



Stadt Meerbusch

Wegenetzkonzept



Ge-Komm GmbH
Gesellschaft für Kommunale Infrastruktur

49324 Melle | Bismarckstraße 15 | www.ge-komm.de | www.wirtschaftswegekonzept.de

 **Ge-Komm**
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

erstellt durch:



Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur
Bismarckstraße 15
49324 Melle
Tel.: 05422 98151-60
Fax: 05422 98151-69
E-Mail: info@ge-komm.de
Internet: www.ge-komm.de

Melle, im November 2019

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes	3
2.	Wegenetzkonzept	7
2.1	Bestandsanalyse (IST)	8
2.2	Ökologische Wertigkeit	11
2.3	Erarbeitung des Soll-Konzeptes	17
2.4	Statistiken zum Wegenetzkonzept	19
2.5	Beteiligungsverfahren	23
2.6	Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzzept.de	34
3.	Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle	36
4.	Handlungsempfehlungen	39
4.1	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	42
4.2	Zukünftiger Ausbaustandard	44
4.3	Bodenordnung / Flurbereinigung	52
4.4	Bodenordnungsbedarf in der Stadt Meerbusch mit Aussagen zu Eigentums- und Katasterverhältnissen	54
4.5	Handlungsempfehlungen	62
5.	Zusammenfassung und Ausblick	76
6.	Anhang	81

1. Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes

Geografische Lage

Die Stadt Meerbusch liegt im Norden des Rhein-Kreis Neuss und ist eine von acht kreisangehörigen Kommunen. Sie grenzt im Nordwesten an die Stadt Krefeld, im Südwesten an die Stadt Willich. Im Süden grenzen Kaarst und Neuss an Meerbusch. Die Nachbarstadt im Osten ist die Landeshauptstadt Düsseldorf. Die Grenze zu Düsseldorf bildet der Rhein.

Meerbusch befindet sich im Ballungsraum der Oberzentren Düsseldorf und Krefeld und gehört zum Regierungsbezirk Düsseldorf.

Infrastruktur

Die Stadt Meerbusch ist überregional über die Bundesautobahn A 44, A 52, A 57, sowie regional über die Bundesstraße B 9 und B 222, die Landesstraßen L30, L137, L154 und die Kreisstraßen K6 und K9 sehr gut angebunden.

Die nächstgelegenen Flughäfen sind Düsseldorf (15 km), Weeze (70 km), Köln Bonn (75 km), Dortmund (85 km), Maastrich Aachen (100 km) und Eindhoven (NL) (120 km).

Über einen Anschluss an das Schienennetz verfügt die Stadt über den „Bahnhof Meerbusch-Osterath“, zugleich bildet dieser den Anfangspunkt der Bahnstrecke Osterath - Dortmund-Süd.

Insgesamt betreibt die Stadt etwa 198 km Gemeindestraßen und etwa 179 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß- bzw. Radwege sowie Privatwege.

Besonders erwähnenswert sind der „Rheinradweg“, die „Europa-Rad-Route“, sowie der „Erlebnispfad Rheinschiene“. Eine überregionale Anbindung des Radverkehrs ist durch das Radwegenetz NRW gewährleistet.



Abb.: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Schermbeck_in_WES.svg

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit landwirtschaftlich bis dörflich geprägter Siedlungsstruktur muss sich die Stadt Meerbusch mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Seit der Jahrtausendwende steigt die Bevölkerungszahl leicht, mit kleinen Schwankungen. Die Stadt ist bestrebt Arbeitsplätze in der Region zu sichern, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken, den Wohnraum attraktiv zu gestalten und außerdem die regionale Siedlungsflächenentwicklung positiv voranzutreiben. Meerbusch profitiert durch seine regionale Lage von seiner räumlichen Nähe zum Wirtschafts- und Verwaltungszentrum Düsseldorf. Diese Nähe hat allerdings auch negative Auswirkungen, wie z. B. ein hohes Verkehrsaufkommen, Fluglärm, hohe Mieten und Wohnungsknappheit.

Die Siedlungsstruktur in Meerbusch ist über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Einzelne gelegene Höfe umgeben von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen sind lediglich in einer geringen Anzahl vorzufinden. Das bedeutet gleichzeitig, dass ein Infrastrukturnetz zur Erschließung dieser Wohnhäuser im Außenbereich vorgehalten werden muss. Viele Wirtschaftswege dienen somit überwiegend reinen land- und forstwirtschaftlichen Interessen und in einigen Fällen der Daseinsvorsorge und Mobilität.

Auch für den Bereich Tourismus, Freizeit und Erholung sowie für die Produktion erneuerbarer Energien (Windkraft, etc.) stellen die Wirtschaftswege wichtige

3





Stadt Meerbusch:

Gemarkung	Fläche (ha)
Büderich	1.708
Osterath	1.202
Lank-Latum	684
Strümp	620
Ossum-Bösinghoven	503
Nierst	722
Langst-Kierst	355
Ilverich	644
Gesamt	ca. 6.439

Datenquelle: ALKIS® NRW 2017

Verbindungen und Grundlagen dar. Diese Multifunktionalität stellt erhöhte Anforderungen an das ländliche Wegenetz im kommunalen Außenbereich der Stadt Meerbusch.

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

Durch die Nähe zur Landeshauptstadt Düsseldorf ist Meerbusch als vergleichsweise ruhiger und großstadtnaher

Wohnort beliebt. Dies erzeugt jedoch auch einen hohen Anteil der Ein- und Auspendler im Berufs- und Freizeitverkehr.

Meerbusch in Zahlen

Die im Folgenden dargestellten Zahlen und Statistiken zur Bevölkerungsverteilung wurden dem „Kommunalprofil Stadt Meerbusch“ der Landesdatenbank NRW entnommen und geben den Stand vom 31.12.2017 wieder.

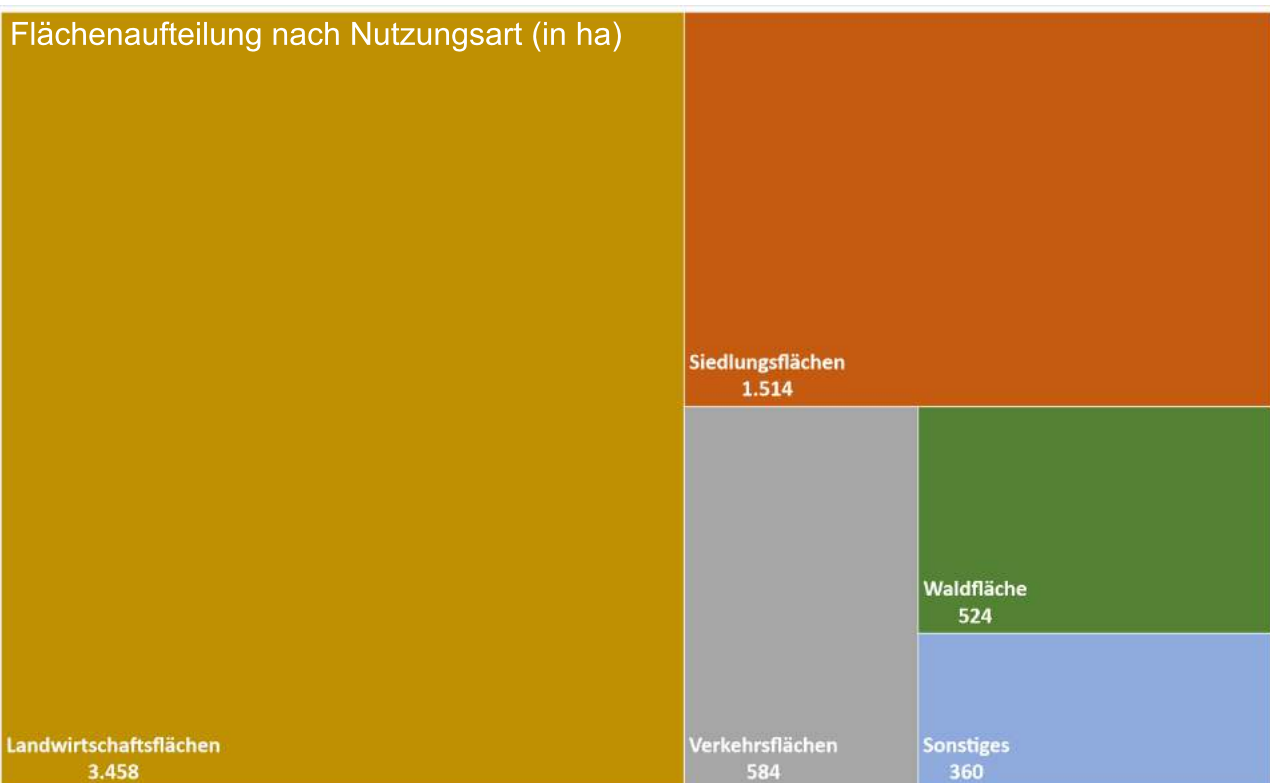
Auf einer Fläche von ca. 65 km² lebten zum o. g. Stichtag 55.548 Menschen verteilt auf insgesamt acht Ortschaften; Büderich, Osterath, Lank-Latum, Ossum-Bösinghoven, Strümp, Langst-Kierst, Nierst und Ilverich. Dadurch wird die Stadt Meerbusch vom Gemeindetyp als „große Mittelstadt“, einer Mittelstadt mit 50.000 Einwohnern und mehr, gewertet. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wider: im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohner pro km² sind es in der Stadt Meerbusch etwa 862,6 Einwohner pro km².

Flächennutzung / Landschaftsbild

Die Landschaft in Meerbusch gliedert sich in eine Mischung aus Ackerland, Grünland und kleineren Waldgebieten. Trotz der unmittelbaren Nähe zur Großstadt Düsseldorf ist das Stadtgebiet sehr landschaftlich, da die Stadt sich durch einen hohen Freiraumanteil auszeichnet.

Ein besonders Kennzeichen für die Stadt ist der Rhein, welcher die östliche Stadtgrenze zur Großstadt Düsseldorf bildet und unter Landschaftsschutz steht, „LSG Rheinaue“.

Flächenaufteilung nach Nutzungsart (in ha)



Weitere Landschaftsschutzgebiete sind „Die Issel“ und der „Struemper Busch, Meerbusch, Stingesbachau“.

Unter Naturschutz stehen zudem drei weitere Gebiete, „NSG Iilvericher Altrheinschlinge“, „NSG Der Meerbusch“ sowie „NSG Die Spey“.

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

Tourismus

Meerbusch präsentiert sich als fahrradfreundliche Stadt und bietet vielseitige Leistungen rund um das Radfahren an. Durch Meerbusch verlaufen viele attraktive Radwege.

Seit September 2016 ist Meerbusch ein neues und selbstbewusstes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS) in NRW.

Besonders am Rhein entlang verlaufen zahlreiche Radwege. Dazu zählen z. B. der Erlebnisweg Rheinschiene, der Rheinradweg, sowie die Mittelroute Europa und die Niederrheinroute.

Der „Erlebnisweg Rheinschiene“ ist eine 390 Kilometer lange Radroute, welche an verschiedenen Orten im Rheinland und durch den Niederrhein führt. Die Strecke am Niederrhein ist angenehm flach und ideal geeignet für alle Altersklassen, welche den Niederrhein in Ruhe erleben möchten.

Der Rheinradweg verläuft über 1.230 km von den Schweizer Alpen bis zur Nordsee entlang eines der längsten Flüsse Europas und quert dabei vier Länder, die Schweiz, Deutschland, Frankreich und die Niederlande.

Die „Mittelroute Europa“ führt ebenfalls durch Meerbusch am Rhein entlang. Die Route ist 4.000 km lang und verläuft vom Westen Europas bis zum Osten über sieben Länder, Frankreich, Belgien, die Niederlande, Deutschland, Tschechien, Polen und die Ukraine.



Abb.: Brunnen auf dem Marktplatz Lank
Quelle: http://www.rhein-kreis-neuss.de/de/verwaltung-politik/aemterliste/jugendamt/themen/bausteine/bilde-7/Brunnen_medium.jpg



Abb.: Teioly Mühle
Quelle: <https://bemerkenwelt.de/AUSFLUG/Meerbusch%20Alt%20Lank.htm#&gid=1&pid=1>

Besonders hervorzuheben ist der neue Rheindeich-Radweg, der Meerbusch von der Krefelder Stadtgrenze im Norden bis zur Düsseldorf-Löricker Stadtgrenze im Süden durchquert.

Gut ausgebaut und beliebt ist ebenso das Wanderwegenetz in Meerbusch. Diese führen durch die Ortschaften, sowie durch die Landschaft von Meerbusch. Besonders beliebt sind die Wanderwege, welche am Rhein entlangführen.

Allgemein sind die Rad- und Wanderwege durch die Stadt-, Land- und Waldflächen und entlang des Rheins abwechslungsreich gestaltet und bieten eine vielseitige Einsicht in die Stadt Meerbusch.

Als besondere touristische Ziele sind die 158 Denkmäler im gesamten Stadtgebiet und die Rheinfähre in Langst-Kierst zu nennen, welche Meerbusch mit dem historischen Düsseldorfer Stadtteil Kaiserswerth verbindet.



Abb.: Flughafenbrücke Meerbusch/Düsseldorf
Quelle: <https://www.flickr.com/photos/hhatoto/42182839872>

Abstimmung mit Planungen / Konzepten / Strategien

Bestehende Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Vor allem wurde ein Abgleich mit dem "Integrierten Stadtentwicklungskonzept - Meerbusch 2030" sowie dem Radwegekonzept vollzogen.

Die folgenden Ziele des "Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes - Meerbusch 2030" tangieren das Wegenetzkonzept:

- Handlungsfeld „Intelligente Siedlungsentwicklung“
- Handlungsfeld „Hochwertiger Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort“
- Handlungsfeld „Vielfältiger Natur- und Landschaftsraum“
- Handlungsfeld „Lebendige Stadtteilzentren“
- Handlungsfeld „Qualifizierte Nahversorgung“
- Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität“

Die folgenden Empfehlungen des Radwegekonzeptes tangieren das Wegenetzkonzept:

- Wegeausbau auf Regelbreite
- Belagsausbesserung
- Querungshilfen ergänzen

Das Wegenetzkonzept berücksichtigt die oben genannten Ziele und unterstützt deren Umsetzung. Hierzu gehören auch vorrangig der Abstimmungsprozess und Beteiligungsprozess mit der Stadt Meerbusch, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis, so dass planerische und strategische Vorgaben bei der Konzepterstellung einfließen und durch alle relevanten Nutzergruppen mitentwickelt werden konnten.

Stärken-Schwächen-Analyse

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

<p style="text-align: center;">Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende - Attraktive Siedlungen mit historischer Bausubstanz - günstige geografische Lage und überregionale Verkehrsanbindung 	<p style="text-align: center;">Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hohe Anforderungen und dadurch hoher Investitionsbedarf an das Wirtschaftswegenetz auf Grund der hohen Multifunktionalität - Flächeninanspruchnahme
<p style="text-align: center;">Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenzial an dörflichen Grünstrukturen - Förderung Tourismus - Land-/Forstwirtschaft stärken durch verbesserte Rahmenbedingungen (Wirtschaftswege) - Einsparpotenzial von Flächen durch Wegeaufgabe - Einsparpotenzial Wege Kat.H nutzen (10.614 m) * Breite (4 m) = ca. 4,2 ha - Potential der Wege in Kategorie B und Kategorie C nutzen 	<p style="text-align: center;">Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Funktionsverlust der alten Ortslagen durch Rückgang der Landwirtschaft - Rückgang von Dorfgemeinschaften - Verlust traditioneller Werte - Steigende Flächeninanspruchnahme durch Erweiterung von Siedlungsstrukturen

2. Wegenetzkonzept

Zielsetzung

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

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

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

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

Ziel der Erarbeitung von Wegenetzkonzepten (Wirtschaftswegekonzepte, ländliche Wegenetzkonzepte) ist es, den Städten und Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten örtlichen Akteure die Planung zukunftsfähiger und be-

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

Konzeptförderung

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

Das gesamte Verfahren ist von der europäischen Kommission über die ELER-Verordnung detailliert vorgegeben. Die Anträge auf Förderung sind bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden einzureichen. Die vierte Förderperiode lief im Frühjahr 2019 an und endet 2019, sodass geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2019 vollständig abgeschlossen sein müssen.

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 15.10.2018.

Die Stadt Meerbusch fällt nicht unter diese Fördervoraussetzung.

Das Wegenetzkonzept der Stadt Meerbusch wurde deshalb bewusst ohne Inanspruchnahme der Förderung erstellt. Allerdings wurde der Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte in vollem Umfang berücksichtigt. Somit unterscheidet sich das Ergebnis nicht von den Ergebnissen geförderter Wegenetzkonzepte.



Das Foto entstand bei einer Arbeitskreissitzung im Hause der Stadt Meerbusch
Foto: Ge-Komm GmbH

2.1 Bestandsanalyse (IST)

Arbeitsgrundlagen / Vorgaben

Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

Als wesentliche Arbeitsgrundlage und verpflichtende Vorgabe für geförderte Wegenetzkonzepte 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, in der Fassung vom 15.10.2018. Der Leitfaden gibt vor, welche Eigenschaften in welchem Umfang erfasst werden müssen und beschreibt umfassend die Kategorisierung der Wege im IST-Bestand und im SOLL-Konzept.

Begründung des Plangebietes

Gemäß dem Leitfaden wurden alle Wege im Außenbereich auf dem gesamten Stadtgebiet von Meerbusch unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht. Bereiche ausschließlich mit privater Erschließung ohne Bedeutung für die Allgemeinheit wurden nachrangig behandelt.

Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des Wegenetzkonzeptes dienten folgende Datengrundlagen:

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

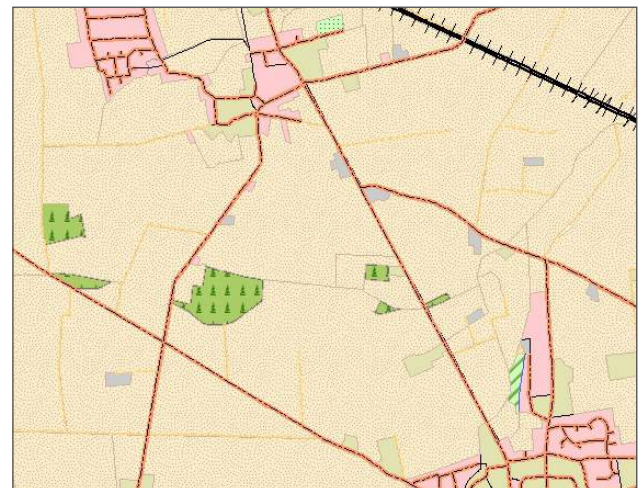


Abb.: ATKIS-Daten

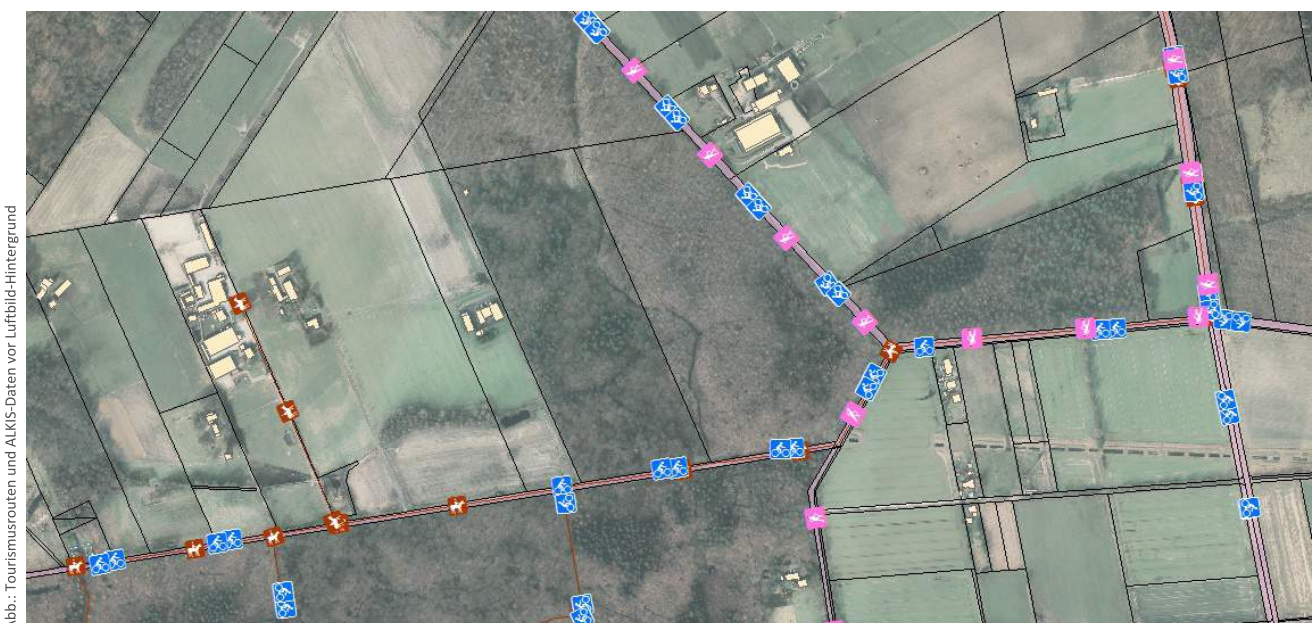


Abb.: Tourismusrouten und ALKIS-Daten vor Luftbild-Hintergrund

Vorgehensweise

Als vorbereitende Maßnahme wurden zunächst alle o. g. digitalen Datengrundlagen in einem professionellen GIS-System aufbereitet und zusammengestellt. Eigentumsflächen der Stadt Meerbusch 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 Wege und Wegeflurstücke im Eigentum der Stadt Meerbusch und strategisch wichtige bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit angefahren und gemäß den Vorgaben des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte erfasst.

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

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

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

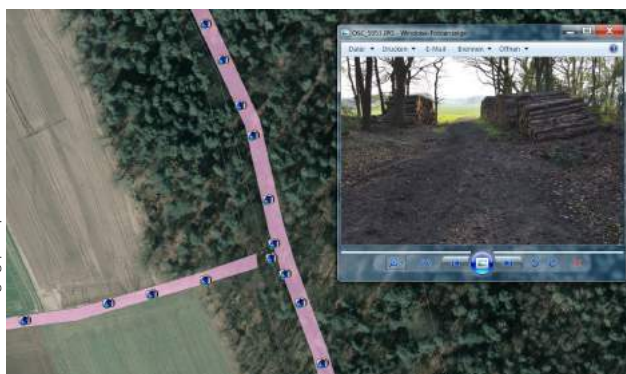


Abb.: Geoimaging | Beispielbild

Kategorisierung gemäß Leitfaden

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

Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)

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

Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für

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

ökologischer Wertigkeit

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

Ausbauart

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

Ausbauzustand

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



Tragfähigkeit

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

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

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

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

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

Länge und Breite

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

Unterhaltungspflicht

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

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

Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:

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

2.2 Ökologische Wertigkeit

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

Ökologische Wertigkeit

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

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

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

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

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

Wege und Säume

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

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

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

Allgemeine Situation

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

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



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

Potentialanalyse Wegeseitenstreifen

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

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

Funktion und Bedeutung

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

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

Überlebenswichtig.

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielphoto einer Beispielkommune

Bewertung gemäß Leitfaden

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

Diese werden durch die Kategorien

0 (= nicht vorhanden)

1 (= vorhanden)

2 (=stark ausgeprägt)

repräsentiert.

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

Ökologische Wertigkeit der Fahrbahn

0 = nicht vorhanden



1 = vorhanden



2 = stark ausgeprägt



Ökologische Wertigkeit des Saumes

0 = nicht vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielfoto einer Beispielkommune



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielfoto einer Beispielkommune

1 = vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielfoto einer Beispielkommune



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielfoto einer Beispielkommune

2 = stark ausgeprägt



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielfoto einer Beispielkommune



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielfoto einer Beispielkommune

Bewertung der ökologischen Wertigkeit

Die Bewertung der ökologischen Wertigkeit der Wege (Säume und Fahrbahnen) erfolgte gem. den Vorgaben des Leitfadens zur Erstellung von ländlichen Wegenetzkonzepten. Dabei ergeben sich für die Stadt Meerbusch die folgenden Statistiken für die Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt:

Wege gesamt - Fahrbahnoberfläche

Die Auswertung zeigt, dass ist ein großer Teil der Wege im Städteigentum bituminös oder in wassergebundener Bauweise ausgebaut ist, sodass eine ökologische Wertigkeit nicht vorhanden ist. Des Weiteren ist ein hoher Anteil der unbefestigten Wege lediglich mit artenarmen Trittpflanzen oder Gras bewachsen. Daraus ergibt sich überwiegend nicht vorhandene ökologische Wertigkeit der unbefestigten Fahrbahnoberflächen.

Die Bewertung "vorhanden" trifft auf lediglich 2,5 km der gesamten Wege zu. Dabei handelt es sich um unbefestigte Graswege oder bewachsene Wegeparzellen ohne verkehrliche Wegenutzung.

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

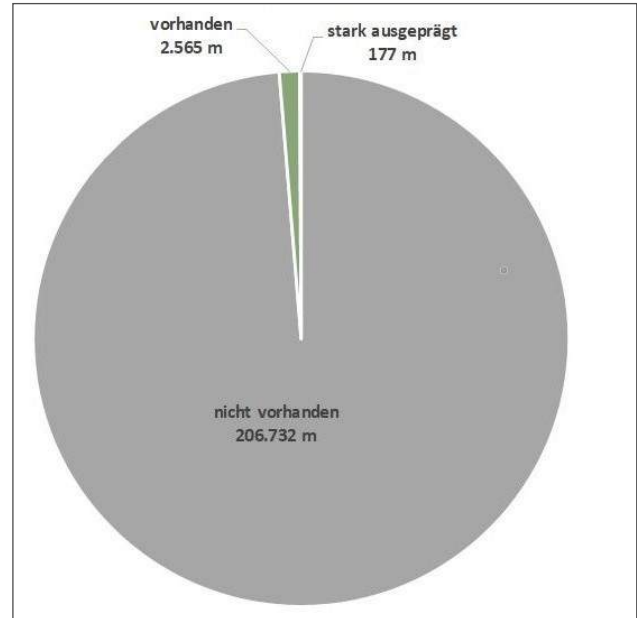


Abb.: Bewertung der ökologischen Wertigkeit der Fahrbahn (Ge-Komm GmbH)

Wege gesamt - Wegesäume

Die Wegesäume weisen eine erwartungsgemäß höhere ökologische Wertigkeit im Gegensatz zu den Fahrbahnoberflächen auf. Wie die Auswertung zeigt, ist jedoch bei ca. 143 km der Wegesäume im Gemeindeeigentum keine ökologische Wertigkeit vorhanden.

Die mit "stark ausgeprägt" bewerteten Wegesäume sind u. a. bei der IST-Kategorie H, ohne derzeitige Nutzung, zu finden. Die ökologische Wertigkeit der Säume der Wegekategorien E - I sind vor allem in Waldgebieten ausgeprägt.

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

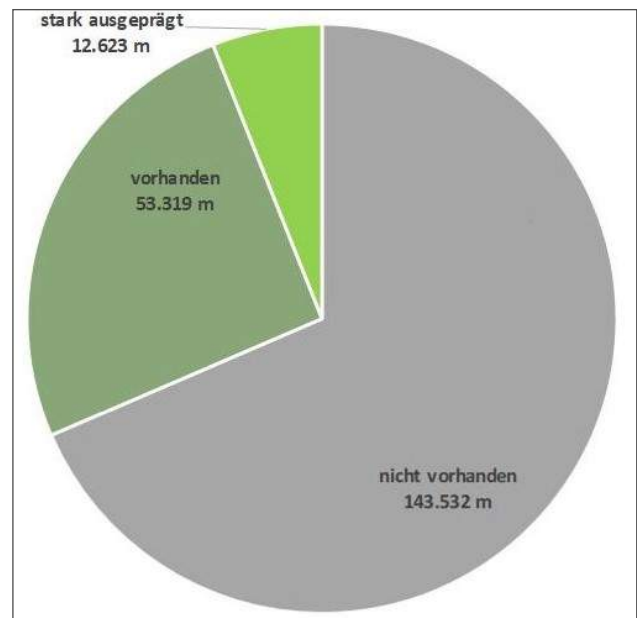


Abb.: Bewertung der ökologischen Wertigkeit der Wegesäume (Ge-Komm GmbH)

Die folgenden Fotobeispiele zeigen typische Situationen in der Stadt Meerbusch:



Foto: Ge-Komm GmbH | Stadt Meerbusch

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: vorhanden



Foto: Ge-Komm GmbH | Stadt Meerbusch

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



Foto: Ge-Komm GmbH | Stadt Meerbusch

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



Foto: Ge-Komm GmbH | Stadt Meerbusch

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



Foto: Ge-Komm GmbH | Stadt Meerbusch

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



Foto: Ge-Komm GmbH | Stadt Meerbusch

Bewertung der ökologischen Wertigkeit
 Fahrbahn: nicht vorhanden
 Wegesaum: vorhanden

2.3 Erarbeitung des SOLL-Konzeptes

Vorentwurf

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

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

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

Zur baulichen Bewertung und Prüfung der Bauwerke gem. DIN 1076 liegen der Gemeinde die entsprechenden Berichte vor. Brückenprüfungen werden in regelmäßigen Abständen beauftragt und mit externer Unterstützung durchgeführt. In das Konzept sind alle bisherigen bekannten Aspekte hinsichtlich der Bauwerke eingeflossen.

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

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

Brückenbauwerke

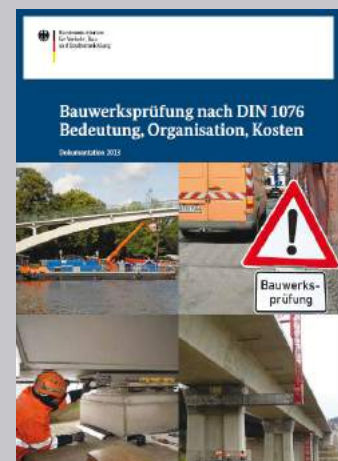
Insgesamt wurden in der Stadt Meerbusch im Wirtschaftswegenetz 4 Brückenbauwerke vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte auch eine intensive Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.



Bauwerksprüfung

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

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



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

Solche Überlegungen bestehen derzeit für die Stadt Meerbusch nicht.

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



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



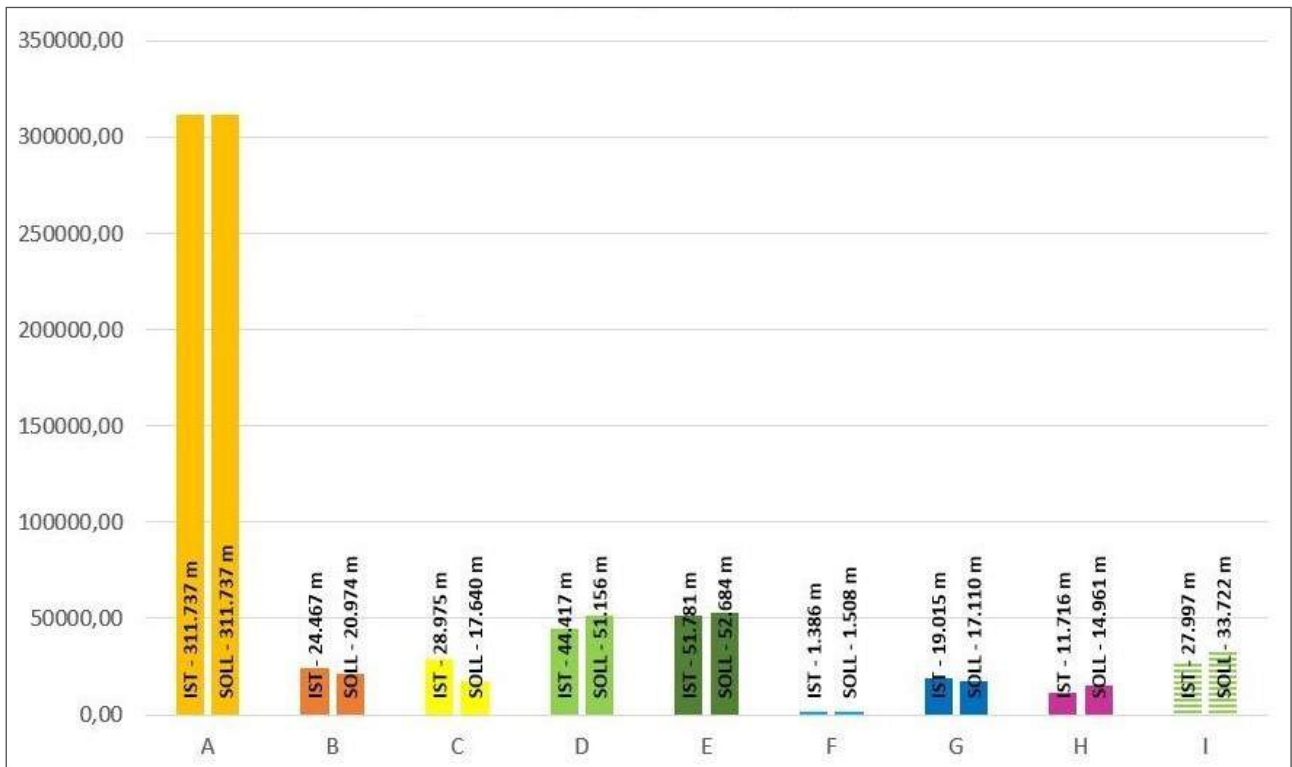
2.4 Statistiken zum Wegenetzkonzept

Insgesamt umfasste die Bearbeitung folgende Längen der Wirtschaftswege für das im Konzept berücksichtigte / erfasste Gesamtwegenetz:

Aufteilung der Wirtschaftswege nach Eigentumsverhältnissen:

Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Gemeinde	178.934
Kreis	78
Land NRW	1.070
Bundesrepublik Deutschland	2.940
Personen des Privatrechts	12.910
sonstige	13.800

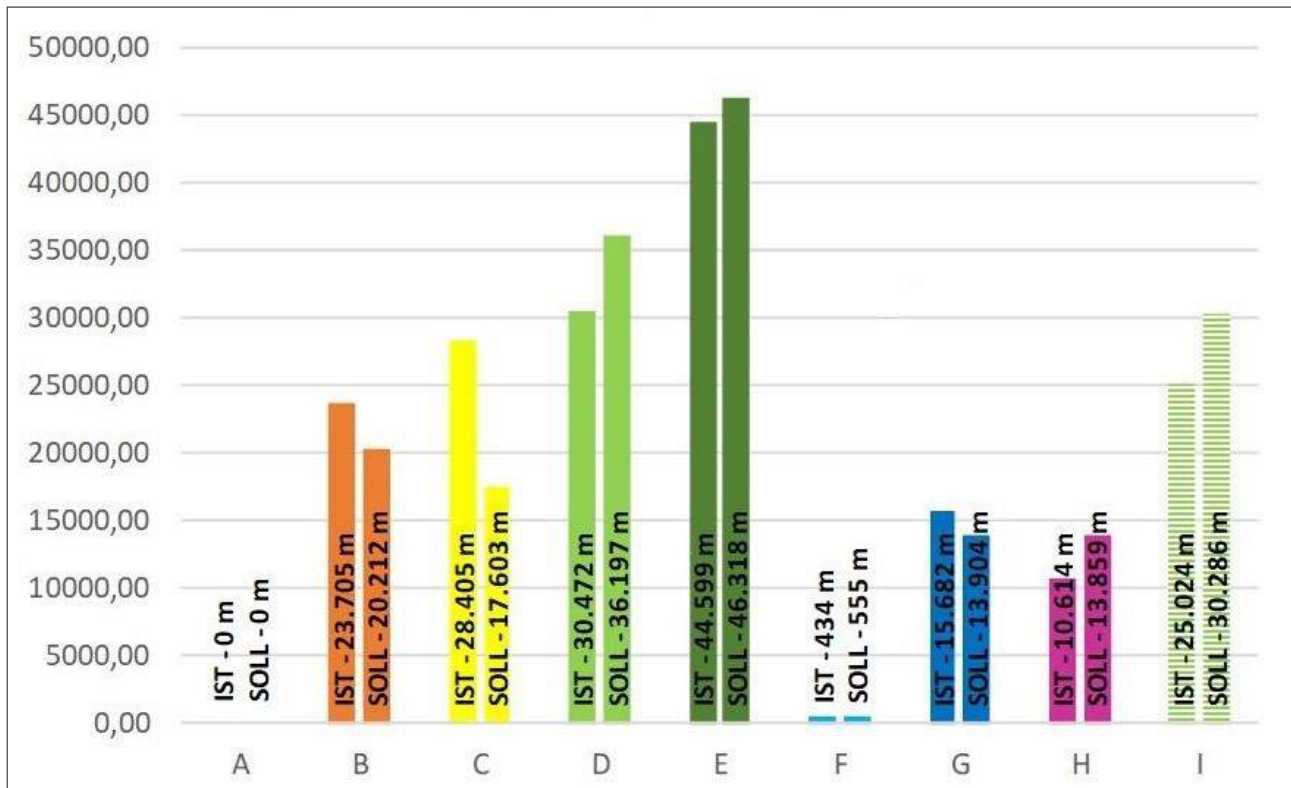
Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des gesamten Wegenetzes (Gemeindestraßen und Wirtschaftswege) unabhängig von der Unterhaltungspflicht:



Grafik: Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des gesamten Wegenetzes (Gemeindestraßen und Wirtschaftswege) unabhängig von der Unterhaltungspflicht

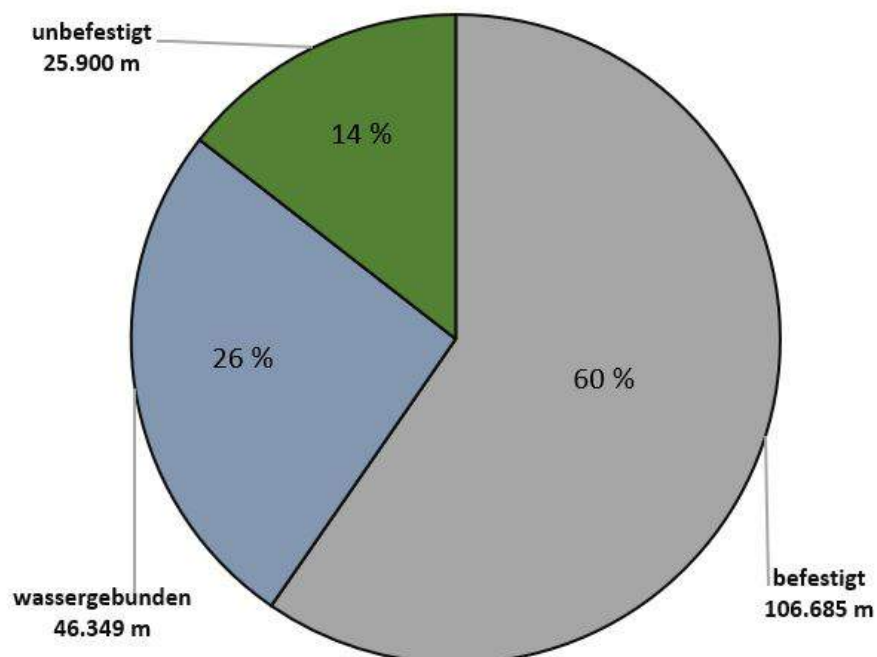
Die folgenden Statistiken beziehen sich auf das Wirtschaftswegenetz in der Unterhaltung Stadt Meerbusch.

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des Wegenetzes der Wirtschaftswege im Eigentum der Stadt Meerbusch:



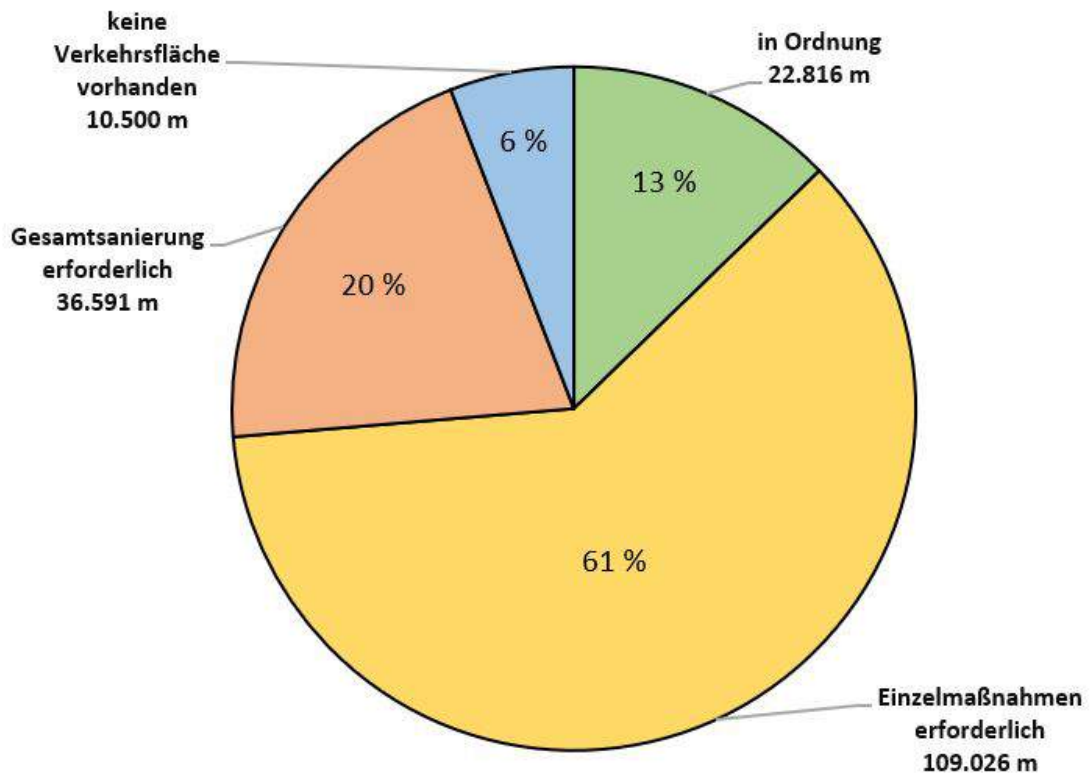
Grafik: Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL des Wegenetzes der Wirtschaftswege im Eigentum der Stadt Meerbusch

Wegenetz im Eigentum Stadt Meerbusch nach Befestigungsart:



Grafik: Wegenetz im Eigentum Stadt Meerbusch nach Befestigungsart

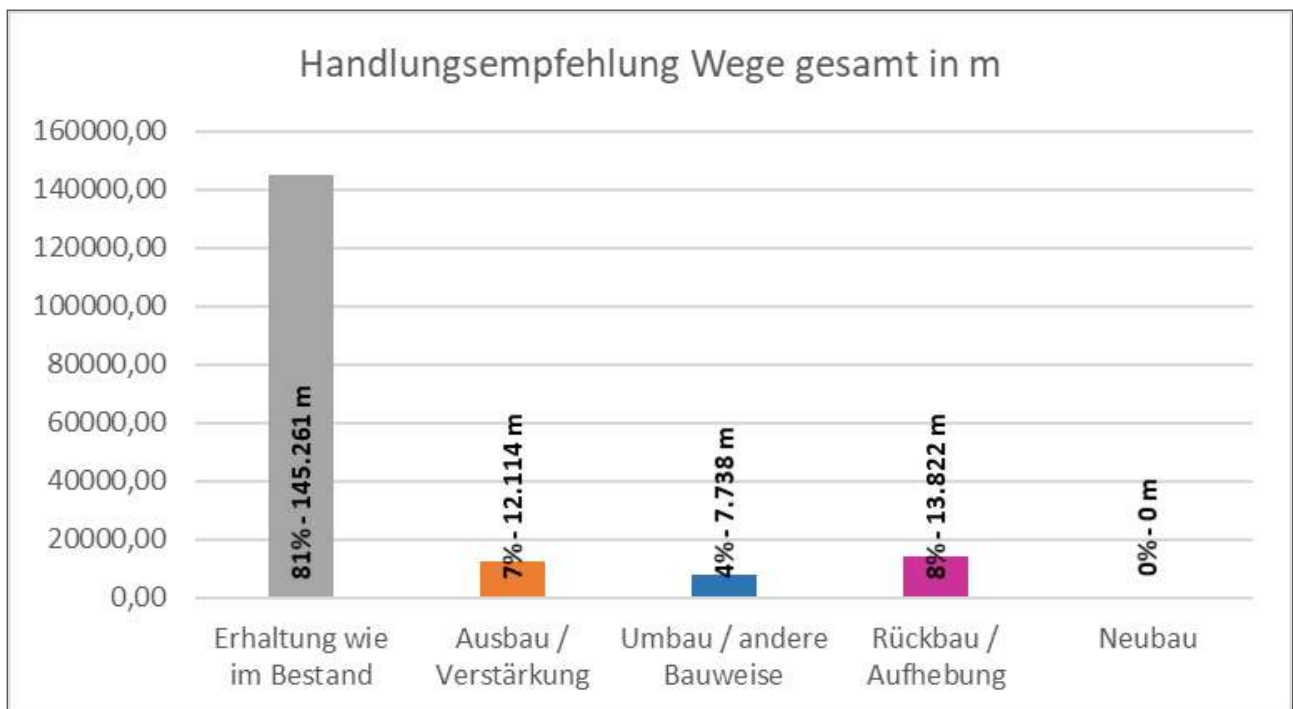
Zustand des Wegenetzes im Eigentum Stadt Meerbusch:



Grafik: Zustand des Wegenetzes im Eigentum Stadt Meerbusch

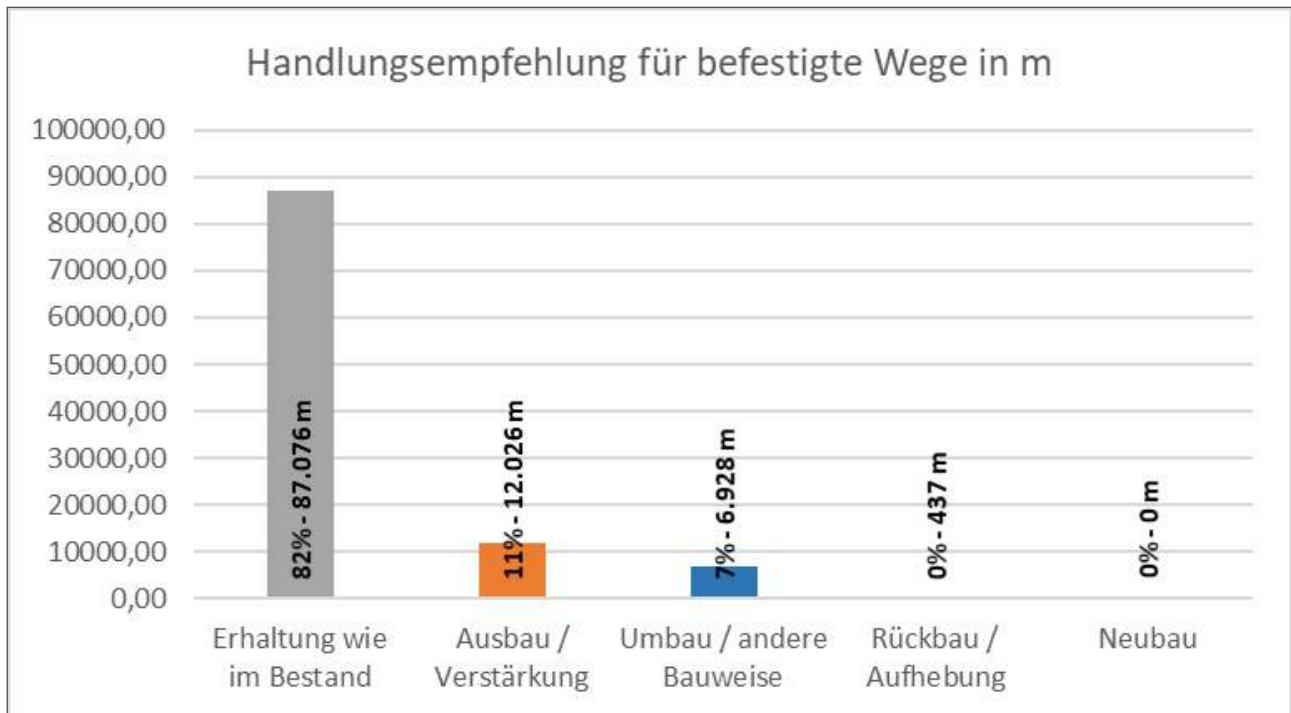
Handlungsempfehlungen Wege gesamt Eigentum Stadt Meerbusch:

21



Grafik: Handlungsempfehlungen Wege gesamt Eigentum Stadt Meerbusch

Handlungsempfehlungen für befestigte Wege im Eigentum Stadt Meerbusch:



Grafik: Handlungsempfehlungen für befestigte Wege im Eigentum Stadt Meerbusch

2.5 Beteiligungsverfahren

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

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

Projektgruppe „Wirtschaftswegekonzzept“

Die Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch eine Projektgruppe. Diese Projektgruppe besteht aus etwa 20 Teilnehmern. Unter anderem zählen dazu die Stellvertreter aus der Politik, der Landwirtschaft, der Feuerwehr, sowie Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Stadtverwaltung. Diese Personen vertreten die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die Beteiligung der breiten Masse.

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

Bürgerbeteiligung

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

Zusätzlich wurde stets auf das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „www.wirtschaftswegekonzzept.de“ verwiesen. Die Erläuterung zur Erstellung des Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit an insgesamt einem Termin. Zu dieser Veranstaltung kamen ca. 15 interessierte Bürger.

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

Im Folgenden die Einführungspräsentation:




Wegenetzkonzept

Stadt Meerbusch

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle



Agenda

- Allgemeine Informationen
- Vorgehensweise
- Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“



Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

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



Abb.:
Projekte der
Ge-Komm GmbH



Wirtschaftswege - Fakten / Status Quo

- Das Investitionsbudget reicht nicht für eine flächendeckende Optimierung
- **Ganzheitliche, konzeptionelle Betrachtung der ländlichen Wegenetzstruktur sinnvoll!**
- **Ziel: bedarfsgerechte und gleichzeitig finanzierbare Wege**



24



Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

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



Förderung des Agrarstruktur-Funktionärs-Entwicklungsprogramms
Europe investing in rural areas



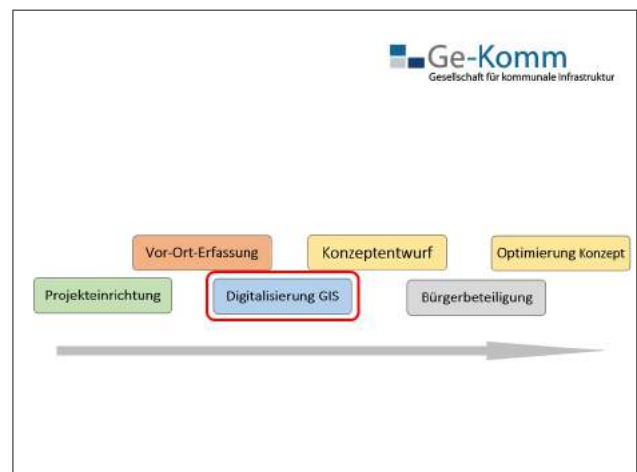
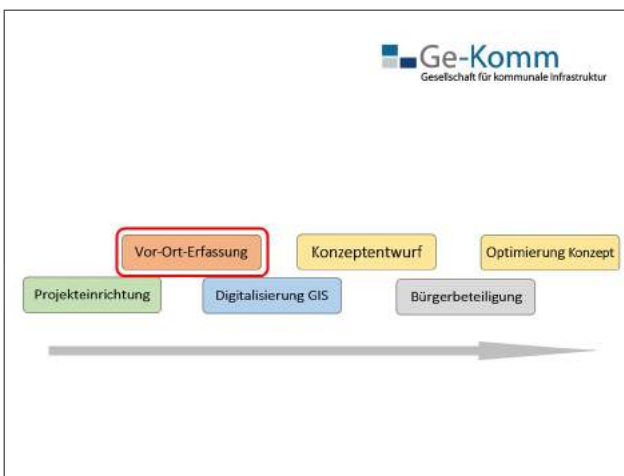
Germany - Rural Development Programme
(Regional) - North Rhine-Westphalia

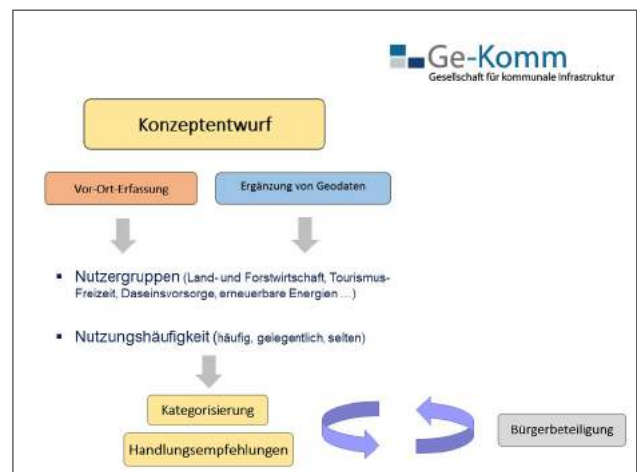
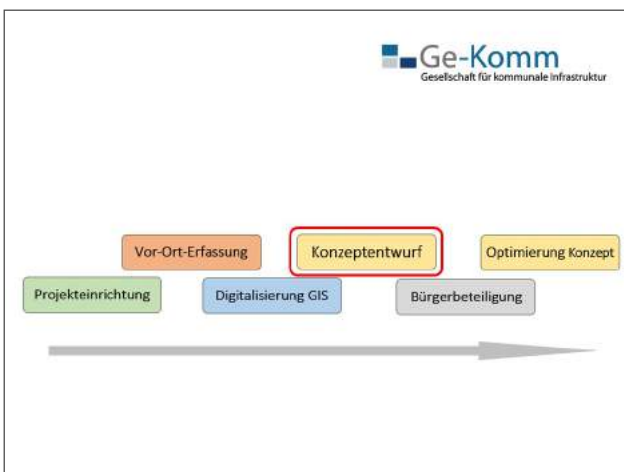
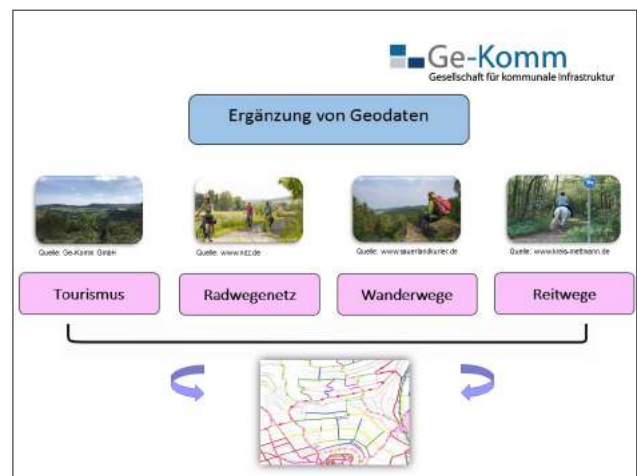
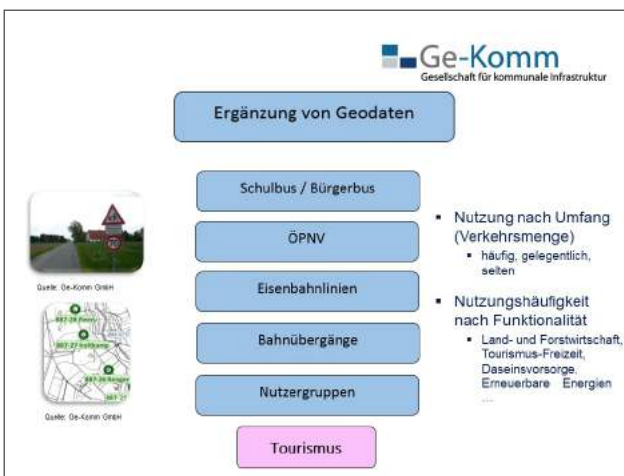
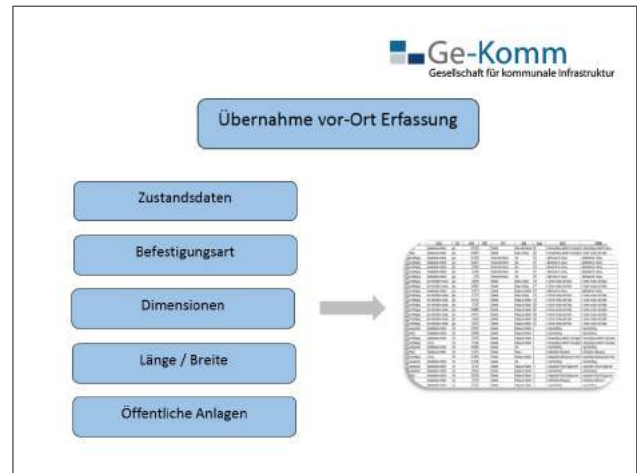



Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

- Das Land NRW fördert die Erstellung eines Konzeptes mit 75% (bis zu 50.000 €), sofern es mit externer Unterstützung erstellt wird
- Leitfaden als Arbeitsgrundlage vorgegeben
- Fertigstellung bis Ende Oktober 2019







Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Einzelinteressen





Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Verkehrslenkung





Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Modernisierungsbedarf





Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Doppelschließungen




Kategorisierung

Wegekategorie IST

- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit IuF Verkehr
- F - Einzlerschließung kaum IuF Verkehr
- G - Binnenschließung
- H - keine Funktion
- I - allenführender Geh- / Radweg



Wegekategorie SOLL


- A - klassifiziert
- B - multifunktionaler Verbindungsweg
- C - Hauptwirtschaftsweg
- D - untergeordneter Weg mit Fußgängerverkehr
- E - untergeordneter Erschließungsweg mit IuF Verkehr
- F - Einzlerschließung kaum IuF Verkehr
- G - Binnenschließung
- H - entbehrlich
- I - allenführender Geh- / Radweg

- Unter Einbeziehung vor-Ort erfasster Attribute
- Unter Einbeziehung recherchierter / individuell verfügbarer Daten
- Weiterentwicklung des IST-Konzeptes
- Berücksichtigung zukünftiger Nutzung

Kategorisierung

- Konzeptentwurf in Form eines digitalen Planes

IST



SOLL




Abb.:
Ein Projekt der Ge-Komm GmbH



Kategorisierung

- Einbeziehung der Brückenbauwerke (als Wegeabschnitte)



Fotos: Ge-Komm GmbH

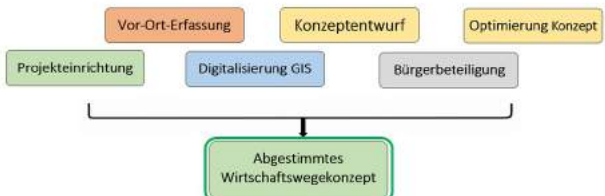
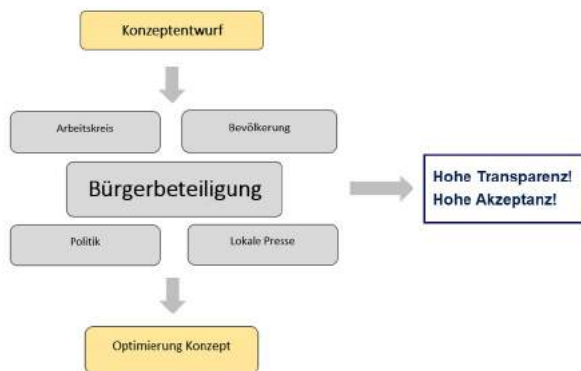
Handlungsempfehlungen

gem. Leitfaden

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



Abb.:
Projekte der
Ge-Komm GmbH



Abschluss des Projektes

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



Berichterstattung in der lokalen Presse

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

Kommunales Wirtschaftswegekonzept: Jetzt werden die Wegedaten erfasst

Info-Abend am 28. November im Bürgerhaus Lank

Veröffentlicht am: 21.11.2018



Die Fahrzeuge des Planungsbüros Ge-Komm werden in nächster Zeit verstärkt auf den Wirtschaftswegen im Stadtgebiet zu sehen sein. Foto: Ge-Komm

Die Stadt Meerbusch lässt derzeit ein kommunales Wirtschaftswegekonzept erarbeiten. Im Zuge dessen werden zunächst alle Wirtschaftswege im Stadtgebiet erfasst und dokumentiert. Dazu werden die Wirtschaftswege abgefahren und bewertet. Anhand der ermittelten Wegedaten werden anschließend langfristige Prioritäten für Ausbau und Unterhaltung der Wege festgelegt. Mit der Erstellung hat die Stadtverwaltung das Planungsbüro Ge-Komm GmbH - Gesellschaft für kommunale Infrastruktur - aus Melle beauftragt.

"Wenn der erste Konzeptentwurf vorliegt, werden wir im Rahmen einer Online-Anliegerbeteiligung festlegen, welche Wirtschaftswege wann saniert oder ausgebaut werden sollen", so Daniel Hartenstein, Abteilungsleiter Straßenbau und -betrieb im Technischen Dezernat der Stadtverwaltung. Das fertige Wirtschaftswegekonzept diene letztlich als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung.

Für Anlieger, Nutzer und Interessierte bietet die Stadt

am Mittwoch, 28. November, 19 Uhr, im Bürgerhaus Lank an der Wittenberger Straße 21 (Raum S2./2.2 im 1. OG)

einen Info-Abend zum Wirtschaftswegekonzept an. Mitarbeiter des Planungsbüros und der Stadtverwaltung erläutern Ziele und Vorgehensweise.

Quelle: <https://meerbusch.de/service-und-politik/nachrichten/artikel/kommunales-wirtschaftswegekonzept-jetzt-werden-die-wegedaten-erfasst.html>

Wirtschaftswegekonzept für die Stadt Meerbusch: Bürger-Abend am 10. April im Bürgerhaus Lank

geschrieben von Stadtpressestelle | Datum: Mittwoch, 27 März 2019 | in: Öffentliches
Schreiben Sie einen Kommentar

Die Stadt Meerbusch erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur) aus Melle ein „Wirtschaftswegekonzept“. Dazu wurden in den vergangenen Monaten in einem ersten Schritt sämtliche öffentlichen Wege im Stadtgebiet sowie Wege, die Eigentum von Verbänden oder Gemeinschaften sind, nach Bedeutung und Funktion klassifiziert. Fachleute der Stadtverwaltung und der Ge-Komm erörterten, welche Wege für die Infrastruktur der Stadt unverzichtbar sind und welche im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet, Dritten zur Verfügung gestellt oder sogar gänzlich aufgegeben werden könnten.

Die Zwischenergebnisse sollen nun im Rahmen eines Bürger-Abends am Mittwoch, 10. April, 17 Uhr, im Bürgerhaus an der Wittenberger Straße 21 in Lank-Latum diskutiert werden. Hierbei wird das Wegenetz aller Stadtteile betrachtet, Anregungen und Fragen können ausführlich besprochen werden. Im Anschluss an den Termin besteht die Möglichkeit, sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen.

„Unser Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Meerbusch zu schaffen“, so Michael Assenmacher, Technischer Beigeordneter der Stadt Meerbusch. „Am Entscheidungsprozess soll die Bürgerschaft aktiv mitwirken. Ich bin gespannt auf die Ergebnisse.“

Bürger können Kommentare abgeben

Meerbuscher Wegenetz online mitplanen

12. April 2019 um 05:15 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Welche Wirtschaftswegenetze in Meerbusch sind unverzichtbar, welche können möglicherweise aufgegeben werden? Die Bürger können mitentscheiden. Foto: RP/Ge-Komm

Per digitalem Klick können sich die Bürger an den Planungen für das ländliche Wegenetz in Meerbusch beteiligen. Die Internetseite bleibt bis zum 31. Mai freigeschaltet. Das Interesse beim Infoabend war aber nur gering.

Von Monika Götz

In welchem Zustand ist das ländliche Wegenetz in den Meerbuscher Ortsteilen? Welche Wege und Brückenbauwerke sind unverzichtbar und haben hohe Priorität, welche könnten im Standard gesenkt oder sogar aufgegeben werden, und welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich? Die Antworten auf diese Fragen stehen im Mittelpunkt eines „Wirtschaftswegenetzkonzepts“, das seitens der Stadt in Zusammenarbeit mit der Firma Ge-Komm (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur) erarbeitet wird.

Die Zwischenergebnisse wurden jetzt bei einem Bürgerabend im Bürgerhaus Lank-Latum diskutiert. Das Interesse der Bürger allerdings, sich in die Planungen einzubringen, scheint nicht hoch. Lediglich acht Meerbuscher waren gekommen, um sich über die von Ge-Komm-Geschäftsführer Bernd Mende und Mitarbeiter Eduard Schwarz dargestellte Klassifizierung der unterschiedlichen Wege zu informieren.

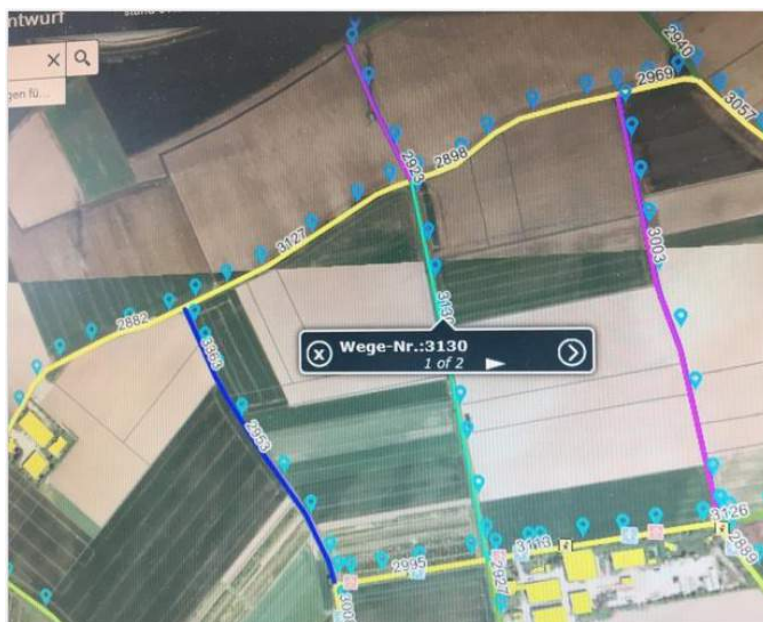
Mehrere Monate wurde an dem Wirtschaftswegenetzkonzept gearbeitet. „Es hat sich gelohnt, genau hinzusehen, welcher Weg wie genutzt wird und in

welchem Zustand ist“, fasst Michael Assenmacher, Technischer Beigeordneter, zusammen. Mit ihm standen Daniel Hartenstein, Bernd KÜthen und Matthias Unzeitig, Fachbereich Straßen und Kanäle, für detaillierte Erläuterungen zur Verfügung.

Vor- und dargestellt wird das Konzept der Wegekategorisierung unter anderem mit dem Ist- und Soll-Zustand digital unter www.wirtschaftswegekzept.de. Über den Menüpunkt Portal geht es zur Registrierung, anschließend kann durch Eingabe der gewünschten Stadt das jeweilige Projekt – hier Meerbusch – ausgewählt werden.

„Wir haben alle öffentlichen, unterschiedlich genutzten Wege in Augenschein genommen. Anhand der Kartenausschnitte können die Wege digital abgefahren werden“, erklärte ein Ge-Komm-Mitarbeiter. So könnten sich die Bürger durch das Anklicken eines Weges oder mit der Eingabe einer Nummer und dem Vergleich mit der Kategorisierung (beispielsweise zwischen F für Einzel- oder G für Binnenerschließung und H für ‚keine Funktion‘) ein Bild darüber machen, wie der Zustand der Wege eingeschätzt wird.

Dass dabei Konflikte entstehen würden, sei normal, „Hundebesitzer haben andere Interessen als Reiter“. Die Nierster Bürgerin Regina Großmann ließ sich im Bürgerhaus digital auf bekannte Wege mitnehmen. Auch Margarete Schlungs und Regina Spoerle aus Lank-Latum finden, dass der Bedarf für ein Wirtschaftswegekzept besteht: „Obwohl die Nummerierung kompliziert scheint, werden wir uns das genau ansehen.“ Schließlich sollen die Bürger an der Planung beteiligt werden. Über die Internetseite – sie enthält auch einen Link zur Homepage der Stadt – können sie ihre Kommentare abgeben. „Setzen Sie sich mit der Familie, mit Freunden zusammen und teilen Sie uns Ihre Anregungen mit“, forderten die Verantwortlichen auf.



Die Seite der Ge-Komm bleibt bis zum 31. Mai freigeschaltet. „Wir wollen die ehrliche Meinung der Bürger haben, das Wissen nutzen, wir wollen visionär sein, die Planungen sollen sich auf einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren beziehen“, ermuntert Michael Assenmacher zur Abgabe eines Kommentars. Auf der Internetseite kann nach der Ausarbeitung auch verfolgt werden, ob die Anregungen angenommen oder abgelehnt wurden.

Info-Abend zum ersten Wirtschaftswegekonzept der Stadt am 10. April im Bürgerhaus Lank

Beteiligungsverfahren läuft an

Veröffentlicht am: 29.03.2019



Welche Wege sind für die Landwirtschaft wichtig, welche sind für Tourismus und Naherholung interessant? Ein neues Konzept soll hier Klarheit schaffen. Foto: i-stock

Die Stadt Meerbusch erstellt derzeit in Kooperation mit der Ge-Komm GmbH (Gesellschaft für kommunale Infrastruktur) ein "Wirtschaftswegekonzept". Dazu wurden zunächst sämtliche öffentlichen Wege im Stadtgebiet sowie Wege, die Eigentum von Verbänden oder Gemeinschaften sind, nach Bedeutung und Funktion klassifiziert. Dabei wurde erörtert, welche Wege für die Infrastruktur der Stadt unverzichtbar sind und welche im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet, Dritten zur Verfügung gestellt oder sogar gänzlich aufgegeben werden könnten.

Die Zwischenergebnisse sollen nun im Rahmen eines Bürger-Abends am Mittwoch, 10. April, 17 Uhr, im Bürgerhaus an der Wittenberger Straße 21 in Lank-Latum diskutiert werden. Hierbei wird das Wegenetz aller Stadtteile betrachtet. Anregungen und Fragen können ausführlich besprochen werden. Im Anschluss an den Termin besteht die Möglichkeit, sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen.

"Unser Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Meerbusch zu schaffen", so Michael Assenmacher, Technischer Beigeordneter der Stadt Meerbusch. "Am Entscheidungsprozess soll die Bürgerschaft aktiv mitwirken. Ich bin gespannt auf die Ergebnisse."

Quelle: <https://meerbusch.de/service-und-politik/nachrichten/artikel/info-abend-zum-ersten-wirtschaftswegekonzept-der-stadt-am-10-april-im-buergerhaus-lank.html>

2.6 Bürgerdialog - www.wirtschaftswegekonzzept.de

Eine besondere Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:

www.wirtschaftswegekonzzept.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepete.de

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

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

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

Dieses Portal stand allen Interessierten rund um die Uhr (24/7) zur Verfügung und konnte bequem von zu Hause oder aber auch von unterwegs besucht werden. Durch die permanente Erreichbarkeit wurden eine bürgernahe Transparenz des Konzeptes und eine hohe Beteiligung erreicht, ohne die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung 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. Der Projektzugang erfolgt nach einmaliger Registrierung über den **Anmeldenamen "Meerbusch"**.

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

Das Portal für das Wegenetzkonzept der Stadt Meerbusch wurde Mitte April 2019 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis zum Ende Mai 2019 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt. Nach Projektabschluss steht das Portal bis Ende des Jahres 2019 noch informativ zur Verfügung. Eine Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die unten aufgeführte Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 126 Mal aufgerufen. Insgesamt sind mehr als 9 Kommentare eingegangen, mit 24 kommentierten Wegeabschnitten.

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

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

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



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

Für weiterführende Informationen ließ sich eine Kartenle-gende einblenden.



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

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



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

Abb.: Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar *

Abb.: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

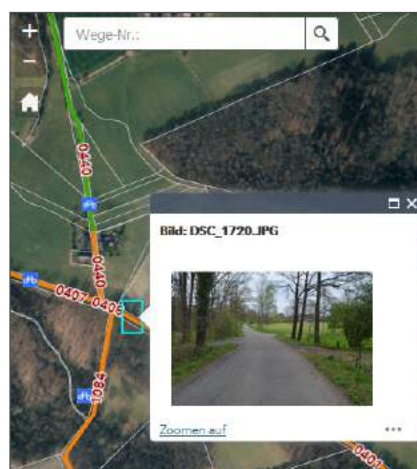


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

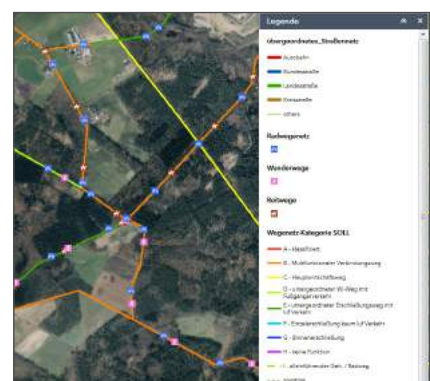


Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

3. Zukünftige Finanzierungsformen / -modelle

Allgemeines

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

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

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

Laut 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 2019 beträgt der Wert 1,35 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. (Quelle Baupreisindex: <https://www.it.nrw/node/2038>). 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 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 Meerbusch.

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 (§ 8 Kommunalabgabengesetz NRW) und der bestehenden Mustersatzung des Städte- und

Gemeindebundes, auch von den (jeweils unmittelbar betroffenen) Anliegern / Eigentümern anteilig mitgetragen werden können. Die Entscheidung ob die Kostenbeteiligung erfolgt, liegt im satzungsrechtlichen Ermessen der jeweiligen Gemeinde.

Die Stadt Meerbusch hat im Rahmen ihres satzungsrechtlichen Ermessens von der Einbeziehung der Wirtschaftswege in die Satzung nach § 8 Kommunalabgabengesetz –KAG- für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Meerbusch bisher keinen Gebrauch gemacht.

Straßenbaubeiträge bei Wirtschaftswegen

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.

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

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

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

Nach entsprechender Beratung sind bereits einige Kommunen dieser Empfehlung gefolgt, beispielhaft sei hier die Stadt Preußisch Oldendorf genannt. Die Satzung der Stadt Preußisch Oldendorf über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für Maßnahmen an Einrichtungen des Straßenbaus im Außenbereich vom 23.07.2013 kann dazu eingesehen werden.

Aktuelle Situation zu Straßenausbaubeiträgen in NRW:

Am 19.12.2019 hat der Landtag von NRW das „Fünfte Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes“ verabschiedet.

Wesentliche Neuerung ist die Einführung des § 8a „Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen“.

Bezüglich der Anliegerbeiträge bei Wirtschaftswegen hat sich nichts geändert.

Näheres dazu unter www.recht.nrw.de

Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

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

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

Auf Grundlage eigener Satzungsentwürfe 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.

Wiederkehrende Beiträge

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

ziehen die kommunalen Spitzenverbände aber gesetzliche Ansätze zur Vereinfachung des Beitragsrechts innerhalb des bestehenden Beitragserhebungssystems einem System ändernden Lösungsansatz mit wiederkehrenden Beiträgen vor.

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

Erhöhung der Grundsteuer A

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

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern“:

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

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

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

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

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

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

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

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

Förderung

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege z. B. im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren.

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

Weiterführende Erläuterungen sind dem Kapitel 4 - Handlungsempfehlungen sowie der Förderrichtlinie zu entnehmen.

Treckermaut

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

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

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

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

Favorisiertes Finanzmodell für die Stadt Meerbusch

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

Im städtischen Haushalt sind jährlich 20.000 € pauschal für bauliche Maßnahmen zur Sanierung kleinerer Abschnitte bei Wirtschaftswegen vorgesehen.

Für größere Sanierungsabschnitte wurden 2019 216.000€ und 2020 240.000€ vorgesehen. In der Regel können damit 2 - 3 Wirtschaftswege, je nach Randbedingungen und Länge, saniert werden.

Abzuwarten und intensiv zu verfolgen sind dabei die Entwicklungen bezüglich der Verfahren zu Wegeunterhaltungsverbandsgründungen in NRW in der Stadt Gescher und der Gemeinde Metelen.

4. Handlungsempfehlungen

Begriffserklärungen und Einordnung

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

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

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

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung

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



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

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

Begriffsbestimmung Oberbau / Unterbau

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

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

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

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

Zur besseren Übersicht werden in der Grafik auf Seite 40 die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV) mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

Durch die Handlungsempfehlungen lässt sich nicht in jedem Fall eine generelle Aussage treffen, ob eine Maßnahme zu einer Beitragspflicht im Sinne des KAG § 8 führen könnte oder nicht. In jedem Fall ist daher eine Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung weiterer relevanter Parameter erforderlich (Abschnittslänge etc.). Dabei spielt z. B. auch die Widmung eine ganz entscheidende Rolle. Der förmliche Widmungsakt gemäß Straßen- und Wegegesetz NRW ist eine Allgemeinverfügung, durch die Straßen, Wege und Plätze erst die Eigenschaft einer öffentlichen Straße / öffentlichen Weges erhalten. Erst dadurch ist das Kommunalabgabengesetz anwendbar. Betriebliche Unterhaltung und Bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führt in der Regel nicht zu einer umlagefähigen Beitragspflicht. Eine grundhafte Erneuerung ist in der Regel im Sinne des KAG §8 dagegen beitragsfähig (Achtung:

doch hier gilt es bestimmte Zeiträume zu beachten, die verhindern sollen, dass ein Weg binnen kurzer Zeiträume mehrfach „abgerechnet“ wird). Eine Einzelfallprüfung ist daher immer erforderlich.

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

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

Begriff „Herstellungskosten“



Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH

ifv 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.

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 Re-

gel auch Herstellungskosten.

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

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

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

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

4.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Prioritäten

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

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

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie F

Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung - Kategorie G

keine Unterhaltung - Kategorie H

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

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

Verkehrssicherungspflicht

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

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

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

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

Ein weiterer Gesichtspunkt, den der Verkehrssicherungspflichtige bei der Einhaltung seiner Pflichten berücksichtigen muss, ist das zu erwartende Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Dort, wo Person abgelenkt werden (etwa durch Schaufenster u.ä.) sind höhere Anforderungen zu stellen, als auf Wegen, auf denen eine solche Gefahr der Ablenkung nicht besteht. Für Wirtschaftswege im Außenbereich, die zudem erkennbar in einem schlechten Zustand sind, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass vom Verkehrsteilnehmer die volle Aufmerksamkeit erwartet werden kann.

Grundsätzlich sind die Kommunen verpflichtet, aber auch berechtigt Ihre Organisation zur Erfüllung Ihrer Verkehrssicherungspflichten situationsgerecht auf jede Straße bzw. jeden Weg anzupassen. Durch regelmäßige Kontrollen ist der Zustand der Straßen-Wege-Plätze zu überprüfen. Dabei sind etwaig drohende Gefahren festzustellen und zu beseitigen (bzw. die Beseitigung zu veranlassen). Die Art und Häufigkeit der Kontrollen richtet sich u.a. nach der Bedeutung der jeweiligen Abschnitte und deren Frequenz-

zung (Prioritäten siehe oben). Hierbei geht es nicht nur um die verkehrliche Funktion, sondern auch um die tatsächliche Verkehrsbelastung. Je nach Funktion, Verkehrsbelastung und Frequentierung durch unterschiedliche Verkehrsarten unterscheiden sich auch Art und Umfang der Maßnahmen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten. Grundsätzlich ist nach verbreiteter Auffassung eine visuelle Prüfung ausreichend.

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

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

Hinsichtlich des Radverkehrs wird man Unterschiede machen müssen, je nachdem, ob ein Wirtschaftsweg (unabhängig von seiner Ausweisung in Radwegrouten u.ä.) eine belebte und stark frequentierte Radverkehrsanlage darstellt. Auch hier dürfen allerdings die Anforderungen an den Wegezustand nicht überspannt werden. So dürfte beispielsweise ein Radrennfahrer nicht erwarten solche Wege in seiner Wunschgeschwindigkeit befahren zu können. So hat das Landesgericht Heidelberg mit Urteil vom 14.12.1988 speziell zur Frage der Verkehrssicherungspflicht auf einem als Radweg ausgewiesenen Feldweg entschieden, dass solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet) ausgebaut und unterhalten wird, sich die Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde auf den Schutz vor 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.

In der Stadt Meerbusch gibt es ebenfalls viele Wirtschaftswegen die im Eigentum von Verbänden stehen. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz besteht ein Betretungsbefugnis

der freien Landschaft zum Zwecke der Erholung, jedoch auf eigene Gefahr. Ein Tätigwerden des Verkehrssicherungspflichtigen ist nur dann geboten, wenn Gefahren bestehen, die für die Nutzer nicht erkennbar sind. Sollten offizielle Wander-/Radwege auf den Straßen ausgewiesen werden, so geht die Verkehrssicherungspflicht in dem erhöhten Maße auf die entsprechende Stelle über.

Substanzerhalt

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

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

4.2 Zukünftiger Ausbaustandard

Allgemeines und Begriffsbestimmungen

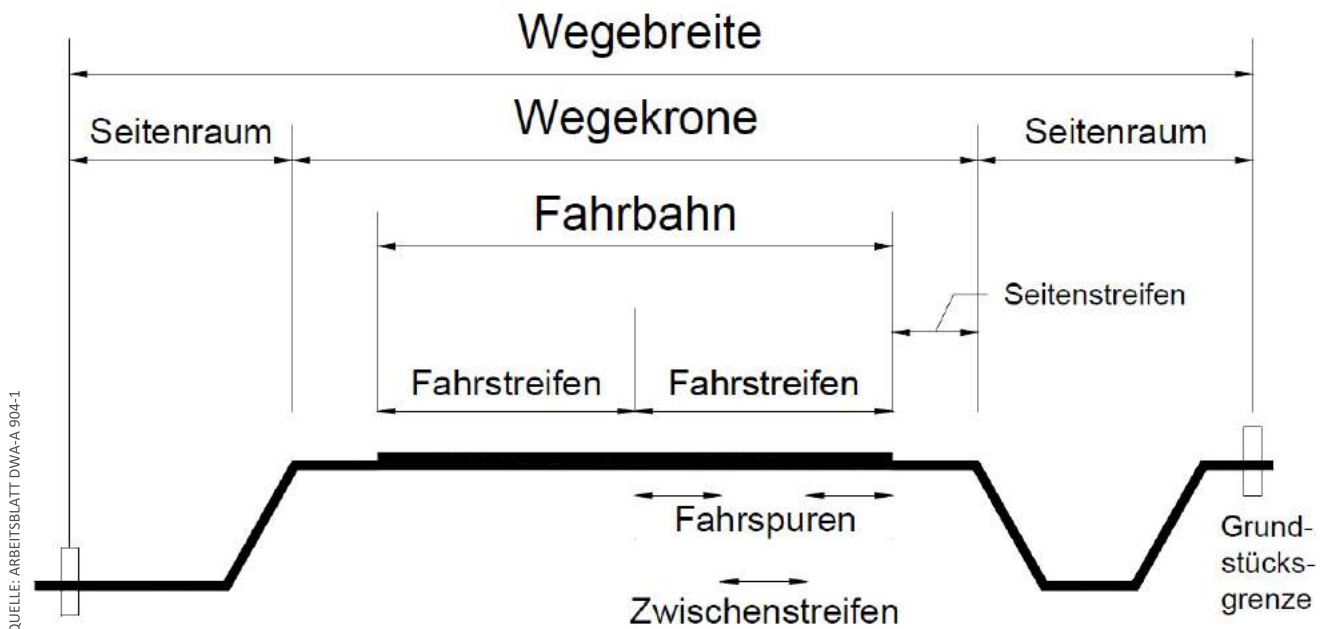
Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehre der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten der Wege. Bei allen zukünftigen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise auch die Dimension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

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

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

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

Querschnitt ländlicher Wege



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

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

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

Zwischenstreifen: Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrspuren.

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

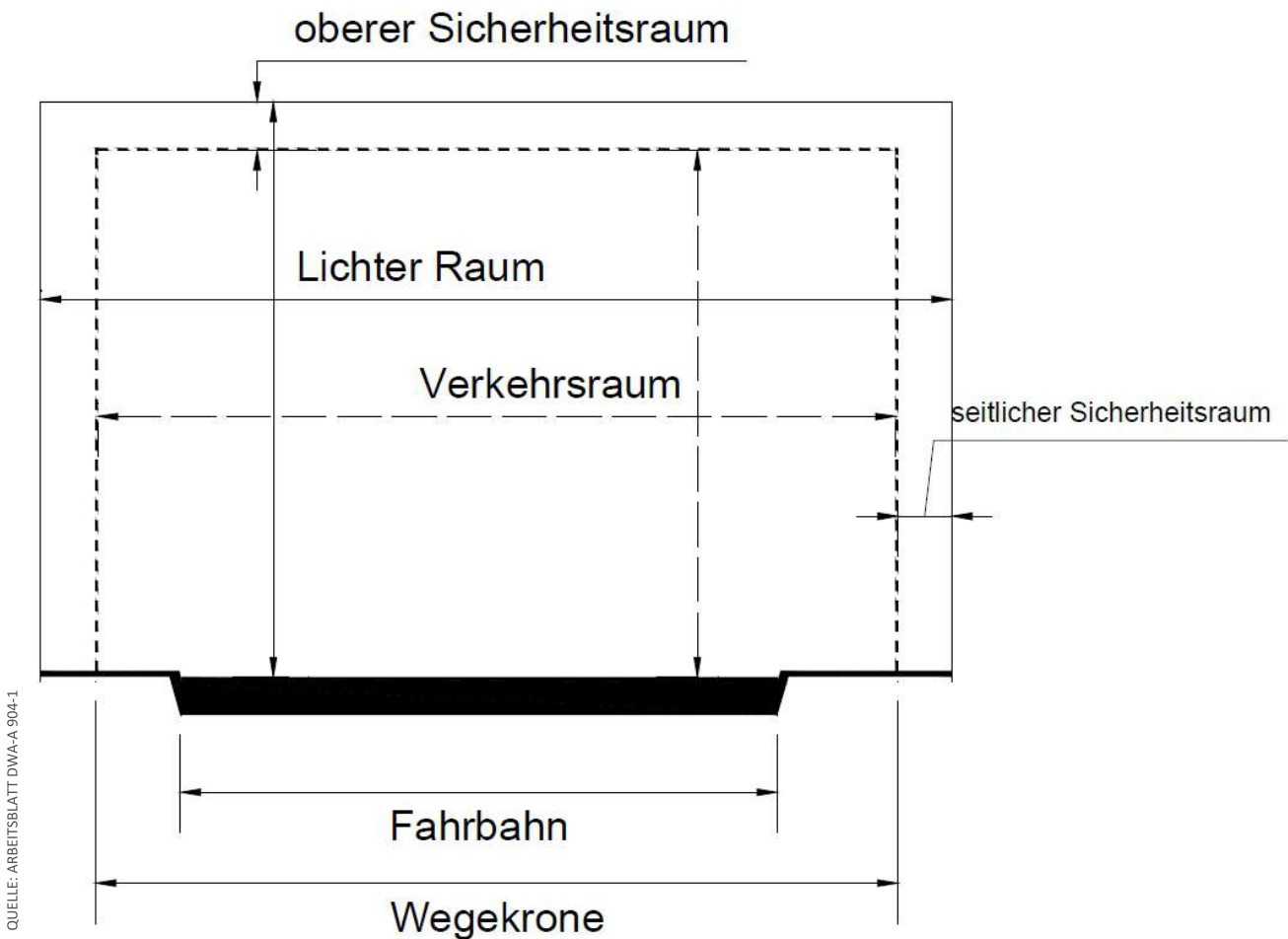
Bankette: Unbefestigte Seitenstreifen (werden regional im Waldwegesbau angelegt).

Wegekrone: Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.

Seitenraum: Raum zwischen Wegekrone und Grenze der anschließenden Grundstücke.

Wegebreite: Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.

Raumprofil ländlicher Wege



45

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

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

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

¹ DWA-A 904-1, S. 29-30

Verbindungswege

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

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

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



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

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

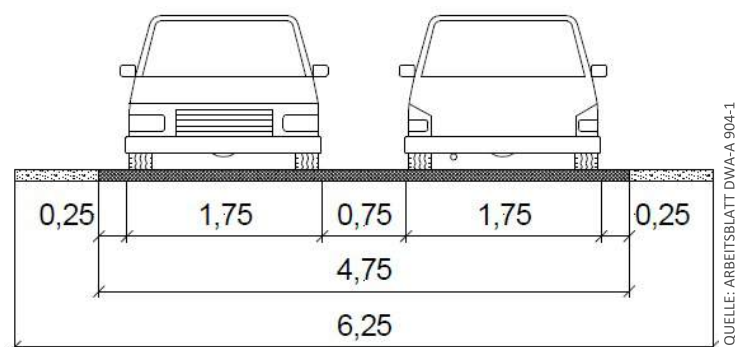
Heute wird im Straßenbau „Bitumen“ als Bindemittel für Heißmischgut und als Basis für Anstrichmittel („Bitumenemulsionen“) eingesetzt. Aus Gesteinskörnungen und Bitumen wird Asphaltmischgut hergestellt, das als Baustoff für die Asphalt-schichten des Straßenoberbaus dient.

Hinweis zu Teerstraßen

Zweistreifige Verbindungswege

Zweistreifige Verbindungswege sollten eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m und eine Kronenbreite von mindestens 6,25 m erhalten.²

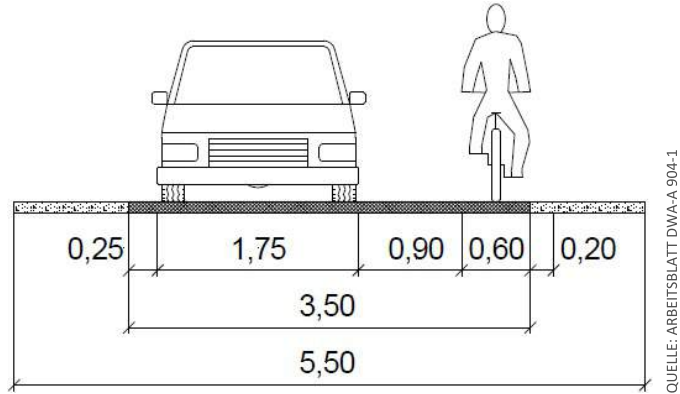
Begegnungsverkehr Pkw/Pkw auf zweistreifigem Verbindungsweg bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h.³



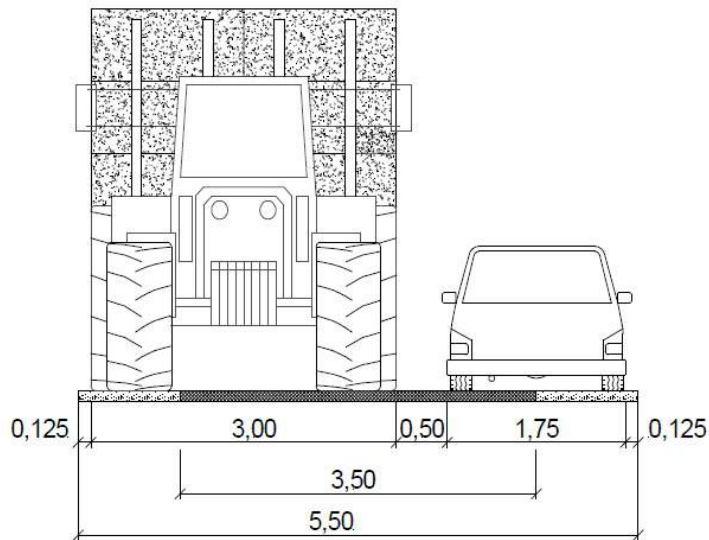
Einstreifige Verbindungswege

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: ⁴

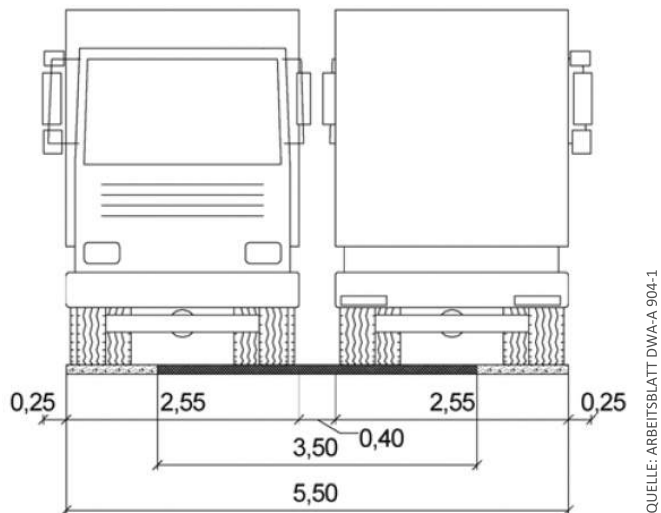
Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten.⁵



Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit.⁶



Begegnungsverkehr Lkw/Lkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit und eingeklappten Außenspiegeln.⁷



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

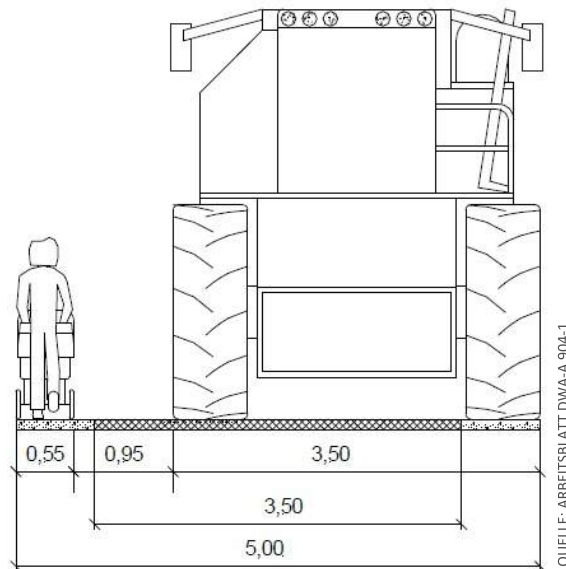
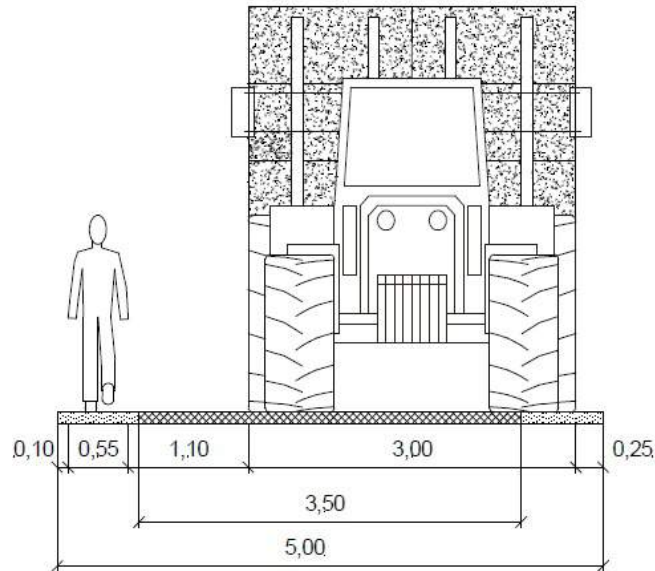
⁴ DWA-A 904-1, S. 35
⁵ DWA-A 904-1, S. 36
⁶ DWA-A 904-1, S. 35
⁷ DWA-A 904-1, S. 35

Hauptwirtschaftswege

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

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

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



Wirtschaftswege

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

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

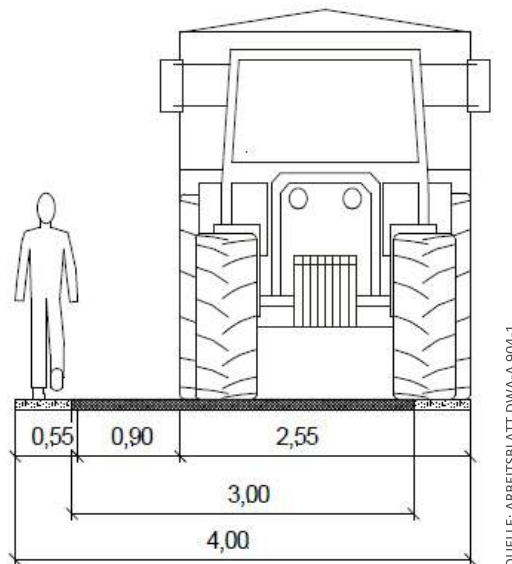
Untergeordnete Wirtschaftswege sollten eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von mindestens 4,00 m erhalten.

Waldwege

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

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

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



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1



Vorteile / Nachteile Deckschicht ohne Bindemittel (DoB):

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

⁸ DWA-A 904-1, S. 38
⁹ DWA-A 904-1, S. 39

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

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

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

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

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

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

Auf eine wassergebundene Decke kann auch eine sog.



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispilfoto einer Beispielkommune



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

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

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

Hinweis zu PAK

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

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

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

Wegeaufbau wassergebundene Befestigung

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH | Beispielfoto einer Beispielkommune

Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

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

Allgemeines

Kategorie F und G

Die in die Kategorien F oder G eingestuften Wege sind im Interesse von einzelnen Nutzern. Es ist daher beabsichtigt diese Wege in privates Eigentum zu überführen. In diesem Zusammenhang steht die Erschließungspflicht der Kommune, so dass eine Erschließung anliegender Flächen weiterhin gewährleistet sein muss.

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

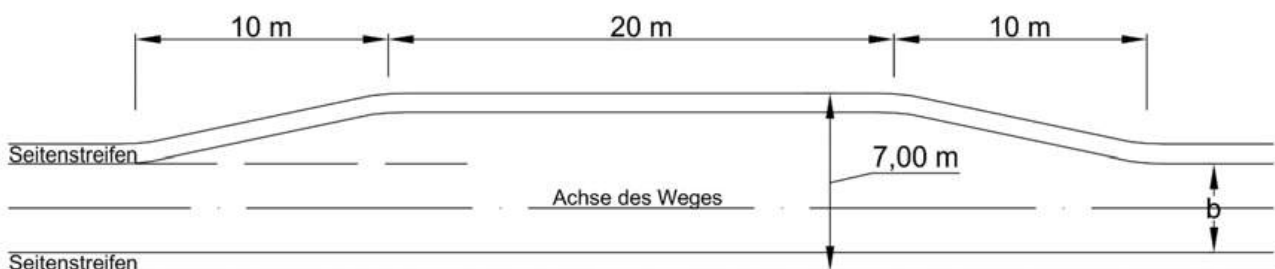
Kategorie F: siehe (untergeordneter) Wirtschaftsweg, Befestigung als DoB

Kategorie G: siehe "unbefestigter Wald- und Wiesenweg"

Ausweichbuchten

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

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



QUELLE: ARBEITSBLATT DWA-A 904-1

4.3 Bodenordnung / Flurbereinigung

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

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

Ziele

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

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

Gesetzliche Verfahren der Flurbereinigung

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

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

Kosten

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

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

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

Bauliche Maßnahmen

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

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

4.4 Bodenordnungsbedarf in der Stadt Meerbusch mit Aussagen zu Eigentums- und Katasterverhältnissen

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

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

1. Durch eine geplante Ausbaumaßnahme entsteht ein Flächenanspruch.

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

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

2. Durch Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Für die Stadt Meerbusch wurde im Rahmen des Wegenetzkonzeptes im Zusammenhang mit entbehrlichen Wegen der Kategorie H möglicher Bodenordnungsbedarf in mehreren Bereichen festgestellt. Grundsätzlich sind die entbehrlichen Wege mit einer Gesamtlänge von etwa 10,6 km über das gesamte Gebiet verteilt. Auffällige Cluster dieser Wege sind im nördlichen Stadtgebiet, in der Nähe des Autobahnkreizes erkennbar (siehe auch folgende Übersichtskarte):

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

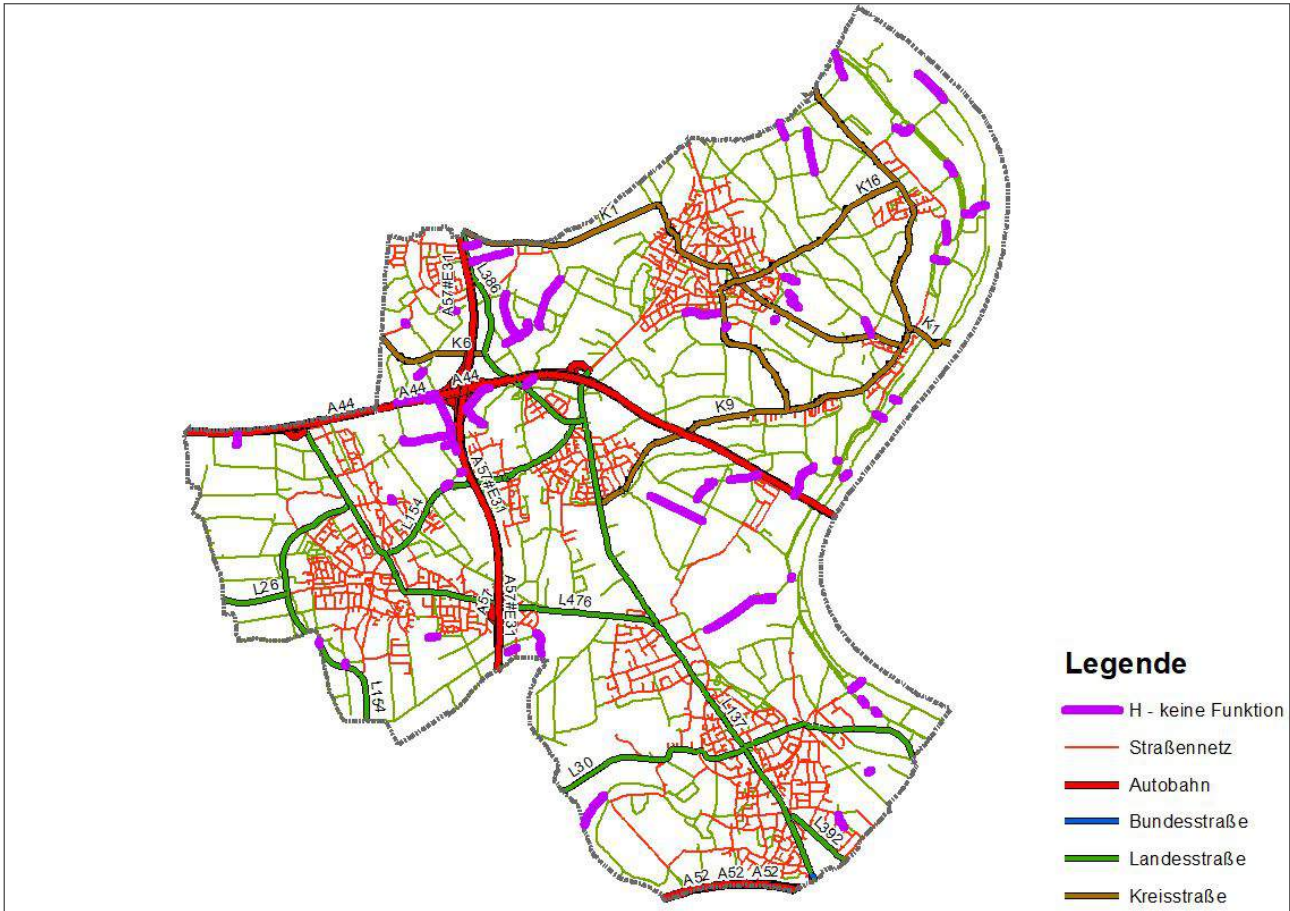


Abb.: Übersicht SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz, SOLL-Kategorie H hervorgehoben

Fallbeispiel 1

Die vorhandenen Wegeparzellen innerhalb landwirtschaftlicher Flächen sind örtlich nicht erkennbar und teilweise überackert. Für die Erschließung der Flächen sind diese Wegeparzellen nicht mehr erforderlich (2810).

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



Fallbeispiel 2

Wegeparzelle verläuft begleitend zu einem Landschaftselement, ist für die Erschließung der Flächen jedoch nicht mehr erforderlich (3402).

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



Abb.: Kartenausschnitt Wirtschaftswegenetz

57

Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 3402, Blickrichtung Süden



Fallbeispiel 3

Örtlich vorhandene Wege, die für die Erschließung der Flächen nicht erforderlich sind (3003).

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



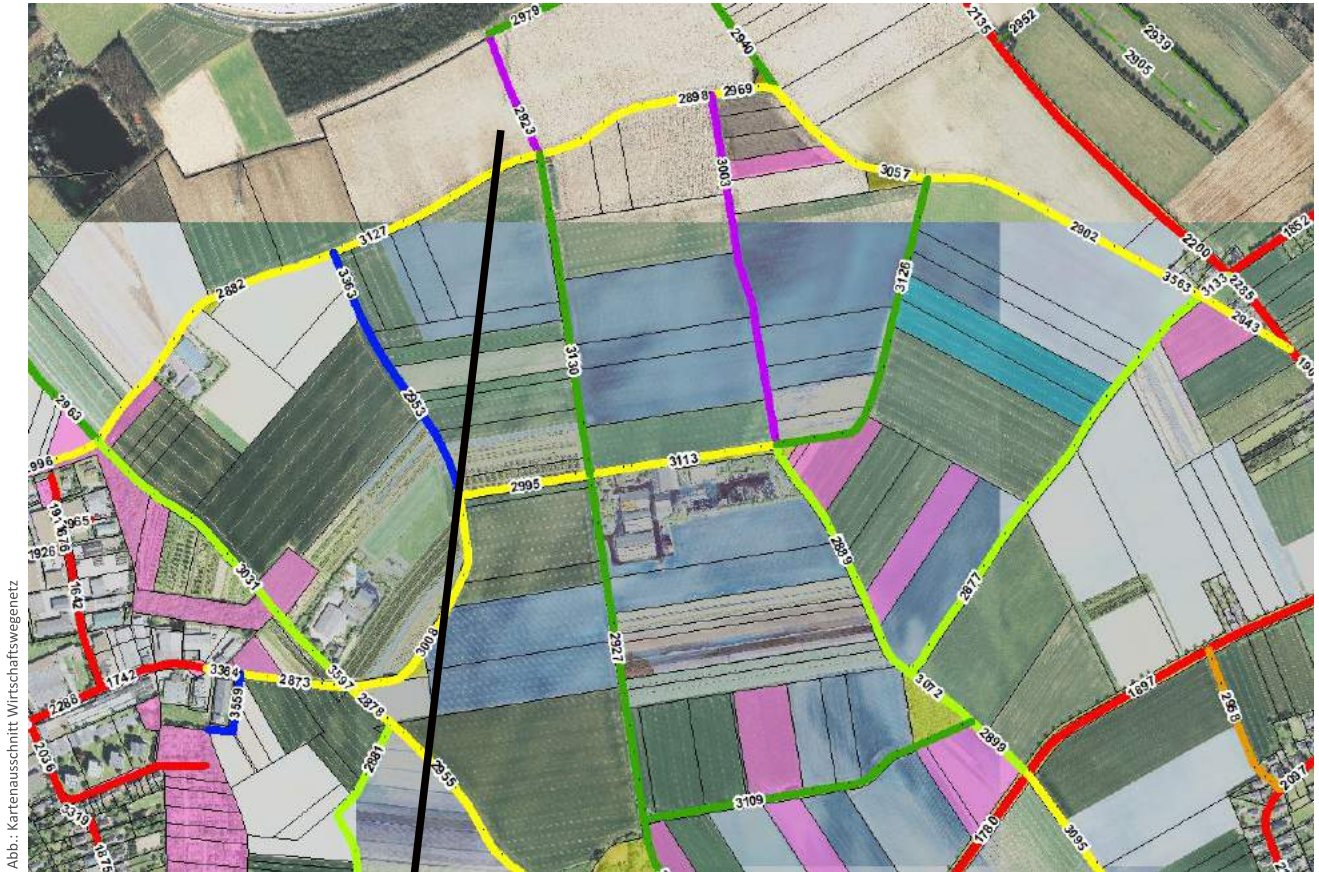
58



Fallbeispiel 4

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

Eine Übertragung an Privateigentümer der bevorteilten Fläche sollte angestrebt werden.



59



3. Durch Abweichungen zwischen Örtlichkeit und Liegenschaftskataster

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

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

Fallbeispiel 5

Das folgende Beispiel zeigt eine Abweichung der Wegeführung von dem parzellierten Teilabschnitt. Mit Hilfe des Luftbildhintergrundes ist eine Abweichung zwischen tatsächlichem Straßenverlauf und Kataster deutlich erkennbar. Die Flächen im Gemeindeeigentum sind rosa hervorgehoben.

Der Weg 3049 verläuft in der Örtlichkeit zum Teil über ein privates Grundstück. Die rosa Fläche zeigt den tatsächlichen Verlauf des Weges.

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



Abb.: Kartenausschnitt im Wirtschaftswegenetz



Foto: Ge-Komm GmbH, Wege-Nr. 3049, Blickrichtung Norden

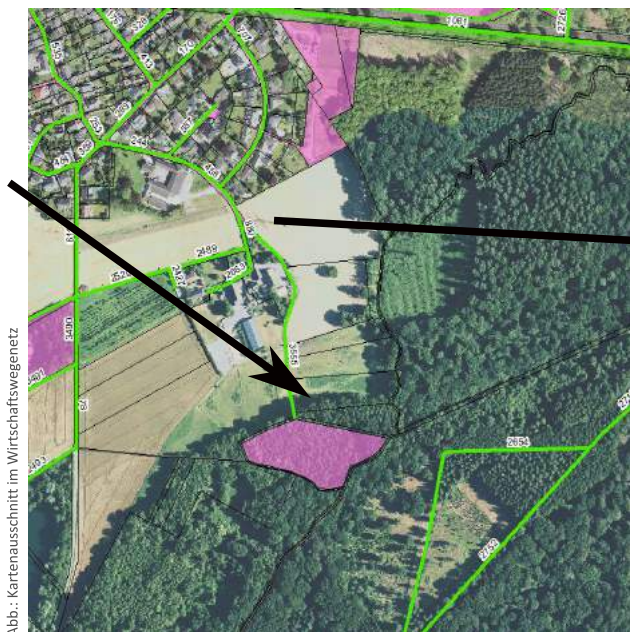
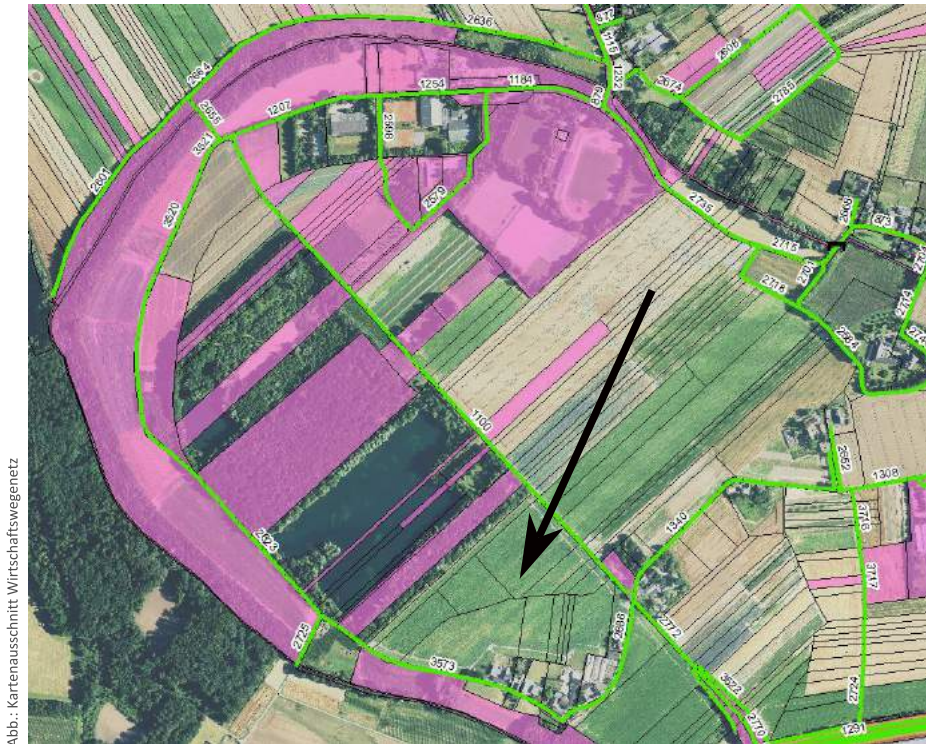
4. Nicht erschlossene Flurstücke / Abweichungen in der Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur

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

Fallbeispiel 6

Die vom Pfeil gezeigten Flächen beider Bildschirmabdrücke liegen fernab von Wegen. Die Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur in diesem Bereich ist zum Teil abweichend. Im zweiten Beispiel ist die verkehrliche Fläche auf der Wegeparzelle (3555) nicht vorhanden. Aus gezeigten Beispielen könnte sich ein Bodenordnungsbedarf ableiten lassen.

61



4.5 Handlungsempfehlungen

Zeitliche Umsetzung

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

kurzfristig 5 Jahre
mittelfristig 10 Jahre
langfristig 20 Jahre

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

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Summe
Erhaltung wie Bestand	145.261 lfdm.	lfdm.	lfdm.	145.261 lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	3.139 lfdm.	6.129 lfdm.	2.845 lfdm.	12.114 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	266 lfdm.	1.495 lfdm.	5.977 lfdm.	7.738 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	13.822 lfdm.	13.822 lfdm.
Neubau	lfdm.	lfdm.	lfdm.	lfdm.
Summe	148.666 lfdm.	7.624 lfdm.	22.644 lfdm.	178.934 lfdm.

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

Grobe Kostenschätzung

Im Zuge der Bearbeitung wurden regionaltypische Preisansätze berücksichtigt. Entsprechend der unterschiedlichen Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden (siehe Kap. 4), ergeben sich differenzierte Annahmen. Die im Folgenden zu Grunde gelegten Einheitspreise beruhen auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Ge-Komm GmbH und der Stadt Meerbusch und sind als grobe Richtwerte anzusehen.

Die in diesem Bericht ermittelten Investitionssummen bilden den Stand zum Zeitpunkt der Konzepterstellung, also den Stand im Jahr 2019 ab. Unberücksichtigt bzw. nicht abschätzbar ist die Entwicklung der langfristigen Investitionsbedarfe, die unmittelbar mit der tatsächlichen Umsetzung der vorliegenden Handlungsempfehlungen in Verbindung stehen. Die Liste der Wirtschaftswege aus der Wirtschaftswegekommision der Stadt Meerbusch wurde ebenfalls berücksichtigt.

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 2019 beträgt der Wert 1,35 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a. (Quelle Baupreisindex: <http://www.it.nrw/node/2038>). Die Mischkalkulation berücksichtigt dabei alle vorhandenen Befestigungsarten.

Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung. Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei der Kennzahl um Mittelwerte zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden.

Gemäß aktueller Veröffentlichung der FGSV im "Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen - M FinStraKom 2019" beträgt der jährliche Finanzbedarf für die Straßenerhaltung 1,30 €/m² p.a..

Die Kennzahl beinhaltet einen Mehrwertsteuersatz von 19 % sowie teilweise auch Personalkosten (näheres ist dem Merkblatt zu entnehmen). Eine Differenzierung hinsichtlich unterschiedlicher Straßenarten/-typen ist nicht berücksichtigt. Im Folgenden wird der aktuelle Kennwert von 1,30 € zu Grunde gelegt.

Bezogen auf die Wegnetzlänge mit Handlungsempfehlung "Erhaltung wie im Bestand" sowie einer zu Grunde gelegten mittleren Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich ein jährlicher Finanzbedarf von:

$145.261 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} \times 1,30 \text{ €/m}^2 = \text{ca. } 566.500 \text{ € p.a.}$ (in die Berechnung nicht eingeflossen sind die befestigten Seitenstreifen.)

Sanierung / Ausbau / Verstärkung

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

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

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

- mittlere Fahrbahnbreite: 4,5 m

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			EP (€/m ²)	Investitionsbedarf [€]		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	3.129	6.129	2.768	80 *	1.126.378	2.206.527	996.551
teilbefestigt	0	0	0	0	0	0	0
wassergebunden	0	0	77	80 *	0	0	27.761
unbefestigt	0	0	0	0	0	0	0
Kreuzungsbauwerk	10	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	3.139	6.129	2.845		1.126.378	2.206.527	1.024.312

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

*Der Einheitspreis enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 60 €/Tonne bzw. 20 €/m².

Die abschließende Tabelle zeigt Wegeabschnitte mit der Handlungsempfehlung Sanierung / Ausbau / Verstärkung:

IST	SOLL	Bauart	Bauzustand	Handlungsempfehlung	Länge in [m]	Priorität	WegeNr
B	B	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	Sanierung / Ausbau / Verstärkung	34,21	kurzfristig	2631
B	B	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		122,45	kurzfristig	2715
B	B	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		398,63	kurzfristig	2735
B	B	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		42,64	kurzfristig	2780
B	B	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		330,44	kurzfristig	2563
B	B	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		363,47	kurzfristig	2895
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		66,78	kurzfristig	2470
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		46,27	kurzfristig	2496
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		245,94	kurzfristig	2566
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		87,00	kurzfristig	2878
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		711,91	kurzfristig	2955
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		227,78	kurzfristig	2452
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		89,97	kurzfristig	3121
D	D	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		595,77	kurzfristig	2672
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		48,37	kurzfristig	3105
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		47,63	kurzfristig	3600
B	B	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		102,13	langfristig	2994
B	B	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		337,69	langfristig	3041
C	E	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		479,70	langfristig	2720
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		123,71	langfristig	2478
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		355,07	langfristig	2988
D	D	wassergebunden	Einzelmaßnahmen erforderlich		34,38	langfristig	3083
D	D	wassergebunden	Einzelmaßnahmen erforderlich		42,73	langfristig	3314
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		123,13	langfristig	3567
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		213,73	langfristig	2827
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		147,25	langfristig	2850
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		130,36	langfristig	2945
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		322,18	langfristig	3086
F	F	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		102,79	langfristig	2663
B	B	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		118,95	mittelfristig	2558
B	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		293,33	mittelfristig	3113
B	B	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		47,19	mittelfristig	3572
C	C	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		493,63	mittelfristig	2445
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		847,63	mittelfristig	2479
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		285,57	mittelfristig	2527
C	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		640,13	mittelfristig	2576
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		170,45	mittelfristig	2873
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		372,96	mittelfristig	2909
C	C	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		60,58	mittelfristig	2918
C	C	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		319,81	mittelfristig	2983
C	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		235,62	mittelfristig	3002
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		370,48	mittelfristig	3079
C	C	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		512,35	mittelfristig	3093
C	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		10,94	mittelfristig	3687
C	C	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		281,20	mittelfristig	3694
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	256,03	mittelfristig	2798	
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	592,15	mittelfristig	2881	
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	104,47	mittelfristig	2580	
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	58,44	mittelfristig	3440	
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	57,36	mittelfristig	3712	
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	22,36	mittelfristig	3714	

Umbau / andere Bauweise

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

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

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

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,0 m

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			Investitionsbedarf [€]			
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	EP (€/m ²)	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	266	686	5.977	40 *	31.909	82.309	717.195
teilbefestigt	0	0	0	0	0	0	0
wassergebunden	0	809	0	40 *	0	97.089	0
unbefestigt	0	0	0	0	0	0	0
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	266	1.495	5.977		31.909	179.398	717.195

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

*Der Einheitspreis enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 60 €/Tonne bzw. 20 €/m².

Die abschließende Tabelle zeigt Wegeabschnitte mit der Handlungsempfehlung Umbau / andere Bauweise:

IST	SOLL	Bauart	Bauzustand	Handlungsempfehlung	Länge in [m]	Priorität	WegeNr
I	I	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	Umbau / andere Bauweise	211,74	kurzfristig	2511
I	I	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		54,17	kurzfristig	3571
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		379,01	langfristig	2789
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		35,73	langfristig	2804
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		165,93	langfristig	2805
D	G	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		127,76	langfristig	2854
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		432,15	langfristig	2869
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		151,28	langfristig	2921
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		194,01	langfristig	2930
D	D	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		408,10	langfristig	2977
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		440,04	langfristig	3024
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		292,87	langfristig	3059
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		266,19	langfristig	3076
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		57,24	langfristig	3087
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		106,68	langfristig	3103
D	G	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		253,78	langfristig	3367
D	G	befestigt	in Ordnung		62,04	langfristig	3368
E	G	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		168,71	langfristig	2466
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		323,21	langfristig	2615
E	E	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		211,51	langfristig	2790
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		127,35	langfristig	2792
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		6,64	langfristig	2841
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		319,56	langfristig	3098
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		165,51	langfristig	3379
E	G	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		128,93	langfristig	3559
G	G	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		323,36	langfristig	2581
G	G	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		328,22	langfristig	2894
G	I	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		326,66	langfristig	2903
G	G	befestigt	Einzelmaßnahmen erforderlich		174,14	langfristig	3377
C	E	wassergebunden	Einzelmaßnahmen erforderlich		367,56	mittelfristig	2773
C	E	wassergebunden	Gesamtsanierung erforderlich		371,22	mittelfristig	3498
C	E	wassergebunden	Einzelmaßnahmen erforderlich		70,29	mittelfristig	3718
D	D	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich		144,70	mittelfristig	3045
E	E	befestigt	Gesamtsanierung erforderlich	541,21	mittelfristig	3109	

Tabelle: Alle Wegeabschnitte mit der Handlungsempfehlung Umbau / andere Bauweise

Umstufung im IST und SOLL-Konzept

Die folgenden Tabellen bilden die gesamten Umstufungen der Kategorien vor und nach der Bürgerbeteiligung ab. Einfluss auf die Kategorien nahmen die Anregungen aus der Projektgruppe sowie der Bürgerschaft.

Insgesamt wurden etwa 34,6 km umgestuft.

IST	SOLL	Länge in [m]	WegeNr
B	D	59,60	2787
B	D	151,81	2801
B	D	424,60	2832
B	D	473,62	2855
B	D	742,12	2877
B	D	414,16	2889
B	C	202,86	2995
B	C	395,18	3008
B	C	293,33	3113
B	D	54,76	3133
B	D	67,16	3398
B	D	213,96	3602
C	E	220,80	2423
C	E	456,91	2559
C	D	253,00	2572
C	D	640,13	2576
C	E	243,62	2593
C	E	339,50	2607
C	E	753,87	2612
C	D	192,44	2635
C	E	221,04	2638
C	D	307,24	2708
C	D	272,65	2716
C	E	479,70	2720
C	D	145,07	2755
C	E	327,74	2759
C	E	367,56	2773
C	E	273,32	2774
C	E	1125,93	2778
C	D	30,07	2784
C	E	309,56	2821
C	E	71,80	2834

Tabelle: Umstufung im IST und SOLL-Konzept

IST	SOLL	Länge in [m]	WegeNr
C	E	188,74	2835
C	E	304,41	2860
C	E	252,73	2861
C	D	364,62	2960
C	D	122,56	2967
C	D	235,62	3002
C	D	458,39	3029
C	D	522,47	3096
C	D	400,32	3102
C	D	926,47	3122
C	E	4,53	3375
C	D	50,55	3457
C	E	240,68	3492
C	E	141,81	3493
C	E	371,22	3498
C	D	144,89	3582
C	D	10,94	3687
C	E	226,25	3715
C	E	70,29	3718
C	E	156,67	3731
D	E	1135,10	1100
D	H	222,80	2848
D	G	127,76	2854
D	G	328,88	2862
D	H	285,88	2870
D	I	801,30	2932
D	E	383,66	2946
D	I	55,38	2999
D	E	12,47	3007
D	E	122,62	3038
D	I	957,11	3046
D	I	153,13	3094

Tabelle: Umstufung im IST und SOLL-Konzept

IST	SOLL	Länge in [m]	WegeNr
D	G	183,81	3100
D	E	10,02	3112
D	G	46,20	3361
D	G	253,78	3367
D	G	62,04	3368
D	I	567,80	3613
D	G	29,10	3702
D	F	105,78	2854
E	G	168,71	2466
E	D	109,03	2596
E	D	706,46	2614
E	D	481,63	2621
E	D	6,37	2685
E	H	122,33	2837
E	G	260,91	2851
E	G	94,40	2858
E	D	119,17	2899
E	G	264,26	2970
E	D	230,99	2993
E	G	347,26	3011
E	G	334,58	3030
E	D	511,48	3031
E	D	427,68	3035
E	D	511,87	3053
E	D	461,35	3063
E	D	36,86	3071
E	D	123,54	3072
E	G	350,17	3088
E	D	385,01	3099
E	I	331,75	3308
E	H	52,77	3370
E	G	144,84	3384

Tabelle: Umstufung im IST und SOLL-Konzept

IST	SOLL	Länge in [m]	WegeNr
E	G	194,11	3408
E	G	128,93	3559
E	H	650,67	3603
E	D	294,84	3705
E	D	12,93	3706
E	H	45,19	3713
G	D	355,29	2509
G	I	770,26	2525
G	H	55,07	2545
G	F	16,04	2806
G	D	130,61	2867
G	I	326,66	2903
G	I	354,45	2913
G	H	202,84	2923
G	H	436,61	2990
G	H	552,87	3003
G	I	462,19	3129
G	I	563,90	3249
G	H	152,23	3396
G	H	24,55	3433
G	H	76,53	3577
G	H	105,98	3604
G	H	207,26	3605
G	H	51,22	3744
G	I	380,26	3249

Tabelle: Umstufung im IST und SOLL-Konzept

Rückbau / Aufhebung

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

Neubau

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

Auszüge und Beispiele

Im Folgenden werden Beispiele aus dem Wegenetz der Stadt Meerbusch anhand der Handlungsempfehlungen

Erhaltung wie im Bestand

Sanierung / Ausbau / Verstärkung

Umbau / andere Bauweise

aufgeführt.

Beispiele für die Handlungsempfehlungen

Rückbau / Aufhebung

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

Erhaltung wie Bestand - Beispiel 1

Wegeabschnitt Nr. 2453

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

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



Foto: Ge-Komm GmbH - Stadt Meerbusch



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Erhaltung wie Bestand - Beispiel 2

Wegeabschnitt Nr. 2695

Dieser Teilabschnitt ist wassergebundener Bauweise ausgeführt und weist einen guten Zustand oder stellenweise vereinzelte Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner Nutzung in die Kategorie D eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

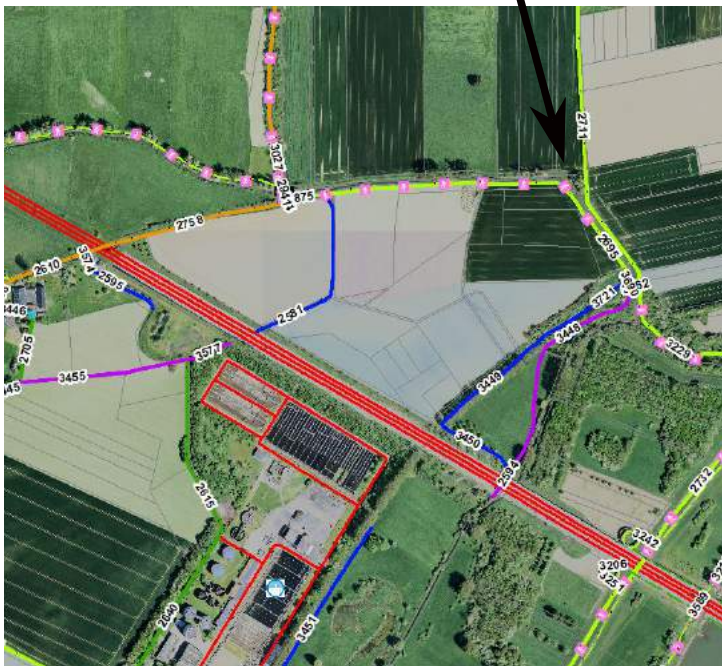
Die wassergebundene Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden. Der Weg soll auf Grund seines guten Zustandes in seiner jetzigen Form erhalten werden.

Foto: Ge-Komm GmbH- Stadt Meerbusch



71

Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 1

Am Eisenbrand

Wegeabschnitte Nr. 2613, 2715, 2735, 2780

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

Dieser 4,5 m breite Wegeabschnitt wird neben der landwirtschaftlichen Nutzung auch vielfach zur Daseinsvorsorge und Erholungszwecken genutzt (siehe Abb. unten). Die bituminöse Befestigungsart soll auch zukünftig beibehalten werden, der Oberflächenzustand genügt den Anforderungen der Hauptnutzer jedoch nicht mehr. Eine Gesamtsanierung ist erforderlich, so dass dieser Weg grundhaft saniert werden soll.



Foto: Ge-Komm GmbH- Stadt Meerbusch



Foto: Ge-Komm GmbH- Stadt Meerbusch

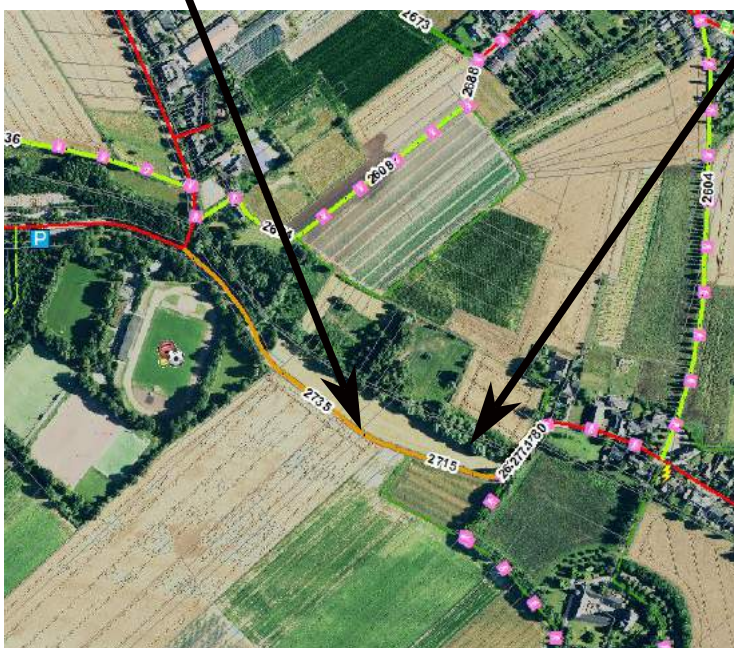


Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Sanierung/Ausbau/Verstärkung - Beispiel 2

Kollenberger Weg

Wegeabschnitt Nr. 2566 - 2450

Dieser vielbefahrene Hauptwirtschaftsweg ist in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist starke Schäden auf. Der Weg ist entsprechend seiner in Nutzung in die Kategorie C eingestuft und soll auch zukünftig in den gleichen Kategorien verbleiben.

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



Foto: Ge-Komm GmbH - Stadt Meerbusch



Foto: Ge-Komm GmbH - Stadt Meerbusch



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Umbau/andere Bauweise - Beispiel 1

Wegeabschnitt Nr. 2977

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und dienen derzeit lediglich zur Erschließung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Der Weg ist entsprechend der Hauptnutzer in die Kategorie D eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

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

Foto: Ge-Komm GmbH- Stadt Meerbusch



Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegenetzkonzept mit Luftbildhintergrund



Umbau/andere Bauweise - Beispiel 2

Wegeabschnitt Nr. 2466

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist sehr starke Beschädigungen auf. Der Abschnitt dient derzeit nur zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen. Der Weg ist entsprechend seiner Nutzung in Kategorie G eingestuft und soll auch zukünftig in der gleichen Kategorie verbleiben.

Die bituminöse Befestigungsart ist zukünftig nicht zwingend notwendig, die Fahrbahnbreite genügt den zukünftigen Anforderungen der Hauptnutzer jedoch weiterhin. Eine wassergebundene Oberflächenbefestigung ist an dieser Stelle bedarfsgerecht und ausreichend.

Foto: Ge-Komm GmbH - Stadt Meerbusch



75

Abb.: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



5. Zusammenfassung und Ausblick

Grundlagen

Die Stadt Meerbusch konnte im Jahre 2019 ein Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) erarbeiten. Als Grundlage wurde der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 09.08.2017 herangezogen.

Als externer Partner wurde die Ge-Komm GmbH aus Melle im Rahmen eines förmlichen Vergabeverfahrens ausgewählt.

Erarbeitung des 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 26.01.2016 durchgeführt.

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) bearbeitet:

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

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum 2018 - 2019.

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

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

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz etwa 179 km gemeindliche Wege, ca. 1 km Wege in der Unterhaltungspflicht des Landes NRW, 3 km Wege der Bundesrepublik Deutschland sowie ca. 13 km private und ca. 14 km sonstige Wege.

Insgesamt spiegelt die Bestandserfassung der Wirtschaftswege einen guten Zustand und somit auch die bisherige gute Praxis der Stadt Meerbusch wider.

Beteiligungsverfahren

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

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

Zukünftige Finanzierung

Ein wichtiger Aspekt für ein zukunftsfähiges Wirtschaftswegenetz ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierungsvariante. Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltungen und der Arbeitskreissitzungen wurde auf alternative Finanzierungsmodelle hingewiesen und darüber diskutiert. Die Entwicklung dieser Modelle, sowie Fördermodelle sollten weiterhin verfolgt werden.

Die Nutzung der neuen FöRL Wirtschaftswege ist der Stadt Meerbusch leider nicht möglich, da diese nicht in der Gebietskulisse Ländlicher Raum NRW liegt.

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 179 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Stadt Meerbusch über 12 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen. Knapp 8 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise/DoB – Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 10,6 km Wege zum Teil bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden sind oder zukünftig entbehrlich sind (siehe auch Übersicht auf Seite 63).

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

Das hier von verschiedenen Interessengruppen in der Stadt Meerbusch, insbesondere jedoch mit den Nutzern und Grundstückseigentümern im Außenbereich erarbeitete Wegenetzkonzept ist mit Blick auf die zukünftigen

Möglichkeiten von großer Bedeutung. Der Stadt Meerbusch 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 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 Meerbusch 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.

Die Wirtschaftswegekommision bereiste bereits 2013 das Meerbuscher Wirtschaftswegebenetz. Dabei wurde der Sanierungsbedarf 31 einzelner Wirtschaftswege erkannt und deren Priorisierung festgelegt.

Der Hauptanteil, bestehend aus 20 dieser sanierungsbedürftigeren Wege, wurden bereits in den vergangenen Jahren erneuert (siehe Tabelle A1 im Anhang).

Die 11 weiteren priorisierten Wege sind noch zu sanieren. Davon sind bereits 4 Maßnahmen im Haushalt 2020 bzw. 2022 vorgesehen (siehe Tabelle A2 und Tabelle A3 im Anhang).

In der folgenden Liste sind diese 11 Wirtschaftswege mit den im vorliegenden Wirtschaftswegekonzept vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen abgeglichen.

Da in der Liste 6 Wege beim Abgleich mit dem Wirtschaftswegekonzept mit Sanierung/Ausbau/Verstärkung eingestuft wurden, sollten sinnvoller Weise diese für das mittelfristige Sanierungsprogramm vorgesehen werden. Bei 5 Wegen wurde beim Abgleich mit dem Wirtschaftswegekonzept kein dringender Sanierungsbedarf festgestellt.

Wirtschaftsweg	Wegenummer	Kategorie SOLL	Verfahren	Stand	Haushalt	Handlungsempfehlung Wirtschaftswegekonzept	Priorität Wirtschaftswegekonzept
Weg zum Haus Gripswald (An der Autobahn bis Sommersheck)	2798	D	Tragdeckschicht	Maßnahme geplant	-	Sanierung / Ausbau / Verstärkung	mittelfristig
Donnerweg	3109	E	Kaltrecycling Baumischverfah ren	Maßnahme geplant	-	Umbau / andere Bauweise	langfristig
Kreuelshof	3732	C	Reparatur	Maßnahme geplant	-	Erhaltung	kurzfristig
Dreispißweg	2835, 3731, 2818	E	Tragdeckschicht	Maßnahme geplant	-	Erhaltung	kurzfristig
Heringsfeldweg	2829, 2820	E	Reparatur	Maßnahme geplant	-	Erhaltung	kurzfristig
	3377	G				Umbau / andere Bauweise	langfristig
Buschweg	2871	ohne Kategorie	-	Maßnahme geplant	-	-	-
Greit (Im Siep bis Stadtgrenze)	2563	B	Kaltrecycling Baumischverfah ren	Maßnahme geplant	-	Sanierung / Ausbau / Verstärkung	langfristig
Vorstenberg (Der Lohweg bis Nierster Straße)	2878, 2955	C	Kaltrecycling Baumischverfah ren	Wirtschaftsweg gleichzeitig Hauptroute nach dem Radverkehrskonzept	Im HH 2020 vorgesehen Im HH 2020 vorgesehen	Sanierung / Ausbau / Verstärkung	kurzfristig
Rheinfeldweg (Von Ende Bebauung bis Rheindeich)	2672	D	Tragdeckschicht	Wirtschaftsweg gleichzeitig Hauptroute nach dem Radverkehrskonzept	Im HH 2020 vorgesehen Im HH 2020 vorgesehen	Sanierung / Ausbau / Verstärkung	kurzfristig
Am Oberbach (Ilvericher Straße bis Rheindeich)	2895	B	Kaltrecycling Baumischverfah ren	Wirtschaftsweg gleichzeitig Nebenroute nach dem Radverkehrskonzept	Im HH 2022 vorgesehen Im HH 2022 vorgesehen	Sanierung / Ausbau / Verstärkung	kurzfristig
Der Lohweg (In der Loh bis Vorstenberg)	3364	C	Kaltrecycling Baumischverfah ren	Wirtschaftsweg gleichzeitig Nebenroute nach dem Radverkehrskonzept	Im HH 2022 vorgesehen Im HH 2022 vorgesehen	Erhaltung	kurzfristig
	2873	C				Sanierung / Ausbau / Verstärkung	mittelfristig

Tabelle: Abgleich des Sanierungsbedarfes, der durch die Bereisung der Wirtschaftswegekommision 2013 festgestellt wurde, mit den Handlungsempfehlungen des Wirtschaftswegekonzeptes.

Diese werden deshalb nicht mehr in der mittelfristigen Sanierungsplanung berücksichtigt.

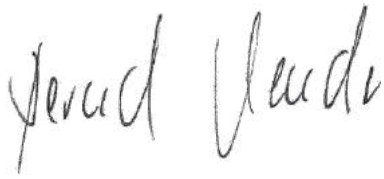
Nach Abarbeiten dieses restlichen Sanierungsprogramms wird dann auf Grundlage des vorliegenden Wirtschaftswegekonzeptes der zukünftige Bedarf von der Verwaltung zusammengestellt und den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

Es wird auch wichtig sein, das Konzept weiterhin in bürgerfreundlicher Art und Weise für die Betroffenen einsehbar zu machen. Hierzu beabsichtigt die Stadt Meerbusch den Bürgerinnen und Bürgern das Bürgerdialog-Portal "www.wirtschaftswegekonzept.de" auch weiterhin zur Verfügung zu stellen (siehe auch Seite 34 ff.).

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

Melle, im November 2019

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur




Bernd Mende

Geschäftsführer | Gesellschafter



Eugen Bitjukov

Geschäftsführer | Gesellschafter



i. V. M. Sc. Eduard Schwarz

Abteilungsleiter

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)

6. Anhang

Wirtschaftsweg	Stadtteil	Länge [m]	Verfahren	Stand
Hauptweg (Der Lohweg – Vorderer Lohweg)	Lank	500	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Scheidweg (Lanker Straße – Hildegundisstraße)	Nierst	365	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Am Langenbruchbach (Große Gasse bis Grüner Weg)	Lank	975	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Am Winkel (In der Balsdonk Ende Wäldchen)	Lank	325	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Fellershöfer Weg (Bommershöfer Weg bis Stadtgrenze Willich)	Osterath	1.150	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Meyersweg (Am Weilerhof bis Bahnübergang)	Osterath	1.550	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Der Kreuzwildweg (Am Bergfeld bis Anfang Neubau)	Osterath	390	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Grüner Weg (Zweiter Abschnitt bis Meyerweg)	Osterath	450	Tragdeckschicht	Maßnahme durchgeführt
Auf dem Band (Kuhweg bis Ende)	Ilverich	570	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Talweg	Ossum	98	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Im Winkel (Mönkesweg bis Kalverdonksweg)	Osterath	350	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Kalverdonksweg (Kamperweg bis Strümper Straße)	Osterath	1.020	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Brockhofweg (Ende Bebauung bis In der Isse)	Ilverich	410	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Werther Kirchweg	Nierst	744	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Alte Landstraße (Giesenend bis Privatweg)	Osterath	261	Tragdeckschicht	Maßnahme durchgeführt
Friedhofsweg (Weg nördlich B9 bis Brühler Weg)	Büderich	450	Tragdeckschicht	Maßnahme durchgeführt
Verlängerung Neusser Feldweg	Büderich	215	Tragdeckschicht	Maßnahme durchgeführt
Lettweg	Büderich	750		Maßnahme durchgeführt
Lötterfelder Straße / Anteil Wirtschaftsweg	Büderich	450	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt
Werthallee (Am Oberen Feld bis Stichweg Werthallee)	Nierst	470	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme durchgeführt

Tabelle A1: Sanierungsbedarf, der durch die Bereisung der Wirtschaftswegekommision festgestellt wurde – bereits durchgeführte Maßnahmen.

Wirtschaftsweg	Stadtteil	Länge [m]	Verfahren	Stand
Weg zum Haus Gripswald (An der Autobahn bis Sommersheck)	Bösinghoven	250	Tragdeckschicht	Maßnahme geplant
Donnerweg	Nierst	536	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme geplant
Kreulshof	Bösinghoven	543	Reparatur	Maßnahme geplant
Dreispißweg	Bösinghoven	666	Tragdeckschicht	Maßnahme geplant
Heringsfeldweg	Bösinghoven	323	Reparatur	Maßnahme geplant
Buschweg	Bösinghoven	340		Maßnahme geplant
Greit (Im Siep bis Stadtgrenze)	Büderich	325	Kaltrecycling Baumischverfahren	Maßnahme geplant

Tabelle A2: Weiterer Sanierungsbedarf, der durch die Bereisung der Wirtschaftswegekommision 2013 festgestellt wurde.

Wirtschaftsweg	Stadtteil	Länge [m]	Verfahren	Bemerkung	Stand
Vorstenberg (Der Lohweg bis Nierster Straße)			Kaltrecycling Baumischverfahren	Wirtschaftsweg gleichzeitig Hauptroute nach dem Radverkehrskonzept	Im HH 2020 vorgesehen
Rheinfeldweg (Von Ende Bebauung bis Rheindeich)			Tragdeckschicht	Wirtschaftsweg gleichzeitig Hauptroute nach dem Radverkehrskonzept	Im HH 2020 vorgesehen
Am Oberbach (Ilvericher Straße bis Rheindeich)			Kaltrecycling Baumischverfahren	Wirtschaftsweg gleichzeitig Nebenroute nach dem Radverkehrskonzept.	Im HH 2022 vorgesehen
Der Lohweg (In der Loh bis Vorstenberg)			Kaltrecycling Baumischverfahren	Wirtschaftsweg gleichzeitig Nebenroute nach dem Radverkehrskonzept	Im HH 2022 vorgesehen

Tabelle A3: Sanierungsbedarf, aufgenommen in den städtischen Haushalt.