

Wirtschaftswegekonzept

Stadt Geilenkirchen



Ergebnisbericht | Handlungsempfehlung

Ge-Komm GmbH

Bismarckstraße 15

49324 Melle

T 05422 98151-60

F 05422 98151-69

E-Mail: info@ge-komm.de

Internet: www.ge-komm.de

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Veranlassung	4
2.	Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes	6
3.	Aufgabenstellung	12
4.	Vorgehensweise / Zeitliche Abfolge.....	13
5.	Aktionsfelder / Leistungspositionen	18
5.1	Pos. 1 - Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung	18
5.2	Pos. 2 - Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung	19
5.3	Pos. 3 - Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten	21
5.4	Pos. 4 - Datenanalyse / Konzeptvorentwurf	26
5.5	Pos. 5 - Vorbewertung / Beteiligung	27
5.6	Pos. 6 - Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens	32
5.7	Pos. 7 - Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung.....	33
5.8	Pos. 8 - Ergebnispräsentation	33
6.	Derzeitige Wegenetzgestaltung	34
7.	Zukünftige Wegenetzgestaltung	36
7.1.1	Einstufung in Wegekategorien (SOLL-Konzept)	36
7.1.2	Klassifizierung der Brückenbauwerke	37
7.2	Handlungsempfehlungen	39
7.3	Zukünftiger Unterhaltungsstandard	40
7.4	Zukünftiger Ausbaustandard.....	44
7.4.1	Ortsverbindung.....	47
7.4.2	Hauptwirtschaftsweg	50
7.4.3	Anliegerwirtschaftsweg	51
7.4.4	Untergeordnete Wirtschaftswege.....	52
7.4.5	Unbefestigter Wald- und Wiesenweg	56
7.4.6	Allgemeines	56
7.5	Umgang mit Optionswegen	57
8.	Zusammenfassung	58
8.1	Vorgehensweise	58
8.2	Finanzierung.....	60
8.3	Finanzierungsbedarf in der Stadt Geilenkirchen.....	67
8.3.1	Erhaltung wie im Bestand.....	68
8.3.2	Sanierung / Ausbau / Verstärkung	69
8.3.3	Umbau / andere Bauweise	70

8.3.4	Rückbau / Aufhebung.....	71
8.3.5	Neubau	71
8.3.6	Bodenordnung.....	71
9.	Weitere Schritte / Umsetzung	72

1. Veranlassung

Kommunale Wirtschaftswegekonzepte sind ein geeignetes Instrument, dem Strukturwandel in der Landwirtschaft „vom Landwirt zum Energiewirt“ zu begegnen und die kommunalen Außenbereiche nachhaltig zu stärken.

Die heute zum Einsatz kommenden (Schwer-) Lastfahrzeuge der Landwirtschaft stellen wesentlich höhere Anforderungen an die Fahrbahnen und Bankette des Wegenetzes und insbesondere auch an die Brückenbauwerke als die Gerätschaften früherer Zeiten. Gerade die starke Zentralisierung von landwirtschaftlichen Betrieben und das Streben nach Effektivitätssteigerung und Wachstum lässt das vorhandene weitläufige, oft historisch gewachsene Wirtschaftswegenetz an seine Grenzen geraten. Zudem müssen Wirtschaftswege gerade heute auch dem veränderten Nutzungsverhalten, das geprägt ist von Multifunktionalität (etwa durch gewerbliche und touristische Nutzergruppen), gerecht werden.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Außerdem stellen die hohen finanziellen Belastungen, die sich durch die Unterhaltung der teilweise sehr langen Wegenetze ergeben, eine große Herausforderung für die Verantwortlichen in den Kommunen dar. Zusätzlich gilt es für die Kommunen in Nordrhein-Westfalen, die sich durch das Neue Kommunale Finanzmanagement -NKF- ergebenden Abschreibungen zu erwirtschaften und zu investieren, um keine Substanzverluste zu erleiden.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Wirtschaftswegekonzepte sind auch geeignet und erforderlich, um über unterschiedliche Finanzierungsformen zukünftiger Unterhaltung und Erneuerung konstruktiv und objektiv nachdenken und entscheiden zu können.

Die Stadt Geilenkirchen hat es sich zum Ziel gesetzt, das Wegenetz im Außenbereich mittels externer Unterstützung zukunftsfähig zu gestalten.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Das Wirtschaftswegekonzept der Stadt Geilenkirchen wurde unter Berücksichtigung des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW erstellt und anhand der entsprechenden Kriterien zur Vorlage und Anerkennung bei der Bezirksregierung Köln aufbereitet und erstellt.

Mit den umfangreichen Leistungen der Erstellung eines kommunalen Wirtschaftswegekonzeptes für die Stadt Geilenkirchen wurde am 09. Juli 2018 die Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur beauftragt. Die Beauftragung für die Aufbereitung des Wirtschaftswegekonzeptes zur Anerkennung bei der Bezirksregierung Köln folgte am 10. September 2019.

Dieser Bericht fasst die Ergebnisse mit Stand November 2019 zusammen.

2. Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes

Geografische Lage

Die Stadt Geilenkirchen ist eine mittlere kreisangehörige Stadt im westlichen Teil des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und gehört zum Kreis Heinsberg, im Regierungsbezirk Köln. Geilenkirchen grenzt an Gangelt (Kreis Heinsberg), Heinsberg (Kreisstadt Heinsberg), Hückelhoven (Kreis Heinsberg), Linnich (Kreis Düren), Baesweiler (Städteregion Aachen), Übach-Palenberg (Kreis Heinsberg), Landgraaf (NL) und Brunssum (NL). Die Stadt Aachen ist in 35 Autominuten zu erreichen.



Quelle: Ge-Komm GmbH (Eigene Darstellung)

Infrastruktur

Die Stadt Geilenkirchen ist regional über die Bundesstraßen (B 221, B 56, B 57), die Landesstraßen (L 42, L 228, L 364, L 164, L 47) und die Kreisstraßen (K 24, K 27, K 3, K 8) gut angebunden.

Die nächstgelegenen Flughäfen sind Düsseldorf (80 km) und Köln/Bonn (93 km). Die Stadt verfügt über zwei Anschlüsse an das Schienennetz und bietet eine direkte Verbindung nach Aachen oder Dortmund.

Die Wirtschaftswege dienen zum großen Teil land- und forstwirtschaftlichen Zwecken. Weiter erfüllen bzw. sollen sie zukünftig Funktionen für Tourismus, Freizeit, Erholung, Daseinsvorsorge, Mobilität, Siedlungsstrukturelle Entwicklungen, Produktion erneuerbarer Energien sowie Biodiversität und Artenvielfalt erfüllen.

Insgesamt betreibt die Stadt etwa 185 km Stadtstraßen und etwa 351 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß- bzw. Radwege sowie Privatwege. Eine überregionale Anbindung des Radverkehrs ist durch das Radwegenetz NRW und grenzüberschreitend auch an das niederländische „Knooppuntnet“ gewährleistet. Überregionale und lokale Routen wie die „West-Bike-Route“ und die „NiederRheinroute“ runden das Radwegenetz ab.

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Ähnlich wie in vielen anderen Kommunen und Städten mit landwirtschaftlich geprägter Siedlungsstruktur muss sich auch Geilenkirchen mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Die Bevölkerungszahl steigt mit leichten Schwankungen seit der Jahrtausendwende. Die Stadt ist weiterhin bestrebt Arbeitsplätze in der Region zu sichern, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken, den Wohnraum attraktiv zu gestalten und außerdem die regionale Siedlungsflächenentwicklung positiv voranzutreiben.

Die Siedlungsstruktur in der Stadt Geilenkirchen ist auf insgesamt 30 Ortschaften, die in 13 Stadtbezirke zusammengefasst wurden, verteilt. Das bedeutet, dass ein verhältnismäßig großes Infrastrukturnetz zur Erschließung der Wohnhäuser vorgehalten werden muss. Viele Wirtschaftswege dienen somit nicht nur reinen land- und forstwirtschaftlichen Interessen, sondern auch der Daseinsvorsorge und Mobilität.

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

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.

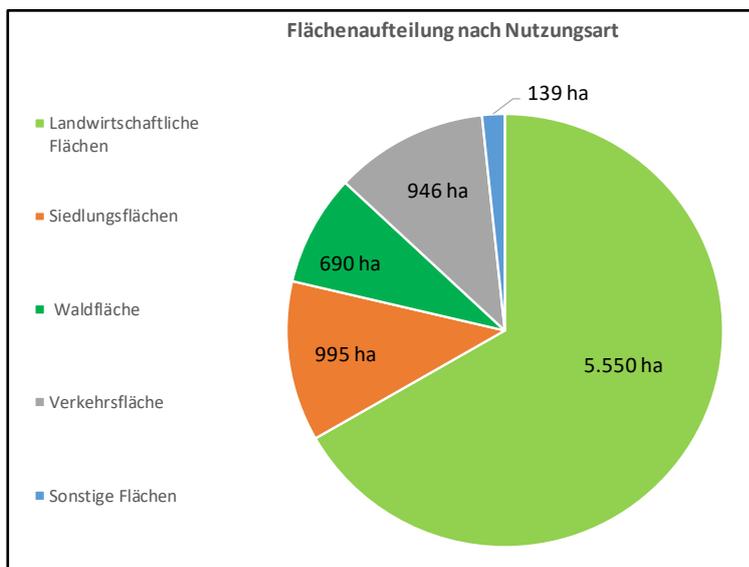
Durch den fortschreitenden Rückgang der Landwirtschaft und durch neuere Bau- und Gestaltungsansätze droht ein Verlust der Funktionen und der traditionellen Strukturen. Das hohe Engagement der Bevölkerung kann dazu beitragen, die attraktiven Ortschaften auch in Zukunft zu erhalten.

Geilenkirchen in Zahlen

Die im Folgenden dargestellten Zahlen und Statistiken zur Bevölkerungsverteilung wurden dem „Komunalprofil Geilenkirchen“ der Landesdatenbank NRW entnommen und geben den Stand vom 24.04.2019 wieder. Auf einer Fläche von ca. 83,20 km² lebten zum o. g. Stichtag 27.106 Menschen verteilt auf insgesamt 30 Ortschaften, die in 13 Stadtgebiete zusammengefasst wurden. Dadurch wird die Stadt Geilenkirchen vom Typ als „kleine Mittelstadt“, einer Mittelstadt mit 20.000 - 50.000 Einwohnern, gewertet. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wider: im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohner pro km² sind es in Geilenkirchen etwa 325,8 Einwohner pro km².

Flächennutzung / Landschaftsbild

Der ländliche Charakter der Stadt Geilenkirchen wird anhand der Flächenverteilung deutlich. Siedlungs- und Verkehrsflächen nehmen zusammen ca. 1.941 ha der Gesamtfläche in Anspruch. Demgegenüber werden ca. 5.550 ha durch landwirtschaftliche Nutzung beansprucht. Im Vergleich zur typischen Verteilung in Nordrhein-Westfalen weist die Stadt Geilenkirchen daher einen vergleichsweise hohen Anteil an landwirtschaftlicher Fläche auf.



Quelle: Landesbetrieb IT.NRW - <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofil/k05774004.pdf>

Die Stadt Geilenkirchen liegt mit der zum Stadtgebiet gehörenden Teverener Heide unmittelbar an der niederländischen Grenze, am Südostrand des Selfkants, im Tal der Wurm. Die Stadt erstreckt sich beidseitig der Wurm in Nord-Süd-Richtung über 9,5 km und in Ost-West-Richtung über 15,4 km. Das Landschaftsbild wird durch den Flusslauf der Wurm geprägt. Davon profitiert der Tourismus sowie die Naherholung der Region.

Tourismus

Geilenkirchen verfügt über Wanderwege, die vielseitige Leistungen rund zum Thema Wandern anbieten. Zu den regionalen Wanderrouten gehören z. B. der „Moorrundweg“ und der „Seerundweg“, auch überregional sind die Wanderwege „Grenzlandweg X1“ und der „Irland-Rhodopen E8“ zu nennen. Der Moorrundweg hat eine Länge von 5,8 km und gehört zu einem der vier Wanderwege des Naturschutzgebietes „Teverener Heide“. Besonders reizvoll sind die abwechslungsreichen Landschaften. Pfosten mit farbigen Bändern und dem Logo der Teverener Heide weisen den Weg. Auch verfügt die Stadt über zahlreiche Radwege und ein gut ausgeschildertes Knotenpunktsystem, welches sich durch den Kreis Heinsberg zieht.

Auf dem 200 km langen steigungsarmen Rundkurs „West-Bike-Route“ können Besucher den westlichsten Kreis Deutschlands entdecken. Besonders reizvoll sind die abwechslungsreichen Landschaften, die mit idyllischen Landschaften und charmanten Ortschaften ausgestattet sind. Die „NiederRheinroute“ ist Deutschlands längstes Radwegenetz mit einer Wegstrecke von ca. 2.000 km. Sie verläuft fast ausschließlich auf Wald-, Feld-, und Wirtschaftswegen sowie entlang der Rheindeiche und führt zu zahlreichen sehenswerten Orten. Alljährlich findet am ersten Sonntag im Juli der Niederrheinische Radwandertag statt.

Ebenso verfügt Geilenkirchen über ausgewiesene Reitwege, die z. T. durch Naturschutzgebiet verlaufen. Allgemein sind die Rad-, Reit- und Wanderwege in Geilenkirchen abwechslungsreich gestaltet und bieten eine vielseitige Einsicht über das Stadtgebiet mit den entsprechenden Sehenswürdigkeiten.

Als besondere touristische Ziele der Stadt Geilenkirchen zählen die zahlreichen historischen Burgen, Schlösser, Gutshäuser sowie die imposanten kirchlichen Bauten.



Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Geilenkirchen>



Quelle: <http://www.geilenkirchen.de/kultur-freizeit-sport/sehenswuerdigkeiten/details/Gut-Muthagen-7J/>

Begründung des Plangebietes

In Anlehnung an den Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege im Außenbereich auf dem gesamten Stadtgebiet von Geilenkirchen unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht. Bereiche ausschließlich mit privater Erschließung ohne Bedeutung für die Allgemeinheit wurden nachrangig behandelt. Des Weiteren wurde eine Zuordnung einzelner Nutzergruppen zu den entsprechenden Wegeverbindungen durchgeführt. Dadurch ist eine Zuordnung der Funktionen gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte möglich.

Abstimmung mit Planungen / Konzepten / Strategien

Bestehende Konzepte und Planungen, wie z. B. das Radwegekonzept und geplante Baugebiete, wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt.

Hierzu gehören auch vorrangig der Abstimmungsprozess mit der Stadt Geilenkirchen, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis, so dass planerisch und strategische Vorstellungen aller relevanten Nutzergruppen Berücksichtigung fanden.

Stärken-Schwächen-Analyse

In der Abbildung 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 Geilenkirchen bezogen auf die Außenbereiche und die ländlich geprägte Siedlungsstruktur potenzielle Chancen und Risiken.

<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraktive Landschaft und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende - günstige geografische Lage und überregionale Verkehrsanbindung 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - verteilte Siedlungsstruktur - hohe Anforderungen und dadurch hoher Investitionsbedarf an das Wirtschaftswegenetz aufgrund der Multifunktionalität - Flächeninanspruchnahme durch großes Wirtschaftswegenetz
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenzial an Grünstrukturen - Einwohnerzuwachs - Förderung Tourismus - Stärkung Land-/ Forstwirtschaft durch verbesserte Rahmenbedingungen (Wirtschaftswege) - Einsparungspotential von Flächen durch Wegeaufgabe 	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abwanderung von Menschen im erwerbsfähigen Alter - Funktionsverlust der Ortslagen durch Rückgang der Landwirtschaft - Rückgang von Ortsgemeinschaften - Verlust traditioneller Werte - Steigende Flächeninanspruchnahme durch Erweiterung von Siedlungsstrukturen

3. Aufgabenstellung

Die Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur hat der Stadt Geilenkirchen am 21.11.2017 ein Angebot für die Erstellung eines kommunalen Wirtschaftswegenetzes für die Wirtschaftswege mit einer ursprünglichen Gesamtlänge von abgeschätzten 375 km übersandt.

Das Angebot war speziell für die Ausgangssituation in Geilenkirchen konzipiert und modular aufgebaut. Es beinhaltet die folgenden Leistungspositionen:

- Pos. 1 Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung

- Pos. 2 Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung

- Pos. 3 Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten

- Pos. 4 Datenanalyse / Konzeptvorentwurf

- Pos. 5 Vorbewertung / Beteiligung

- Pos. 6 Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

- Pos. 7 Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung

- Pos. 8 Ergebnispräsentation

Mit Schreiben vom 09.07.2018 erfolgte die förmliche Beauftragung unserer Gesellschaft mit allen angebotenen Leistungen.

4. Vorgehensweise / Zeitliche Abfolge

Alle seitens der Stadt beauftragten Leistungen wurden in der Reihenfolge gemäß Angebotskonzeption sukzessive abgearbeitet.

Zunächst erfolgte die Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung (Pos. 1). In diesem Zusammenhang hat die Ge-Komm GmbH die zur Verfügung gestellten digitalen Datengrundlagen (Orthofotos / Luftbilder, ALKIS-Daten) geprüft, aufbereitet und in das eingesetzte Geoinformationssystem ArcGIS übernommen. Des Weiteren wurden im Rahmen der Erarbeitung des Wirtschaftswegekonzeptes wichtige Informationen wie z. B. touristische Ziele und Routen (Wanderwege, Radwege, Sehenswürdigkeiten usw.), Standorte von Biogas- und Windkraftanlagen, das klassifizierte Straßennetz (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) sowie Eisenbahnstrecken recherchiert und in die digitale Arbeitsgrundlage eingepflegt.

Es folgten Pressemitteilungen mit Ankündigung der Bereisung. Die Vor-Ort-Bereisungen der Wirtschaftswege wurden im Frühjahr / Sommer 2019 (Pos. 2) durchgeführt. Anschließend erfolgte die erforderliche CAD-Bearbeitung direkt im Geoinformationssystem Arc-GIS, um Datenschnittstellenprobleme vollkommen ausschließen zu können. Ebenfalls wurden die Leistungen Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten, sowie die Erstellung des Konzeptvorentwurfs (Pos. 3 und 4) erbracht.

Zur Vorbewertung des Wirtschaftswegenetzes wurde eine Arbeitsgruppe einberufen, welche sich aus Vertretern der Hauptnutzergruppen sowie der Politik und Verwaltung der Stadt Geilenkirchen und der Ge-Komm GmbH zusammensetzte. Die Arbeitsgruppe tagte dazu an drei Terminen. Speziell hatte die Arbeitsgruppe Zugriff auf internes Kartenmaterial, welches zusätzlich Eigentumsflächen abbildete.

Im Mai 2019 erfolgte eine umfassende Bürgerbeteiligung. Dazu veranstaltete die Stadt Geilenkirchen am 28. und 29. Mai 2019 in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH zwei Bürgerinformationsabende, um den interessierten Bürgern und Anliegern die Vorgehensweise und den Entwurf zum Wirtschaftswegekonzept zu erläutern. Um eine umfassende und zeitgemäße Beteiligung zu ermöglichen wurde zusätzlich das Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ der Ge-Komm GmbH eingerichtet und freigeschaltet (Pos. 5). Die Beteiligungsmöglichkeit wurde bis Mitte Juli 2019 eingeräumt. Es wurde dazu umfassend in der Presse und auf der Internetseite der Stadt Geilenkirchen informiert:

Aktuelles



Wirtschaftswegekonzept wird erstellt

Montag, 20. August 2018

Die Stadt Geilenkirchen informiert, dass die Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus dem Osnabrücker Land (Ge-Komm GmbH) derzeit Daten der Wirtschaftswege als Grundlage für ein städtisches Wirtschaftswegekonzept erfasst.

Die Ge-Komm GmbH setzt zur Datenerfassung geländegängige Allradfahrzeuge ein, um alle Wegeabschnitte lückenlos zu erfassen. Die

Besatzungen der Fahrzeuge der Ge-Komm GmbH verfügen allesamt über die notwendige Berechtigung und können sich entsprechend ausweisen.

Zur Erfassung und Dokumentation der vielfältigen relevanten Attribute und Informationen sind sämtliche Fahrzeuge der Flotte der Ge-Komm GmbH mit Spezial-Kameraausrüstungen und systemoptimierten EDV-Hard- und Softwarelösungen ausgestattet

Quelle: <https://www.geilenkirchen.de/aktuelles/details/Wirtschaftswegekonzept-wird-erstellt-13780/>

Veranstaltungen



Bürgerinformationsveranstaltung "Wirtschaftswegekonzept"

28.05.2019, von 18:00 bis 21:00 Uhr

Aula der Städt. Realschule, Gillesweg 1, Geilenkirchen
Für Bürger nordwestlich der Wurm.

Veranstaltungsort: Geilenkirchen

Aufstellung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes für die Stadt Geilenkirchen

- Einladung zur Bürgerbeteiligung -

Die Stadt Geilenkirchen erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs.

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet und sämtliche öffentlichen und relevanten privaten Wege wurden entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion wie folgt klassifiziert:

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

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

Die erarbeiteten Zwischenergebnisse sollen gemeinsam mit allen Anliegern und Interessierten weiterentwickelt und erörtert werden. Dazu sind am

**28.05. und 29.05.2019 jeweils um 18.00 Uhr in der Aula der städtischen Realschule,
Gillesweg 1, 52511 Geilenkirchen**

zwei Bürgerbeteiligungstermine für folgende Bereiche vorgesehen:

28.05.2019 für den westlichen Bereich des Stadtgebietes (s. Karte)

29.05.2019 für den östlichen Bereich des Stadtgebietes (s. Karte)

Hierbei wird jeweils das Wegenetz der einzelnen Ortschaften betrachtet. Anregungen und Fragen können ausführlich besprochen werden.

Alle Interessierten sind herzlich eingeladen, sich an den Terminen zu beteiligen. Es ist zu beachten, dass an jedem Termin ausschließlich die Wegenetze der jeweiligen Ortschaften besprochen werden.

Im Anschluss an die Termine besteht die Möglichkeit für die Bürgerschaft sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen.

Ziel ist es, ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Geilenkirchen zu schaffen.

Die Stadt Geilenkirchen und das Büro Ge-Komm GmbH freuen sich auf rege Teilnahme.

Quelle: <https://www.geilenkirchen.de/kultur-freizeit-sport/veranstaltungen/details/Buergerinformationsveranstaltung-Wirtschaftswegekonzept--5243R/>

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden seitens der Ge-Komm GmbH zunächst gesammelt, in Listen aufbereitet und abschnittsweise den Wirtschaftswegen im GIS zugewiesen. Am 16. September 2019 wurden alle Stellungnahmen gemeinsam mit Vertretern der Verwaltung gesichtet und abgewogen, um diese anschließend - soweit eine Zustimmung erfolgte - in das Projekt einzuarbeiten (Pos. 6).

Im Anschluss der Erarbeitung sollen die Ergebnisse des Konzeptes sowie der Bürgerbeteiligung in den politischen Gremien, während einer Ausschusssitzung, vorgestellt werden. Die erarbeiteten Handlungsempfehlungen (Pos. 7) zur weiteren Umsetzung des Wirtschaftswegekonzeptes wurden im Rahmen einer Abschlussveranstaltung ebenfalls präsentiert (Pos. 8). Den Ratsmitgliedern soll im Anschluss ein Zugang zur Einsichtnahme des Wirtschaftswegekonzeptes inkl. aller eingegangenen und durch die Verwaltung bewerteten Stellungnahmen eingerichtet werden.

Ab Mitte Mai 2019 wurde die Endfassung des Wirtschaftswegekonzeptes in digitaler Kartenform der breiten Öffentlichkeit unter dem Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ bereitgestellt. An dieser Stelle besteht die Möglichkeit zur Einsichtnahme aller eingereichten und seitens der Verwaltung kommentierten Stellungnahmen. Der Projektzugang im Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ bleibt zunächst bis Anfang 2020 geöffnet und kann nach Absprache verlängert werden.

5. Aktionsfelder / Leistungspositionen

5.1 Pos. 1 - Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung

Basierend auf den seitens der Stadt Geilenkirchen zur Verfügung gestellten Geobasisdatengrundlagen des Stadtgebietes erfolgte der Aufbau einer einheitlichen digitalen Geo-Datenbasis im Geoinformationssystem ArcGIS (ESRI). Somit ist es der Stadt Geilenkirchen später möglich, die Ergebnisdaten vollumfänglich für weiterführende Zwecke intern zu nutzen und bei entsprechender Personalausstattung hausintern, also ohne externe Unterstützung, fortführen zu können.

Zunächst wurden die vorhandenen und zur Verfügung gestellten digitalen Grafikdaten der gemeindlichen Wirtschaftswege in das GIS-System übernommen.

- Amtliches LiegenschaftskatasterInformationssystem (ALKIS)
- Luftbilder / Orthofotos
- Übersicht über Eigentumsverhältnisse
 - Stadt Geilenkirchen / öffentliche Flächen
 - Verbände

Ebenfalls wurden weitere Datengrundlagen im GIS aufbereitet:

- Übersicht Energiewirtschaft (Ver- und Entsorgungsbetriebe mit Standorten von bspw. Biogas- und Windkraftanlagen)
- Übersicht Tourismus (Radweg-, Wanderrouten, Sehenswürdigkeiten)

5.2 Pos. 2 - Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung

Basierend auf der Geobasisdatengrundlage der Pos. 1 erfolgte die intensive Inaugenscheinnahme eines jeden Wirtschaftsweges direkt in der Örtlichkeit im Rahmen einer mehrtägigen Bereisung statt. An ausgewählten Tagen unterstützte Herr Coenen (Stadt Geilenkirchen) die Bereisung.

Da im Rahmen der Bereisung geocodierte digitale Fotos erzeugt wurden, wurde bei der Einsatzplanung stets darauf geachtet, dass es sich um möglichst regenfreie Tage handelte.



Abb.: Kamera mit GPS-Empfänger der Ge-Komm GmbH im Praxiseinsatz

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

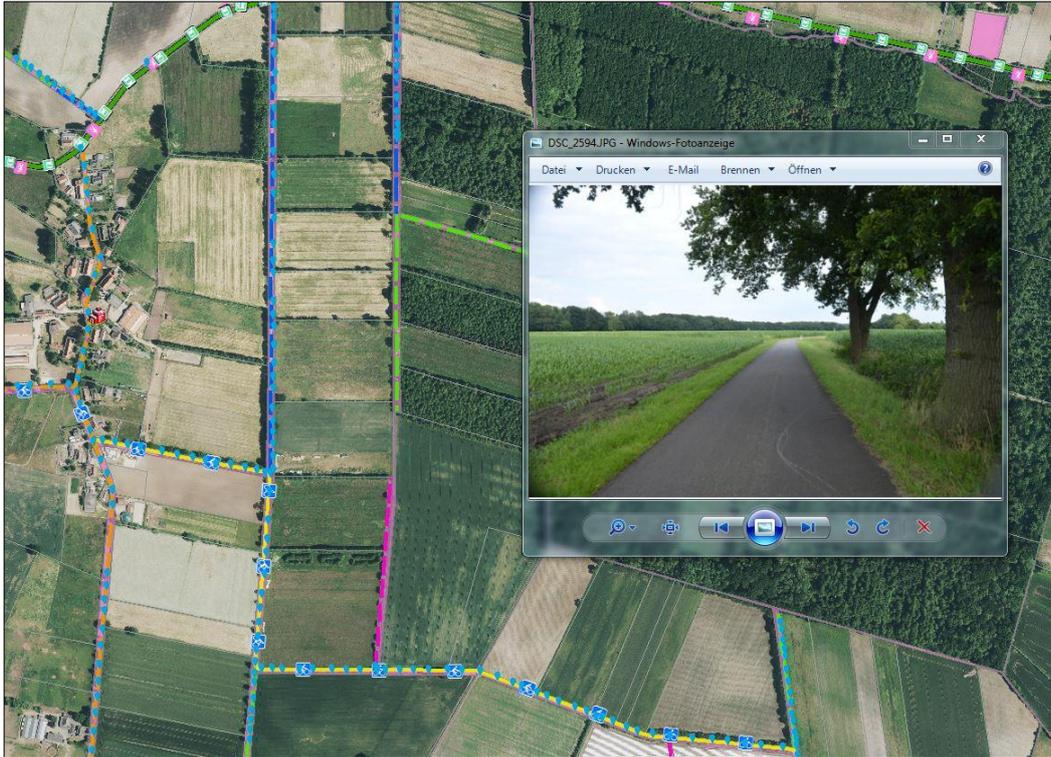


Abb.: Verortete Aufnahmestandorte im GIS-System ArcGIS

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Der Aufruf der einzelnen Fotos erfolgt durch Auswahl des jeweilig zugehörigen Symbols im GIS-System. Die Anordnung der Kamerasymbole erfolgt entsprechend den zugehörigen und dokumentierten GPS-Koordinaten.

Während der Bereisung wurde zudem die tatsächliche Oberflächenbefestigung der Fahrbahnen erfasst und dokumentiert. Zusätzlich wurde für jeden asphaltierten, betonierten, oder gepflasterten Wegeabschnitt der Zustand visuell ermittelt und die folgenden Schadensklassen (gemäß Leitfaden) eingeteilt:

- a – In Ordnung
- b – Einzelmaßnahmen erforderlich
- c – Gesamtanierung erforderlich
- d – keine Verkehrsfläche vorhanden

5.3 Pos. 3 - Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten

Basierend auf den Ergebnissen und gewonnenen Erkenntnissen der vorangegangenen Leistungen erfolgte im Rahmen der weiterführenden Bearbeitung die Definition zusätzlicher Parameter, die zur konzeptionellen Betrachtung beitragen.

Bei der Bearbeitung wurden insgesamt sechs Kategorien definiert.

- Definition des Ortsverbindungswegenetzes
- Definition des Hauptwirtschaftswegenetzes
- Definition des Anliegerwirtschaftswegenetzes
- Definition des untergeordneten Wirtschaftswegenetzes
- Definition des Wald- und Wiesenwegenetzes
- Definition sonstiger Wirtschaftsweg (sog. Optionsweg)

Wirtschaftswege_Kategorie	
	0_Ortsverbindung
	1_Hauptwirtschaftsweg
	2_Anliegerwirtschaftsweg
	3_untergeordneter Weg
	4_unbefestigter Wald- oder Wiesenweg
	5_Optionsweg evtl. Übertragung auf Dritte / Verband

Abb.: Legende in der Plandarstellung

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Ortsverbindung:

Ortsverbindungen dienen als Verbindungen zwischen Ortschaften/Siedlungen und weisen eine hohe Verkehrsbedeutung auf. Die Stadt Geilenkirchen verfügt über ein gut ausgebautes klassifiziertes Straßennetz von Landes- und Kreisstraßen zur Erschließung des ländlichen Bereiches.



Abb.: Beispiel Ortsverbindung

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Hauptwirtschaftsweg:

Hauptwirtschaftswege dienen neben der Erschließung von Grundstücken auch dem Verkehr innerhalb des Außenbereichs und weisen Verkehrsbedeutung auf, fallen jedoch nicht unter die Rubrik Ortsverbindung.



Abb.: Beispiel Hauptwirtschaftsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Anliegerwirtschaftsweg:

Anliegerwirtschaftswege (Standardwirtschaftswege) dienen überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegung damit verbundenen Grundstücke. Die Wege weisen Ver- netzungs-/ Anbindungsfunktion ohne besondere Verkehrsbedeutung auf.



Abb.: Beispiel Anliegerwirtschaftsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Untergeordneter Wirtschaftsweg:

Untergeordnete Wirtschaftswege dienen der Erschließung / Anbindung einzelner Grundstücke und ha- ben keine Verkehrsbedeutung.



Abb.: Beispiel untergeordneter Wirtschaftsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Wald- und Wiesenweg:

Wald- und Wiesenwege dienen der Erschließung / Anbindung einzelner Grundstücke und haben in der Regel keine Verkehrsbedeutung.



Abb.: Beispiel Wald- und Wiesenweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Optionsweg:

Optionswege sind Parzellen, die in der Örtlichkeit nicht mehr als Weg vorhanden oder nicht mehr als solcher genutzt werden.



Abb.: Beispiel Optionsweg

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Erfasst wurden ebenfalls Daten zu übergeordneten touristischen Wegen (Radwege, Wanderwege usw.).

Sämtliche Informationen wurden dem digitalen Datenbestand im Geoinformationssystem ArcGIS als sog. Attribute zugeordnet. Eine Ausgabe / Selektion ist sowohl in Tabellen (Listen) als auch in grafischer Form (Pläne) möglich.

Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte auch eine intensive Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

Weiterführende Handlungsempfehlungen bzgl. der Brückenbauwerke im ländlichen Raum der Stadt Geilenkirchen folgen in Kapitel 7.1.2.

An dieser Stelle sei auch 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 folgendem Link kann die Dokumentation als PDF-Datei heruntergeladen werden:

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



Bei Brückenbauwerken handelt es sich gemäß DIN 1076 grundsätzlich um prüfpflichtige Bauwerke. Die Durchführung einer sog. Hauptprüfung gemäß dieser DIN sei der Stadt Geilenkirchen sehr empfohlen, um objektive und belastbare Erkenntnisse über den baulichen Zustand der Brücken zu erhalten. Aufbauend auf diesen Informationen lassen sich weiterführende Überlegungen auf fundierter Basis anstellen.

5.4 Pos. 4 - Datenanalyse / Konzeptvorentwurf

Basierend auf sämtlichen gewonnenen Ergebnissen erfolgte die konzeptionelle Erarbeitung eines Vorentwurfs für den weiteren Umgang mit den kommunalen Wirtschaftswegen in der Stadt Geilenkirchen durch unsere Gesellschaft.

Dabei sind sämtliche, im Zuge der Bearbeitung gewonnenen Informationen mit eingeflossen und wurden berücksichtigt. Im Zuge der konzeptionellen Vorbereitung fanden während der Bereisung Abstimmungen mit der Stadt Geilenkirchen statt, um Besonderheiten berücksichtigen zu können.

Die folgenden Bilder zeigen beispielhaft einige multifunktionale Aspekte:



Abb.: Fahrradtourismus

Bildquelle: <https://www.geilenkirchen.de/kultur-freizeit-sport/tourismus/>



Abb.: Touristische Ziele

Bildquelle: <http://www.geilenkirchen.de/cache/9e37969d09ad0878480b09e53ecb554e-691.jpeg>

5.5 Pos. 5 - Vorbewertung / Beteiligung

Ziel war es, im Rahmen eines umfassenden Beteiligungsverfahrens die Betroffenen auf dem „zukünftigen Weg“ mitzunehmen. Die Interessen, Wünsche und Anforderungen der Betroffenen waren näher zu erfragen und sorgsam abzuwägen. Im Ergebnis kann nur auf diese Weise auch tatsächlich eine große Akzeptanz bei allen Betroffenen erzielt werden.

Die Ziele des Wirtschaftswegekonzeptes wurden von Herrn Eugen Bitjukov, Geschäftsführer der Ge-Komm GmbH und Eduard Schwarz, Abteilungsleiter der Ge-Komm GmbH während der öffentlichen Bürgerbeteiligung umfassend vorgestellt und erläutert. Bevor der Konzeptentwurf der Bürgerschaft präsentiert wurde, tagte eine Arbeitsgruppe mit entsprechend ortskundigen Teilnehmern aus verschiedenen Bereichen (Politik, Landwirtschaft, Tourismus, Naturschutz, Sicherheit, etc.) sowie der Verwaltung und der Ge-Komm GmbH. Der vorabgestimmte Konzeptentwurf bildete die Diskussionsgrundlage für die anschließende öffentliche Informationsveranstaltung.

Mit dem breiten Angebot der Beteiligungsmöglichkeiten wurde die gemeinsame Weiterentwicklung des Konzeptes mit allen Interessierten Bürgern somit stets ermöglicht und umfassend gefördert.

Im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung wurde allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Vorgehensweise bei der Erstellung des Wirtschaftswegekonzeptes sowie der erste konzeptionelle Entwurf gebietsweise vorgestellt. Begleitend dazu berichtete die lokale Tagespresse ausführlich über die Projektentwicklung. Die Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden sowohl über die lokale Presse als auch über den Internetauftritt der Stadt Geilenkirchen veröffentlicht.

Insgesamt wurde die Informationsveranstaltung von der Bürgerschaft gut angenommen. Es haben insgesamt etwa 80 Bürger von diesem Angebot Gebrauch gemacht und die Veranstaltung besucht. Während der Veranstaltung wurde das Wegenetz besprochen und besondere Auffälligkeiten zur Diskussion freigegeben. Nach der Beteiligungsphase tagte die Arbeitsgruppe erneut, sodass die bewerteten Stellungnahmen aus der Bürgerschaft diskutiert werden konnten.

Begleitend zu den Informationsabenden wurde allen Bürgern zusätzlich die Möglichkeit gegeben sich über das Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ zu informieren und zu beteiligen. Im Folgenden zusammenfassende Informationen zum Bürgerdialog-Portal:



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

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

Gemäß dem Motto „Bürgerbeteiligung braucht neue, zeitgemäße Wege“ hat die Ge-Komm GmbH ein modernes GIS-gestütztes Bürgerdialogportal entwickelt und stärkt damit nachhaltig die moderne Beteiligungskultur für komplexe Zusammenhänge im Bereich der ländlichen Wegenetzkonzepte. Da Bürgerinnen und 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 wurde eine bürgernahe Transparenz des Konzeptes und eine hohe Beteiligung erreicht, mit dem Ziel die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung der Stadt Geilenkirchen zu unterstützen.

Nach einmaliger Registrierung erhält der Benutzer den Projektzugang und kann sich ausführlich über das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Geilenkirchen informieren und Vorschläge einbringen.



Bildquelle: Ge-Komm GmbH

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

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

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

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

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

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



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

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.

Bildquelle: Ge-Komm GmbH

Es besteht die Möglichkeit, die Einführungspräsentation aufzurufen. Es erfolgt außerdem nochmals die Erinnerung an den Veranstaltungstermin. Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung und Bedienung im Bürgerdialog-Portal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ aufgeführt.

STADT GEILENKIRCHEN

Die Stadt Geilenkirchen erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle derzeit ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept).

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Wochen ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden sämtliche öffentlichen Wege vor Ort begutachtet entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert.

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Standard gesenkt oder sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten eventuell privatisiert oder ökologisch aufgewertet werden?

Zur fachlichen lokalen Unterstützung - und zur Gewährleistung, dass alle örtlichen Gegebenheiten und ggfs. Besonderheiten in ausreichendem Maße berücksichtigt werden- ist eine Arbeitsgruppe eingerichtet worden, die das Projekt von Anfang bis Ende eng begleiten wird.

BÜRGERBETEILIGUNG

Am 28. und 29. Mai 2019 fanden öffentliche Termine für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Geilenkirchen statt. Dort wurde jeweils das Wegenetz der entsprechenden Bereiche angesprochen und näher betrachtet. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, sich in diesem Portal weiter über die wesentlichen Zwischenstände zu informieren und Kommentare zu verfassen. Die genauen Bereiche entnehmen Sie bitte der Tabelle.

Der Beteiligungszeitraum zum Wirtschaftswegekonzept ist beendet. Wir bedanken uns bei allen Bürgerinnen und Bürgern für die rege Beteiligung. Im nächsten Schritt werden die Kommentare gemeinsam mit der Verwaltung ausgewertet und anschließend anonymisiert in diesem Portal zur Verfügung gestellt.

[Internetseite der Stadt](#)

Start | Portal | Wirtschaftswege | FAQ

KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar *

[Senden](#)

Bildquelle: www.wirtschaftswegekonzept.de

Bildquelle: www.wirtschaftswegekonzept.de

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



Bildquelle: www.wirtschaftswegekonzept.de

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

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Geilenkirchen wurde Mitte Mai 2019 freigeschaltet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis Mitte Juli 2019 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt.

Das Portal steht bis Anfang des Jahres 2020 / bis zum Projektabschluss noch informativ zur Verfügung. Eine Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die folgende Abbildung zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 276 mal aufgerufen. Es sind über das Portal etwa 17 Stellungnahmen aus der Bürgerschaft eingegangen sowie 17 Stellungnahmen aus dem Arbeitskreis.

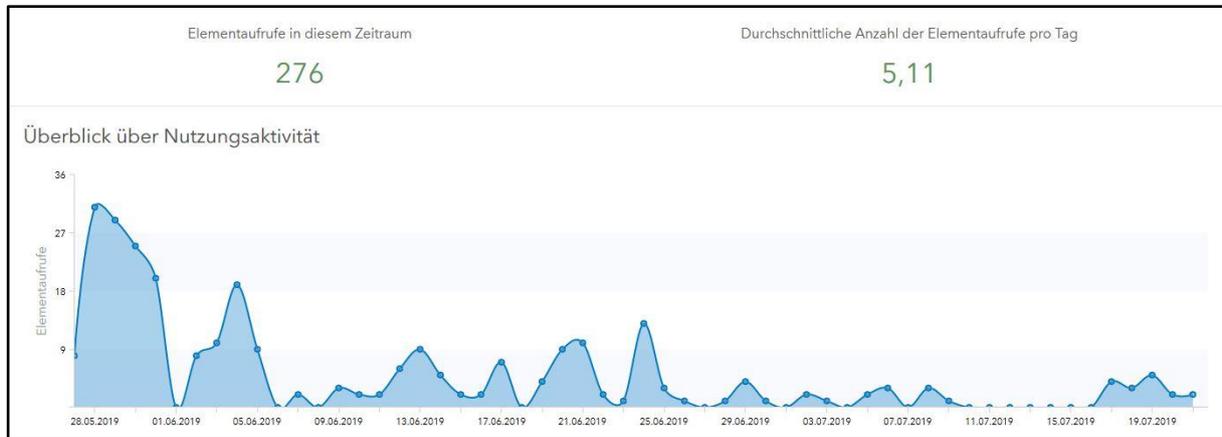


Abb.: Erfassung der Nutzungsaktivitäten des Bürgerdialogportals

Im Mai 2019 wurde das Online-Portal für die breite Öffentlichkeit freigeschaltet. Interessierte Bürger erhielten somit eine Möglichkeit das vorläufige Wegenetzkonzept einzusehen und sich nach den Bürgerveranstaltungen aktiv in die Planung einzubringen. Die vollständige Kommentarliste, inkl. Begründung durch die Verwaltung, war im Anschluss der Konzepterstellung im Bürgerdialogportal einsehbar. Auf diese Art wurde eine größtmögliche Transparenz gewährleistet.

5.6 Pos. 6 - Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden in Listenform aufbereitet und zur besseren Übersicht mit dem GIS-System verknüpft.

Am 16. September 2019 wurden die Kommentare gemeinsam mit der Verwaltung der Stadt Geilenkirchen und der Ge-Komm GmbH gesichtet, geprüft und abgewogen. Dabei wurden gemeinsame Vorbewertungen getroffen und die jeweiligen Kommentare der Bürger gesichtet und vorbewertet.

5.7 Pos. 7 - Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung

Mit diesem Abschlussbericht zum Wirtschaftswegekonzept erhält die Stadt Geilenkirchen eine grundlegende Bestandsanalyse über das derzeitige Wirtschaftswegenetz und eine umfangreiche Arbeitsgrundlage für den zukünftigen Umgang mit dem Wegenetz im Außenbereich.

Die Anlagen zum Ergebnisbericht:

- Themenkarte „SOLL-Konzept zum Wirtschaftswegenetz“
- Geocodierte Fotodokumentation
- GIS-Daten im ArcGIS Shape-Format inkl.:
 - Fotopunkte
 - Touristische Routen und Sehenswürdigkeiten
 - Wirtschaftswege mit allen erfassten Attributen (Befestigungsart, Zustand, Kategorie...)

5.8 Pos. 8 - Ergebnispräsentation

Eine öffentliche Abschlussveranstaltung mit Ergebnisvorstellung zum Wirtschaftswegekonzept fand am 28.01.2020 statt.

6. Derzeitige Wegenetzgestaltung

Die folgenden Statistiken zeigen die derzeitige Situation der Stadt Geilenkirchen hinsichtlich der vorhandenen Befestigungsarten und des Zustandes des befestigten Wegenetzes (Asphalt, wassergebundene Decke, unbefestigt) von etwa 351 km, in der Unterhaltungspflicht der Stadt:

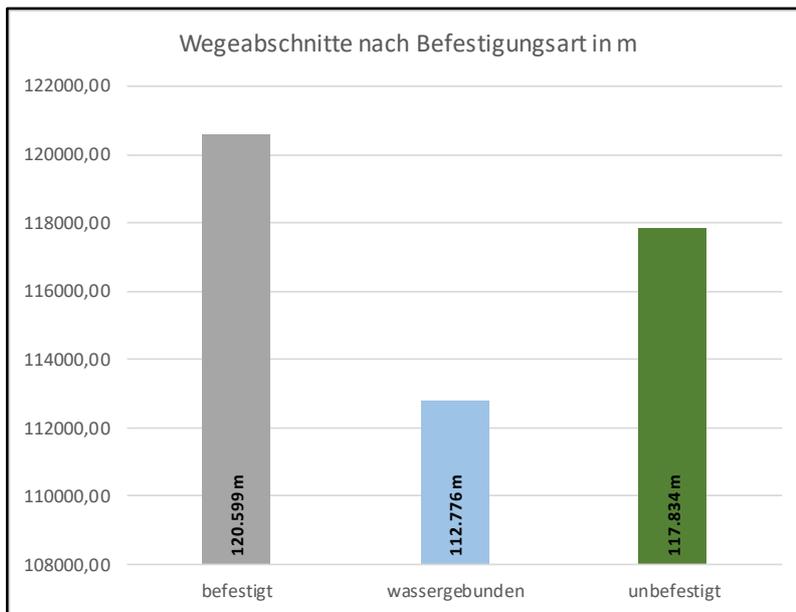


Abb.: Übersicht über die derzeitige Oberflächenbefestigung der Wege

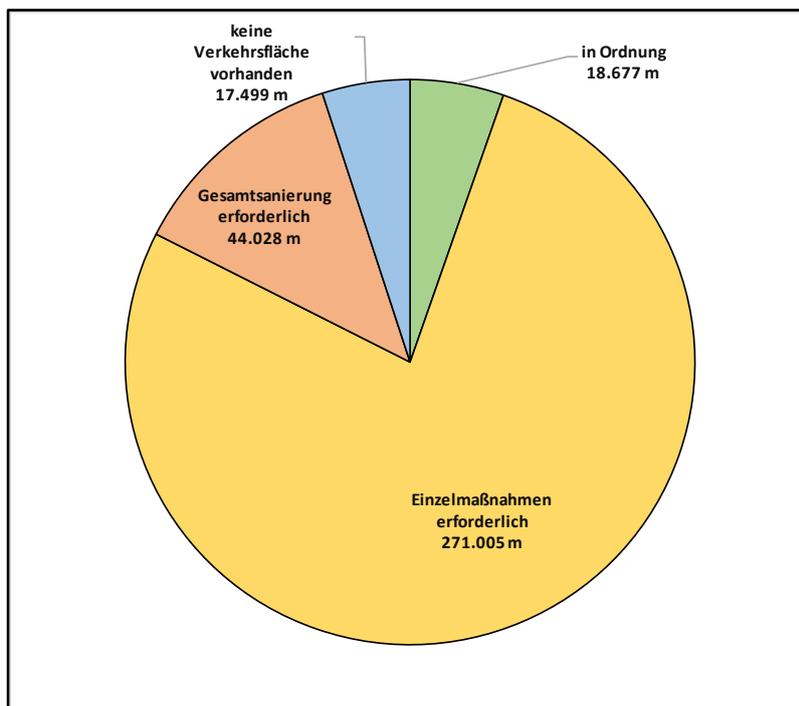


Abb.: Übersicht über den derzeitigen Zustand

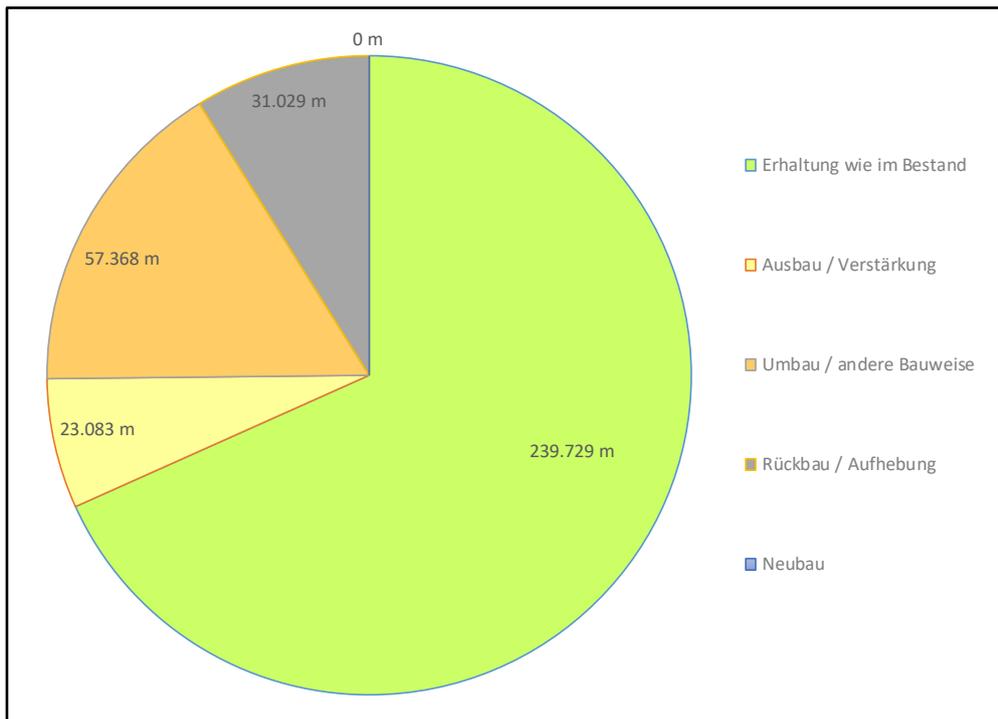


Abb.: Übersicht über die Handlungsempfehlungen

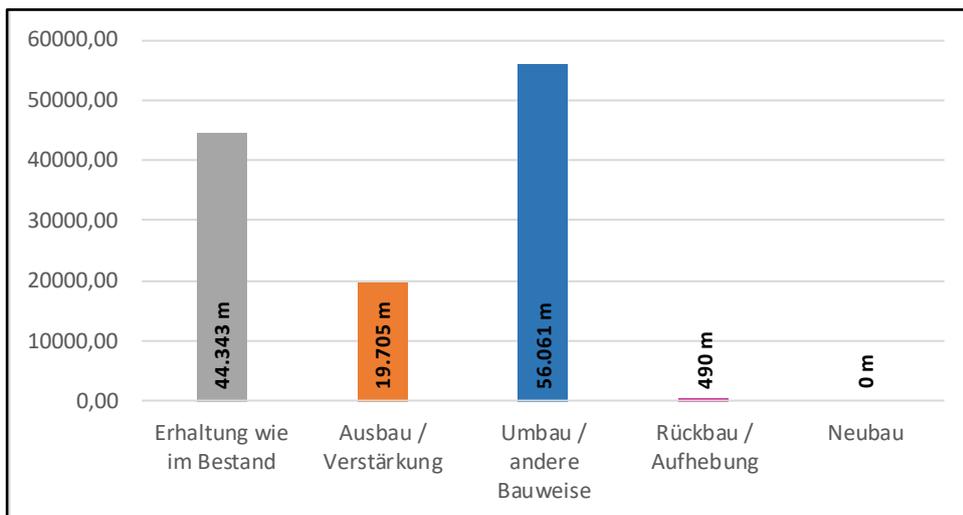


Abb.: Handlungsempfehlungen für asphaltierte Wege

Unterhaltungspflicht	Länge Wegeabschnitte in m
Gemeinde /Stadt	351.208,97
Bundesrepublik Deutschland	112,76
Personen des Privatrechts	481,28
sonstige	160,63
Wasserverband Eifel_Rur	24.073,15
Gesamt	376.036,79

Abb.: Aufteilung der gesamten Längen im Wirtschaftswegenetz der Stadt Geilenkirchen

7. Zukünftige Wegenetzgestaltung

7.1.1 Einstufung in Wegekategorien (SOLL-Konzept)

Auf Grundlage einer fundierten Bestandsanalyse wurde zunächst durch die Ge-Komm GmbH ein SOLL-Konzept für die zukünftige Wegenetzgestaltung im Entwurf erarbeitet und mit Hilfe einer breiten Beteiligung der Bürger als Hauptnutzer der Wirtschaftswege konkretisiert und verfeinert. Ziel war es die Bedarfe zu ermitteln und die Wege nach tatsächlicher Nutzung und Wichtigkeit in Kategorien einzustufen.



Abb.: Kategorisierte Wirtschaftswege im Geoinformationssystem ArcGIS

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Verteilung der Wirtschaftswege im Eigentum der Stadt Geilenkirchen auf die Wegekategorien im IST- und SOLL-Konzept.

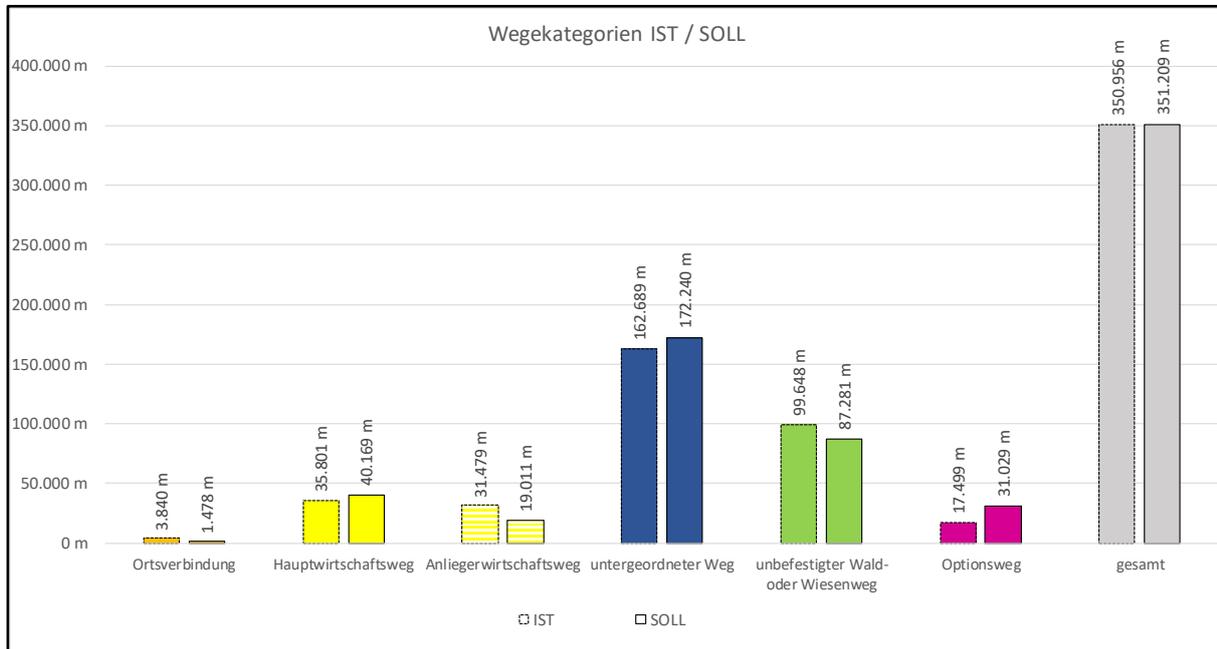


Abb.: Übersicht über IST- und SOLL-Kategorien

7.1.2 Klassifizierung der Brückenbauwerke

Grundsätzlich ergibt sich die theoretische Möglichkeit, auf einzelne Bauwerke mittel- bis langfristig verzichten zu können, bzw. diese im Standard zu senken. Dies setzt jedoch voraus, dass die bisherigen jeweiligen Nutzer zukünftig Komforteinbußen hinnehmen müssen und Umwege in Kauf zu nehmen haben.

Gerade die Thematik der Brückenbauwerke verspricht jedoch hohe Einspareffekte, die erforderlich sind, um das Gesamtnetz zukünftig nachhaltig und finanzierbar gestalten zu können.

Sicher wird dies auch bei den weiteren Abwägungen in der Stadt Geilenkirchen ein wichtiger Aspekt sein, genauso wie die Frage nach einer zumutbaren Umwegstrecke bei einem Verzicht auf ein oder mehrere Bauwerke.

Die Bedeutung der Brückenbauwerke folgt entsprechend der Bedeutung der Wirtschaftswegeklassifizierung im Netzzusammenhang:

- Bauwerk zu erhalten
- Verkehrsbedürfnis prüfen

Die folgende Abbildung stellt die Klassifizierung der Brückenbauwerke der Stadt Geilenkirchen dar:

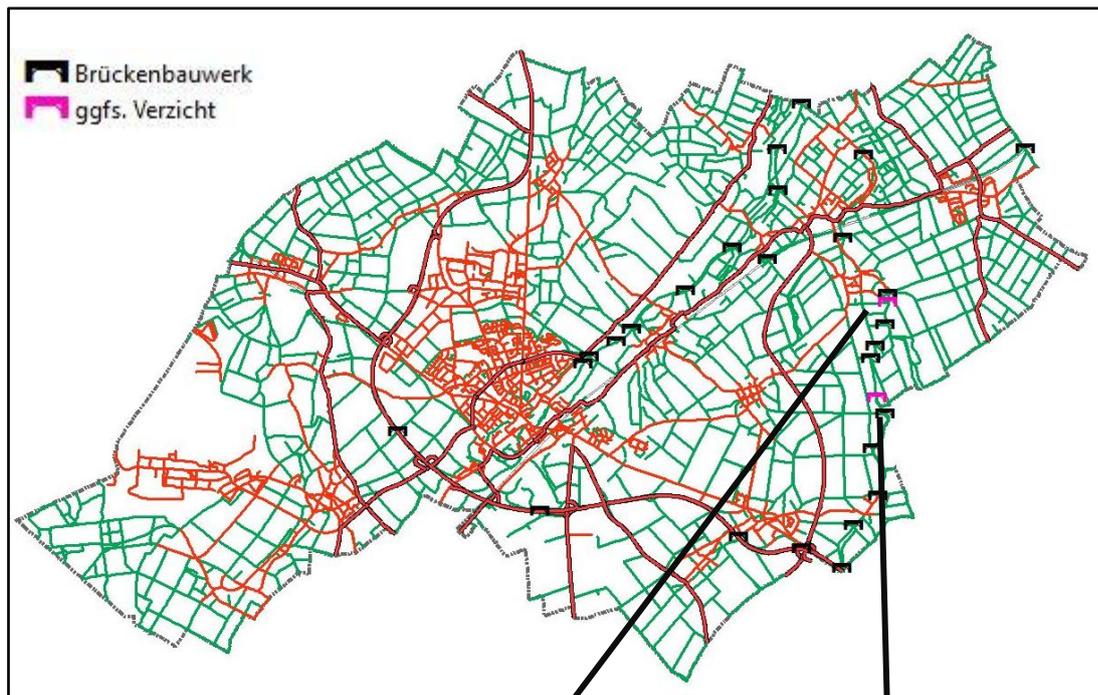


Abb.: Brückenbauwerke im Wirtschaftswezenetz



Bildquellen: Ge-Komm GmbH

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden 28 Brückenbauwerke im Wirtschaftswezenetz festgestellt. Davon stellen 6 Brückenbauwerke Unterführungen, Bahn- oder Autobahnbrücken dar. Bei zwei Brückenbauwerken (siehe oben) wird empfohlen das künftige Verkehrsbedürfnis zu prüfen. Gemeinsam mit der Bürgerschaft und der Verwaltung der Stadt Geilenkirchen konnten die notwendigen, zu erhaltenden Brückenbauwerke für den ländlichen Raum der Stadt Geilenkirchen herausgearbeitet werden.

7.2 Handlungsempfehlungen

Das zukünftige Wegenetz der Stadt Geilenkirchen soll auf Grundlage des vorliegenden Wirtschaftswegekonzeptes optimiert und nachhaltig durch systematische Wegeerhaltungsmaßnahmen weiterentwickelt werden. Als Orientierungshilfe sollen die im Folgenden aufgeführten Handlungsempfehlungen dienen.

Dabei muss der geläufige Sammelbegriff „Straßenunterhaltung“ differenziert werden. Dazu dient die folgende Übersicht zu den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht:

Kapitel	Bereich Straßenbau		Beispiele
7.3	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
		Erneuerung	z.B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus
7.4	Um- und Ausbau	(Veränderung der Qualität)	z.B. Querschnittsänderungen
	Erweiterung	(Erhöhung der Kapazität)	z.B. Anbau von Fahrstreifen
	Neubau	(Neuanlage von Verkehrsflächen)	

Tabelle 1: 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)

Zudem gilt es Wege/Wegeparzellen, die als Optionswege eingestuft wurden, eingehend zu überprüfen und ggf. die in Kap. 7.5 beschriebenen Möglichkeiten im Umgang mit diesen Wegen voranzutreiben.

7.3 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Der Aufwand für die betriebliche Unterhaltung und die bauliche Erhaltung der Wirtschaftswege soll in Anlehnung an die Einstufung in die Wegekategorien in folgender Priorität erfolgen:

- Priorität 1 - Ortsverbindung**
- Priorität 2 - Hauptwirtschaftsweg**
- Priorität 3 - Anliegerwirtschaftsweg**
- Priorität 4 - Untergeordneter Wirtschaftsweg**
- Priorität 5 - Wald- und Wiesenweg**

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

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 einzuordnen. Sofern die Erneuerung des gesamten Oberbaus (alle gebundenen und ungebundenen Schichten) in Erwägung gezogen wird, sollten die Ausbaustandards geprüft und angewendet werden.

Verkehrssicherungspflicht

Die Erfordernis zur Durchführung von Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für die Kommunen als Straßenbaulastträger im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Daseinsvorsorge. Die geltenden Maßstäbe und Anforderungen werden im Wesentlichen durch die Gesetzgebung und die Rechtsprechung gesetzt. Die für die Verkehrsflächen zuständigen Gebietskörperschaften haben grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zu Schaden kommen. Das heißt aber nicht, dass die Straßen und Wege frei von jeglichem Schaden sein müssen. Insbesondere die Erkennbarkeit, die Zumutbarkeit und die Größe der Gefahrenquelle spielen bei der Straßenkontrolle eine wichtige Rolle. Aussagen wie „Eigensorgfalt der am Verkehr teilnehmenden Personen“ oder „Straßen die vor sich selber warnen“ lassen erkennen, dass nicht überall von einer vollkommen mängelfreien Situation ausgegangen werden kann. Jeder Fahrzeugführer (auch Radfahrer) muss die Straße zunächst so hinnehmen, wie sie ihm zur Verfügung gestellt wird. So hat ein Kraftfahrer nach § 3 StVO seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht – und Wetterverhältnissen anzupassen.

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

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

Ein weiterer Gesichtspunkt, den der Verkehrssicherungspflichtige bei der Einhaltung seiner Pflichten berücksichtigen muss, ist das zu erwartende Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Dort, wo Person abgelenkt werden (etwa durch Schaufenster u. ä.) sind höhere Anforderungen zu stellen, als auf Wegen,

auf denen eine solche Gefahr der Ablenkung nicht besteht. So hat die Rechtsprechung für Fußgängerzonen und Hauptgeschäftsstraßen eine Erforderlichkeit festgestellt, Unebenheiten, wie überstehende Kanten des Bodenbelags oder Vertiefungen, durch die Fußgänger zu Fall kommen könnten, auch nur bei geringfügigen Niveauunterschieden von 2 cm oder sogar weniger zu beseitigen. Für Wirtschaftswege im Außenbereich, die zudem erkennbar in einem schlechten Zustand sind, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass vom Verkehrsteilnehmer die volle Aufmerksamkeit erwartet werden kann.

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

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

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

Feldweg entschieden, dass solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet) ausgebaut und unterhalten wird, sich die Verkehrssicherungspflicht der Stadt auf den Schutz vor unvermuteten Gefahren beschränkt. Die üblichen Gefahren eines Feldweges (Spurrinnen auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Stadt z. B. den Verbindungsweg zur Nachbarstadt 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.

Besonders erwähnt sei auch der Bankettbereich. Hier bestehen eingeschränkte Verkehrssicherungspflichten. Auszugehen ist von der Regelung gem. StVO, wonach dem Fahrzeugverkehr lediglich die Fahrbahn und nicht auch die anderen Teile des Straßenkörpers zur Verfügung stehen; nach StVO sind Seitenstreifen nicht Bestandteil der Fahrbahn. Die Verpflichtung zur Verkehrssicherung beschränkt sich daher darauf sicherzustellen, dass das Bankett seine Funktion, nämlich die Fahrbahn zu entwässern und den seitlichen Druck durch den Fahrverkehr aufzufangen, erfüllen kann. Der Bundesgerichtshof hat wiederholt dargelegt, dass auf Banketten nur mit einer der Verkehrssituation angepassten Geschwindigkeit gefahren werden darf. Verkehrsteilnehmer dürfen also nicht darauf vertrauen, seitliche Fahrbahnbankette mit unverminderter Geschwindigkeit befahren zu können, vielmehr haben sie bei einem minimalen Bankett auch ohne Warnschilder mit Höhenunterschieden von 5 bis 8 cm zur Fahrbahn zu rechnen.

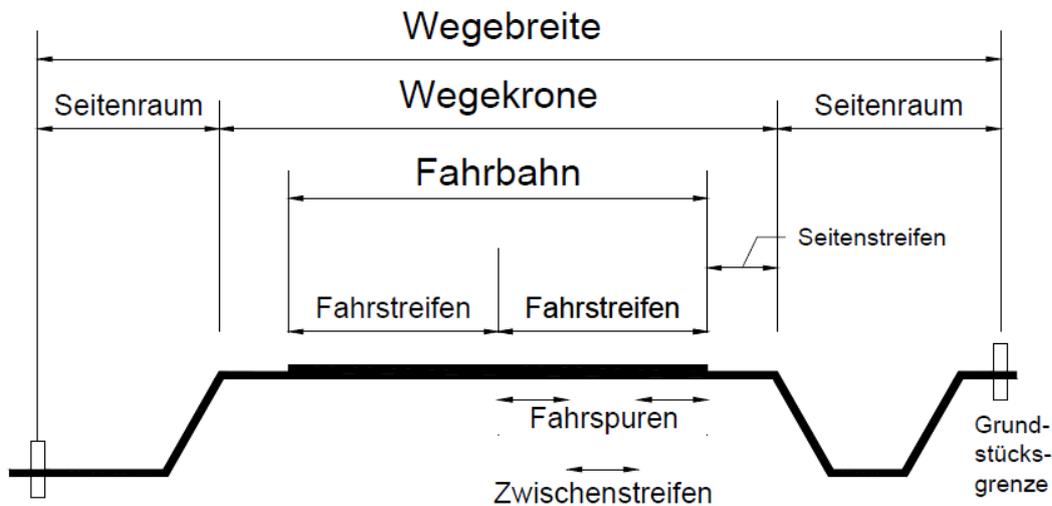
7.4 Zukünftiger Ausbaustandard

Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehre der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Tragfähigkeit und 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 (RLW), Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege“ (Stand August 2016) mögliche Ausbaustandards, Wegebreiten und Befestigungsarten für die zukünftige Gestaltung der ländlichen Wege bei geplantem Um- und Ausbau, Erweiterung oder Neubau aufgezeigt. Dabei wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei der Planung viele Faktoren berücksichtigt werden müssen, so dass jeder Wegeabschnitt individuell betrachtet werden muss. Folgende Faktoren wirken sich auf die Ausgestaltung eines Weges aus:

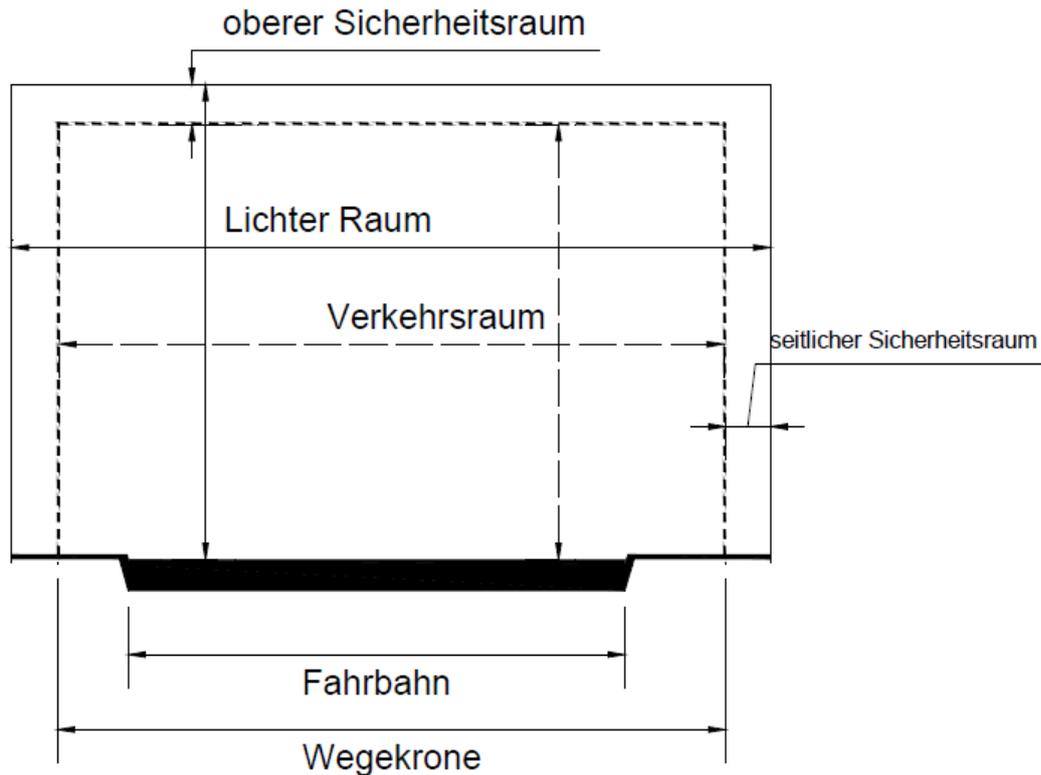
- Maßgebende Nutzungen und Verkehre
- Fahrzeugbreiten und Achslasten
- Überholvorgänge und Begegnungsverkehr
- Untergrundbeschaffenheit
- Längs- und Querneigungen
- Planungsgeschwindigkeiten
- Zur Verfügung stehende Breiten
- usw.

Allgemeine Begriffsbestimmungen und Querschnitt eines ländlichen Weges:



Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

- Fahrbahn:** Befestigter Teil des Weges, der dem fließenden Verkehr dient. Er umfasst in der Regel einen, ausnahmsweise zwei Fahrstreifen.
- Fahrstreifen:** Teil des Wegequerschnittes, der sich aus der Breite des Bemessungsfahrzeuges (Regelbreite), dem seitlichen Bewegungsspielraum und gegebenenfalls einem Gegenverkehrszuschlag zusammensetzt.
- Fahrspuren:** Bei Spurwegen gebunden befestigte Fahrbahnteile, deren Breite und Abstand auf die Rad-/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 Waldwegbau angelegt).
- Wegekronen:** Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.
- Seitenraum:** Raum zwischen Wegekronen und Grenze der anschließenden Grundstücke.
- Wegebene:** Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.



Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

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

¹ DWA-A 904-1, S. 29-30

7.4.1 Ortsverbindung

In Abhängigkeit der aktuellen und zukünftigen Verkehrsbedeutung und der Fahrzeugbreiten der meist-nutzenden Verkehrsteilnehmer kann eine Ortsverbindung im Allgemeinen gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau (RLW) ausgeführt werden. In Ausnahmefällen kann es notwendig werden Ortsverbindungstraßen (in Teilen) z. B. nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) oder Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) zu planen.

Gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau können Ortsverbindungen einstreifig oder zweistreifig geplant und hergestellt werden. Im Sinne dieses Wirtschaftswegekonzeptes ist für Ortsverbindungstraßen standardmäßig der zweistreifige Ausbau mit einer Fahrbahnmindestbreite von ca. 4,75 m anzustreben und eine bituminöse Befestigung zu wählen. Der Vollständigkeit halber wird der einstreifige Ausbau im Folgenden dennoch beschrieben.

Hinweis zu Teerstraßen

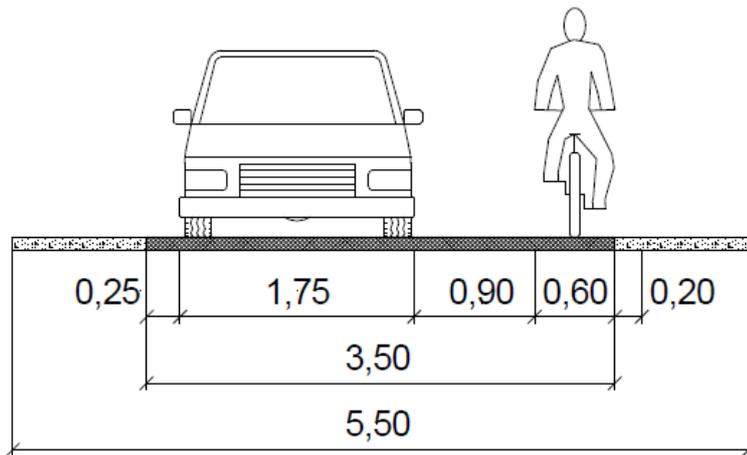
Straßen und Wege werden schon seit Ende der 1970er Jahre nicht mehr „geteert“, Ende der 1980er Jahre wurden teer- und pechhaltige Mischgute sogar ganz verboten. Der Grund: Bei der Herstellung und beim Einbau von heißem teer- und pechhaltigem Mischgut entstehen ungesunde Dämpfe.

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

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

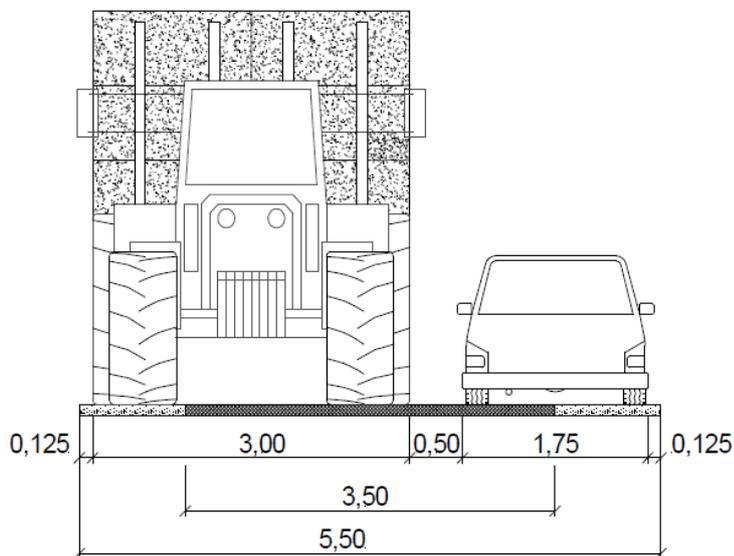
Einstreifige Ortsverbindungsstraße

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



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

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1



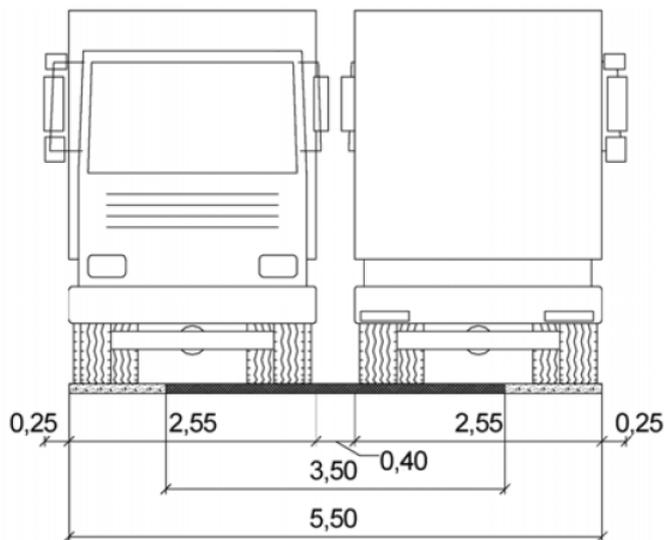
Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit.⁴

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

² DWA-A 904-1, S. 35

³ DWA-A 904-1, S. 35

⁴ DWA-A 904-1, S. 35

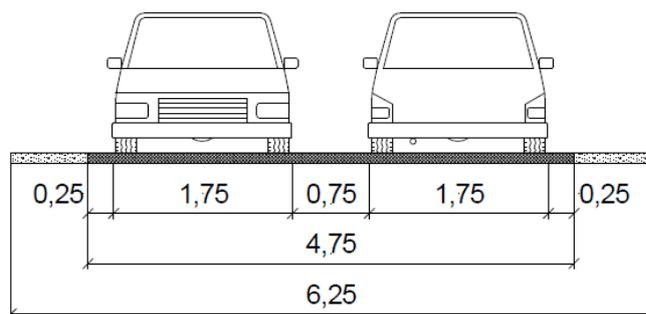


Begegnungsverkehr Lkw/Lkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit und eingeklappten Außenspiegeln.⁵

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

Zweistreifige Ortsverbindungsstraße

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



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

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

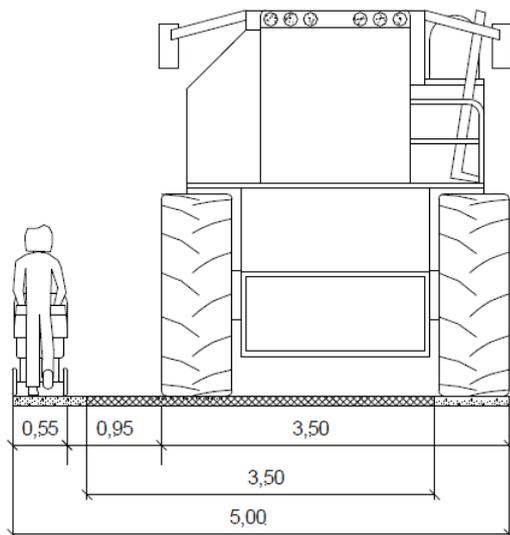
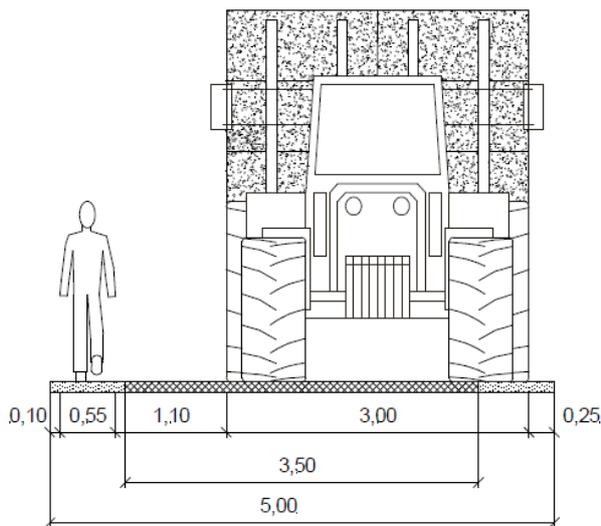
⁵ DWA-A 904-1, S. 36

⁶ DWA-A 904-1, S. 35

⁷ DWA-A 904-1, S. 35

7.4.2 Hauptwirtschaftsweg

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

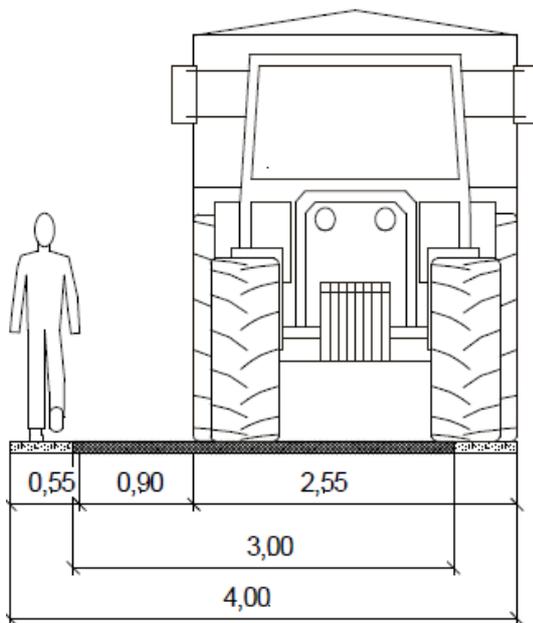
Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

⁸ DWA-A 904-1, S. 38

⁹ DWA-A 904-1, S. 39

7.4.3 Anliegerwirtschaftsweg

Für Anliegerwirtschaftswege sieht das Wirtschaftswegekonzept generell eine gebundene Fahrbahndecke vor (bituminös, Beton, Pflaster). Deren Breite sollte in der Regel mindestens 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m betragen. Folgender Begegnungsfall sei beispielhaft dargestellt:



Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.¹⁰

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

¹⁰ DWA-A 904-1, S. 42

7.4.4 Untergeordnete Wirtschaftswege

Gemäß diesem Wirtschaftswegekonzept dienen untergeordnete Wirtschaftswege der Erschließung / Anbindung einzelner Grundstücke, vor allem der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung. Untergeordnete Wirtschaftswege haben somit keine Verkehrsbedeutung für die Allgemeinheit.

Für untergeordnete Wirtschaftswege sieht das Wirtschaftswegekonzept 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.

Vorteile von DoB (Deckschicht ohne Bindemittel):

- 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
- hohe Versickerungsfähigkeit
- geringes Aufheizen der Fahrbahn
- können zur Verkehrslenkung gezielt eingesetzt werden

Nachteile von DoB (Deckschicht ohne Bindemittel):

- 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 Gefällestrassen sind mit „Wasserableitern“ auszustatten
- Ggf. Staubentwicklung durch Wind oder Befahrung bei Trockenheit

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.

Hinweis zu PAK

Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) entstehen bei der unvollständigen Verbrennung von organischem Material wie Holz, Kohle oder Öl. Allgemein gilt: Je niedriger die Temperatur des Feuers und je weniger Sauerstoff zur Verfügung steht, desto unvollständiger verbrennen die Materialien und desto mehr PAK entstehen. Ein großer Teil der PAK gelangt bereits durch Naturprozesse, wie Waldbrände oder Vulkanausbrüche, die nicht durch den Menschen beeinflussbar sind, in die Atmosphäre. Auch die von Menschen verursachten Emissionen stammen hauptsächlich aus Verbrennungsprozessen: aus Kleinf Feuerungsanlagen, industriellen Prozessen, Feuerstellen oder Tabakrauch. Zudem ist diese Stoffgruppe ein natürlicher Bestandteil der fossilen Rohstoffe Kohle und Erdöl. Durch Veredelungsverfahren, wie der Verkokung von Kohle oder der Raffination von Erdöl durch Cracken, entstehen Produkte wie Koks, Teer, Benzine, Wachse oder Öle. Die dabei entstehenden Schlacken werden verbrannt oder wurden häufig als Baustoff im Straßenbau verwendet.

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



Abb.: Wassergebunde Wegebefestigung

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

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

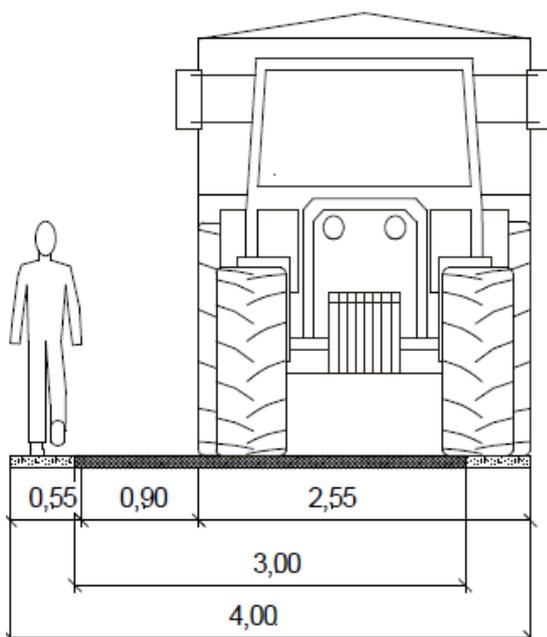
Grundsätzlich sollten bei wassergebundenen oder unbefestigten Fahrbahnen die Einmündungsbereiche bituminös ausgeführt werden. Insbesondere Bereiche die starken Belastungen, wie etwa durch häufiges Bremsen und / oder Anfahren ausgesetzt sind, zeigen sich anfällig für Schädigungen. Ebenfalls neigen Flächen,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

Wegeaufbau wassergebundene Befestigung:

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

Sofern eine gebundene Fahrbahndecke notwendig ist (z. B. Asphalt oder Beton), sollte deren Breite in der Regel 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m betragen. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht größer als 0,90 m sein. Die Gesamtausbaubreite der Fahrbahn sollte 3,00 m betragen. Geringfügige Abweichungen sind bei Wegen in Pflasterbauweise systembedingt möglich. Dient ein Wirtschaftsweg zugleich der Holzabfuhr, so sind die Entwurfparameter für Holzabfuhrwege (Fahrwege) anzuwenden.¹¹

Standardmäßig ist eine Fahrbahnbreite von 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m vorzusehen.



Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.¹²

Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

¹¹ DWA-A 904-1, S. 41

¹² DWA-A 904-1, S. 42

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.

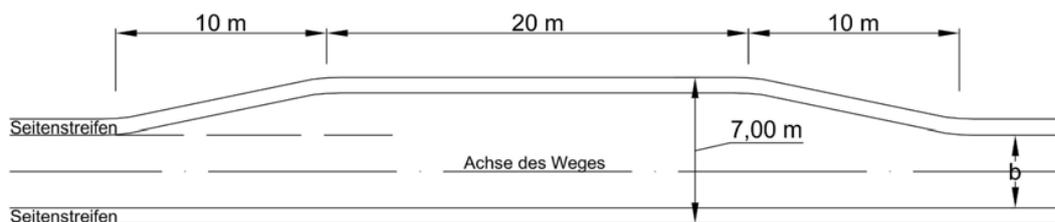
Die Fahrbahnbreite von Betriebswegen beträgt in der Regel 3,00 m bis 3,50 m mit beiderseits bis zum Seitenraum auslaufend befestigten Seitenstreifen von mindestens 0,50 m Breite. Die Kronenbreite beträgt entsprechend 4,00 m bis 4,50 m.¹³

7.4.5 Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

Für diese Wege sind keine Regelungen vorgegeben. In der Regel ist die Kronenbreite etwa 4,00 m breit.

7.4.6 Allgemeines

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



Quelle: Arbeitsblatt DWA-A 904-1

¹³ DWA-A 904-1, S. 42/43

Ein gutes Beispiel für zukünftige Überlegungen kann die Errichtung von Ausweichbuchten sein. Um Gegenverkehr zu steuern, sollte auch das Einrichten von (temporären) Einbahnstraßenregelungen in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

7.5 Umgang mit Optionswegen

Die Einstufung in die Kategorie Optionswege ist für derzeit nicht mehr vorhandene oder nicht mehr als Wege genutzte Wegflächen, sowie Wege die Einzelinteressen dienen und auf die die Allgemeinheit zukünftig verzichten kann, erfolgt. Eine Unterhaltung dieser Wege wird in vielen Fällen bereits heute nicht betrieben.

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

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

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

8. Zusammenfassung

8.1 Vorgehensweise

Die Stadt Geilenkirchen hat in den Jahren 2018 und 2019 mit Unterstützung der Ge-Komm GmbH aus dem Osnabrücker Land als externen Partner ein Wirtschaftswegekonzept erstellt.

Die erfolgten Bearbeitungsschritte wurden gemäß Angebot vom November 2017 und der förmlichen Beauftragung vom Juli 2018 durchgeführt:

- | | |
|--------|--------------------------------------------------------|
| Pos. 1 | Grundlagenaufbereitung / Projekteinrichtung |
| Pos. 2 | Bereisung / Vor-Ort-Besichtigung |
| Pos. 3 | Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten |
| Pos. 4 | Datenanalyse / Konzeptvorentwurf |
| Pos. 5 | Vorbewertung / Beteiligung |
| Pos. 6 | Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens |
| Pos. 7 | Ergebnisbericht / Handlungsempfehlung |
| Pos. 8 | Ergebnispräsentation |

Die gesamte Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum Juli 2018 bis Januar 2020. In diesem Rahmen wurden die Bestands- und Zustandsdaten aller Wirtschaftswege der Stadt Geilenkirchen erfasst und analysiert. Für einen strukturierten und konzeptionellen Umgang mit dem Wegenetz wurden die Wege unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung, Verkehrsbelastung und Nutzergruppen, sowie den Fahrbahnbreiten, Befestigungsarten und den Zuständen in die folgenden Kategorien eingeteilt:

- Ortsverbindungswege
- Hauptwirtschaftswege
- Anliegerwirtschaftswege
- untergeordnete Wirtschaftswege
- Wald- oder Wiesenwege
- sonstige Wirtschaftswege (Optionswege)

Die Kategorisierung der Wege wurde in einem mehrstufigen Beteiligungsverfahren mit allen Betroffenen und Interessierten intensiv erarbeitet. Dabei konnte letztendlich ein großer Konsens erzielt werden, sodass von einer hohen Akzeptanz auszugehen ist.

Des Weiteren wurden Handlungsempfehlungen zum zukünftigen Umgang mit dem Wirtschaftswegebnetz erarbeitet und als ein wichtiger Bestandteil dieses Wirtschaftswegekonzeptes der Stadt Geilenkirchen übergeben.

Zukünftig soll grundsätzlich weiterhin der Verzicht, bzw. die Herabstufung von Brückenbauwerken einzelfallbezogen geprüft werden, sofern Bauwerksprüfungen Anlass zum Handeln geben. Hier bietet sich der Stadt Geilenkirchen ein Einsparpotential. Finanzielle Belastungen durch aufwändige sowie kostenintensive Instandhaltungsmaßnahmen könnten gesenkt werden. Zusätzlich zu den Brückenbauwerken können Optionswegeverbindungen nach sorgfältiger Prüfung der Gegebenheiten evtl. künftig veräußert oder ökologisch aufgewertet werden.

Der Stadt Geilenkirchen liegt nunmehr ein Konzept und eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit mit erarbeitet wurde und eine hohe Akzeptanz erwarten lässt. Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizienter und passgenauer 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 kann als Grundlage für die Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges mit Aufstellung von Prioritäten, Maßnahmenbeschreibungen, eines Zeitplanes zur Umsetzung und einer Kostenermittlung dienen.

Weitere eingehende Überlegungen zur Umsetzung des Wirtschaftswegekonzeptes sollen nun durch die Verwaltung und die politischen Gremien vorangetrieben werden. Evtl. kann es sinnvoll werden, das Konzept dann punktuell zu überarbeiten und anzupassen.

8.2 Finanzierung

Für den Außenbereich der Stadt Geilenkirchen existiert keine Satzung. Anliegerbeiträge werden nicht erhoben. Vielmehr bemüht sich die Stadt, die Unterhaltungen sowie die Instandsetzungen des ländlichen Wegebbaus ohne Fremdleistungen zu gewährleisten und zu finanzieren.

Die in NRW existierende Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes findet keine Anwendung. Insbesondere die Gemeindeprüfungsanstalt (GPA) fordert die Kommunen immer wieder auf, eine solche Satzung einzuführen und die dortigen Höchstsätze festzuschreiben.

Im Folgenden werden weitere mögliche Finanzierungsformen beschrieben und näher erläutert:

Straßenbaubeiträge

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

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

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

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

§ 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für

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

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

Hinweise zur Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Einbeziehung von Wirtschaftswegen in Straßenbaubeitragssatzungen liefert in Nordrhein-Westfalen auch die Gemeindeprüfungsanstalt (GPA NRW). Im Zuge von überörtlichen Prüfungen werden deutliche Empfehlungen hinsichtlich der Straßenbaubeiträge gegeben. Zum einen werden die Kommunen aufgefordert, die maximal zulässigen Prozentsätze von den Anliegern zu erheben und zum anderen wird die Berücksichtigung der Wirtschaftswege gefordert.

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

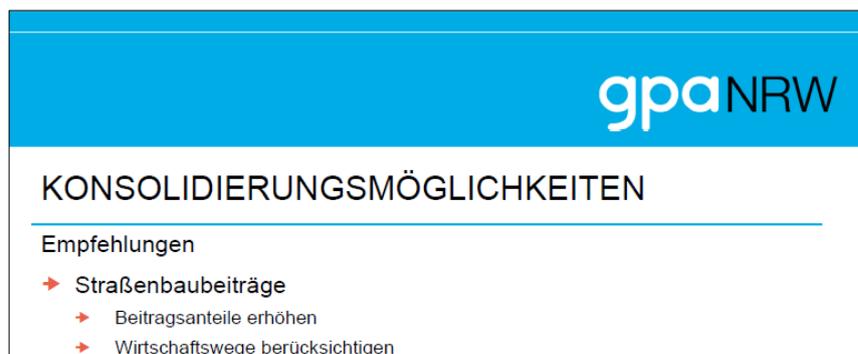


Bild: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW

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

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

Aktuelle Situation zu Straßenausbaubeiträgen in NRW:

Zum 01.01.2020 ist das „Fünfte Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes“ in Kraft getreten, welches u. a. einige verbindliche Standards im Vorfeld von Straßenausbaumaßnahmen einführt und Regelungen zur Vermeidung einer möglichen wirtschaftlichen Überforderung des Beitragspflichtigen trifft. Parallel dazu wird noch ein Förderprogramm des Landes aufgelegt, was der Entlastung der Beitragspflichtigen dienen soll. Ob davon auch Wege im Außenbereich profitieren könnten, stand bei der finalen Erstellung dieses Berichts noch nicht fest. Für ländliche Wege existiert derzeit bereits ein spezielles Förderprogramm des Landes (siehe unten).

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.

Gegebenenfalls kann es sinnvoll sein, für den Außenbereich der Stadt Geilenkirchen die Möglichkeit zur Gründung eines (oder vielleicht mehrerer) Wegeverbandes zu prüfen.

Wiederkehrende Beiträge

Im Rahmen der Diskussion über Kostenerhebungen im Zusammenhang mit der kommunalen verkehrlichen Infrastruktur wurden auch in NRW die wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge angesprochen. In einer Stellungnahme der AG der kommunalen Spitzenverbände in NRW vom April 2013 zum Entwurf eines „Gesetzes zur Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge“ ziehen die kommunalen Spitzenverbände aber gesetzliche Ansätze zur Vereinfachung des Beitragsrechts innerhalb des bestehenden Beitragserhebungssystems einem systemändernden 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 Stadt 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 Köln hergestellt werden, um über weitere Maßnahmen zu entscheiden.

Eine weitere, neue Fördermöglichkeit stellt die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher Infrastruktur (FöRL Wirtschaftswege) vom 15.03.2019 dar. Mit der FöRL Wirtschaftswege hat das Land NRW ein Förderprogramm für die Ertüchtigung ländlicher Wege auf Grundlage bestehender Wirtschaftswegekonzepte aufgestellt und möchte die Kommunen auf diese Weise bei der Umsetzung der erarbeiteten Wegenetzkonzepte unterstützen. Damit die Förderung in Anspruch genommen werden kann, gelten u. a. folgende Voraussetzungen:

- Abgeschlossenes und bei der jeweiligen Bezirksregierung anerkanntes ländliches Wegenetzkonzept
- vom zuständigen Kreis bestätigte naturschutz- und wasserrechtliche Zulässigkeit des Wegebauvorhabens
- Flächenverfügbarkeit kommunaler Flächen
- Anlehnung des Ausbaus an aktuelle Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2016)

Die Fördersumme beträgt 60 % der Baukosten, höchstens jedoch 500.000,00 € pro Maßnahmenpaket inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Förderfähig sind auch Ingenieur- und Planungsleistungen bis zu 15 % bezogen auf die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Es können mehrere Anträge pro Kommune gestellt werden. LEADER- und VITAL-Regionen können zusätzlich 10 % Förderleistung erhalten, wenn die geförderte Maßnahme der Umsetzung des vorliegenden LEADER- oder VITAL-Konzeptes dient.

Das Auswahlverfahren der Sanierungsmaßnahmen soll objektiv auf Basis des aufgestellten -anerkannten- ländlichen Wegenetzkonzeptes und der damit einhergehenden Ermittlung der Nutzergruppen und -häufigkeiten, des Zustandes, der Handlungsempfehlungen inkl. Priorisierung sowie der Kategorisierung des geplanten zukünftigen Wegenetzes (SOLL-Konzept) erfolgen.

Generell förderfähig sind Wege, welche den höheren Kategorien zugeordnet sind – gemäß Leitfaden sind dies vorrangig Wege der Kategorie B (Verbindungswege) und Kategorie C (Hauptwirtschaftswege). Daher sollten gemäß des vorliegenden Wegenetzkonzeptes Wege der Kategorien „Ortsverbindung“ sowie „Hauptwirtschaftsweg“ einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. Insbesondere sollten bei einem angestrebten Ausbau das zukünftige Verkehrsaufkommen sowie die Nutzungshäufigkeit berücksichtigt werden.

Treckermaut

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

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

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

Die Stadt 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 Geilenkirchen

Im Rahmen der Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes wurden die oben beschriebenen Finanzierungsformen sowohl in den Arbeitskreissitzungen als auch in den Bürgerbeteiligungsterminen thematisiert und erläutert.

Vorbehaltlich der politischen Beratung und Finanzlage der Stadt Geilenkirchen ist geplant jährlich 75.000 € für die Unterhaltung und 150.000 € für die Sanierung der Wirtschaftswege zur Verfügung zu stellen. Kurzfristig sollte die Stadt Geilenkirchen das vorliegende Wegenetzkonzept zur Generierung von Fördermitteln für den Wegebau nutzen, wie weiter oben beschrieben.

Langfristig sollte die Stadt die Einführung eines oder mehrerer Wegeunterhaltungsverbände in Betracht ziehen. Abzuwarten und intensiv zu verfolgen sind dabei die Entwicklungen bezüglich der Verfahren zu Wegeunterhaltungsverbandsgründungen in NRW in der Stadt Gescher und der Gemeinde Metelen.

8.3 Finanzierungsbedarf in der Stadt Geilenkirchen

Die zeitliche Umsetzung der Handlungsempfehlungen soll in der Stadt Geilenkirchen in folgenden zeitlichen Horizonten erfolgen:

- kurzfristig 5 Jahre
- mittelfristig 10 Jahre
- langfristig 20 Jahre

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

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	239.729 lfdm.	lfdm.	lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	13.360 lfdm.	4.214 lfdm.	5.509 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	lfdm.	392 lfdm.	56.976 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	lfdm.	lfdm.	31.029 lfdm.
Neubau	lfdm.	lfdm.	lfdm.

Abb.: Übersicht Handlungsempfehlungen

Grobe Kostenschätzung

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

8.3.1 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: <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 der Kennzahl um Mittelwerte zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden. (Für die Stadt Geilenkirchen bedeutet dies konkret, dass diese Summe pro qm auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung stand. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, so dass ein Unterhaltungsstau vorhanden ist).

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 %. 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 eine mittlere Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich ein jährlicher Finanzbedarf von:

$$239.729 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} \times 1,30 \text{ €/m}^2 = 934.943,10 \text{ € p.a.}$$

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

8.3.2 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.:

- 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 Geilenkirchen und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Die folgenden Annahmen werden zu Grunde gelegt:

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,5 m

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			EP (€/m ²)	Investitionsbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	12.712	3.835	3.158	100 €	4.449.237 €	1.342.354 €	1.105.185 €
teilmefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	648	378	0	80 €	181.524 €	105.929 €	0 €
unbefestigt	0	0	2.351	20 €	0 €	0 €	164.592 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	13.360	4.214	5.509		4.630.760 €	1.448.283 €	1.269.777 €

Abb.: Investitionsbedarf Sanierung / Ausbau / Verstärkung

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

8.3.3 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 Geilenkirchen und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Die folgende Annahme wird zu Grunde gelegt:

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,0 m

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			EP (€/m ²)	Investitionsbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	0	56.061	40 €	0 €	0 €	6.727.303 €
teilmefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	392	915	20 €	0 €	23.513 €	54.905 €
unbefestigt	0	0	0	20 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	392	56.976		0 €	23.513 €	6.782.208 €

Abb.: Investitionsbedarf Umbau / andere Bauweise

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

8.3.4 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.

8.3.5 Neubau

Im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes in der Stadt Geilenkirchen sind keine Neubaumaßnahmen (z. T. auf neuer Trasse erarbeitet) worden.

8.3.6 Bodenordnung

Im Zuge der Erstellung des Wirtschaftswegekonzeptes wurde erkennbar, dass teilweise der Bedarf einer Bodenordnung sinnvoll sein kann.

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

- Durch eine geplante Ausbaumaßnahme entsteht ein Flächenanspruch
- Durch Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege
- Durch Abweichungen zwischen Örtlichkeit und Liegenschaftskataster
- Nicht erschlossene Flurstücke / Abweichungen in der Eigentums- und Bewirtschaftungsstruktur

9. Weitere Schritte / Umsetzung

In der Stadt Geilenkirchen sollten nunmehr folgende konkrete weitere Schritte geplant und durchgeführt werden:

- Umsetzungsphase des Konzeptes / Konkretisierung in den einzelnen Bauernschaften
- Aufbau einer Organisation zur nachhaltigen Erhaltung des Wegenetzes (Streckenkontrollen, Unterhaltung und Pflege etc.)
- Beschäftigung mit unterschiedlichen Formen der Finanzierung von Wegen
- Einwerben von Fördermitteln (sofern sich Möglichkeiten bieten)
- Permanente Fortführung der umfangreichen und aufgebauten Datenbestände

In jedem Fall sei der Stadt Geilenkirchen empfohlen, das nunmehr erstellte und aufwendig abgestimmte Wirtschaftswegekonzept zukünftig konsequent anzuwenden und permanent fortzuführen. Nur auf Basis aktueller Datengrundlagen lassen sich die richtigen Entscheidungen treffen.

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

Als Gesellschaft für kommunale Infrastruktur steht die Ge-Komm GmbH auf Wunsch auch bei der Umsetzung der oben beschriebenen Schritte beratend oder ausführend zur Seite. Dabei können wir auf unsere umfangreichen Erfahrungen aus zahlreichen Projekten dieser Art zurückgreifen.

Melle, im Januar 2020

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Bismarckstraße 15

49324 Melle

T 05422 98151-60

F 05422 98151-69

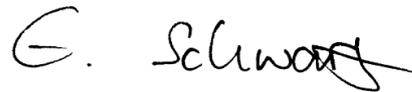
E-Mail: info@ge-komm.de

Internet: www.ge-komm.de



Eugen Bitjukov

Geschäftsführender Gesellschafter



i.V. M.Sc. Eduard Schwarz

Abteilungsleiter / Projektleiter