DWA-A 904-1, S. 39

<sup>10</sup> DWA-A 904-1, S. 42/43  
<sup>11</sup> DWA-A 904-1, S. 42

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

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

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

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH



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

Ein großer Teil der PAK gelangt bereits durch Naturprozesse, wie Waldbrände oder Vulkanausbrüche, die nicht durch den Menschen beeinflussbar sind, in die Atmosphäre. Auch die von Menschen verursachten Emissionen stammen hauptsächlich aus Verbrennungsprozessen: aus Kleinfeuerungsanlagen, industriellen Prozessen, Feuerstellen oder Tabakrauch. Zudem ist diese Stoffgruppe ein natürlicher Bestandteil der fossilen Rohstoffe Kohle und Erdöl.

Durch Veredelungsverfahren, wie der Verkokung von Kohle oder der Raffination von Erdöl durch Kracken, entstehen Produkte wie Koks, Teer, Benzine, Wachs oder Öle. Die dabei entstehenden Schlacken werden verbrannt oder wurden häufig als Baustoff im Straßenbau verwendet.

Hinweis zu PAK

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

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

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



## Wegeaufbau wassergebundene Befestigung

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH

## Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

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

### Allgemeines

#### Kategorie F und G

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

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

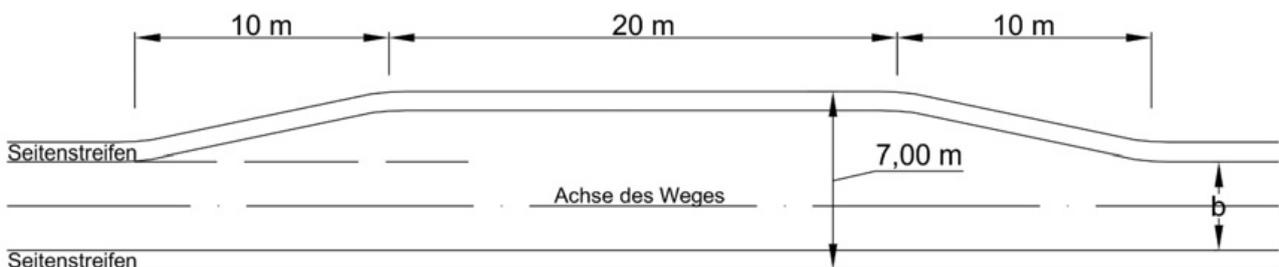
*Kategorie F: siehe (untergeordneter) Wirtschaftsweg, Befestigung als DoB*

*Kategorie G: siehe "unbefestigter Wald- und Wiesenweg"*

#### Ausweichbuchten

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

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



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

<sup>12</sup> DWA-A 904-1, S. 41

## 4.3 Bodenordnung / Flurbereinigung

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

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

### Ziele

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

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

### Gesetzliche Verfahren der Flurbereinigung

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

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



## Kosten

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

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

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

## Bauliche Maßnahmen

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

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

## 4.4 Bodenordnungsbedarf in der Gemeinde Schermbeck

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

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

### 1. Durch eine geplante Ausbaumaßnahme entsteht ein Flächenanspruch.

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

Für die Gemeinde Schermbeck wurde im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes kein Bedarf festgestellt.

### 2. Durch Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Für die Gemeinde Schermbeck wurde im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes im Zusammenhang mit entbehrlichen Wegen der Kategorie H möglicher Bodenordnungsbedarf in mehreren Bereichen festgestellt. Grundsätzlich sind die entbehrlichen Wege mit einer Gesamtlänge von etwa 34.700 m über das gesamte Gemeindegebiet verteilt. Auffällige Anhäufungen dieser Wege findet man vor allem in zwei Bereichen (siehe auch folgende Übersichtskarte):

1. nördlich der Ortslage von Schermbeck, in den Gemarkungen Altschermbeck und Overbeck
2. südlich der Bundesstraße 58, in den Gemarkungen Bricht und Damm



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

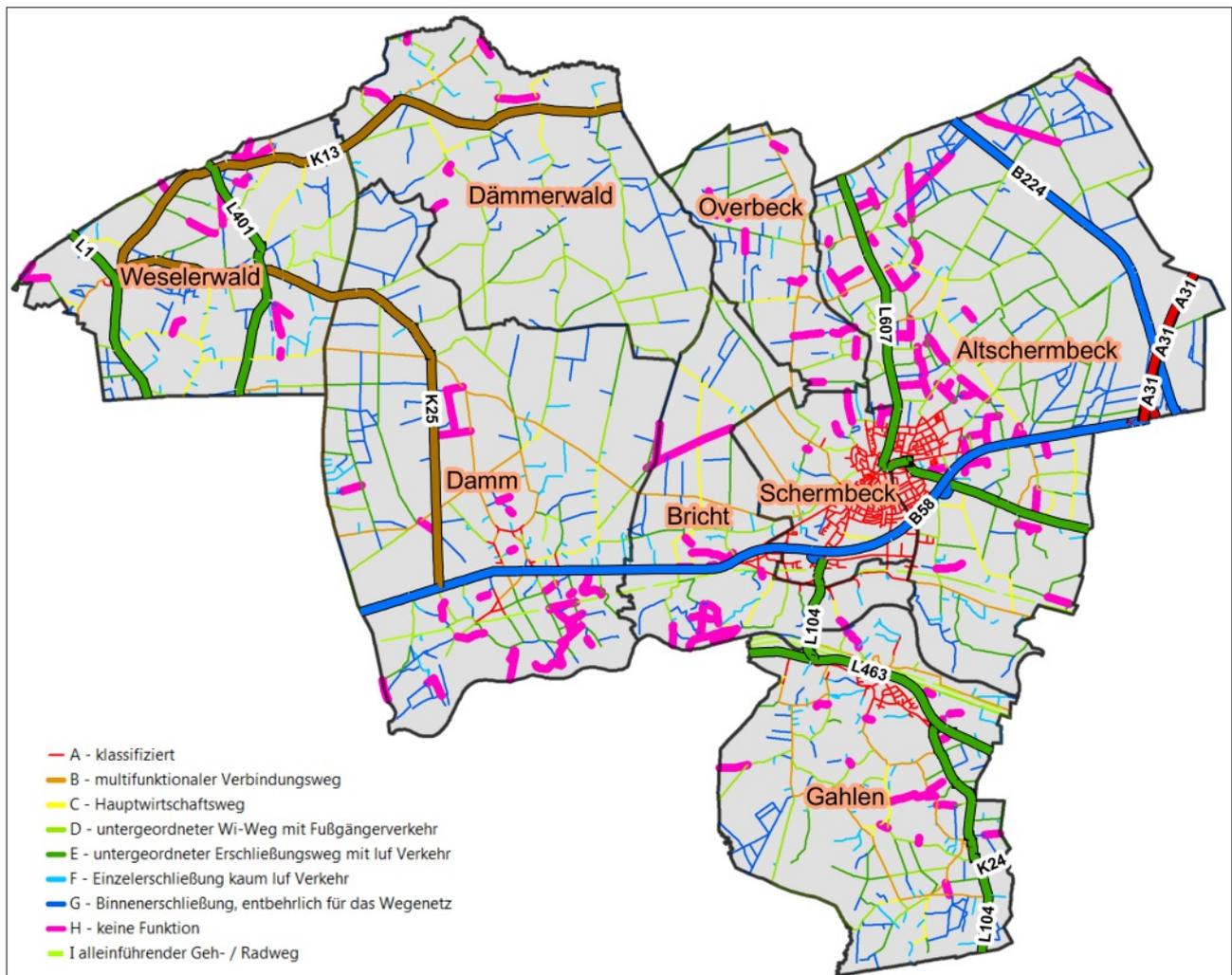


Abb.: Übersicht SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz, SOLL-Kategorie H hervorgehoben

## Fallbeispiel 1

Die vorhandenen Wegeparzellen innerhalb landwirtschaftlicher Flächen sind örtlich nicht erkennbar und teilweise überackert. Für die Erschließung der Flächen sind diese Wegeparzellen nicht mehr erforderlich (4344, 1804).

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



Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 1804, Blickrichtung Nord-West



## Fallbeispiel 2

Wegeparzelle verläuft begleitend zu einem Landschaftselement, ist für die Erschließung der Flächen jedoch nicht mehr erforderlich (2271, 2789).

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



Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2271, Blickrichtung Nord



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2789, Blickrichtung Nord

### Fallbeispiel 3

Örtlich vorhandene Wege, die für die Erschließung der Flächen nicht erforderlich sind (2194, 2923).

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



61





## Fallbeispiel 4

Ein vorhandener Weg im Einzelinteresse. Ggf. ist dieser Weg als Einzelschließung erforderlich.

Eine Übertragung an Privateigentümer der bevorteilten Fläche sollte angestrebt werden.



Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2194, Blickrichtung Nord



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2923, Blickrichtung Süd

### 3. Durch Abweichungen zwischen Örtlichkeit und Liegenschaftskataster

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

In der Gemeinde Schermbeck wurden im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes solche Fälle festgestellt.

#### Fallbeispiel 5

Das folgende Beispiel zeigt eine Abweichung der Wegeführung von dem parzellierten Teilabschnitt. Mit Hilfe des Luftbildhintergrundes ist eine Abweichung zwischen tatsächlichem Straßenverlauf und Kataster deutlich erkennbar. Der Weg verläuft in der Örtlichkeit zum Teil über ein privates Grundstück. Der Wegeabschnitt 2375 zeigt den tatsächlichen Verlauf des Weges, Nr. 4376 die überackerte Wegeparzelle. Die Flächen im Gemeindeeigentum sind rosa hervorgehoben.

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



Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2375, Blickrichtung Ost



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 2375, Blickrichtung Nord



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

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

### Fallbeispiel 6

Die beiden Flächen in der unteren Bildmitte liegen fernab von Wegen. Die Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur in diesem Bereich ist zum Teil abweichend. Daraus könnte sich ein Bodenordnungsbedarf ableiten lassen.

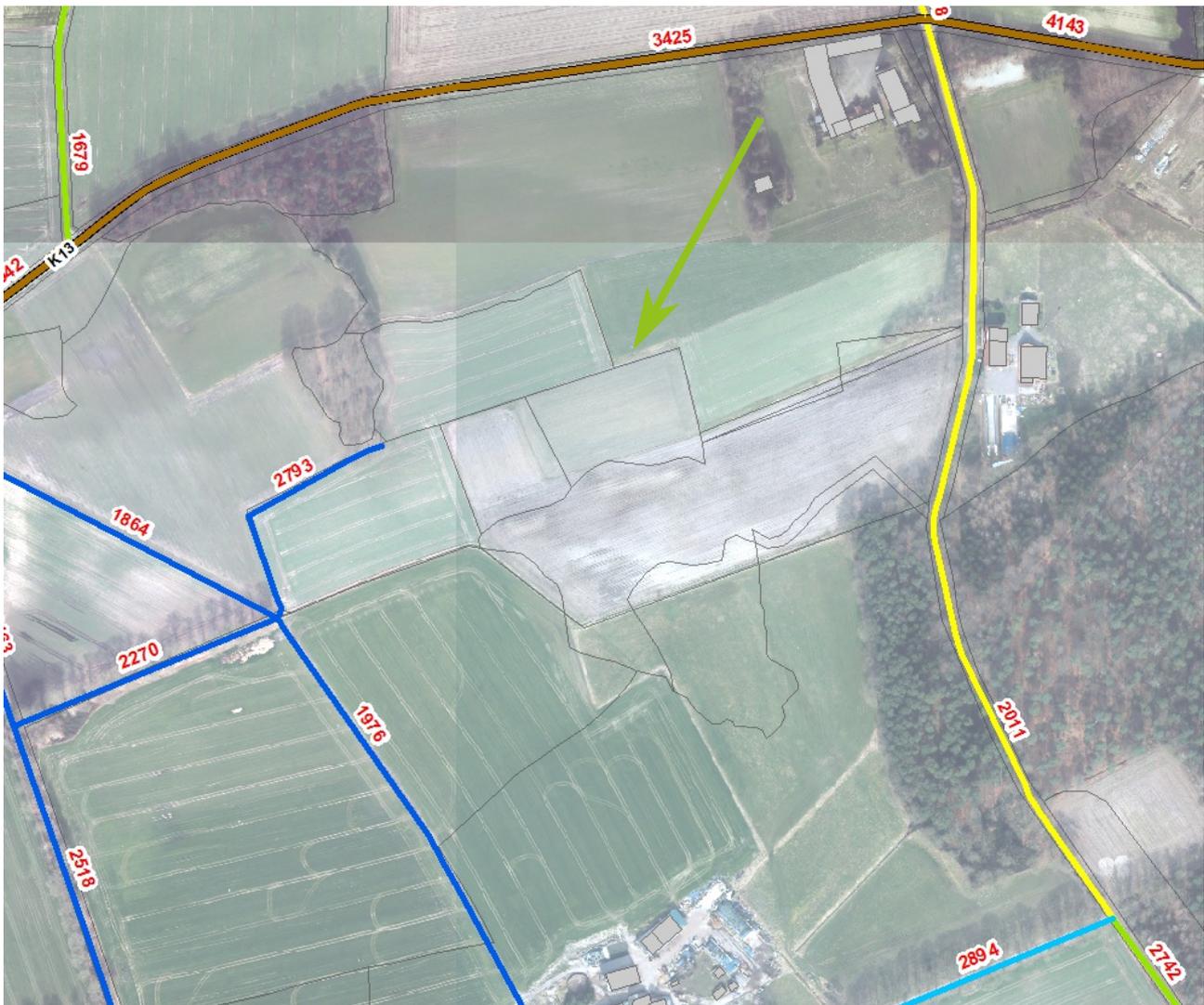


Abb.: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

## 4.5 Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Schermbeck

### Zeitliche Umsetzung

Die Umsetzung der Handlungsempfehlungen soll sinnvollerweise in der Gemeinde Schermbeck 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:

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>Erhaltung wie Bestand</b>	159.683 lfdm.	lfdm.	lfdm.
<b>Sanierung/Ausbau/Verstärkung</b>	12.619 lfdm.	27.137 lfdm.	lfdm.
<b>Umbau/andere Bauweise</b>	8.304 lfdm.	13.964 lfdm.	3.496 lfdm.
<b>Rückbau/Aufhebung</b>	34.700 lfdm.	lfdm.	lfdm.
<b>Neubau</b>	lfdm.	lfdm.	lfdm.

### Grobe Kostenschätzung

Im Zuge der Bearbeitung hat sich bzgl. der Handlungsempfehlungen gezeigt, dass die damit einhergehenden Kosten nicht exakt festgelegt werden können. Entsprechend der unterschiedlichen Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden (siehe Kap. 4), ergeben sich differenzierte Annahmen. Die im Folgenden zu Grunde gelegten Einheitspreise beruhen auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Ge-Komm GmbH und der Gemeinde Schermbeck und sind als grobe Richtwerte anzusehen.

Die in diesem Bericht ermittelten Investitionssummen bilden den Stand zum Zeitpunkt der Konzepterstellung, also den Stand im Jahr 2018 ab. Unberücksichtigt bzw. nicht abschätzbar ist die Entwicklung der langfristigen Investitionsbedarfe, die unmittelbar mit der tatsächlichen Umsetzung der vorliegenden Handlungsempfehlungen in Verbindung stehen.

### Erhaltung wie im Bestand

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

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

Laut Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von

der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro/qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2017 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a.. (eine Veröffentlichung aktueller Kennwerte ist seitens der FGSV geplant). 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 Schermbeck bedeutet diese konkret, dass diese Summe pro qm auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung stand. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, so dass ein Unterhaltungsstau vorhanden ist).

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

**159.000 m x 3,0 m x 1,20 €/m<sup>2</sup>**

**= 572.400 € p.a..**

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



## Sanierung / Ausbau / Verstärkung

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

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

Die Einheitspreise sind Mischkalkulationswerte und basieren auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Verwaltung der Gemeinde Schermbeck und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Die folgende Annahmen wird zu Grunde gelegt:

- mittlere Fahrbahnbreite: 4,5 m

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Investitionsbedarf			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	12.650	27.113	0	80 €	4.553.848 €	9.760.749 €	0 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	92	0	80 €	0 €	73.293 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	15	8	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
<b>gesamt</b>	<b>12.665</b>	<b>27.212</b>	<b>0</b>		<b>4.553.848 €</b>	<b>9.834.042 €</b>	<b>0 €</b>

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

## Umbau / andere Bauweise

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

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

Die Einheitspreise sind Mischkalkulationswerte und basieren auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Verwaltung der Gemeinde Schermbeck und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Die folgende Annahmen wird zu Grunde gelegt:

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,0 m

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	4.205	13.948	2.980	20 €	252.273 €	836.900 €	178.772 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	4.099	16	516	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
<b>gesamt</b>	<b>8.304</b>	<b>13.964</b>	<b>3.496</b>		<b>252.273 €</b>	<b>836.900 €</b>	<b>178.772 €</b>

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

## Rückbau / Aufhebung

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

## Neubau

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

## Auszüge und Beispiele

Im Folgenden werden Beispiele aus dem Wegenetz der Gemeinde Schermbeck anhand der Handlungsempfehlungen

*Erhaltung wie im Bestand*

*Sanierung / Ausbau / Verstärkung*

*Umbau / andere Bauweise*

aufgeführt. Beispiele für die Handlungsempfehlungen

*Rückbau / Aufhebung*

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



## Erhaltung wie Bestand - Beispiel 1

*Kleines Feld,*

*Wegeabschnitt Nr. 1027*

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in wassergebundener Bauweise ausgeführt und weist einen guten Zustand auf. Der Weg ist entsprechend seiner landwirtschaftlichen Nutzung in die Kategorie E eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

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



Foto: Ge-Komm GmbH

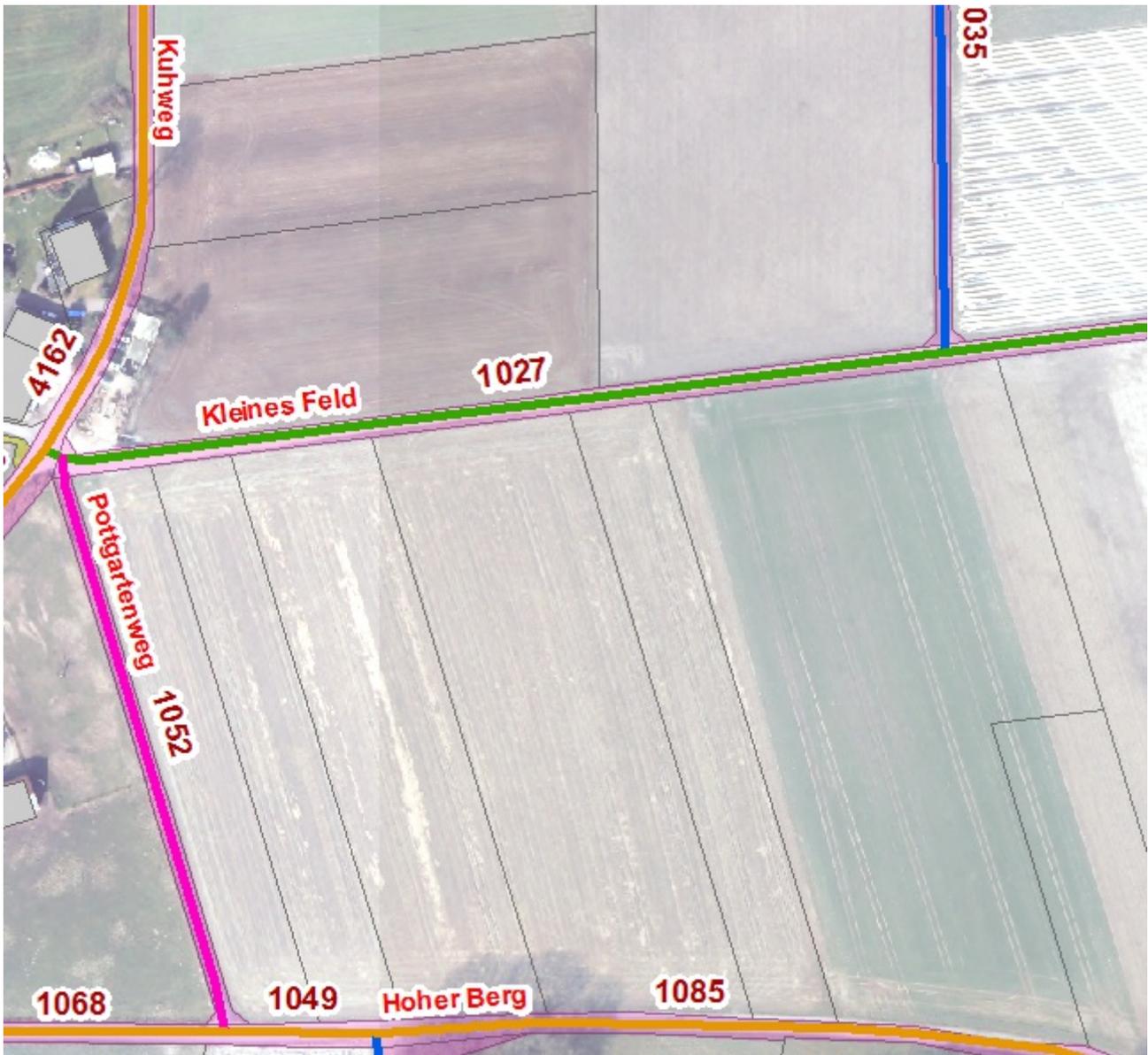


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegenetzkonzept mit Luftbildhintergrund

## Erhaltung wie Bestand - Beispiel 2

Brüner Weg,

Wegeabschnitt Nr. 2278 - 1688

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

Durch seine ortsverbindenden Eigenschaften kommt es häufig zum Begegnungsverkehr, so dass die Seitenstreifen befahren und beschädigt werden (siehe Abb. unten). Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden. Der Weg soll auf Grund seines guten Zustandes in seiner jetzigen Form erhalten werden. Ggf. muss zukünftig der Ausbaustandard der anderen, derzeit schadhafte und für den Ausbau vorgesehenen, Abschnitte des Brüner Weges als Maßstab herangezogen werden und dieser Wegeabschnitt angepasst werden.



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



## Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 1

Drievweg,

Wegeabschnitt Nr. 2054 - 2142

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

Dieser 3,0 m breite Wegeabschnitt wird vielfach durch LKW und PKW befahren, so dass auch die Seitenstreifen durch den Begegnungsverkehr beschädigt werden (siehe Abb. unten). Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite genügt den Anforderungen der Hauptnutzer jedoch nicht mehr. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, so dass dieser Weg grundhaft saniert und verbreitert werden soll.



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

## Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 2

### Üfter Weg

Wegeabschnitt Nr. 4183 - 2219

Diese vielbefahrene Straße ist in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist starke Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner in Nutzung als Anliegerweg in die Kategorie D und in Teilen auf Grund der multifunktionalen Nutzung (Schulbus) in die Kategorie B eingestuft und soll auch zukünftig in den gleichen Kategorien verbleiben.

Dieser 3,0 m breite Wegeabschnitt wird vielfach befahren, so dass auch die Seitenstreifen durch den Begegnungsverkehr beschädigt werden (siehe Abb. unten). Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, die Fahrbahnbreite genügt den Anforderungen der Hauptnutzer jedoch nicht mehr. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, so dass dieser Weg grundhaft saniert und ggf. verbreitert werden soll.



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH

71

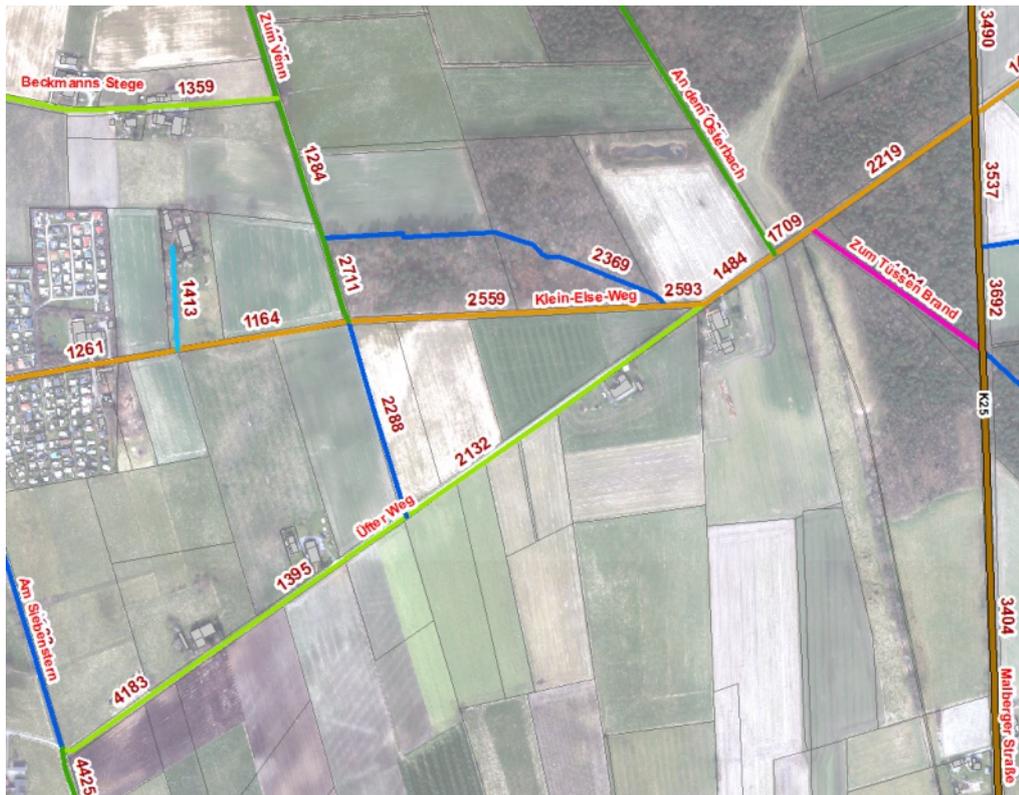


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



## Umbau/andere Bauweise - Beispiel 1

Heideweg, Vossenbergweg

Wegeabschnitt Nr. 2928 - 2326, 2636

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen starke Beschädigungen auf. Diese Wege dienen derzeit nur zur Erschließung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Der Wege sind entsprechend Ihrer Hauptnutzer in die IST-Kategorie C bzw. E eingestuft und sollen auch zukünftig in den gleichen Kategorien verbleiben.

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



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



Foto: Ge-Komm GmbH, Vossenbergweg



Foto: Ge-Komm GmbH, Heideweg

## Umbau/andere Bauweise - Beispiel 2

Brannenweg,

Wegeabschnitt Nr. 1619 - 2685

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist sehr starke Beschädigungen auf. Der Abschnitt dient derzeit nur zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen und wird durch Abkürzungsverkehr stark frequentiert. Der Weg ist entsprechend seiner Hauptnutzer in die IST-Kategorie E eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

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



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



Foto: Ge-Komm GmbH



Foto: Ge-Komm GmbH



## 5. Zusammenfassung und Ausblick

### Grundlagen

Die Gemeinde Schermbeck konnte im Jahre 2018 als einzige Kommune im Regierungsbezirk Düsseldorf mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) erarbeiten. Grundlage der Fördermaßnahme war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 09.08.2017.

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

### Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes

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

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) bearbeitet:

- Pos.1 Grundlagenermittlung / Projekteinrichtung*
- Pos.2 Bestandserfassung der vorhandenen Situation*
- Pos.3 Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation (IST)*
- Pos.4 Entwicklung eines Soll-Konzeptes mit Handlungsempfehlungen*
- Pos.5 Prozess der Erarbeitung / Beteiligung der Bürger und relevanter Akteure*
- Pos.6 Erstellung einer digitalen Dokumentation sowie eines Abschlussberichtes*

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum Februar bis Oktober 2018.

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

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

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz etwa 260 km gemeindliche Wege, ca. 49 km Wege in der Unterhaltungspflicht des Landes NRW, 8 km Wege der Bundesrepublik Deutschland sowie ca. 150 km private und 7 km sonstige Wege.

### Beteiligungsverfahren

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

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

### Zukünftige Finanzierung

Ein wichtiger Aspekt für ein zukunftsfähiges Wirtschaftswegenetz ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierungsvariante. Laut der Satzung der Gemeinde Schermbeck vom 31.05.1996 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) sowie der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (Erschließungsbeitragssatzung) vom 14.09.1990 besteht die Möglichkeit und somit gleichzeitig die Verpflichtung, auch für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese entspricht der Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes NRW und den Empfehlungen der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen.

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

In jedem Fall sollte in der Gemeinde Schermbeck 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. Die Finanzierung über die Wegeunterhaltungsverbände wird derzeit seitens der Verwaltung der Gemeinde Schermbeck als zukünftige Lösung favourisiert. Dieser Standpunkt wurde in den Ortsgesprächen jeweils vertreten und mit seinen Vor- und Nachteilen erläutert.

## Handlungsempfehlungen

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

Folgende Handlungsempfehlungen wurden durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

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

Im Ergebnis wurde der zukünftige Unterhaltungs- und Ausbaustandard definiert und für jeden einzelnen Wegeabschnitt eine Handlungsempfehlung erarbeitet. Insgesamt wurde ermittelt, dass von der 260 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde Schermbeck über 39 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Knapp 26 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise/DoB – Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 34 km Wege zum Teil bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden sind oder zukünftig entbehrlich sind.

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

## Ausblick

Die Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes ist eine reale Kategorisierung von Wirtschaftswegen für deren zu-

künftige Nutzung. Dabei spielt die praktische Nutzungsmöglichkeit als anzustrebendes Ziel eine übergeordnete Rolle. Technische Ausbaustandards können vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung keine verpflichtende Vorgabe sein. Deutlich wird das auch daran, dass Wegeabschnitte in gleichen Kategorien unterschiedliche Qualitäten aufweisen.

Das hier von verschiedenen Interessengruppen in der Gemeinde Schermbeck, insbesondere jedoch mit den Nutzern und Grundstückseigentümern im Außenbereich erarbeitete ländliche Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen Möglichkeiten von großer Bedeutung. Der Gemeinde Schermbeck liegt nunmehr eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit akzeptiert wird. Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizient und passgenau durchführen und die notwendigen Entscheidungen herbeiführen. Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich so ebenfalls besser aufzeigen und einleiten.

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

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

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

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

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



Melle, im Oktober 2018

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

**Eugen Bitjukov**

Geschäftsführer | Gesellschafter

### **Anlagen**

#### ***in Papierform***

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

#### ***digitale Zusammenstellung auf externem Datenträger***

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