Ländliches Wegenetzkonzept

SOLIDARITÄT VERBÜRGT
BAD HONNEF

Stadt Bad Honnef

Ge-Komm

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur
49324 Melle | Bahnhofstraße 2 | info@ge-komm.de | **www.wirtschaftswegekonzept.de**

Titelbilder: Ge-Komm GmbH

Projekt gefördert durch:

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen in die ländlichen Gebiete.

Erstellt durch:

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm GmbH
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur
Bahnhofstraße 2
49324 Melle
Tel.: 05422 98151-60
Fax: 05422 98151-69
E-Mail: info@gekomm.de
Internet: www.gekomm.de

Im Auftrag von:

SOLIDARITÄT VERBÜRGT BAD HONNEF

Melle, im November 2022

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes 2

2. Ländliches Wegenetzkonzept 5

2.1 Bestandsanalyse (IST) 6
2.2 Erarbeitung des SOLL-Konzeptes 9
2.3 Klassifizierung der Brückenbauwerke 12
2.4 Ökologische Wertigkeit 14
2.5 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept 21
2.6 Beteiligungsverfahren 26

3. Zukünftige Finanzierungsformen/-modelle 40

4. Handlungsempfehlungen 45

4.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard 48
4.2 Zukünftiger Ausbaustandard 50
4.3 Überholung von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen 61
4.4 Bodenordnung/Flurbereinigung 67
4.5 Bodenordnungsbedarf in der Stadt Bad Honnef mit Aussagen zu Eigentums- und Katasterverhältnissen 69
4.6 Handlungsempfehlungen 77

5. Zusammenfassung und Ausblick 89

Anm.: Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in dem vorliegenden Bericht die gewohnte männliche Sprachform bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung des weiblichen Geschlechts, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

1. Einführung und Kurzbeschreibung des Stadtgebietes

Geografische Lage

Die Stadt Bad Honnef liegt im Süden von Nordrhein-Westfalen im Rhein-Sieg-Kreis. Die Stadt grenzt im Norden an die Gemeinde Königswinter und im Westen an die Stadt Bonn an. Im Südosten wird das Stadtgebiet bereits von dem Bundesland Rheinland-Pfalz umschlossen. Der Verlauf des Rheins, dessen östliches Ufer sich ebenfalls noch im Stadtgebiet befindet, markiert den westlichen Rand von Bad Honnef.

Infrastruktur

Die Stadt Bad Honnef ist regional über Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gut angebunden. Die nächstgelegenen Flughäfen sind Köln-Bonn (33 km), Düsseldorf (92 km) und Frankfurt-Hahn (135 km).

Insgesamt betreibt die Stadt etwa 119 km Stadtstraßen und etwa 162 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß-, Rad- und Privatwege. Eine überregionale Anbindung des Radverkehrs ist durch das Radwegenetz NRW gewährleistet. Überregionale und lokale Routen wie die stadteigene „Fahrrad-Route“ oder der „Rheinradweg“ runden das Angebot an Radwegen ab.

Die Wirtschaftswege dienen zum großen Teil land- und forstwirtschaftlichen Zwecken. Zudem stellen sie wichtige Verbindungen und Grundlagen für die Bereiche Tourismus, Freizeit und Erholung sowie für die Produktion erneuerbarer Energien (Biogas etc.) dar. Diese Multifunktionalität stellt erhöhte Anforderungen an das ländliche Wegenetz im kommunalen Außenbereich der Stadt Bad Honnef.

Abb. 2: Burgruine Löwenburg (Foto: Plumpaquatsch at German Wikipedia, Public domain, via Wikimedia Commonst)

Abb. 1: https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit landwirtschaftlich geprägter Siedlungsstruktur, muss sich auch Bad Honnef mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Die Bevölkerungszahl stagniert seit der Jahrhundertwende. 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.

Zur Siedlungsstruktur der Stadt Bad Honnef gehören der Stadtbezirk Aegidienberg sowie die Stadtteile Stadtmitte, Selhof und Rhöndorf.

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

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

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

Stadt Bad Honnef in Zahlen

Die im Folgenden dargestellten Zahlen und Statistiken zur Bevölkerungsverteilung wurden den Quellen „Land NRW (2019) (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)“ und „IT.NRW/ Statistisches Landesamt“ entnommen und geben den Stand von 2019 wieder.

Auf einer Fläche von ca. 48,14 km² lebten zum o. g. Zeitpunkt 25.738 Menschen verteilt auf 2 Stadtteile. Dadurch wird die Stadt Bad Honnef vom Stadt- und Gemeindetyp als „kleine Mittelstadt“, eine Stadt mit 20.000 – 50.000 Einwohnern, gewertet. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wider: Im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 524 Einwohnern pro km², sind es in Bad Honnef etwa 535 Einwohner pro km².

Weitere Zahlen

Unter dem folgenden Link (IT.NRW/Statistisches Landesamt) kann das Kommunalprofil der Stadt Bad Honnef im PDF-Format eingesehen werden:

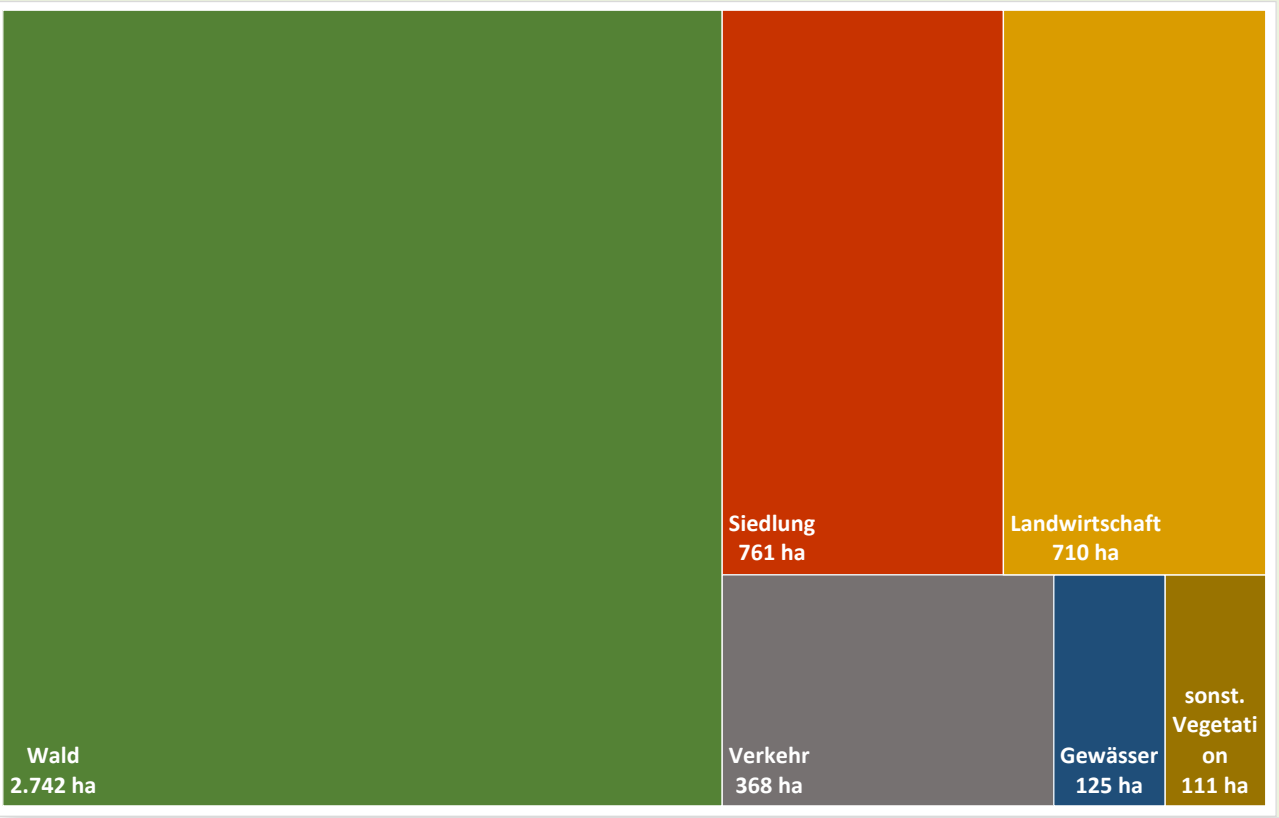


Abb. 3: Flächenverteilung nach Nutzungsart (Quelle: Land NRW (2019) (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0) | Grafik: Ge-Komm GmbH)

Flächennutzung/Landschaftsbild

Den ländlichen Charakter unterstreicht auch der Blick auf die Flächenverteilung nach Nutzungsart. Während die Verkehrsflächen mit 3,68 km² einen geringen Anteil der Gesamtfläche einnehmen, werden ca. 7,10 km² für landwirtschaftliche Flächen und 7,61 km² für Siedlungsflächen genutzt. Mit einer Flächengröße von 27,42 km² zählen die Flächen für forstwirtschaftliche Zwecke zu den größten Anteilen der Stadt.

Tourismus

Bad Honnef bietet eine Vielzahl an Wandermöglichkeiten, die verschiedenen Anforderungsprofilen gerecht werden. Besonders die Rundwanderwege im Siebengebirge und Variationen des Rheinsteigs bieten zahlreiche Möglichkeiten, die Stadt zu erkunden.

Zudem sind im Stadtgebiet zahlreiche Radwege und ein gut ausgeschildertes Knotenpunktsystem vorhanden. Als Beispiele sind hier der „Rheinradweg“, die „Routen im Siebengebirge“ und die „Rheinische Apfelroute“ zu nennen. Allgemein sind die Rad- und Wanderwege in Bad Honnef abwechslungsreich gestaltet und bieten eine vielseitige Einsicht in das Stadtgebiet mit seinen Sehenswürdigkeiten.

Als besondere touristische Ziele der Stadt Bad Honnef gelten die Löwenburg, der Naturpark Siebengebirge, das Rhöndorf und die Stadtmitte mit ihren zahlreichen Baudenkmälern.

Abstimmung mit Planungen/ Konzepten/Strategien

Bestehende Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Herangezogen wurden bei der Bearbeitung u. a. der Wegeplan im Naturschutzgebiet „Siebengebirge“ sowie die Bauleitpläne der Stadt Bad Honnef. Insofern sich künftig Änderungen in den genannten Planungen ergeben, die das Wirtschaftswegekonzept betreffen, sollte das Wirtschaftswegekonzept dementsprechend fortgeschrieben werden. Zudem wurde bei der Bearbeitung das von der Ge-Komm GmbH erstellte Wegenetzkonzept der Stadt Königswinter mit einbezogen.

Des Weiteren gehört auch vorrangig der Abstimmungs- und Beteiligungsprozess mit der Gemeindeverwaltung, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis zum Abgleich, sodass planerische und strategische Vorgaben bei der Konzepterstellung einfließen und durch alle relevanten Nutzergruppen mitentwickelt werden konnten.

Stärken-Schwächen-Analyse

In der folgenden 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 Bad Honnef bezogen auf die Außenbereiche und die dörflich bis ländlich geprägte Siedlungsstruktur potenzielle Chancen und Risiken.

Stärken	Schwächen
• *Attraktive Landschaft und Sehenswürdigkeiten für Tourismus und Freizeitsuchende* • *Attraktive Ortschaften mit historischer Bausubstanz* • *Günstige geografische Lage und überregionale Verkehrsanbindung*	• *Verhältnismäßig großes Wirtschaftswegenetz* • *Hohe Anforderungen und dadurch hoher Investitionsbedarf an das Wirtschaftswegenetz auf Grund der Multifunktionalität* • *Flächeninanspruchnahme durch großes Wirtschaftswegenetz*
Chancen	**Risiken**
• *Potenzial an dörfliche Grünstrukturen* • *Förderung Tourismus* • *Land-/Forstwirtschaft stärken durch verbesserte Rahmenbedingungen (Wirtschaftswege)* • *Einsparungspotential von Flächen durch Wegeaufgabe* • *Einsparpotenzial: Wege Kat. H in SOLL-Analyse* ***16.060 m * 3,00 m = ca. 48.181 m²***	• *Verlust traditioneller Werte* • *Steigende Flächeninanspruchnahme durch Erweiterung von Siedlungsstrukturen* • *Flächenveränderung durch Wegeaufgabe*

2. Ländliches Wegenetzkonzept

Zielsetzung

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

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

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

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

Ziel der Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte (Wirtschaftswegekonzepte) ist es, den Städten und Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten örtlichen Akteure die Planung zukunftsfähiger und bedarfsgerechter Wegenetze zur Entwicklung des gemeindlichen Freiraums zu ermöglichen. Die Wegenetze sollen an der verkehrlichen Bedeutung ausgerichtet sein und Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen. Abschließend sollen sich Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege ableiten lassen.

Konzeptförderung

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

Das gesamte Verfahren ist von der europäischen Kommission über die ELER-Verordnung detailliert vorgegeben. Die Anträge auf Förderung waren bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden bis zum 31. Oktober 2021 einzureichen. Die Ausführung begann im Juli 2022 und musste bis spätestens Oktober 2022 vollständig abgeschlossen sein.

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

Durch die Bezirksregierung Köln erhielt die Stadt Bad Honnef eine Förderzusage. Grundlage der Fördermaßnahme ist die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung ländlicher Wegenetzkonzepte und der ländlichen Bodenordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz“ vom 25. Juli 2018, ergänzt durch den „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte” vom 26. Januar 2016 in der Fassung vom 25. August 2020.

Das Projekt in Bad Honnef fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Köln statt.

2.1 Bestandsanalyse (IST)

Arbeitsgrundlagen/Vorgaben

Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

Als wesentliche Arbeitsgrundlage und verpflichtende Vorgabe dient der Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte gemäß der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung ländlicher Wegenetzkonzepte und der ländlichen Bodenordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz“ vom 25. Juli 2018. Der Leitfaden regelt, welche Eigenschaften in welchem Umfang erfasst werden müssen und beschreibt umfassend die Kategorisierung der Wege im IST-Bestand und im SOLL-Konzept.

Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes dienten folgende Datengrundlagen:

- *Luftbild/Orthofoto*
- *ATKIS-Daten (Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem)*
- *ALKIS-Daten (Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem)*
- *Offizielle Tourismusrouten (z. B. Radrouten, Wanderrouten, Reitwege)*
- *Offizielle Bus- und Schulbusrouten*

Begründung des Plangebietes

Gemäß Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege im Außenbereich des gesamten Stadtgebiets von Bad Honnef unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht. Bereiche ausschließlich mit privater Erschließung ohne Bedeutung für die Allgemeinheit wurden nachrangig behandelt.

Bei der Erarbeitung dieses Wegenetzkonzeptes sollen bereits bestehende ländliche Wegenetzkonzepte der angrenzenden Nachbarkommunen berücksichtigt werden. Dabei sollen grenzüberschreitende Wege der jeweiligen Konzepte miteinander abgeglichen und auf Konsistenz und Plausibilität geprüft werden (IST, SOLL, Handlungsempfehlung). Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hatten die Nachbarkommunen die Möglichkeit, sich einzubringen. Falls vorhanden, wurden die Wegenetzkonzepte der Nachbarkommunen berücksichtigt und abgeglichen. Die Nachbarkommunen von Bad Honnef sind Königswinter, Windhagen, Rheinbreitbach, Remagen und Bonn. Das Wegenetzkonzept der Kommunen Königswinter wurde durch die Ge-Komm GmbH erstellt.

Abb. 4: Tourismusrouten und ALKIS-Daten vor Luftbild-Hintergrund

Vorgehensweise

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

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

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

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

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

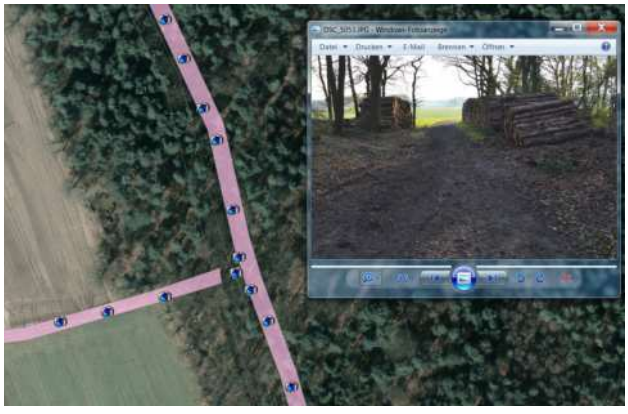


Abb. 5: Geoimaging

Kategorisierung gemäß Leitfaden

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

Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)

a. häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t

b. gelegentliche/saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t

c. seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t

Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für

a. Ländliche Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft)/ Diversifizierung

b. Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere
- *Wanderer*
- *Reiter*
- *Radfahrer*

c. Daseinsvorsorge/Mobilität

d. Siedlungsstrukturelle Entwicklungen/Demografie

e. Produktion erneuerbarer Energien,

f. weitere

ökologische Wertigkeit

a. ökologische Wertigkeit von Wegen und Verkehrsflächen

b. ökologische Wertigkeit von Säumen (Seitenstreifen, unbefestigte Bankette, Ackerraine, Böschungen, u. ä.)

Ausbauart

a. befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)

b. teilbefestigt (Spurwege)

c. wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)

d. ohne Befestigung

e. Kreuzungsbauwerk

Ausbauzustand

a. in Ordnung

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

c. Gesamtsanierung erforderlich.

Tragfähigkeit

a. hoch (für häufige Überfahrten mit 11,5 t Achslast geeignet)

b. mittel (für gelegentliche/saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t geeignet)

c. gering (seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t)

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

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

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

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

Länge und Breite

a. Länge: automatisierte Ableitung aus dem GIS

b. vorwiegende Kronenbreite: entspricht der überwiegenden Breite des Weges inkl. befahrbarem Seitenstreifen

c. vorwiegende Fahrbahnbreite

d. kleinste Kronenbreite: entspricht der schmalsten Stelle des Weges inkl. befahrbarem Seitenstreifen

Unterhaltungspflicht

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

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

Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:

A Klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen; maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr*

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

C Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr, lokaler Wander- und Radverkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

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

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

F Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z. B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

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

H Nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege

I Reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

** nicht Bestandteil der vorliegenden Konzepterarbeitung*

2.2 Erarbeitung des SOLL-Konzeptes

Vorentwurf

Nach der Erhebung des IST-Bestandes des Wegenetzes erfolgte die konzeptionelle fachliche Erarbeitung des SOLL-Konzeptes. Als unabhängiger externer Partner mit einer objektiven und unvoreingenommenen Sichtweise erarbeitete die Ge-Komm GmbH Vorschläge und Varianten und stellte diese in einem SOLL-Konzept als Vorentwurf zusammen.

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

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

Grundsätzlich gilt es, bei der SOLL-Konzeptentwicklung folgende fünf Fragen zu beantworten:

- *Welche Wege/Brückenbauwerke werden zukünftig noch benötigt?*
- *Welche Wege/Brückenbauwerke können ggfs. entfallen, bzw. auf Dritte übertragen werden?*
- *Welche Wege/Brückenbauwerke sind zu ertüchtigen?*
- *Welche Wege/Brückenbauwerke können ggfs. zukünftig im Standard gesenkt werden?*
- *Für welche Nutzergruppen sollen die Wege/ Brückenbauwerke zukünftig optimiert werden?*

Bei dem SOLL-Konzept wird ein besonderer Schwerpunkt auf die Erschließung der Flächen gelegt. Angestrebt wird eine hochwertige Erschließung pro Fläche, Doppel- und Mehrfacherschließungen -wie diese heute vielfach vorhanden sind- werden dabei kritisch hinterfragt. So kommt es nicht selten zu Änderungsvorschlägen zwischen IST und SOLL gerade in diesen Fällen. Um abschließend beurteilen zu können, ob diese Änderungsvorschläge umsetzbar und auch gewünscht sind, bedarf es der Meinung der Betroffenen vor Ort. Dabei gilt es auch eine möglichst hohe Einheitlichkeit im Projekt herzustellen.

Besondere Aspekte stellen auch die Brückenbauwerke dar. Diese bilden nicht selten das „schwächste Glied in der Kette“ und werden daher besonders beachtet. Eine Modernisierung der Wege ohne Einbeziehung der Brücken ist keinesfalls anzustreben. Es gilt vielmehr, die Wege samt Brückenbauwerke immer gemeinsam im Blick zu haben.

Konfliktpotenzial ergibt sich nicht selten bei Wohngebäuden im Außenbereich, die direkt an öffentlichen Wegen liegen. Die Anwohner signalisieren hier oft sehr bewusst, dass ihrer Meinung nach zu viel (schneller) Verkehr unterwegs ist, durch das Platzieren von Spielgerät oder Warnaufsteller am Fahrbahnrand (siehe Abb. 6). Das Wirtschaftswegekonzept bietet hier eine gute Chance, sich generell mit dem Thema „Abkürzungsverkehr“ auseinanderzusetzen. Auch dabei ist der objektive Blick von außen sehr hilfreich.

Abb. 6: Warnaufsteller am Fahrbahnrand (Foto: Ge-Komm GmbH)

Verbesserungsmöglichkeiten lassen sich auch erreichen, wenn das Thema „Begegnungsverkehr“ in die SOLL-Konzeptentwicklung explizit einbezogen wird. Die Variante der Verbreiterung von Wegen sowie die Variante Schaffung von Ausweichbuchten zur Verbesserung ist dabei zu prüfen und zu diskutieren. Ebenfalls gilt es zu überlegen, ob Einbahnstraßenregelungen (z. B. zu Erntezeiten) sinnvoll sein können.

Die Entwicklung des SOLL-Konzeptes ist für das Wirtschaftswegekonzept elementar. Hier muss sehr intensiv und professionell gearbeitet werden. Zudem gilt es, die Betroffenen eng einzubinden und mitzunehmen.

IST/SOLL-Vergleich – Beispiel 1

Der im IST-Zustand in Kategorie D eingestufte Weg (2765) wird aufgrund seiner untergeordneten Bedeutung im SOLL-Konzept in Kat. E eingestuft. Damit einhergehend könnte die künftige Bauweise der Wege umgestaltet werden. Eine Anbindung der Wohnbebauung ist aus westlicher Richtung künftig weiterhin über Wege der Kategorie D möglich.

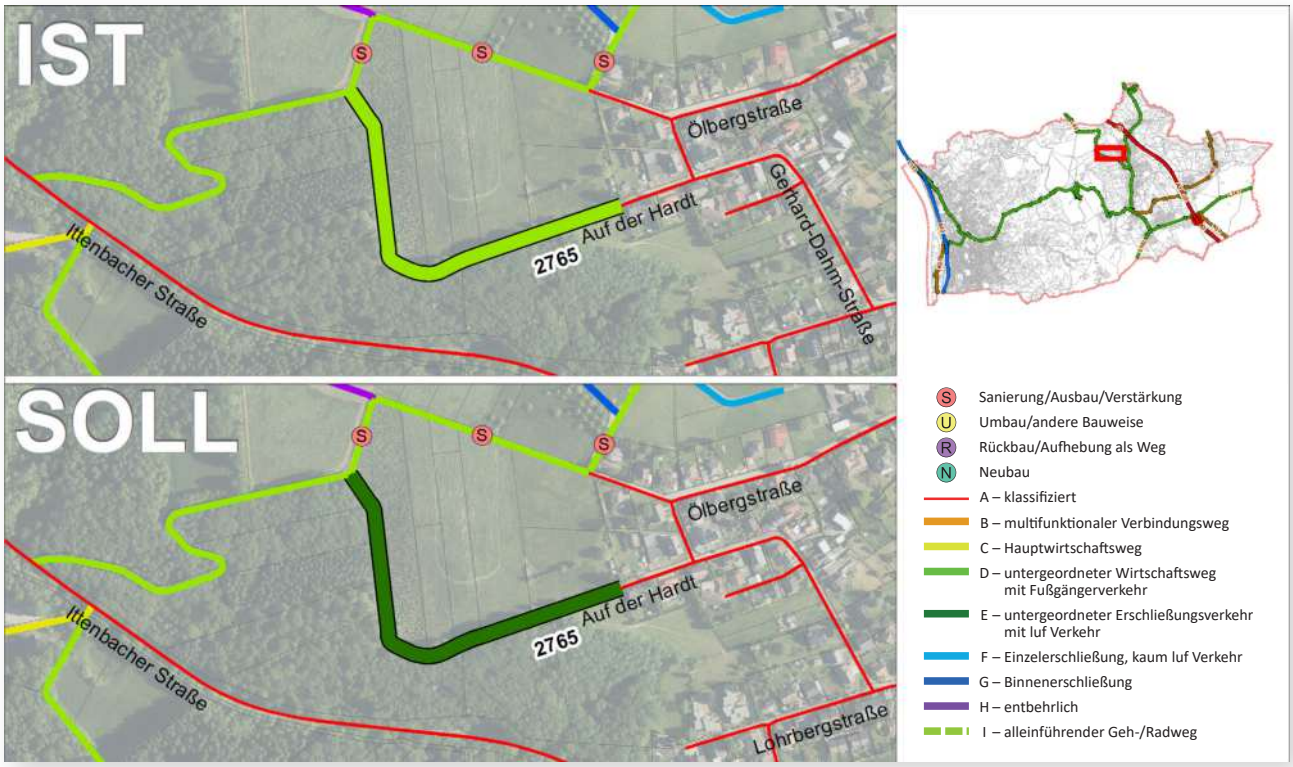


Abb. 7: Kartenausschnitte IST- und SOLL-Kategorien im Vergleich

IST/SOLL-Vergleich – Beispiel 2

Der im IST-Zustand in Kategorie C eingestufte Weg (582) wird aufgrund seiner untergeordneten Bedeutung im SOLL-Konzept in Kat. E eingestuft. Damit einhergehend könnte die künftige Bauweise der Wege umgestaltet werden. Eine Anbindung der Wohnbebauung ist aus südlicher Richtung künftig weiterhin über Wege der Kategorie C möglich.

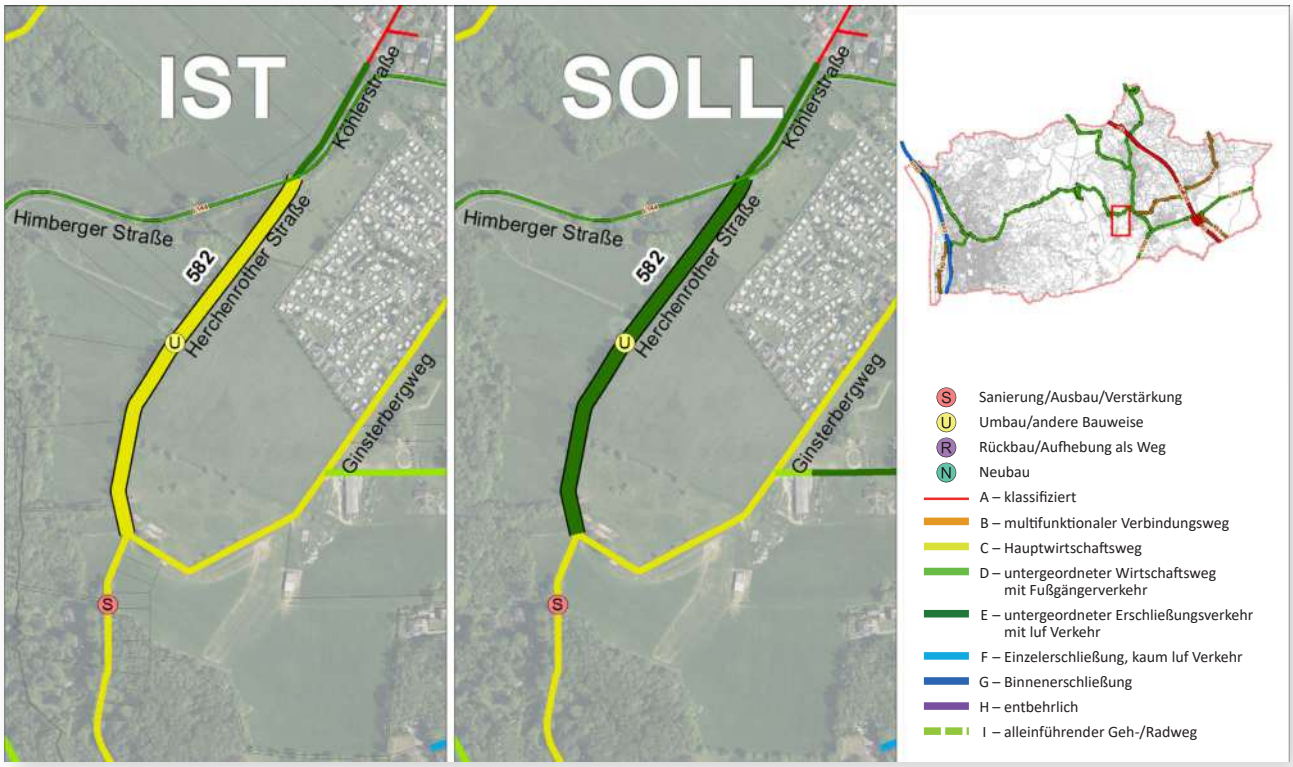


Abb. 8: Kartenausschnitte IST- und SOLL-Kategorien im Vergleich

2.3 Klassifizierung der Brückenbauwerke

Auch die Brückenbauwerke wurden im IST und SOLL als Wegeabschnitte erfasst und untersucht.

Insgesamt wurden in der Stadt Bad Honnef im Wirtschaftswegenetz 10 Brückenbauwerke vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind.

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

Grundsätzlich ergibt sich immer die theoretische Möglichkeit, auf ein Kreuzungsbauwerk langfristig zu verzichten, was jedoch Komforteinbußen und Umwege für die bisherigen Nutzer mit sich bringen würde. Unter Umständen kann auf Brückenbauwerke verzichtet werden, oder Bauwerke können ggf. auf die Kategorie I herabgestuft werden und zukünftig nur für den Fußgänger-, Rad- oder Reitverkehr freigegeben werden. Diese Vorschläge sind lokal intensiv zu diskutieren und abzuwägen, da sie auf der einen Seite erhebliche finanzielle Einsparpotenziale aufzeigen und auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.

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 Bad Honnef 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.

Bauwerksprüfung

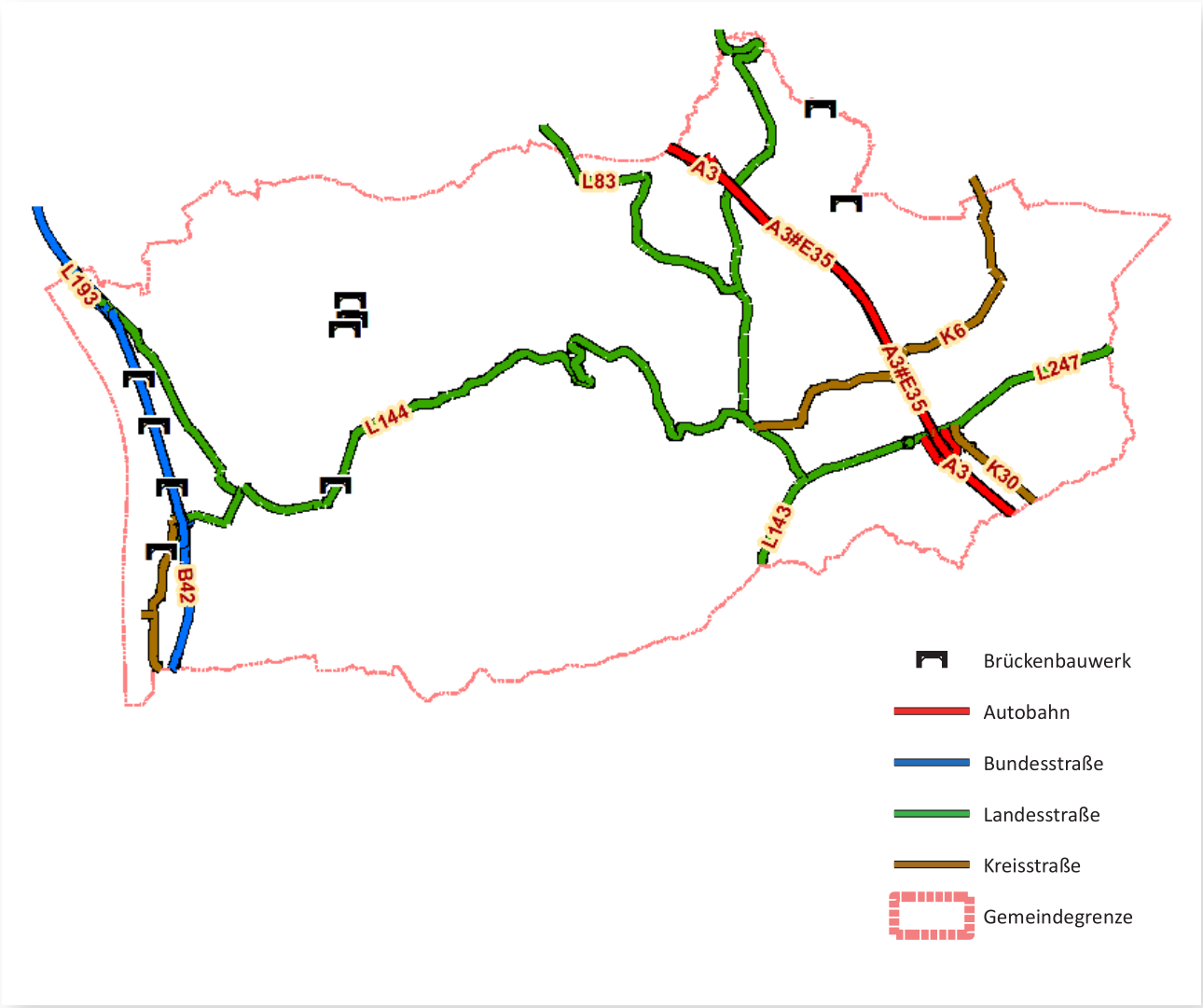
An dieser Stelle sei auf die Publikation aus dem Jahre 2013 „**Bauwerksprüfung nach DIN 1076 – Bedeutung, Organisation, Kosten**“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

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

In manchen Kommunen existieren Überlegungen, einzelne Brückenbauwerke durch Furten zu ersetzen, wobei jedoch zahlreiche Aspekte – insb. Umweltschutz – zu berücksichtigen wären.

Gemeinsam mit der Öffentlichkeit, dem Arbeitskreis und der Verwaltung der Stadt Bad Honnef konnten die relevanten zu erhaltenden Brückenbauwerke im Wirtschaftswegenetz herausgearbeitet werden.

Lage der Brückenbauwerke in der Stadt Bad Honnef



2.4 Ökologische Wertigkeit

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

Ökologische Wertigkeit

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

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

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

Abb. 9: Wegerandstreifen (Foto: Ge-Komm GmbH)

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

Wege und Säume

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

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

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

Allgemeine Situation

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

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

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

Potenzialanalyse Wegeseitenstreifen

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

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

Funktion und Bedeutung

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

Die Säume ziehen sich als Teil eines zusammenhängenden Netzes durch das Landschaftsbild und bilden somit ein lineares Vernetzungselement im Biotopverbundsystem. Damit tragen sie nicht nur zur Erhaltung der Biodiversität bei, sondern bieten unterschiedlichen Tierarten Überquerungshilfen zwischen den Lebensräumen. Somit begünstigen Säume den genetischen Austausch aktiv und tragen zur Stabilisierung von Beständen bei. Auch Tierarten mit großem Aktionsradius benötigen Zufluchts- und Versteckmöglichkeiten. Durch die Zerschneidung ihrer Lebensräume, bspw. durch Verkehrsadern, wird die Artenvielfalt zunehmend bedroht. Die Funktion als Vernetzungskorridor zeichnet Säume daher als wichtiges natürliches Element

Abb. 10: Wegerandstreifen (Foto: Ge-Komm GmbH)

aus. Wegerandstreifen sind daher ein wichtiger Lebensraum für Tiere in einer intensiv genutzten Landschaft. Für viele Arten sind dauerhaft zur Verfügung stehende Flächen überlebenswichtig.

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

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

Bewertung gemäß Leitfaden

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

Diese werden repräsentiert durch die Kategorien

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

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

Ökologische Wertigkeit der **Fahrbahn**

(allgemeine Beispielbilder)

0 = nicht vorhanden

1 = vorhanden

2 = stark ausgeprägt

Ökologische Wertigkeit des **Saumes**
(allgemeine Beispielbilder)

0 = nicht vorhanden

1 = vorhanden

2 = stark ausgeprägt

Bewertung der ökologischen Wertigkeit der ländlichen Wege in der Stadt Bad Honnef

Die Bewertung der ökologischen Wertigkeit der ländlichen Wege (Säume und Fahrbahnen) erfolgte gem. Vorgaben des Leitfadens zur Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte.

Der Leitfaden sieht folgende Bewertung vor:

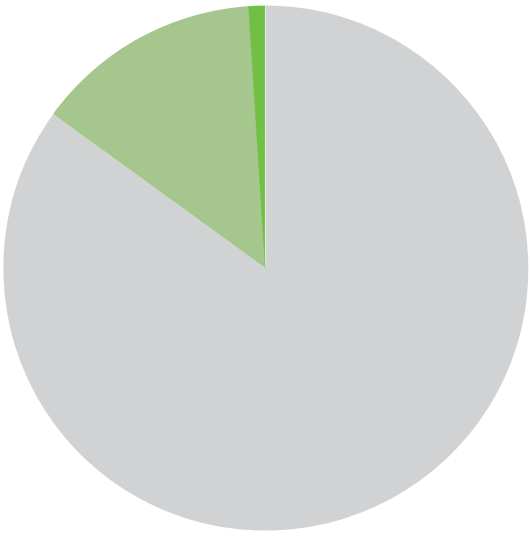
ökolische Wertigkeit	Wege und Verkehrsflächen	Säume (Seitenstreifen, unbef. Bankette, Ackerraine, Böschungen u. ä.)
0	***bituminös/mit Schotter befestigt:*** • *unbewachsen oder mit wenig Bewuchs aus „Allerweltsarten*“* • *mit flächigem artenarmen Bewuchs (z. B. Trittpflanzen)* • *mit grüner Mitte aus eher artenarmen Bewuchs* ***unbefestigt mit anstehendem Gestein:*** • *unbewachsen oder mit wenig bedeutendem Bewuchs* ***unbefestigt auf humosem Untergrund (auch steinig):*** • *mit ca. 1 m breiter grüner Mitte aus mäßig artenreicher Mischvegetation*	• *befestigt* • *unbefestigt, aber überwiegend nicht bewachsen* • *artenarme und strukturarme Bestände von „Allerweltsarten*“ (z. B. Trittrasen))*
1	***mit Schotter befestigt:*** • *mit grüner Mitte aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation* ***unbefestigt auf humosem Untergrund (auch steinig):*** • *mit flächigem Bewuchs aus Mischvegetation* • *mit ca. 1 m breiter Mitte aus wiesenartiger Vegetation mit Kräutern oder artenreicher Mischvegetation* • *mit ca. 1 m breiter Mitte aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation*	• *mäßig artenreiche Wald-/Wiesensäume, mäßig strukturiert* • *Mischvegetation aus „Allerweltsarten*“, z. B. der Wälder und Grünländer, mit Störzeigern (Verdichtung, Stickstoff, Tritt, Holzlager …), mäßig arten- und strukturreich*
2	***mit Schotter befestigt:*** • *mit flächigem Bewuchs aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation* ***unbefestigt auf humosem Untergrund (auch steinig):*** • *mit flächigem Bewuchs aus artenreicher Vegetation mit Magerkeitszeigern* • *mit flächigem Bewuchs aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation* ***Hohlweg***	• *artenreiche Mischbestände* • *Himbeer- und Brombeersäume* • *magerer Wiesensaum, mit Kräutern* • *Säume mit Vegetation der reicheren Laubwälder* • *artenreiche, standort- und regionaltypische Säume* • *Komplex/Durchdringung aus bis zu mittelalter Laubholz-Hecke/Gehölzstreifen (heimische Arten) und Saum*

Abb. 11: Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

** bundesweit überall und in großer Zahl auftretende Arten, deren Bestände sich nach Eingriffen kurzfristig wieder aufbauen*

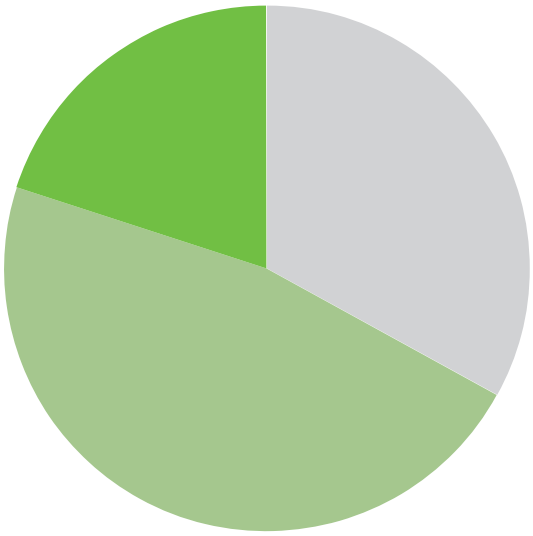
Dabei ergeben sich für die Stadt Bad Honnef die folgenden Statistiken für die Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt:

Ökologische Wertigkeit **Wege und Verkehrsflächen**



0	nicht vorhanden: **139.113 m (85,9 %)**
1	vorhanden: **22.177 m (13,7 %)**
2	stark ausgeprägt: **717 m (0,4 %)**

Ökologische Wertigkeit **Säume**



0	nicht vorhanden: **52.882 m (32,6 %)**
1	vorhanden: **76.759 m (47,4 %)**
2	stark ausgeprägt: **32.366 m (20,0 %)**

Die folgenden Fotobeispiele zeigen typische Situationen in der Stadt Bad Honnef:

Bewertung der ökologischen Wertigkeit (796):

- *Fahrbahn:* nicht vorhanden
- *Wegesaum:* nicht vorhanden

Bewertung der ökologischen Wertigkeit (91):

- *Fahrbahn:* nicht vorhanden
- *Wegesaum:* vorhanden

Bewertung der ökologischen Wertigkeit (409):

- *Fahrbahn:* nicht vorhanden
- *Wegesaum:* vorhanden

Bewertung der ökologischen Wertigkeit (2734):

- *Fahrbahn:* vorhanden
- *Wegesaum:* stark ausgeprägt

Bewertung der ökologischen Wertigkeit (413):

- *Fahrbahn:* stark ausgeprägt
- *Wegesaum:* stark ausgeprägt

Bewertung der ökologischen Wertigkeit (413):

- *Fahrbahn:* stark ausgeprägt
- *Wegesaum:* stark ausgeprägt

2.5 Statistiken zum ländlichen Wegenetzkonzept

Aufteilung nach Eigentumsverhältnissen:

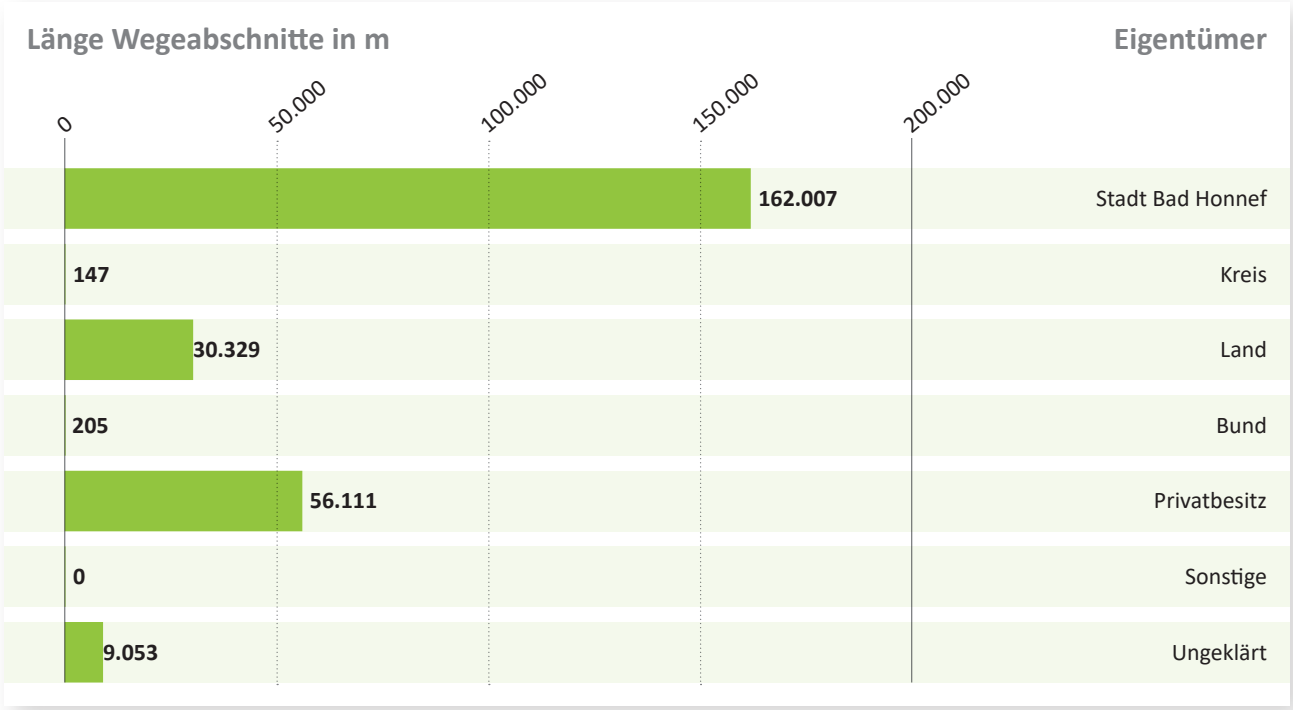


Abb. 12: Ge-Komm GmbH

Ländliches Wegenetz in der Unterhaltungspflicht der Stadt Bad Honnef nach Befestigungsart:

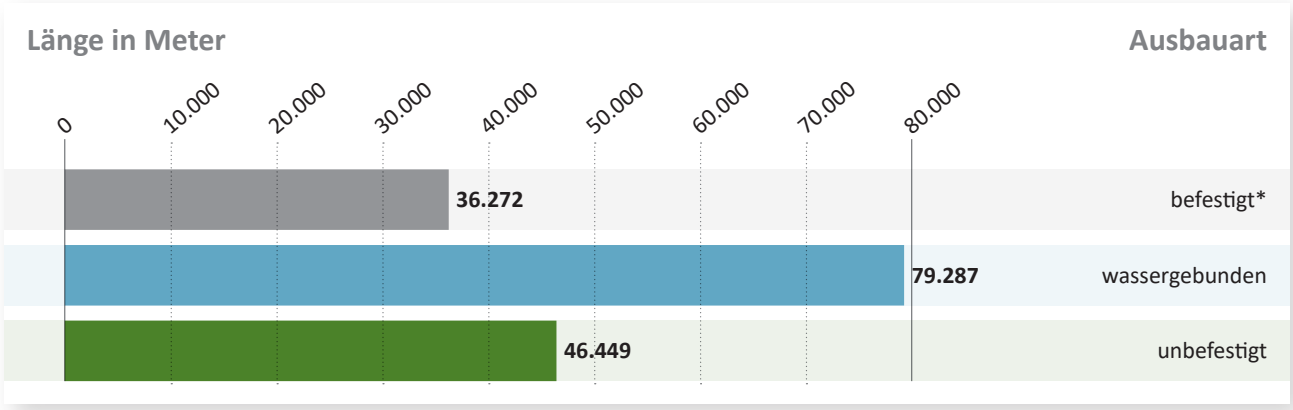


Abb. 13: Ge-Komm GmbH

** beinhaltet Kreuzungsbauwerke als Wegeabschnitte*

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL
Gesamtwegenetz

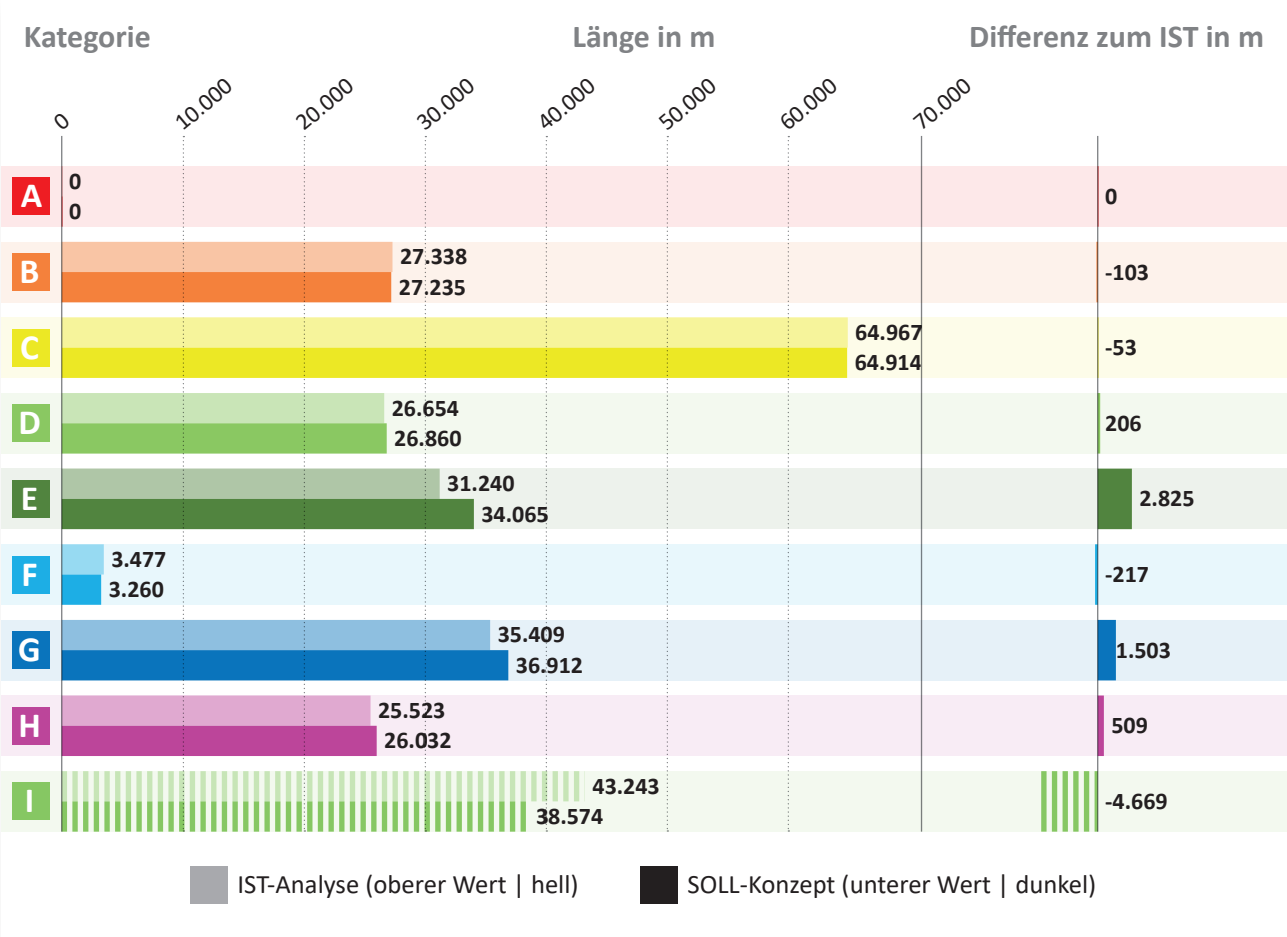


Abb. 14: Ge-Komm GmbH

A Klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen; maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr*

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

C Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr, lokaler Wander- und Radverkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

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

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

F Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z. B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

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

H Nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege

I Reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL
Wegenetz in der Unterhaltungspflicht der Stadt Bad Honnef:

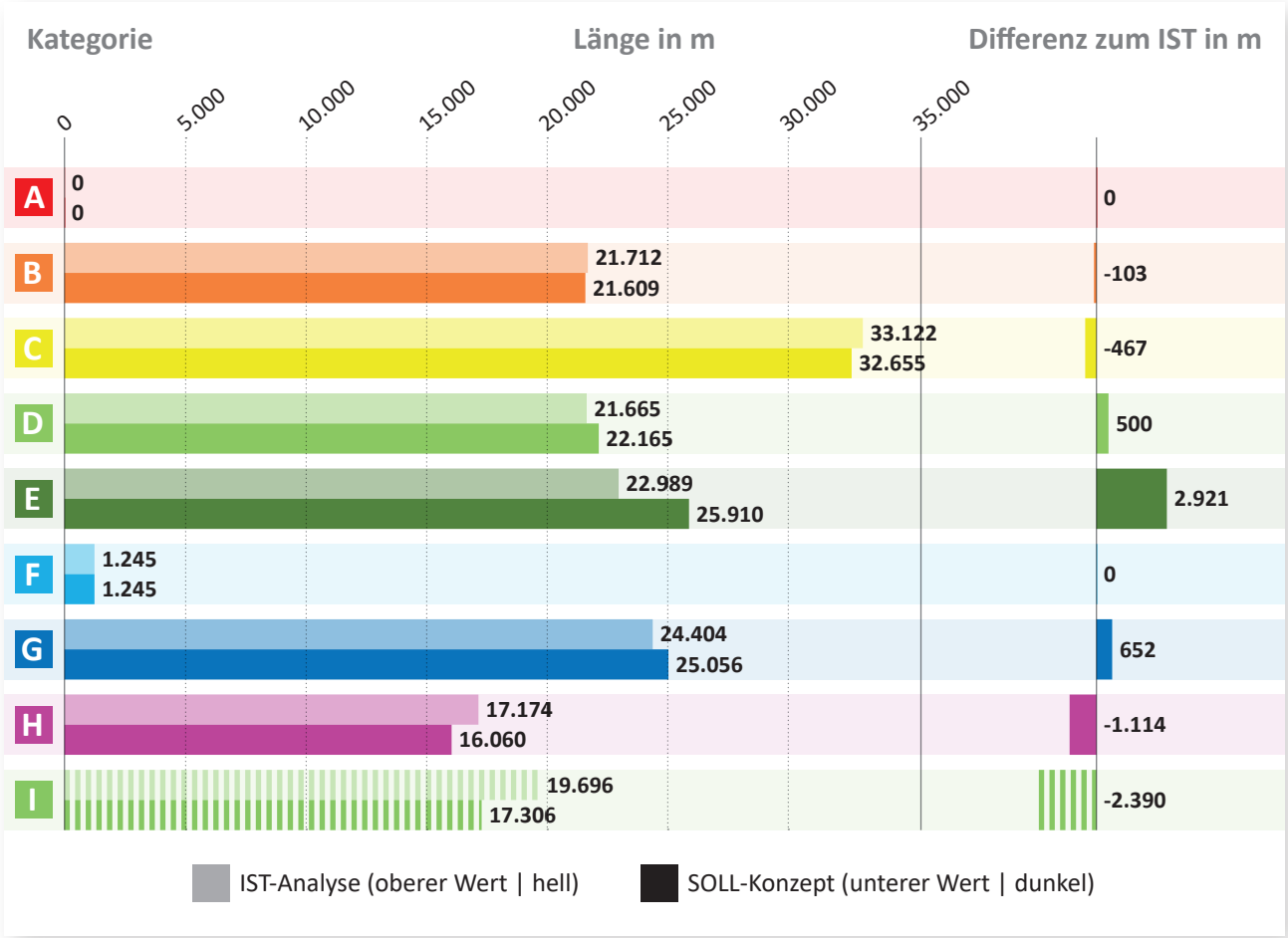


Abb. 15: Ge-Komm GmbH

A Klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen; maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr*

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

C Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr, lokaler Wander- und Radverkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

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

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

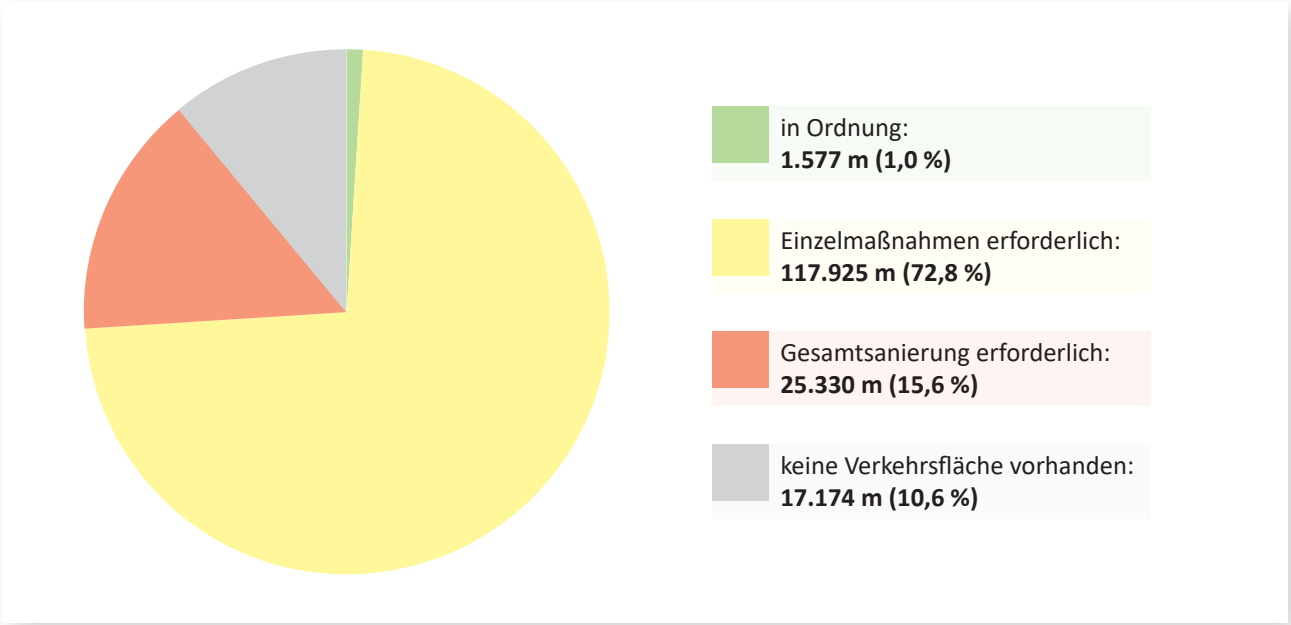
F Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z. B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

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

H Nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege

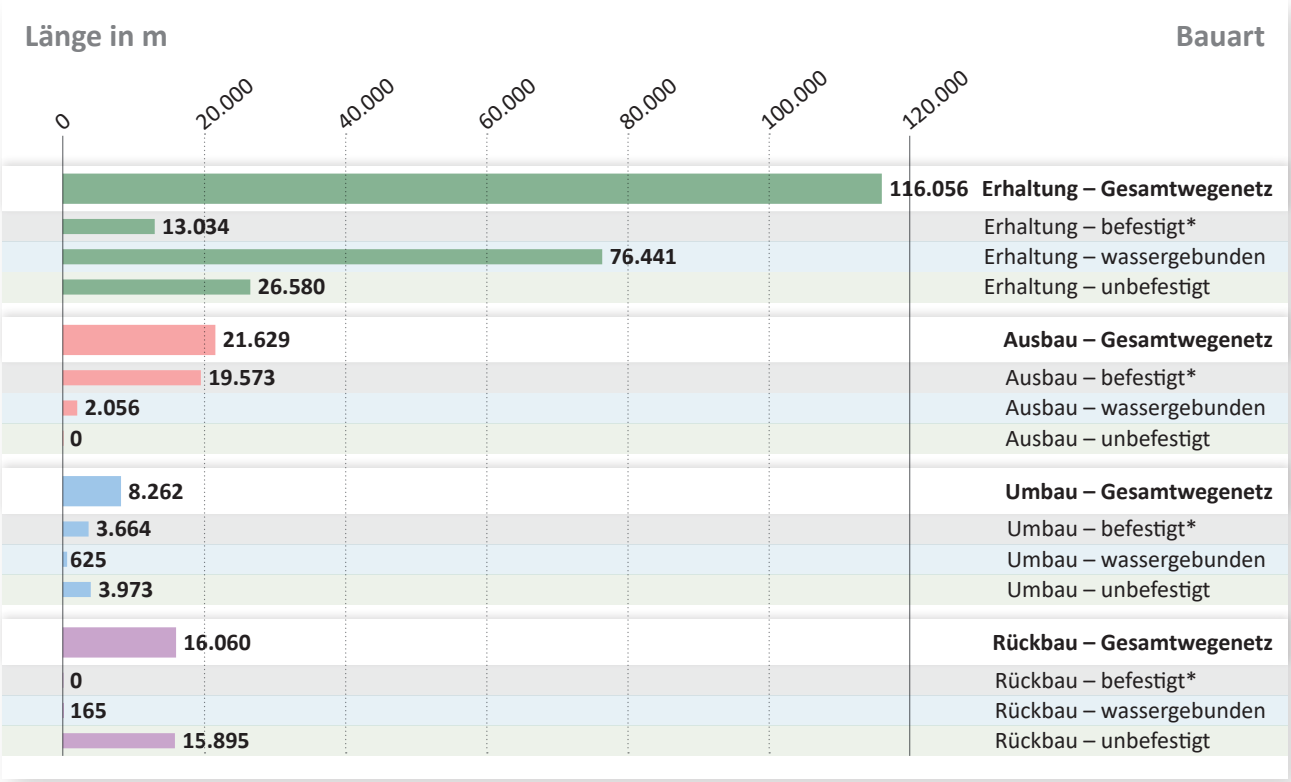
I Reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW)

Zustand des Wegenetzes in der Unterhaltungspflicht der Stadt Bad Honnef:



Handlungsempfehlung nach Empfehlung in m

Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt Bad Honnef

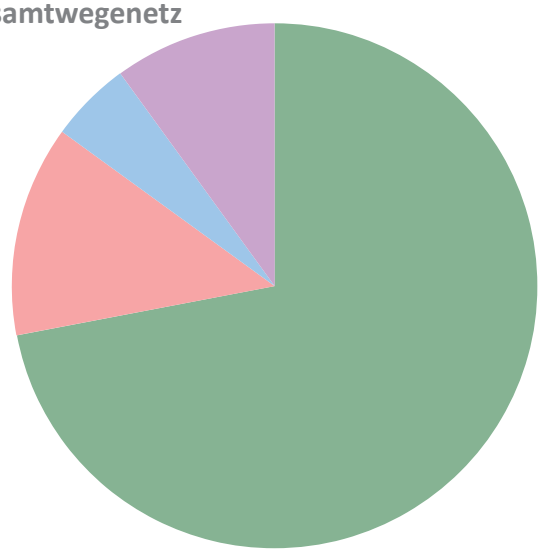


** beinhaltet Kreuzungsbauwerke als Wegeabschnitte*

Handlungsempfehlung nach Ausbauart in %

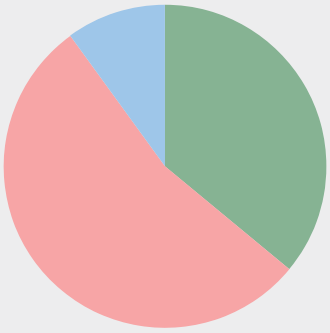
Wege in der Unterhaltungspflicht der Stadt Bad Honnef

Gesamtwegenetz



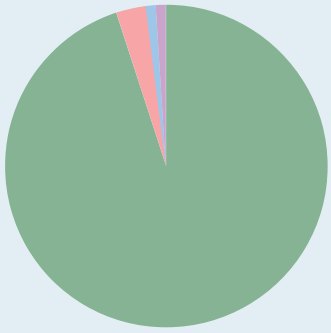
- Erhaltung: **116.056 m (71,6 %)**
- Ausbau: **21.629 m (13,4 %)**
- Umbau: **8.262 m (5,1 %)**
- Rückbau: **16.060 m (9,9 %)**

befestigt*



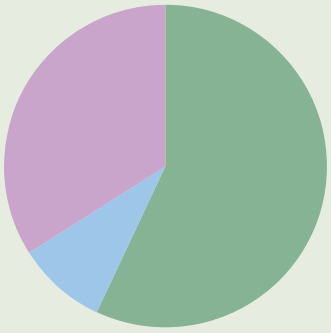
- Erhaltung: **13.034 m (35,9 %)**
- Ausbau: **19.573 m (54,0 %)**
- Umbau: **3.664 m (10,1 %)**
- Rückbau: **0 m (0,0 %)**

wassergebunden



- Erhaltung: **76.441 m (96,4 %)**
- Ausbau: **2.056 m (2,6 %)**
- Umbau: **625 m (0,8 %)**
- Rückbau: **165 m (0,2 %)**

unbefestigt



- Erhaltung: **26.580 m (57,2 %)**
- Ausbau: **0 m (0,0 %)**
- Umbau: **3.973 m (8,6 %)**
- Rückbau: **15.895 m (34,2 %)**

** beinhaltet Kreuzungsbauwerke als Wegeabschnitte*

2.6 Beteiligungsverfahren

Ein wesentlicher Baustein des ländlichen Wegenetzkonzeptes ist eine umfassende Beteiligung aller Wegenutzer.

Dabei ist es wichtig, die Beteiligung im höchsten Maße transparent zu gestalten, sodass möglichst viele Nutzer an dem ländlichen Wegenetzkonzept mitwirken können.

Dieses ist Voraussetzung für eine breite Akzeptanz des Ergebnisses bei den Bürgern.

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

Abb. 16: Virtuelle Bürgerbeteiligung (Screenshot: Ge-Komm GmbH)

Projektgruppe „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch eine Projektgruppe. Diese Projektgruppe bestand aus etwa 20 Teilnehmern. Unter anderem zählten dazu die Vertreter aus der Politik, der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, der Feuerwehr, dem Tourismus, des Dez. 33 der Bezirksregierung Köln sowie Mitarbeitern der Stadtverwaltung. Diese Personen vertreten die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die Beteiligung der breiten Masse.

Insgesamt fanden drei Sitzungen der Projektgruppe statt. Die virtuellen Zusammenkünfte erfolgten am 04. August 2022, am 22. August 2022 sowie am 05. Oktober 2022.

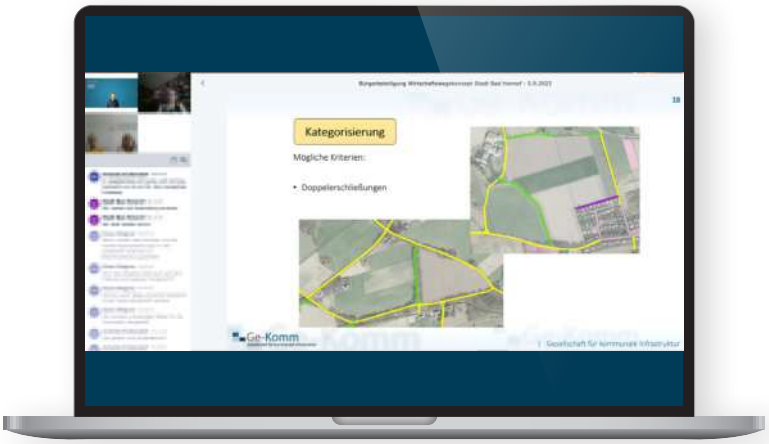


Abb. 17: Virtuelle Bürgerbeteiligung (Screenshot: Ge-Komm GmbH)

Abb. 18: Virtuelle Abschlussveranstaltung (Screenshot: Ge-Komm GmbH)

Bürgerbeteiligung

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

Zusätzlich wurde stets auf das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „www.wirtschaftswegekonzept.de“ verwiesen. Die Erläuterung zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit im Rahmen einer virtuellen Bürgerinformationsveranstaltung am 05. September 2022.

An diesem Termin wurden zu Beginn allgemeine Informationen zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes gegeben und erläutert, die Kategorisierungen der Wegeabschnitte anhand von Praxisbeispielen detailliert erklärt und abschließend das Konzept im Entwurf vorgestellt. Die Teilnehmer konnten Fragen stellen und sich z. B. die Einstufung bestimmter Wegeabschnitte näher erläutern lassen.

Eine öffentliche Abschlussveranstaltung zum Wirtschaftswegekonzept fand am 03. November 2022 statt.

Virtuelle Öffentlichkeitsbeteiligung

Um eine effektive Beteiligung im Rahmen der Erstellung von ländlichen Wegenetzkonzepten zu ermöglichen, hat unser Team schon sehr früh virtuelle Lösungsansätze entwickelt.

Als Betreiber des Bürgerdialogportals **www.wirtschaftswegekonzept.de** setzen wir bereits seit Jahren auf internetgestützte Beteiligungsformate und verfügen über umfangreiche Erfahrungen auf diesem Gebiet. Bereits zu Corona-Anfangszeiten wurden virtuelle Beteiligungsformate getestet und in zahlreichen virtuellen Informationsveranstaltungen – sowohl für Arbeitskreissitzungen als auch zur Öffentlichkeitsbeteiligung – eingesetzt.

Virtuelle Bürgerbeteiligung funktioniert im Rahmen der Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte sehr gut, wenn diese entsprechend professionell vorbereitet und durchgeführt wird. Der dazu erforderliche Aufwand darf keinesfalls geringgeschätzt werden: Ein professionelles Grundgerüst bedarf finanzieller Vorleistungen in Sachen Installation, Mitarbeiterschulungen sowie Betrieb des Videokonferenzsystems. Technische Probleme und differierende Computerkenntnisse seitens der Teilnehmer müssen durch den Administrator der Videokonferenz abgefangen werden.

Um das digitale Angebot zu erweitern, werden die virtuellen Bürgerversammlungen aufgezeichnet, aufbereitet und schließlich über www.wirtschaftswegekonzept.de oder den kommunalen Internetauftritt zur Verfügung gestellt. Für diesen Service wurden weitere Spezial-Anwendungen und Software-Schulungen notwendig.

Nach anfänglicher Skepsis haben sich die virtuellen Dialogveranstaltungen bei den Teilnehmern aller Altersgruppen etabliert. Anfängliche Schwierigkeiten hinsichtlich der Technik und des Kenntnisstandes stellen heute für das Gros der Teilnehmenden keine Herausforderung mehr dar. Zeit- und Kostenersparnis durch den Wegfall von langen Anreisen und Hotelübernachtungen und somit auch eine klimaneutralere Durchführung der Veranstaltung seien hier beispielhaft als Vorteile erwähnt.

Einführungspräsentation

Ländliches Wegenetzkonzept

Ge-Komm

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Agenda

2

- Grundlagen
- Methodik / Vorgehensweise
- Bürgerbeteiligung - über „www.wirtschaftswegekonzept.de“

Ge-Komm

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wirtschaftswege – Fakten/Status Quo

3

- Überwiegend sind Wirtschaftswege sehr alt
- Der Zustand vieler Wege erfordert ein Handeln
- Die Netzstruktur ist häufig stark verzweigt und tlw. parallel verlaufend
- Die Abmessungen und Dimensionen der Wege werden heutigen Anforderungen nur selten gerecht (Einsatz schwerer Landmaschinen, Strukturwandel, Multifunktionalität…)
- Das Investitionsbudget reicht nicht für eine flächendeckende Optimierung
- **Ganzheitliche, konzeptionelle Betrachtung der ländlichen Wegenetzstruktur sinnvoll!**
- **Ziel: bedarfsgerechte und gleichzeitig finanzierbare Wege**

Ge-Komm

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

4

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

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

Ge-Komm

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten

5

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

Ge-Komm

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Prozess der Erarbeitung

6

Vor-Ort-Erfassung | Konzeptentwurf | Optimierung Konzept
Projekteinrichtung | Digitalisierung GIS | Bürgerbeteiligung

7

Projekteinrichtung

ALKIS / Liegenschaftskarte | ATKIS-Daten | Digitale Orthophotos / Luftbild

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

Prozess der Erarbeitung

8

Vor-Ort-Erfassung | Konzeptentwurf | Optimierung Konzept
Projekteinrichtung | Digitalisierung GIS | Bürgerbeteiligung

9

Vor-Ort-Erfassung

ATKIS-Daten / Eigentumsflächen | Geoimaging | Zustandserfassung

- Feldvergleich anhand ATKIS/ALKIS - Daten
- Inaugenscheinnahme des Wegenetzes - Fotodokumentation
- Erfassung des Wegenetzes

Prozess der Erarbeitung

10

Vor-Ort-Erfassung | Konzeptentwurf | Optimierung Konzept
Projekteinrichtung | Digitalisierung GIS | Bürgerbeteiligung

11

Digitalisierung GIS

Übernahme vor-Ort Erfassung | Ergänzung von Geodaten

12

Ergänzung von Geodaten

- Schulbus / Bürgerbus
- ÖPNV
- Eisenbahnlinien
- Bahnübergänge
- Nutzergruppen
- Tourismus

13

Ergänzung von Geodaten

Tourismus | Radwegenetz | Wanderwege | Reitwege

Prozess der Erarbeitung

14

Vor-Ort-Erfassung | Konzeptentwurf | Optimierung Konzept | Projekteinrichtung | Digitalisierung GIS | Bürgerbeteiligung

15

Konzeptentwurf

Vor-Ort-Erfassung | Ergänzung von Geodaten

- Nutzergruppen (Land- und Forstwirtschaft, Tourismus-Freizeit, Daseinsvorsorge, erneuerbare Energien ...)
- Nutzungshäufigkeit (häufig, gelegentlich, selten)

Kategorisierung | Handlungsempfehlungen | Bürgerbeteiligung

16

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Einzelinteressen

17

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Verkehrslenkung

18

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Modernisierungsbedarf

19

Kategorisierung

Mögliche Kriterien:

- Doppelerschließungen

20

Kategorisierung

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

21

Kategorisierung

- Konzeptentwurf in Form eines digitalen Planes

IST | SOLL

Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

22

Kategorisierung

- Einbeziehung der Brückenbauwerke (als Wegeabschnitte)

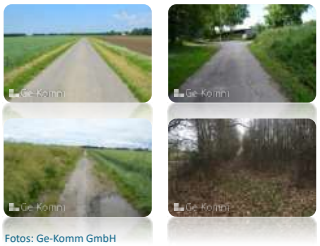
Fotos: Ge-Komm GmbH

23

Handlungsempfehlungen

gem. Leitfaden

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



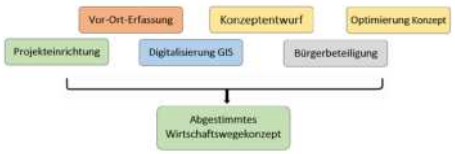
Fotos: Ge-Komm GmbH

24

Prozess der Erarbeitung

25

26



27

Weitere Schritte – Projektabschluss

Ländliches Wegenetzkonzept in digitaler und analoger Form

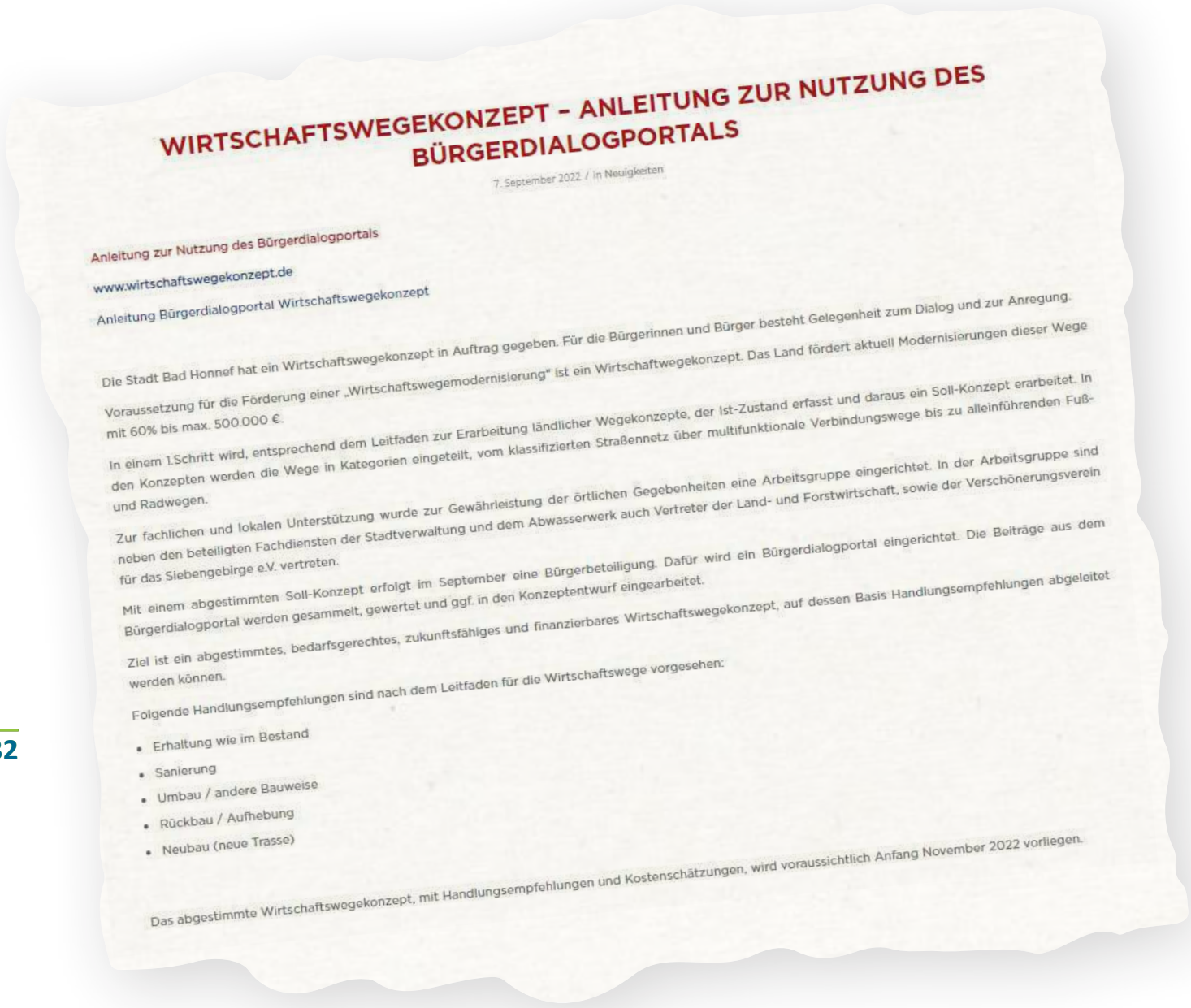
- Fotodokumentation
- Zusammenstellung GIS-Daten
- Themenpläne
  - Bestandsanalyse (IST)
  - Soll-Konzept (SOLL)
  - Handlungsempfehlung ...
- Abschlussbericht

Ge-Komm GmbH
Bahnhofstraße 2 | 49324 Melle

T 05422 . 98151-60
E info@ge-komm.de

Berichterstattung in den lokalen Medien

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



WIRTSCHAFTSWEGEKONZEPT – ANLEITUNG ZUR NUTZUNG DES BÜRGERDIALOGPORTALS

7. September 2022 / in Neuigkeiten

Anleitung zur Nutzung des Bürgerdialogportals

www.wirtschaftswegekonzept.de

Anleitung Bürgerdialogportal Wirtschaftswegekonzept

Die Stadt Bad Honnef hat ein Wirtschaftswegekonzept in Auftrag gegeben. Für die Bürgerinnen und Bürger besteht Gelegenheit zum Dialog und zur Anregung.

Voraussetzung für die Förderung einer „Wirtschaftswegemodernisierung" ist ein Wirtschaftwegekonzept. Das Land fördert aktuell Modernisierungen dieser Wege mit 60% bis max. 500.000 €.

In einem 1.Schritt wird, entsprechend dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegekonzepte, der Ist-Zustand erfasst und daraus ein Soll-Konzept erarbeitet. In den Konzepten werden die Wege in Kategorien eingeteilt, vom klassifizierten Straßennetz über multifunktionale Verbindungswege bis zu alleinführenden Fuß- und Radwegen.

Zur fachlichen und lokalen Unterstützung wurde zur Gewährleistung der örtlichen Gegebenheiten eine Arbeitsgruppe eingerichtet. In der Arbeitsgruppe sind neben den beteiligten Fachdiensten der Stadtverwaltung und dem Abwasserwerk auch Vertreter der Land- und Forstwirtschaft, sowie der Verschönerungsverein für das Siebengebirge e.V. vertreten.

Mit einem abgestimmten Soll-Konzept erfolgt im September eine Bürgerbeteiligung. Dafür wird ein Bürgerdialogportal eingerichtet. Die Beiträge aus dem Bürgerdialogportal werden gesammelt, gewertet und ggf. in den Konzeptentwurf eingearbeitet.

Ziel ist ein abgestimmtes, bedarfsgerechtes, zukunftsfähiges und finanzierbares Wirtschaftswegekonzept, auf dessen Basis Handlungsempfehlungen abgeleitet werden können.

Folgende Handlungsempfehlungen sind nach dem Leitfaden für die Wirtschaftswege vorgesehen:

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

Das abgestimmte Wirtschaftswegekonzept, mit Handlungsempfehlungen und Kostenschätzungen, wird voraussichtlich Anfang November 2022 vorliegen.

Abb. 19: Medienbericht (Quelle: meinbadhonnef.de am 7. September 2022)

Virtuelle Bürgerversammlung der Stadt Bad Honnef zum ländlichen Wegenetzkonzeptes

Die Stadt Bad Honnef erarbeitet derzeit ein Konzept für das ländliche Wegenetz. Damit soll die Erschließung und Mobilitätsvernetzung der kommunalen Außenbereiche gestärkt werden. Um auch die Bürger über das Vorhaben zu informieren, findet am 5. September um 17 Uhr eine virtuelle Bürgerversammlung statt.

(Symbolbild)

Bad Honnef. Ziel ist es unter Einbeziehung der örtlichen Akteure ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wirtschaftswegenetz zu planen. Weiter sollen Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege aufgezeigt werden. Die Verwaltung erarbeitet dieses Planwerk gemeinsam mit der "Ge-Komm GmbH - Gesellschaft für kommunale Infrastruktur" aus dem Osnabrücker Land. Das Vorhaben wird seitens der Bezirksregierung Köln mit Mitteln der Europäischen Gemeinschaft, des Bundes und des Landes zu 75 Prozent gefördert.

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden sämtliche öffentlichen und privaten Wege entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion erfasst und klassifiziert:
- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Stadt unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Ausbaustandard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder im Sinne der Entsiegelung sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?
- Die erarbeiteten Zwischenergebnisse sollen gemeinsam mit der interessierten Öffentlichkeit weiterentwickelt werden.

Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über den Konzeptentwurf findet am Montag, 5. September, um 17 Uhr eine virtuelle Bürgerversammlung statt. In der Live-Übertragung werden grundlegende und allgemeine Informationen zur Erstellung des Wirtschaftswegekonzeptes gegeben sowie die Beteiligungsmöglichkeiten über ein Bürgerdialogportal im Internet ausführlich erläutert.

Für die Teilnahme sind weder eine Kamera noch ein Mikrofon zwingend erforderlich. Die Teilnehmer können zusätzlich in einer Chat-Funktion Fragen stellen, die im Rahmen der virtuellen Bürgerversammlung live beantwortet werden. Eine spezielle Software muss nicht installiert werden - die Zuschaltung kann zum Beispiel über die Webbrowser Google Chrome oder Mozilla Firefox erfolgen.

Die Zuschaltung zur virtuellen Bürgerversammlung ist ab 16:45 Uhr möglich. Zugangsdaten zur Veranstaltung finden Sie **hier**.

Auch im Anschluss an diesen Termin besteht für die Öffentlichkeit weiterhin Gelegenheit, sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen und Kommentare abzugeben. Das kann über das dafür vorgesehene Bürgerdialogportal erfolgen, das unmittelbar nach der virtuellen Bürgerversammlung freigeschaltet wird. Dieses Portal bleibt bis zum Projektabschluss im Oktober 2022 geöffnet. Interessierte Bürger haben nach der virtuellen Bürgerversammlung aber auch die Möglichkeit, einen Termin im Rathaus zu vereinbaren, um ihre Fragen, Anliegen und Wünsche zur Gestaltung des Bad Honnefer Wegenetzes vorzubringen (**Herr Weingarten 02224 / 184-191**). Diese Kommentierungsphase läuft bis zum 5. Oktober 2022. Ziel ist es, in Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Bad Honnef zu schaffen. (PM)

Abb. 20: Medienbericht
(Quelle: www.nr-kurier.de am 24. August 2022)

AUFSTELLUNG EINES LÄNDLICHEN WEGENETZKONZEPTES FÜR DIE STADT BAD HONNEF: EINLADUNG ZUR VIRTUELLEN BÜRGERVERSAMMLUNG AM MONTAG, DEN 5. SEPTEMBER

24. August 2022 / in Neuigkeiten

Die Stadt Bad Honnef erarbeitet derzeit ein Konzept für das ländliche Wegenetz. Damit soll die Erschließung und Mobilitätsvernetzung der kommunalen Außenbereiche gestärkt werden. Ziel ist es, in der Stadt Bad Honnef, unter Einbeziehung der örtlichen Akteure ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wirtschaftswegenetz zu planen. Weiter sollen Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege aufgezeigt werden. Die Verwaltung erarbeitet dieses Planwerk gemeinsam mit der Ge-Komm GmbH – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur – aus dem Osnabrücker Land. Das Vorhaben wird seitens der Bezirksregierung Köln mit Mitteln der Europäischen Gemeinschaft, des Bundes und des Landes zu 75 Prozent gefördert.

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden sämtliche öffentlichen und privaten Wege entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion erfasst und klassifiziert:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Stadt unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Ausbaustandard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder im Sinne der Entsiegelung sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?

Die erarbeiteten Zwischenergebnisse sollen gemeinsam mit der interessierten Öffentlichkeit weiterentwickelt werden.

Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über den Konzeptentwurf findet am **Montag, 05. September 2022, um 17:00 Uhr** eine virtuelle Bürgerversammlung statt. In der Live-Übertragung werden grundlegende und allgemeine Informationen zur Erstellung des Wirtschaftswegekonzeptes gegeben sowie die Beteiligungsmöglichkeiten über ein Bürgerdialogportal im Internet ausführlich erläutert.

Für die Teilnahme sind weder eine Kamera noch ein Mikrofon zwingend erforderlich. Die TeilnehmerInnen können zusätzlich in einer Chat-Funktion Fragen stellen, die im Rahmen der virtuellen Bürgerversammlung live beantwortet werden. Spezielle Software muss nicht installiert werden – die Zuschaltung kann z. B. über die Webbrowser Google Chrome oder Mozilla Firefox erfolgen.

Die Zuschaltung zur virtuellen Bürgerversammlung ist ab 16:45 Uhr möglich. Zugangsdaten zur Veranstaltung finden Sie unter: https://ge-komm-online.de/b/ge-0qz-mtw-1aa

Auch im Anschluss an diesen Termin besteht für die Öffentlichkeit weiterhin Gelegenheit, sich in einem transparenten Beteiligungsverfahren in die Planung einzubringen und Kommentare abzugeben. Das kann über das dafür vorgesehene Bürgerdialogportal erfolgen, das unmittelbar nach der virtuellen Bürgerversammlung freigeschaltet wird. Dieses Portal bleibt bis zum Projektabschluss im Oktober 2022 geöffnet. Interessierte BürgerInnen haben nach der virtuellen Bürgerversammlung aber auch die Möglichkeit, einen Termin im Rathaus zu vereinbaren, um ihre Fragen, Anliegen und Wünsche zur Gestaltung des Bad Honnefer Wegenetzes vorzubringen (Hr. Weingarten-02224/184191). Diese Kommentierungsphase läuft bis zum 05. Oktober 2022. Ziel ist es, in Abstimmung mit den Bürgerinnen und Bürgern ein zukunftsfähiges, bedarfsgerechtes und auch finanzierbares Wegenetz für die Stadt Bad Honnef zu schaffen.

Abb. 21: Medienbericht (Quelle: meinbadhonnef.de am 24. August 2022)

Neues Wirtschaftswegekonzept: Einladung zur Abschlussveranstaltung am 3. November 2022

13. Oktober 2022 TS Rathaus Infos ... AusBadHonnef 0

LEBENSFREUDE VERBÜRGT
BAD HONNEF

teilen

Die Stadt Bad Honnef erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur – aus dem Osnabrücker Land ein ländliches Wegenetzkonzept zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs. Ziel ist es, in der Stadt Bad Honnef unter Einbeziehung der relevanten örtlichen Akteure ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wirtschaftswegenetz zu planen. Weiter sollen Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege aufgezeigt werden.

Das Vorhaben wird seitens der Bezirksregierung Köln mit Mitteln der Europäischen Gemeinschaft, des Bundes und des Landes zu 75 Prozent gefördert.
In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden sämtliche öffentlichen und privaten Wege in ihrem baulichen und ökologischen Bestand erfasst und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Stadt unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?

Rund 260 Kilometer umfasst das Netz der Wege auf dem Gebiet der Stadt Bad Honnef, vom multifunktionalen Verbindungsweg bis zum reinen Wanderweg. Sie werden von Land- und Forstwirten, Spaziergängern, Radfahrern und Joggern genutzt und bilden somit eine wichtige Grundlage für Wirtschaft, Freizeit und Tourismus.

Auf der Website der Stadt Bad Honnef hatten in den vergangenen Wochen alle Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit, sich zum Entwurf für das Konzept zu informieren, Wünsche zu äußern und mit Anregungen und Hinweisen zu kommentieren. Vorausgegangen war eine online-Veranstaltung im Netz, in der das beauftragte Ingenieurbüro über das Vorhaben informierte und in der die teilnehmenden Bürger ebenfalls ihre Fragen stellen konnten.

Die erarbeiteten Ergebnisse sollen der Öffentlichkeit nun vorgestellt werden. Dazu findet am Donnerstag, den 03. November 2022, um 18:00 Uhr eine virtuelle, öffentliche Vorstellung statt.

In der Live-Übertragung werden die Ergebnisse ausführlich erläutert. Für die Teilnahme sind eine Kamera oder ein Mikrofon nicht zwingend erforderlich. Die TeilnehmerInnen können zusätzlich in einer Chat-Funktion Fragen stellen, die im Rahmen der virtuellen Bürgerversammlung live beantwortet werden. Spezielle Software muss nicht installiert werden – die Zuschaltung kann z. B. über die Webbrowser Google Chrome oder Mozilla Firefox erfolgen.

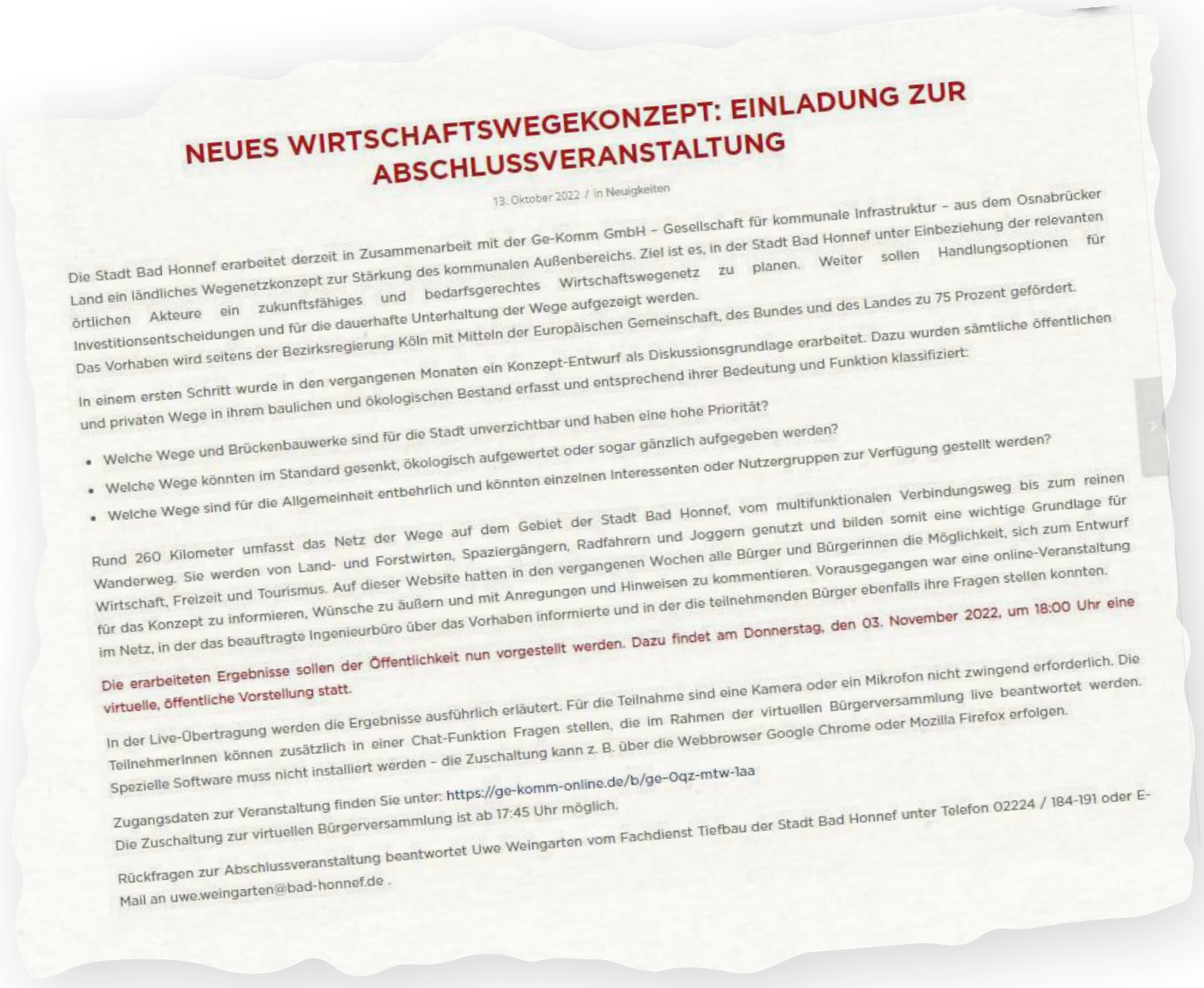
Zugangsdaten zur Veranstaltung finden Sie unter:

https://ge-komm-online.de/b/ge-0qz-mtw-1aa

Die Zuschaltung zur virtuellen Bürgerversammlung ist ab 17:45 Uhr möglich.

Rückfragen zur Abschlussveranstaltung beantwortet Uwe Weingarten vom Fachdienst Tiefbau der Stadt Bad Honnef unter Telefon 02224 / 184-191 oder E-Mail an uwe.weingarten@bad-honnef.de .

Abb. 22: Medienbericht
(Quelle: ausbadhonnef.de am 13. Oktober 2022)



NEUES WIRTSCHAFTSWEGEKONZEPT: EINLADUNG ZUR ABSCHLUSSVERANSTALTUNG

13. Oktober 2022 / in Neuigkeiten

Die Stadt Bad Honnef erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur – aus dem Osnabrücker Land ein ländliches Wegenetzkonzept zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs. Ziel ist es, in der Stadt Bad Honnef unter Einbeziehung der relevanten örtlichen Akteure ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wirtschaftswegenetz zu planen. Weiter sollen Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege aufgezeigt werden.
Das Vorhaben wird seitens der Bezirksregierung Köln mit Mitteln der Europäischen Gemeinschaft, des Bundes und des Landes zu 75 Prozent gefördert.

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden sämtliche öffentlichen und privaten Wege in ihrem baulichen und ökologischen Bestand erfasst und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Stadt unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?

Rund 260 Kilometer umfasst das Netz der Wege auf dem Gebiet der Stadt Bad Honnef, vom multifunktionalen Verbindungsweg bis zum reinen Wanderweg. Sie werden von Land- und Forstwirten, Spaziergängern, Radfahrern und Joggern genutzt und bilden somit eine wichtige Grundlage für Wirtschaft, Freizeit und Tourismus. Auf dieser Website hatten in den vergangenen Wochen alle Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit, sich zum Entwurf für das Konzept zu informieren, Wünsche zu äußern und mit Anregungen und Hinweisen zu kommentieren. Vorausgegangen war eine online-Veranstaltung im Netz, in der das beauftragte Ingenieurbüro über das Vorhaben informierte und in der die teilnehmenden Bürger ebenfalls ihre Fragen stellen konnten.

Die erarbeiteten Ergebnisse sollen der Öffentlichkeit nun vorgestellt werden. Dazu findet am Donnerstag, den 03. November 2022, um 18:00 Uhr eine virtuelle, öffentliche Vorstellung statt.

In der Live-Übertragung werden die Ergebnisse ausführlich erläutert. Für die Teilnahme sind eine Kamera oder ein Mikrofon nicht zwingend erforderlich. Die TeilnehmerInnen können zusätzlich in einer Chat-Funktion Fragen stellen, die im Rahmen der virtuellen Bürgerversammlung live beantwortet werden. Spezielle Software muss nicht installiert werden – die Zuschaltung kann z. B. über die Webbrowser Google Chrome oder Mozilla Firefox erfolgen.

Zugangsdaten zur Veranstaltung finden Sie unter: https://ge-komm-online.de/b/ge-0qz-mtw-laa
Die Zuschaltung zur virtuellen Bürgerversammlung ist ab 17:45 Uhr möglich.

Rückfragen zur Abschlussveranstaltung beantwortet Uwe Weingarten vom Fachdienst Tiefbau der Stadt Bad Honnef unter Telefon 02224 / 184-191 oder E-Mail an uwe.weingarten@bad-honnef.de .

Abb. 23: Medienbericht (Quelle: meinbadhonnef.de am 13. Oktober 2022)

Bad Honnef

Bedarfsgerechtes Wirtschaftswegekonzept: Einladung zur Abschlussveranstaltung

Von Honnef heute - 14. Oktober 2022

Bad Honnef – Die Stadt Bad Honnef erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH – Gesellschaft für kommunale Infrastruktur – aus dem Osnabrücker Land ein ländliches Wegenetzkonzept zur Stärkung des kommunalen Außenbereichs. Ziel ist es, in der Stadt Bad Honnef unter Einbeziehung der relevanten örtlichen Akteure ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wirtschaftswegenetz zu planen. Weiter sollen Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege aufgezeigt werden.

Das Vorhaben wird seitens der Bezirksregierung Köln mit Mitteln der Europäischen Gemeinschaft, des Bundes und des Landes zu 75 Prozent gefördert.

In einem ersten Schritt wurde in den vergangenen Monaten ein Konzept-Entwurf als Diskussionsgrundlage erarbeitet. Dazu wurden sämtliche öffentlichen und privaten Wege in ihrem baulichen und ökologischen Bestand erfasst und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion klassifiziert:

- Welche Wege und Brückenbauwerke sind für die Stadt unverzichtbar und haben eine hohe Priorität?
- Welche Wege könnten im Standard gesenkt, ökologisch aufgewertet oder sogar gänzlich aufgegeben werden?
- Welche Wege sind für die Allgemeinheit entbehrlich und könnten einzelnen Interessenten oder Nutzergruppen zur Verfügung gestellt werden?

Rund 260 Kilometer umfasst das Netz der Wege auf dem Gebiet der Stadt Bad Honnef, vom multifunktionalen Verbindungsweg bis zum reinen Wanderweg. Sie werden von Land- und Forstwirten, Spaziergängern, Radfahrern und Joggern genutzt und bilden somit eine wichtige Grundlage für Wirtschaft, Freizeit und Tourismus.

Auf der Website der Stadt Bad Honnef hatten in den vergangenen Wochen alle Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit, sich zum Entwurf für das Konzept zu informieren, Wünsche zu äußern und mit Anregungen und Hinweisen zu kommentieren. Vorausgegangen war eine online-Veranstaltung im Netz, in der das beauftragte Ingenieurbüro über das Vorhaben informierte und in der die teilnehmenden Bürger ebenfalls ihre Fragen stellen konnten.

Die erarbeiteten Ergebnisse sollen der Öffentlichkeit nun vorgestellt werden. Dazu findet am Donnerstag, den 03. November 2022, um 18:00 Uhr eine virtuelle, öffentliche Vorstellung statt.

In der Live-Übertragung werden die Ergebnisse ausführlich erläutert. Für die Teilnahme sind eine Kamera oder ein Mikrofon nicht zwingend erforderlich. Die TeilnehmerInnen können zusätzlich in einer Chat-Funktion Fragen stellen, die im Rahmen der virtuellen Bürgerversammlung live beantwortet werden. Spezielle Software muss nicht installiert werden – die Zuschaltung kann z. B. über die Webbrowser Google Chrome oder Mozilla Firefox erfolgen.

Zugangsdaten zur Veranstaltung finden Sie unter:
https://ge-komm-online.de/b/ge-0qz-mtw-1aa

Die Zuschaltung zur virtuellen Bürgerversammlung ist ab 17:45 Uhr möglich.

Rückfragen zur Abschlussveranstaltung beantwortet Uwe Weingarten vom Fachdienst Tiefbau der Stadt Bad Honnef unter Telefon 02224 / 184-191 oder E-Mail an uwe.weingarten@bad-honnef.de .

Abb. 24: Medienbericht
(Quelle: honnef-heute.de am 14. Oktober 2022)

Digitales Bürgerdialogverfahren

1. **Informations-veranstaltung**

2. **Registrierung/Login**
Bürgerdialogportal
www.wirtschaftswegekonzept.de

3. **Projektzugang:**
Bad Honnef

4. **Einsichtnahme ins Kartenwerk zum IST/SOLL-Konzept**

5. **Möglichkeit zur Kommentierung**

6. **Bearbeitung/Bewertung der Kommentare durch internes Projektteam/Arbeitskreis**

7. **Entwicklung Handlungsempfehlungen durch internes Projektteam/Arbeitskreis**

8. **Möglichkeit der Einsichtnahme bewerteter Kommentare**

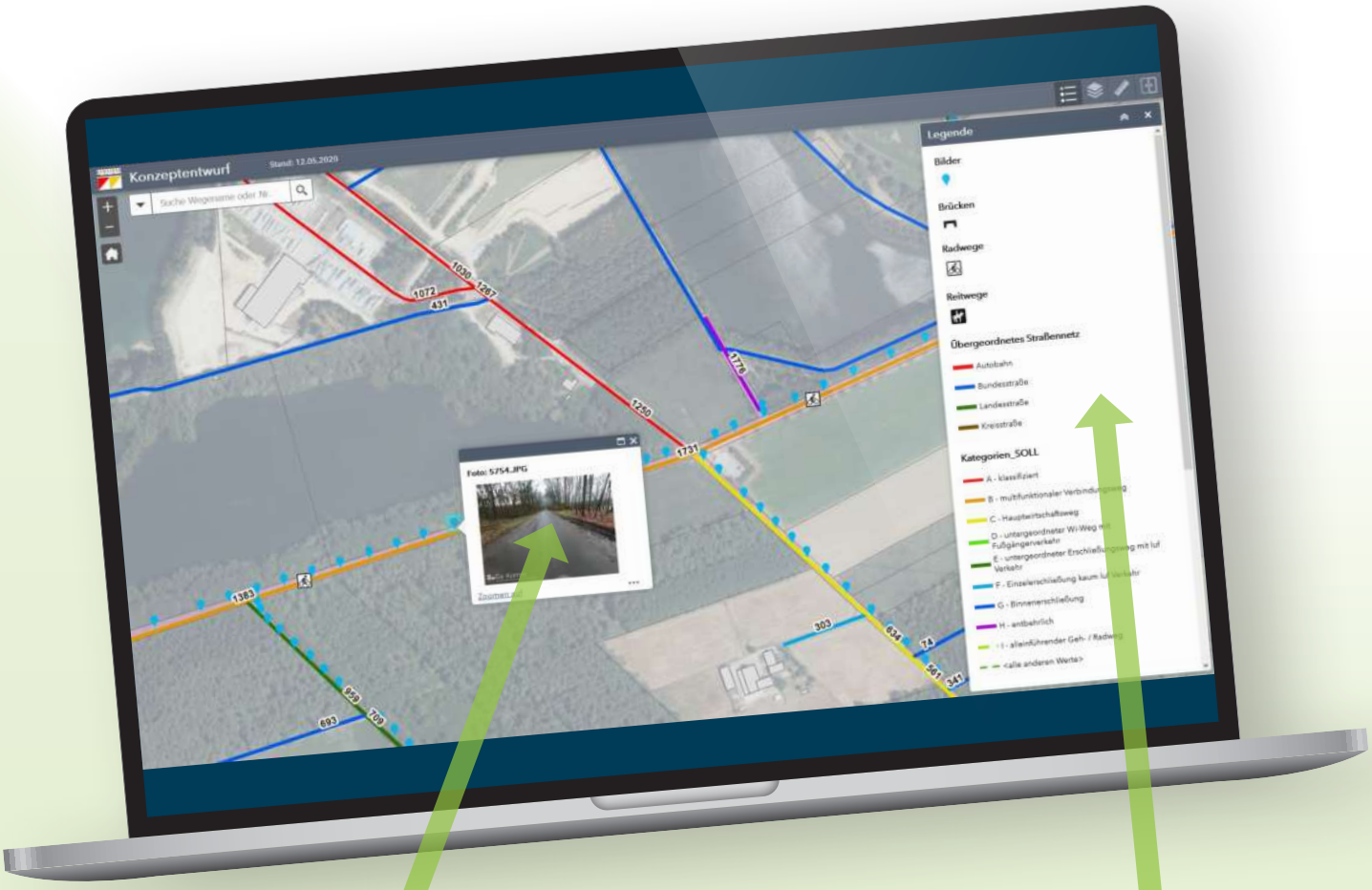
9. **Im Beteiligungsverfahren abgestimmtes Konzept**

10. **Anerkennung durch die Bezirksregierung Köln***

permanente Fortführung des Konzeptes

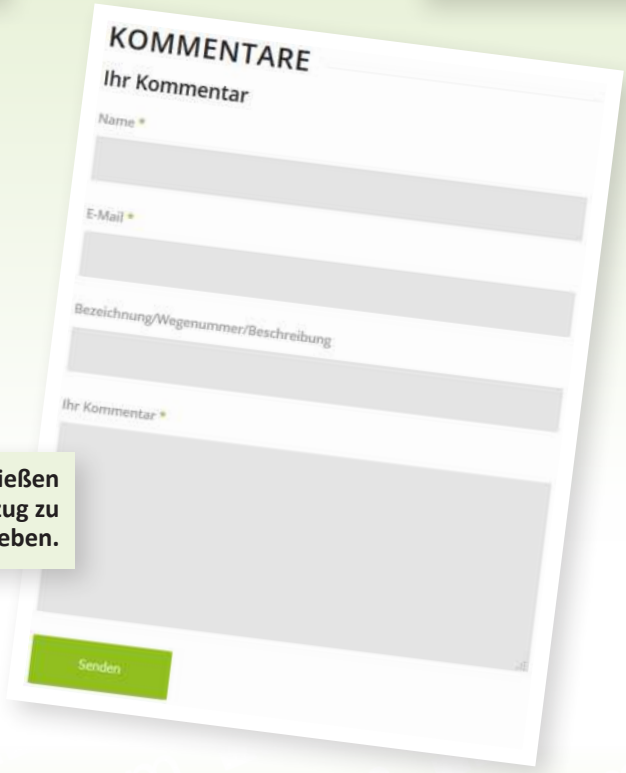
** Die Anerkennung des Wirtschaftswegekonzeptes durch die Bezirksregierung ermöglicht die Stellung von Förderanträgen gemäß FöRL Wirtschaftswege (siehe „Förderprogramme“ S. 43)*

Wirtschaftswegekonzept.de



Zudem ließen sich die geocodierten Fotos mittels eines einfachen Klicks auf das Symbol aufrufen und anzeigen.

Für weiterführende Informationen konnte eine Kartenlegende eingeblendet werden.



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

3. Zukünftige Finanzierungsformen/-modelle

Allgemeines

Bereits in den Beteiligungsterminen wurde regelmäßig darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Erhaltung von Straßen und Wegen für die Kommunen als Baulastträger mit einem beträchtlichen finanziellen Aufwand verbunden sind. Im Rahmen der Konzepterstellung wurde auch über mögliche zukünftige Finanzierungsformen des Wegenetzes gesprochen. Die Teilnehmer wurden umfassend über die derzeitige Finanzierungsform von Wegen informiert. Weiterhin wurden alternative Finanzierungsmodelle wie z. B. Erhöhung der Grundsteuer A, Verbandslösungen und Fördermöglichkeiten thematisiert.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, kurz FGSV, hat zu dem Thema eine aktuelle Veröffentlichung mit dem Titel „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen – M FinStraKom 2019“ herausgegeben. Danach beträgt der jährliche Finanzbedarf für die Straßenerhaltung 1,30 €/m² p. a. Die Kennzahl beinhaltet laut FGSV einen Mehrwertsteuersatz von 19 %, eine Differenzierung hinsichtlich unterschiedlicher Straßenarten/-typen ist nicht berücksichtigt.

Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei der Kennzahl um einen Mittelwert zur Aufrechterhaltung eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status quo kann laut FGSV damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden.

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

Kosten für laufende Unterhaltungsleistungen werden in der Regel von den jeweiligen Kommunen allein aus allgemeinen Haushaltsmitteln bestritten. Für die Kosten von grundhaften Erneuerungen (sog. nachmalige Herstellungen) sieht die bestehende Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes in NRW auf Grundlage des Kommunalabgabengesetzes -KAG- eine Beteiligung der Anlieger vor.

Die Stadt Bad Honnef verfügt nicht über eine satzungsrechtliche Möglichkeit zur Abrechnung des Wirtschaftswegeausbaus.

Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

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

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

Die Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz für straßenbauliche Maßnahmen bezieht insbesondere die 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.

Beispielsatzung der Stadt Pr. Oldendorf

Hier geht es zur Satzung Pr. Oldendorf/ Brückenbauwerke in der KAG-Satzung:

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

In der Satzung der Stadt Pr. Oldendorf über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für Maßnahmen an Einrichtungen des Straßenbaus im Außenbereich vom 23. Juli 2013 heißt es dazu:

§ 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für

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

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

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

4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von

a. Beleuchtungseinrichtungen

b. Entwässerungseinrichtungen

c. Böschungen, Schutz- und Stützmauern

d. Trenn-, Rand- und Sicherheitsstreifen

e. Brücken, Tunnel, Durchlässe und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen.

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

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

Im Zuge von überörtlichen Prüfungen seitens der Gemeindeprüfungsanstalt -GPA NRW- werden deutliche Empfehlungen hinsichtlich der Straßenbaubeiträge gegeben. Zum einen werden die Kommunen aufgefordert, die maximal zulässigen Prozentsätze von den Anliegern zu erheben

Abb. 25: Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen

und zum anderen wird die Berücksichtigung der Wirtschaftswege gefordert.

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

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

Aktuelle Situation zu Straßenausbaubeiträgen in NRW:

Ende 2019 wurde das „Fünfte Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes“ vom Landtag NRW beschlossen.

Wesentliche Neuerungen sind gemäß § 8a KAG NRW:

- *Straßen- und Wegekonzepte sind von allen NRW-Kommunen zwingend zu erstellen.*
- *Anliegerversammlungen werden in NRW verpflichtend eingeführt.*

Daneben hat das Land Nordrhein-Westfalen zur Entlastung der Beitragspflichtigen eine Förderrichtlinie – Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an Kommunen zur Entlastung von Beitragspflichtigen bei Straßenausbaumaßnahmen – Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge – erlassen. Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen wird die Beitragslast für die Beitragspflichtigen auf die Hälfte reduziert, und als Ausgleich erhält die Kommune die andere Hälfte vom Land erstattet.

Ob auch für Wirtschaftswege die o. g. Förderung gilt, ist abschließend noch nicht geklärt. Der Städte- und Gemeindebund NRW teilt hierzu mit, dass entsprechende Gespräche mit dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen zu dem Thema aktuell laufen.

Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

Von der Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden erhoffen sich viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen eine zusätzliche Unterhaltungsvariante 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 widerspricht und diese grundsätzlich für zulässig hält. Durch Verbände nach dem WVG lassen sich Herstellung und Unterhaltung von Wegen, die überwiegend land- oder forstwirtschaftlichen Interessen dienen, organisieren.

Wiederkehrende Beiträge

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

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

Erhöhung der Grundsteuer A

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

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern":

Gem. § 3 Abs. 2 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen sollen Gemeinden und Kreise 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 ihres Erhebers 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 Deckung 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.

Förderprogramme

Heute bestehen Fördermöglichkeiten für Wirtschaftswege, z. B. im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren und auf Grundlage der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher Infrastruktur (FöRL Wirtschaftswege) vom 15. März 2019.

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.

Die Nachfrage der Kommunen nach diesem Förderprogramm ist hoch, sodass seitens des Fördergebers eine Verlängerung des Förderzeitraumes bis mindestens 2023 veranlasst wurde.

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*
- *Nachweis der Flächenverfügbarkeit über die beantragten Wegflächen*
- *Anlehnung des Ausbaus an aktuelle Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 2016)*

Die Fördersumme beträgt 60 % der Baukosten, höchstens jedoch 500.000 € pro Maßnahmenpaket inkl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Förderfähig sind auch Ingenieur- und Planungsleistungen mit 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 – vorrangig Wege der Kategorie B (multifunktionale Wege) und Kategorie C (Hauptwirtschaftswege).

Daher sollten gemäß des vorliegenden Wegenetzkonzeptes Wege der genannten Kategorien einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. Insbesondere sollten bei einem angestrebten Ausbau das zukünftige Verkehrsaufkommen sowie die Nutzungshäufigkeit berücksichtigt werden.

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

Treckermaut

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

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

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

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

Favorisiertes Finanzmodell für die Stadt Bad Honnef

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

Abzuwarten und intensiv zu verfolgen sind die Entwicklungen bezüglich der Verfahren zu Wegeunterhaltungsverbandsgründungen in entsprechenden NRW-Modellkommunen. Ggfs. kann auch diese Finanzierungsform eine interessante Variante für die Stadt Bad Honnef sein.

4. Handlungsempfehlungen

Begriffserklärungen und Einordnung

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

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

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

- *Betriebliche Erhaltung*
- *Bauliche Erhaltung*

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

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

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

Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus

	Bereich Straßenbau		Handlungsempfehlung
	(gem. E EMI 2012 - FGSV)		(gem. Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte)
Kap. 4.1	**Betriebliche Unterhaltung**	(Kontrolle und Wartung) z. B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
	Bauliche Erhaltung	Bauliche Unterhaltung z. B. akute Kleinstreparaturen	
		Instandsetzung z. B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht	
Kap. 4.2		Erneuerung z. B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus	b. den Unterbau einschließende Sanierung c. Umbau/andere Bauweise
	Um- und Ausbau	(Veränderung der Qualität) z. B. Querschnittsänderungen	
	Erweiterung	(Erhöhung der Kapazität) z. B. Anbau von Fahrstreifen	
	Neubau	(Neuanlage von Verkehrsflächen)	e. Neubau (neue Trasse)

Abb. 26: E EMI 2012 - FGSV/Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)

b. den Unterbau einschließende Sanierung

c. Umbau/andere Bauweise

d. Rückbau/Aufhebung

e. Neubau (neue Trasse)

Zur besseren Übersicht werden in der Grafik auf Seite 45 die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV) mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

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

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

Betriebliche Unterhaltung und bauliche Unterhaltung im Sinne der FGSV-Papiere führt in der Regel nicht zu einer umlagefähigen Beitragspflicht. Eine grundhafte Erneuerung ist in der Regel im Sinne des KAG § 8 dagegen beitragsfähig. Eine Einzelfallprüfung ist immer erforderlich.

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

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

Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH

ifV Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH

Bernd Mende und Achim Wilmsmeier

Die Abgrenzung von Investitionen und Instandhaltungen in Bezug auf Straßen und Ingenieurbauwerke

Die maßnahmenbezogene Trennung von Investitionen und Instandhaltungen ist für das kommunale Haushalts- und Rechnungswesen von außerordentlicher Bedeutung. Instandhaltungsmaßnahmen führen direkt zu Aufwand, stellen somit unmittelbar eine Belastung des Haushalts dar. Investitionen erhöhen demgegenüber zunächst den Wertansatz in der Bilanz und führen erst mittelbar während der folgenden Nutzungsjahre über die Abschreibungen zu Aufwand. Überdies ist gemäß Art. 115 GG im Ausmaß des Investitionsvolumens eine Finanzierung durch Kommunalkredite grundsätzlich möglich. Zwar gab es in der Kameralistik mit der Trennung von Vermögens- und Verwaltungshaushalt eine analoge Trennung, durch die Doppik werden aber die GoB zum wesentlichen Beurteilungskriterium.

Die Regelungen des kaufmännischen Rechnungswesens wie auch des Steuerrechts sind auf bewegliche Vermögensgegenstände wie auch auf Grundstücke, Gebäude und Einbauten relativ gut anwendbar, da die privatwirtschaftliche Bilanzierungspraxis mit derartigen Gütern zu tun hat. Problematisch stellt sich die Anwendung jedoch bei Gegenständen des Straßenvermögens einschließlich der Ingenieurbauwerke dar. Hier fehlt es oftmals an eigenartspezifischen Detailregelungen, wie eine einzelne Maßnahme einzuordnen ist. Der vorliegende Beitrag soll dazu dienen, hierzu klare Orientierungen auszusprechen, die dann in einer eigenen Aktivierungsrichtlinie gefasst und präzisiert werden sollten.

Abb. 27: Positionspapier des ifV

Begriff „Herstellungskosten“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Prioritäten

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

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

Priorität 1	**Kategorie A**
Priorität 2	**Kategorie B**
Priorität 3	**Kategorie C**
Priorität 4	**Kategorie D**
Priorität 5	**Kategorie E**
Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung	**Kategorie F**
Unterhaltung nur im Rahmen der Verkehrssicherung	**Kategorie G**
Keine Unterhaltung	**Kategorie H**
gesonderte Betrachtung und Unterhaltung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht	**Kategorie I**

Verkehrssicherungspflicht

Die Erfordernis zur Durchführung von Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für die Kommunen als Straßenbaulastträger im Rahmen der öffentlichrechtlichen Daseinsvorsorge. Die geltenden Maßstäbe und Anforderungen werden im Wesentlichen durch die Gesetzgebung und die Rechtsprechung gesetzt. Die für die Verkehrsflächen zuständigen Gebietskörperschaften haben grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zu Schaden kommen. Das heißt aber nicht, dass die Straßen und Wege frei von jeglichem Schaden sein müssen. Insbesondere die Erkennbarkeit, die Zumutbarkeit und die Größe der Gefahrenquelle spielen bei der Straßenkontrolle eine 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 handelt, die bei einigen Fahrzeugen bereits zu einer Bodenberührung führen können und deren Befahrbarkeit auch für einen umsichtigen Fahrer kaum mehr gewährleistet ist.

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

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

Zu dem zu sichernden Verkehrsraum gehört, zusätzlich zur Straße selbst, auch die unmittelbare Umgebung. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht steht dabei in engem Zusammenhang mit dem Typ und dem Charakter der Straße. Besonders Art und Ausmaß der Benutzung sowie die Verkehrsbedeutung spielen eine Rolle. 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. Dezember 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 Kommune 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 Kommune z. B. den Verbindungsweg zu einer benachbarten Ortschaft 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.

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

Substanzerhalt

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

Gemäß der Tabelle „Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus“ auf Seite 45 sind Maßnahmen zum Substanzerhalt vor allem in die Bereiche bauliche Erhaltung und Instandsetzung und nur bedingt in den Bereich Erneuerung (nur Erneuerung der Deckschicht) einzuordnen. Sofern die Erneuerung des gesamten Oberbaus (alle gebundenen und ungebundenen Schichten) in Erwägung gezogen wird, sollten die Ausbaustandards gemäß Kap. 4.2 geprüft und angewendet werden.

4.2 Zukünftiger Ausbaustandard

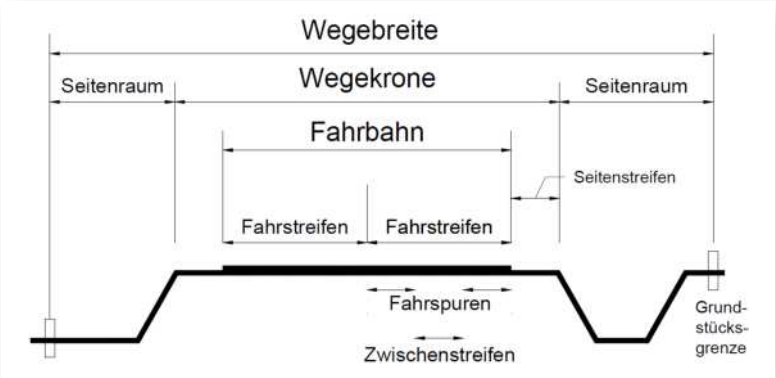
Allgemeines und Begriffsbestimmungen

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

Die Planung und der Ausbau müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erfolgen. Im Folgenden werden in Anlehnung an das Arbeitsblatt DWA-A 904-1 – „Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (im Folgenden RLW genannt), Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege“ (Stand August 2016) mögliche Ausbaustandards, Wegebreiten und Befestigungsarten für die zukünftige Gestaltung der ländlichen Wege bei geplantem Um- und Ausbau, Erweiterung oder Neubau aufgezeigt. Dabei wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass bei der Planung viele Faktoren berücksichtigt werden müssen, sodass jeder Wegeabschnitt individuell betrachtet werden muss. Die Ausbaustufe kann nicht eins zu eins aus der Wegekategorie und der Handlungsempfehlung abgeleitet werden. Folgende Faktoren wirken sich auf die Ausgestaltung eines Weges aus:

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

Querschnitt ländlicher Wege



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

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

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

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

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

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

Wegekrone: *Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.*

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

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

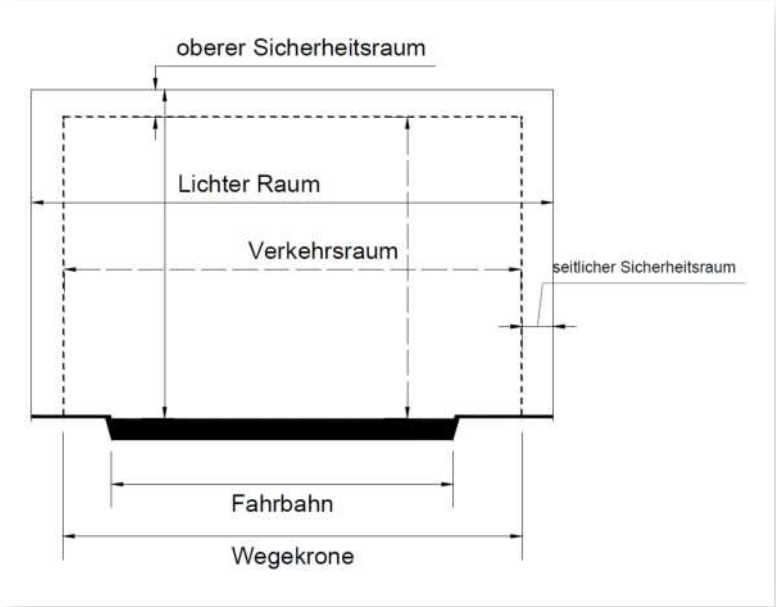
Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Raumprofil ländlicher Wege

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

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



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 sogenannte 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.

Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Verbindungswege

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

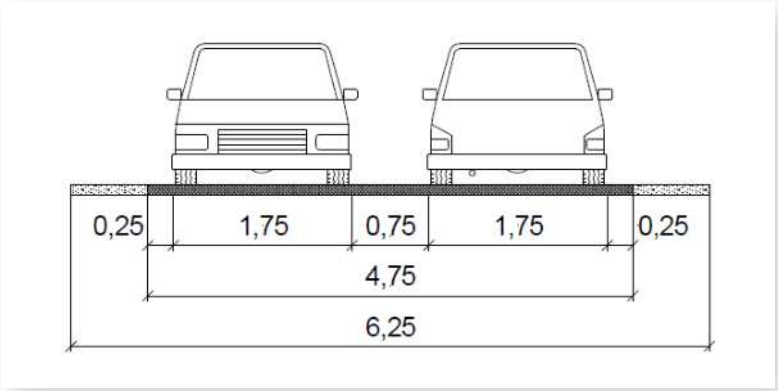
Im Sinne dieses ländlichen Wegenetzkonzeptes sollen die Wege der Kategorie B wie im Folgenden beschrieben als Verbindungswege gem. RLW ausgebaut werden.

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

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

Zweistreifige Verbindungswege

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



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

Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Änderung der StVO

Kraftfahrer, die einen Radfahrer überholen, müssen mindestens einen Abstand von 1,5 m bis 2 m einhalten – im Zweifel mehr. Ist kein ausreichender Abstand aufgrund der Verkehrssituation einzuhalten, muss der Überholvorgang unterbleiben und die Position hinter dem Radfahrer beibehalten werden. Da diese Regel in der Vergangenheit von vielen Autofahrern nicht eingehalten wurde, ist die Straßenverkehrsordnung (Stand 28. April 2020) ergänzt worden.

Nunmehr steht in § 5 Abs. 4 ausdrücklich:

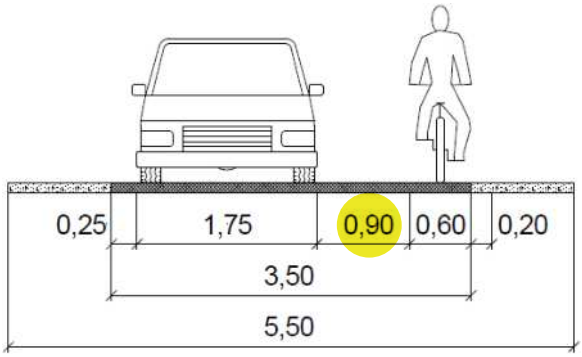
„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.“

Abb. 28: ADFC

Einstreifige Verbindungswege

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

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

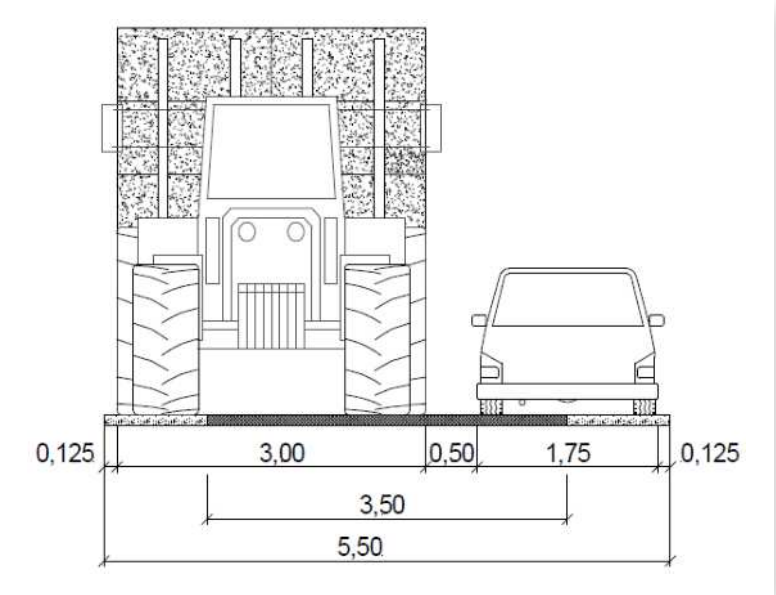


Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

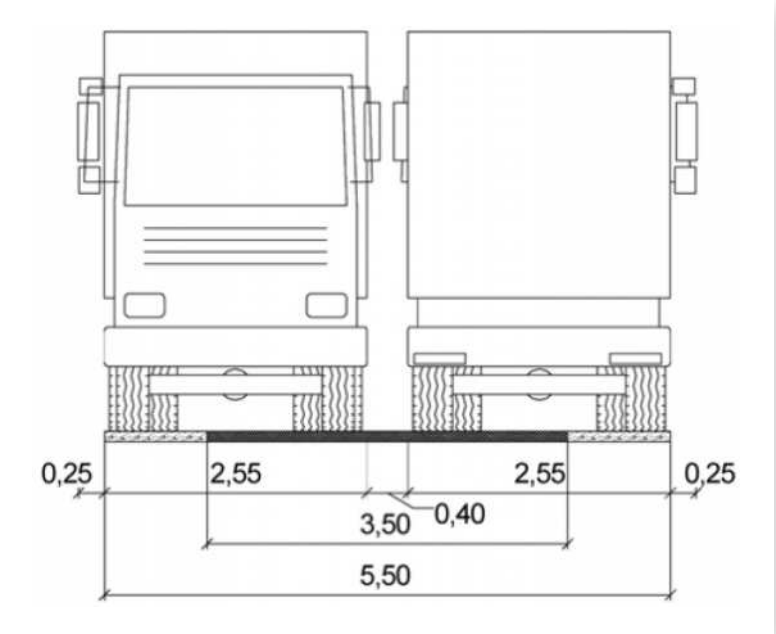
Einstreifige Verbindungswege

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

Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit.



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



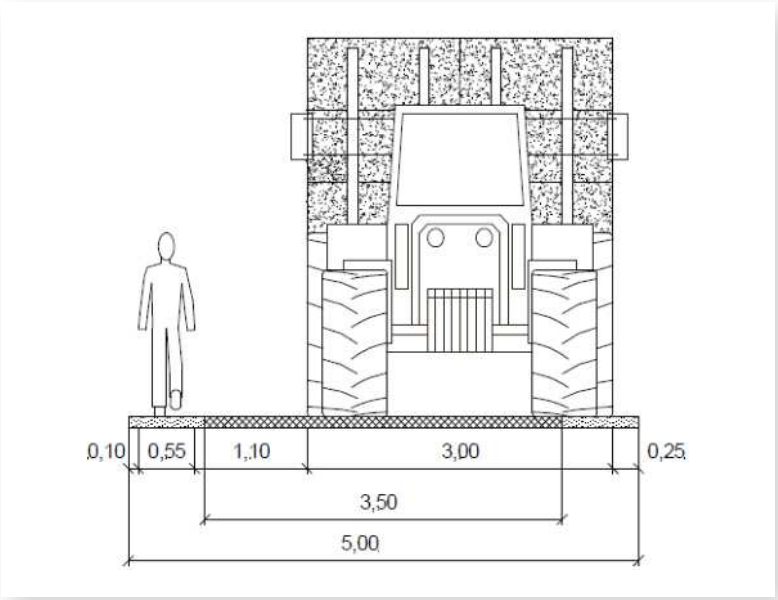
Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

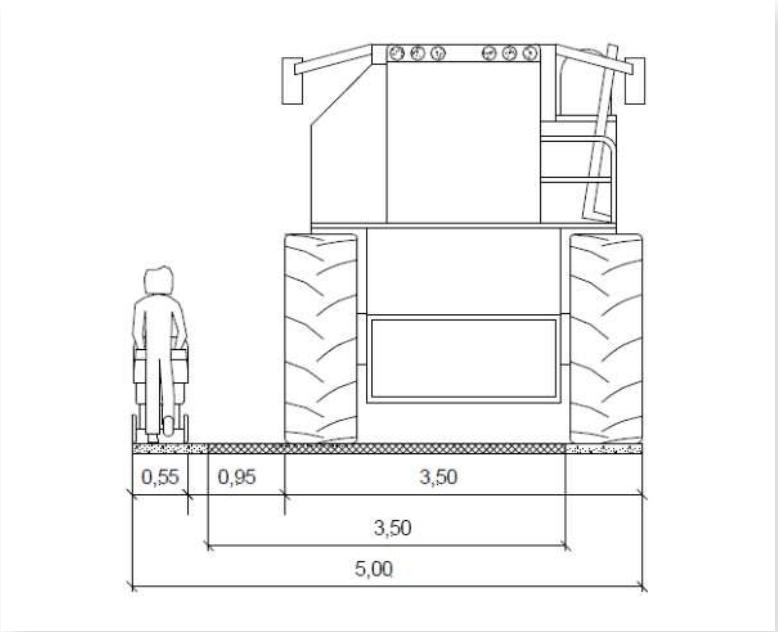
Hauptwirtschaftswege

C Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr, lokaler Wander- und Radverkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

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

Die Fahrbahnbreite der Hauptwirtschaftswege beträgt in der Regel 3,50 m bei einer Kronenbreite von in der Regel 5,00 m. Die befestigten Seitenstreifen betragen beidseitig jeweils 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.





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

Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Wirtschaftswege

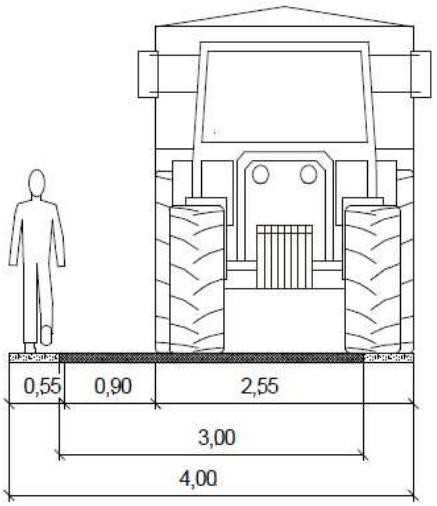
D Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d. h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen oder dienen könnten und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouten; maßgeblicher Verkehr: lokaler Wander- und Radverkehr u. luf Verkehr (Wirtschaftswege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

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

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

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

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



Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.

Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

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

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

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

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

Auch für Radfahrer/Radwege eignet sich eine wassergebundene Decke generell. Das oben abgebildete Foto eines vorherigen GE-Komm-Projektes zeigt eine Strecke mit entsprechender Nutzung.

Abb. 29: Von Radfahrern genutzer Wassergebundener Weg (Foto: Ge-Komm GmbH)

Auf eine wassergebundene Decke kann auch eine sog. Oberflächenbehandlung aufgebracht werden. So hat man wie im abgebildeten Beispiel oben gute Erfahrungen gemacht mit einer pragmatischen Lösungsvariante. Hier wurde z. B. von einer nachmaligen Erneuerung bereichsweise bewusst abgewichen, um die zur Verfügung stehenden Finanzmittel optimal für größere/längere Streckenbereiche einsetzen zu können. Es finden sich auf zahlreichen Strecken sog. doppelte Oberflächenbehandlungslösungen 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 Abstreuung eine feinere Gesteinskörnung zur Anwendung kommt, als bei der ersten.

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

Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Waldwege

Waldwege werden gem. RLW 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.

Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

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

Gemäß dem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Inneres und Kommunales – 73-52.03.03 – und des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz – III 2/037.30.00.00 – vom 20. März 2017 mit Stand vom 22. August 2020 „Zusammenarbeit der Forstbehörden mit den Feuerwehren und den Katastrophenschutzbehörden – ZFK 2017“ sind weitere Anforderungen zur Befahrbarkeit der Waldwege durch Feuerwehr und Rettungskräfte zu berücksichtigen. So heißt es u. a.:

1.2.1 Walderschließung

Gefährdete Waldteile, insbesondere große zusammenhängende Nadelholzkulturen und Dickungen, sind durch Wege und Gliederungslinien (Feuerschutzstreifen) so zu erschließen, dass eine erfolgreiche Waldbrandbekämpfung durchgeführt werden kann. Das Erschließungsnetz muss für Feuerwehrfahrzeuge befahrbar sein (Lichtraumprofil 4 m Höhe und 3,50 m Breite). Im Erschließungsnetz sollten verteilt Ausweichbuchten für eventuelle Begegnungsverkehre geschaffen werden. An geeigneten Orten sind Hubschrauberlandestellen auf vorhandenen, unbestockten Flächen auszuweisen. Die für Hubschrauberlandestellen geltenden Anforderungen sind den auf der Internetseite des Instituts der Feuerwehr (www.idf.nrw.de) bereitgestellten Hinweisen für den Einsatz von Hubschraubern mit Löschwasseraußenlastbehältern zur Brandbekämpfung zu entnehmen.

Weiterführende Informationen unter:

Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Wegeaufbau wassergebundene Befestigung

Ein wassergebundener Weg besteht aus einer ungebundenen Tragschicht aus Kiesgeröll, Schotter, unsortiertem Gestein oder Betonrecycling. Die Stärke richtet sich nach der Tragfähigkeit des Untergrundes und der Beanspruchung des Weges und kann zwischen 20 und 45 cm liegen. Darauf wird eine 5 cm starke Deckschicht aus Sand, Kies-Sand oder Splitt-Sand-Gemischen eingebaut. Näheres regeln die ZTV LW 16 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau Ländlicher Wege, Ausgabe 2016). Sofern eine gebundene Fahrbahndecke notwendig ist (z. B. Asphalt oder Beton), sollte deren Breite in der Regel 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m betragen. Bei Spurwegen sollte der Zwischenstreifen nicht größer als 0,90 m sein. Die Gesamtausbaubreite der Fahrbahn sollte 3,00 m betragen. Geringfügige Abweichungen sind bei Wegen in Pflasterbauweise systembedingt möglich. Dient ein Wirtschaftsweg zugleich der Holzabfuhr, so sind die Entwurfsparameter für Holzabfuhrwege (Fahrwege) anzuwenden.

Vor- und Nachteile von DoB (Deckschicht ohne Bindemittel)

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

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

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

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

Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

Allgemeines

F Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z. B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

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

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

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

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

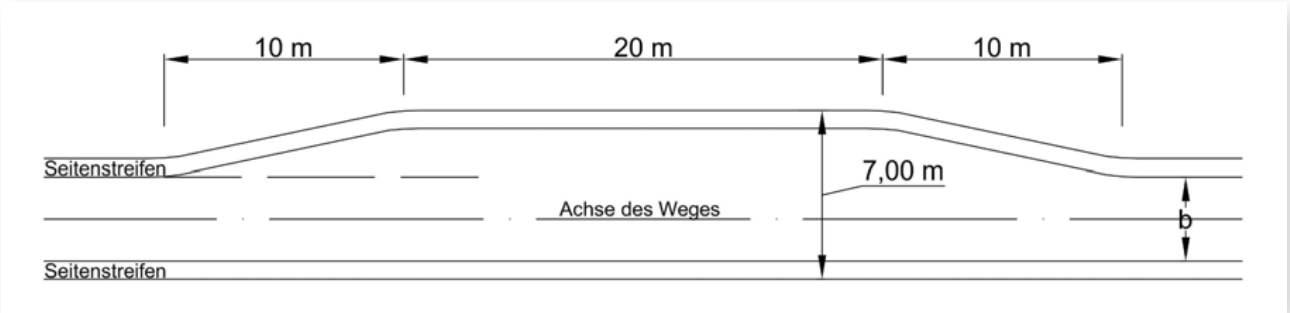
Kategorie G: siehe „unbefestigter Wald- und Wiesenweg“

Ausweichbuchten

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

Das Foto zeigt eine entsprechende Situation aus einem vorherigen Ge-Komm-Projekt und kann als gutes Beispiel für zukünftige Überlegungen dienen. Um Gegenverkehr zu vermeiden, sollte auch das Einrichten von Einbahnstraßenregelungen in die weiteren Überlegungen einbezogen werden.

Abb. 30: Ausweichbucht (Foto: Ge-Komm GmbH)



Alle Definitionen und Abbildungen Kap. 4.2: Arbeitsblatt DWA-A 904-1 (2016)/Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.

4.3 Überholung von Radfahrenden auf Wirtschaftswegen

Lösungsansätze

Im Folgenden wird das Szenario beschrieben, bei welchem Radfahrende auf einspurigen Verbindungswegen im Mischverkehr ohne jegliche Radverkehrsanlage unterwegs sind und von einem Kraftfahrzeug überholt werden. In der StVO ist klar geregelt, dass Kraftfahrzeuge Radfahrende mit mindestens 1,50 Metern Sicherheitsabstand überholen müssen. Außerorts sind es sogar 2,00 Meter.

Nachstehend werden bereits existente Lösungen aufgezeigt sowie deren Vor- und Nachteile beschrieben. Am Ende des Kapitels werden mögliche, von der Ge-Komm GmbH entwickelte Lösungsansätze dargestellt.

Lösung 1: Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer

StVO § 1

Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Abb. 31: Aufruf zur Rücksichtnahme (Idee: https://landvolk.net/lpdartikel/ruecksicht-macht-die-wege-breit/ | Adaption: Ge-Komm GmbH)

Gibt der Straßenquerschnitt keine Möglichkeit zum sicheren Überholen her, ist der Autofahrer gesetzlich verpflichtet, mit dem Überholvorgang zu warten, bis sich etwas ergibt.

Wirtschaftswege sind aufgrund der historischen Bedingungen selten breit genug, um den aktuell geforderten Sicherheitsabstand zu gewährleisten. Zusätzlich bedingt der Strukturwandel, dass die bewirtschaftenden Landmaschinen zunehmend größer und breiter werden.

Lösung 2: Pop-Up-Radwege

Abb. 32: Pop-up-Radweg (Foto: Ge-Komm GmbH)

Der sog. Pop-up-Radweg oder Pop-up-Bike-Lane bezeichnet einen kurzfristig eingerichteten Radfahrstreifen zum Schutz der Radfahrenden. Dieser soll zur Weiterentwicklung der Radinfrastruktur beitragen und eignet sich für Städte und Gemeinden als kurzfristiges Experiment. Diese Art der Gestaltung des Verkehrsraumes bietet Einsicht über die daraus resultierenden Verkehrsströme. Der Schutzstreifen wird baulich oder farblich von der Fahrbahn abgegrenzt (z. B. über farbliche Markierungen oder Leitpfosten). Das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden wird dadurch erheblich gesteigert. Von Vorteil sind die ausbleibenden Planungszeiten für Pop-up-Radwege, von Nachteil hingegen die temporär beschränkte Nutzung. Die Einrichtung eines Pop-up-Radweges sollte auf die jeweilige Situation vor Ort angepasst und mit der zuständigen Behörde abgestimmt werden.

Das Model ist vor allem für den innerstädtischen Bereich Interessant. Voraussetzungen dafür sind:

1. *ausreichende Straßenbreite*
2. *konkrete Hinweise auf Gefahren im Verkehr und zwingende Notwendigkeit*

Lösung 3:
Überholbucht für Radfahrende

Die Ge-Komm GmbH hat einen Lösungsansatz zur Einhaltung der geltenden Abstandsregelungen für Kraftfahrzeuge entwickelt, welche vor allem Radfahrenden im Außenbereich ein gefahrloses Befahren der Straße ermöglichen soll. Das Ergebnis ist die Überholbucht für Radfahrende.

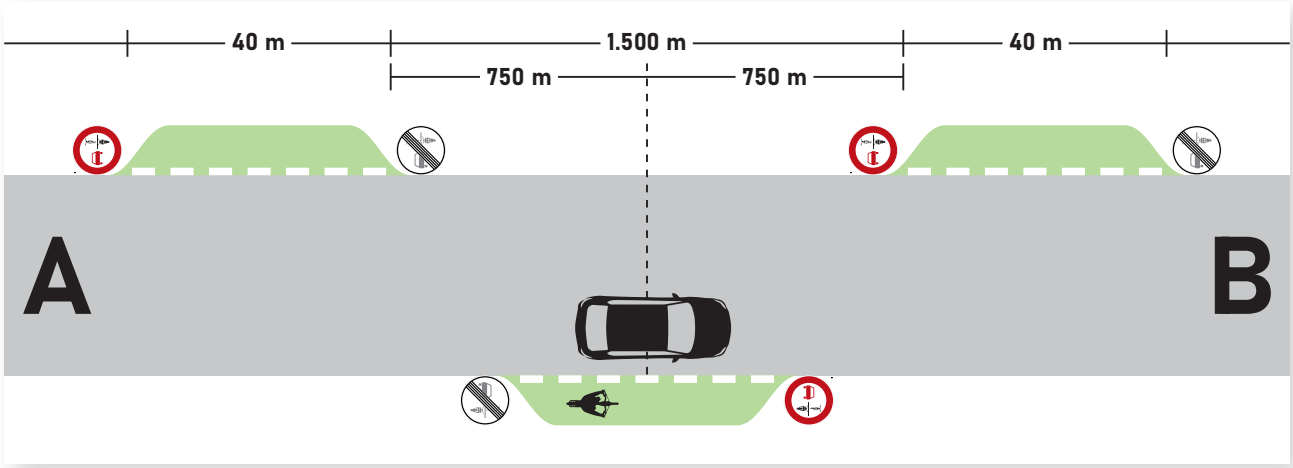


Abb. 33: Überholbucht für Radfahrende (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Unter Verwendung einer Überholbucht ist es Radfahrenden möglich bei unverminderter Geschwindigkeit auf diese markierte Strecke auszuweichen. Gleichzeitig kann das Kraftfahrzeug den Radfahrenden mit ausreichend Sicherheitsabstand überholen. Anschließend ist es dem Radfahrenden möglich, gefahrlos zurück auf die Fahrbahn zu wechseln und die Fahrt fortzusetzen (siehe Abb. 33). Bei ausreichender Flächenverfügbarkeit wird empfohlen, die Überholbuchten wechselseitig zu installieren, sodass jede Fahrbahnseite bedient werden kann.

Für die praktische Anwendung werden im Folgenden einige Annahmen zugrunde gelegt und die Situation anhand derer beschrieben. Auf einem einspurigen Verbindungsweg (3,50 m Fahrbahnbreite, außerorts) ist ein Kraftfahrzeug mit 50 km/h von A nach B unterwegs. Dabei holt es einen Radfahrenden ein, der mit 15 km/h in dieselbe Richtung fährt. Da bei einem Überholvorgang mindestens 2,00 m Sicherheitsabstand einzuhalten sind, darf das Kraftfahrzeug den Radfahrenden nicht überholen. Wäre in Fahrtrichtung rechts eine etwa 40 m lange Nebenanlage, in Form einer Überholbucht, für Radfahrende vorhanden, könnten diese einschwenken und das Kraftfahrzeug entsprechend zum Überholen ansetzen. Für den Überholvorgang benötigt das Kraftfahrzeug, bei gleichbleibender Geschwindigkeit etwa 2,9 Sekunden. In diesem Beispiel verbleiben dem Radfahrenden bei unverminderter Geschwindigkeit etwa 9,6 Sekunden Zeit bis dieser das Ende der Überholbucht erreicht.

Wertetabelle für eine 40 m lange Überholstrecke als Nebenanlage:

Fahrrad	
Km/h im Ø	**Fahrzeit Sekunden**
10	14,4
15	9,6
20	7,2
25	5,8
30	4,8

PKW	
Km/h im Ø	**Fahrzeit Sekunden**
30	4,8
40	3,6
50	2,9
70	2,0

Abb. 34: Überholgeschwindigkeiten und -dauer (Tabelle: Ge-Komm GmbH)

Mögliche Abstände für wiederkehrende Überholbuchten

Bei einem Abstand von 2.000 m zwischen zwei Buchten vergehen etwa 200 Sekunden, bevor der Radfahrende mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h diese Distanz zurücklegt hat. Demgegenüber vergehen etwa 150 Sekunden, respektive dem Kraftfahrzeug zumutbare knapp 3 Minuten, bei einer Distanz von 1.500 m Abstand zwischen zwei Überholbuchten. Schlussfolgernd wird ein Abstand von mindestens 1.500 m zwischen zwei Überholbuchten empfohlen. Das bedeutet, dass ein Kraftfahrzeug hinter einem 10 km/h vorausfahrenden Radfahrenden etwa 150 Sekunden hinterherfahren muss, bevor der Radfahrende in die Überholbucht einschwenken kann. Die endgültige Distanz zwischen den Überholbuchen ist vor Ort zu überprüfen und an die jeweiligen Verhältnisse anzupassen.

Vorteil einer 40 m langen Überholstrecke als Nebenanlage:

Es können maximal zwei Kraftfahrzeuge die Radfahrenden überholen, ohne dass die Radfahrenden bremsen oder halten und Absteigen müssen – dies resultiert aus den vorherigen Annahmen. Bei einer Halbierung der Überholstrecke auf 20 m könnte nur ein einzelnes Kraftfahrzeug zum Überholen ansetzen. Ein Ausbremsen des Radfahrenden durch weitere Kraftfahrzeuge ist zu vermeiden.

Die schematische Abbildung verdeutlicht die oben beschriebenen Situationen:

Fahrbahn - max. Breite des Fahrzeugs = vorhandener Platz
3,50 m - 2,55 m = 0,95 m

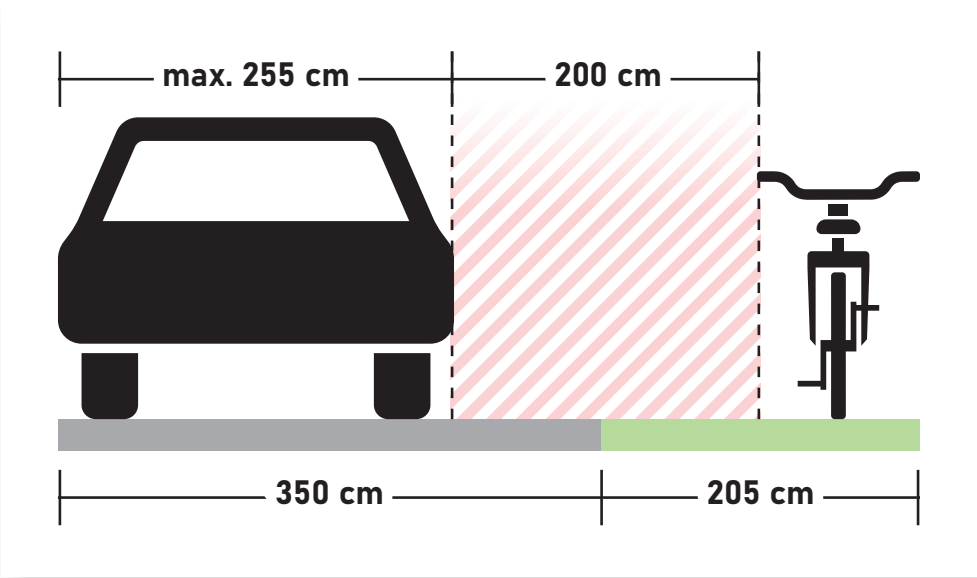


Abb. 35: Für Überholbucht relevante Abstände (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Der Flächenbedarf einer Überholbucht muss anhand der lokalen Bedingungen ermittelt werden, um ggf. Flächen zu erwerben. Folgende Grafik veranschaulicht die Flächenverteilung einer 40 m langen Überholbucht, bei einer Breite von 2,05 m.

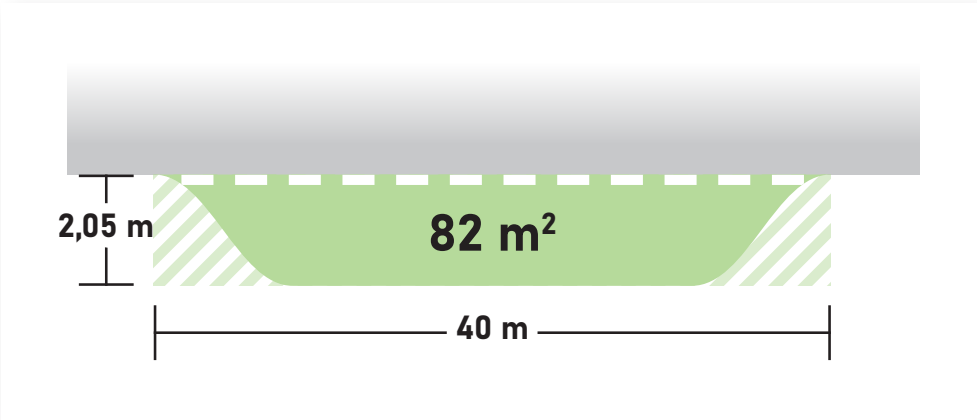


Abb. 36: Flächenbedarf einer Überholbucht (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Auswahl an Verkehrsschildern, welche für die Überholbucht möglich wären

Verkehrszeichen 277.1

Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen.

Dieses Verkehrszeichen könnte zwischen den Überholbuchten angebracht werden. Außerorts auf beiden Straßenseiten.

Verkehrszeichen VZ 281.1

Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen.

Dieses VZ könnte man am Anfang der Überholbucht montieren. Außerorts auf beiden Seiten.

Verkehrszeichen VZ 1004-30

Nach 200 m Entfernung.

Mögliches Verkehrszeichen vor der Überholbucht

Dieses Verkehrszeichen ist von der **Ge-Komm GmbH** entwickelt worden.

Mögliches Verkehrszeichen nach der Überholbucht

Dieses Verkehrszeichen ist von der **Ge-Komm GmbH** entwickelt worden.

Mögliche Anordnung der Verkehrszeichen innerorts

VZ-Modell 1

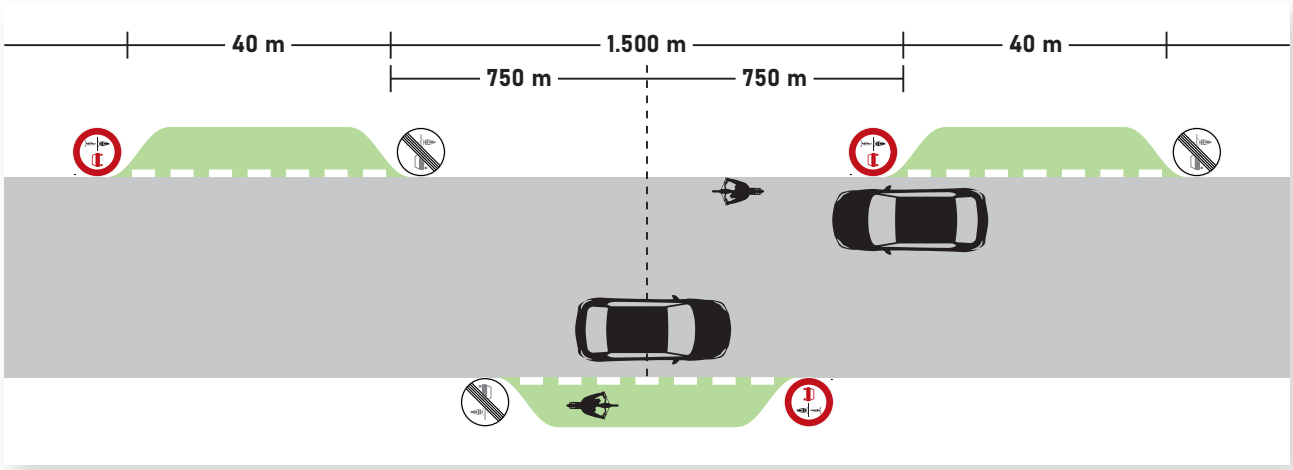


Abb. 37: Überholbucht mit VZ 277.1 und 281.1 (Grafik: Ge-Komm GmbH)

VZ-Modell 2

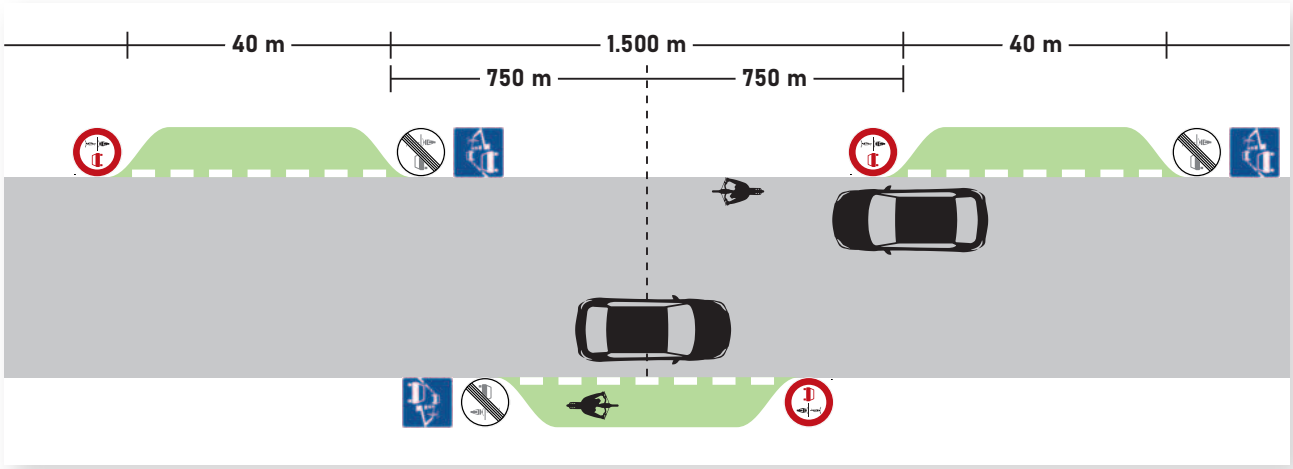


Abb. 38: Überholbucht mit VZ 277.1, 281.1 und Überholbucht-Beginn (Grafik: Ge-Komm GmbH)

VZ-Modell 3

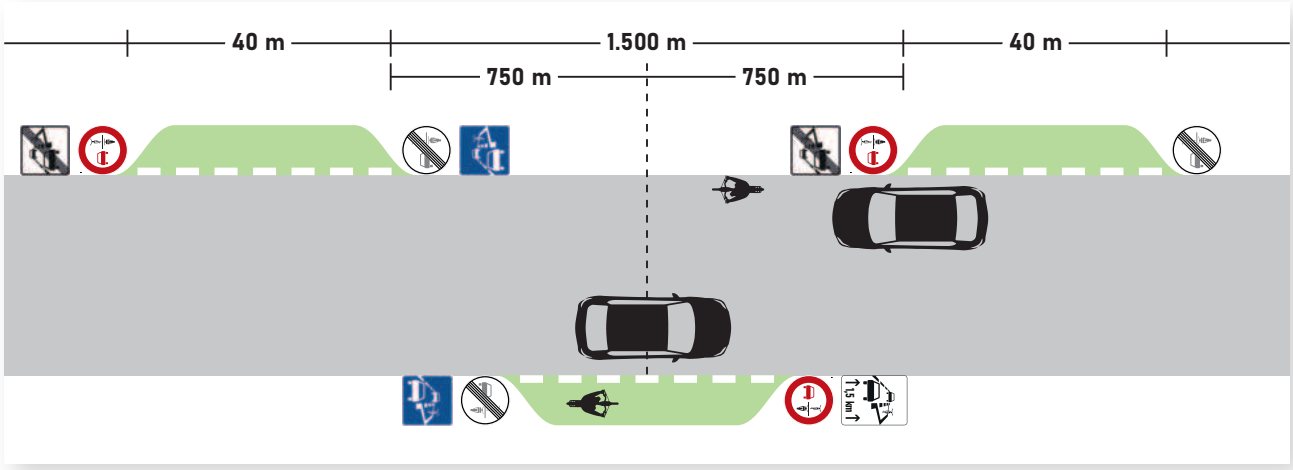


Abb. 39: Überholbucht mit VZ 277.1, 281.1, Überholbucht-Beginn und -Ende (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Gestaltung der Überholbucht

Die gesamte Fläche der Überholbucht sollte mit einem farbigen Anstrich kenntlich gemacht werden, sodass diese besser sichtbar und sicherer gestaltet werden kann (siehe Abb. 40). Empfohlen wird eine farbige Fahrbahnmarkierung oder eine Auftragung von Piktogrammen. Dadurch ist eine deutliche Unterscheidung der Fahrbahnen möglich. Zusätzlich wird eine gestrichelte Linie als Trennung der Fahrstreifen empfohlen. Eine bauliche Trennung z. B. durch Poller oder Bordsteine ist nicht notwendig.

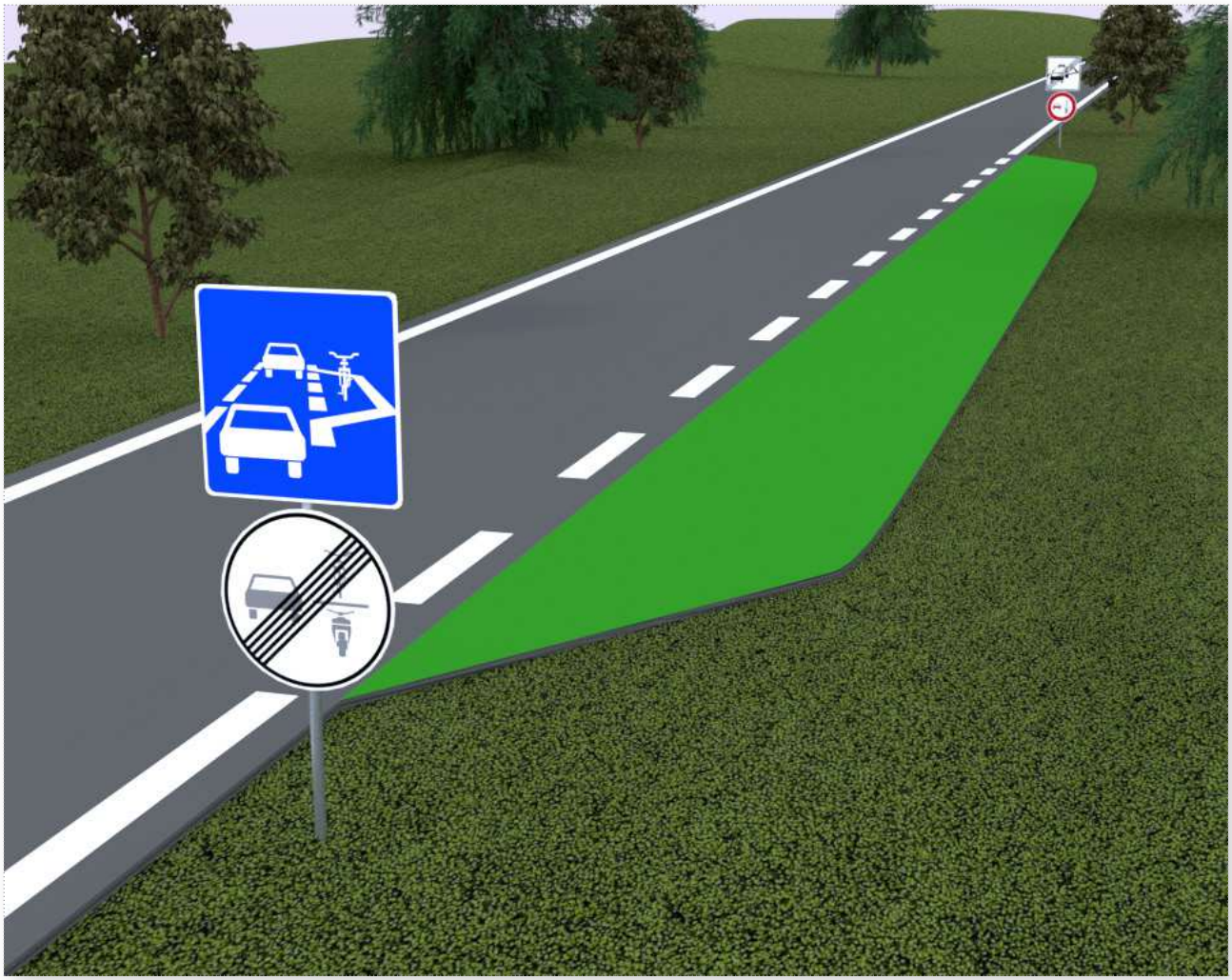


Abb. 40: Optische Gestaltung der Überholbucht (Grafik: Ge-Komm GmbH)

4.4 Bodenordnung/Flurbereinigung

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

Da Eigentumsverhältnisse von Grundflächen einem verfassungsrechtlich garantierten Schutz unterliegen, sind Flurbereinigungsbehörden an einem Ausgleich der Interessen bestrebt. Die jeweiligen Beteiligten werden bei der Anordnung und Gestaltung innerhalb eines Flurbereinigungsgebietes objektiv unterstützt. Ein Flurbereinigungsverfahren wird, neben der Flurbereinigungsbehörde, von einem Arbeitskreis aller relevanten Akteure (Vorstand der Teilnehmergemeinschaft) begleitet.

Ziele

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

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

Gesetzliche Verfahren der Flurbereinigung

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

I. *Regelflurbereinigung (§ 1 FlurbG) zur Verbesserung der Agrarstruktur und zur Förderung der Landentwicklung durch Zusammenlegung von zerstreutem Grundbesitz und Anpassung des Wirtschaftswegenetzes.*

II. *Vereinfachte Flurbereinigung (§ 86 FlurbG) mit verkürztem Verfahrensablauf zur Verbesserung der Agrarstruktur und zur Lösung von Landnutzungskonflikten z. B. bei Naturschutzprojekten, Gewässerauenprogrammen.*

III. *Unternehmensflurbereinigung (§ 87 ff. FlurbG) zur Landbereitstellung für öffentliche Infrastrukturprojekte (Straßen-, Schienen,- Deichbau, etc.) und zur Vermeidung und Milderung von Enteignungen sowie zur Vermeidung von Schäden für die allgemeine Landeskultur.*

IV. *Beschleunigtes Zusammenlegungsverfahren (§ 91 ff. FlurbG) für eine rasche Verbesserung der Agrarstruktur oder, um Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege umzusetzen, wenn Änderungen im Wegenetz nicht erforderlich sind.*

V. *Freiwilliger Landtausch (§ 103a ff. FlurbG) als ein durch die Flurbereinigungsbehörde geleitetes Verfahren, bei dem – mit dem Einverständnis der Betroffenen – einzelne Grundstücke getauscht werden.*

Kosten

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

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

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

Bauliche Maßnahmen

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

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

4.5 Bodenordnungsbedarf in der Stadt Bad Honnef mit Aussagen zu Eigentums- und Katasterverhältnissen

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

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

1. Durch eine geplante Ausbaumaßnahme entsteht ein Flächenanspruch

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

Für die Stadt Bad Honnef wurde im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes kein Bedarf festgestellt.

2. Durch Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege

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

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

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

Die Möglichkeit der Privatisierung ist einzelfallbezogen mit allen betroffenen Anliegern zu erörtern und zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass die zukünftige Erschließung aller Eigentumsflächen (unabhängig der Pachtverhältnisse) sichergestellt bleibt. Die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht geht im Falle eines Verkaufs auf den neuen Eigentümer über.

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

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

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

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

Für die Stadt Bad Honnef wurde im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes im Zusammenhang mit Wegen ohne Funktion der Kategorie H möglicher Bodenordnungsbedarf in mehreren Bereichen festgestellt. Grundsätzlich sind die funktionslosen Wege mit einer Gesamtlänge von etwa 17.296 m im IST-Bestand über das gesamte Stadtgebiet verteilt (siehe Übersichtskarte). Weiterhin wurden derzeit vorhandene, jedoch zukünftig entbehrliche Wege ermittelt, sodass die Gesamtsumme der Kategorie H im SOLL-Konzept 16.060 m beträgt.

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

Fallbeispiele siehe S. 72 – 74

3. Durch Abweichungen zwischen Örtlichkeit und Liegenschaftskataster

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

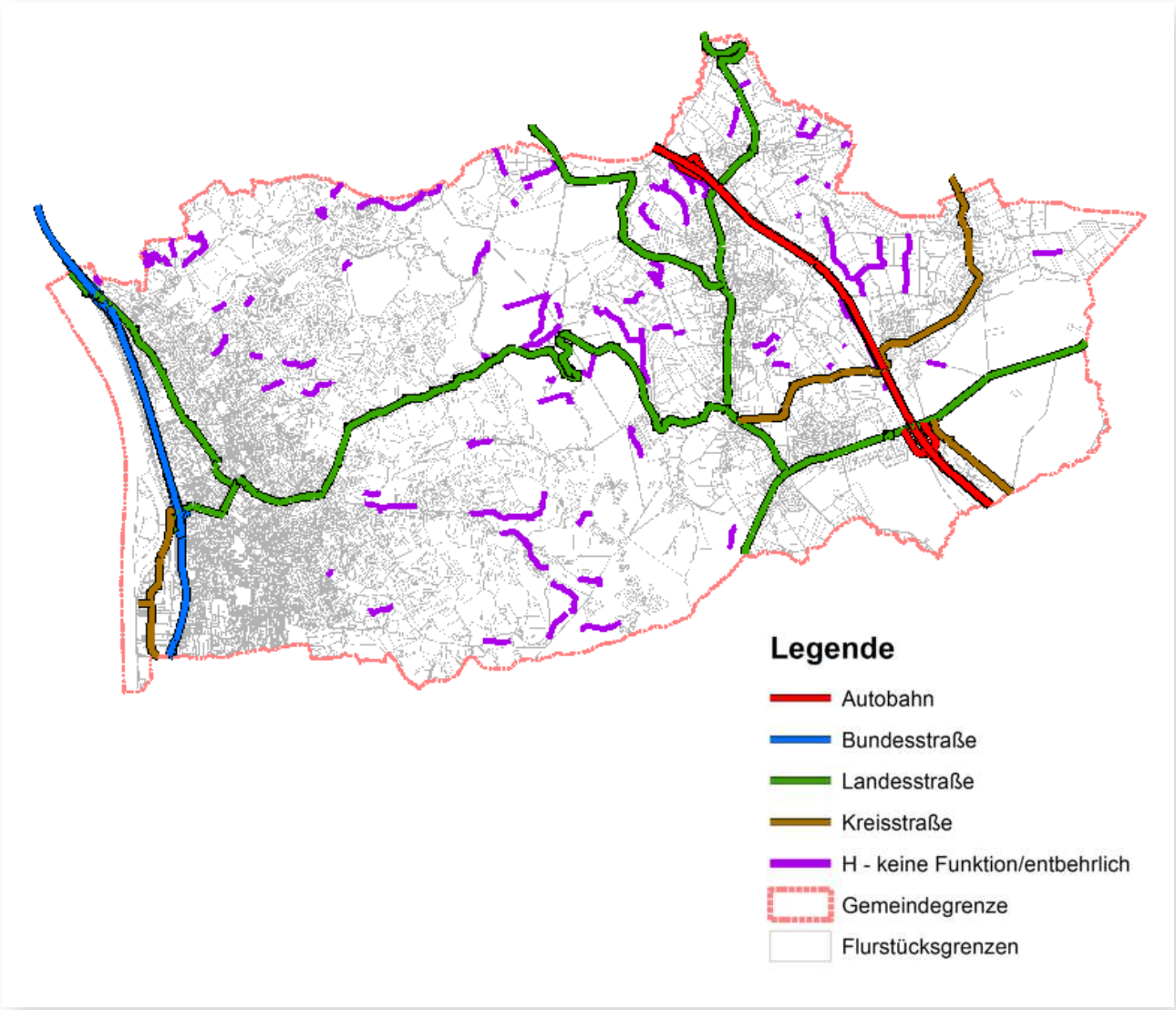
Fallbeispiele siehe S. 75

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

Bereichsweise weichen die Agrarstruktur und die Grundstücksstruktur voneinander ab. Das Kataster in diesen Bereichen kann veraltet zu sein. Flächen sind zum Teil nicht erschlossen.

Fallbeispiel siehe S. 76

Übersicht der entbehrlichen Wege der Kategorie H (SOLL)



Möglicher Bodenordnungsbedarf:

2. Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege – Beispiel 1

Örtlich vorhandene Wege, die für die Erschließung der Flächen nicht erforderlich sind (732).

Es empfiehlt sich die Privatisierung, Rückbau oder alternativ eine ökologische Aufwertung dieser Weges durch die Stadt (Ökokonto), sofern agrarstrukturelle Belange hiervon nicht beeinträchtigt sind.

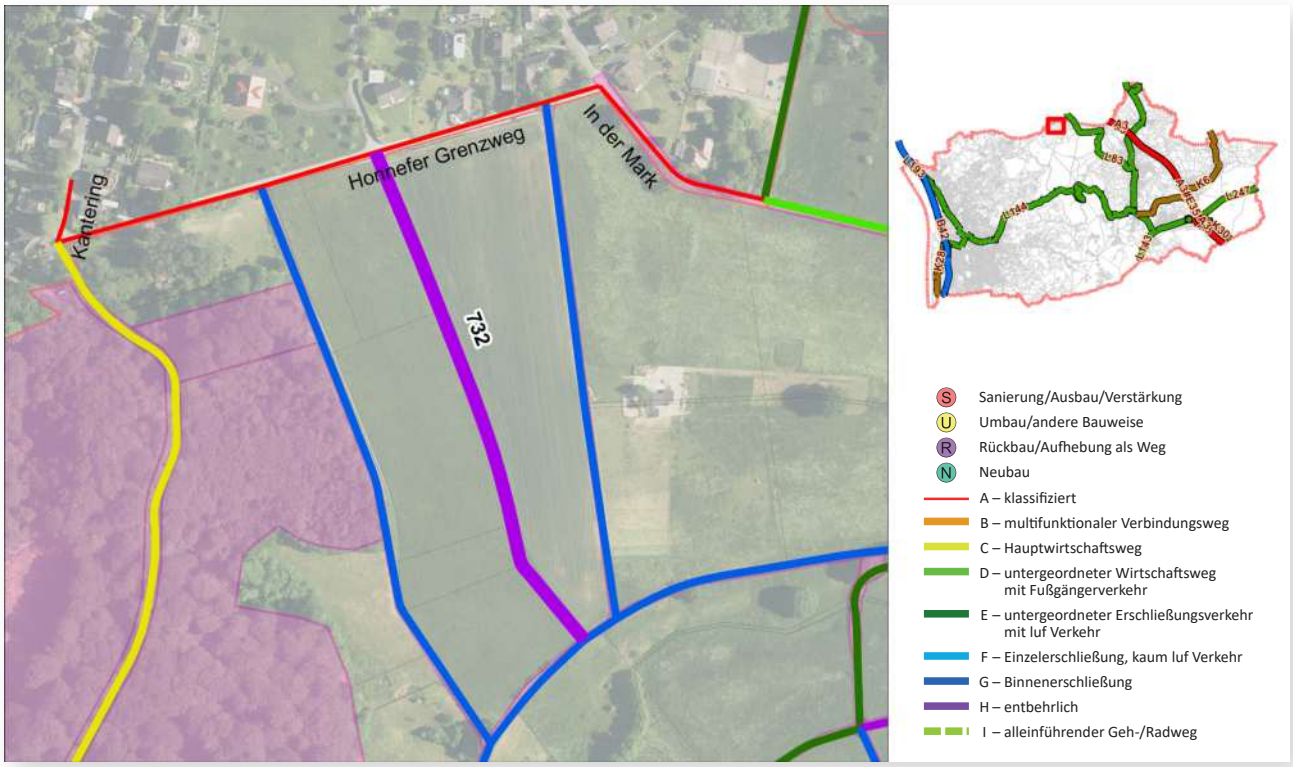


Abb. 41: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

Abb. 42: Wege-Nr. 732, Blickrichtung Süd (Foto: Ge-Komm GmbH)

Möglicher Bodenordnungsbedarf:

2. Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege – Beispiel 2

Die Wegeparzelle verläuft begleitend zu einem Landschaftselement und ist für die Erschließung der Flächen jedoch nicht mehr erforderlich (831). Eine Verbreiterung des Landschaftselementes mit ökologischem Mehrwert ist sinnvoll. Zum Beispiel können derartige Flächen über das Ökokonto zugunsten der Gemeinde verwendet werden – ohne agrarstrukturellem Nachteil.

Abb. 43: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

Abb. 44: Wege-Nr. 831, Blickrichtung Ost (Foto: Ge-Komm GmbH)

Möglicher Bodenordnungsbedarf:

2. Verwertung der Fläche entbehrlicher Wege – Beispiel 3

Dieses Fallbeispiel zeigt möglichen Bodenordnungsbedarf auf und kann ggfs. mit Unterstützung der Bodenordnung gelöst werden. Die vorhandenen Wegeparzellen 2148, 2145 und 800 innerhalb landwirtschaftlicher Flächen sind örtlich nicht erkennbar und überackert. Für die Erschließung der Flurstücke sind diese Wegeabschnitte nicht mehr erforderlich. Eine Möglichkeit im Umgang mit solchen Wegen ist die Beseitigung, Veräußerung an benachbarte Eigentümer oder Landtausch und Verlegung der Fläche an den Blockrand mit anschließender ökologischer Aufwertung durch die Stadt (Ökokonto).

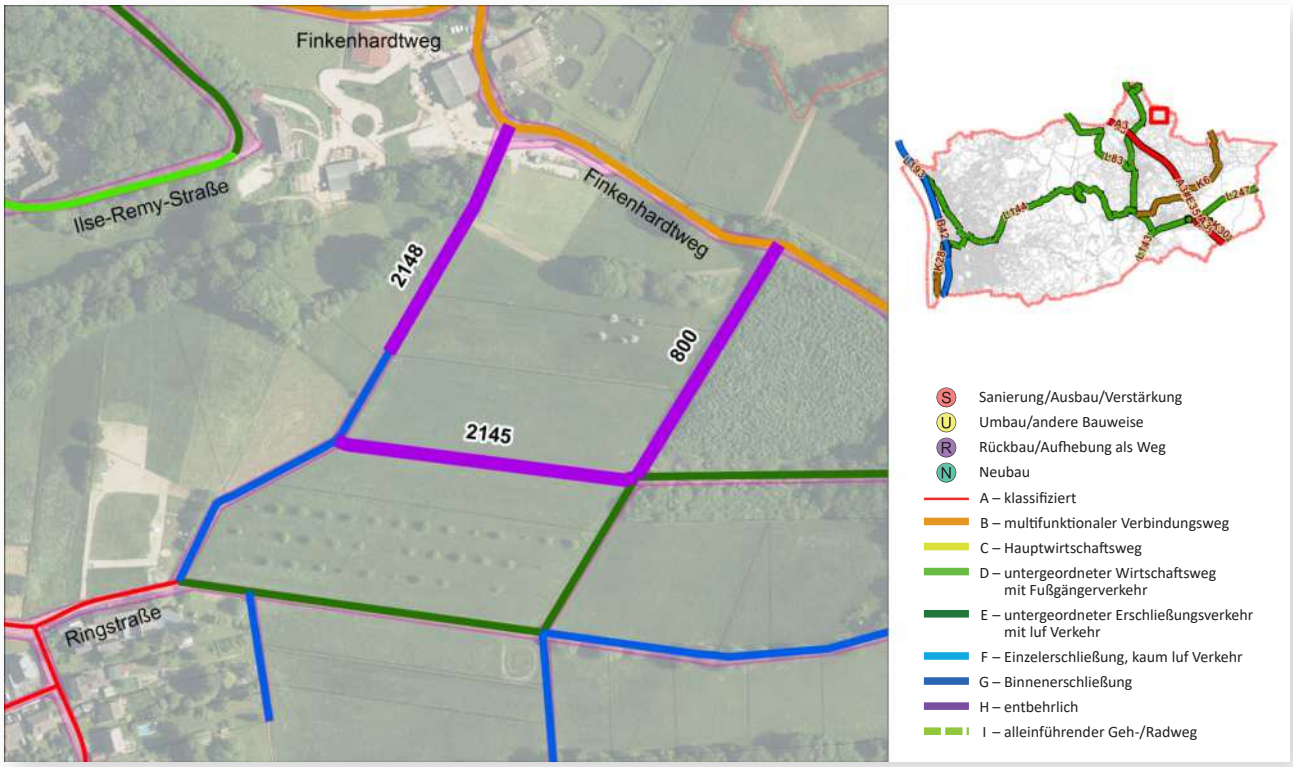


Abb. 45: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

Abb. 46: Wege-Nr. 2145, Blickrichtung West (Foto: Ge-Komm GmbH)

Abb. 47: Wege-Nr. 800, Blickrichtung Nord (Foto: Ge-Komm GmbH)

Möglicher Bodenordnungsbedarf:

3. Abweichungen zwischen Örtlichkeit und Liegenschaftskataster – Beispiele 1 & 2

Die Beispiele zeigen deutlich erkennbare Abweichungen zwischen tatsächlichem Straßenverlauf und Kataster. Die Wege verlaufen in der Örtlichkeit zum Teil über private Grundstücke. Die Flächen im Stadteigentum sind rosa hervorgehoben. Eine Lösung kann im Rahmen eines Flächentausches, z. B. über das Instrument des freiwilligen Landtausches, erzielt werden. So lassen sich Liegenschaftskataster und Örtlichkeit in Übereinstimmung bringen.

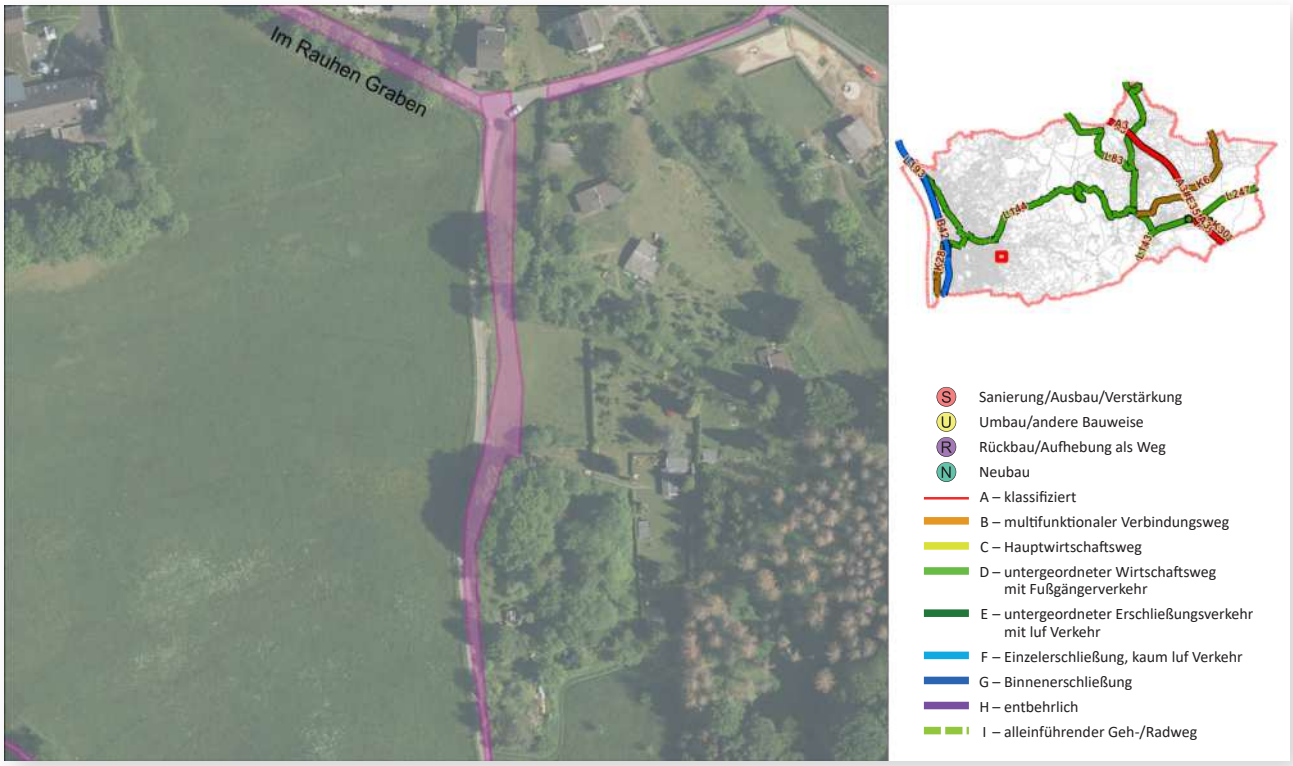


Abb. 48: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

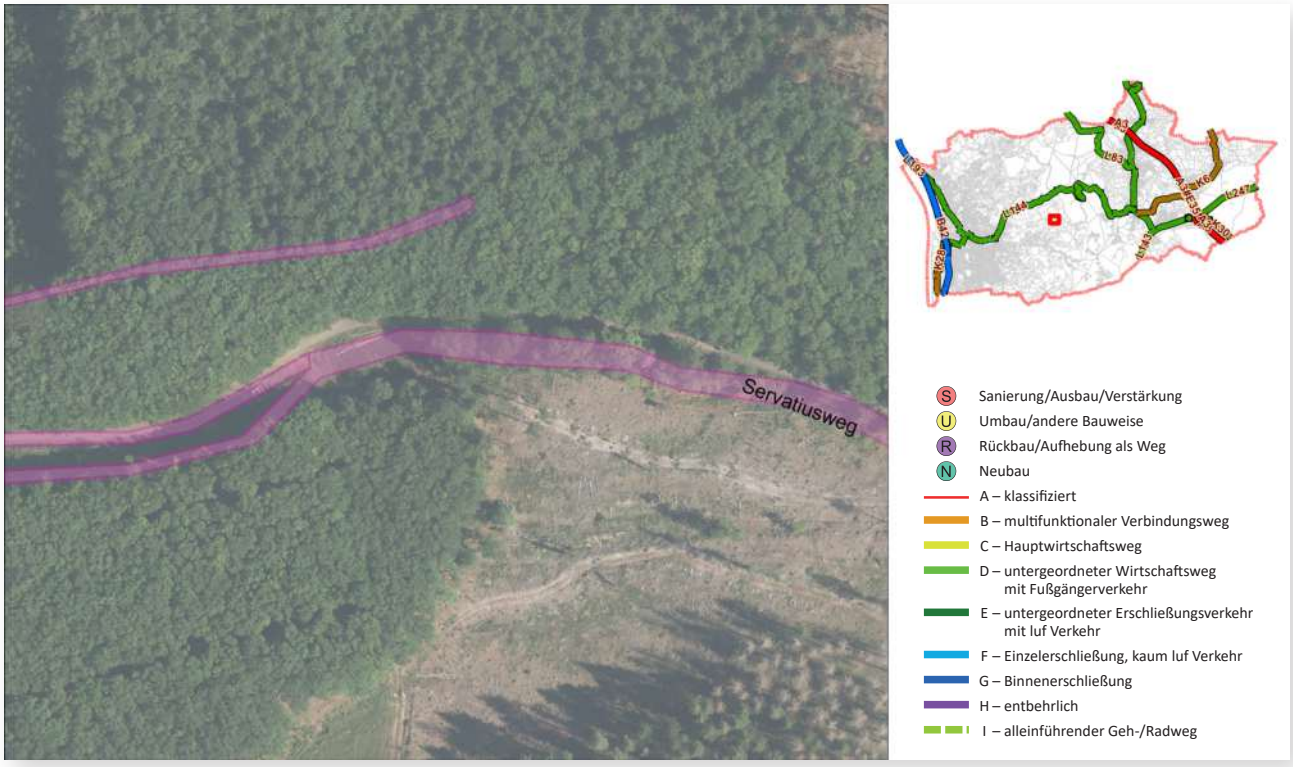


Abb. 49: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

Möglicher Bodenordnungsbedarf:

4. Nicht erschlossene Flurstücke/Strukturelle Abweichungen – Beispiel 1

In diesem Beispiel weichen die Agrarstruktur und die Grundstückstruktur voneinander ab. Auch das Kataster scheint in diesen Bereichen veraltet zu sein. Die Flächen sind zum Teil nicht erschlossen.

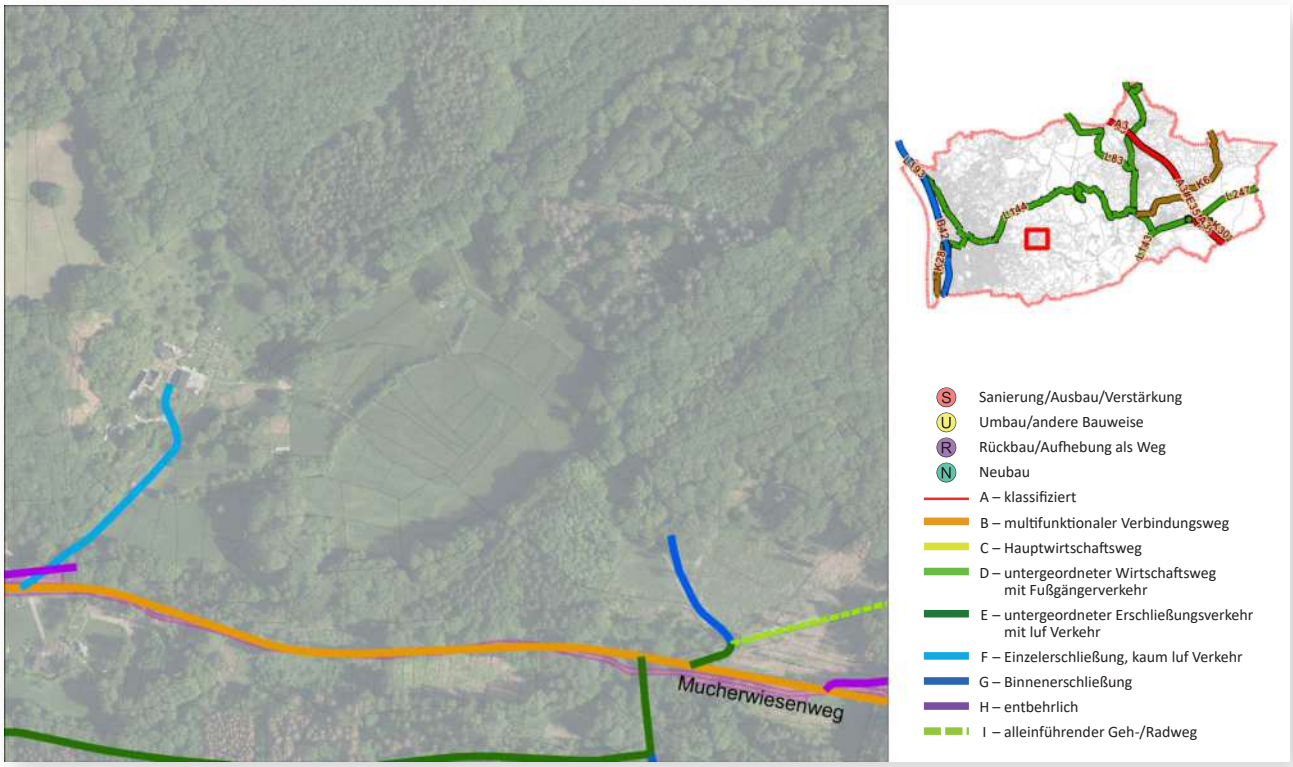


Abb. 50: Kartenausschnitt SOLL-Kategorien im Wirtschaftswegenetz

4.6 Handlungsempfehlungen

Zeitliche Umsetzung

Die Umsetzung der Handlungsempfehlungen soll sinnvollerweise in der Stadt Bad Honnef 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:

Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	116.056 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	16.787 lfdm.	1.962 lfdm.	2.881 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	0 lfdm.	0 lfdm.	8.262 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	0 lfdm.	0 lfdm.	16.060 lfdm.
Neubau	0 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.

Grobe Kostenschätzung

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

Die in diesem Bericht ermittelten Investitionssummen bilden den Stand zum Zeitpunkt der Konzepterstellung, also den Stand im Jahr 2022 ab. Unberücksichtigt bzw. nicht abschätzbar ist die Entwicklung der langfristigen Investitionsbedarfe, die unmittelbar mit der tatsächlichen Umsetzung der vorliegenden Handlungsempfehlungen in Verbindung stehen.

Erhaltung wie Bestand

Die Erhaltung wie 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)*

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 € zugrunde gelegt.

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 einen Mittelwert 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 Bad Honnef bedeutet dies konkret, dass diese Summe pro m² auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung stand. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, sodass ein Unterhaltungsstau vorhanden ist).

Bezogen auf die Wegenetzlänge mit Handlungsempfehlung „Erhaltung wie im Bestand“ sowie eine mittlere Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich für die Gemeindewege ein jährlicher Finanzbedarf von:

120.430 m x 3,0 m x 1,30 €/m² = 469.679 € p. a.

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

Abb. 51: Deckblatt des Arbeitsblattes „M FinStraKom“

Sanierung/Ausbau/Verstärkung

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

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

Die Einheitspreise sind Mischkalkulationswerte und basieren auf regionaltypischen Erfahrungswerten der Verwaltung der Kommune und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Der Einheitspreis für den Ausbau der befestigten Wege enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 65 €/Tonne bzw. 20 €/m². Die folgende Annahme wird zugrunde gelegt:

- *mittlere Fahrbahnbreite: 3,50 m*

	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			Finanzbedarf			
Befestigungsart	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**	**EP (€/m²)**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**
befestigt	14.715	1.962	2.881	120 €	6.180.300 €	824.040 €	1.210.020 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	2.056	0	0	70 €	503.720 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	16	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	16.787	1.962	2.881		6.684.020 €	824.040 €	1.210.020 €

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 Kommune und Kennwerten der Ge-Komm GmbH. Der Einheitspreis für den Umbau der befestigten Wege enthält die Kosten für die Entsorgung von PAK-belastetem Material von etwa 65 €/Tonne bzw. 20 €/m². Die folgende Annahme wird zugrunde gelegt:

- *mittlere Fahrbahnbreite: 3,00 m*

	Umbau/andere Bauweise [m]			Finanzbedarf			
Befestigungsart	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**	**EP (€/m²)**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**
befestigt	0	0	3.664	50 €	0 €	0 €	549.600 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	625	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	3.973	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	0	8.262		0 €	0 €	549.600 €

Rückbau/Aufhebung

Die Wegeabschnitte mit der Handlungsempfehlung „Rückbau/Aufhebung“ bedürfen aufgrund vielfältiger Randbedingungen einer differenzierten Einzelfallbetrachtung, sodass eine Kostenschätzung nicht möglich ist.

Neubau

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

Auszüge und Beispiele

Im Folgenden werden Beispiele aus dem Wegenetz von Bad Honnef anhand der Handlungsempfehlungen

- *Erhaltung wie im Bestand*
- *Sanierung/Ausbau/Verstärkung*
- *Umbau/andere Bauweise*

aufgeführt.

Die vollständigen Handlungsempfehlungen für jeden Wegeabschnitt sind der Themenkarte „geplante Wegesituation (SOLL)“ im Anhang zu entnehmen.

Erhaltung wie Bestand – Beispiel 1

Weg ohne Namen,
Wegeabschnitte Nr. 733 – 772

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen einen sehr guten Zustand auf. Der Weg ist entsprechend seiner Verkehrsbedeutung in die Kategorie B eingestuft und soll auch zukünftig in dieser Kategorie verbleiben. Die Befestigungsart sowie die Fahrbahnbreite genügen den Anforderungen der Hauptnutzer, sodass dieser Weg in seiner aktuellen Form erhalten werden soll.

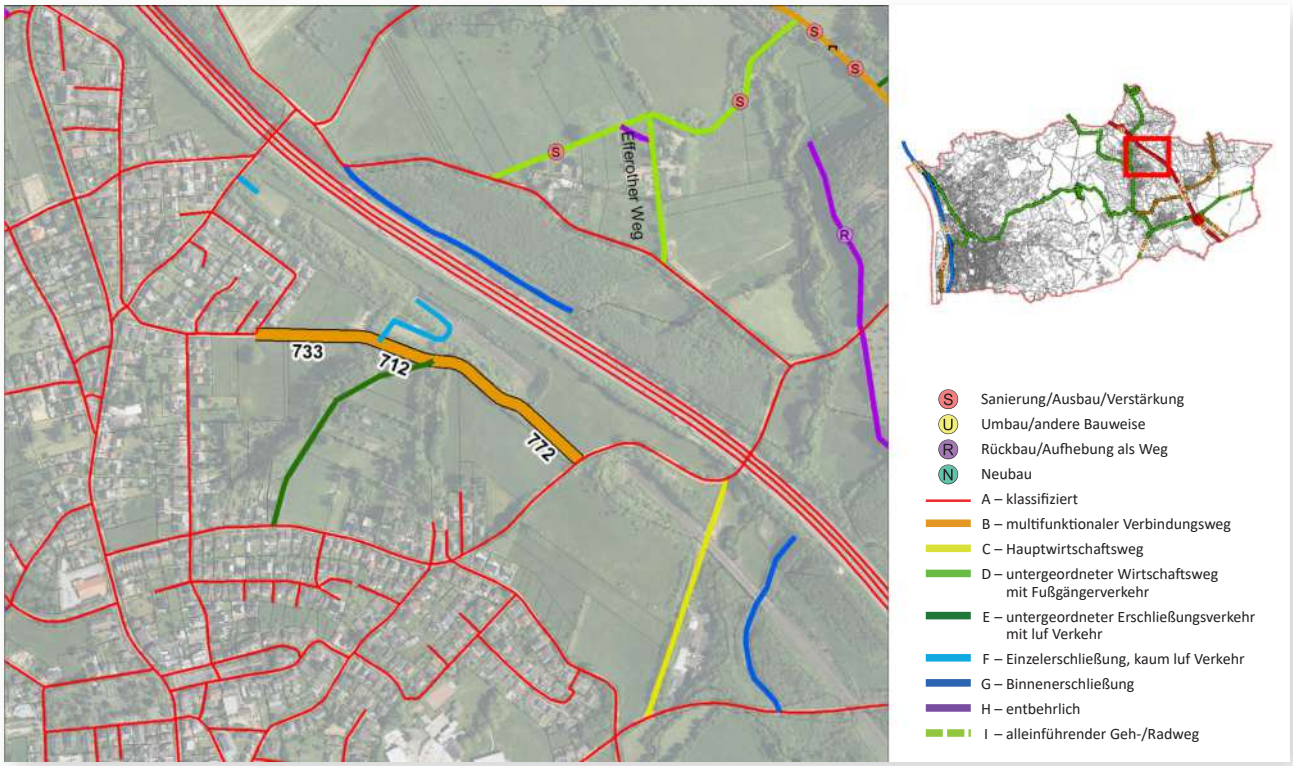


Abb. 52: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 53: Wege-Nr. 733 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Abb. 54: Wege-Nr. 772 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Erhaltung wie Bestand – Beispiel 2

Ginsterbergweg,
Wegeabschnitte Nr. 568 – 284

Dieser vielbefahrene Hauptwirtschaftsweg ist in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist einen sehr guten Zustand auf. Er ist entsprechend seiner Nutzung in die Kategorie C eingestuft und soll auch zukünftig in derselben Kategorie verbleiben.

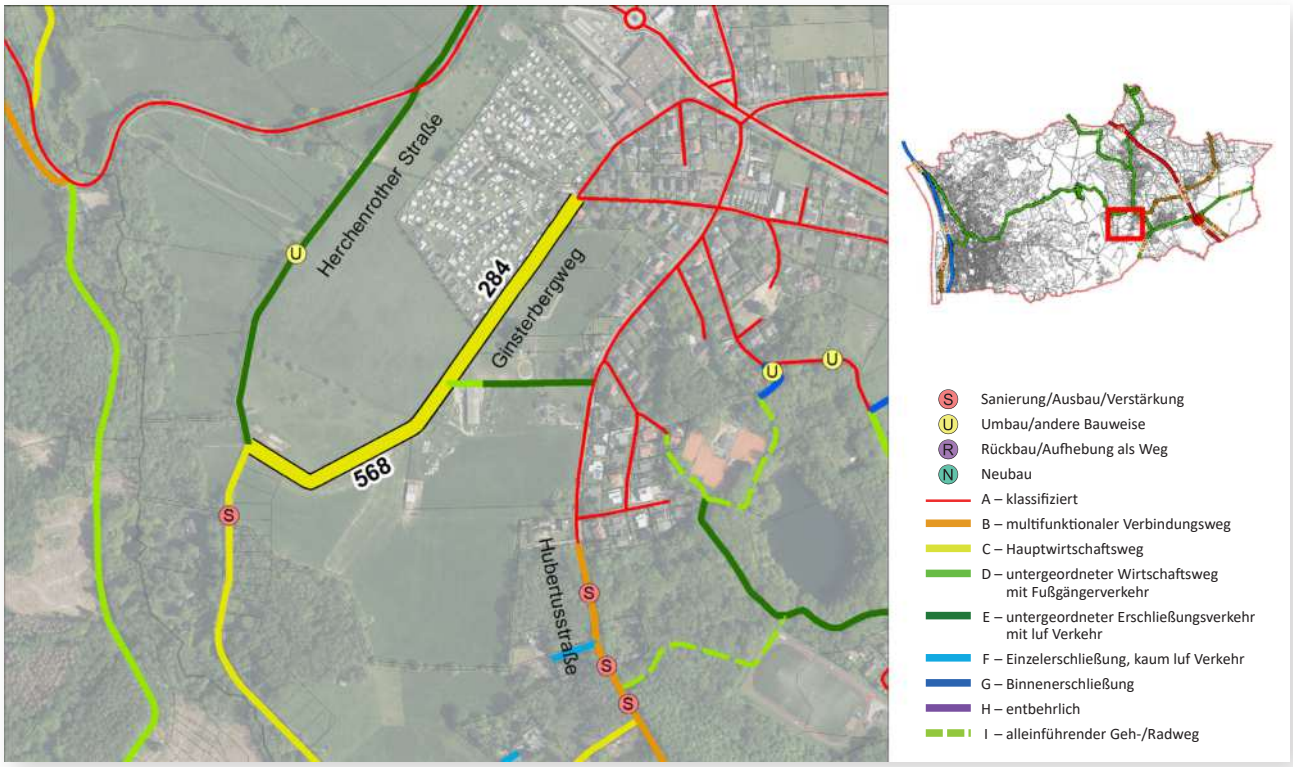


Abb. 55: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 56: Wege-Nr. 568 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Abb. 57: Wege-Nr. 284 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Sanierung/Ausbau/Verstärkung – Beispiel 1

Weg ohne Namen, Steinacker
Wegeabschnitte Nr. 282 – 357, 410

Die unten aufgeführten Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen einen stark schadhaften Zustand auf. Diese multifunktionalen Verbindungs- und Hauptwirtschaftswege sollen weiterhin bituminös bleiben und müssen daher grundhaft saniert werden.

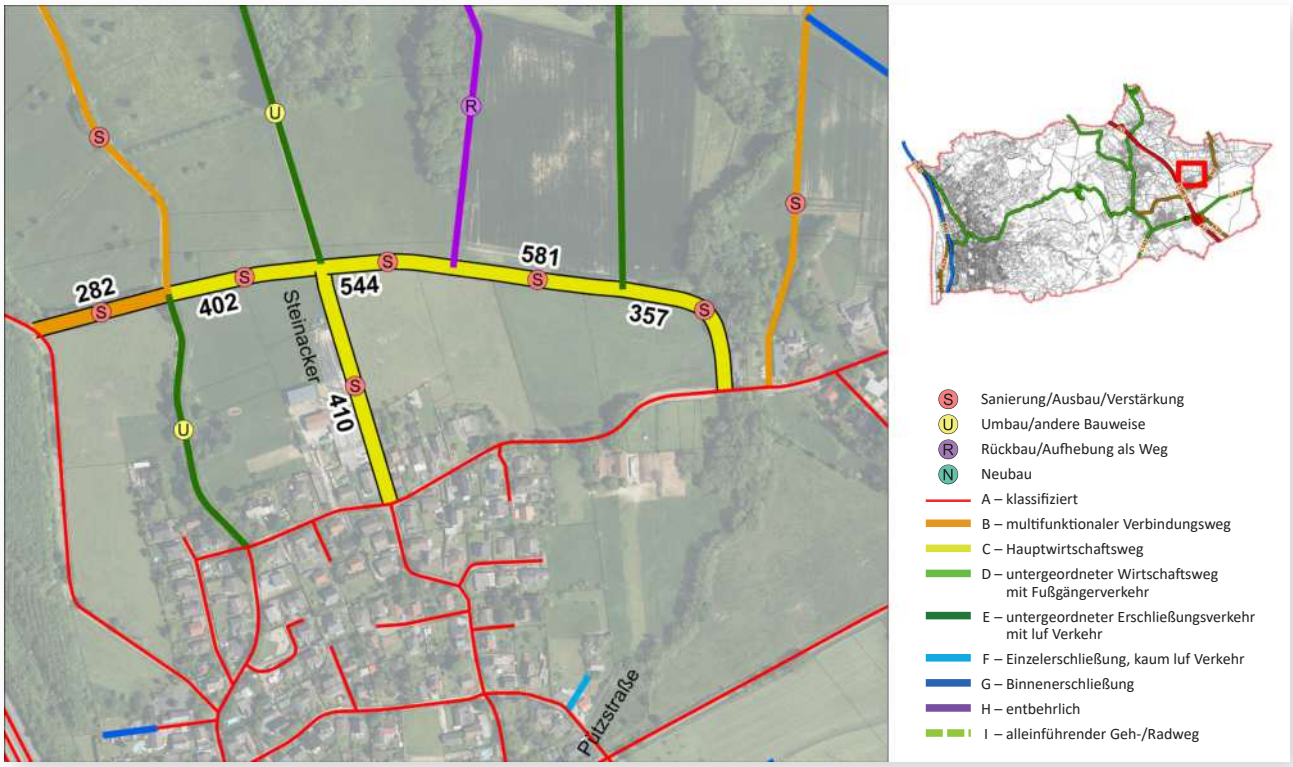


Abb. 58: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 59: Wege-Nr. 410 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Abb. 60: Wege-Nr. 544 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Sanierung/Ausbau/Verstärkung – Beispiel 2

Irlenstraße,
Wegeabschnitte Nr. 835 – 813

Die unten aufgeführten Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen einen stark schadhaften Zustand auf. Dieser stark frequentierte Weg der Kategorie B soll weiterhin bituminös bleiben und muss daher grundhaft saniert werden.

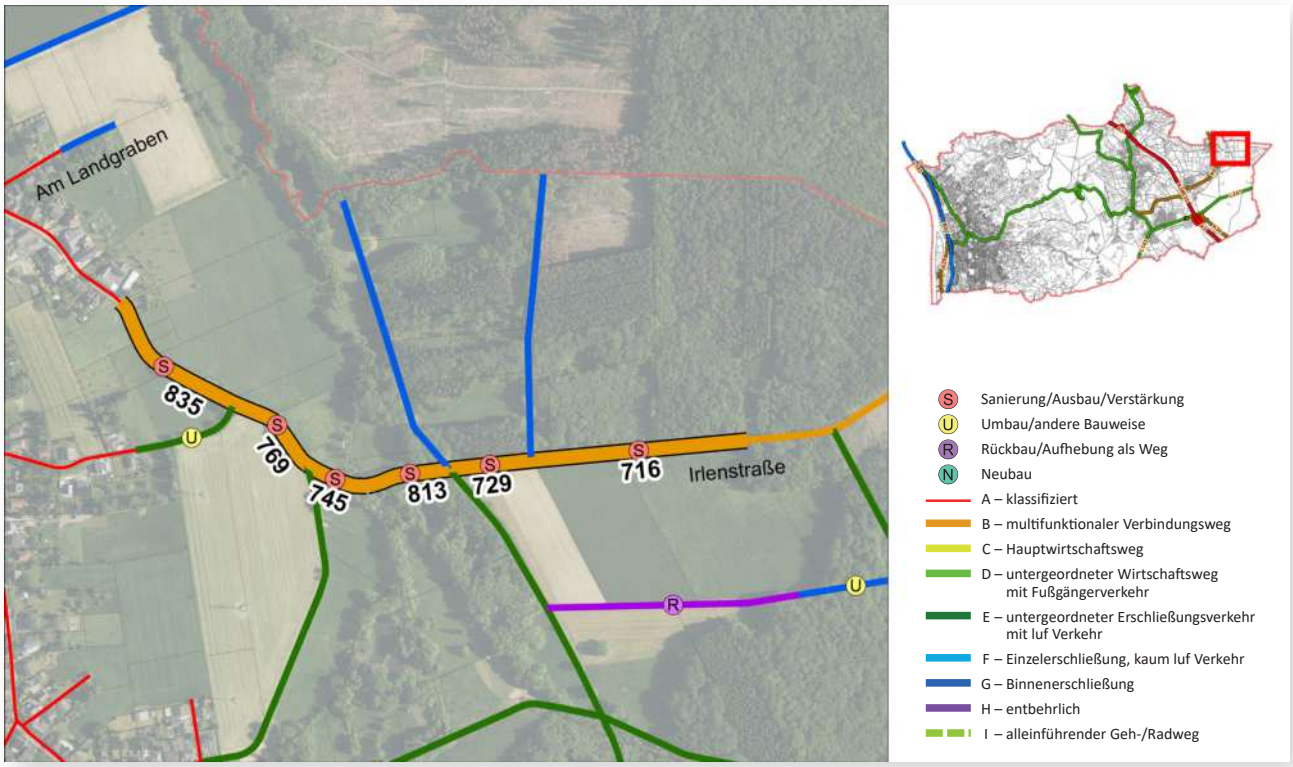


Abb. 61: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 62: Wege-Nr. 813 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Abb. 63: Wege-Nr. 729 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Umbau/andere Bauweise – Beispiel 1

Weg ohne Namen,
Wegeabschnitte Nr. 551 – 636

Diese Wegeabschnitte sind derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weisen einige Beschädigungen auf. Der Weg dient derzeit nur zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen und ist entsprechend seiner Hauptnutzer in die SOLL-Kategorie G eingestuft. Die bituminöse Befestigungsart ist zukünftig nicht zwingend notwendig, die Fahrbahnbreite genügt den zukünftigen Anforderungen der Hauptnutzer jedoch weiterhin. Eine wassergebundene oder unbefestigte Fahrbahnoberfläche ist an dieser Stelle bedarfsgerecht und ausreichend, sodass an dieser Stelle die Handlungsempfehlung „Umbau/andere Bauweise“ ausgesprochen wurde.

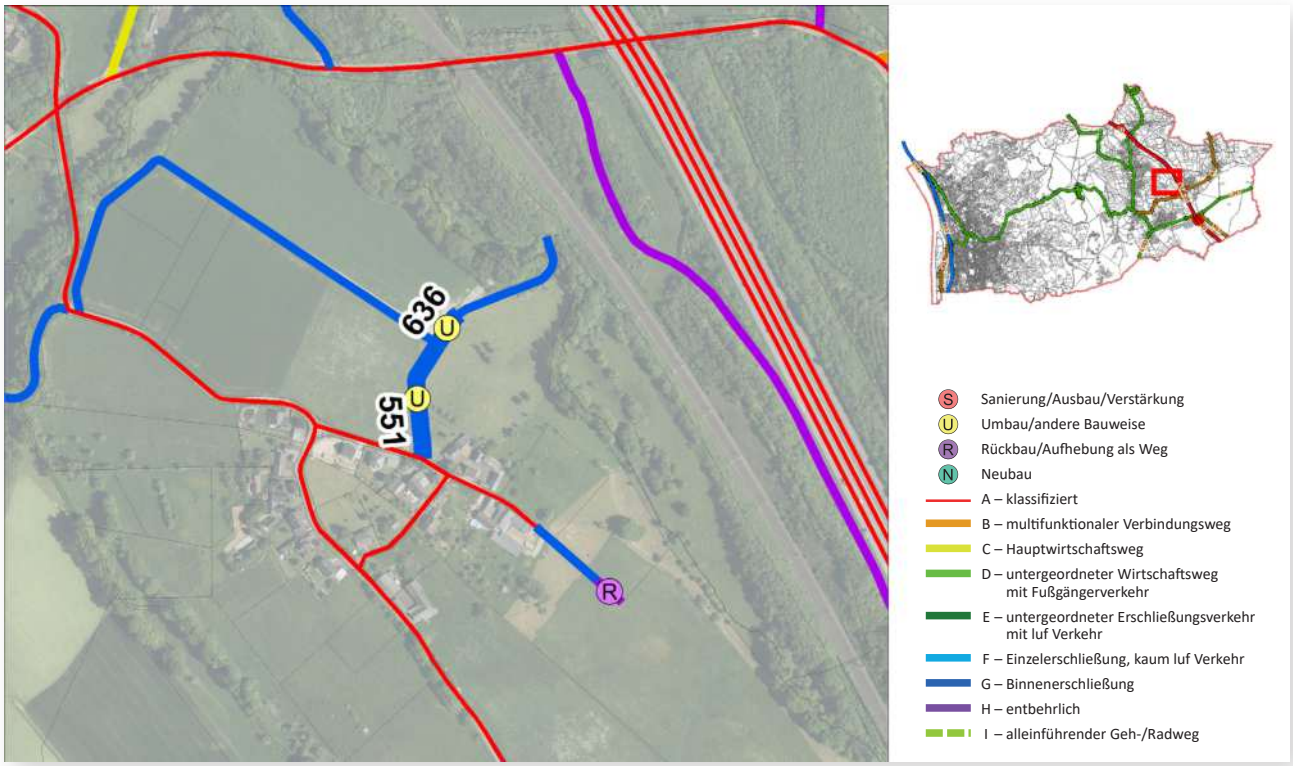


Abb. 64: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 65: Wege-Nr. 551 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Abb. 66: Wege-Nr. 636 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Umbau/andere Bauweise – Beispiel 2

Weg ohne Namen,
Wegeabschnitt Nr. 332

Dieser Wegeabschnitt ist derzeit in bituminöser Bauweise ausgeführt und weist starke Beschädigungen auf. Er dient derzeit nur zur Erschließung von landwirtschaftlichen Flächen und ist entsprechend seiner Hauptnutzer in die SOLL-Kategorie E eingestuft. Die bituminöse Befestigungsart ist zukünftig nicht zwingend notwendig, die Fahrbahnbreite genügt den zukünftigen Anforderungen der Hauptnutzer jedoch weiterhin. Eine wassergebundene oder unbefestigte Fahrbahnoberfläche ist an dieser Stelle bedarfsgerecht und ausreichend, sodass an dieser Stelle die Handlungsempfehlung „Umbau/andere Bauweise“ ausgesprochen wurde.

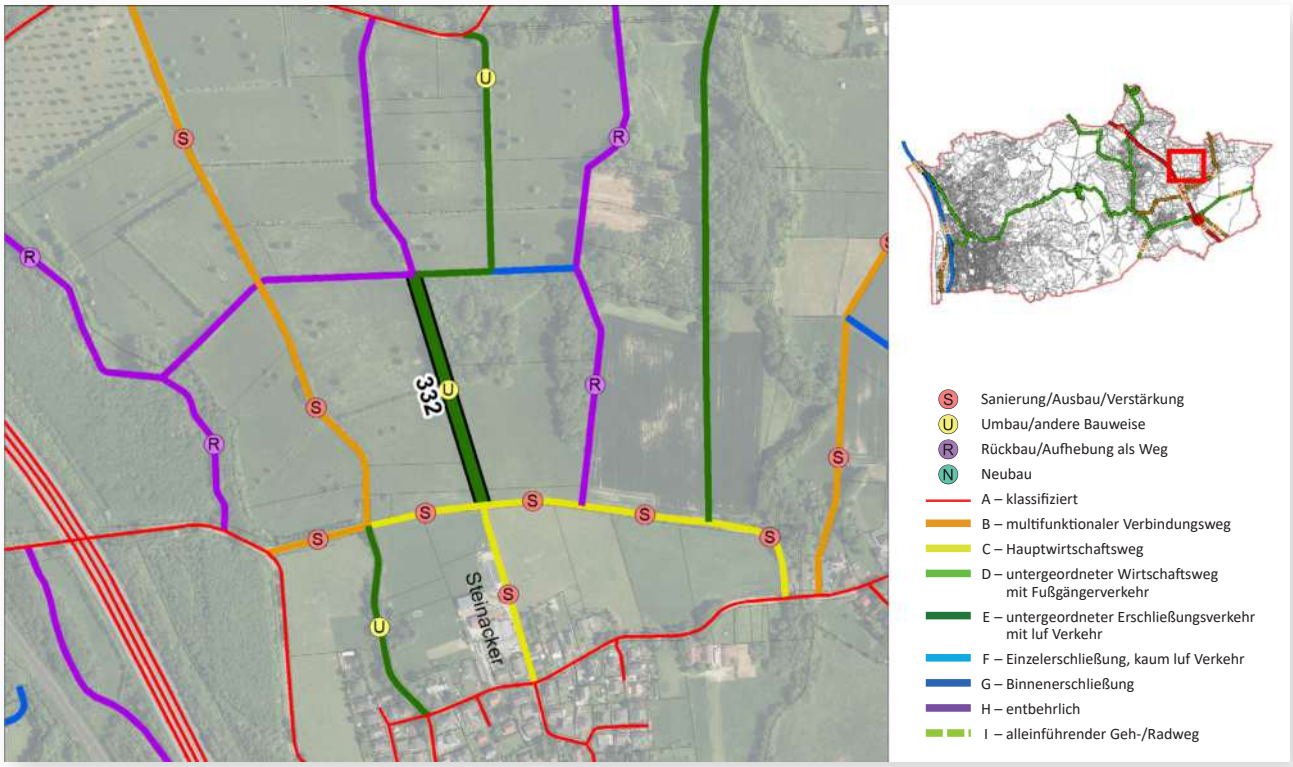


Abb. 67: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 68: Wege-Nr. 332 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Abb. 69: Wege-Nr. 332 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Rückbau/Aufhebung – Beispiel 1

Weg ohne Namen,
Wegeabschnitt Nr. 461

Dieser Wegeabschnitt ist in der Örtlichkeit nicht erkennbar und für die Erschließung der angrenzenden Flurstücke nicht erforderlich. Der Weg ist entsprechend seiner Funktion in die SOLL-Kategorie H eingestuft, sodass an dieser Stelle die Handlungsempfehlung „Rückbau/Aufhebung“ ausgesprochen wurde.

Abb. 70: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 71: Wege-Nr. 461 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Rückbau/Aufhebung – Beispiel 2

Weg ohne Namen,
Wegeabschnitt Nr. 2508

Dieser Wegeabschnitt ist in der Örtlichkeit nicht erkennbar und für die Erschließung der angrenzenden Flurstücke nicht erforderlich. Der Weg ist entsprechend seiner Funktion in die SOLL-Kategorie H eingestuft, sodass an dieser Stelle die Handlungsempfehlung „Rückbau/Aufhebung“ ausgesprochen wurde.

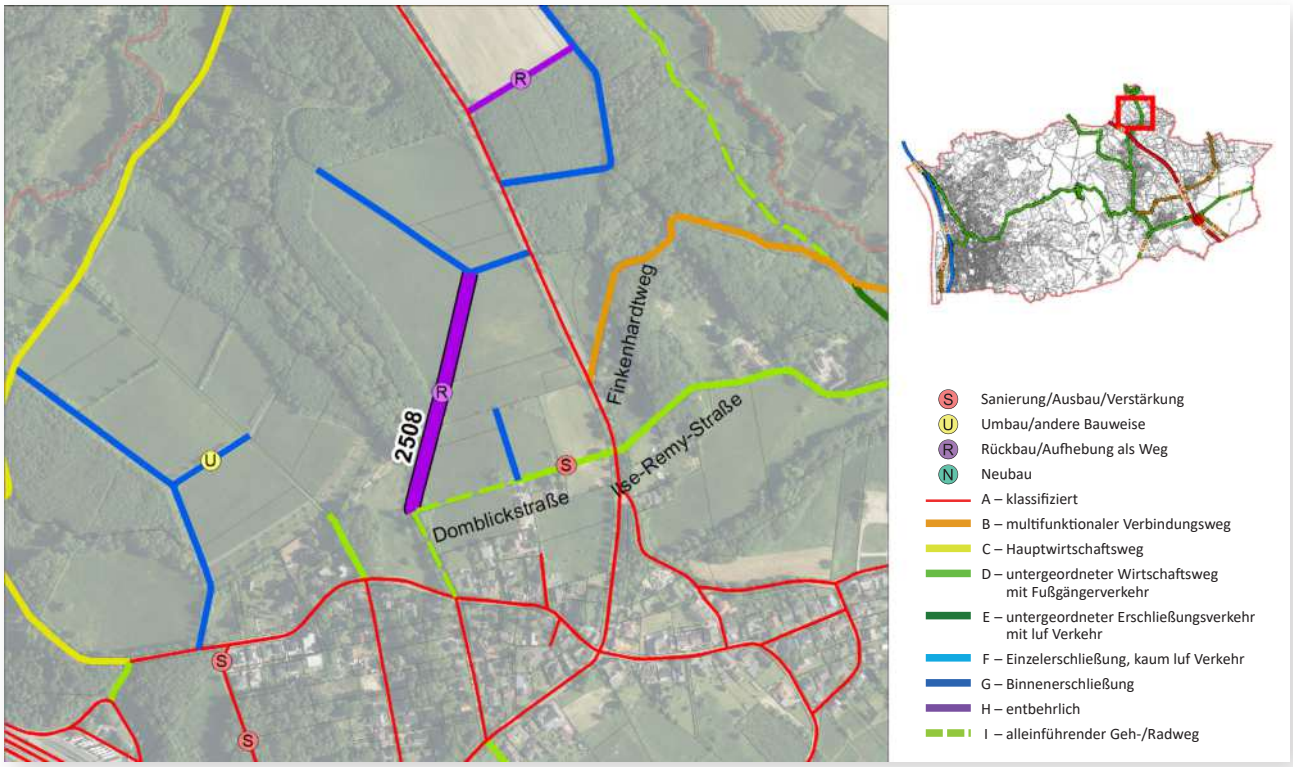


Abb. 72: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Abb. 73: Wege-Nr. 2508 (Foto: Ge-Komm GmbH)

5. Zusammenfassung und Ausblick

Grundlagen

Die Stadt Bad Honnef konnte im Jahre 2022 mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung ländlicher Wegenetzkonzepte und der ländlichen Bodenordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz“ vom 25. Juli 2018 ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) erarbeiten. Grundlage der Fördermaßnahme war der „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte” vom 25. August 2020.

Das Projekt in Bad Honnef fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Köln statt. Als externer Partner wurde die Ge-Komm GmbH aus dem Osnabrücker Land im Rahmen eines förmlichen Vergabeverfahrens ausgewählt.

Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes

Die Bearbeitungsschritte wurden gemäß Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte durchgeführt.

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) bearbeitet:

A	Grundlagenermittlung/Projekteinrichtung
B1	Bestandserfassung der vorhandenen Situation (IST) inkl. Befahrung/Bereisung der Wege
B2	Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation (IST)
C	Entwicklung eines Soll-Konzeptes mit Handlungsempfehlungen
D	Prozess der Erarbeitung/Beteiligung der Bürger und relevanten Akteure
E	Erstellung einer digitalen Dokumentation unter Berücksichtigung der technischen Anforderungen sowie Erstellung des Abschlussberichtes
F	Nebenkosten

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum Juli bis Oktober 2022.

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

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

Insgesamt umfasst das bearbeitete Wegenetz (Kat. B bis I gem. Leitfaden) etwa 162 km städtische Wege, 30 km in Unterhaltungspflicht des Landes sowie ca. 56 km private Wege.

Beteiligungsverfahren

Der SOLL-Zustand und die Handlungsempfehlungen wurden in einem mehrstufigen Verfahren mit allen Betroffenen und Interessierten besprochen und intensiv diskutiert. Neben der Beteiligung der breiten Öffentlichkeit wurde eine Projektgruppe aus Vertretern aller relevanten Nutzergruppen gebildet. Die Information und Beteiligung wurde über Präsenzveranstaltungen, Videokonferenzen und das Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ sichergestellt. Eine umfassende Berichterstattung erfolgte über die lokale Presse und den Internetauftritt der Stadt Bad Honnef.

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

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL
Wegenetz in der Unterhaltungspflicht der Stadt Bad Honnef:

Das folgende Diagramm zeigt, welche Wegelängen der einzelnen Wegekategorien (Details zur Kategorisierung siehe S. 7) in der Zustandsanalyse erfasst wurden (IST-Werte), welche Wegelängen sich nach der vollständigen Umsetzung des erarbeiteten Konzeptes ergeben würden (SOLL-Werte) sowie die Differenz dieser beiden Werte.

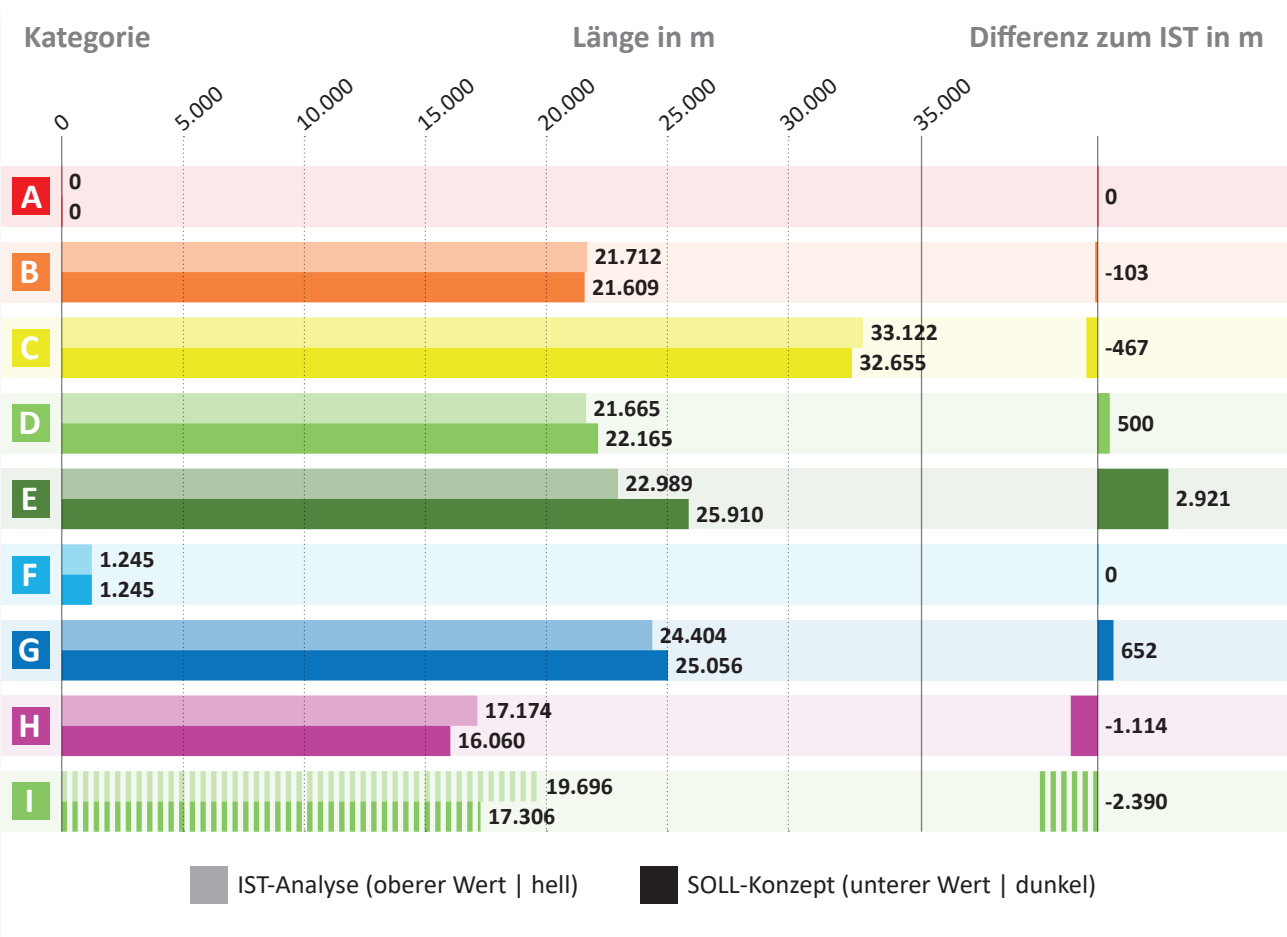


Abb. 74: Ge-Komm GmbH

Handlungsempfehlungen

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

Folgende Handlungsempfehlungen wurden durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)

b. den Ausbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)

c. Umbau/andere Bauweise (veränderte Kategorie)

d. Rückbau/Aufhebung

e. Neubau (neue Trasse)

Im Ergebnis wurde der zukünftige Unterhaltungs- und Ausbaustandard definiert und für jeden einzelnen Wegeabschnitt eine Handlungsempfehlung erarbeitet. Insgesamt wurde ermittelt, dass von der 162 km umfassenden Wegenetzlänge in der Unterhaltungspflicht der Stadt Bad Honnef über 18 km ausgebaut und grundhaft erneuert werden müssen (bei Betrachtung aller Kategorien). Knapp 8 km Wirtschaftswege sollen zukünftig in anderer Bauweise wieder hergestellt werden (größtenteils Änderung von bituminöser zu wassergebundener Bauweise/DoB – Deckschicht ohne Bindemittel). Des Weiteren wurde festgestellt, dass über 16 km Wege zum Teil bereits heute nicht mehr in der vorgesehenen Nutzung vorzufinden oder zukünftig entbehrlich sind.

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

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

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.

Bezogen auf die Wegenetzlänge mit Handlungsempfehlung „Erhaltung wie im Bestand“ sowie eine mittlere Fahrbahnbreite von 3,0 m ergibt sich für die Gemeindewege ein jährlicher Finanzbedarf von:

120.430 m x 3,0 m x 1,30 €/m² = 469.679 € p. a.

Über die Kosten für die Handlungsempfehlung „Erhaltung wie im Bestand“ hinaus, wurden für die einzelnen Sanierungs- und Umbaumaßnahmen folgende Kosten ermittelt:

Kosten Sanierung/Ausbau/Verstärkung

	Finanzbedarf			
Befestigungsart	**EP (€/m²)**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**
befestigt	120 €	6.180.300 €	824.040 €	1.210.020 €
teilbefestigt	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	70 €	503.720 €	0 €	0 €
unbefestigt	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt		6.684.020 €	824.040 €	1.210.020 €

Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	116.056 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.
Sanierung/Ausbau/ Verstärkung	16.787 lfdm.	1.962 lfdm.	2.881 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	0 lfdm.	0 lfdm.	8.262 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	0 lfdm.	0 lfdm.	16.060 lfdm.
Neubau	0 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.

Kosten Umbau/andere Bauweise

	Finanzbedarf			
Befestigungsart	**EP (€/m²)**	**kurzfristig**	**mittelfristig**	**langfristig**
befestigt	50 €	0 €	0 €	549.600 €
teilbefestigt	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt		0 €	0 €	549.600 €

Zukünftige Finanzierung

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

Die Stadt Bad Honnef verfügt nicht über eine satzungsrechtliche Möglichkeit zur Abrechnung des Wirtschaftswegeausbaus.

In jedem Fall sollte in der Stadt Bad Honnef die Möglichkeit zur Generierung von Fördermitteln genutzt werden.

Ausblick

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

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

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

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

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

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

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

Melle, im November 2022

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Alexander Klassen
Geschäftsführer

Bernd Mende
Geschäftsführer

Eugen Bitjukov
Geschäftsführer

Eduard Schwarz
Abteilungsleiter

Anlagen

in Papierform

- *Themenkarte: vorhandene Wegenetzsituation (IST)*
- *Themenkarte: geplante Wegenetzsituation (SOLL)*
- *Kommentarliste Bürgerbeteiligung*

digitale Zusammenstellung

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

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die Wiedergabe dieses Werkes oder wesentlicher Teile in anderen Editionen wie auch die Einstellung dieses Werkes in Datenbanken ist nur dem MLV NRW und seinen nachgeordneten Behörden, der Geobasis.NRW sowie der Stadt Bad Honnef uneingeschränkt gestattet. Ansonsten ist eine Zustimmung der Ge-Komm GmbH erforderlich. Die Wiedergabe von einzelnen Textpassagen hat unter einer Quellenangabe mit Nennung der Ge-Komm GmbH als Herausgeber zu erfolgen.

Ge-Komm

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur
49324 Melle | Bahnhofstraße 2 | info@ge-komm.de | **www.wirtschaftswegekonzept.de**