

# NRW-Programm Ländlicher Raum 2014 bis 2020

## Fallstudien zu Wegenetzkonzepten

Manfred Bathke

5-Länder-Evaluation

6/18

Mit finanzieller Unterstützung von



EUROPÄISCHE UNION

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,  
Natur- und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen



**Impressum:**

Thünen-Institut für Ländliche Räume  
Bundesallee 64, 38116 Braunschweig  
Tel.: 0531 596 5516  
Fax: 0531 596 5599

Dipl.-Ing. agr. Manfred Bathke  
E-Mail: [manfred.bathke@thuenen.de](mailto:manfred.bathke@thuenen.de)

DOI:10.3220/5LE1538120728000  
[www.eler-evaluierung.de](http://www.eler-evaluierung.de)

Braunschweig, im September 2018

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>I</b>
<b>Verzeichnis der Tabellen</b>	<b>III</b>
<b>Verzeichnis der Abbildungen</b>	<b>III</b>
<b>Verzeichnis der Fotos</b>	<b>IV</b>
<b>0 Zusammenfassung</b>	<b>1</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2 Hinweise zur Methodik</b>	<b>3</b>
<b>3 Beschreibung der Fördermaßnahme</b>	<b>4</b>
3.1 Ziele der Förderung und Förderrichtlinien	4
3.2 Bisherige Umsetzung der Förderung	9
<b>4 Ergebnisse der Auswertung der Wegenetzkonzepte</b>	<b>10</b>
4.1 Wegekategorien	10
4.2 Wegebefestigung	13
4.3 Zustandsbewertung	14
4.4 Handlungsempfehlungen	15
4.5 Finanzierung	16
<b>5 Ergebnisse der Fallstudien</b>	<b>24</b>
<b>6 Bewertung und Empfehlungen</b>	<b>25</b>
<b>7 Literaturverzeichnis</b>	<b>31</b>
<b>Anhang I: Beschreibung der Wegekategorien</b>	<b>33</b>
<b>Anhang II Projektsteckbriefe 1 bis 4 für die Fallstudiengemeinden</b>	<b>35</b>



## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Überblick über die ausgewählten Fallstudiengemeinden	3
Tabelle 2:	Förderung von Wegenetzkonzepten (Stand Ende 2017)	9

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Überblick des Wegenetzes der Stadt Herscheid gemäß ATKIS-Datensatz	8
Abbildung 2:	Wegeketegorien im Ist- und Soll-Zustand	11
Abbildung 3:	Wegeketegorien im Ist-Zustand in Wegenetzkonzepten verschiedener Planungsbüros	12
Abbildung 4:	Ausbauart der bewerteten Wege	13
Abbildung 5:	Bewertung des Zustands von ländlichen Wegen im Rahmen von Wegenetzkonzepten	14
Abbildung 6:	Handlungsempfehlungen im Rahmen von Wegenetzkonzepten	16
Abbildung 7:	Vor- und Nachteile verschiedener Finanzierungsmodelle für den Wegebau	21

## Verzeichnis der Fotos

Foto 1:	Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) mit Asphaltdecke zur Erschließung eines Weilers, Stadt Halver	5
Foto 2:	Weg der Kategorie H (nicht mehr genutzter oder nicht mehr vorhandener Weg) in Porta Westfalica	8
Foto 3:	Untergeordneter Erschließungsweg (Kategorie E) am Niederrhein (Stadt Hamminkeln)	10
Foto 4:	Schäden an der Fahrbahndecke und insbesondere an den Fahrbahnrandern, Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B), Stadt Halver	15
Foto 5:	Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) im Forstbereich (Wiehengebirge, Stadt Porta Westfalica)	18
Foto 6:	Brückenbauwerk an einem Ortsverbindungsweg der Stadt Halver	25
Foto 7:	Multifunktionaler Verbindungsweg, der einer Kategorie B_1 zuzuordnen wäre, Stadt Porta Westfalica	28

## 0 Zusammenfassung

Im Rahmen der Evaluation des NRW-Programms Ländlicher Raum 2014 bis 2020 wurden in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MULNV) Fallstudien zur Förderung von Wegenetzkonzepten (Maßnahme 7.12) durchgeführt. Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse zusammengefasst und bewertet.

Der vorliegende Bericht stützt sich auf die Auswertung von Förderdaten, die vorliegenden Berichte zu den Wegenetzkonzepten sowie auf Fallstudien in vier ausgewählten Gemeinden.

Mit Stand Ende 2017 wurde die Förderung für insgesamt 28 ländliche Wegenetzkonzepte bewilligt. Hierüber wird ein Gebiet von 3.000 km<sup>2</sup> überplant; für eine Wegelänge von ca. 14.000 km werden Handlungsempfehlungen abgeleitet. Schwerpunkte der Förderung liegen in Gebieten, in denen siedlungsstrukturbedingt das ländliche Wegenetz eine besonders hohe Bedeutung hat (große Anzahl von kleineren Ortsteilen, Weilern oder Einzelhofsiedlungen). Für 2018 werden voraussichtlich acht Wegenetzkonzepte bewilligt werden (vorzeitiger Maßnahmenbeginn wurde erteilt). Das ursprüngliche Förderziel (40 Wegenetzkonzepte) wird damit spätestens 2019 erreicht werden können.

Nach den Angaben aus 15 Wegenetzkonzepten (4.886 km) sind knapp 50 % der Wege befestigt (in der Regel Asphaltdecke). Wassergebundene Decken nehmen etwa 25 % ein, 27 % der Wege sind danach unbefestigt. Von den beauftragten Planern wird für 29 % der Wege eine Gesamtsanierung für erforderlich gehalten. Einzelmaßnahmen sind für etwa die Hälfte aller Wege erforderlich, laufende Unterhaltungsmaßnahmen sind für knapp 20 % der Wege ausreichend. Es wird empfohlen, etwa ein Viertel der Wege entweder grundlegend zu sanieren und zu verstärken (16 %) oder aber umzubauen und in eine andere Bauweise zu überführen (9 %). Knapp 70 % der Wege sollten dagegen bestandserhaltend gepflegt werden. Ein vollständiger Rückbau oder eine Aufhebung wird für 8 % der Wege empfohlen.

Wie die Fallstudien zeigten, bestand bei einzelnen Gemeinden die Erwartung, dass sich das Wegenetz ohne spürbaren Funktionsverlust deutlich ausdünnen lässt und auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes etliche Wege zurückgebaut oder privatisiert werden können. Im Zuge der breiten Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich dagegen gezeigt, dass sehr spezifische Ansprüche an einzelne Wege bestehen und ein vollständiger Rückbau auch untergeordneter Wege von den Bürgern und Bürgerinnen zumeist nicht akzeptiert wird. Eine spürbare Reduzierung der zu unterhaltenden Wegelänge wird daher zumeist nicht möglich sein. Alle Gesprächspartner in den Auswahlgemeinden bestätigten aber, dass das Wegenetzkonzept eine gute Grundlage für die weitere Unterhaltung und den Ausbau einzelner Wege sei. Auch hätten die Konzepte deutlich gemacht, dass die in der Vergangenheit eingestellten Finanzmittel bei Weitem nicht ausreichend seien, um die Wegenetze dauerhaft zu erhalten.

Wegenetzkonzepte ermöglichen die Identifizierung prioritärer Handlungsbedarfe und tragen damit zu einer Optimierung des Einsatzes von Finanzmitteln für den Wegebau bei. Sie leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung der politischen Entscheidungsträger und zur Beschleunigung von Entscheidungsprozessen auf kommunaler Ebene. Die maximal möglichen Wirkungen eines Wegenetzkonzeptes können sich aber nur voll entfalten, wenn tatsächlich auch Maßnahmen zum Ausbau einzelner Wege umgesetzt werden. Aufgrund der überwiegend geringen Finanzkraft der Kommunen können Ausbaumaßnahmen zumeist nur unter Inanspruchnahme von Fördermitteln getätigt werden. Diese standen bisher nur im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren zur Verfügung. Eine weitere Förderung der Erstellung von Wegenetzkonzepten in der kommenden Förderperiode wäre daher dann besonders sinnvoll, wenn, wie in der Koalitionsvereinbarung<sup>1</sup> auch vorgesehen, Fördermittel für den Wegebau außerhalb der Flurbereinigung in nennenswertem Umfang zur Verfügung gestellt werden würden.

---

1 „Unsere Wirtschaftswege haben eine hohe Bedeutung für den ländlichen Raum, sowohl für die Landwirtschaft als auch für den Tourismus. Deswegen wollen wir ELER-Mittel für die Unterhaltung, Sanierung und den mitunter notwendigen Rückbau der Wirtschaftswege zur Verfügung stellen.“ (CDU Nordrhein-Westfalen und FDP Nordrhein-Westfalen, 2017).

## 1 Einleitung

Im Rahmen der Evaluation des „NRW-Programms Ländlicher Raum 2014-2020“ wurden in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MULNV) Fallstudien zur Förderung von Ländlichen Wegenetzkonzepten durchgeführt.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse dargestellt und diskutiert. Nach allgemeinen Hinweisen zur Methodik (Kapitel 2) und zur Umsetzung der Fördermaßnahme (Kapitel 3) folgen in Kapitel 4 Ausführungen zu den Ergebnissen einer Auswahl von bisher vorliegenden Wegenetzkonzepten. Über die Wegenetzkonzepte in ausgewählten Fallstudiengemeinden wird in Kapitel 5 sowie insbesondere im Anhang II berichtet. Eine zusammenfassende Bewertung der Wirkungen der Förderung sowie Empfehlungen finden sich in Kapitel 6.

## 2 Hinweise zur Methodik

Der vorliegende Bericht stützt sich auf die Auswertung von Förderdaten, die vorliegenden Berichte zu den Wegenetzkonzepten sowie auf Fallstudien in vier ausgewählten Gemeinden. In den Auswahlgemeinden wurden Gespräche mit dem Bürgermeister bzw. mit den zuständigen Mitarbeitern des Bauamtes geführt. Daneben erfolgten eine Auswertung der vorliegenden Berichte, des Kartenmaterials (Ist-Zustand, Soll-Zustand) sowie eine Befahrung ausgewählter Wege der Projektgebiete.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die ausgewählten Gemeinden:

**Tabelle 1: Überblick über die ausgewählten Fallstudiengemeinden**

Kommune	Kreis	Bezirksregierung	Größe des Planungsgebietes (km <sup>2</sup> )	Länge der Wege, für die Handlungsempfehlungen gegeben werden (km)
Haminkeln	Wesel	Düsseldorf	164,5	445
Legden	Borken	Münster	56,3	142
Halver	Märkischer Kreis	Arnsberg	77,2	274
Porta Westfalica	Minden-Lübbecke	Detmold	105,2	414

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Angaben aus den Wegenetzkonzepten.

Bei der Auswahl der Fallstudiengemeinden wurden in erster Linie die regionale Verteilung sowie die Größe des Planungsgebietes und die jeweilige Siedlungsstruktur berücksichtigt. Daneben sollten Wegekonzepte möglichst von verschiedenen Planungsbüros einbezogen werden.

Die Interviews mit den Gemeindevertretern wurden als „freie“ Interviews durchgeführt, um auf unvorhergesehene Zusammenhänge reagieren und um den relevanten Kontext der Förderung in der von den GesprächspartnerInnen angesprochenen Breite auch berücksichtigen zu können (Fischl und Kaufmann, 2014).

Die eigentlichen Fallstudien werden durch eine Auswertung der bis Ende 2017 vorliegenden Berichte zu den erstellten Wegenetzkonzepten ergänzt. Die Abschlussberichte zu 18 Wegenetzkonzepten wurden seitens des MULNV zur Verfügung gestellt. Ausgewertet wurden Angaben zu den Wegekategorien, der Wegebefestigung, dem Wegezustand und zu den Handlungsempfehlungen. Da nicht in allen Berichten die entsprechenden Angaben detailliert genug aufgeschlüsselt waren (die vollständigen Angaben liegen in den jeweiligen Datenbanken den Auftraggebern vor, der Detaillierungsgrad des textlichen Erläuterungsberichtes ist aber unterschiedlich), weichen die Angaben zu der Anzahl der ausgewerteten Berichte bei den einzelnen Fragestellungen voneinander ab.

### **3 Beschreibung der Fördermaßnahme**

#### **3.1 Ziele der Förderung und Förderrichtlinien**

Die Erstellung von Wegenetzkonzepten wird in NRW im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 27.01.2016 (ILE-Richtlinie) gefördert. Bewilligungsbehörden sind die Bezirksregierungen, Dezernate 33. Die Anträge auf Förderung sind zu bestimmten Stichtagen dort einzureichen.

Ziel ist die Ableitung von Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege (MKULNV, 2016). Zuwendungsempfänger sind Städte oder Gemeinden in der Gebietskulisse „ländlicher Raum“. Es werden 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert, jedoch maximal 50.000 Euro je EU-Förderperiode und Vorhaben.

**Foto 1: Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) mit Asphaltdecke zur Erschließung eines Weilers, Stadt Halver**



Quelle: Eigene Aufnahme, März 2018.

Es sollen insgesamt etwa 1,0 Mio. Euro an EU-Mitteln eingesetzt werden. Geplant war ursprünglich die Erstellung von etwa 40 Wegenetzkonzepten.

Ländliche Wegenetzkonzepte müssen laut Richtlinie mindestens die folgenden Punkte beinhalten:

- Bestandserfassung mit Aussagen zur Nutzung der Wege nach Umfang und Funktionalitäten, Ausbauart, Ausbauzustand und Tragfähigkeit und Unterhaltungspflichten,
- Kategorisierung der Wege zu einem Kernwegenetz in Abstimmung mit vorhandenen oder beabsichtigten Planungen, Konzepten oder Strategien in der Region und unter Beteiligung der Bevölkerung und relevanten Akteure,
- Handlungsempfehlungen und -vorschläge mit Aussagen zu Eigentums- und Katasterverhältnissen an Wegen mit Handlungsbedarf, Bodenordnungsbedarf und gegebenenfalls alternativen Unterhaltungsregelungen,
- Darstellung, in welcher Weise die Bevölkerung und die relevanten Akteure bei der Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes einbezogen wurden,
- eine digitale Dokumentation des Wegenetzkonzeptes in einem geografischen Informationssystem (GIS),
- Kurzbeschreibung des Gemeindegebiets und

- Stärken-Schwächen-Analyse des Gebietes unter besonderer Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und der Möglichkeiten zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme.<sup>2</sup>

Die Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes soll hierbei grundsätzlich für das ganze Gemeindegebiet erfolgen.

Die Anträge werden im Fachreferat des MULNV einem Ranking anhand von Auswahlkriterien (AWK) unterzogen. Hierbei werden verschiedene Einzelkriterien berücksichtigt (u. a. Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Fläche an der Gemeindegröße, durchschnittliche Feldblockgröße, Länge der Wirtschaftswege bezogen auf die Gemeindefläche, Anzahl landwirtschaftlicher Betriebe). Ziel der AWK ist es u. a., die Gemeinden, in denen bezüglich des Wegenetzes starke Nutzungskonflikte bestehen, zu identifizieren und die Finanzmittel dorthin zu lenken.

Bei der Erstellung des Wegenetzkonzeptes sind bezüglich der vorzunehmenden Kategorisierung der Wege und der digitalen Dokumentation die Vorgaben des „Leitfadens für die Erarbeitung von ländlichen Wegenetzkonzepten“ des Ministeriums zu beachten (MULNV, 2017). Der Leitfaden wurde mehrfach überarbeitet, die letzte Fassung datiert vom 09.08.2017.

Entsprechend dem Leitfaden sollen die Wege im Ist-Zustand hinsichtlich der folgenden Kriterien beschrieben werden:

- Nutzungsumfang (Verkehrsmenge),
- Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten,
- Ökologische Wertigkeit,
- Ausbauart,
- Ausbauzustand,
- Tragfähigkeit,
- Länge und Breite,
- Unterhaltungspflicht.

Auf der Grundlage der Wegebeschreibung ist eine Kategorisierung der Wegesituation vorzunehmen. Folgende Kategorien sind nach dem Leitfaden vorgegeben:

- A: klassifiziertes Straßennetz,
- B: Multifunktionale Wege (siehe Fotos 1, 4, 5, 7),

---

<sup>2</sup> Die beiden letzten Tires sind in der Richtlinie vom 27.01.2016 noch nicht enthalten. Durch Änderung der Fördermaßnahme im GAK-Fördergrundsatz in 2017 gehören sie aber auch zu den Mindestinhalten. Sie werden bei der nächsten anstehenden Richtlinienänderung in die RL aufgenommen, sind aber im Leitfaden für die Erarbeitung von ländlichen Wegenetzkonzepten bereits berücksichtigt (Hinweis des MULNV vom 27.08.2018).

- C: Hauptwirtschaftswege,
- D: Wirtschaftswege mit besonderer Bedeutung für Fußgänger,
- E: Wirtschaftswege (siehe Foto 3),
- F: Wirtschaftswege, die Einzelinteressen dienen,
- G: Wege mit untergeordneter Bedeutung,
- H: nicht mehr vorhandene oder nicht mehr genutzte Wege (siehe Foto 2).

Eine detailliertere Beschreibung der Wegekategorien findet sich in Anhang I.

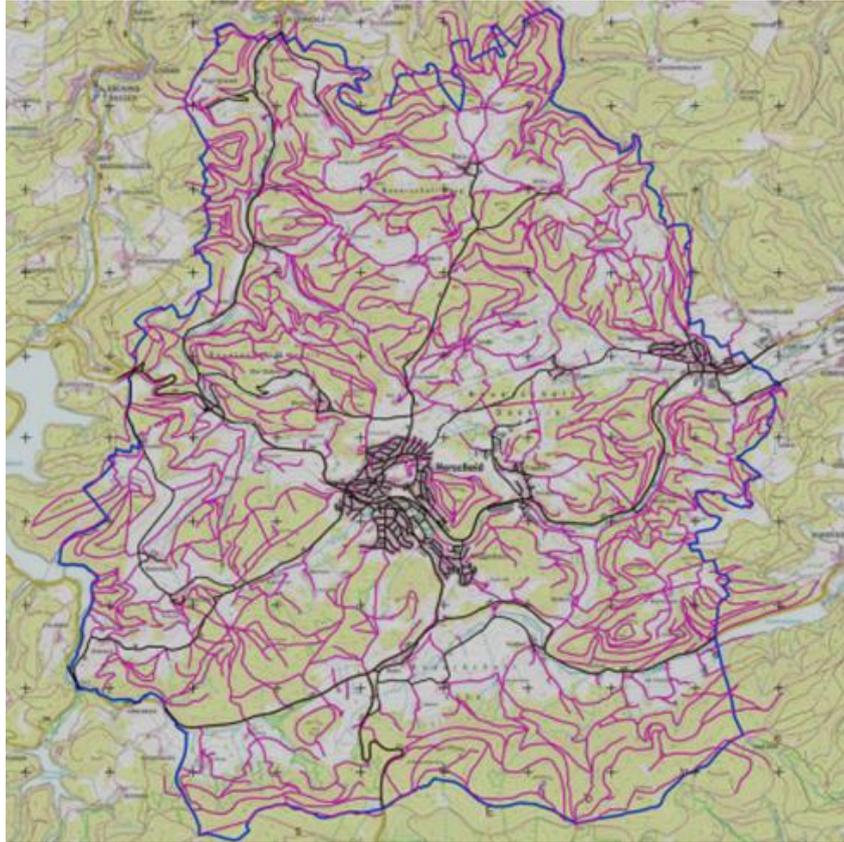
Auf der Grundlage der Wegebeschreibung, aktueller und zukünftiger Nutzungen und der Kategorisierung der Wege im Ist-Zustand soll unter Beteiligung der Bürger ein Soll-Zustand erarbeitet werden, der die notwendige Beschaffenheit des Weges beschreibt, damit er entsprechend der vorgesehenen Nutzung zukunftsfähig ist. Aus dem Vergleich von Ist-Zustand und Soll-Zustand werden dann Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Vereinfacht ausgedrückt soll das Wegenetzkonzept Antworten auf die folgenden Fragen geben (Bockermann Fritze, 2016):

- Welche Wege werden zukünftig noch benötigt?
- Welche Wege können ggf. entfallen?
- Welche Wege können ggf. privatisiert werden?
- Welche Wege sind zu ertüchtigen?
- Welche Wege können zukünftig im Standard gesenkt werden?

Dass es sich hierbei um komplexe Fragestellungen handeln kann, zeigt ein Blick auf das Wegenetz einer Kommune. In Abbildung 1 ist beispielhaft das Wegenetz der Stadt Herscheid dargestellt. Die rot markierten Wege stellen die ländlichen Wege dar.

**Abbildung 1:** Überblick über das Wegenetz der Stadt Herscheid gemäß ATKIS-Datensatz



Quelle: WAGU GmbH (2017).

**Foto 2:** Weg der Kategorie H (nicht mehr genutzter oder nicht mehr vorhandener Weg) in Porta Westfalica



Quelle: Eigene Aufnahme, Mai 2018.

### 3.2 Bisherige Umsetzung der Förderung

Mit Stand Ende 2017 wurde die Förderung für insgesamt 28 ländliche Wegenetzkonzepte bewilligt. Tabelle 2 zeigt die Verteilung auf die Bezirksregierungen und das Gesamt-Fördervolumen.

**Tabelle 2: Förderung von Wegenetzkonzepten (Stand Ende 2017)**

Bezirksregierung	Anzahl Projekte	Förderfähige Gesamtkosten Mio. Euro	Auszahlungsbetrag EU-Mittel Mio. Euro
Arnsberg	8	0,386	0,212
Detmold	8	0,382	0,132
Düsseldorf	5	0,248	0,110
Köln	-	-	-
Münster	7	0,274	0,115
<b>Gesamt</b>	<b>28</b>	<b>1,290</b>	<b>0,569</b>

Quelle: Förderdaten der Zahlstelle.

Mit den Ende 2017 vorliegenden Wegenetzkonzepten wird ein Gebiet von 3.000 km<sup>2</sup> überplant, für eine Wegelänge von ca. 14.000 km werden Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Schwerpunkte liegen im Bereich der Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold und Münster. Vorrangig werden Gebiete gefördert, in denen siedlungsstrukturbedingt das ländliche Wegenetz eine besonders hohe Bedeutung hat (große Anzahl von kleineren Ortsteilen, Weilern oder Einzelhofsiedlungen).

Im Regierungsbezirk Köln wurde bis Ende 2017 lediglich ein Wegenetzkonzept bewilligt, Auszahlungen wurden aber noch nicht getätigt. Dieser Förderfall taucht daher in den Förderdaten noch nicht auf. Nach Hinweisen der BR Köln ist Interesse einzelner Gemeinden vorhanden, weitere Anträge liegen aber bisher nicht vor. Dies liegt möglicherweise in der etwas anderen Siedlungsstruktur in der Eifel und im Bergischen Land begründet, daneben spielt aber nach Hinweisen der BR Köln, Dezernat 33, auch eine Rolle, dass sich in diesen Gebieten zahlreiche potenziell in Frage kommende Gemeinden in der Haushaltssicherung befinden.

Für 2018 werden voraussichtlich acht Wegenetzkonzepte bewilligt werden (vorzeitiger Maßnahmenbeginn wurde erteilt). Das ursprüngliche Förderziel (40 Wegenetzkonzepte) wird damit spätestens 2019 erreicht werden können.

**Foto 3: Untergeordneter Erschließungsweg (Kategorie E) am Niederrhein (Stadt Hamminkeln)**



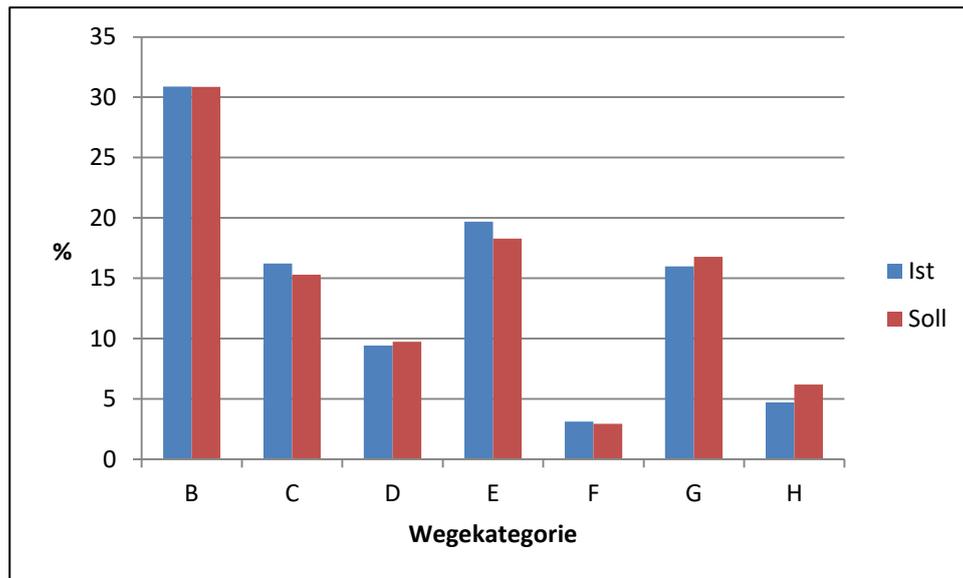
Quelle: Eigene Aufnahme, Mai 2018.

## 4 Ergebnisse der Auswertung der Wegenetzkonzepte

### 4.1 Wegekategorien

Die zu unterscheidenden Wegekategorien wurden im Rahmen des bereits genannten Leitfadens seitens des Ministeriums vorgegeben. Im besonderen Fokus stehen Wege der Kategorie B = Multifunktionale Wege.

Im Mittel über 18 ausgewertete Wegenetzkonzepte wurde etwa ein Drittel der Wege im Ist-Zustand der Kategorie B zugeordnet (Abbildung 2).

**Abbildung 2: Wegekategorien im Ist- und Soll-Zustand**

B: Multifunktionale Wege; C: Hauptwirtschaftswege; D: Wirtschaftswege mit besonderer Bedeutung für Fußgänger; E: Wirtschaftswege; F: Wirtschaftswege, die Einzelinteressen dienen; G: Wege mit untergeordneter Bedeutung; H: nicht mehr vorhandene oder nicht mehr genutzte Wege.

Quelle: Eigene Auswertung nach Angaben aus 17 Wegenetzkonzepten.

Eine große Bedeutung haben auch die Wege der Kategorien C (Hauptwirtschaftswege), E (Wirtschaftswege) und G (Wege mit untergeordneter Bedeutung).

Wege der Kategorie H sind katastermäßig zwar noch erfasst; sie werden aber kaum noch genutzt oder sind in der Realität bereits verschwunden. Für diese Wegeparzellen wird zumeist die Prüfung einer Verpachtung, eines Verkaufs oder die Umsetzung ökologischer Maßnahmen empfohlen.

Im Soll-Zustand ergeben sich nur geringe Veränderungen. Der Anteil der Wege der Kategorien C und E verringert sich geringfügig zu Gunsten der Kategorien G und H. Der Anteil der Wege, die im Soll-Konzept einer anderen Wegekategorie zugeordnet werden, liegt aber zumeist deutlich unter 10 %.

Es wird zumeist die Empfehlung ausgesprochen, Wege der Kategorie H, die nicht mehr genutzt oder auch im Gelände schon nicht mehr erkennbar sind, zu privatisieren. Die geschaffene Datengrundlage bietet hier einen guten Ansatz für die Verwaltungen, diese Privatisierung auch voranzutreiben.

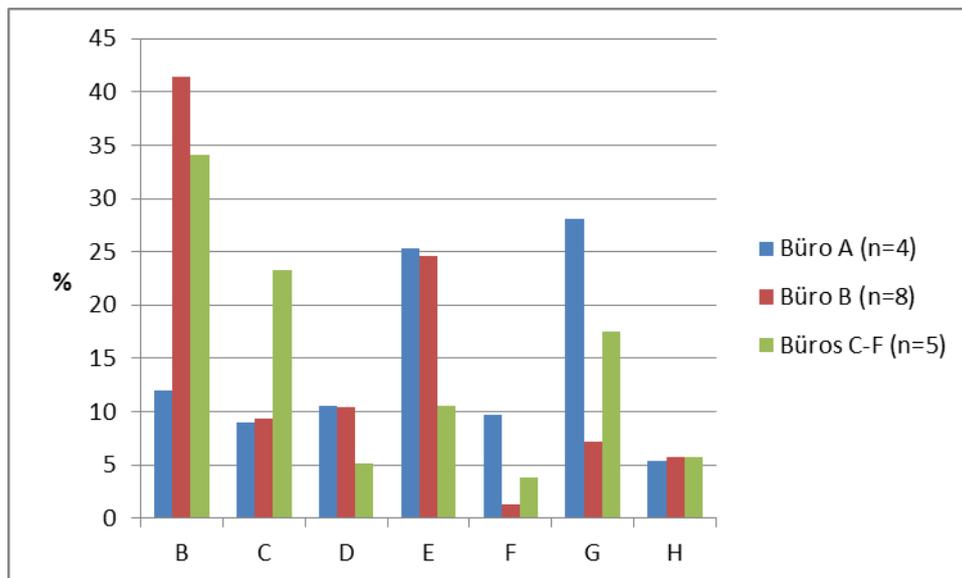
Eine Senkung des Unterhaltungsaufwandes ist damit allerdings nicht verbunden, da diese Wege in der Vergangenheit zumeist keinen Aufwand verursacht haben. In zahlreichen Fällen dürfte es sich auch darum handeln, dass ein Pächter von aneinander angrenzenden Flächen den Weg in die Nutzung genommen hat. Bei Änderung der Pachtverhältnisse würde der Weg möglicherweise

wieder hergestellt werden müssen, um eine Zuwegung zu den einzelnen Flurstücken zu ermöglichen. Eine Aufhebung des Weges wäre in einem solchen Fall nicht möglich.

Die Zuordnungen zu den Wegekategorien im Ist-Zustand schwanken zwischen den einzelnen Wegenetzkonzepten außerordentlich stark. So liegt der Anteil von Wegen der Kategorie B zwischen 7 % in Dülmen und 64 % in Hamminkeln. Diese deutlichen Unterschiede sind teilweise auf die jeweiligen Siedlungsstrukturen, zu einem gewissen Anteil aber auch auf unterschiedliche Vorgehensweisen der beauftragten Planungsbüros zurückzuführen. Die Einstufung in die Kategorie B wurde nach unserer Einschätzung im ersten Antragsjahr sehr unterschiedlich gehandhabt. So wurden im Rahmen des Wegenetzkonzeptes Dülmen Wege, die zum Radwegenetz gehören, aber keine Bedeutung für den land- und forstwirtschaftlichen und Anliegerverkehr haben, ihrer weiteren Funktion entsprechend in die Kategorien C bis G eingestuft, während in anderen Konzepten Wege mit Bedeutung für den Radverkehr weitgehend der Kategorie B zugeordnet wurden.

Abbildung 3 zeigt die Zuordnung zu den einzelnen Wegekategorien durch verschiedene Planungsbüros.

**Abbildung 3: Wegekategorien im Ist-Zustand in Wegenetzkonzepten verschiedener Planungsbüros**



B: Multifunktionale Wege; C: Hauptwirtschaftswege; D: Wirtschaftswege mit besonderer Bedeutung für Fußgänger; E: Wirtschaftswege; F: Wirtschaftswege, die Einzelinteressen dienen; G: Wege mit untergeordneter Bedeutung; H: nicht mehr vorhandene oder nicht mehr genutzte Wege.

Quelle: Eigene Auswertung nach Angaben aus 17 Wegenetzkonzepten.

Es wird deutlich, dass das Planungsbüro „A“ in den bearbeiteten Gebieten eine Einstufung in die Kategorie B sehr zurückhaltend vorgenommen hat. Sehr häufig wurden dagegen die Kategorien E

und G vergeben. Das Büro „B“ hat dagegen im Mittel über 40 % der Wege in die Kategorie B eingestuft. Nach Hinweisen der Bezirksregierung Münster<sup>3</sup> waren solche Differenzen in erster Linie in 2016 zu beobachten, da einzelne Büros sich zu Beginn der Förderperiode noch etwas an die Aufgabenstellung herantasten mussten. In den Folgejahren setzte sich danach, nicht zuletzt auch durch einen Austausch der Büros untereinander, eine etwas einheitlichere Sichtweise durch.

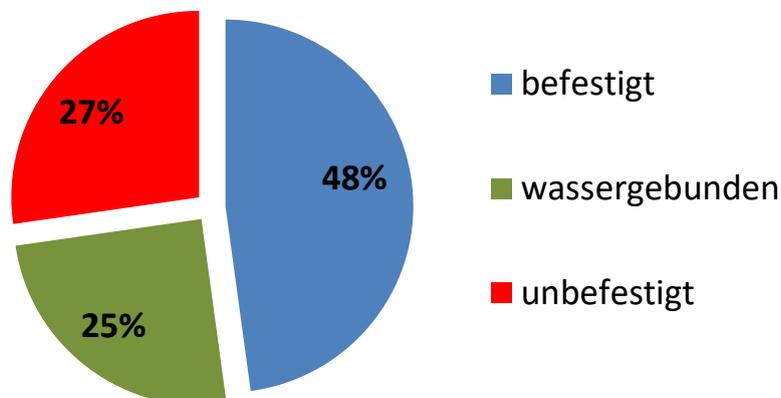
Eine einheitliche und damit möglicherweise zu schematische Einstufung ist allerdings nicht unbedingt wünschenswert. Entscheidend ist, dass für ein Gemeindegebiet eine in sich stimmige und einheitliche Vorgehensweise gefunden und diese für alle Ortsteile in gleicher Weise angewendet wird.

Die Beschreibungen der Kategorien (Anhang I) beziehen sich weitgehend auf die Wegekategorien der Richtlinie für den ländlichen Wegebau (RLW), die mit entsprechenden Regequerschnitten und Standardbauweisen unterlegt sind. Insbesondere die Wegekategorie B ist aber sehr heterogen, da hier stark auf die Multifunktionalität der Nutzung abgehoben wird. Hier muss in Kauf genommen werden, dass diese Wegekategorie nicht unbedingt etwas über den Ausbaustand aussagt und auch nicht mit einem Ausbaustandard verknüpft werden kann.

## 4.2 Wegebefestigung

Nach den Angaben aus 15 Wegenetzkonzepten (4.886 km) sind knapp 50 % der Wege befestigt (in der Regel Asphaltdecke). Wassergebundene Decken nehmen etwa 25 % ein, 27 % der Wege sind danach unbefestigt (siehe Abbildung 4).

**Abbildung 4: Ausbauart der bewerteten Wege**



Quelle: Eigene Auswertung nach Angaben aus 15 Wegenetzkonzepten.

<sup>3</sup> Bezirksregierung Münster, Dezernat 33, Telefonat am 17.07.2018.

Es bestehen diesbezüglich deutliche regionale Unterschiede in Abhängigkeit vom geologischen Untergrund sowie auch der Siedlungsstruktur. Einen hohen Anteil asphaltbefestigter Wege weisen die Städte oder Gemeinden mit hohem Anteil von Streusiedlungen oder Einzelhöfen auf (z. B. im Münsterland), da hier ländliche Wege vielfach als Verbindungswege dienen und auch von Bussen oder Fahrzeugen der Müllabfuhr genutzt werden müssen.

So liegt der Anteil asphaltbefestigter Wege etwa im Münsterland oder am Niederrhein vereinzelt bei über 75 % (siehe Anhang II, Fallstudie Legden). Einen hohen Anteil wassergebundener Decken weisen dagegen die Kommunen mit hohem Waldanteil auf (z. B. Herscheid mit 65 %), da Forstwege zumeist nur schotterbefestigt sind.

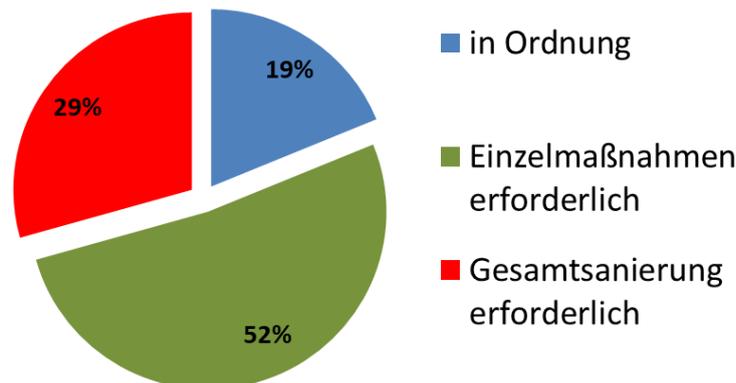
### 4.3 Zustandsbewertung

Im Rahmen der Wegenetzkonzepte wurden die ländlichen Wege hinsichtlich ihres Zustands bewertet. Folgende Kategorien wurden unterschieden:

- In Ordnung: Abgesehen von laufender Unterhaltung sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich,
- Einzelmaßnahmen erforderlich: Oberflächenerneuerung und/oder Entwässerung erneuern und/oder Bankette/Seitenräume erneuern etc.,
- Gesamtsanierung erforderlich.

Abbildung 5 zeigt, dass von den beauftragten Planern für 29 % der Wege eine Gesamtsanierung für erforderlich gehalten wird. Einzelmaßnahmen sind danach für etwa die Hälfte aller Wege erforderlich, laufende Unterhaltungsmaßnahmen sind für knapp 20 % der Wege ausreichend.

**Abbildung 5: Bewertung des Zustandes von ländlichen Wegen im Rahmen von Wegenetzkonzepten**



Quelle: Eigene Auswertung auf der Grundlage von 13 Wegenetzkonzepten (3.362 km).

Regelmäßig wird in den Wegenetzkonzepten darauf hingewiesen, dass die Fahrbahnrandbereiche typische, durch das Überfahren von breiten und schweren Nutzfahrzeugen verursachte Schäden aufweisen, da die Ausbaubreite oftmals nicht mehr den heutigen Anforderungen und der heutigen Fahrzeug- und Maschinenbreite entspricht.

**Foto 4:** Schäden an der Fahrbahndecke und insbesondere an den Fahrbahnrändern, Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B), Stadt Halver



Quelle: Eigene Aufnahme, März 2018.

#### 4.4 Handlungsempfehlungen

Laut Leitfaden zur Erstellung der Wegenetzkonzepte sollen die Handlungsempfehlungen die Maßnahmen beschreiben, die notwendig sind, um den Soll-Zustand der Wege zu erreichen und zu erhalten. Hierbei soll unterschieden werden zwischen:

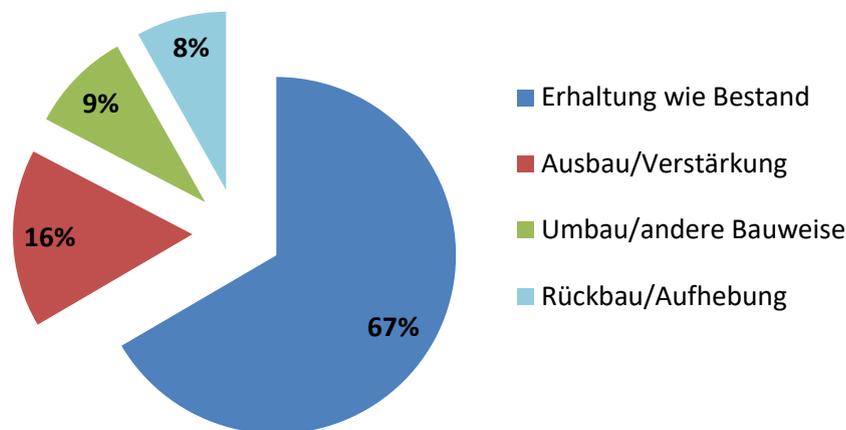
- Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung),
- den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie) (= Ausbau/Verstärkung),
- Umbau/andere Bauweise (veränderte Kategorie),
- Rückbau/Aufhebung,
- Neubau (neue Trasse).

Dabei soll auch eine Priorisierung vorgenommen werden (kurz-, mittel- und langfristig).

Abbildung 6 zeigt die Handlungsempfehlungen im Mittel über elf Wegenetzkonzepte. Danach wird empfohlen, etwa ein Viertel der Wege entweder grundlegend zu sanieren und zu verstärken (16 %) oder aber umzubauen und in eine andere Bauweise zu überführen (9 %). Letzteres meint

in der Regel den Rückbau von asphaltbefestigten Wegen in eine Schotterbauweise. Knapp 70 % der Wege sollten dagegen bestandserhaltend gepflegt werden. Ein vollständiger Rückbau oder eine Aufhebung der Wege wird für 8 % der Wege empfohlen.

**Abbildung 6: Handlungsempfehlungen im Rahmen von Wegenetzkonzepten**



Quelle: Eigene Auswertung auf der Grundlage von 11 Wegenetzkonzepten (3.184 km).

Der Neubau von Wegen wurde nur in Einzelfällen empfohlen, bei denen es um einen Lückenschluss ging. Zumeist stand dies in Zusammenhang mit der Aufhebung anderer Wegeverbindungen. Da der relative Anteil unter 0,1 % liegt, wurde dies in Abbildung 6 nicht mit dargestellt.

## 4.5 Finanzierung

In den ausgewerteten Wegenetzkonzepten werden mehr oder weniger differenzierte Hinweise zur Finanzierung von Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen gegeben. Diese beziehen sich zumeist auf die folgenden Themenbereiche:

- Abschätzung des Finanzbedarfs zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Wegenetzes in dem aktuellen Ausbauzustand,
- Modellrechnungen zu verschiedenen Ausbauvarianten,
- Aufzeigen verschiedener Möglichkeiten der Finanzierung (z. B. Anliegerbeteiligung, Gründung eines Wegeunterhaltungsverbandes, Erhöhung der Grundsteuer A).

Die Ausführungen zu diesem Themenkomplex haben in den einzelnen Wegenetzkonzepten einen sehr unterschiedlichen Detaillierungsgrad, da auch die jeweiligen Voraussetzungen und Gege-

benheiten in den einzelnen Kommunen sehr verschieden sind. Die nachfolgend aufgeführten Hinweise entstammen einzelnen Wegenetzkonzepten, die jeweils auch benannt werden. Eine kurze Zusammenfassung der Ausarbeitungen eines exemplarischen Wegenetzkonzeptes folgt im Anschluss daran anhand des Beispiels der Stadt Hille.

### **Finanzbedarf**

Bei dem Finanzbedarf ist zwischen folgenden Positionen zu unterscheiden:

- Investitionskosten für Wiederherstellung und Erneuerung,
- Unterhaltungskosten,
- Abschreibungskosten.

Die Autoren beziehen sich bei der Abschätzung des Finanzbedarfs vielfach auf ein Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission kommunaler Straßenbau (FGSV, 2004). Danach ist bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 1,13 Euro/qm (hochgerechnet auf das Jahr 2015) als jährlicher Finanzbedarf erforderlich (Ge-Komm, 2016). Dieser Wert gilt laut FGSV für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung. Eine Verbesserung des Status Quo bzw. eine Anpassung des Wegenetzes an gestiegene Bedarfe (z. B. höhere Ausbaubreiten) ist damit aber nicht möglich.

Dem gegenüber steht zumeist ein deutlich niedrigerer Haushaltsansatz. Nähere Hinweise hierzu finden sich in den Fallstudienberichten (Anhang II) sowie in dem unten ausgeführten Beispiel Wegenetzkonzept Gemeinde Hille.

In nahezu allen Wegenetzkonzepten wird auf die deutliche Diskrepanz zwischen dem Finanzbedarf und dem jeweiligen Haushaltsansatz für die Wegeunterhaltung und den Wegeausbau hingewiesen (Sweco GmbH, 2017). Es werden daher Empfehlungen für die Finanzierung von Wegebaumaßnahmen gegeben. Dieses Thema ist in den vergangenen Jahren in verschiedenen Zusammenhängen intensiv diskutiert worden (Städtetag NRW, 2014).

**Foto 5: Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) im Forstbereich (Wiehengebirge, Stadt Porta Westfalica)**



Quelle: Eigene Aufnahme, April 2018.

### **Finanzierungsmöglichkeiten**

Nach den Informationen aus den vorliegenden Wegenetzkonzepten sowie den durchgeführten Fallstudien erfolgt die Finanzierung der Wegeunterhaltung und des Wegeausbaus in erster Linie über Haushaltsmittel der Gemeinden. Relativ häufig wird auf den Fall hingewiesen, dass neben Haushaltsmitteln auch Gelder der Jagdgenossenschaft für den ländlichen Wegebau mit eingesetzt werden (z. B. Wegenetzkonzept Medebach). Über diesen Ansatz werden die einzelnen Eigentümer gemäß der Größe ihrer Eigentumsflächen beteiligt.

Weitere in den Wegenetzkonzepten diskutierte Finanzierungsmöglichkeiten werden nachfolgend erläutert.

### **Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz**

In allen Wegenetzkonzepten wird auf die Möglichkeit der Anliegerbeteiligung gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) hingewiesen.

Seitens der Gemeindeprüfungsanstalt NRW (GPA) werden im Zuge von Prüfungen Empfehlungen hinsichtlich der Straßenbaubeiträge gegeben (GPA Gemeindeprüfungsanstalt NRW, 2014). Die Kommunen werden aufgefordert, als Beitrag zur Konsolidierung der kommunalen Haushalte die maximal zulässigen Prozentsätze von den Anliegern zu erheben sowie auch die Anlieger von Wirtschaftswegen zu Ausbaubeiträgen heranzuziehen.

Als Grundlage für eine Anliegerbeteiligung wird von einzelnen Kommunen die Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes NRW über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz verwendet. Bei Wirtschaftswegen beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen danach 50-80 %.

In den Gesprächen im Rahmen der Fallstudien wurde von Gemeindevertretern mehrfach darauf hingewiesen, dass die Anliegerbeteiligung im Außenbereich schwierig umzusetzen ist. Dies liegt in erster Linie darin begründet, dass überwiegend multifunktionale Verbindungswege und Hauptwirtschaftswege neu ausgebaut werden, die eine wichtige Verbindungsfunktion haben und in ihrer Bedeutung über die Erschließung einzelner Flächen weit hinausgehen. Eine ausschließliche Beteiligung der direkten Anlieger, wie nach KAG möglich, wäre daher kaum nachvollziehbar zu begründen und würde in vielen Fällen langwierige Klageverfahren nach sich ziehen. Sie ist damit auch politisch schwer durchsetzbar.

Diese Möglichkeit der Finanzierung wird von Bearbeitern der Wegenetzkonzepte unterschiedlich bewertet. Während einzelne Büros auf die Empfehlungen der GPA verweisen, werden von anderen Büros die damit verbundenen Nachteile und Probleme hervorgehoben:

- ausschließliche Beteiligung der direkten Anlieger,
- ungleichmäßige Verteilung der Beiträge durch Anteile nach Grundstücksflächen,
- Anwendbarkeit nur bei Investitionsmaßnahmen zur Verbesserung der Wege, nicht bei Investitionen zur Instandsetzung und laufenden Unterhaltung.

Die Situation im Außenbereich ist bezüglich einer Anliegerbeteiligung mit der im Innenbereich nicht vergleichbar. Die häufig vorgetragenen Empfehlungen der GPA NRW hinsichtlich einer Kostenbeteiligung der Anlieger gemäß KAG bei Baumaßnahmen an Wirtschaftswegen im Außenbereich blenden diese Problematik der ungerechten Verteilung der Kosten aus (GPA Gemeindeprüfungsanstalt NRW, 2014). Allerdings besteht in NRW ein Beitragserhebungsgebot laut KAG nur bei dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen.

Diesbezüglich kann auf die Erfahrungen aus Schleswig-Holstein verwiesen werden. In Schleswig-Holstein wurde durch Gesetz vom 04.01.2018 (GVObI. 2018, S. 6) die Gemeindeordnung (GO) dahingehend geändert, dass die Erhebungspflicht für Straßenausbaubeiträge nach § 8 KAG abgeschafft wurde (GVObI). Die Entscheidung über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist damit wieder in das Ermessen der Gemeinde gestellt. In den Jahren davor musste eine Anliegerbeteiligung verpflichtend durchgeführt werden. Die Umsetzung von Ausbaumaßnahmen war daraufhin stark zurückgegangen.

### **Gründung eines Wegeunterhaltungsverbandes**

Eine Beteiligung der Flächeneigentümer an den Wegebaukosten ist in Form von Beiträgen zu Unterhaltungsverbänden möglich. Hierdurch können alle Flächeneigentümer gleichermaßen zur Finanzierung von Wegebaumaßnahmen herangezogen werden.

In NRW sowie auch in anderen Bundesländern (Bertling, 2013) wird das Thema der Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden seit einigen Jahren verstärkt diskutiert (Thomas, 2013). Ein vom Ministerium in Auftrag gegebenes Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass auch in NRW keine Argumente gegen die Gründung derartiger Verbände sprechen (CMS Hasche Sigle, 2015). Allerdings fokussiert das Gutachten stark auf Wegeunterhaltungsverbände auf der Grundlage des Wasser- und Bodenverbandsgesetzes (WVG), bei denen die Kommune Eigentümer der gesamten Flächen sowie der darauf befindlichen Infrastruktur bleibt. In NRW konnten bisher lediglich die Teilnehmergeinschaften in Waldflurbereinigungsgebieten im Anschluss an das Verfahren in einen Wegeunterhaltungsverband auf der Grundlage des FlurbG überführt werden. Dies wurde vielfach auch praktiziert.

In Niedersachsen wird das Modell der Realverbände stärker favorisiert. Realverbände nach niedersächsischem Vorbild sind gleichzeitig Eigentümer der Straßenparzellen. Sie sind Selbstverwaltungskörperschaften im ländlichen Raum, die Wege, Gewässer oder Forsten im Interesse des Allgemeinwohls und zum Nutzen der Mitglieder verwalten. Sie sind in Niedersachsen in einzelnen Regionen weit verbreitet (insbesondere Südniedersachsen, Osnabrücker Raum), konnten bis vor Kurzem aber nur im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren neu gegründet werden. Durch die Änderung des Realverbandsgesetzes in 2012 ist nunmehr auch die Neugründung von Realverbänden mit dem Ziel des gemeinschaftlichen Wegeausbaus und der Wegeunterhaltung möglich.

Derzeit wird in verschiedenen Kommunen in NRW die Neugründung eines Wegeunterhaltungsverbandes vorbereitet. Als Vorreiter wird in dieser Hinsicht die Stadt Gescher angesehen. Im Rahmen der Fallstudien wurde von Gesprächspartnern mehrfach darauf hingewiesen, dass ein enger Austausch mit den dortigen Verantwortlichen bestehe und die Aktivitäten der Stadt intensiv verfolgt werden. In den Wegenetzkonzepten finden sich zumeist Hinweise auf diese Aktivitäten, nähere Hinweise, etwa zur Satzungsgestaltung, sind aber nicht enthalten.

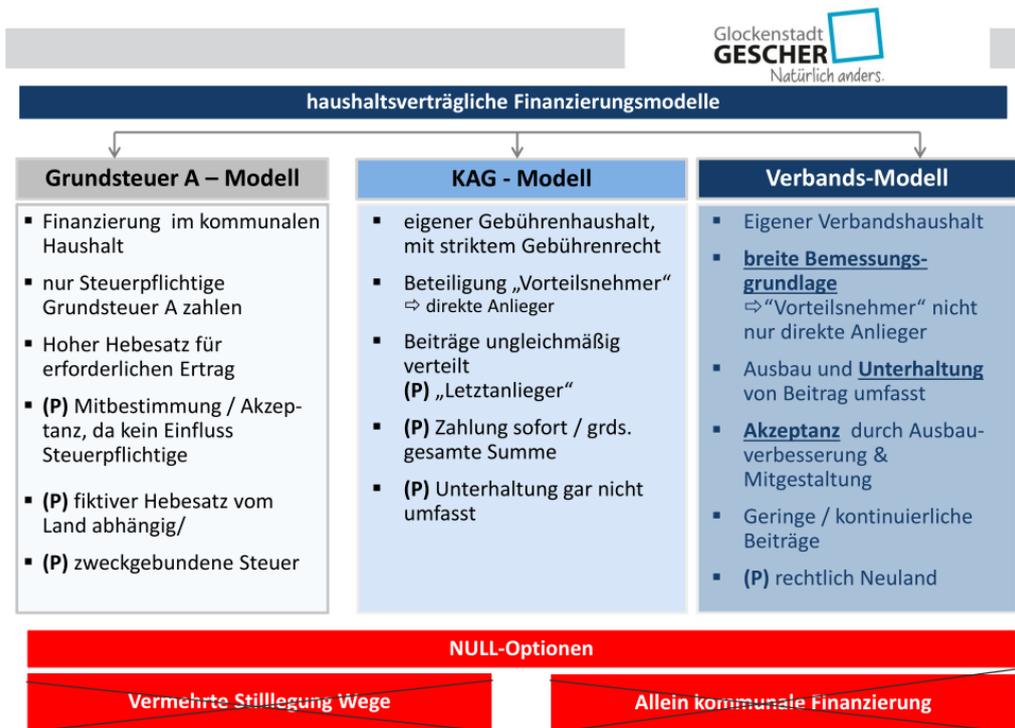
### **Erhöhung der Grundsteuer A**

Eine Erhöhung der Grundsteuer A belastet alle Eigentümer von land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken gleichermaßen. Die Mehreinnahmen werden in den Gemeindehaushalt eingestellt, allerdings ist eine Zweckbindung für den Wegebau nicht zulässig. Sofern die Gemeinde für einen befristeten Zeitraum ein Wegeausbaukonzept erarbeitet hat und entsprechende Kostenschätzungen vorliegen, lassen sich diese Mehreinnahmen zumindest argumentativ dem Wegebau zuordnen. An diesem Modell wird vereinzelt kritisiert, dass eine inhaltliche Beteiligung der Steuerpflichtigen nicht stattfindet. Allerdings muss eine Erhöhung der Grundsteuer vom Gemeinderat beschlossen werden.

Sofern ein Wegekonzept erarbeitet wird, kann im Rahmen der Bürgerbeteiligung offen über die Mittelverwendung diskutiert und für Akzeptanz geworben werden. Ein solches Konzept wäre daher eine gute Grundlage, sofern einzelne Gemeinden diesen Weg der Grundsteuererhöhung gehen wollen.

Abbildung 7 zeigt die Vor- und Nachteile der drei alternativen Finanzierungsmodelle. Die Abbildung entstammt einer Präsentation der Stadt Gescher, die auf einer Tagung des Zentrums für Ländliche Entwicklung (ZeLE) zu den Wegenetzkonzepten vorgestellt wurde (Kerkhoff, 2017). Die Abbildung hat Eingang in zahlreiche Wegenetzkonzepte gefunden.

**Abbildung 7: Vor- und Nachteile verschiedener Finanzierungsmodelle für den Wegebau**



Quelle: Stadt Gescher, Kerkhoff (2017).

Die dargestellten Null-Optionen, vermehrte Stilllegung von Wegen und alleinige kommunale Finanzierung, werden danach auch von der Stadt Gescher als nicht praktikabel bzw. nicht nachhaltig angesehen. Von daher besteht zu anderen Finanzierungsmodellen keine Alternative. Das Hauptproblem bei dem Verbandsmodell wird danach von der Stadt Gescher darin gesehen, dass rechtlich Neuland betreten und eine geeignete Satzung abgestimmt werden muss. Nach Hinweisen einzelner Gesprächspartner sind die Vorarbeiten der Stadt Gescher, die von zahlreichen Kommunen aufmerksam verfolgt werden, mittlerweile weiter gediehen und ein erster Satzungsentwurf liegt vor, der sich allerdings noch in der Abstimmung befindet.

## Wiederkehrende Ausbaubeiträge

Das Thema „Wiederkehrende Ausbaubeiträge“ wird in den vorliegenden Wegenetzkonzepten nicht thematisiert, da diese in NRW nicht zulässig sind. Der Vollständigkeit halber soll aber auch auf diese Finanzierungsform hingewiesen werden, die in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen hat.

Um eine starke finanzielle Belastung einzelner Anlieger zu vermeiden, haben verschiedene Bundesländer (aktuell Bayern, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen und das Saarland) wiederkehrende Straßenausbaubeiträge als Finanzierungsmöglichkeit eingeführt. Nach längerem Rechtsstreit hatte das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass wiederkehrende Straßenausbaubeiträge verfassungsrechtlich zulässig sind. Die genannten Beiträge können von allen Flächeneigentümern in einem abzugrenzenden Abrechnungsgebiet über einen festzulegenden Zeitraum eingezogen und zweckgebunden für den Wegebau verwendet werden (ALR SH, Bauernverband Schleswig-Holstein e. V. und Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag, 2016). Hierüber können die Lasten gleichmäßiger und gerechter verteilt werden, als dies über eine Anliegerbeteiligung möglich ist (Lohmann und Gries, 2013). Dies trägt auch zu einer höheren Akzeptanz bei.

In Hessen hatte sich insbesondere der Hessische Städte- und Gemeindebund für die Einführung wiederkehrender Ausbaubeiträge stark gemacht. Dies wurde wie folgt begründet (nach Wagner & Rauscher, Hessische Städte und Gemeindezeitung 2010, zitiert aus Lohmann und Gries, 2013):

*„Die Finanzierung über den wiederkehrenden Straßenbeitrag stelle sich im Vergleich zur klassischen „Einmalerhebung“ objektiv als gerechter dar, da die Erstreckung der Beitragserhebung auf den gesamten Straßenbestand im Gemeindegebiet oder in einzelnen Ortsteilen zur Folge habe, dass „alle, die das Straßensystem als Solidargemeinschaft nutzen, an diesem auch beteiligt werden“. Die individuelle Belastung mit einem zwar wiederkehrenden, im Vergleich zur einmaligen Beitragserhebung aber wesentlich geringeren Betrag werde vom einzelnen Grundstückseigentümer als Entlastung wahrgenommen, weshalb er eher bereit sei, eine solche Beitragserhebung hinzunehmen.“*

In Hessen werden mittlerweile in zahlreichen Städten und Gemeinden wiederkehrende Straßenausbaubeiträge erhoben. Die Erfahrungen sind durchweg positiv<sup>4</sup>. Seit 2018 beteiligt sich das Land mit einem einmaligen pauschalisierten Kostenausgleich in Höhe von 20.000 Euro pro Abrechnungsgebiet an dem mit der Einführung verbundenen Verwaltungsaufwand.

In NRW wurde eine entsprechende Gesetzesinitiative in 2017 abgelehnt (Landtag Nordrhein-Westfalen, 2017). Den Gemeinden steht damit diese Finanzierungsmöglichkeit nicht offen.

---

<sup>4</sup> HSGB, Wagner, mdl. Mitteilung, Telefonat vom 16.07.2018.

### **Exemplarisches Beispiel (Gemeinde Hille)**

Im Folgenden werden beispielhaft einige Ausführungen aus dem Wegenetzkonzept der Gemeinde Hille vorgestellt (Sweco GmbH, 2017). Die Ausführungen sind im Vergleich zu denen in anderen Wegenetzkonzepten relativ detailliert und ausführlich. Das entsprechende Kapitel kann daher als „Best-practice-Beispiel“ angesehen werden.

Aufgrund der siedlungshistorischen Entwicklung ist das Wegenetz der Gemeinde Hille mit ca. 500 km auf einer Fläche von etwa 103 km<sup>2</sup> relativ dicht. Etwa die Hälfte des Wegenetzes ist asphaltiert oder gepflastert. Multifunktionale Verbindungswege haben einen Anteil von knapp 25 %. Hierbei wurde differenziert zwischen den Wegen der Kategorie B1 (Hauptverkehrswege) und B2 (Haupterschließungswege). Einen großen Anteil nehmen die Hauptwirtschaftswege (Kategorie C) mit 31 % sowie zumeist unbefestigte Wege der Kategorie G (34 %) ein. Etwa 70 % aller befestigten Wege wurden in die Zustandsstufe 3 eingeordnet, d. h. diese Wege müssten in den nächsten 10 bis 15 Jahren größtenteils saniert werden. Hierbei sind rund 47 % der Wege der Kategorie B sanierungsbedürftig (54 km) sowie 76 % der Wege der Kategorie C (71 km). Diese Einstufungen sind Grundlage für die Kostenschätzung, die sich auf einen Zeitraum von 15 Jahren bezieht.

Bezüglich der Erneuerung von Wegen wurde von einheitlichen Werten von 75-125 Euro/netto (gerundet 90-150 Euro/m brutto) pro Meter für die Herstellung asphaltierter Wege in einer Breite von 3 m ausgegangen. Eine Deckenerneuerung ist hierbei mit 90.000 Euro/km zu veranschlagen, eine Gesamterneuerung inkl. Unterbau mit 150.000 Euro/km. Bei wassergebundenen Wegebefestigungen wurde ein Wiederherstellungswert von 35.000 Euro/km unterstellt.

Bezüglich der Abschreibung geht das Wegenetzkonzept davon aus, dass asphaltierte Straßen nach 40 Jahren grunderneuert werden müssen und Schotterwege spätestens nach 33 Jahren. Die Absetzung für Abnutzung (AfA) liegt dementsprechend bei 2,5 % bzw. 3 %.

Für die Unterhaltung wurden 1-2 % der Herstellungskosten bei Asphaltstrecken und 5 % bei Schotterwegen gerechnet. Für einzelne Wege, die nur mit einer Tragdeckschicht versehen sind, geht die Gemeinde Hille von einer Abschreibung in Höhe von 5 % aus.

In der Summe errechnen sich aus Unterhaltung und Abschreibung Gesamtkosten in Höhe von 1,63 Mio. Euro pro Jahr, sofern das Wegenetz in dem derzeitigen Zustand erhalten bleiben soll und keine Einsparmaßnahmen ergriffen werden. Nach Hinweisen des Straßen- und Abwasserbetriebs der Gemeinde Hille stehen laut Haushaltsplan im Mittel der Jahre 0,1 Mio. Euro zur Verfügung. Diese Zahlen verdeutlichen die enorme Diskrepanz und den kontinuierlichen Substanzverlust.

Vor dem Hintergrund dieser Diskrepanz wurden im Rahmen des Wegenetzkonzeptes verschiedene Modellrechnungen durchgeführt. Ziel war es, die Bedingungen zu definieren, unter denen die-

se Kosten erheblich reduziert werden können und gleichzeitig ein bedarfsgerechtes Wegenetz dauerhaft aufrechterhalten werden kann.

In das betrachtete Szenario gingen die folgenden Annahmen ein:

- Wege mit aktuellem Wegezustand Stufe 3 müssen in den nächsten 10 bis 15 Jahren grundsaniert werden.
- Wege der Kategorie C werden zukünftig nicht mehr grundsaniert und die Fahrbahnen werden sukzessive aufgebrochen und gefräst. Hierfür werden Kosten in Höhe von 22.500 Euro/km angesetzt. Die laufende Pflege dieser Schotterstrecken kann mit einem Aufwand in Höhe von 200 Euro/km und Jahr erfolgen.

In diesem Szenario verringert sich der Investitionsbedarf in den nächsten 15 Jahren um etwa 0,7 bis 0,9 Mio. Euro/Jahr. Weitere Einsparungen sind durch einen reduzierten Abschreibungsaufwand zu realisieren.

Aber auch bei Ausnutzung aller Einsparungsmöglichkeiten sind auch weiterhin jährliche Unterhaltungskosten einschließlich Abschreibungen in Höhe von rd. 0,6 bis 0,8 Mio. Euro zu veranschlagen. Auch diese Kosten werden durch den aktuellen Haushaltsansatz, der etwa bei 0,1 Mio. Euro liegt, bei Weitem nicht gedeckt.

Abgesehen von den rein finanziellen Aspekten stellt sich aber auch die Frage nach dem erforderlichen Personalaufwand für die Verausgabung zusätzlicher Mittel, sofern sie denn zur Verfügung stünde. Eine erhebliche Ausgabensteigerung wäre auch hier mit dem vorhandenen Personalbestand in der Verwaltung und auf dem Bauhof nicht zu bewältigen (Sweco GmbH, 2017).

Vor dem Hintergrund der knappen Finanzmittel stellt das Wegenetzkonzept nach Aussagen der Stadt Hille eine gute Grundlage für einen zielgerichteten Einsatz von Haushaltsmitteln dar, indem Prioritäten nachvollziehbar hergeleitet und damit politische Entscheidungsprozesse auch beschleunigt werden.

## 5 Ergebnisse der Fallstudien

Die vor Ort analysierten Wegenetzkonzepte sind im Anhang II beschrieben. Auf spezifische Besonderheiten in den jeweiligen Kommunen wird dort in den Projektsteckbriefen hingewiesen.

Wie die Fallstudien zeigen, bestand bei einzelnen Gemeinden die Erwartung, dass sich das Wegenetz ohne spürbaren Funktionsverlust deutlich ausdünnen lässt und auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes etliche Wege zurückgebaut oder privatisiert werden können. Im Zuge der breiten Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich dagegen gezeigt, dass sehr spezifische Ansprüche an einzelne Wege bestehen und ein vollständiger Rückbau auch untergeordneter Wege von den

Bürgern zumeist nicht akzeptiert wird. Eine spürbare Reduzierung der zu unterhaltenden Wege-  
länge wird daher zumeist nicht möglich sein.

Alle Gesprächspartner in den Auswahlgemeinden bestätigten aber, dass das Wegenetzkonzept  
eine gute Grundlage für die weitere Unterhaltung und den Ausbau einzelner Wege sei. Auch hät-  
ten die Konzepte deutlich gemacht, dass die in der Vergangenheit eingestellten Finanzmittel bei  
Weitem nicht ausreichend seien, um die Wegenetze dauerhaft zu erhalten.

**Foto 6:                    Brückenbauwerk an einem Ortsverbindungsweg der Stadt Halver**



Quelle:    Eigene Aufnahme, März 2018.

Weitere Ergebnisse der Fallstudien fließen in die abschließende Bewertung der Fördermaßnahme  
(Kapitel 6) ein.

## **6    Bewertung und Empfehlungen**

### **Bedeutung von Wegenetzkonzepten**

Die ländlichen Wege haben eine hohe Bedeutung nicht nur für die Land- und Forstwirtschaft son-  
dern auch für Anwohner, Gewerbetreibende, die Nahversorgung sowie für die Naherholung und  
den Tourismus. Auf die Bedeutung der Wege für den ländlichen Raum insgesamt wurde von den  
Gemeindevertretern in den Gesprächen immer wieder hingewiesen.

In den meisten Gemeinden in NRW besteht hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Wege erhöhter Handlungsbedarf (Städtetag NRW, 2014). Die zunehmende Mechanisierung in der Landwirtschaft mit überbreiten und immer schwereren Fahrzeugen, höhere Geschwindigkeiten und längere Transportwege führen dazu, dass die Ansprüche an das Wegenetz insgesamt steigen, gleichzeitig die Ansprüche der Landwirtschaft und die der sonstigen Nutzer an den Zustand des Wegenetzes sich aber auch zunehmend auseinander entwickeln.

Vor diesem Hintergrund bieten die Wegenetzkonzepte nach Aussage der befragten Gemeindevertreter eine Möglichkeit zur Identifizierung prioritärer Handlungsbedarfe und zur Optimierung des Einsatzes von Finanzmitteln für den Wegebau. Sie verdeutlichen den zumeist selbst für die reine Bestandserhaltung unzureichenden Einsatz von Finanzmitteln in diesem Bereich und leisten damit auch einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung der politischen Entscheidungsträger und zur Beschleunigung von Entscheidungsprozessen auf kommunaler Ebene.

Die ursprünglich bei den meisten Gemeindevertretern vorhandene Erwartung, dass sich über die Wegenetzkonzepte das Wegenetz auch substanziell ausdünnen lässt, erfüllte sich dagegen überwiegend nicht. Die zumeist sehr breit angelegte Bürgerbeteiligung zeigte, dass die vorhandenen Wege sehr unterschiedlich genutzt werden und eine Aufhebung einzelner Wege zumeist auf Widerstände einzelner Nutzer stößt.

Nach Aussage der Gemeindevertreter ist es aber von großer Bedeutung, dass durch die Kategorisierung der Wege ein gemeinsames Verständnis für die Bedeutung einzelner Wege entwickelt wurde. Eine Konzentrierung der Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen auf die multifunktionell nutzbaren Verbindungswege wird damit kommunalpolitisch leichter durchsetzbar. Von entscheidender Bedeutung war hierbei, dass diese Kategorisierung im Wesentlichen durch ein neutrales Planungsbüro vorbereitet wurde und durch die Sicht von außen lokale Einzelinteressen als solche rasch kenntlich gemacht werden konnten. Die befragten Gemeindevertreter erwarten daher für die Zukunft eine vereinfachte und beschleunigte Umsetzung von Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen, sofern die benötigten Finanzmittel tatsächlich auch zur Verfügung stehen.

Sofern im Rahmen des ELER-Programms eine Wegebauförderung auch außerhalb der Flurbereinigung implementiert werden sollte, wären die vorliegenden Wegenetzkonzepte eine gute Grundlage, um kurzfristig Förderanträge formulieren zu können.

### **Finanzierung des Wegebbaus**

Die Wegenetzkonzepte geben verschiedene eher allgemeine Hinweise zu Finanzierungskonzepten. Diese beziehen sich zumeist auf das Verbands-Modell (Neugründung eines Wegeunterhaltungsverbandes), das KAG-Modell (Anliegerbeteiligung nach Kommunalabgabengesetz) oder das Grundsteuer-A-Modell (zeitlich beschränkte Anhebung der Grundsteuer A).

Weiterhin wird auf den hohen Finanzbedarf in diesem Bereich hingewiesen sowie auf die großen Differenzen zwischen den jeweiligen Haushaltsansätzen und den für die Bestandserhaltung erforderlichen Aufwendungen.

Es bestätigen sich damit die auch aus breiter angelegten Untersuchungen bekannten Befunde. So hat das Deutsche Institut für Urbanistik im Rahmen des KfW Kommunalpanel 2018 auf den „gravierenden Rückstand“ im Bereich Investitionen in kommunale Verkehrsinfrastruktur hingewiesen (DIFU Deutsches Institut für Urbanistik, 2018). Danach gaben 73 % der Kommunen in NRW an, dass in diesem Infrastrukturbereich ein „nennenswerter Rückstand“ bestehe. Der Bereich Straßen und Verkehrsinfrastruktur lag damit deutlich vor den anderen abgefragten Bereichen. Im Bereich Verkehrsinfrastruktur erwarten 37 % der befragten Kommunen einen Zuwachs des Investitionsrückstandes für die kommenden Jahre. Auch dieser Wert liegt höher als etwa für die Bereiche Schulen oder Kinderbetreuung. Das Institut für Urbanistik weist insbesondere auf die großen regionalen Unterschiede hin. Angesichts der relativ schwachen Investitionstätigkeit in den Regionen mit besonders hohen bzw. stark gestiegenen Bedarfen und Investitionsrückständen erwartet das DIFU für die Zukunft steigende regionale Disparitäten.

Auch die kommunalen Spitzenverbände weisen in einer gemeinsamen Stellungnahme auf die massiven Finanzierungsprobleme und die nach ihrer Einschätzung unzureichende Förderung hin:

„Die kommunalen Spitzenverbände sind auf der Grundlage der Rückmeldung zahlreicher Hauptverwaltungsbeamter der Auffassung, dass Fördertatbestand und -volumen der Problematik in den Kommunen nicht annähernd gerecht werden“ (Städtetag NRW, 2014).

Da sich die Notwendigkeit eines stärkeren Ausbaus zumeist aus den Ansprüchen der Landwirtschaft ergibt, sollte diese auch angemessen zur Finanzierung herangezogen werden. Da auch nach Aussagen der befragten Gemeindevertreter eine Anliegerbeteiligung im Außenbereich insbesondere bei Ortsverbindungs- und Haupterschließungswegen kaum gerecht kalkuliert werden kann und dementsprechend auch politisch schwierig umzusetzen ist, besteht unseres Erachtens keine Alternative zur Heranziehung der Flächeneigentümer in Form von Beiträgen zu Unterhaltungsverbänden. Nur hierdurch können alle Flächeneigentümer gleichermaßen zur Finanzierung von Wegebaumaßnahmen herangezogen werden.

In Niedersachsen wurde das bestehende Realverbandsgesetz entsprechend geändert, um zukünftig auch die Neugründung von Realverbänden mit dem Ziel des gemeinschaftlichen Wegeausbaus und der Wegeunterhaltung zu ermöglichen. Auch in NRW wird das Thema seit einigen Jahren verstärkt diskutiert (Thomas, 2013; Vortrag Stadt Gescher). Seitens der Flurbereinigung sollten entsprechende Bestrebungen zur Neugründung von Wegeverbänden unterstützt werden. Auch die in NRW bisher ablehnende Haltung gegenüber „wiederkehrenden Ausbaubeiträgen“ sollte überprüft werden.

### Technische Vorgaben zur Erstellung der Wegenetzkonzepte

Die vom Ministerium in einem Leitfaden getroffenen Vorgaben zur Erstellung der Wegenetzkonzepte wurden von den befragten Gemeindevertretern allgemein als zielführend eingestuft. Lediglich die Wegekategorie B umfasst nach den bestehenden Vorgaben eine sehr heterogene Gruppe von Wegen. Es wird empfohlen, hier eine Differenzierung beispielsweise in die Kategorien B\_1 (Multifunktionaler Verbindungsweg mit Intensivnutzung Land- und Forstwirtschaft/Nahversorgung) und B\_2 (Multifunktionaler Verbindungsweg mit besonderer Bedeutung für Naherholung und Tourismus) vorzunehmen. Eine solche Trennung wurde in einzelnen Wegenetzkonzepten bereits vorgenommen (siehe Wegenetzkonzept Hille). Die Kategorie B\_1 umfasst hierbei Hauptverkehrsstraßen, die aufgrund ihrer überdurchschnittlichen Frequentierung durch Kfz aller Art hohen bis sehr hohen Belastungen ausgesetzt sind und in erster Linie Orte und Ortsteile mit einander verbinden. Hierzu zählen auch alle Straßen, auf denen öffentlicher Busverkehr stattfindet (Sweco GmbH, 2017) (siehe Foto 7).

**Foto 7:** Multifunktionaler Verbindungsweg, der einer Kategorie B\_1 zuzuordnen wäre, Stadt Porta Westfalica



Quelle: Eigene Aufnahme, März 2018.

### Verwaltungstechnische Umsetzung der Förderung

Die Unterstützung durch die Dezernate 33 der Bezirksregierungen ist von den befragten Gemeindevertretern durchweg als sehr konstruktiv und hilfreich beschrieben worden. Lediglich der oftmals sehr kurze Bearbeitungszeitraum wurde als problematisch angesprochen, da die Bearbeitung und die Bürgerbeteiligung einen längeren Zeitraum einnahmen. Auch die Diskussion des Wegenetzkonzeptes in den politischen Gremien ist zeitaufwendig. Es sollte daher geprüft werden, ob eine Bewilligung nicht auch für einen Zeitraum von zwei Jahren erteilt werden kann.

## **Fazit**

Wegenetzkonzepte ermöglichen die Identifizierung prioritärer Handlungsbedarfe und tragen damit zu einer Optimierung des Einsatzes von Finanzmitteln für den Wegebau bei. Sie leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung der politischen Entscheidungsträger und zur Beschleunigung von Entscheidungsprozessen auf kommunaler Ebene. Die maximal möglichen Wirkungen eines Wegenetzkonzeptes können sich aber nur voll entfalten, wenn tatsächlich auch Maßnahmen zum Ausbau einzelner Wege umgesetzt werden. Aufgrund der überwiegend geringen Finanzkraft der Kommunen können Ausbaumaßnahmen zumeist nur unter Inanspruchnahme von Fördermitteln getätigt werden. Diese standen bisher nur im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren zur Verfügung. Eine weitere Förderung der Erstellung von Wegenetzkonzepten in der kommenden Förderperiode wäre daher dann besonders sinnvoll, wenn gemäß der Koalitionsvereinbarung auch Fördermittel für den Wegebau außerhalb der Flurbereinigung in nennenswertem Umfang zur Verfügung gestellt werden würden.



## 7 Literaturverzeichnis

- GVOBl: Gesetz zur Aufhebung der Erhebungspflicht für Straßenausbaubeiträge. Gesetz- und Verordnungsblatt für Schleswig-Holstein, Nr. 2, 2018. Zitiert am 08.03.2018.
- ALR SH, Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e. V., Bauernverband Schleswig-Holstein e. V. und Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag (2016): "Wege mit Aussichten", Ausbaubeiträge für Straßen und Wege, Leitfaden für Kommunen. Flintbek.
- Bertling, H. (2013): Rechtliche Situation des ländlichen Wegebbaus in den Bundesländern – ein erster Überblick. Vortrag auf der Wegebautagung am 18. April 2013 in Berlin, Schirmherrschaft: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- Bockermann Fritze, IngenieurConsult GmbH (2016): Gemeinde Mettingen, Erarbeitung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes, Ergebnisbericht zur Fördermaßnahme, Gutachten im Auftrag der Gemeinde Mettingen.
- CDU Nordrhein-Westfalen und FDP Nordrhein-Westfalen (2017): Koalitionsvertrag für Nordrhein-Westfalen 2017-2022 NRWKoalition. Internetseite CDU Nordrhein-Westfalen: [https://www.cdu-nrw.de/sites/default/files/media/docs/vertrag\\_nrw-koalition\\_2017.pdf](https://www.cdu-nrw.de/sites/default/files/media/docs/vertrag_nrw-koalition_2017.pdf). Zitiert am 17.06.2017.
- CMS Hasche Sigle (2015): Rechtsgutachterliche Stellungnahme für das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Zulässigkeit der Gründung eines Wegeverbandes nach dem Wasserverbandsgesetz des Bundes. Zitiert am 12.11.2017.
- DiFU Deutsches Institut für Urbanistik (2018): KfW-Kommunalpanel 2018, Hrsg.: KfW Bankengruppe, 39 Seiten. <https://difu.de/publikationen/2018/kfw-kommunalpanel-2018.html>. Zitiert am 16.05.2018.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (2004): Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden. FGSV-Verlag Band 986, Köln. Zitiert am 08.03.2018.
- Fischl, I. und Kaufmann, P. (2014): Was können Fallstudien im Rahmen von Evaluationen leisten? Anspruch und Realität der Anwendung. *fteval Journal for Research and Technology Policy Evaluation* H. 40, S. 35-42.
- Ge-Komm, Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (2016): Hansestadt Medebach, Ländliches Wegenetzkonzept, Gutachten im Auftrag der Stadt Medebach, 62 Seiten.
- GPA Gemeindeprüfungsanstalt NRW (2014): Überörtliche Prüfung, Vorbericht der Stadt Petershagen im Jahr 2014. <https://gpanrw.de>. Zitiert am 12.04.2018.
- Kerkhoff, T. (2017): Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes. Präsentation der Stadt Gescher auf der Tagung des Zentrums für Ländliche Entwicklung (ZeLE) vom 26.06.2017.
- Landtag Nordrhein-Westfalen (2017): Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Kommunalpolitik zum Gesetzentwurf der Fraktion der CDU, Gesetz zur Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge, Drucksache 16/14040 vom 20.01.2017. Internetseite <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD16-14040.pdf>: Zitiert am 17.08.2018.
- Lohmann, H. H. und Gries, S. (2013): Wiederkehrender Straßenbeitrag jetzt auch in Hessen – Gründe der Einführung und rechtliche Zulässigkeit. *LKRZ Zeitschrift für Landes- und Kommunalrecht Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland*, H. 7. Jahrgang, Heft 2, S. 45-50.

- MKULNV, Ministerium für Klimaschutz Umwelt Landwirtschaft Natur und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (2016): NRW-Programm Ländlicher Raum 2014-2020 (von der EU genehmigte 1. Änderung). Internetseite MKULNV:  
[https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/landwirtschaft/laendl\\_entwicklung/NRW-Programm\\_Laendlicher\\_Raum.pdf](https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/landwirtschaft/laendl_entwicklung/NRW-Programm_Laendlicher_Raum.pdf). Zitiert am 01.06.2017.
- MULNV, Ministerium für Umwelt Landwirtschaft Natur und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (2017): Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte gemäß Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung der Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 26.01.2016, Fassung vom 09.08.2017. Zitiert am 12.03.2018.
- Städtetag NRW, Landkreistag NRW und Städte und Gemeindebund NRW (2014): Perspektiven für den kommunalen Wirtschaftswegebau schaffen, Gemeinsame Stellungnahme 16/2052 von Städtetag NRW, Landkreistag NRW und Städte- und Gemeindebund NRW vom 03. September 2014 im Rahmen einer Landtagsanhörung. Zitiert am 07.08.2018.
- Sweco GmbH (2017): Strategisches Straßen und Wegekonzept Gemeinde Hille, Kreis Minden-Lübbecke, Gutachten im Auftrag der Gemeinde Hille, 89 Seiten.
- Thomas, R. (2013): Sanierung/Unterhaltung/Finanzierung der Wirtschaftswege. Vortrag auf der Wegebau-tagung am 18. April 2013 in Berlin unter Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- WAGU GmbH (2017): Ländliches Wegenetzkonzept für das Gebiet der Gemeinde Herscheid, Gutachten im Auftrag der Gemeinde Herscheid, 22 Seiten.

## Anhang I: Beschreibung der Wegekategorien

Folgende Wegekategorien sind nach dem Leitfaden vorgegeben:

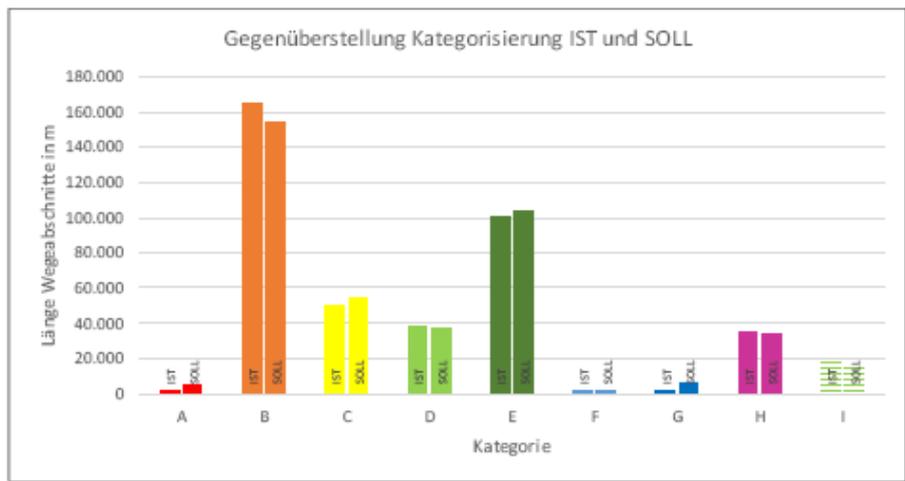
Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte gemäß Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung der Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 26.01.2016, Fassung vom 09.08.2017.

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



<b>Fallstudie 1: Wegenetzkonzept Porta Westfalica</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.1.2 Wegenetzkonzepte Richtlinie zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 27. Januar 2016
<b>Fördervorhaben:</b>	Erstellung eines Wegenetzkonzeptes für die Stadt Porta Westfalica
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Stadt Porta Westfalica, Kreis Minden-Lübbecke, Bezirksregierung Detmold
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2016 (Förderzusage: April 2016, Erteilung der Bewilligung: 02. November 2016, Auszahlung der Fördermittel: Dezember 2016),</li> <li>• Förderfähige Gesamtkosten: 54.800 Euro (24.660 Euro EU-Mittel).</li> </ul>
<b>Gebietskulisse:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kernstadt Porta Westfalica (ehemals Amt Hausberge) mit 14 Ortschaften,</li> <li>• Größe des Planungsgebietes: 105 km<sup>2</sup>,</li> <li>• Länge des ländlichen Wegenetzes: 515,5 km,</li> <li>• davon im Eigentum der Stadt: 347,4 km, Privatwege: 169 km (insbesondere Forstwege),</li> <li>• Länge der Wege, für die Handlungsempfehlungen gegeben wurden: 414 km,</li> <li>• im Planungsgebiet drei Bundesstraßen (B61, B65 und B482) und Anschluss an die A2 über die AS Porta Westfalica.</li> </ul>
<b>Siedlungsstruktur:</b>	<p>Die Stadt Porta Westfalica liegt am Durchbruchstor der Weser zwischen dem Weser- und dem Wiehengebirge am Übergang von den Mittelgebirgen in die Norddeutsche Tiefebene. Auf einer Fläche von ca. 105 km<sup>2</sup> finden sich 15 Ortschaften, als Stadtzentrum und Verwaltungssitz fungiert der Stadtteil Hausberge. Der Flusslauf der Weser mäandriert südlich und westlich der Stadt und bildet dort u. a. den so genannten „großen Weserbogen“. Während in der Talau landwirtschaftlich genutzte Flächen und auch Kiesteiche vorherrschen, sind die Gebirgszüge des Weser- und des Wiehengebirges bewaldet. Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen liegt mit über 25 % recht hoch, der Forstanteil beträgt 18 %.</p> <p>Aufgrund der zentralen Lage am Durchbruchstal der Weser verlaufen zahlreiche Rad- und Wanderwege durch das Stadtgebiet (u. a. der Weserradweg, der Sigwardsweg, die Westfälische Mühlenstraße).</p>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ge-Komm, Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (2016): Stadt Porta Westfalica: Ländliches Wegenetzkonzept, Gutachten im Auftrag der Stadt Porta Westfalica, inkl. Kartenmaterial (Ist-Zustand, Soll-Zustand),</li> <li>• Gespräch mit dem Projektleiter bei der Stadt Porta Westfalica (Herrn Jütte), telefonisch am 02. März 2018,</li> <li>• div. Zeitungsartikel zur Bürgerbeteiligung,</li> <li>• Befahrung einzelner Wege am 06.03.2018.</li> </ul>
<b>Ergebnisse des Wegekonzeptes</b>	
<b>Analyse der Ist-Situation:</b>	<p>Die Stadt Porta Westfalica hat die Unterhaltungspflicht für ein rd. 348 km langes ländliches Wegenetz. Hinzu kommen 66 km Wege in sonstiger Unterhaltungspflicht (privat, Bund, Land, Bahn) sowie 102 km sonstige Privatwege mit untergeordneter Erschließungsfunktion.</p> <p><b>Wegekategorisierung:</b></p> <p>Die Abbildung 1/1 zeigt die Wegekategorisierung für den Ist- und den Soll-Zustand (Ge-Komm, 2016). Knapp 50 % der ländlichen Wege wurden als Multifunktionale Wege in die Kategorie B eingestuft.</p>

**Abb. 1/1:**  
Kategorisierung der Wege im Ist- und im Soll-Zustand (Quelle: Ge-Komm, 2016)



**Tab. 1/1:**  
Länge und relativer Anteil der Wege in den einzelnen Wegekategorien im Ist-Zustand (Quelle: Ge-Komm, 2016)

	Multi-funktionale Wege	Hauptwirtschaftswege	Wirtschaftswege mit Fußgängerverkehr	Wirtschaftswege mit untergeordneter Erschließungsfunktion	Erschließungswege, Einzelinteressen (Wohnen, WEA)	Erschließungswege von untergeordneter Bedeutung	nicht mehr vorhanden, nicht genutzt
Kategorie	B	C	D	E	F	G	H
km	164,3	49,5	37,9	100,7	2,3	2,3	35,0
%	41,9	12,6	9,7	25,7	0,6	0,6	8,9

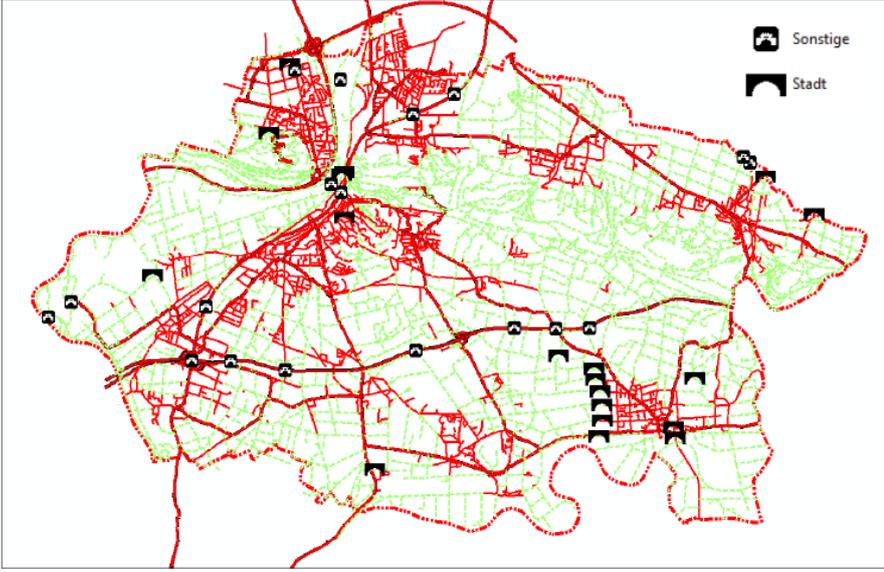
**Ausbauart:**

- asphaltiert: 43,0 %,
- wassergebundene Decken: 26,2 %,
- unbefestigt: 30,8 %.

**Ausbauzustand:**

- In Ordnung: 14,6 %,
- Einzelmaßnahmen erforderlich: 61,6 %,
- Gesamtсанierung erforderlich: 23,8 %.

Nach den Ergebnissen der Ist-Analyse befindet sich das Wegenetz insgesamt in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand. Lediglich 15 % der Wege wurden als „in Ordnung“ eingestuft. Eine Gesamtсанierung erschien auf immerhin knapp 24 % der Wegeabschnitte erforderlich.

<p><b>Abb. 1/2:</b></p> <p>Das ländliche Wegenetz (in grün) in Verbindung mit den klassifizierten Straßen (in rot) sowie den Brückenbauwerken (schwarz) (Quelle: Ge-Komm, 2016)</p>	
<p><b>Erwartungen der Gemeinde an das Wegekonzept:</b></p>	<p>Die Gemeinde verband mit der Erstellung des Wegenetzkonzeptes u. a. folgende Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer allgemeinen Datengrundlage über die Wegenutzung,</li> <li>• Priorisierung von Maßnahmen zum Wegebau und zur Wegeunterhaltung,</li> <li>• Ausweisung von Wegen, die nicht genutzt werden und aufgehoben werden können,</li> <li>• dadurch Verringerung des Aufwandes für die Wegeunterhaltung.</li> </ul>
<p><b>Verlauf des Beteiligungsprozesses:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drei ortsteilbezogene Veranstaltungen im Rathaus mit Vorstellung der Wege-kategorisierung (15.09., 29.09., 12.10.2016),</li> <li>• Eingabe von Kommentaren und Anregungen über das Bürgerdialog-Portal der Ge-Komm GmbH <a href="http://www.wirtschaftswegekonzzept.de">www.wirtschaftswegekonzzept.de</a>, Freischaltung für eine Dauer von drei Wochen nach den jeweiligen Informationsveranstaltungen,</li> <li>• Eingang von etwa 50 Kommentaren, Bewertung der Kommentare und diesbezügliche Abstimmung mit der Stadtverwaltung,</li> <li>• Abschlussveranstaltung und Erläuterung der Ergebnisse im Rahmen einer Sitzung des Ausschusses für Technische Infrastruktur und Grünflächen am 17. November 2016.</li> </ul>

<p><b>Foto 1/1:</b></p> <p>Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) mit Fußgänger und Radfahrer-verkehr in der Weseraue (eigene Aufnahme, März 2018)</p>	
<p><b>Beschreibung des Soll-Zustandes:</b></p>	<p>Insgesamt wurden aber nur geringe Verschiebungen zwischen den Wegekategorien vorgenommen. Etwa 10 km Wege der Kategorie B wurden neu in die Kategorien C und E eingestuft. Die übrigen Kategorien veränderten sich nur geringfügig.</p> <p>Insgesamt wurde bei der eigenen Befahrung der Wege deutlich, dass die Wegekategorie B sehr heterogen ist und die Einstufung unter B ohne weitere Zusatzinformationen keinen Hinweis auf die Priorität von Ausbau- oder Unterhaltungsmaßnahmen gibt (siehe Fotos 1-3). Die entsprechenden Zusatzinformationen sind aber in der aufgebauten Datenbank hinterlegt.</p>
<p><b>Foto 1/2:</b></p> <p>Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) mit Busverkehr in Lohfeld (eigene Aufnahme, März 2018)</p>	
<p><b>Handlungsempfehlungen:</b></p>	<p>Empfehlungen für einzelne Wegeabschnitte sind in der aufgebauten Datenbank hinterlegt. Für 269 km Wege (65 %) wird eine bestandserhaltende Unterhaltung empfohlen (Erhaltung wie Bestand). Rund 62 km sollten ausgebaut und verstärkt werden. Ein Umbau in eine andere Bauweise wird für 46 km empfohlen, ein vollständiger Rückbau und eine Aufhebung für knapp 37 km (ca. 9 %).</p> <p>Sonstige Hinweise beziehen sich auf verschiedene Möglichkeiten der Finanzierung des Wegebbaus (z. B. Gründung eines Wegeunterhaltungsverbandes) und auf eher allgemeine Aspekte der Wegeunterhaltung.</p>

<p><b>Foto 1/3:</b></p> <p>Multifunktionaler Verbindungsweg im Wiehengebirge unterhalb des Kaiser-Wilhelm-Denkmal (eigene Aufnahme, April 2018)</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung:</b></p>	<p>Die Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Detmold als Bewilligungsbehörde wird als sehr konstruktiv beschrieben. Der Zeitrahmen war relativ eng.</p> <p>Nach Aussage des Zuwendungsempfängers wäre die Erstellung des Wegenetzkonzeptes ohne die Förderung nicht erstellt worden.</p>



<b>Fallstudie 2: Wegenetzkonzept Halver</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.1.2 Wegenetzkonzepte Richtlinie zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 27. Januar 2016
<b>Fördervorhaben:</b>	Erstellung eines Wegenetzkonzeptes für die Stadt Halver
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Stadt Halver, Märkischer Kreis, Regierungsbezirk Arnsberg
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2016 (Erteilung der Bewilligung: 19. Juli 2016, Auszahlung der Fördermittel: Dezember 2016),</li> <li>• Förderfähige Gesamtkosten: 35.173 Euro (ausgezählte Fördermittel: 26.380 Euro, davon EU-Mittel: 15.828 Euro).</li> </ul>
<b>Gebietskulisse:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Halver mit ca. 150 einzelnen Ortsteilen und Weilern (Hofschaften),</li> <li>• Größe des Planungsgebietes: 77,2 km<sup>2</sup>,</li> <li>• Länge der Wege, für die Handlungsempfehlungen gegeben wurden: 274 km,</li> <li>• Lage an der B229, hierüber Anschluss an die BAB54, AS Lüdenscheid-Süd (außerhalb des Stadtgebietes),</li> <li>• Höhenlage: 275 bis 433 m ü. NN, kuppig bewegtes Gelände.</li> </ul>
<b>Siedlungsstruktur:</b>	<p>Die Siedlungsstruktur des Stadtgebietes ist geprägt von zahlreichen kleinen Orten, Weilern und landwirtschaftlichen Betrieben in Einzelhoflage. Dies hebt die landwirtschaftliche Prägung des Raumes in besonderer Weise hervor. Etwa 35 % der Fläche werden forstwirtschaftlich und 51 % landwirtschaftlich genutzt, der Rest sind Siedlungs- und Verkehrsfläche.</p> <p>Aufgrund des stark hügeligen Charakters der Landschaft ist der Fahrradtourismus eher von untergeordneter Bedeutung. Stärkere Bedeutung hat der Wandertourismus.</p>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH (2016): Erarbeitung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes, Ergebnisbericht zur Fördermaßnahme, Gutachten im Auftrag der Stadt Halver, inkl. Kartenmaterial (Ist-Zustand, Soll-Zustand),</li> <li>• Gespräch mit dem zuständigen Mitarbeiter der Stadt Halver (Herrn Neubauer) am 19.03.2018,</li> <li>• div. Zeitungsartikel zur Bürgerbeteiligung,</li> <li>• Befahrung einzelner Wege am 19.03.2018.</li> </ul>
<b>Ergebnisse des Wegekonzeptes</b>	
<b>Analyse der Ist-Situation</b>	<p>Im Rahmen des Wegenetzkonzeptes für die Stadt Halver wurde ein ländliches Wegenetz mit einer Länge von 274 km betrachtet. Etwa 149 km befinden sich im Eigentum der Stadt Halver. Weitere 114 km im Nordwesten des Stadtgebietes gehören formal zur Teilnehmergeinschaft einer Flurbereinigung aus den 1960-er und 70-er Jahren. Die Aufgaben des Vorstandes und die Verwaltung der Wege sind aber auf die Stadt übergegangen.</p> <p>Zahlreiche Wege dienen gleichzeitig sowohl der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen wie auch der Erschließung von Hofstellen und Weilern. Die Stadt ist durch überregionale touristische Wege mit seinen Nachbarkommunen gut vernetzt.</p> <p><b>Wegekategorisierung:</b> Knapp 10 % der ländlichen Wege wurden als Multifunktionale Wege in die Kategorie B eingestuft.</p>

<p><b>Tab. 2/1:</b></p> <p>Länge und relativer Anteil der Wege in den einzelnen Wegekategorien im Ist-Zustand (Quelle: Bockermann Fritze, 2016)</p>		Multi-funktionale Wege	Hauptwirtschaftswege	Wirtschaftswege mit Fußgängerverkehr	Wirtschaftswege mit untergeordneter Erschließungsfunktion	Erschließungswege, Einzelinteressen (Wohnen, WEA)	Erschließungswege von untergeordneter Bedeutung	nicht mehr vorhanden, nicht genutzt
	Kategorie	B	C	D	E	F	G	H
	km	22,9	24,0	40,9	65,9	9,3	62,9	15,7
	%	9,5	9,9	16,9	27,3	3,8	26,1	6,5
<p>Neben gut befestigten Wegen, die eine herausragende Verbindungsfunktion haben, wurden auch Wege mit überregionalen Radwegen der Kategorie B zugeordnet, auch wenn diese nur als wassergebundene Decken ausgebaut sind (siehe Foto 2/2). Insgesamt ist der Anteil der Wege der Kategorie B aber gering. Einen größeren Anteil nehmen die Wegekategorien E (Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion) und G (weniger wichtige Wege) ein. Der Anteil der nicht mehr genutzten oder nicht mehr vorhandenen Wege (Kategorie H) liegt bei etwa 7 %.</p> <p><b>Ausbauart (Wege im Eigentum der Stadt Halver / Wege der Teilnehmergeinschaft):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– befestigt (asphaltiert): 91,9 km / 5,4 km (Gesamt: 37,0 %),</li> <li>– wassergebundene Decken: 36,7 km / 43,3 km (Gesamt: 30,4 %),</li> <li>– unbefestigt: 20,0 km / 65,6 km (Gesamt: 32,6 %).</li> </ul> <p>Im Mittel sind etwa 37 % der Wege asphaltiert. Dieser Anteil liegt bei den Wegen im Eigentum der Stadt mit 62 % deutlich höher als bei den Wegen der Teilnehmergeinschaft (knapp 5 %).</p> <p>Die vorhandenen Querschnittsbreiten entsprechen teilweise nicht den Anforderungen der alten RLW99 (Richtlinie für den ländlichen Wegebau 1999). Dementsprechend sind insbesondere die Fahrbahnrandbereiche stark in Mitleidenschaft gezogen und weisen vielfach stärkere Schäden auf. Oftmals ist auch die geringe Tragfähigkeit mit ausschlaggebend für den insgesamt als hoch einzustufenden Ausbau- und Sanierungsbedarf.</p>								

<p><b>Luftbild 2/1:</b></p> <p>Das Luftbild verdeutlicht die Siedlungsstruktur mit zahlreichen Weilern und Einzelhöfen südöstlich von Halver (Quelle: Google Earth, download April 2018)</p>	
<p><b>Erwartungen der Gemeinde an das Wegenetzkonzept:</b></p>	<p>Die Gemeinde verband mit der Erstellung des Wegenetzkonzeptes u. a. folgende Fragestellungen (Bockermann Fritze GmbH, 2016):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Wege sind vorhanden und wie werden sie genutzt?</li> <li>• Welche Wege werden zukünftig noch benötigt?</li> <li>• Welche Wege können ggfs. entfallen?</li> <li>• Welche Wege sind zu ertüchtigen?</li> <li>• Welche Wege können zukünftig im Standard gesenkt werden?</li> <li>• Welche Wege können ggfs. privatisiert werden?</li> <li>• Wie soll die Unterhaltung der Wege zukünftig finanziert werden?</li> </ul> <p>Es bestand die Erwartung, dass auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes etwa 30 % der vorhandenen Wege entfallen, privatisiert oder stark zurückgebaut werden könnten.</p> <p>Auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes sollte auch ein Vorschlag für die Abgrenzung eines Flurbereinigungsgebietes im südöstlichen Teil des Stadtgebietes erarbeitet werden, mit dessen Hilfe aktuelle Probleme der Erschließung forstwirtschaftlicher Flächen und eines Grundstücks bearbeitet werden sollten.</p> <p>Auch sollte versucht werden, die schwierige Situation im nordwestlichen Stadtgebiet mit einer Teilnehmergeinschaft als Eigentümer der Wege und der Stadt als Verwalter aufzulösen (eindeutige Klärung der Zuständigkeiten, etwa auch mit Blick auf die Verkehrsicherungspflicht). Ein besonderes Problem stellen hier sanierungsbedürftige Brückenbauwerke dar. So mussten in der Vergangenheit bereits einzelne Brückenbauwerke aus den 1960-er Jahren und Wegeabschnitte gesperrt werden.</p>
<p><b>Verlauf des Beteiligungsprozesses:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenarbeit mit allen örtlichen Akteuren (Ortslandwirte, Forstbetriebsgemeinschaft, Regionalforstamt, Landwirtschaftskammer, Westfälisch-lippischer Landwirtschaftsverband, Landwirtschaftlicher Kreisverband),</li> <li>• Erläuterung des Wegenetzkonzeptes für alle interessierten Bürger in fünf Ortschaftskonferenzen,</li> <li>• Eingabe von Anregungen und Hinweisen über ein Feedback-Formular (download auf der Homepage der Stadt Halver),</li> <li>• Diskussion der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens mit Verbänden und Vertretern der Stadt,</li> <li>• Öffentliche Abschlussveranstaltung am 15.11.2016,</li> <li>• Intensive Bürgerbeteiligung („Es wurde um jeden Weg gerungen“).</li> </ul>

<p><b>Foto 2/1:</b> Hauptwirtschaftsweg (Kategorie C) bei Hesseln (eigene Aufnahme, März 2018)</p>	
<p><b>Beschreibung des Soll-Zustandes:</b></p>	<p>Im Soll-Konzept hat sich die Netzlänge der Hauptwirtschaftswege im Eigentum der Stadt Halver (Kategorie C) verringert zu Gunsten der Multifunktionswege (Kategorie B) und der Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion (Kategorie E). Insgesamt wurden aber nur geringe Verschiebungen zwischen den Wegekategorien vorgenommen. Bei den Wegen der Teilnehmergeinschaft wurden kaum Veränderungen in der Kategorisierung vorgenommen.</p>
<p><b>Foto 2/2:</b> Multifunktionaler Verbindungsweg in Schotterbauweise bei Büchermühle (Weg 1747) (eigene Aufnahme, März 2018)</p>	
<p><b>Handlungsempfehlungen:</b></p>	<p>Empfehlungen für einzelne Wegeabschnitte sind in der aufgebauten Datenbank hinterlegt. Für ca. 58 % der befestigten Wege im Eigentum der Stadt Halver wird eine Sanierung (Ausbau, Verstärkung) empfohlen. Dies gilt für etwas über 50 % der wassergebundenen Decken. Die unbefestigten Wege sollen in erster Linie im Bestand erhalten werden. Bei den Wegen im Eigentum der Teilnehmergeinschaft sind etwa 2/3 der überwiegend wassergebundenen Decken sanierungsbedürftig.</p> <p>Die Wege der Kategorie H sollen rückgebaut oder aufgehoben werden.</p> <p>In einzelnen Fällen wird empfohlen, durch den Umbau von Wegeabschnitten den Durchgangsverkehr für LKWs zu unterbinden.</p>

	<p>Es wird weiterhin empfohlen, einzelne Wegeflurstücke, die sich bereits in landwirtschaftlicher Nutzung befinden, an den Schlagrand zu tauschen und für den Natur- und Landschaftsschutz aufzuwerten (z. B. als Randstreifen/Ackersaum).</p> <p>Wege, die ausschließlich der Erschließung eines einzelnen Wohnhauses oder Gehöfts dienen, sollten wenn möglich privatisiert werden. Insgesamt wurden 13,4 km im Eigentum der Stadt und 14,8 km im Eigentum der Teilnehmergeinschaft für eine Privatisierung vorgeschlagen.</p> <p>Weitere Empfehlungen betreffen den Umgang mit einzelnen Brückenbauwerken und die verkehrstechnische Erschließung einer Vorrangfläche für Windkraftanlagen.</p>
<p><b>Foto 2/3:</b> Brückenbauwerk bei Dieckerhof (eigene Aufnahme, März 2018)</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung:</b></p>	<p>Die Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Arnsberg als Bewilligungsbehörde wird von Seiten der Stadt als sehr konstruktiv beschrieben. Schwierig sei lediglich der etwas enge Zeitrahmen gewesen, da die endgültige Bewilligung erst Mitte Juli und das Projekt bis Ende Oktober schlussgerechnet sein musste (vorzeitiger Maßnahmenbeginn im April).</p> <p>Die Stadtverwaltung verfügte bis vor kurzem über kein eigenes GIS-System, die digitalen Karten waren daher GIS-technisch nicht auswertbar. Diese technischen Probleme werden demnächst behoben sein.</p>
<p><b>Weitere Hinweise des Zuwendungsempfängers:</b></p>	<p>Nach Aussage des Zuwendungsempfängers wäre die Erstellung des Wegenetzkonzeptes ohne die Förderung nicht beauftragt worden.</p> <p>Die Erwartungen der Stadt wurden nicht vollständig erfüllt, da sich gezeigt hat, dass letztendlich nur ein geringerer Anteil der Wege zurückgebaut oder aufgehoben werden kann als erwartet. Der Unterhaltungsaufwand lässt sich daher voraussichtlich nur in geringem Umfang reduzieren.</p> <p>Insgesamt besteht ein erheblicher Investitionsstau bezüglich des Wegenetzes. Die Stadt unterliegt dem Haushaltssicherungskonzept und hat nur begrenzte Möglichkeiten, das umfangreiche Wegenetz angemessen zu unterhalten. Verschiedene Möglichkeiten der Wegebaufinanzierung werden im Rahmen des Wegenetzkonzeptes diskutiert. Letztendlich bleibt die Stadt aber auf Fördermittel für den Wegebau angewiesen, entweder im Rahmen einer Flurbereinigung oder auch außerhalb der Flurbereinigung.</p> <p>Gleichwohl bietet das Konzept eine gute Grundlage für die zukünftige bedarfsorientierte Wegeunterhaltung und insbesondere für die Privatisierung von Wegen.</p>

**Foto 2/4:**

Hauptwirtschaftsweg (Kategorie C) zwischen Heesfeld und Berge, Blickrichtung Norden (eigene Aufnahme, März 2018)



**Foto 2/5:**

Forstwirtschaftlicher Erschließungsweg (Kategorie E) bei Heesfeld (eigene Aufnahme, März 2018)



<b>Fallstudie 3: Wegenetzkonzept Legden</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.1.2 Wegenetzkonzepte Richtlinie zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 27. Januar 2016
<b>Fördervorhaben:</b>	Erstellung eines Wegenetzkonzeptes für die Gemeinde Legden
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Gemeinde Legden, Kreis Borken, Bezirksregierung Münster, Außenstelle Coesfeld
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2016 (Erteilung der Bewilligung: 07. Juni 2016, Auszahlung der Fördermittel: Dezember 2016),</li> <li>• Förderfähige Gesamtkosten: 20.634 Euro (9.286 Euro EU-Mittel).</li> </ul>
<b>Gebietskulisse:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Legden mit den Orten Legden und Asbeck,</li> <li>• Größe des Planungsgebietes: 56,3 km<sup>2</sup>,</li> <li>• Länge des Wegenetzes: 142 km,</li> <li>• im Planungsgebiet 38,7 km klassifizierte Straßen, Anschluss an die A31 über die AS Ahaus/Legden.</li> </ul>
<b>Siedlungsstruktur:</b>	Die Siedlungsstruktur des westlichen Münsterlandes ist geprägt von zahlreichen landwirtschaftlichen Betrieben in Einzelhoflage. Dies hebt die landwirtschaftliche Prägung des Raumes in besonderer Weise hervor. Der an sich eher waldarme Charakter tritt wenig in Erscheinung, da die landwirtschaftliche Nutzfläche vielfach durch kleinere Waldbereiche und Gehölze gegliedert ist. Dieser Parklandschaftscharakter des Münsterlandes macht das Gebiet für den Fahrradtourismus besonders attraktiv.
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landwirtschaftskammer NRW (2016): Ein ländliches Wegenetzkonzept für die Gemeinde Legden, Gutachten im Auftrag der Gemeinde Legden, inkl. Kartenmaterial (Ist-Zustand, Soll-Zustand),</li> <li>• Verkehrsverein Legden e. V. (2018): div. Infomaterialien zu Fahrradtouren in der Gemeinde Legden,</li> <li>• Gespräch mit dem Bürgermeister der Gemeinde Legden (Herrn Kleweken) am 30.04.2018,</li> <li>• div. Zeitungsartikel zur Bürgerbeteiligung,</li> <li>• Befahrung einzelner Wege am 30.04.2018.</li> </ul>
<b>Ergebnisse des Wegekonzeptes</b>	
<b>Analyse der Ist-Situation:</b>	<p>Die Gemeinde Legden verfügt über ein rd. 143 km langes und damit relativ dichtes Wirtschaftswegenetz. Die meisten Wege dienen gleichzeitig der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen wie auch der Erschließung von Hofstellen und Siedlungsteilen. Die Gemeinde ist durch überregionale touristische Wege mit seinen Nachbarkommunen gut vernetzt.</p> <p><b>Wegekategorisierung:</b> Knapp 50 % der ländlichen Wege wurden als Multifunktionale Wege in die Kategorie B eingestuft (Tab. 3/1).</p>

**Tab. 3/1:**  
Länge und relativer Anteil der Wege in den einzelnen Wegekategorien im Ist-Zustand (Quelle: LWK NRW, 2016)

	Multi-funktionale Wege	Hauptwirtschaftswege	Wirtschaftswege mit Fußgängerverkehr	Wirtschaftswege mit untergeordneter Erschließungsfunktion	Erschließungswege, Einzelinteressen (Wohnen, WEA)	Erschließungswege von untergeordneter Bedeutung	nicht mehr vorhanden, nicht genutzt
Kategorie	B	C	D	E	F	G	H
km	68,6	17,8	1,2	8,6	10,6	30,3	0,7
%	49,8	12,9	0,9	6,2	7,7	22,0	0,5

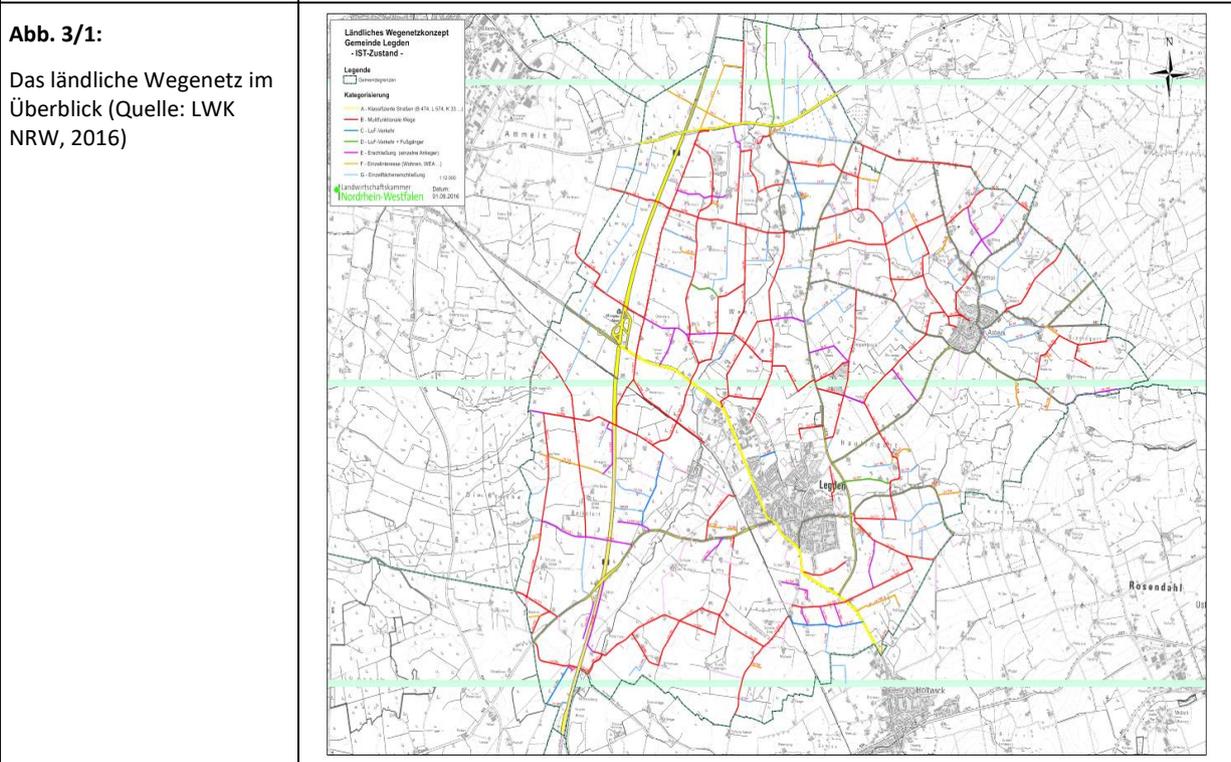
**Ausbauart:**

- asphaltiert: 72,9 %,
- teilbefestigt und wassergebundene Decken: 10 %,
- unbefestigt: 17,1 %.

**Ausbauzustand:**

- In Ordnung: 93,0 %,
- Einzelmaßnahmen erforderlich: 5,7 %,
- Gesamtanierung erforderlich: 1,3 %.

Nach den Ergebnissen der Ist-Analyse befindet sich das Wegenetz insgesamt in einem relativ guten Zustand. Ein relativ hoher Anteil der Wege ist asphaltiert. Dies ist mit bedingt durch die Siedlungsstruktur (Busverkehr auf zahlreichen Straßen).



<p><b>Erwartungen der Gemeinde an das Wegekonzept:</b></p>	<p>Die Gemeinde verband mit der Erstellung des Wegenetzkonzeptes u. a. folgende Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einer Datengrundlage für die Wegeunterhaltung,</li> <li>• Ausweisung von Wegen, die weniger intensiv unterhalten werden können (evt. Rückbau zu wassergebundenen Decken),</li> <li>• Ausweisung von Wegen, die nicht genutzt werden und aufgehoben werden können,</li> <li>• dadurch Verringerung des Aufwandes für die Wegeunterhaltung.</li> </ul> <p>Es wurde insbesondere auch die Möglichkeit gesehen, auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes über einen freiwilligen Landtausch eine Bodenneuordnung zu realisieren.</p>
<p><b>Verlauf des Beteiligungsprozesses:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenarbeit mit allen zu beteiligenden Akteuren der Landwirtschaft (Ortslandwirt und Vorstand des landwirtschaftlichen Vorstand), der Forstwirtschaft (Waldbauernverband NRW e. V., Bezirksgruppe Borken), der lokalen Wirtschaft (Wirtschaftsinitiative Legden-Asbeck: WiLA), dem Tourismus (Touristik Legden-Asbeck e. V.), des Landschafts- und Naturschutzes (NABU-Gruppe Legden; Kreis Borken, ULB) und der Kommunalpolitiker,</li> <li>• jeweils zwei Bürgerinformationsveranstaltungen zur Ist- und zur Soll-Situation,</li> <li>• in der Anfangsphase Interesse einer breiteren Öffentlichkeit, später abflauend.</li> </ul>
<p><b>Foto 3/1:</b> Multifunktionaler Verbindungsweg (Le50) mit Busverkehr (eigene Aufnahme, April 2018)</p>	
<p><b>Beschreibung des Soll-Zustandes:</b></p>	<p>Insgesamt wurden nur geringe Verschiebungen zwischen den Wegekategorien vorgenommen. Durch Neuausweisung von touristischen Wegeabschnitten erhöht sich der Anteil der Wege in der Kategorie B (Multifunktionale Wege) auf 73,5 km (+4,9 km). Weitere Veränderungen in der Wegekategorisierung wurden örtlich erforderlich durch die Erweiterung eines Gewerbegebietes, die Ausweisung einer touristischen Skulpturenroute oder die Veränderung des Verlaufs der sogenannten 100-Schlösser-Route.</p> <p>Bei Wegen von 4,8 km Länge sollte die Erschließungsfunktion überdacht werden (Kategorie H). Hier könnten die Wegestücke eventuell an Andere übertragen werden. Es wird auf den freiwilligen Landtausch verwiesen, der in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern, der Gemeinde und der Bezirksregierung Münster, Dezernat 33, durchgeführt werden könnte.</p>

<p><b>Foto 3/2:</b> Erschließungsweg (As126) (eigene Aufnahme, April 2018)</p>	
<p><b>Handlungsempfehlungen:</b></p>	<p>Empfehlungen für einzelne Wegeabschnitte sind in der aufgebauten Datenbank hinterlegt. Für 122 km Wege (85 %) wird eine bestandserhaltende Unterhaltung empfohlen (Erhaltung wie Bestand). Rund 19 km gering genutzte „unbefestigte Feldwege“ könnten danach langfristig zurückgebaut bzw. eventuell aufgehoben werden. Ggf. könne dies über ein freiwilliges Landtauschverfahren erfolgen.</p> <p>Es wird weiterhin empfohlen, einzelne Wegeabschnitte, die nicht genutzt werden, in Abstimmung mit den Anliegern als ökologische Vorrangfläche zur Steigerung der Biodiversität zu erhalten.</p>
<p><b>Foto 3/3:</b> Multifunktionaler Verbindungsweg (Le119) (eigene Aufnahme, April 2018)</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung:</b></p>	<p>Die Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Münster als Bewilligungsbehörde wird von Seiten der Gemeinde als sehr konstruktiv beschrieben. Schwierig sei lediglich der etwas enge Zeitrahmen gewesen, da die Bewilligung erst Anfang Juni erfolgte und das Projekt bis Ende Oktober schlussgerechnet sein musste.</p>

<b>Weitere Hinweise des Zuwendungsempfänger:</b>	<p>Nach Aussage des Zuwendungsempfängers wäre die Erstellung des Wegenetzkonzeptes ohne die Förderung nicht beauftragt worden.</p> <p>Die Erwartungen der Gemeinde wurden nicht vollständig erfüllt, da sich gezeigt hat, dass letztendlich nur ein geringer Anteil der Wege zurückgebaut oder aufgehoben werden kann. Der Unterhaltungsaufwand lässt sich daher voraussichtlich nur in geringem Umfang reduzieren.</p> <p>Gleichwohl bietet das Konzept eine gute Grundlage für die zukünftige bedarfsorientierte Wegeunterhaltung.</p>
------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



<b>Fallstudie 4: Wegenetzkonzept Hamminkeln</b>	
<b>Fördermaßnahme und Richtlinie:</b>	Code 7.1.2 Wegenetzkonzepte Richtlinie zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 27. Januar 2016
<b>Fördervorhaben:</b>	Erstellung eines Wegenetzkonzeptes für die Stadt Hamminkeln
<b>Zuwendungsempfänger:</b>	Stadt Hamminkeln, Kreis Wesel, Regierungsbezirk Düsseldorf
<b>Laufzeit/Kosten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2016 (Erteilung der Bewilligung: 21. Juli 2016, Auszahlung der Fördermittel: Dezember 2016),</li> <li>• Förderfähige Gesamtkosten: 65.380 Euro (ausgezählte Fördermittel: 49.035 Euro, davon EU-Mittel: 29.421 Euro),</li> <li>• Projektbearbeitung: Mai bis November 2016.</li> </ul>
<b>Gebietskulisse:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Hamminkeln mit sieben Ortsteilen,</li> <li>• Größe des Planungsgebietes: 164,5 km<sup>2</sup>,</li> <li>• Länge der Wege, für die Handlungsempfehlungen gegeben wurden: 444 km,</li> <li>• Lage an der BAB3 sowie an den Bundesstraßen B473 und B70,</li> <li>• Höhenlage: ca. 20 m ü. NN, eben bis leicht hügelig.</li> </ul>
<b>Siedlungsstruktur:</b>	<p>Die Stadt Hamminkeln liegt am unteren Niederrhein im Landkreis Wesel. Die Gesamteinwohnerzahl von ca. 28.000 Menschen verteilt sich auf sieben Hauptorte. Daneben sind einzelne kleinere Ortsteile und landwirtschaftlichen Betriebe in Einzelhoflage vorhanden. Etwa 72 % der Fläche werden landwirtschaftlich und 13 % forstwirtschaftlich genutzt, der Rest sind Siedlungs- und Verkehrsfläche.</p> <p>Der Fahrradtourismus hat im Gebiet eine stärkere Bedeutung.</p>
<b>Informationsquellen für die Evaluation</b>	
<b>Informationsquellen und Literatur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ge-Komm, Gesellschaft für kommunale Infrastruktur (2016): Stadt Hamminkeln, Ländliches Wegenetzkonzept, Gutachten im Auftrag der Stadt Hamminkeln, inkl. Kartenmaterial (Ist-Zustand, Soll-Zustand),</li> <li>• Gespräch mit dem Bürgermeister der Stadt Hamminkeln, Herrn Romanski, am 29.05.2018,</li> <li>• div. Zeitungsartikel zur Bürgerbeteiligung,</li> <li>• Befahrung von Teilen des Wegenetzes am 29.05.2018.</li> </ul>
<b>Ergebnisse des Wegekonzeptes</b>	
<b>Analyse der Ist-Situation</b>	<p>Im Rahmen des Wegenetzkonzeptes für die Stadt Hamminkeln wurde ein ländliches Wegenetz mit einer Länge von 444 km betrachtet. Etwa 425 km befinden sich im Eigentum der Stadt Hamminkeln. Zahlreiche Wege dienen gleichzeitig sowohl der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen wie auch der Erschließung von Hofstellen und Weilern. Die Stadt ist durch überregionale touristische Wege mit seinen Nachbarkommunen gut vernetzt.</p> <p><b>Wegekategorisierung:</b> Knapp 65 % der ländlichen Wege wurden als Multifunktionale Wege in die Kategorie B eingestuft.</p>

<p><b>Tab. 4/1:</b></p> <p>Länge und relativer Anteil der Wege in den einzelnen Wegekategorien im Ist-Zustand (Quelle: Ge-Komm, 2016)</p>								
		Multi-funktionale Wege	Hauptwirtschaftswege	Wirtschaftswege mit Fußgängerverkehr	Wirtschaftswege mit untergeordneter Erschließungsfunktion	Erschließungswege, Einzelinteressen (Wohnen, WEA)	Erschließungswege von untergeordneter Bedeutung	nicht mehr vorhanden, nicht genutzt
	Kategorie	B	C	D	E	F	G	H
	Ist, km	282,4	7,4	25,5	86,6	10,6	7,5	20,2
	Soll, km	237,9	2,1	36,7	95,1	17,2	2,3	48,2
Ist, %	64,2	1,7	5,8	19,7	2,4	1,7	4,6	
	<p>Neben gut befestigten Wegen, die eine herausragende Verbindungsfunktion haben, wurden auch Wege mit überregionalen Radwegen der Kategorie B zugeordnet. Eine große Bedeutung haben auch die Wege der Kategorie E.</p> <p>Der Anteil der nicht mehr genutzten oder nicht mehr vorhandenen Wege (Kategorie H) liegt bei etwa 5 %.</p> <p><b>Ausbauart:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– befestigt (asphaltiert): 281,4 km (63,3 %),</li> <li>– wassergebundene Decken: 75,1 km (16,9 %),</li> <li>– unbefestigt: 87,7 km (19,8 %).</li> </ul> <p><b>Zustand:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– in Ordnung: 13,8 km (3,2 %),</li> <li>– Einzelmaßnahmen erforderlich: 233,9 km (54,2 %),</li> <li>– Gesamtsanierung erforderlich: 183,7 km (42,6 %).</li> </ul> <p>Etwa 63 % der Wege sind asphaltiert. Dieser Anteil liegt vergleichsweise hoch. Dies ist in erster Linie der Siedlungsstruktur mit zahlreichen Weilern und Einzelhöfen geschuldet.</p> <p>Eine Gesamtsanierung ist nach Einschätzung der beauftragten Gutachter bei etwa 43 % der Wege erforderlich.</p> <p>Die vorhandenen Querschnittsbreiten entsprechen teilweise noch nicht einmal den Anforderungen der alten RLW99 (Richtlinie für den ländlichen Wegebau 1999). Dementsprechend sind insbesondere die Fahrbahnrandbereiche stark in Mitleidenschaft gezogen und weisen vielfach stärkere Schäden auf. Oftmals ist auch die geringe Tragfähigkeit mit ausschlaggebend für den insgesamt als hoch einzustufenden Ausbau- und Sanierungsbedarf.</p> <p>Ein weiteres Problem stellen die 37 Brückenbauwerke dar, die in der Baulast der Stadt liegen, sowie Brückenbauwerke anderer Träger (z. B. Autobahnbrücken über die BAB3).</p>							

<p><b>Luftbild 4/1:</b></p> <p>Das Luftbild verdeutlicht die Siedlungsstruktur mit zahlreichen Weilern und Einzelhöfen südöstlich von Hamminkeln (Quelle: Google Earth, download Juni 2018)</p>	
<p><b>Erwartungen der Gemeinde an das Wegekonzept:</b></p>	<p>Die Gemeinde verband mit der Erstellung des Wegenetzkonzeptes u. a. folgende Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Priorisierung von Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen, dadurch zügigere Umsetzung von Maßnahmen (Abfluss der im Haushalt eingestellten Finanzmittel),</li> <li>• Reduzierung des zu unterhaltenden Wegenetzes (von 440 km auf etwa 300 km),</li> <li>• Auswahl geeigneter Wege für einen Rückbau von Asphalt- in Schotterbauweise,</li> <li>• Sensibilisierung der Bevölkerung für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an das Wegenetz,</li> <li>• Bewertung des Zustands des Wegenetzes durch einen Außenstehenden nach einheitlichem Maßstab zur Versachlichung der Diskussionen.</li> </ul> <p>Es bestand die Erwartung, dass auf der Grundlage des Wegenetzkonzeptes etwa 30 % der vorhandenen Wege entfallen, privatisiert oder stark zurückgebaut werden könnten.</p> <p>Langfristig strebt die Stadt die Gründung eines Wegeunterhaltungsverbandes an. Das Wegenetzkonzept sollte hierfür eine wichtige Planungsgrundlage darstellen.</p>
<p><b>Verlauf des Beteiligungsprozesses:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierung einer Projektgruppe „Wirtschaftswegekonzzept“ mit ca. 50 Teilnehmern (u.a. Vertreter aus der Verwaltung und dem Rat, Vertreter der Land- und Forstwirtschaft, der Feuerwehr, der Busunternehmen, der Industrie- und Handelskammer, des NABU, der Biologischen Station Wesel), mehrfache Treffen,</li> <li>• Erläuterung des Wegenetzkonzeptes für alle interessierten Bürger und Diskussion der Wegekategorisierung in fünf Ortskonferenzen,</li> <li>• Eingabe von Anregungen und Hinweisen über ein Internet-Portal des Planungsbüros (insgesamt ca. 300 Kommentare),</li> <li>• Öffentliche Abschlussveranstaltung am 15.11.2016,</li> <li>• nach Einschätzung der Stadt sehr breite und intensive Bürgerbeteiligung (nahezu 300 Einträge auf der Internet-Beteiligungs-Plattform).</li> </ul>

<p><b>Foto 4/1:</b> Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) mit starker Belastung der Fahrbahnrandbereiche südlich Loikum (eigene Aufnahme, Mai 2018)</p>	
<p><b>Foto 4/2:</b> Untergeordneter Erschließungsweg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr (Kategorie E) zwischen Loikum und Mehrhoog (eigene Aufnahme, Mai 2018)</p>	
<p><b>Beschreibung des Soll-Zustandes:</b></p>	<p>Im Soll-Konzept hat sich die Netzlänge der Multifunktionalen Verbindungswege im Eigentum der Stadt Hamminkeln (Kategorie B) geringfügig verringert zu Gunsten der Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion (Kategorie E). Insgesamt wurden aber nur geringe Verschiebungen zwischen den Wegekategorien vorgenommen.</p> <p>Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden ursprüngliche Planungen zur Herabstufung einzelner Wege teilweise wieder zurückgenommen.</p> <p>Das Wegekonzept verdeutlicht den hohen Finanzbedarf für die Unterhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau des Wegenetzes. Einem Bedarf von 2,2 Mio. Euro pro Jahr stehen Haushaltsmittel, die für die ländlichen Wege in der Vergangenheit eingeplant wurden, in Höhe von 0,35 bis 0,5 Mio. Euro/Jahr gegenüber.</p>

<p><b>Abb. 4/1:</b> <b>Gegenüberstellung der Wege-Kategorisierung im Ist- und im Soll-Zustand (Ge-Komm. 2016)</b></p>	<table border="1"> <caption>Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>IST (Ist-Zustand)</th> <th>SOLL (Soll-Zustand)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>~0</td> <td>~0</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>~280,000</td> <td>~240,000</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>~10,000</td> <td>~10,000</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>~20,000</td> <td>~30,000</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>~80,000</td> <td>~90,000</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>~10,000</td> <td>~15,000</td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>~5,000</td> <td>~10,000</td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>~10,000</td> <td>~40,000</td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>~5,000</td> <td>~10,000</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	IST (Ist-Zustand)	SOLL (Soll-Zustand)	A	~0	~0	B	~280,000	~240,000	C	~10,000	~10,000	D	~20,000	~30,000	E	~80,000	~90,000	F	~10,000	~15,000	G	~5,000	~10,000	H	~10,000	~40,000	I	~5,000	~10,000
Kategorie	IST (Ist-Zustand)	SOLL (Soll-Zustand)																													
A	~0	~0																													
B	~280,000	~240,000																													
C	~10,000	~10,000																													
D	~20,000	~30,000																													
E	~80,000	~90,000																													
F	~10,000	~15,000																													
G	~5,000	~10,000																													
H	~10,000	~40,000																													
I	~5,000	~10,000																													
<p><b>Handlungsempfehlungen:</b></p>	<p>Empfehlungen für einzelne Wegeabschnitte sind in der aufgebauten Datenbank hinterlegt. Zusammenfassend wurden folgende Handlungsempfehlungen gegeben:</p> <p><b>Handlungsempfehlungen Wege gesamt:</b>          Erhaltung wie im Bestand: 217,5 km (49,0 %),          Ausbau/Verstärkung: 119,8 km (27,0 %),          Umbau/andere Bauweise: 61,1 km (13,7 %),          Rückbau/Aufhebung: 45,9 km (10,3 %).</p> <p>Für ca. 27 % der Wege im Planungsgebiet wird eine Sanierung (Ausbau, Verstärkung) empfohlen. Betrachtet man nur die befestigten Wege, erhöht sich dieser Anteil auf 41 %.</p> <p><b>Handlungsempfehlungen für befestigte Wege:</b>          Erhaltung wie im Bestand: 99,0 km (35,2 %),          Ausbau/Verstärkung: 116,6 km (41,4 %),          Umbau/andere Bauweise: 61,1 km (21,7 %),          Rückbau/Aufhebung: 4,8 km (1,7 %).</p>																														

<p><b>Foto 4/3:</b> Brückenbauwerk südwestlich von Loikum (eigene Aufnahme, Mai 2018)</p>	
<p><b>Sonstige Anmerkungen:</b></p>	
<p><b>Verwaltungstechnische Umsetzung:</b></p>	<p>Die Zusammenarbeit mit der Bezirksregierung Düsseldorf als Bewilligungsbehörde wird von Seiten der Stadt als sehr konstruktiv beschrieben. Schwierig sei lediglich der etwas enge Zeitrahmen gewesen, da die endgültige Bewilligung erst Mitte Juli erfolgte und das Projekt bis Ende Oktober schlussgerechnet sein musste (vorzeitiger Maßnahmenbeginn im April).</p>
<p><b>Weitere Hinweise des Zuwendungsempfängers:</b></p>	<p>Der Zustand des Wegenetzes ist in der Stadt in verschiedenen Zusammenhängen sehr kontrovers diskutiert worden. Vor diesem Hintergrund hat die intensive Bürgerbeteiligung in Kombination mit einem neutralen Gutachter zu einer Versachlichung der Diskussion geführt.</p> <p>Die übrigen Erwartungen der Stadt wurden allerdings nicht vollständig erfüllt, da sich gezeigt hat, dass letztendlich nur ein geringerer Anteil der Wege zurückgebaut oder aufgehoben werden kann als erwartet. Der Unterhaltungsaufwand lässt sich daher voraussichtlich nur in geringem Umfang reduzieren.</p> <p>Bezüglich der Vorgaben des Landes hinsichtlich der Wegekategorisierung wird eine stärkere Differenzierung der Kategorie B angeregt, da hier Wege mit sehr unterschiedlicher Nutzung und auch unterschiedlichem Ausbaustand zusammengefasst werden.</p> <p>Verschiedene Möglichkeiten der Wegebaufinanzierung wurden im Rahmen des Wegenetzkonzeptes diskutiert. Langfristig strebt die Stadt die Gründung eines Wegeunterhaltungsverbandes an. Es bestehen diesbezüglich enge Kontakte mit der Stadt Gescher, die dies ebenfalls anstrebt und mit der Bezirksregierung bereits eine entsprechende Satzung abgestimmt hat. Um die Handlungsfähigkeit eines Unterhaltungsverbandes zu gewährleisten, sei eine Satzung mit „schlanken“ Entscheidungsstrukturen erforderlich.</p>

**Foto 4/4:**

Multifunktionaler Verbindungsweg (Kategorie B) bei Loikum (eigene Aufnahme, Mai 2018)

