



# Stadt Bad Berleburg

## 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**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

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 November 2017

## Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW	7
3.	Ländliches Wegenetzkonzept für Bad Berleburg	8
3.1	Bestandsanalyse (IST)	8
3.2	Erarbeitung des Soll-Konzeptes	11
3.3	Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept	12
3.4	Beteiligungsverfahren	15
3.5.	Bürgerdialog - <a href="http://www.wirtschaftswegekonzept.de">www.wirtschaftswegekonzept.de</a>	23
4.	Zukünftige Finanzierungsformen/-modelle	25
5.	Handlungsempfehlungen	28
5.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	30
5.2	Zukünftiger Ausbaustandard	32
5.3	Entbehrliche Wege	40
5.4	Handlungsempfehlungen für die Stadt Bad Berleburg	41
6.	Zusammenfassung und Ausblick	56
	Anlagen	59

# 1. Einführung

## Vorbemerkung

Die Stadt Bad Berleburg, befindet sich in Nordrhein-Westfalen und gehört zum Kreis Siegen-Wittgenstein sowie zur Region Südwestfalen. Im Norden befindet sich die Grenze zum Hochsauerlandkreis, im Osten die Landesgrenze zum Land Hessen. Bad Berleburg gehört zum Regierungsbezirk Arnsberg.

Im Zuge der kommunalen Neugliederung im Jahr 1975 wurde Bad Berleburg flächenmäßig zur zweitgrößten Gemeinde in Nordrhein-Westfalens.

Mit dem Bau der Eisenbahnlinie, im Jahr 1911, ging in Bad Berleburg die Industrialisierung einher. Diese begann mit der Ansiedlung holzverarbeitender Betriebe.

Die Stadt verfügt heute über einige bedeutende Unternehmen. In diesem Zuge sind die Berleburger Schaumstoffwerke BSW, die Unternehmensgruppe EJOT sowie die HELIOS-Kliniken.



Quelle [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/cd/Bad\\_Berleburg\\_in\\_SI.svg/951px-Bad\\_Berleburg\\_in\\_SI.svg.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/cd/Bad_Berleburg_in_SI.svg/951px-Bad_Berleburg_in_SI.svg.png)

## Abstimmung mit Planungen / Konzepte / Strategien

Die Stadt Bad Berleburg setzte bereits mehrere Projekte mit Bezug auf den ländlichen Raum sowie zum Infrastrukturmanagement um. Zu nennen sind z.B. das Straßen- und Wegebewirtschaftungskonzept (2014 / 2015), ein Kooperationsprojekt mit der Universität Siegen zur Dorfentwicklung, öffentlicher Infrastruktur und kommunalen Finanzen (2013) sowie das Projekt "Meine Heimat 2020" (2012). Des Weiteren wurde ein Infrastrukturatlas aufgestellt, welcher Spezifikationen zu den einzelnen Ortschaften darstellt sowie die demographische Entwicklung und Infrastruktur aufzeigt (2012). Im Jahr 2010 wurde ein Projekt zum Natur- und Artenschutz begonnen: "Wisente im Rothaargebirge".

Im Rahmen der öffentlichen Förderung



Quelle [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/Bad\\_Berleburg\\_Girkhausen\\_Sauerland-Ost\\_108.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/Bad_Berleburg_Girkhausen_Sauerland-Ost_108.jpg)

erarbeitet die Stadt Bad Berleburg ein Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept (ILEK) sowie ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK). Dieses soll bis Ende des Jahres 2017 umgesetzt werden.

Weitere Projekte oder Planungen sind z. B. das Landesprojekt GNK (Global nachhaltige Kommune). Des Weiteren gehört Bad Berleburg zur LEADER-Region Wittgenstein, mit Erndtebrück und Bad Laasphe. Bad Berleburg beteiligt sich zudem am Zertifizierungsverfahren des European Energy Award.

Beim Abstimmungsprozess mit der Stadt Bad Berleburg, der breiten Öff-

fentlichkeit und der Projektgruppe, wurden weitere planerische und strategische Vorstellungen aller relevanten Nutzergruppen berücksichtigt.

## Geographische Lage

Die Stadt Bad Berleburg liegt auf einer Höhe von etwa 420 m ü. NN. Im Westen befindet sich die Kreisgrenze zum Kreis Olpe. Im Norden schließt das Rothaargebirge an den Kreis Siegen-Wittgenstein und somit an Bad Berleburg an. Dieses repräsentiert eine Mittelgebirgslandschaft in Nordrhein-Westfalen sowie Hessen und gehört zum Rheinischen Schiefergebirge. Die höchsten geographischen Punkte sind die Waltershöhe bei Wunderhausen (789 m ü. NN) sowie der Albrechtsberg bei Girkhausen (768 m ü. NN).

Es besteht ein besonderer landschaftlicher Charakter. Dieser zeichnet sich durch abwechselnde Tal- und Sattelstrukturen sowie die großräumig zusammenhängenden Waldflächen aus.

Somit bietet diese Region ein landschaftlich wertvolles Erholungsgebiet



und weist zahlreiche touristische Aktivitätsmöglichkeiten und Naturparks auf.

## Infrastruktur

Die Verkehrsanbindung der Stadt hat sich mit der Zeit zwar verbessert, kann aber noch nicht als optimal angesehen werden. Das Projekt Route 57 setzt sich für eine Verbesserung der Verkehrsanbindung, auch im Sinne von Bad Berleburg, ein. Durch das Gebiet der Stadt führt die B480 in von nördlicher in südlicher Richtung. Diese schließt im Norden an die B236 sowie im Süden an die B62 an. Hinzu kommen die diverse Landesstraßen. Der nächste Flughafen befindet sich in Paderborn / Lippstadt und ist etwa 90 km entfernt.

Die Verbindung an das Schienennetz wird durch die Rothaarbahn (RB 93) gewährleistet.

## Bad Berleburg in Zahlen

Die Ausdehnung des Stadtgebietes beträgt ca. 275 km<sup>2</sup>. In etwa 67 % der Gesamtfläche wird durch Waldflächen geprägt. Auf dieser Fläche wohnen etwa 19.774 Einwohner (12/2016), was einem Schnitt von etwa 72 Einwohner pro km<sup>2</sup> entspricht. Bezogen auf die statistische Einwohnerdichte des NRW-Durchschnitts von etwa 524 Einwohnern pro km<sup>2</sup> sind es in Bad Berleburg somit deutlich weniger. Die 19.774 Einwohner verteilen sich auf 23 Ortschaften:

- Alertshausen
- Arfeld
- Aue
- Bad Berleburg Kernstadt
- Beddelhausen
- Berghausen
- Christianseck
- Diedenshausen
- Dotzlar
- Elsoff

- Girkhausen
- Hemschlar
- Raumland
- Richstein
- Rinthe
- Sassenhausen
- Schüller
- Schwarzenau
- Stünzel
- Weidenhausen
- Wemlinghausen
- Wingeshausen
- Wunderthausen

## Bildungsangebot

Die Stadt Bad Berleburg besitzt etwa 80 kommunale Immobilien. Es gibt sechs Grundschulen sowie 15 Kindergärten. Die Qualität der Bildungsinfrastruktur in Bad Berleburg soll verbessert werden, sodass alle Schulformen erhalten bleiben. Des Weiteren gibt es ein reges Angebot an weiterführenden Schulen. Die Kernstadt Bad Berleburg umfasst fünf weiterführende Schulen. Zu nennen sind dabei die Hauptschule Ludwig-zu-Sayn-Wittgenstein-Schule, die Realschule der Stadt Berleburg, das Johannes-Althusius-Gymnasium sowie das Berufskolleg Wittgenstein.

## Tourismus

Die Stadt Bad Berleburg bietet hinsichtlich Erholung, Kultur, Gastronomie und Freizeit viel Auswahl. Gut ausgebaute und lange Rad- und Wanderwege in und um Bad Berleburg bieten den Touristen und Freizeitsuchenden landwirtschaftliche Flächen und eindrucksvolle Landschaften. Die zahlreichen in der Stadt Bad Berleburg vorhandenen und ausgeschilderten Wander- und Radrouten verlaufen im Außenbereich vor allem über die Wirtschaftswege. Das ländliche Wegenetz ist ganz bewusst in das Netz der Wanderrouten eingebunden und gliedert sich als wichtiger Teil in das Geflecht.

Bad Berleburg ist ein ideales Ziel für Sportler, die ihrem Hobby nachgehen wollen: Fahrradfahren, Wandern rund um die Stadt.

Zu den Besonderheiten zählt die "Wisent-Wildnis am Rothaarsteig". Es stellt ein besonderes Projekt des Artenschutzes dar. Zahlreiche Wisente bewegen sich in großen Territorien. An bestimmten Punkten kann eine Tierbeobachtung durchgeführt werden. Zudem gibt es einen ca. 3 km langen Wanderweg, welches durch die Gebiete der Wisente führt.

Eine besondere Sehenswürdigkeit ist das Schloss Berleburg, welches zugleich ein Familien-Stammsitz (zu Sayn-Wittgenstein-Berleburg) ist.

In der Kernstadt stehen den Gästen z.B. vielfältige Wellnessangebote sowie Gesundheitsprogramme zur Verfügung.

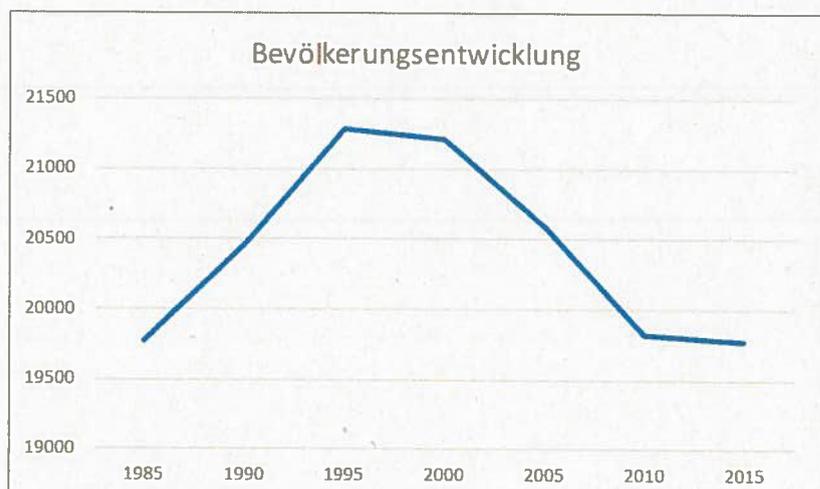


Abb.: Einwohnerentwicklung Stadt Bad Berleburg (Stand 2017). Quelle: <https://www.it.nrw.de/kommunalprofil/k05970004.pdf>

Das Wegekonzept gewährt einen möglichst umfassenden Blick auf die Tourismus- und Freizeitinfrastruktur im Stadtgebiet. Freizeitnutzungen im Außenbereich, landschaftlich reizvolle Ziele, sowie auch die vorhandenen Freizeitparkplätze wurden berücksichtigt. In Bad Berleburg wird aufgrund dieser Freizeit- und Tourismusziele insgesamt ein hoher Bedarf an multifunktionalen Wegen gesehen.

Wegenetze für z. B. Wandern, Radfahren und Reiten sind stärker an den sich ändernden Bedürfnissen auszurichten. Ein Wegekonzept kann dabei zur kritischen Prüfung des Bedarfs bzw. Erhalts von Wegen beitragen. Auch der Rückbau nicht mehr benötigter Wege sollte dabei für Bad Berleburg kein Tabu sein.

Touristische Routen vernetzen einzelne Angebote und sollen auch in Bad Berleburg künftig für sich selbst ein Produkt bilden. Ein Wegekonzept kann hier eine gute Basis für eine Ausweitung des Angebotes sowie dessen weitere Planung sein.

## Radfahren

Alle Wirtschaftswege, auf denen offizielle Radrouten ausgewiesen sind, gelten gemäß Leitfaden als multifunktionale Wege.

Auch die zahlreichen Radfahrfreunde und Anhänger dieser Sportart finden in und um die Stadt Bad Berleburg viele Möglichkeiten, ihrem Hobby nachzugehen. Es werden verschiedene Routen in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden angeboten.

Aufgrund des topographisch stark bewegten Geländes sind auch anspruchsvolle Mountainbike-Touren möglich.

Einige Radwege sind auch in das landesweite NRW-Radverkehrsnetz eingebunden. Zu nennen sind dabei der Eder-Radweg sowie der Radweg auf der Oranier-Route.

## Wandern und Spazieren

In Bad Berleburg wird insgesamt ein breites Angebot für geruhames Flanieren auf gut hergerichteten Feld- und

Waldwegen bis hin zu anspruchsvollen Wandertrails auf kleinen Pfaden geboten. Zu nennen ist ein besonders Angebot: das Gesundheitswandern "Let's go". Dabei werden an bestimmten Punkten gemeinsame Übungen durchgeführt.

Des Weiteren gibt es natürlich auch zertifizierte Wanderwege, die durch das Gebiet führen. Dabei reicht das Angebot von Kulturwanderungen bis zu Abenteuerwanderungen.

Eine weitere Besonderheit stellt der bundesweit einzige Skulpturenweg dar.

Dieser führt über den Rothaarkamm und bietet u.a. besondere Skulpturen.

Ein generelles Problem - auch in Bad Berleburg - stellt das teilweise sehr dichte und damit kaum noch zu pflegende touristische Wegenetz dar. Wegeführungen, Beschilderung und Möblierung sind oft nicht mehr zeitgemäß. Gerade das Wanderwegenetz in Bad Berleburg bedarf mittelfristig einer konsequenten Qualitätsoffensive. Hierbei soll auf die regionale Identität für eine erlebnisreiche Inszenierung der Wanderwege gesetzt werden.

das Rothaargebirge sowie die Flüsse Eder und Odenborn geprägt. Viele Besucher werden aufgrund des besonderen landschaftlichen Charakters sowie des Erholungswertes nach Bad Berleburg geführt. Grüne Höhen, Felsen und Flusstäler prägen das abwechslungsreiche Landschaftsbild, welches jährlich viele Touristen einlädt.

## Siedlungsstruktur und Flächennutzung

Im Außenbereich von Bad Berleburg befindet sich eine hohe Dichte an Einzelgehöften und landwirtschaftlichen Ballungsräumen. Darüber hinaus finden sich einige Splittersiedlungsgebiete und einige historisch gewachsene gewerbliche Betriebe. Weiterhin gewinnt in Bad Berleburg die Wohnnutzung im Außenbereich immer weiter an Bedeutung, da landwirtschaftliche Betriebe aufgegeben oder zusammengefasst werden. Diese Funktionen und Nutzungen müssen auch weiterhin durch ein allen Nutzergruppen offen stehendes Wegenetz verknüpft werden.



Quelle: [http://www.blb-tourismus.de/fileadmin/contents/inhalt/region\\_kultur/schloss2.jpg](http://www.blb-tourismus.de/fileadmin/contents/inhalt/region_kultur/schloss2.jpg)



Quelle: <http://www.blb-tourismus.de/natur-erleben/>

## Landschaftsbild

Bad Berleburgs reizvolle landschaftliche Lage wird, wie bereits erwähnt, durch



## Stärken-Schwächen-Analyse

Im Folgenden werden die Stärken und Schwächen wie oben beschrieben zusammengefasst und in einer Stärken-Schwächen-Analyse (SWOT) gegenübergestellt. Daraus ergeben sich für die Stadt Bad Berleburg bezogen auf die Außenbereiche und die dörflich bis ländlich geprägte Siedlungsstruktur potenzielle Chancen und Risiken.

### Stärken

- attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende
- Attraktive Dörfer und Städte mit historischer Bausubstanz
- gute Bodenverhältnisse

### Schwächen

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

### Chancen

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

### Risiken

- Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigen Alter
- Funktionsverlust der alten Ortslagen durch Rückgang der Landwirtschaft
- Rückgang von Dorfgemeinschaften
- Verlust traditioneller Werte

## 2. Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW

### Zielsetzung

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

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

Daneben erfüllen sie mit ihren Rainen auch wichtige Funktionen als linienhafte Landschaftselemente, die die Kulturlandschaft gliedern und beleben. Raine und Wegerandstreifen grenzen häufig auf ganzer Länge an landwirtschaftliche Flächen und bilden ein wichtiges naturnahes Biotop. Auf Wegrainen leben zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, für welche diese ungenutzten, ganzjährig verfügbaren Lebensräume besonders wichtig sind, da auf den Äckern gepflegt, gedüngt und mit Pestiziden gespritzt wird. Eine vielfältige Struktur aus Gräsern, Stauden, kleinen Gebüschchen oder Einzelbäumen bietet dort Nischen für eine große Artenvielfalt. Durch den Erhalt und die Entwicklung dieser Biotopverbundelemente wird auch der Erhalt der Artenvielfalt im Sinne der Biodiversitätsstrategie NRW unterstützt. Die heutigen Wegenetze wurden im Wesentlichen in den 1950er bis 1970er Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse geplant und gebaut. Inzwischen haben sich Betriebsgrößen, Besitz- und Produktionsweisen gravierend verändert und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich zuge-

nommen. 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 zukunfts-fähiger 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 zu bestimmten Stichtagen (1 - 2 pro Jahr) bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden einzureichen. Die zweite Förderperiode lief im Frühjahr 2017 an und endet 2017, sodass geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2017 vollständig abgeschlossen sein müssen.

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

Im Regierungsbezirk Arnsberg erhielt unter anderem die Stadt Bad Berleburg 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 13.01.2017.

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

### 3. Ländliches Wegenetzkonzept für Bad Berleburg

#### 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 We-

ge im IST-Bestand und im SOLL-Konzept.

##### Begründung des Plangebietes

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege im Außenbereich auf dem gesamten Stadtgebiet von Bad Berleburg unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht.

##### Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes dienten folgende Da-

tengrundlagen:

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



Abb. oben: ATKIS-Daten

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

#### 3.1 Bestandsanalyse (IST)

##### Vorgehensweise

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

Im zweiten Schritt erfolgte der örtliche Feldvergleich mit der Erhebung aller relevanten Informationen. Alle ländlichen

Wege und Wegeflurstücke im Eigentum der Stadt Bad Berleburg und strategisch wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit angefahren und gemäß den Vorgaben des Leitfadens zur Erarbei-



Abb.: Geomapping

tung ländlicher Wegenetzkonzepte erfasst.

Zusätzlich wurde eine umfassende und flächendeckende Fotodokumentation von allen Wegen angefertigt. Zu den einzelnen Bildern wurden zudem GPS-Daten automatisiert erhoben (Geomapping). 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 Aufnahmestandortes und des er-

fassten Weges) und bei bereits durchgeführten Beteiligungsverfahren bestens bewährt.

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

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

## Kategorisierung gemäß Leitfaden

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

*Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)*

- a. häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t
- b. gelegentliche/saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t
- c. seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t

*Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für*

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

*ökologischer Wertigkeit*

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

*Ausbauart*

- a. befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)
- b. teilbefestigt (Spurwege)
- c. wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)
- d. ohne Befestigung
- e. Kreuzungsbauwerk

*Ausbauzustand*

a. in Ordnung

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

*Tragfähigkeit*

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

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

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

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

Alle unbefestigten Wege wurden nach



Rücksprache mit den Experten der Verwaltung als gering tragfähig eingestuft.

*Länge und Breite*

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

*Unterhaltungspflicht*

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

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

*Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:*

- a. **Kategorie A** = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen (z.B. innerörtliche Straßen); maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr

- b. **Kategorie B** = multifunktionale Wege, d.h. für den land- und forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und/oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr; Maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr; Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrne Ziele im Außenbereich, z.B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc., zusätzlich alle Radrouten/-wege (Verbindungswege gem. RLW, siehe auch Kap. 5.2)

- c. **Kategorie C** = Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

- d. **Kategorie D** = untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d.h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen oder dienen könnten und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouten; maßgeblicher Verkehr: Fußgänger u. luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)

- e. **Kategorie E** = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)

- f. **Kategorie F** = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z.B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Be-

deutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

- g. **Kategorie G** = im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind.

- h. **Kategorie H** = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege

- i. **Kategorie I** = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

## 3.2 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 im genannten SOLL-Konzept als Vorentwurf zusammen.

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



### 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\\_undbauwerksueberwachung.html?linkToOverview=js](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/bauwerkspruefung_undbauwerksueberwachung.html?linkToOverview=js)



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 Einsparpotenziale aufzeigen und auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.

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

Die Stadt Bad Berleburg hat bereits eine Überfahrt über die Eder durch eine Furt ersetzt. Die Anwendung dieser Praxis könnte in anderen Bereichen denkbar sein.



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



Quelle: Ge-Komm GmbH

### Brückenbauwerke

Insgesamt wurden in der Stadt Bad Berleburg 95 Brückenbauwerke in der Baulast der Gemeinde vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte eine konzeptionelle Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

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



### 3.3 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept

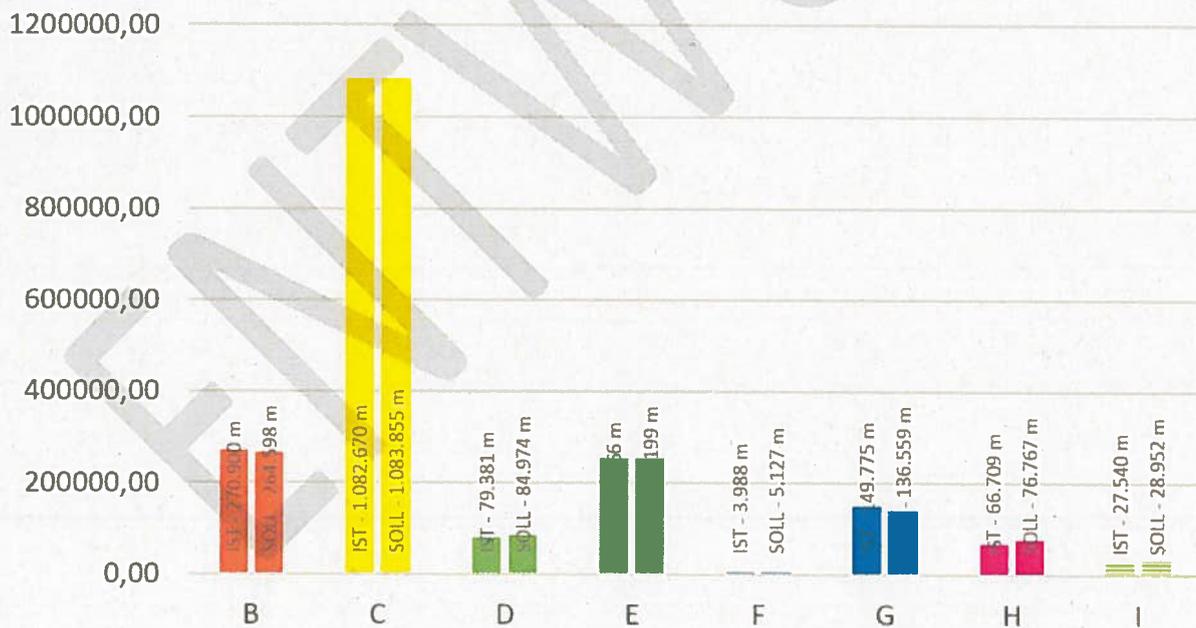
Insgesamt umfasste die Bearbeitung folgende Längen für das **im Konzept berücksichtigte/erfasste ländliche Gesamtwegenetz**:

Im weiteren gibt es zahlreiche, nicht relevante Privatwege, die im Rahmen des Konzeptes daher nicht näher untersucht wurden. Diese wurden in der Statistik nicht berücksichtigt.

Eigentumsverhältnisse:

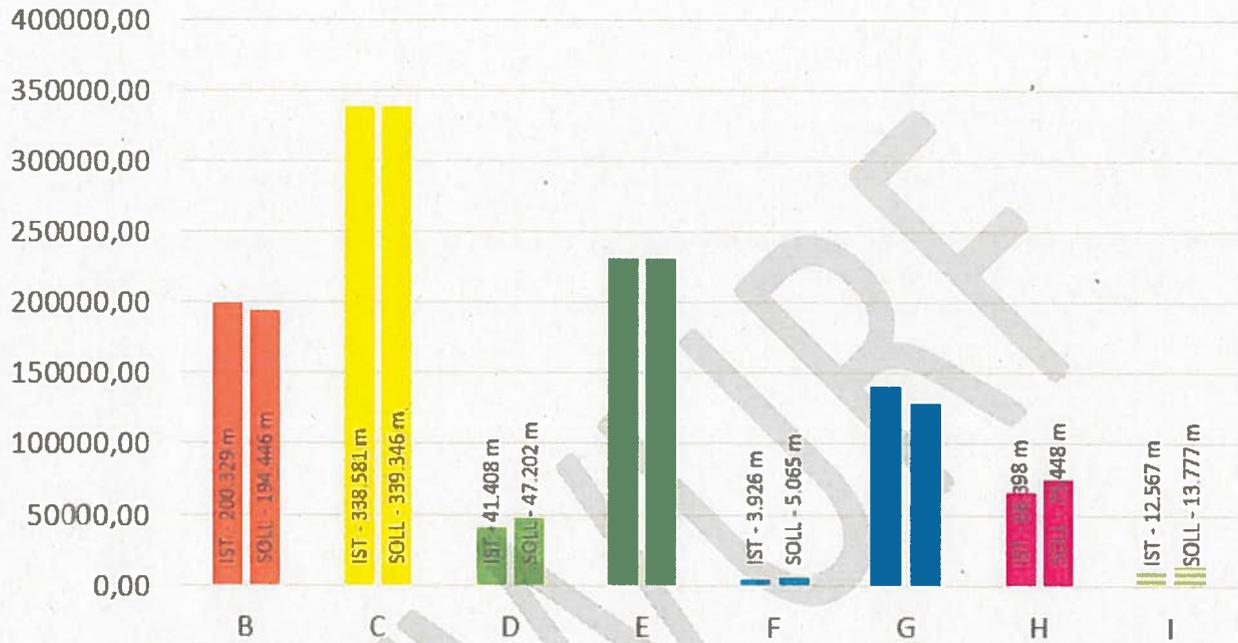
Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Stadt	1.035.928
privat	818.132
sonstige (Waldgenossenschaften, Teilnehmergemeinschaft)	76.787

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:



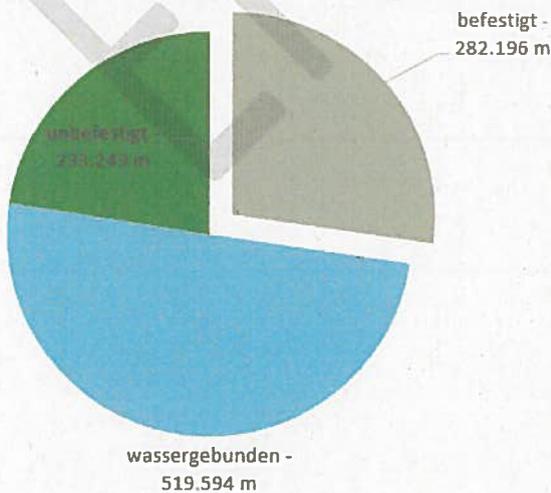
Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das ländl. **Wegenetz in der Unterhaltung der Stadt Bad Berleburg**.

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL:

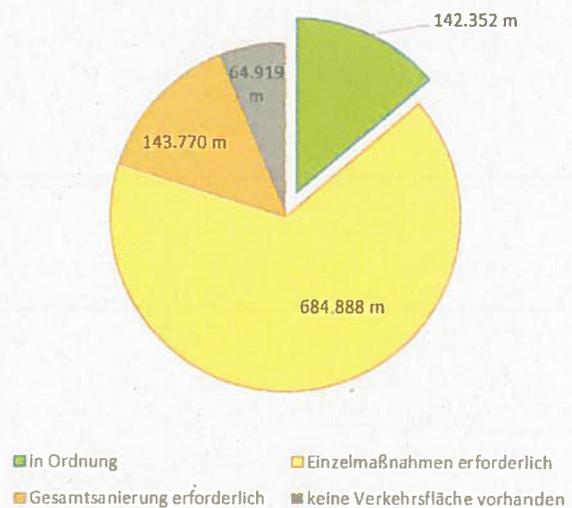


13

Ländliches Wegenetz nach Befestigungsart:

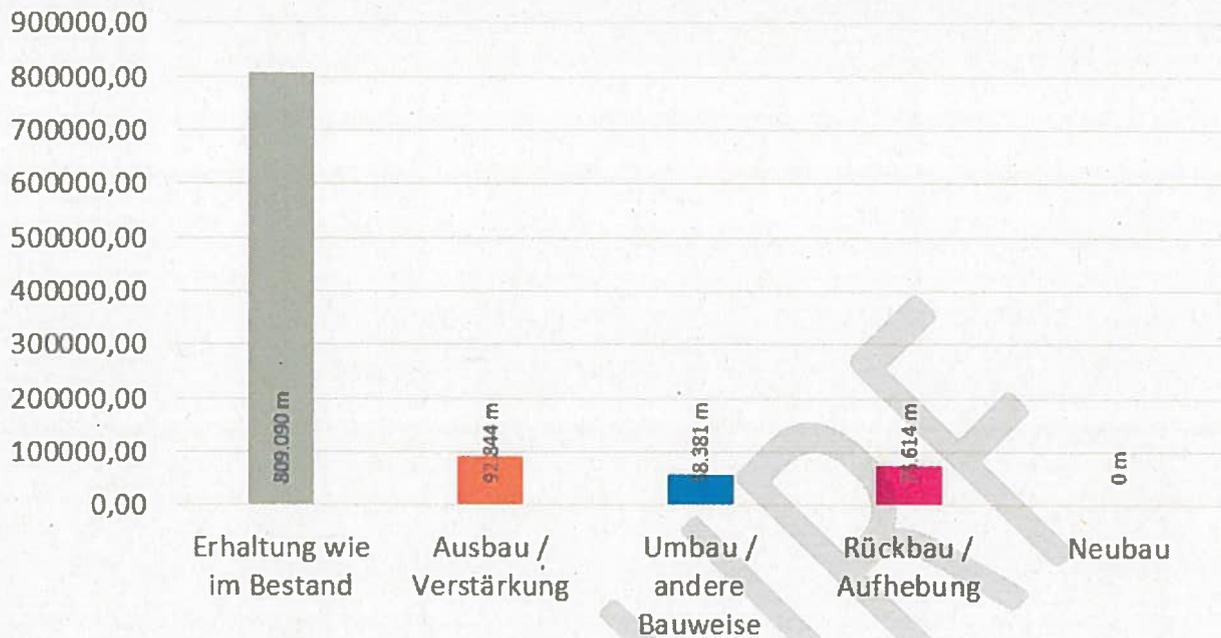


Zustand des Wegenetzes:

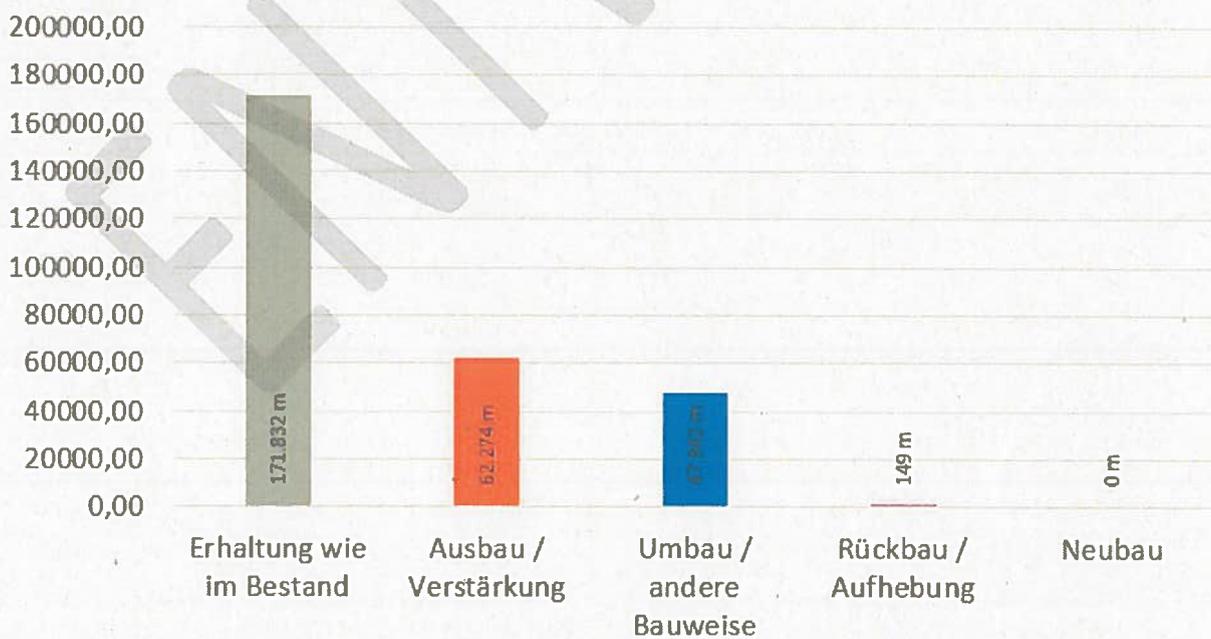




### Handlungsempfehlungen Wege gesamt:



### Handlungsempfehlungen für befestigte Wege:



## 3.4 Beteiligungsverfahren

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

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

### Arbeitskreis „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch den Arbeitskreis „ländliches Wegenetzkonzept“, der sich zu diesem Thema regelmäßig zusammenfand. Diese Projektgruppe bestand aus etwa 20 Teilnehmern. Unter anderem zählten dazu die Vertreter aus der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, Vertreter aller im Rat vertretenen Parteien, Mit-

arbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Verwaltung sowie der Bezirksregierung Arnsberg und der Projektleitung der Ge-Komm GmbH. Dieser Personenkreis vertritt die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die Beteiligung der Bürgerschaft.

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

### Bürgerbeteiligung

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

Zusätzlich wurde stets auf das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „[www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de)“ verwiesen. Die Erläuterung zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit neben der Auftaktveranstaltung an insgesamt drei Terminen (Ortschaftskonferenzen). Zu diesen Veranstaltungen kamen insgesamt über 100 interessierte Bürger:

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

Das Wirtschaftswegekonzept wird in der Plenarwoche Ende November 2017 beraten und beschlossen. Anschließend findet eine öffentliche Abschlussveranstaltung statt.



Im Folgenden die Einführungspräsentation:



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

## Ländliches Wegenetzkonzept der Stadt Bad Berleburg

ELNORÄPÄRIEELIENORÄ  
Ländliches Wegenetzkonzept  
sichernde für die Entwicklung  
des ländlichen Raums  
Hier werden Wege so die  
Stadt, den Umland



Ge-Komm GmbH  
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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

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



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

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



The European Union's Rural Development Programme  
Participating in the 2014-2020



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 2017



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise

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

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Feldvergleich

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

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

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



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

Handlungsempfehlungen gem Leitfaden

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



Abb.  
Ein Projekt der  
Ge-Komm GmbH

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

- Einbeziehung der Brückenbauwerke (als Wegeabschnitte)



Fotos Ge-Komm GmbH

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Kategorisierung

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



**Wegekatgorie IST**

- A. klassifiziert
- B. multifunktionaler Verkehrsplanung
- C. Haupterschließung
- D. untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E. untergeordneter Erschließungsplanung mit Luftverkehr
- F. Erschließungsplanung zum Luftverkehr
- G. Erschließungsplanung, untergeordnet für das Agrarum
- H. reine Fundament
- I. abbaufähiger Geh- / Radweg



**Wegekatgorie SOLL**

- A. klassifiziert
- B. multifunktionaler Verkehrsplanung
- C. Haupterschließung
- D. untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E. untergeordneter Erschließungsplanung mit Luftverkehr
- F. Erschließungsplanung zum Luftverkehr
- G. Erschließungsplanung
- H. erhaltend
- I. abbaufähiger Geh- / Radweg

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Konzeptentwurf

- Konzeptentwurf (SOLL) in Form eines digitalen Planes



- A. klassifiziert
- B. multifunktionaler Verkehrsplanung
- C. Haupterschließung
- D. untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E. untergeordneter Erschließungsplanung mit Luftverkehr
- F. Erschließungsplanung zum Luftverkehr
- G. Erschließungsplanung
- H. erhaltend
- I. abbaufähiger Geh- / Radweg

- A. klassifiziert
- B. multifunktionaler Verkehrsplanung
- C. Haupterschließung
- D. untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E. untergeordneter Erschließungsplanung mit Luftverkehr
- F. Erschließungsplanung zum Luftverkehr
- G. Erschließungsplanung
- H. erhaltend
- I. abbaufähiger Geh- / Radweg

Abb.  
Ein Projekt der  
Ge-Komm GmbH



**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Umfassende Bürgerbeteiligung

Wirtschaftswegekonzept.de

KOMMENTARE  
für die Dokumentation

NAME: \_\_\_\_\_  
E-MAIL: \_\_\_\_\_  
STADT/BEZIRK: \_\_\_\_\_  
STRAßENNAME/STRAßENNUMMER: \_\_\_\_\_  
KOMMENTAR: \_\_\_\_\_

ABGABEN

© Ge-Komm 2014

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

### Methodik / Vorgehensweise - Projektabschluss

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

**Ge-Komm**  
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

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

ELIMOPÄCICIZ UNIBOY  
Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes  
Mitarbeiter des European in der  
Wirtschaftsweg

## Berichterstattung in der lokalen Presse

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

### Stadt Bad Berleburg lässt Wirtschaftswegekonzept erstellen

**Fahrzeuge der Ge-Komm GmbH sind zur Erstellung des Wirtschaftswegekonzept im Bad Berleburger Stadtgebiet im Einsatz!**

(wS/red) **Bad Berleburg 09.06.2017** | Die Stadt Bad Berleburg lässt derzeit ein kommunales Wirtschaftswegekonzept erstellen. Mit den Leistungen wurde die Ge-Komm GmbH I Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle beauftragt. Deren Fahrzeuge werden demzufolge in der nächsten Zeit vermehrt im Stadtgebiet unterwegs sein. Der Einsatz der geländetauglichen Allradfahrzeuge ist notwendig, um alle Wegeabschnitte lückenlos bereisen zu können. Die Besatzungen der Fahrzeuge der Ge-Komm GmbH verfügen allesamt über die notwendige Berechtigung und können sich entsprechend ausweisen. Zur Erfassung und Dokumentation der notwendigen Informationen sind sämtliche Fahrzeuge der Flotte der Ge-Komm GmbH mit Spezial-Kameraausrüstungen und systemoptimierten EDV-Hard- und Softwarelösungen ausgestattet.



Stadt Bad Berleburg lässt Wirtschaftswegekonzept erstellen (Foto: Stadt Bad Berleburg)

Quelle: <https://wirsiegen.de/2017/06/stadt-bad-berleburg-laesst-wirtschaftswegekonzept-erstellen/185988/>

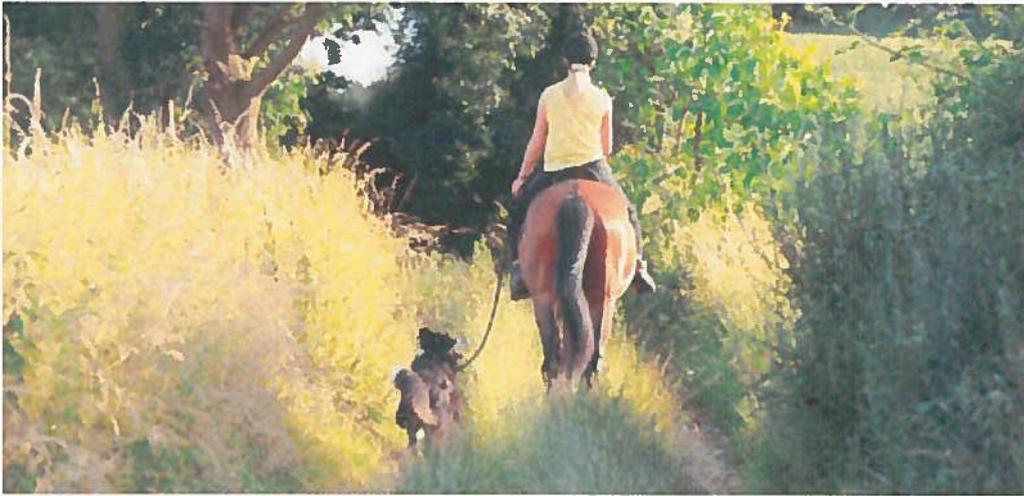


INFRASTRUKTUR

## Wirtschaftswege-Konzept Bad Berleburg: Bürgertipps hilfreich

Eberhard Demtröder

11.10.2017 09:22 Uhr



Wirtschaftswege - sie dienen oft auch der Freizeit-Gestaltung, ob nun hoch zu Ross, auf dem Drahtesel oder zu Fuß. Das Angebot hier zu optimieren ist eines der Ziele des Bad-Berleburger Wirtschaftswege-Konzepts.

**BAD BERLEBURG.** 170 Meldungen im Dialog-Verfahren per Internet registriert die Stadt Bad Berleburg – und nutzt die Daten nun für Verbesserungen im Straßenraum.

Das Konzept für die Wirtschaftswege im Bad Berleburger Stadtgebiet ist buchstäblich auf einem guten Weg. Das Bürgerdialog-Verfahren, das man dazu gemeinsam mit der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (GE-Komm) in Melle bei Bielefeld angeboten habe, sei gut angekommen, freut sich Wolfgang Grund, im Bad Berleburger Rathaus Leiter der Abteilung Infrastruktur & Erholung. Als Teil eines aktualisierten Integrierten Kommunalen Entwicklungskonzepts (IKEK) soll es nicht zuletzt Fördergelder des Landes NRW an die Odeborn bringen.

FINANZIERUNG

### **Straßen und Wege: CDU will 2-Millionen-Euro-Budget**

Weil „Handlungsbedarf dringend gegeben“ sei, fordert die Bad Berleburger CDU-Fraktion eine Verdopplung des Ansatzes im Haushaltsplan 2018 für Gemeindestraßen und Wirtschaftswege auf 2 Millionen Euro.

INFO

„Rund 170 Meldungen – das ist in diesem Umfang so noch nie eingegangen“, haben Grund und GE-Komm-Geschäftsführer Bernd Mende bei der Auswertung des Bürgerdialogs festgestellt. Mende hatte die angedachte Struktur des Konzepts im August auch den Berleburger Bürgern nahegebracht – in öffentlichen Workshops für die Kernstadt und die Ortschaften.

ANZEIGE

Anzeige geschlossen von  
Google

Diese Werbung blockieren

Datenschutzinfo

## Ideen für Unterhaltung der Wirtschaftswege

29.07.2017 - 01:11 Uhr

**BAD BERLEBURG.** Die Stadt Bad Berleburg erarbeitet in Zusammenarbeit mit der „Ge-Komm GmbH I Gesellschaft für kommunale Infrastruktur“ derzeit ein ländliches Wegenetzkonzept (Wirtschaftswegekonzept).

Die Stadt Bad Berleburg erarbeitet in Zusammenarbeit mit der „Ge-Komm GmbH I Gesellschaft für kommunale Infrastruktur“ derzeit ein ländliches Wegenetzkonzept (Wirtschaftswegekonzept).

Zur fachlichen lokalen Unterstützung und zur Gewährleistung, dass alle örtlichen Gegebenheiten und gegebenenfalls Besonderheiten in ausreichendem Maße berücksichtigt werden, ist die Projektarbeitsgruppe „Ländliches Wegenetzkonzept“ eingerichtet worden, die das Projekt sehr eng begleiten wird.

Um darüber hinaus allen Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bad Berleburg die Möglichkeit zu geben, im weiteren Verfahren mitzuwirken, finden lokale Workshops statt. Alle Interessierten haben hier die Möglichkeit, sich über die Planungen zu informieren und aktiv mitzuwirken.

*Mittwoch, 9. August*, in der Mehrzweckhalle Schwarzenau für die Ortschaften Alertshausen, Arfeld, Beddelhausen, Christianseck, Diedenshausen, Dotzlar, Elsoff, Richtstein, Sassenhausen, Schwarzenau und Wunderthausen.

*Donnerstag, 10. August*, in der Kulturhalle Berghausen für die Ortschaften Aue, Berghausen, Hemschlar, Raumland, Rinthe, Stünzel, Weidenhausen und Wingshausen

*Montag, 14. August* im Bürgerhaus Bad Berleburg für die Kernstadt Bad Berleburg und die Ortschaften Girkhausen, Schüller und Wemlighausen

Sollte eine Teilnahme an dem die eigene Ortschaft betreffenden Termin nicht möglich sein, kann gern auf eine der anderen Veranstaltung ausgewichen werden.

Quelle: <https://www.wp.de/staedte/wittgenstein/ideen-fuer-unterhaltung-der-wirtschaftswege-id211402423.html>



Bürgerbeteiligung Wegenetzkonzept Stadt Bad Berleburg

28.07.2017

## Einladung der Stadt Bad Berleburg zur Bürgerbeteiligung an der Erstellung eines ländlichen Wegenetzkonzepts!

Die Stadt Bad Berleburg erarbeitet in Zusammenarbeit mit der „Ge-Komm GmbH I Gesellschaft für kommunale Infrastruktur“ derzeit ein ländliches Wegenetzkonzept (Wirtschaftswegekonzept).

Zur fachlichen lokalen Unterstützung und zur Gewährleistung, dass alle örtlichen Gegebenheiten und gegebenenfalls Besonderheiten in ausreichendem Maße berücksichtigt werden, ist die Projektarbeitsgruppe „Ländliches Wegenetzkonzept“ eingerichtet worden, die das Projekt sehr eng begleiten wird. Um darüber hinaus allen Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bad Berleburg die Möglichkeit zu geben, im weiteren Verfahren mitzuwirken, finden lokale Workshops statt. Alle Interessierten haben hier die Möglichkeit, sich über die Planungen zu informieren und aktiv mitzuwirken.

Die Workshops finden jeweils abends ab **19:30 Uhr** zu den folgenden Terminen statt:

### Mittwoch, 9. August 2017, in der Mehrzweckhalle Schwarzenau

für die Ortschaften Alertshausen, Arfeld, Beddelhausen, Christianseck, Diedenshausen, Dotzlar, Elsoff, Richtstein, Sassenhausen, Schwarzenau und Wunderhausen

### Donnerstag, 10. August 2017, in der Kulturhalle Berghausen

für die Ortschaften Aue, Berghausen, Hemschlar, Raumland, Rinthe, Stünzel, Weidenhausen und Wingshausen

### Montag, 14. August 2017, im Bürgerhaus Bad Berleburg

für die Kernstadt Bad Berleburg und die Ortschaften Girkhausen, Schölar und Wemlighausen

Sollte eine Teilnahme an dem die eigene Ortschaft betreffenden Termin nicht möglich sein, kann gern auf eine der anderen Veranstaltungen ausgewichen werden.

Quelle: [https://www.bad-berleburg.de/index.phtml?object=tx\\_1746\\_1&ModID=7&FID=1746\\_3770\\_1&sNavID=1\\_100&mNavID=1\\_100](https://www.bad-berleburg.de/index.phtml?object=tx_1746_1&ModID=7&FID=1746_3770_1&sNavID=1_100&mNavID=1_100)

INFRASTRUKTUR

## Bad Berleburger Anwohner reden bei den Wirtschaftswegen mit

Eberhard Demtröder  
10.08.2017 7:06 Uhr



Bad Berleburger Bürger wirken mit beim neuen Wegebewirtschaftungskonzept der Stadt. Ein erster Workshop zum Thema lief jetzt in Schwarzenau, weitere folgen. Foto: Eberhard Demtröder

**SCHWARZENAU** Die Stadt Bad Berleburg stellt ihre Wirtschaftswege auf den Prüfstand, bittet dabei auch die Anlieger um ihre Meinung. Und die kennen sich aus.

Rund 1000 Kilometer an ländlichen Wegen besitzt die Stadt Bad Berleburg. Aber: Werden sie in jedem Fall noch genau so benötigt wie noch vor einigen Jahrzehnten? Oder: Müssten einige von ihnen für die Land- und Forstwirtschaft, als Wanderwege womöglich **ertüchtigt** werden? Das prüft man im Rathaus derzeit gemeinsam mit der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (Ge-Komm) – und Berleburgs Bürgern.

Quelle: <https://www.wp.de/staedte/wittgenstein/bad-berleburger-anwohner-reden-bei-den-wirtschaftswegen-mit-id211542853.html>

### 3.5. Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzzept.de

Eine besondere Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:

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



Bild: Bürgerdialog Portal: www.wirtschaftswegekonzeppte.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 Transpa-

renz des Konzeptes und eine hohe Beteiligung erreicht, ohne die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung der Stadt Bad Berleburg zu belasten.

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

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

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Bad Berleburg wurde im Sommer 2017 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis Anfang Oktober 2017 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt. Nach Projektabschluss steht das Portal bis Ende des Jahres 2017 noch informativ zur Verfügung. Ei-

ne Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die unten aufgeführte Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 816 Mal aufgerufen. Insgesamt sind über das Portal ca. 130 Kommentare eingegangen, die sich auf 280 Wegeabschnitte bezogen.

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

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

Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-

23

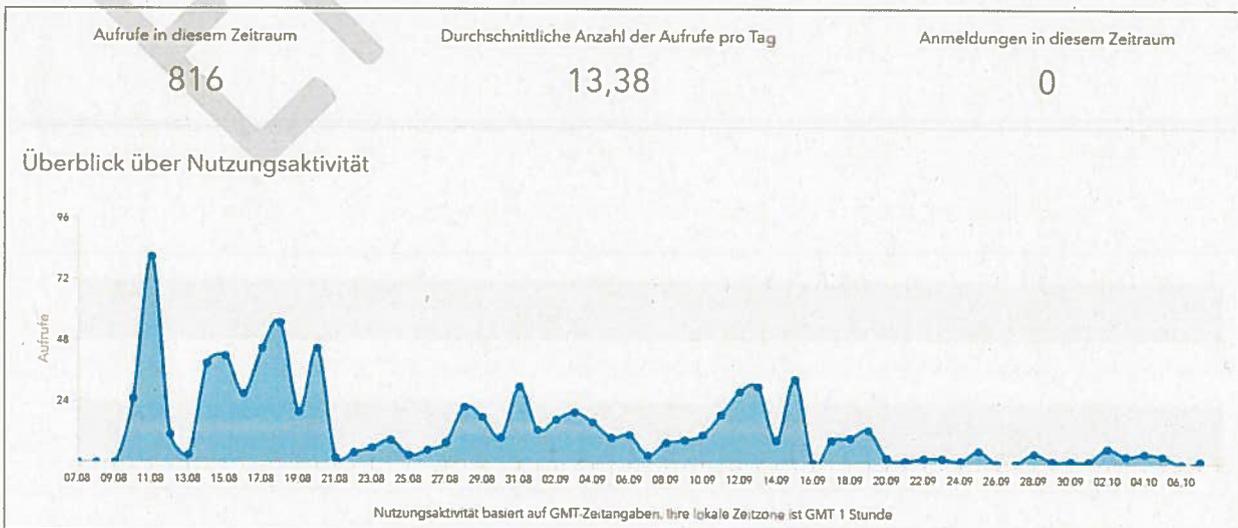


Bild: Aufrufe im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzeppte.de



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

Mit Hilfe des Kommentarfeldes ließen sich Kommentare mit eindeutigen Bezug zu Wegenummern benutzer-

freundlich eingeben.

Informationen wurden mittels des Bürgerdialogportals auf einfache Art und Weise immer tagesaktuell präsentiert. Zudem ließen sich die geocodierten Fo-

tos mittels eines einfachen Klicks auf das Symbol aufrufen und anzeigen.

Für weiterführende Informationen ließ sich eine Kartenlegende einblenden.



**1. Webseite**  
Geben Sie die Webadresse [www.wirtschaftswegekonzept.de](http://www.wirtschaftswegekonzept.de) in Ihren Webbrowser ein.

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

**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.

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

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

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

**KOMMENTARE**

Ihr Kommentar

Name \*

E-Mail \*

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar \*

Senden

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



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



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

## 4. 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.

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/qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2017 beträgt der Wert 1,20 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung.

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

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

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.

Eine Satzung für den Außenbereich der Stadt Bad Berleburg befindet sich im Entwurfsstadium.

### Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

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

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

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

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

Besonders erwähnenswert sind die Kosten für die Erneuerung von Brückenbauwerken. Diese werden in der Mustersatzung als nicht beitragsfähig aufgeführt, können (und sollten) jedoch laut Aussage des StGB NRW zukünftig mit berücksichtigt werden. Nach entsprechender Beratung sind

bereits einige Kommunen dieser Empfehlung gefolgt, beispielhaft sei hier die Stadt Preußisch Oldendorf genannt.

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

#### § 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für

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

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

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

4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von

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

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

Hinweise zur Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Einbeziehung von Wirtschaftswegen in Straßenbaubeitragsatzungen liefert in



Nordrhein-Westfalen auch die Gemeindeprüfungsanstalt (GPA NRW).

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

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



Bild: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW

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

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

## Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

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

Ähnlich wie bei der Flurbereinigung oder bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen werden dabei räumlich abgrenzbare Wegenetze, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen („Bauernschaften“ / Forstbetriebsgemeinschaften o. ä.), durch eine Ge-

meinschaft von Verantwortlichen unterhalten, zu denen auch die Kommune gehört. Der Verband stellt ein Nutzungs- und Sanierungskonzept für die Wege im Verbandsgebiet auf, führt die Sanierungsmaßnahmen nach diesem Konzept durch und finanziert die Maßnahmen über die Verbandsbeiträge.

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

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

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

## Wiederkehrende Beiträge

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

Ablehnend zu wiederkehrenden Beiträ-

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

## Erhöhung der Grundsteuer A

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

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern“:

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

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

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

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

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

sind. Betrieb der Land- und Forstwirtschaft ist die wirtschaftliche Einheit des land- und forstwirtschaftlichen Vermögens.

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

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

## Treckermaut

In der niedersächsischen Gemeinde Wardenburg wurde Anfang 2015 eine sog. „Treckermaut“ eingeführt. Diese besondere Variante zur Finanzierung orientiert sich maßgeblich an dem Verursacherprinzip. Je größer und schwerer die befahrenden Fahrzeuge der Wege sind, desto höher fällt die

Sondernutzungsgebühr für die Nutzung aus. Dieses gilt für alle Wege, die eigens mit Schildern „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ ausgeschildert wurden und gilt für jegliche Fahrzeuge über 3,5 t (also auch für schwere Fahrzeuge, die keiner agrarischen Nutzung unterliegen, wie z.B. Baufahrzeuge, Firmen / Spedition-LKW etc.). Die Bezeichnung „Treckermaut“ ist aus diesem Grunde nicht ganz zutreffend, da auch sämtliche außeragrarischen Fahrzeuge davon betroffen sind.

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

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

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

## Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege ausschließlich im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren.

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

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

## Bodenordnung

Die Notwendigkeit von Bodenordnungsverfahren zur Umsetzung des vorliegenden Wegenetzkonzeptes ist derzeit in einigen Teilbereichen erkennbar.



## 5. Handlungsempfehlungen

### Begriffserklärungen und Einordnung

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

Ziel ist es, das Wegenetz der Stadt Bad Berleburg auf Grundlage dieses Wirtschaftswegenetzkonzeptes 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 "Er-



#### Begriffsbestimmung Oberbau / Unterbau

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

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

haltung" in

- betriebliche Erhaltung
- bauliche Erhaltung

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

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

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

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

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

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

tel im vorliegenden Bericht zugeordnet. her immer erforderlich.

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 (Abschnittsläge 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/eines öffentlichen Weges erhalten. Erst dadurch ist das Kommunalabgabengesetz anwendbar.

Betriebliche Unterhaltung und Bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führen 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 da-

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

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

### 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.

**ifv** Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH

**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.*

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



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. 5.3 beschriebenen Möglichkeiten im Umgang mit diesen Wegen voranzutreiben.

## 5.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

### Prioritäten

Der Aufwand für die betriebliche Unterhaltung und die bauliche Erhaltung der Wirtschaftswege - vergleichbar mit der Handlungsempfehlung "Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)" gemäß Leitfaden - soll seitens der Stadt Bad Berleburg 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 Verkehrsicherung	- 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 mangelfreien Situation ausgegangen werden kann. Jeder Fahrzeugführer (auch Radfahrer) muss die Straße zunächst so hinnehmen, wie sie ihm zur Verfügung gestellt wird. So hat ein Kraftfahrer nach § 3 StVO seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen.

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich nach den berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Verpflichteten. Die Sicherungserwartungen wiederum richten sich nach den bedrohten Rechtsgütern, der Wahrscheinlichkeit einer Gefahrenverwirklichung und dem möglichen Schaden. Haftungs begründend 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 entfernteren 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 Hauptgeschäftstraßen 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 Wirtschaftswegen 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 Radwegenrouten 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 unvermuteten 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.

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

## 5.2 Zukünftiger Ausbaustandard

### Allgemeines und Begriffsbestimmungen

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

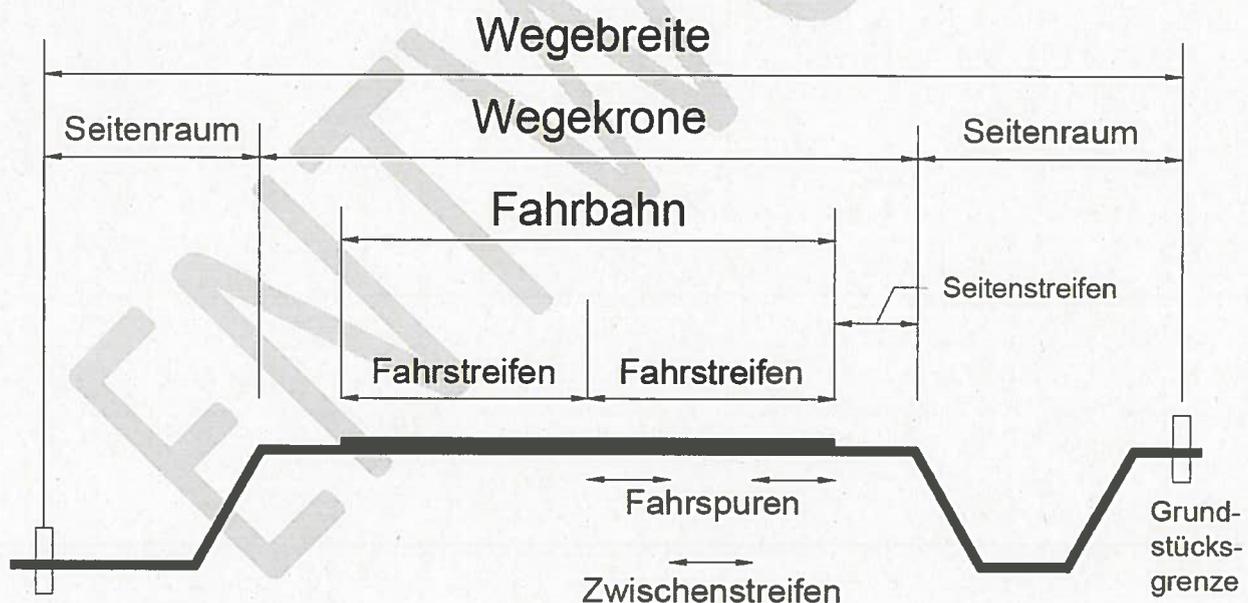
Die Planung und der Ausbau müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erfolgen. Im Folgenden werden in Anlehnung an das Arbeitsblatt DWA-A 904-1 –

„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 aufgezeigt. Dabei wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei der Planung viele Faktoren berücksichtigt werden müssen, so dass jeder Wegeabschnitt individuell betrachtet werden muss. 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

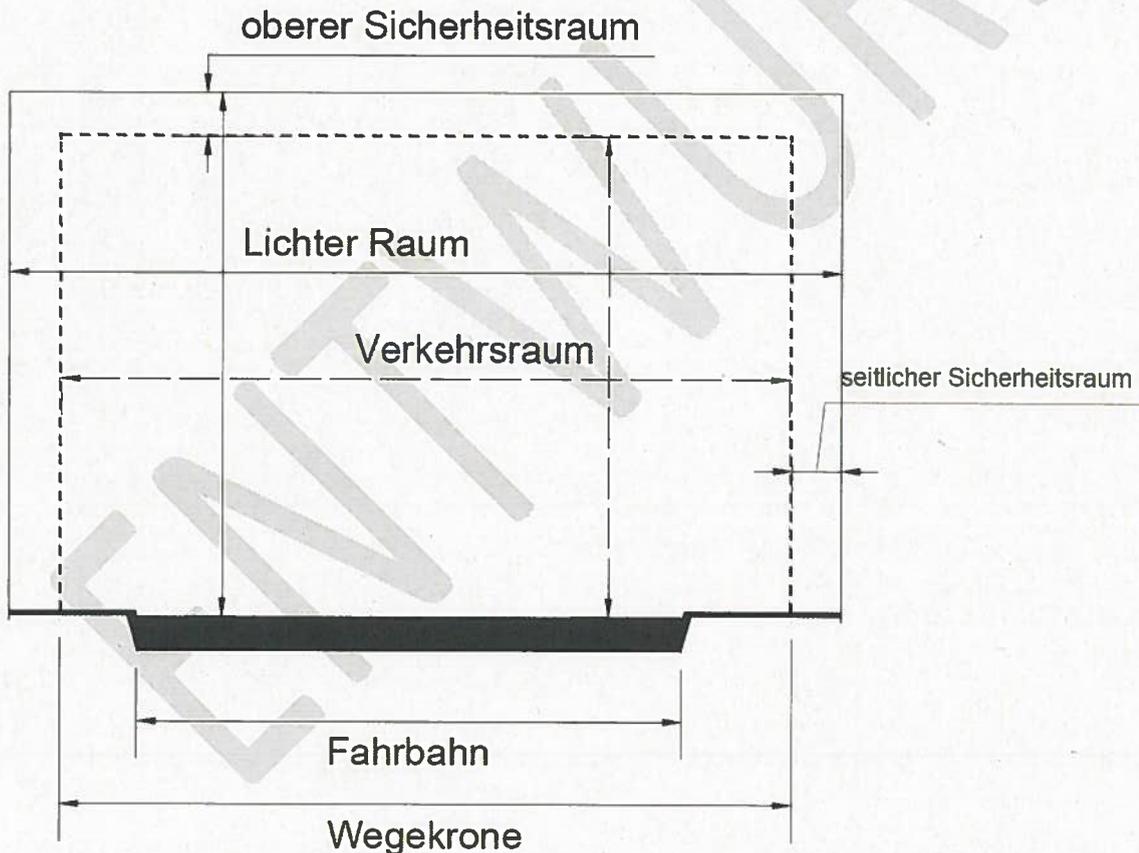


QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

- Fahrbahn:** Befestigter Teil des Weges, der dem fließenden Verkehr dient. Er umfasst in der Regel einen, ausnahmsweise zwei Fahrstreifen.
- Fahrstreifen:** Teil des Wegequerschnittes, der sich aus der Breite des Bemessungsfahrzeuges (Regelbreite), dem seitlichen Bewegungsspielraum und gegebenenfalls einem Gegenverkehrszuschlag zusammensetzt.
- Fahrspuren:** Bei Spurwegen gebunden befestigte Fahrbahnteile, deren Breite und Abstand auf die Rad-/Achsmessungen des Bemessungsfahrzeuges abgestimmt sind.

- Zwischenstreifen:** Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrspuren.
- Seitenstreifen:** Ungebunden befestigter Teil des Weges, der zum Ausweichen beim Begegnen und Vorbeifahren von Fahrzeugen dienen kann.
- Bankette:** Unbefestigte Seitenstreifen (werden regional im Waldwegebau angelegt).
- Wegekronen:** Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.
- Seitenraum:** Raum zwischen Wegekronen und Grenze der anschließenden Grundstücke.
- Wegebreite:** Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.

### Raumprofil ländlicher Wege



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

- Verkehrsraum:** Summe des vom Bemessungsfahrzeug eingenommenen Raumes, der seitlichen und oberen Bewegungsspielräume sowie gegebenenfalls eines Gegenverkehrszuschlages.
- Sicherheitsraum:** Raum außerhalb des Verkehrsraums, der von festen Hindernissen frei zu halten ist. Der obere und seitliche Sicherheitsraum beträgt im ländlichen Wegebau in der Regel 0,25 m.
- Lichter Raum:** Raum der sich aus dem Verkehrsraum, gegebenenfalls den Verkehrsräumen und dem oberen und den seitlichen Sicherheitsräumen zusammensetzt. <sup>1</sup>



## Verbindungswege

Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes können 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



### Hinweis zu Teerstraßen:

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

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

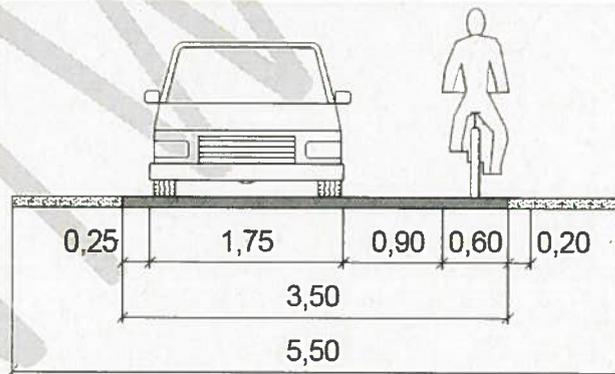
Heute wird im Straßenbau „Bitumen“ als Bindemittel für Heißmischgut und als Basis für Anstrichmittel („Bitumenemulsionen“) eingesetzt. Aus Gesteinskörnungen und Bitumen wird Asphaltmischgut hergestellt, das als Baustoff für die Asphalt-schichten des Straßenoberbaus dient.

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

## Einstreifige Verbindungswege

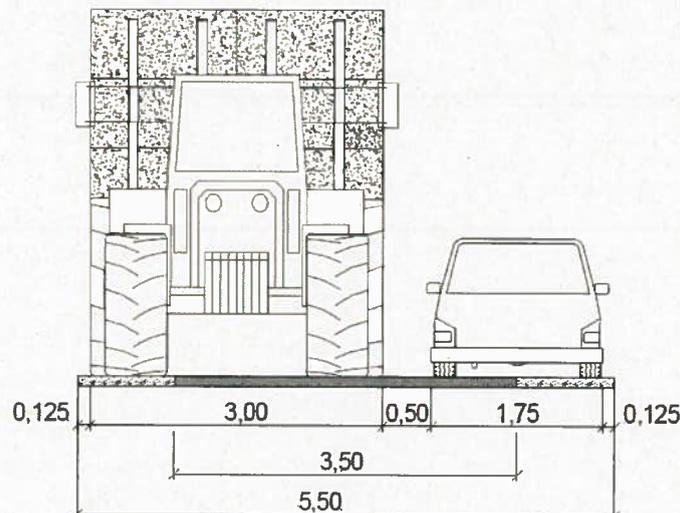
Einstreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und eine Kronenbreite von mindestens 5,50 m erhalten. Die genannten Breiten ermöglichen z. B. folgende Begegnungsfälle: 2

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



QUELLE: ARBEITSBLATT  
DWA-A 904-1

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



QUELLE: ARBEITSBLATT  
DWA A 904-1

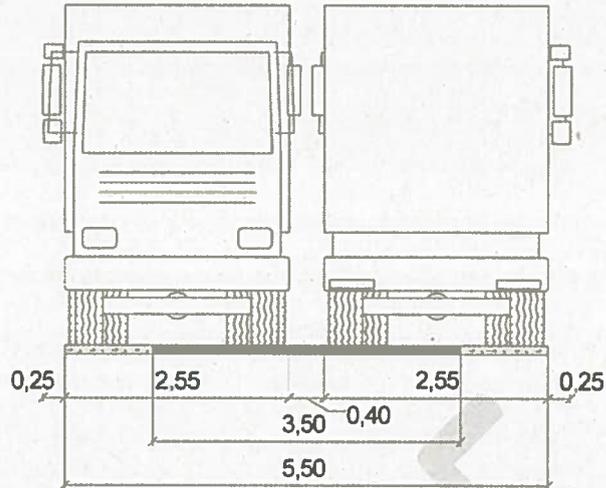
<sup>1</sup> DWA-A 904-1, S. 29-30

<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

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

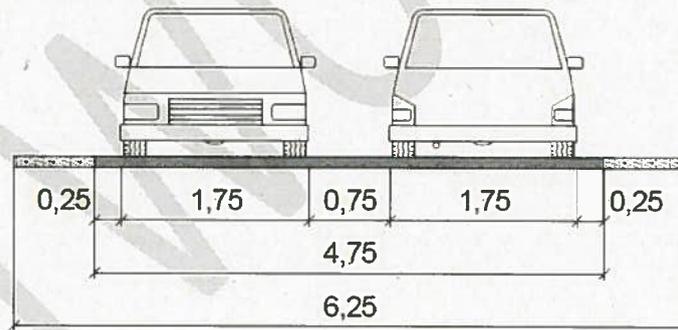


QUELLE: ARBEITSBLATT  
DWA-A 904-1

### 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

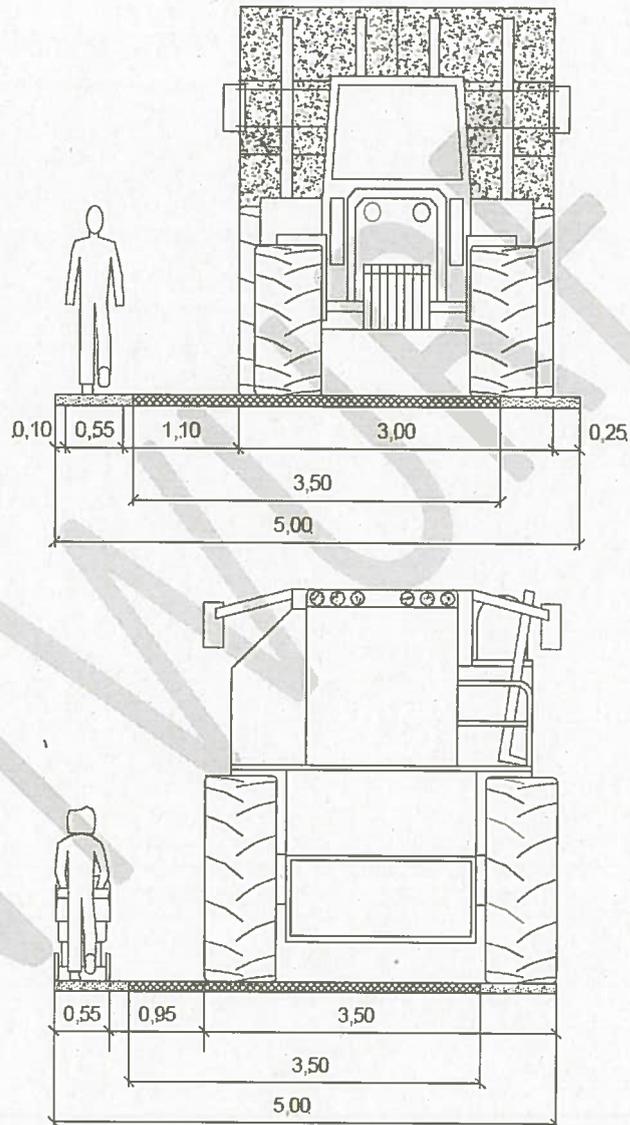
## Hauptwirtschaftswege

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

Die Fahrbahnbreite der Hauptwirtschaftswege beträgt in der Regel 3,50 m bei einer Kronenbreite von in der Regel 5,00 m. Die befestigten Seitenstreifen betragen beidseitig mindestens 0,75 m. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht breiter als 0,90 m

sein. Die Gesamtausbaubreite der Fahrbahn sollte 3,50 m betragen. Geringfügige Abweichungen sind bei Wegen in Pflasterbauweise systembedingt möglich.<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

<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

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

## Wirtschaftswege

Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes können 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.

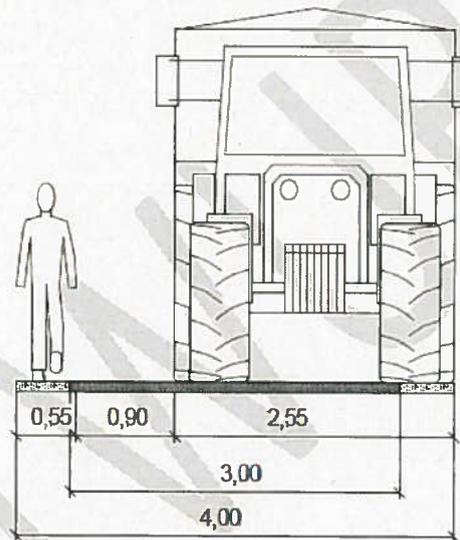
## Waldwege

Waldwege werden in Holzabfuhrwege (Fahrwege) und Betriebswege (Maschinenwege) unterteilt. Die Fahrbahnbrei-

te 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



QUELLE: ARBEITSBLATT  
DWA-A 904-1

37

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 Wegbau. Wassergebundene Wege sind für hohe Achslasten, aber nicht primär



### 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. Staubeentwicklung durch Wind oder Befahrung bei Trockenheit

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.



Foto: Ge-Kamm GmbH

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 ge-

### **i** Hinweis zu PAK:

Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) entstehen bei der unvollständigen Verbrennung von organischem Material wie Holz, Kohle oder Öl. Allgemein gilt: Je niedriger die Temperatur des Feuers und je weniger Sauerstoff zur Verfügung steht, desto unvollständiger verbrennen die Materialien und desto mehr PAK entstehen. Ein großer Teil der PAK gelangt bereits durch Naturprozesse, wie Waldbrände oder Vulkanausbrüche, die nicht durch den Menschen beeinflussbar sind, in die Atmosphäre. Auch die von Menschen verursachten Emissionen stammen hauptsächlich aus Verbrennungsprozessen: aus 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, Wachse oder Öle. Die dabei entstehenden Schlacken werden verbrannt oder wurden häufig als Baustoff im Straßenbau verwendet.

nerell. Das unten abgebildete Foto zeigt eine Strecke in einer Nachbargemeinde mit entsprechender Nutzung.

Auf eine wassergebundene Decke kann auch eine sog. Oberflächenbehandlung aufgebracht werden. So gibt es z. B. Gemeinden, die gute Erfahrungen gemacht haben mit einer pragmatischen Lösungsvariante. Dort wurde z. B. von einer nachmaligen Erneuerung bereichsweise bewusst abgewichen, um

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),

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

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>

### 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 eingestuftten 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 einzurichten, um den Begegnungsverkehr zu erleichtern, die befahrbaren Seitenstreifen zu entlasten und auf diese Weise Beschädigungen an den Fahrbahnrandern und den Seitenstreifen zu verringern.

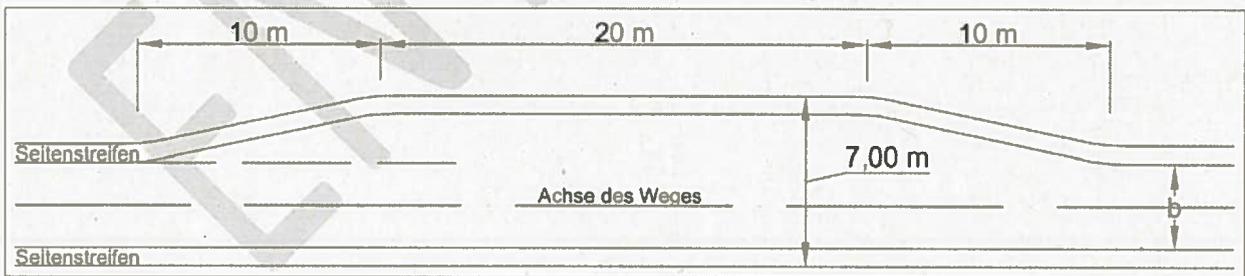
Das folgende Foto zeigt eine entsprechende Situation aus einer anderen Region und kann als gutes Beispiel für zukünftige Überlegungen dienen. Um Gegenverkehr zu vermeiden, sollte auch das Einrichten von Einbahnstraßenregelungen in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

### Ausweichbuchten

Für alle einstreifigen Wirtschaftswege kann es sinnvoll sein an einigen Stellen



Foto: Ge-Komm GmbH



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1



## 5.3 Entbehrliche Wege

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

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

Es wird angestrebt Optionswege im Gemeindeeigentum zu privatisieren bzw. auf Dritte zu übertragen. Ist ein Verkauf nicht möglich, sollte die Möglichkeit einer Verpachtung geprüft werden. Gerade diese Bereiche lassen hohe Einsparpotentiale für die Zukunft erwarten. Vielfach ist bereits seitens der Anlieger ein Kaufinteresse für Wegeabschnitte bekundet worden. Die Möglichkeit der Privatisierung ist einzelfallbezogen mit allen betroffenen Anliegern zu erörtern und zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass die zukünftige Erschließung aller Eigentumsflächen sichergestellt bleibt. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht geht im Falle eines Verkaufs auf den neuen Eigentümer über.

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

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

## 5.4 Handlungsempfehlungen für die Stadt Bad Berleburg

### Zeitliche Umsetzung

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

<i>kurzfristig</i>	<i>5 Jahre</i>
<i>mittelfristig</i>	<i>10 Jahre</i>
<i>langfristig</i>	<i>20 Jahre</i>

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

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
<b>Erhaltung wie Bestand</b>	809.090 lfdm.	lfdm.	lfdm.
<b>Sanierung/Ausbau/Verstärkung</b>	51.647 lfdm.	41.197 lfdm.	lfdm.
<b>Umbau/andere Bauweise</b>	10.482 lfdm.	38.049 lfdm.	9.850 lfdm.
<b>Rückbau/Aufhebung</b>	5.627 lfdm.	13.021 lfdm.	56.965 lfdm.
<b>Neubau</b>	lfdm.	lfdm.	lfdm.

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

### Grobe Kostenschätzung

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

### Erhaltung wie im Bestand

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

- *Betriebliche Unterhaltung*
- *Bauliche Unterhaltung (z.B. Oberflächenbehandlung oder 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.. 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. Ei-

ne Verbesserung des Status quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden. (Für die Stadt Bad Berleburg 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:

$$809.090 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} \times 1,20 \text{ €} = 2.912.724 \text{ € p.a.}$$

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

Bei Erhaltung wie im Bestand findet keine Differenzierung hinsichtlich kurz-, mittel- und langfristig statt. Die Streckenabschnitte werden komplett der Priorität kurzfristig zugeordnet, da es sich um eine Daueraufgabe handelt die es umgehend umzusetzen gilt.



## Sanierung/Ausbau/ Verstärkung

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

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

Die Einheitspreise beziehen sich auf folgende Annahmen:

- mittlere Fahrbahnbreite: 4,5 m

## Umbau/andere Bauweise

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			EP (€/m <sup>2</sup> )	Investitionsbedarf [€]		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	48.240	14.034	0	70	15.195.620	4.420.571	0
teilbefestigt	0	0	0	50	0	0	0
wassergebunden	3.262	26.708	0	30	440.321	3.605.585	0
unbefestigt	123	455	0	30	16.659	61.481	0
Kreuzungsbauwerk	22	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			0
<b>gesamt</b>	<b>51.647</b>	<b>41.197</b>	<b>0</b>		<b>15.652.600</b>	<b>8.087.636</b>	<b>0</b>

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

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

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

Die Einheitspreise beziehen sich auf folgende Annahmen:

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,0 m

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			EP (€/m <sup>2</sup> )	Investitionsbedarf [€]		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	10.363	27.728	9.850	20	621.790	1.663.678	591.024
teilbefestigt	0	0	0	15	0	0	0
wassergebunden	0	321	0	60	0	57.759	0
unbefestigt	118	9.995	0	25	8.879	749.659	0
Kreuzungsbauwerk	0	4	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			0
<b>gesamt</b>	<b>10.482</b>	<b>38.049</b>	<b>9.850</b>		<b>630.669</b>	<b>2.471.096</b>	<b>591.024</b>

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

## Rückbau/Aufhebung **Neubau**

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

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

## Bodenordnungsbedarf

Möglicher Regelungsbedarf an Eigentums- und Katasterverhältnissen an Wegen (Bodenordnungsbedarf) wird u.a. gesehen:

- bei Optionswegen
- ggf. bei Ausweibuchten

- ggf. Regelungen bei Interessentenwegen

- Regelungen im Rahmen der Umsetzung der Wasserrichtlinie

In Teilbereichen ist Bodenordnungsbedarf durchaus erkennbar und sinnvoll. Beispielhaft zeigen folgende Katasterausschnitte mit Luftbildhintergründen

einen möglichen Bodenordnungsbedarf auf. An diesen Stellen weicht die Agrarstruktur und die Grundstückstruktur voneinander ab. Auch das Kataster scheint in diesen Bereichen veraltet zu sein. Die Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur in diesen Bereichen ist stark durchmischt. Daraus könnte sich ein Bodenordnungsbedarf z. B. über freiwilligen Landtausch ableiten lassen.

### Bodenordnungsbedarf - Beispiel 1

Wie im ersten Beispiel dargestellt, kann Bodenordnungsbedarf im Falle von parzellierten Wegen, die jedoch Abweichungen zwischen Liegenschaftskataster und tatsächlichem Wegeverlauf aufweisen, entstehen.



Beispiel 1: Katasterausschnitt mit Luftbildhintergrund, Quelle: Ge-Komm.

## Bodenordnungsbedarf - Beispiel 2

Eine ähnliche Situation ist in Beispiel 2 zu erkennen. Zudem bestehen hier Wegeabschnitte, die in den Katasterdaten nicht aufgeführt sind. An dieser Stelle können die nicht parzellierten Wege über Privateigentum (hier idR. ungeklärte Unterhaltung) und die parzellierten Wegen, die jedoch Abweichungen zwischen Liegenschaftskataster und tatsächlichem Wegeverlauf aufweisen, zu Bodenordnungsbedarf führen.



Beispiel 2: Katasterausschnitt mit Luftbildhintergrund, Quelle: Ge-Komm.

## Bodenordnungsbedarf - Beispiel 3

Die Bewirtschaftungsstruktur in Beispiel 3 unterscheidet sich ebenfalls von den Katasterdaten. Im nördlichen Bereich ist ein Anlieger erkennbar, welcher über einen Privatweg erschlossen ist. Der Privatweg ist anhand der Katasterdaten nicht parzelliert. Die Wege innerhalb der städtischen Wegeparzelle, im südlichen Bereich, sind dahingegen zwar parzelliert, allerdings nicht mehr vorhanden.



Beispiel 3. Katasterausschnitt mit Luftbildhintergrund, Quelle: Ge Komm



## Auszüge und Beispiele

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

### Erhaltung wie Bestand



Quelle: Ge-Komm GmbH

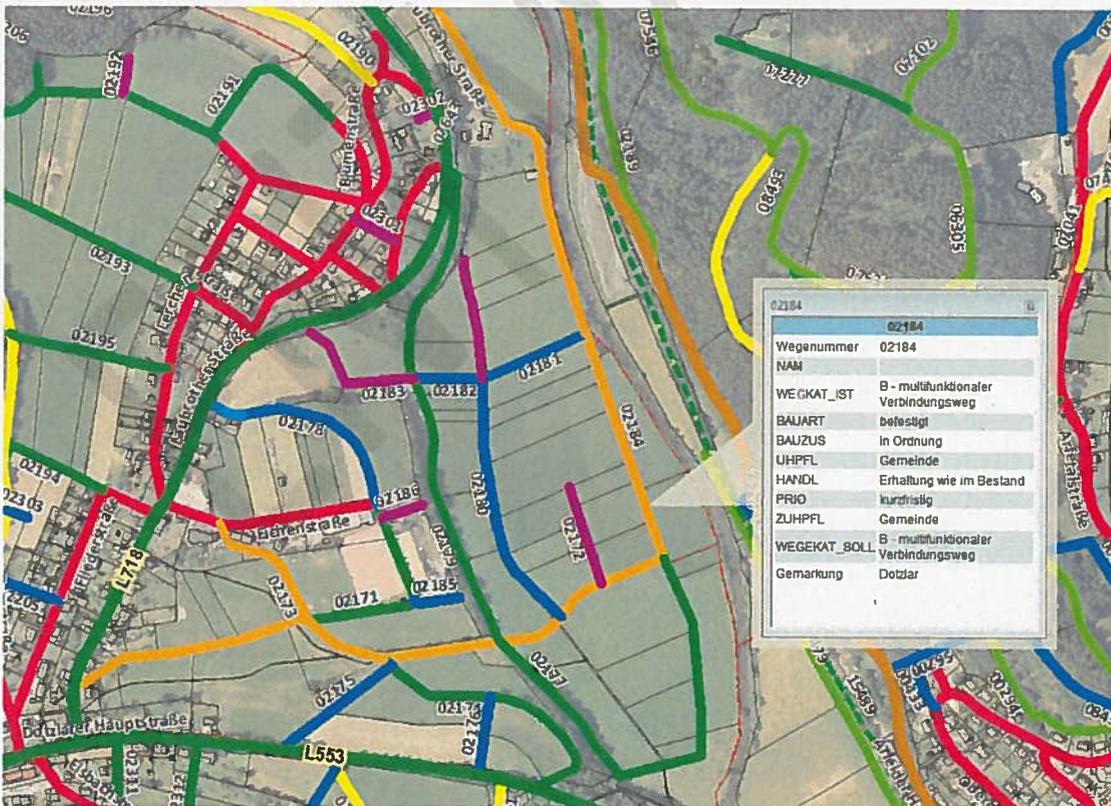


Quelle: Ge-Komm GmbH

Wegkat-SOLL: B

Bauart: bituminös befestigt

Handlungsempfehlung: Erhaltung wie im Bestand



Quelle: Ge-Komm GmbH



## Erhaltung wie Bestand



Quelle: Ge-Komm GmbH

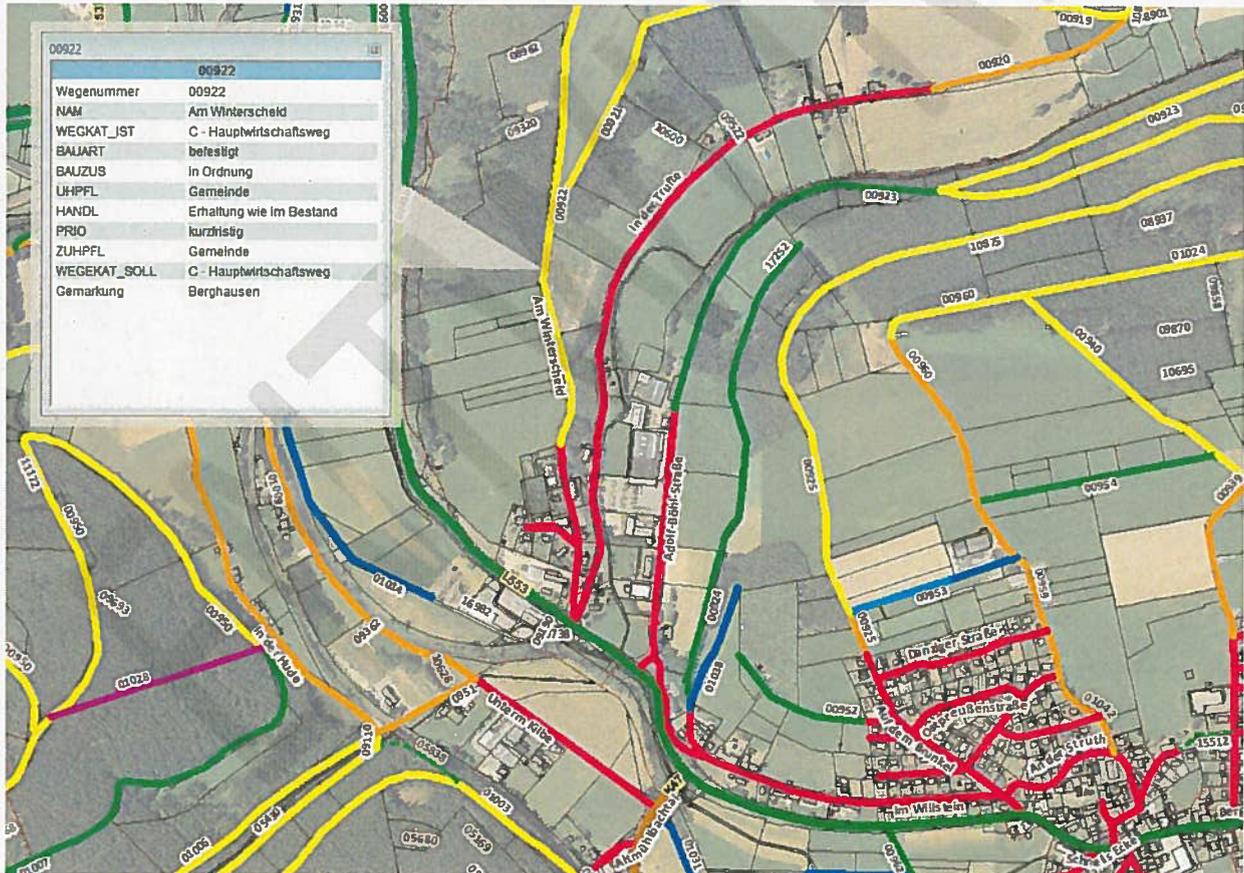


Quelle: Ge-Komm GmbH

Wegkat-SOLL: C

Bauart: bituminös befestigt

Handlungsempfehlung: Erhaltung wie im Bestand



Quelle: Ge-Komm GmbH

## Sanierung / Ausbau



Quelle: Ge-Komm GmbH



Quelle: Ge-Komm GmbH

Wegkat-SOLL: B

Bauart: bituminös befestigt

Handlungsempfehlung: Sanierung / Ausbau



Quelle: Ge-Komm GmbH



## Sanierung/Ausbau/Verstärkung



Quelle: Ge-Komm GmbH

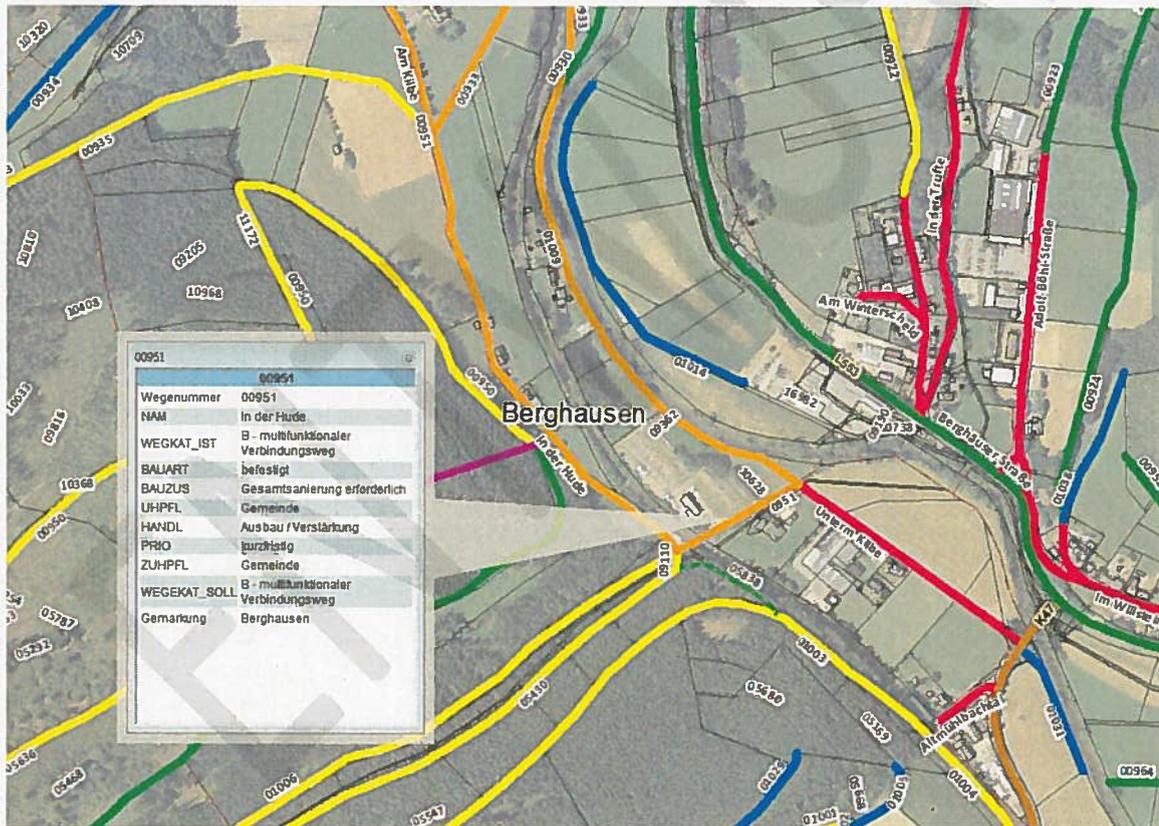


Quelle: Ge-Komm GmbH

Wegkat-SOLL: B

Bauart: bituminös befestigt

Handlungsempfehlung: Sanierung / Ausbau



Quelle: Ge-Komm GmbH

## Umbau/andere Bauweise



Quelle: Ge-Komm GmbH

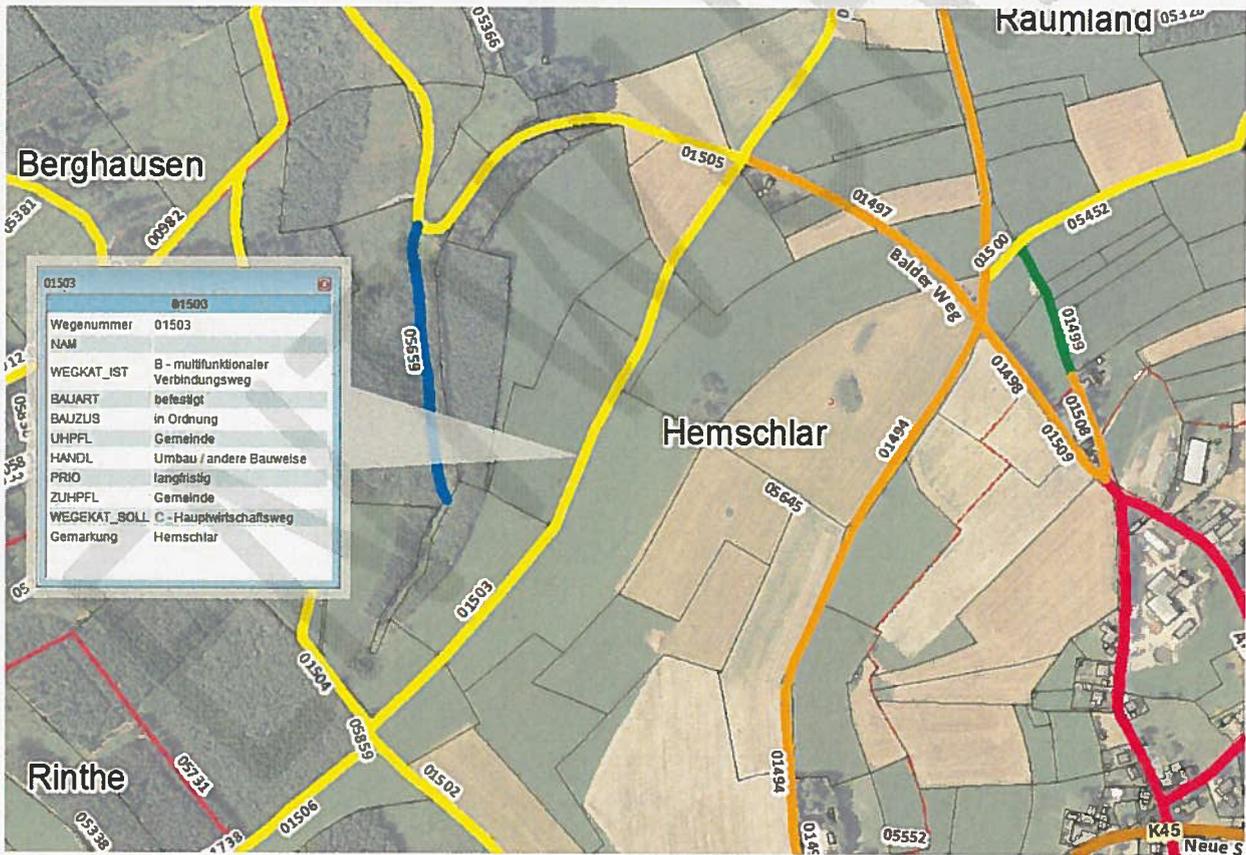


Quelle: Ge-Komm GmbH

Wegkat-SOLL: C

Bauart: bituminös befestigt

Handlungsempfehlung: Umbau / andere Bauweise



Quelle: Ge-Komm GmbH



## Umbau/andere Bauweise



Quelle: Ge-Komm GmbH

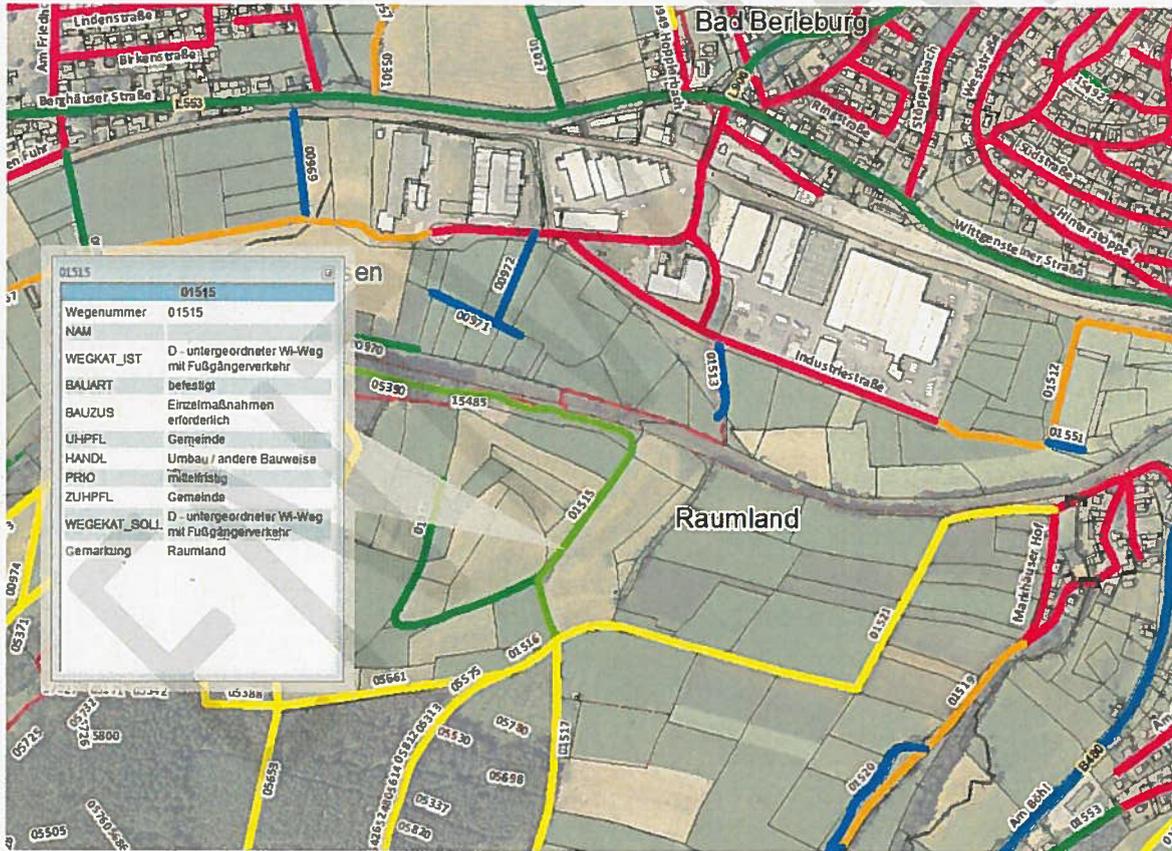


Quelle: Ge-Komm GmbH

### Wegkat-SOLL: D

Bauart: bituminös befestigt

Handlungsempfehlung: Umbau / andere Bauweise



Quelle: Ge-Komm GmbH

## Rückbau / Aufhebung als Weg



Quelle: Ge-Komm GmbH

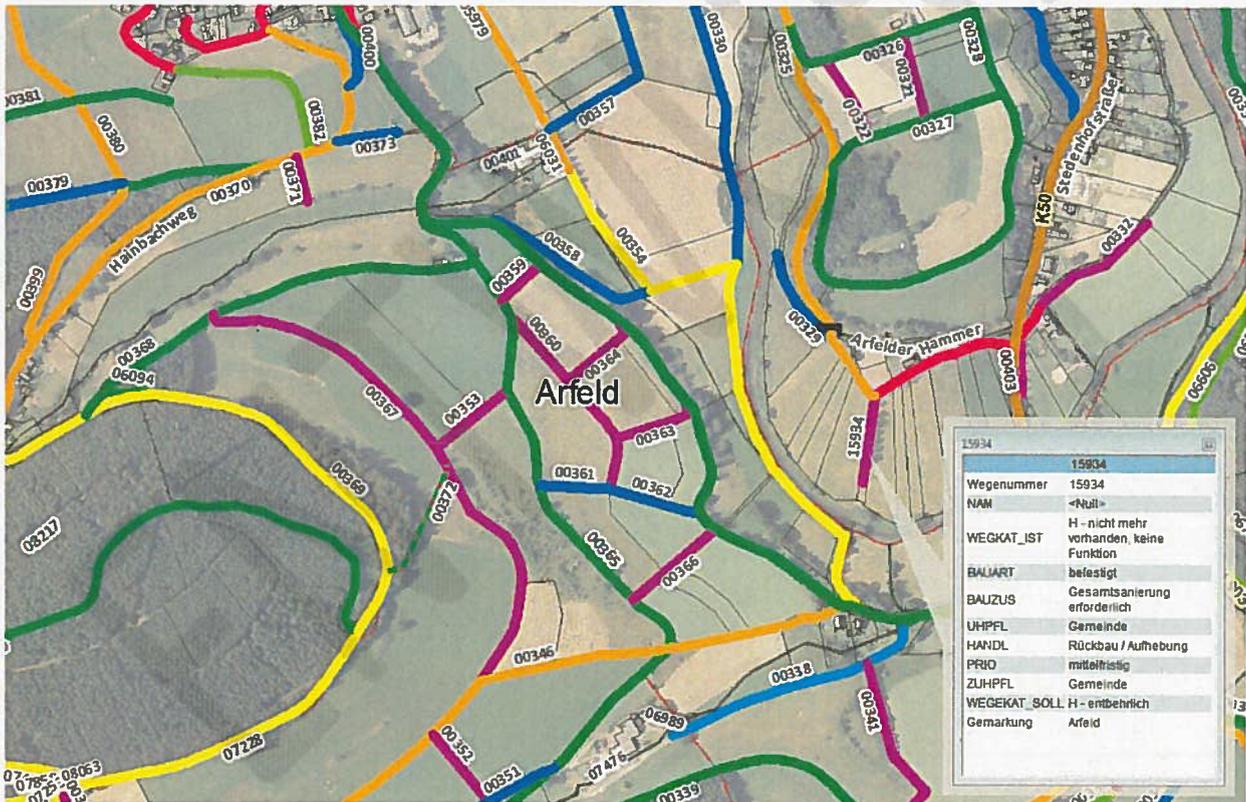


Quelle: Ge-Komm GmbH

Wegkat-SOLL: H

Bauart: bituminös befestigt

Handlungsempfehlung: Rückbau / Aufhebung als Weg



Quelle: Ge-Komm GmbH



## Rückbau/Aufhebung



Quelle: Ge-Komm GmbH

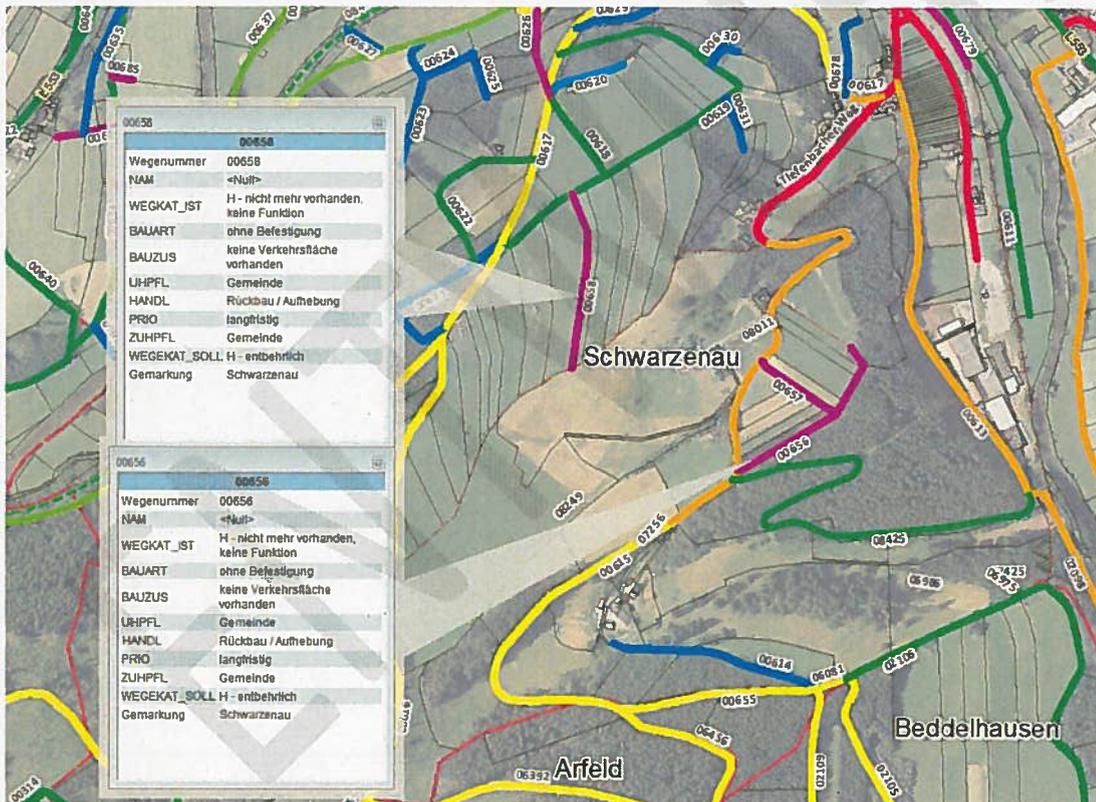


Quelle: Ge-Komm GmbH

Wegkat-SOLL: H

Bauart: keine Verkehrsfläche vorhanden

Handlungsempfehlung: Rückbau / Aufhebung als Weg



Quelle: Ge Komm GmbH

## Brückenbauwerk



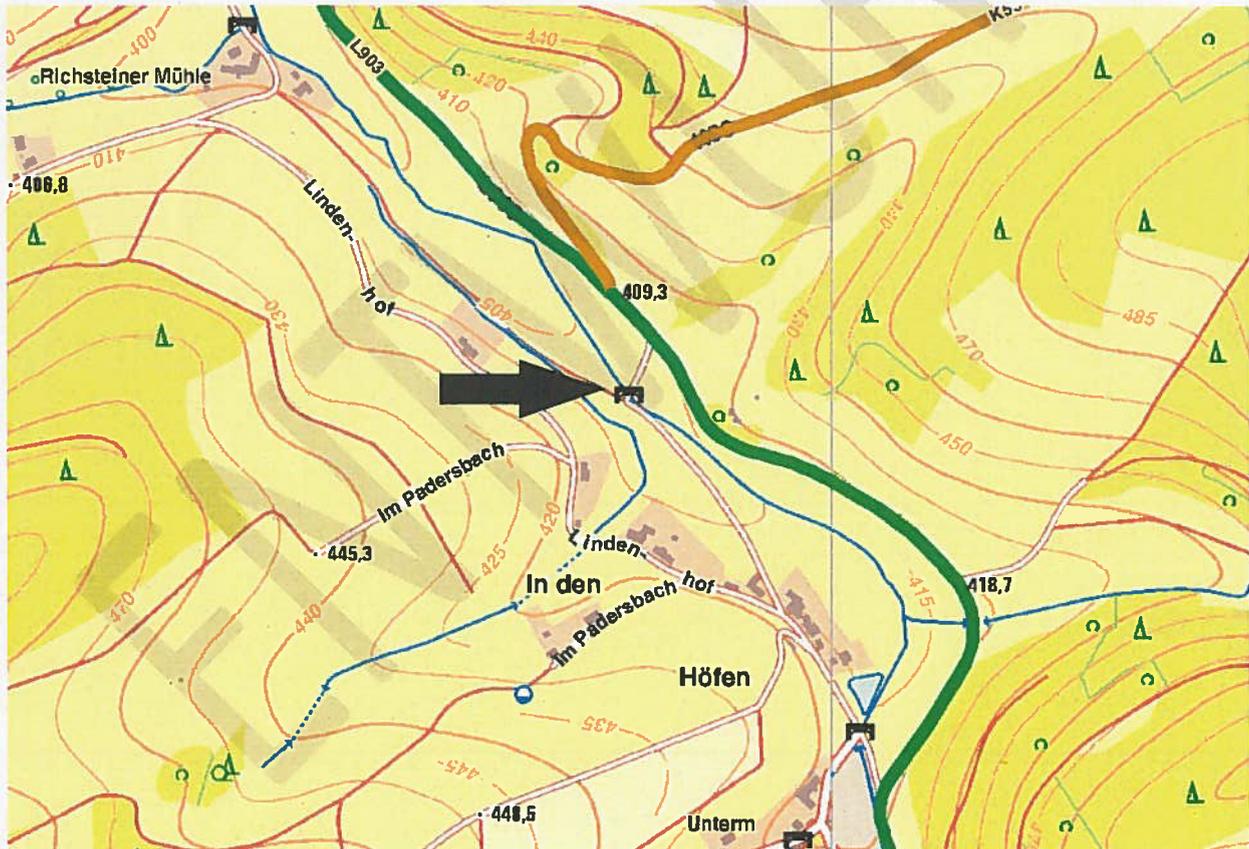
Quelle: Ge-Komm GmbH (Musterbeispiel aus BLB)



Quelle: Ge-Komm GmbH (betroffenes Bauwerk)

Verkehrsbedürfnis des Bauwerkes einzelfallbezogen prüfen.

Handlungsempfehlung: Umbau / andere Bauweise (Furt)



Quelle: Ge-Komm GmbH



## 6. Zusammenfassung und Ausblick

### Grundlagen

Die Stadt Bad Berleburg konnte im Jahre 2017 als eine von wenigen Kommunen im Regierungsbezirk Arnsberg mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) erarbeiten. Grundlage der Fördermaßnahme war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 13.01.2017.

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

### Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes

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

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) bearbeitet:

Pos.1 Grundlagenaufbereitung/Projekteinrichtung

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

Pos.3 Datenanalyse/Vorbereitende Arbeiten

Pos.4 Datenanalyse/Entwicklung eines SOLL-Konzeptes

Pos.5 Vorbewertung/Beteiligung/ Einbeziehung von Akteuren

Pos.6 Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Pos.7 Ergebnisbericht/Handlungsempfehlung

Pos.8 Ergänzung und Aufbereitung der ATKIS-Datenbestände

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum Mai bis November 2017.

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

- Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)

- Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für

- ökologischer Wertigkeit

- Ausbauart

- Ausbauzustand

- Tragfähigkeit

- Länge und Breite

- Unterhaltungspflicht

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz etwa 1036 km städtische Wege sowie ca. 818 km relevante private Wege.

### Beteiligungsverfahren

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

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

### Zukünftige Finanzierung

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

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

### Handlungsempfehlungen

Gemäß Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden Handlungsempfehlungen für den zukünftigen 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 mehr als 1036 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Stadt über 92 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Knapp 58 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser in wassergebundene Bauweise/DoB –Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 75 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 Wirtschaftsweegen für deren zukünftige Nutzung. Dabei spielt die praktische Nutzungsmöglichkeit als anzustrebendes Ziel eine übergeordnete

Rolle. Technische Ausbaustandards können vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung keine verpflichtende Vorgabe sein. Deutlich wird das auch daran, dass Wegeabschnitte in gleichen Kategorien unterschiedliche Qualitäten aufweisen.

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

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

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

In jedem Fall sei der Stadt Bad Berleburg 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 Wirtschaftsweegenetz zu unterhalten und bei Bedarf den anstehenden sinnvollen Ausbau oder auch Rückbau vorzunehmen. Mit Hilfe dieses Konzeptes sind Prioritäten zu setzen. Damit ist das Ziel, die vorhandenen Mittel effizient einzusetzen, besser zu erreichen.



Melle, im November 2017

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



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

*Alexander Klassen*

Alexander Klassen

*E. Bitjukov*

Eugen Bitjukov

*Bernd Mende*

Bernd Mende

## Anlagen

---

### *in Papierform*

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

### *digitale Zusammenstellung auf externem Datenträger*

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