

Ländliches Wegenetzkonzept

Anerkennung des Wirtschaftswegekonzeptes
im Sinne der FÖRL Wirtschaftswege

Gemeinde Lippetal



 **Ge-Komm**

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

49324 Melle | Bahnhofstraße 2 | info@ge-komm.de | www.wirtschaftswegekonzept.de

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung	1
2. Einführung und Kurzbeschreibung des Gemeindegebietes.	2
3. Aufgabenstellung.	6
4. Datenerfassung und Datenanalyse.	7
5. Bürgerbeteiligung	12
6. Derzeitige Wegenetzgestaltung.	15
7. Handlungsempfehlungen	17
7.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard	20
7.2 Zukünftiger Ausbaustandard	22
7.3 Handlungsempfehlungen	33
8. Weitere Schritte / Umsetzung	42



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



1. Veranlassung

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

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



Abb. 1: Foto: Ge-Komm GmbH

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



Abb. 2: Foto: Ge-Komm GmbH

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

Die Gemeinde Lippetal hat sich zum Ziel gesetzt, ein Wegenetzkonzept für den Außenbereich mittels externer Unterstützung zu erstellen.

Das Wirtschaftswegekonzept der Gemeinde Lippetal wurde unter Berücksichtigung des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW weiterentwickelt und anhand der entsprechenden Kriterien zur Vorlage und Anerkennung im Sinne der FÖRL Wirtschaftswege bei der Bezirksregierung Arnsberg aufbereitet.

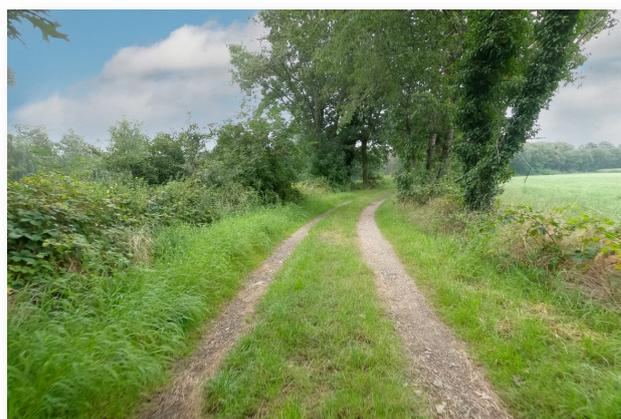


Abb. 3: Foto: Ge-Komm GmbH

2. Einführung und Kurzbeschreibung des Gemeindegebietes

Geografische Lage

Die Gemeinde Lippetal befindet sich im östlichen Teil Nordrhein-Westfalens und gehört dem Kreis Soest im Regierungsbezirk Arnsberg an. Das Gemeindegebiet liegt am Nordrand der Soester Börde sowie im südlichen Münsterland und wird zentral von der Lippe durchflossen. Die Stadt Soest ist in etwa 15, die Stadt Hamm in 30 Autominuten zu erreichen.

Infrastruktur

Die Gemeinde Lippetal ist überregional über Autobahnen und regional über Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gut angebunden. Die nächstgelegenen Flughäfen sind Paderborn (40 km), Dortmund (50 km) und Münster/Osnabrück (90 km).

Insgesamt betreibt die Gemeinde etwa 53 km Gemeindestraßen und etwa 289 km Wirtschaftswege. Des Weiteren gibt es zahlreiche Fuß-, Rad- und Privatwege. Eine überregionale Anbindung des Radverkehrs ist durch das Radwegenetz NRW gewährleistet.

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



Abb. 4: Rathaus in Hovestadt (Foto: Ath, CC0, via Wikimedia Commons)

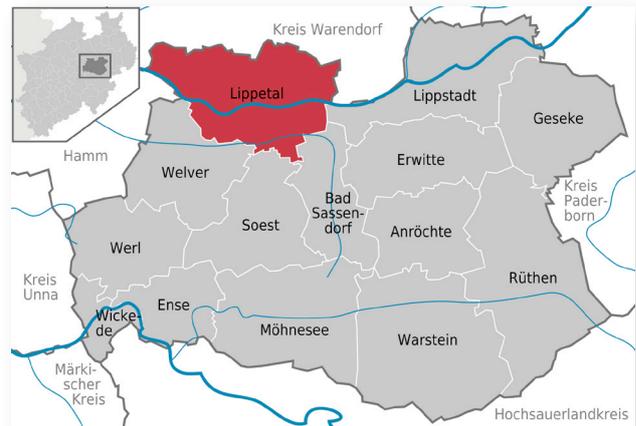


Abb. 5: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>

Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit landwirtschaftlich geprägter Siedlungsstruktur, muss sich auch Lippetal mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Die Bevölkerungszahl ist seit der Jahrhundertwende leicht rückläufig. Die Gemeinde ist weiterhin bestrebt, Arbeitsplätze in der Region zu sichern, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken, den Wohnraum attraktiv zu gestalten und außerdem die regionale Siedlungsflächenentwicklung positiv voranzutreiben.

Zur Siedlungsstruktur der Gemeinde Lippetal gehören die 11 Ortsteile Brockhausen, Heintrop-Büninghausen, Herzfeld, Hovestadt, Hultrop, Krewinkel-Wiltrop, Lippborg, Niederbauer, Nordwald, Oestinghausen und Schoneberg.

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

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



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

Gemeinde Lippetal in Zahlen

Die im Folgenden dargestellten Zahlen und Statistiken zur Bevölkerungsverteilung wurden den Quellen „Land NRW (2019) (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)“ und „IT.NRW/ Statistisches Landesamt“ entnommen und geben den Stand von 2022 wieder.

Auf einer Fläche von ca. 126,61 km² lebten zum o. g. Zeitpunkt 11.837 Menschen verteilt auf 11 Ortsteile. Dadurch wird die Gemeinde Lippetal vom Stadt- und Gemeindetyp als „große Kleinstadt“, eine Kleinstadt mit 10.000 – 20.000 Einwohnern, gewertet. Das spiegelt sich ebenso bei der statistischen Einwohnerdichte wider: Im Vergleich zum NRW-Durchschnitt von etwa 525 Einwohnern pro km², sind es in Lippetal etwa 93 Einwohner pro km².

Weitere Zahlen

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

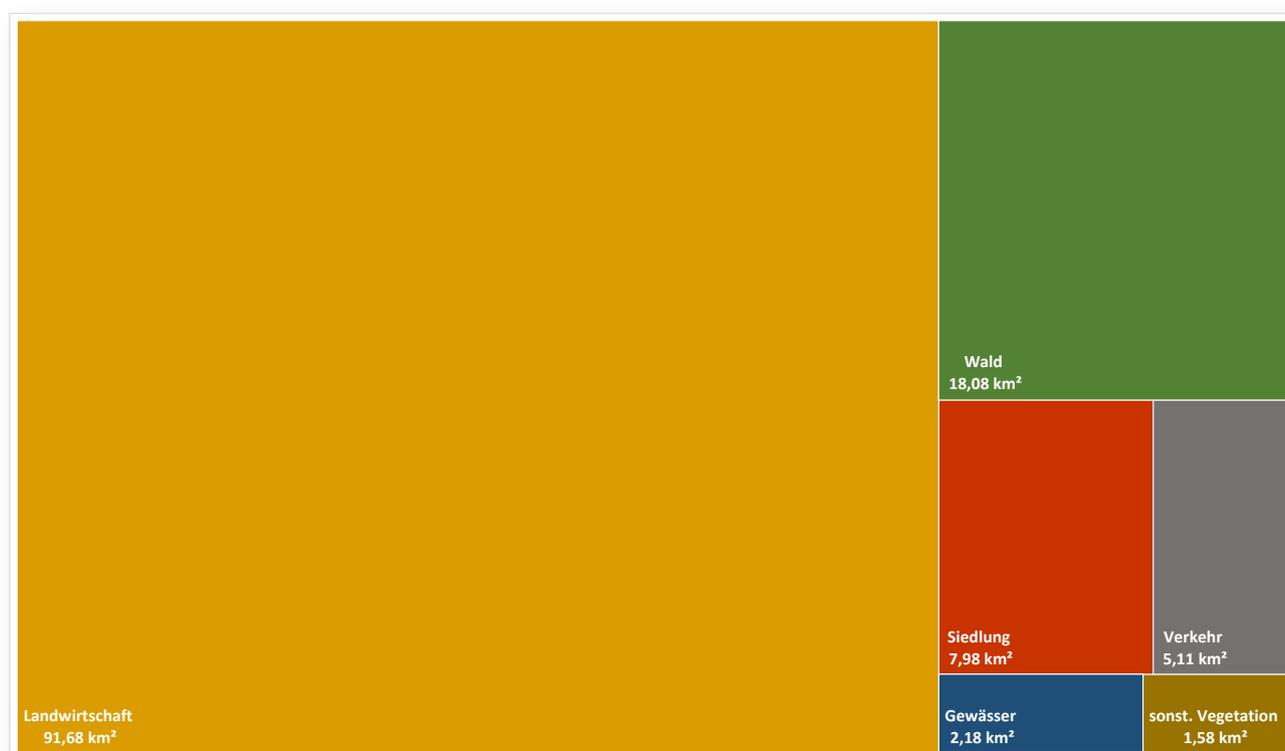


Abb. 6: Flächenverteilung nach Nutzungsart (Quelle: Land NRW (2019) (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0) | Grafik: Ge-Komm GmbH)

Flächennutzung/Landschaftsbild

Den ländlichen Charakter unterstreicht auch der Blick auf die Flächenverteilung nach Nutzungsart. Während die Siedlungsflächen mit 7,99 km² und die forstwirtschaftlichen Flächen mit 18,08 km² nur geringere Anteile der Gesamtfläche einnehmen, werden ca. 91,67 km² für landwirtschaftliche Zwecke genutzt. Die Landwirtschaft macht somit den mit Abstand größten Teil der Gemeinde aus. 5,11 km² der Gesamtfläche dienen als Verkehrsfläche.

Tourismus

Die Gemeinde Lippetal verfügt über schöne Wanderwege, welche vornehmlich auf schmalen, wenig befahrenen Straßen mit guter Asphalt-Qualität durch herrliche Landschaften verlaufen und sich somit auch perfekt für Inline-Skater eignen. Hervorzuheben sind hier der 75 km lange Wanderweg „X23 von Bad Laer nach Lippetal-Lippborg“, der 4,6 km lange „Lippetal-Rundgang“ sowie die Spazierwege durch den Uentroper Wald.

Zudem verfügt die Gemeinde auch über zahlreiche regionale und überregionale Radwege sowie ein Knotenpunktsystem, welches zu großen Teilen über das umfangreiche Wirtschaftswegenetz geführt wird und durch malerische Grünanlagen und Wälder verläuft. Hier können die Routen „Von Storchennest zu Storchennest“, „Durch Börde und Münsterland“ und „Drei-Schlösser-Route“ sowie der internationale Radweg „Fietsen naar Praag“ genannt werden.

Allgemein sind die Rad- und Wanderwege in Lippetal abwechslungsreich gestaltet und bieten eine vielseitige Einsicht in das Gemeindegebiet mit seinen Sehenswürdigkeiten.

Als besondere touristische Ziele der Gemeinde Lippetal gelten das Wasserschloss Hovestadt mit seinen Parkanlagen, das Wasserschloss Haus Assen, die Wallfahrtskirche St. Ida, das Fachwerkhaus Flüchte, die Museumseisenbahn, die Naturerlebnispunkte an Lippe und Ahse, die Quabbe-Mühle, die Sändkers Windmühle sowie die St.-Stephanus-Kirche.



Abb. 7: Schloss Hovestadt (Foto: SN-Designs, CC BY-SA 3.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>>, via Wikimedia Commons)



Abb. 8: St. Stephanus (Foto: Oliver Gottlob D11oli, CC BY-SA 2.0 DE <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/de/deed.en>>, via Wikimedia Commons)

Begründung des Plangebietes

In Anlehnung an den Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte wurden alle Wege auf dem gesamten Gemeindegebiet von Lippetal unabhängig von Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflichten untersucht. Bereiche ausschließlich mit privater Erschließung ohne Bedeutung für die Allgemeinheit wurden nachrangig behandelt. Dazu zählen Wege in den Bereichen Uentroper Wald, Bröggel und Stockumer Holz (siehe Abb. 9). Des Weiteren wurde eine Zuordnung einzelner Nutzergruppen zu den entsprechenden Wegeverbindungen durchgeführt. Dadurch ist eine Zuordnung der Funktionen gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte möglich.

Wald, Bröggel und Stockumer Holz (siehe Abb. 9). Des Weiteren wurde eine Zuordnung einzelner Nutzergruppen zu den entsprechenden Wegeverbindungen durchgeführt. Dadurch ist eine Zuordnung der Funktionen gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte möglich.



Abb. 9: Nicht betrachtete Wirtschaftswege im Gemeindegebiet Lippetal (Grafik: Ge-Komm GmbH)

Abstimmung mit Planungen/Konzepten/Strategien

Bestehende Konzepte und Planungen wurden bei der Erstellung des vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzeptes berücksichtigt. Hierzu gehören auch vorrangig der Abstimmungsprozess mit der Gemeinde Lippetal, der breiten Öffentlichkeit und dem Arbeitskreis, so dass planerische und

strategische Vorstellungen aller relevanten Nutzergruppen Berücksichtigung fanden. Die vorhandene Wegeklassifizierung der Gemeinde wurde bei der Erarbeitung des Wirtschaftswegekonzeptes ebenfalls einbezogen.

3. Aufgabenstellung

Alle seitens der Gemeinde beauftragten Leistungen zur Anerkennung im Sinne der FÖRL Wirtschaftswege wurden gemäß Angebotskonzeption sukzessive abgearbeitet.

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

Es folgten Pressemitteilungen mit Ankündigung der Bereisung. Die vor-Ort-Bereisungen der Wirtschaftswege wurden im September 2021 durchgeführt. Anschließend erfolgte die erforderliche CAD-Bearbeitung direkt im Geoinformationssystem ArcGIS, um Datenschnittstellenprobleme vollkommen ausschließen zu können. Ebenfalls wurden die Leistungen Datenanalyse / Vorbereitende Arbeiten sowie die Erstellung des Konzeptvorentwurfs erbracht. Zur Vorbewertung des Wirtschaftswegenetzes wurde eine Arbeitskreissitzung durchgeführt, an der sich Vertreter der Hauptnutzergruppen sowie der Politik und Verwaltung der Gemeinde Lippetal und der Ge-Komm GmbH beteiligt haben. Es fanden insgesamt 3 Sitzungen statt. Die Teilnehmenden hatten Zugriff auf internes Kartenmaterial, welches zusätzlich Eigentumsflächen abbildete.

Im Zeitraum 17. Januar 2023 bis 01. März 2023 erfolgte eine umfassende Bürgerbeteiligung. Dazu veranlasste die Gemeinde Lippetal eine Pressemitteilung in Zusammenarbeit mit der Ge-Komm GmbH. Den interessierten Bürgern und Anliegern wurden die Vorgehensweise und der Entwurf zum Wirtschaftswegekonzept während einer Vor-Ort-Veranstaltung am 17. Januar 2023 erläutert. Um eine umfassende und zeitgemäße Beteiligung zu ermöglichen wurde zusätzlich das Bürgerdialogportal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ der Ge-Komm GmbH eingerichtet und freigeschaltet. Die Beteiligungsmöglichkeit wurde bis zum 01. März 2023 eingeräumt. Es wurde dazu umfassend in der Presse und auf der Internetseite der Gemeinde Lippetal informiert.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden seitens der Ge-Komm GmbH zunächst gesammelt, in Listenform aufbereitet und abschnittsweise den Wirtschaftswegen im Geoinformationssystem zugewiesen. Alle Stellungnahmen wurden gemeinsam mit Vertretern der Verwaltung gesichtet und abgewogen, um diese anschließend in das Projekt einzuarbeiten.

Im Anschluss sollen die Ergebnisse des Konzeptes sowie der Bürgerbeteiligung zur Anerkennung im Sinne der FÖRL Wirtschaftswege bei der Bezirksregierung Arnberg eingereicht werden.

Erste konkrete Maßnahmen zur weiteren Umsetzung des Wirtschaftswegekonzeptes (für die Fördermittel beantragt werden sollen) wurden gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung abgestimmt.

4. Datenerfassung und Datenanalyse

Basierend auf der Geobasisdatengrundlage erfolgte die intensive Inaugenscheinnahme eines jeden Wirtschafts-

weges direkt in der Örtlichkeit im Rahmen einer mehrtägigen Bereisung. Dazu berichtete die lokale Presse.



LIPPETAL

Bildschönes Lippetal



Unsere Highland-Herde fühlt sich bei diesem Wetter richtig wohl", schreibt Bernhard Hahues und auch Stefanie Foer schickte eine Reihe von Winterbildern, mit ihrem Hund.

Donnerstag, 19. Januar 2023

Kreis genehmigt Haushalt und lobt Gemeinde

Lippetal - Eine positive Nachricht gibt es zu Beginn des Jahres für die Gemeinde Lippetal aus dem Kreishaus: Hinsichtlich der am 13. Dezember 2022 einstimmig vom Gemeinderat beschlossenen Haushaltsatzung für das laufende Jahr 2023 bestehen seitens der Kommunalaufsicht des Kreises Soest keine Bedenken. Im Gegenteil, die Aufsichtsbehörde hebt in ihrem Schreiben hervor: „Die Gemeinde hat für das Jahr 2023 ein Zahlenwerk vorgelegt, das nachvollziehbar geplant wurde und mit einem realistischen und privatwirtschaftlichen Haushaltsplan abschließen soll. Offensichtliche Unzulänglichkeiten oder gar Rechtsverstöße gegen kommunales Haushaltsrecht sind nicht ersichtlich, sodass von hier hinsichtlich der diesjährigen Haushaltsatzung keine Bedenken bestehen.“ Im November erfolgte die Einbringung des Haushaltsplanentwurfs in den Gemeinderat. Konkrete Erläuterungen erhielten die fünf Lippetaler Ratsfraktionen von Kammerer Jürgen Sickau in ihren jeweiligen Haushaltsplanberatungen. Es konnten die Fragen der Ratsmitglieder geklärt werden.

KALENDER

Donnerstag, 19. Januar
Familienzentrum St. Albertus
Hovestadt: 19 Uhr Vortrag "Typisch Junge, typisch Mädchen - Was brauchen Jungs und Mädchen heute?" für Angelmet, dete.

Freitag, 20. Januar
Krippen-Abbau St. Ida Herzfe: ab 16 Uhr.
1. SC Lippetal: 17 Uhr Übergabe der Sportabzeichen-Urkunden, Bürgerhaus Herzfeld.
Landfrauenverband Lippetal-Hultrop: 19 Uhr Versammlung, Gasthof Willersbrink.
Pokalschießen Schützenverein Lippborg: ab 19 Uhr Ausschließen des Wäpderpokals, Schießstand Alte Molkerei.
Oldtimerfreunde Lippetal: 19.30 Uhr Hauptversammlung, Gaststätte Meier.
Spielmanszug Hovestadt-Nordwald: 20 Uhr Generalversammlung, Vereinkl. Ziegler.

Samstag, 21. Januar
Tannenbaum-Abhol-Aktion Hovestadt/Nordwald: ab 8 Uhr Bereitstellung der ausgedienten Bäume.
Soldatenkameradschaft Westjarm-Brockhausen: 18 Uhr Hauptversammlung, Schützenhalle Weslarn.
Spielmanszug Oestinghausen: 20 Uhr Jahreshauptversammlung, Gaststätte Zier.
Schützenbruderschaft St. Sebastian: 20 Uhr Hauptversammlung, Vereinshaus an der Windmühle, 19 Uhr Schützenmesse, St. Barbara.

Gemeinde fragt Bürger zu Wegen

Detailwissen über Wirtschaftswege / Konzepterstellung für Förderanträge

VON KARIN HILLEBRAND

Hovestadt - Auf die Gemeinde kommen große Investitionen zu, ein nicht unerheblicher Teil davon wird zur Instandhaltung der Wirtschaftswege benötigt werden. Daher lässt die Verwaltung ein Konzept erstellen, welches das Wirtschaftswegenetz bedarfsorientiert darstellt. Die Versammlung im Hovestädter Albertusaal am Dienstag, 17. Januar, leitete nun die Bürgerbeteiligung ein, denn gerade das Detailwissen des Einzelnen ist jetzt gefragt.

„Wir schauen aus der Vogelperspektive auf die Gemeinde. Nun ist es wichtig, die Bürger zu beteiligen, denn sie können uns das Detailwissen geben und sagen, welche Wege wie genutzt werden“, sagt Eduard Schwarz von der Ge-Komm GmbH. Das Unternehmen hat zunächst einen Konzeptentwurf erstellt, der nun unter Beteiligung der Bürger weiterentwickelt werden soll. Bis Ende Februar besteht die Möglichkeit Kommentare zu einzelnen Wegen abzugeben.

Hierfür stellte Schwarz die Plattform wirtschaftswegenetzw.de vor, ein von Ge-Komm entwickeltes digitales Werkzeug zum Dialog mit den Bürgern. Wer sich hier



Jeder Weg ist mit einer Nummer gekennzeichnet. Ein Klick auf den Weg öffnet die hier zu erfassenden Daten. Eine Legende zeigt die Wegekategorien.

Der Weg zur Bürgerbeteiligung

Unter www.wirtschaftswegenetzw.de registrieren und einloggen. Kurze Videos zeigen die Schritte zum Erstellen des vorläufigen Konzepts. Kapitel 5 stellt die Wegekategorien genauer vor. Im Kommentarbereich können in öffentlicher Hand liegen und welche zu Privatbesitz gehören; mit topographischem Kataster konnten Längen abgefragt und Statistiken erstellt werden. Ein Luftbild zeigt, ob eine Fläche landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzt wird. Anschließend konnte das Team die Wege abfahren und vor Ort ihren Zustand begutachten. Alle 20 bis 50 Meter wurde ein Foto aufgenommen, die Lage der Wege überprüft. „Manche Wege sind zwar in

bis Ende Februar mit Angabe der Wegenummer oder des Namens Hinweise zu dem betreffenden Weg hinterlassen werden. Die Ergebnisse aus der Beteiligung werden später gesammelt öffentlich gemacht.

Manche Wege sind zwar in

der Karte eingezeichnet, in der Realität aber gar nicht mehr vorhanden“, erläutert der Landschaftswissenschaftler. Bislang hat das Team rund 400 Kilometer an gemeindlichen und privaten Wirtschaftswegen in den Konzeptentwurf aufgenommen.

Aber auch die Nutzergruppen wie Land- und Forstwirtschaft, Tourismus, erneuerbare Energien sowie die Nutzergruppen wurden bei der Erstellung berücksichtigt. Zusammen mit weiteren Daten entstand eine Kategorisierung, aus der sich Prioritäten ableiten lassen. Die Kategorisierung wird im Abgleich mit

Angaben aus der Bürgerbeteiligung weiter entwickelt. Die Bürgerkommentare werden von Experten wie Feuerwehr, Tourismus oder Gemeinde überdacht. Das fertige Planungsdokument für die Verwaltung, insbesondere können so finanzielle Mittel entsprechend der Bedeutung einzelner Wege verplant werden.

Darüber hinaus ist dieses Konzept dringend erforderlich, um größere Förderansuchen beantragen zu können. Hierzu muss es abschließend von der Bezirksregierung anerkannt werden.



Matthias Lürbe
Bürgermeister

In der Ratsitzung im Dezember stimmten dann alle Fraktionen dem Haushaltsplan 2023 zu.

Die Haushaltsatzung wurde mit ihren Anlagen anschließend umgehend bei der Aufsichtsbehörde des Kreises Soest angezeigt. Nach der Genehmigung erfolgte die Bekanntmachung der Haushaltsatzung.

Bürgermeister Matthias Lürbe freut sich über die positive Rückmeldung aus dem Kreishaus, da die Gemeinde damit gleich zu Jahresbeginn handlungsfähig ist. Insgesamt wurden Investitionen mit einem Investitionsrahmen von 17 Millionen Euro berücksichtigt.

Für alle Bürger, die sich online und schnell über die Haushaltsdaten informieren möchten, ist der Internetaufbau der Gemeinde Lippetal einsehbar.

www.lippetal.de

Einbruch in Wohnung

Lippetal - Ein Einbruch in eine Wohnung am Beckenkamp ereignete sich im Zeitraum zwischen Montag bis Dienstagmorgen, 17. Januar. Die Täter erklommen den Balkon einer Erdgeschosswohnung in einem Mehrfamilienhaus. Sie schoben den Rolladen der Balkontür hoch und schlugen die dahinterliegende Scheibe ein. Im Inneren wurden in sämtlichen Räumen alle Schränke durchwühlt und der Inhalt herausgerissen. Stets zurzeit noch nicht fest.

Zeugen, die Hinweise zu verdächtigen Personen oder Fahrzeugen geben können, melden sich unter Telefon 02921/91000.

Ortsvorsteher lädt zu Neujahrsempfang

Bürgerring gestaltet Programm mit Vereinen



Der gemischte Chor „Klangvoll“ war einer der beteiligten Vereine.

registriert erhält einen Zugriff auf die Karte mit dem bisher erfassten Wirtschaftswegenetz. Zu deren Erstellung wurden verschiedene Daten erfasst: Aus der Liegenheitskarte der Gemeinde geht hervor, welche Flächen

in öffentlichem Besitz sind und welche zu Privatbesitz gehören; mit topographischem Kataster konnten Längen abgefragt und Statistiken erstellt werden. Ein Luftbild zeigt, ob eine Fläche landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzt wird. Anschließend konnte das Team die Wege abfahren und vor Ort ihren Zustand begutachten. Alle 20 bis 50 Meter wurde ein Foto aufgenommen, die Lage der Wege überprüft. „Manche Wege sind zwar in

re des Schützenvereins und zwei Stammschützen die Bewirtung der Teilnehmer übernahmen.

Das Betreueramt der Kolpingjugend sorgte indes dafür, dass auch die kleinen Besucher nicht zu kurz kamen. Sogar ein satirischer Rückblick auf die Coronazeit und eine Hutmodenschau der besonderen Art wurde den Besuchern geboten.

Für dieses Engagement dankte auch Bürgermeister Arne Moritz, der allen Bürgern ein gutes und gesundes Neujahr wünschte. Er blickte auf ein erfolgreiches Jahr zurück und dankte für die Unterstützung der Bürger.

Die Veranstaltung wurde von der Bezirksregierung anerkannt.

SERVICE

ÖFFNUNGSZEITEN

Lehrschwimmbecken Lippborg: 6.30 bis 7.30 Uhr Fröhschwimmen, 16 bis 21 Uhr.
Pfarrbüro Herzfeld: 16 bis 18 Uhr, Telefon 02923/2508 oder Mail pfarbuero-herzfeld@katholisch-in-lippetal.de
Pfarrbüro Lippborg: 9.30 bis 11.30 Uhr, Telefon 02527/8268 oder Mail pfarbuero-ostinghausen@katholisch-in-lippetal.de

IHR KONTAKT ZU UNS

Lippetal
E-Mail: lippetal@soester-anzeiger.de

Pressemitteilung vom 26.07.2021

Wirtschaftswegekonzept

Die Gemeinde Lippetal lässt derzeit ein kommunales Wirtschaftswegekonzept erstellen. Mit den Leistungen wurde die Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus dem Osnabrücker Land beauftragt. Wundern Sie sich also nicht, wenn Sie in Lippetal auf Fahrzeuge der Ge-Komm GmbH treffen. Der Einsatz der geländetauglichen Allradfahrzeuge ist notwendig, um alle Wegeabschnitte lückenlos bereisen zu können. Die Besatzungen der Fahrzeuge der Ge-Komm GmbH verfügen allesamt über die notwendige Berechtigung und können sich entsprechend ausweisen. Zur Erfassung und Dokumentation der vielfältigen relevanten Attribute und Informationen sind sämtliche Fahrzeuge der Flotte der Ge-Komm GmbH mit Spezial-Kameraausrüstungen und systemoptimierten EDV-Hard- und Softwarelösungen ausgestattet.



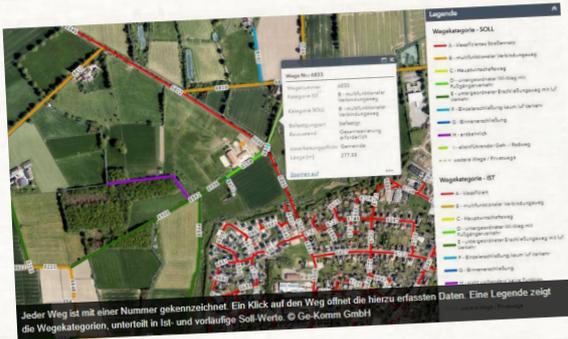
Herausgeber: Gemeinde Lippetal, Bahnhofstraße 7, 59510 Lippetal, www.lippetal.de

Seite: 1

Soester Anzeiger > Lokales > Lippetal

Wirtschaftswegekonzept für die Gemeinde: Verwaltung fragt Bürger

Erstellt: 19.01.2023, 18:00 Uhr
Von: Karin Hillebrand



Welcher Wirtschaftsweg ist wichtig und welcher eher nicht? Fragen, zu deren Beantwortung Verwaltung und Planungsbüro auf das Detailwissen der Bürger setzen. Bis Ende Februar läuft die Bürgerbeteiligung.

Hovestadt – Auf die Gemeinde kommen große Investitionen zu, ein nicht unerheblicher Teil davon wird zur Instandhaltung der Wirtschaftswege benötigt werden. Daher lässt die Verwaltung ein Konzept erstellen, welches das Wirtschaftswegenetz bedarfsgerecht erfassen soll. Die Versammlung im Hovestädter Albertussaal am Dienstag, 17. Januar, leitete nun die Bürgerbeteiligung ein, denn gerade das Detailwissen des Einzelnen ist jetzt gefragt.

„Wir schauen aus der Vogelperspektive auf die Gemeinde. Nun ist es wichtig, die Bürger zu beteiligen, denn sie können uns das Detailwissen geben und sagen, welche Wege wie genutzt werden“, sagt Eduard Schwarz von der Ge-Komm GmbH. Das Unternehmen hat zunächst einen Konzept-Entwurf erstellt, der nun unter Beteiligung der Bürger weiterentwickelt werden soll.

Zugriff auf Karte

Bis Ende Februar besteht die Möglichkeit Kommentare zu einzelnen Wegen abzugeben. Hierfür stellte Schwarz die Plattform wirtschaftswegekonzept.de vor, ein von Ge-Komm entwickeltes digitales Werkzeug zum Dialog mit den Bürgern. Wer sich hier registriert erhält einen Zugriff auf die Karte mit dem bisher erfassten Wirtschaftswegenetz. Zu deren Erstellung wurden verschiedene Daten erfasst: Aus der Liegenschaftskarte der Gemeinde geht hervor, welche Flächen in öffentlicher Hand liegen und welche zu Privatbesitz gehören; mit topographischem Kataster konnten Längen abgefragt und Statistiken erstellt werden; ein Luftbild zeigte, ob eine Fläche landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzt wird.

Verschwunden

Anschließend konnte das Team die Wege abfahren und vor Ort ihren Zustand begutachten. Alle 20 bis 50 Meter wurde ein Foto aufgenommen, die Lage der Wege überprüft. „Manche Wege sind zwar in der Karte eingezeichnet, in der Realität aber gar nicht mehr vorhanden“, erläutert der Landschaftswissenschaftler. Bislang hat das Team rund 400 Kilometer an gemeindlichen und privaten Wirtschaftswegen in den Konzeptentwurf aufgenommen.

Aber auch die Nutzergruppen wie Land- und Forstwirtschaft, Tourismus, erneuerbare Energien sowie die Nutzungshäufigkeit durch die Gruppen wurden bei der Erstellung berücksichtigt. Zusammen mit weiteren Daten entstand eine Kategorisierung, aus der sich Prioritäten ablesen lassen. Die Kategorisierung wird im Abgleich mit Angaben aus der Bürgerbeteiligung weiter entwickelt.

Die Bürger-Kommentare werden von Experten, unter anderem von der Feuerwehr, aus dem Tourismus oder aus Verwaltung und Politik, überdacht. Das fertige Konzept ist zukünftig eine Planungsgrundlage für die Verwaltung, insbesondere können so finanzielle Mittel entsprechend der Bedeutung einzelner Wege verplant werden. Darüber hinaus ist dieses Konzept dringend erforderlich, um größere Fördersummen beantragen zu können. Hierzu muss es abschließend von der Bezirksregierung anerkannt werden.

So geht's zur Bürgerbeteiligung

Unter www.wirtschaftswegekonzept.de registrieren und einloggen. Kurze Videos zeigen die Schritte zum Erstellen des vorläufigen Konzepts, Kapitel 5 stellt die Wegkategorien genauer vor. Im Kommentarbereich können bis Ende Februar mit Angabe der Wegenummer oder des Namens Hinweise zu dem betreffenden Weg hinterlassen werden. Die Ergebnisse aus der Beteiligung werden später gesammelt öffentlich gemacht.

Abb. 13: Medienbericht (Quelle: soester-anzeiger.de am 19. Januar 2023)

Der Aufruf der einzelnen Fotos erfolgt durch Auswahl des jeweilig zugehörigen Symbols im Geoinformationssystem. Die Anordnung der Punktsymbole erfolgt entsprechend den zugehörigen und dokumentierten GPS-Koordinaten. Während der Bereisung wurde zudem die tatsächliche Oberflächenbefestigung der Fahrbahnen erfasst und dokumentiert. Zusätzlich wurde für jeden asphaltierten, betonierten, oder gepflasterten Wegeabschnitt der Zustand visuell ermittelt und die folgenden Schadensklassen (gemäß Leitfaden) eingeteilt:



Abb. 14: Verortete Aufnahmestandorte im Geoinformationssystem ArcGIS

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

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

Bei der Bearbeitung wurde die Kategorisierung aus dem bestehenden Wegenetzkonzept der Gemeinde Lippetal herangezogen und auf die Kategorien gemäß Leitfaden umverteilt.

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

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

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

Der guten Form halber sei erwähnt, dass das Ministerium zwischenzeitlich umbenannt worden ist in Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV).



Unter folgendem Link stellt das BMDV die Dokumentation als PDF-Datei bereit:



<https://bmdv.bund.de/>

Bei Brückenbauwerken handelt es sich gemäß DIN 1076 grundsätzlich um prüfpflichtige Bauwerke. Die Gemeinde Lippetal führt auf Basis dieser Norm die erforderlichen Haupt- und Zwischenprüfungen durch, um objektive und belastbare Erkenntnisse über den baulichen Zustand der Brücken zu erhalten. Aufbauend auf diesen Informationen lassen sich weiterführende Überlegungen auf fundierter Basis anstellen.

5. Bürgerbeteiligung

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

Bevor der Konzeptentwurf der Bürgerschaft präsentiert wurde, tagte ein Arbeitskreis mit entsprechend ortskundigen Teilnehmenden aus verschiedenen Bereichen (Politik, Landwirtschaft, Tourismus, Naturschutz, Sicherheit, etc.) sowie der Verwaltung und der Ge-Komm GmbH. Der vorabgestimmte Konzeptentwurf bildete die Diskussionsgrundlage für die anschließende öffentliche Bürgerbeteiligung. Insgesamt tagte der Arbeitskreis an 3 Terminen. Die Präsentation der Projektergebnisse für die Öffentlichkeit fand am 30. Mai 2023 statt.

Mit dem breiten Angebot der Beteiligungsmöglichkeiten wurde die gemeinsame Weiterentwicklung des Konzeptes

mit allen interessierten Bürgern somit stets ermöglicht und umfassend gefördert.

Begleitend berichtete die lokale Tagespresse ausführlich über die Projektentwicklung. Die Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurden sowohl über die lokale Presse als auch über den Internetauftritt der Gemeinde Lippetal veröffentlicht.

Insgesamt wurde die Möglichkeit der Beteiligung von der Bürgerschaft gut angenommen. Nach der Beteiligungsphase fand eine erneute Arbeitssitzung statt, sodass die bewerteten Stellungnahmen aus der Bürgerschaft abschließend diskutiert werden konnten.

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



Abb. 15: www.wirtschaftswegekonzept.de (Screenshot: Ge-Komm GmbH)

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

Gemäß dem Motto „Bürgerbeteiligung braucht neue, zeitgemäße Wege“ hat die Ge-Komm GmbH ein modernes Geoinformationssystem-gestütztes Bürgerdialogportal entwickelt und stärkt damit nachhaltig die moderne Beteiligungskultur für komplexe Zusammenhänge im Bereich der ländlichen Wegenetzkonzepte. Da Bürgerinnen und Bürger heutzutage immer stärker in Entscheidungsprozesse einbezogen werden wollen, ist eine internetba-

sierte Beteiligungsform ideal, um Betroffenen und Interessierten die Möglichkeit zur Mitgestaltung zu geben.

Dieses Portal stand allen Interessierten rund um die Uhr (24/7) zur Verfügung und konnte bequem von zu Hause oder aber auch von unterwegs besucht werden. Durch die permanente Erreichbarkeit wurde eine bürgernahe Transparenz des Konzeptes und eine hohe Beteiligung erreicht, mit dem Ziel die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung der Gemeinde Lippetal zu unterstützen.

Nach einmaliger Registrierung erhält der Benutzer den Projektzugang und kann sich ausführlich über das ländliche Wegenetzkonzept der Gemeinde Lippetal informieren und Vorschläge einbringen



Abb. 16: Anleitungsflyer für die Bürgerbeteiligung (Grafik: Ge-Komm GmbH)

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

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

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

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

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

4. Einloggen
Um sich mit Ihrem neu erstellten Account anmelden zu können, wählen Sie im Menü **Portal** und dann **Login**.
Nun werden Sie aufgefordert Ihren Benutzernamen (oder Ihre E-Mail Adresse) und Ihr Passwort einzugeben.
Wählen Sie **Anmeldung**.

5. Zum Projekt gelangen
Um zu dem Projekt Ihrer Wahl zu gelangen, geben Sie nun den Namen Ihrer Gemeinde/ Stadt ein.


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

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

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

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

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Gemeinde Lippetal wurde am 17. Januar 2023 freigeschaltet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis zum 01. März 2023 an. Die eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt.

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

Wie die folgenden Abbildungen zeigen, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum aktiv genutzt. Es sind über das Portal seitens der Verwaltung, des Arbeitskreises und der Bürgerschaft 63 Stellungnahmen eingegangen.

Die vollständige Kommentarliste, inkl. Begründung durch die Verwaltung, war im Anschluss der Konzepterstellung im Bürgerdialogportal einsehbar. Auf diese Art wurde eine größtmögliche Transparenz gewährleistet

Am 30. Mai 2023 fand die öffentliche Abschlussveranstaltung zum Wirtschaftswegekonzept statt. Die abgestimmten Ergebnisse zum Wirtschaftswegekonzept wurden während dieser Veranstaltung präsentiert.

Nutzungsaktivität öffentlicher Zugang



6. Derzeitige Wegenetzgestaltung

Die folgenden Statistiken zeigen die derzeitige Situation des Wegenetzes in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde Lippetal von etwa 289 km. Zusätzlich wurden ca. 116 km private Wege und ca. 4 km Wege in sonstigem Eigentum kategorisiert, die in den Statistiken nicht aufgeführt werden. Daraus ergibt sich eine kategorisierte Gesamtlänge von insgesamt etwa 409 km. Anschließend sind die Berechnungen des Finanzbedarfes dargestellt.

Derzeitige Oberflächenbefestigung der Wege

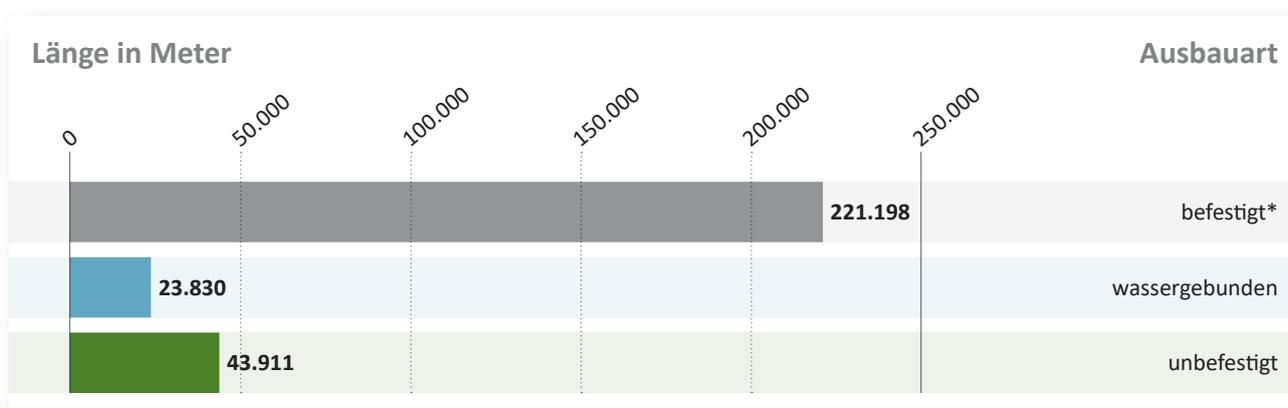


Abb. 17: Ge-Komm GmbH

Derzeitiger Zustand des Wegenetzes

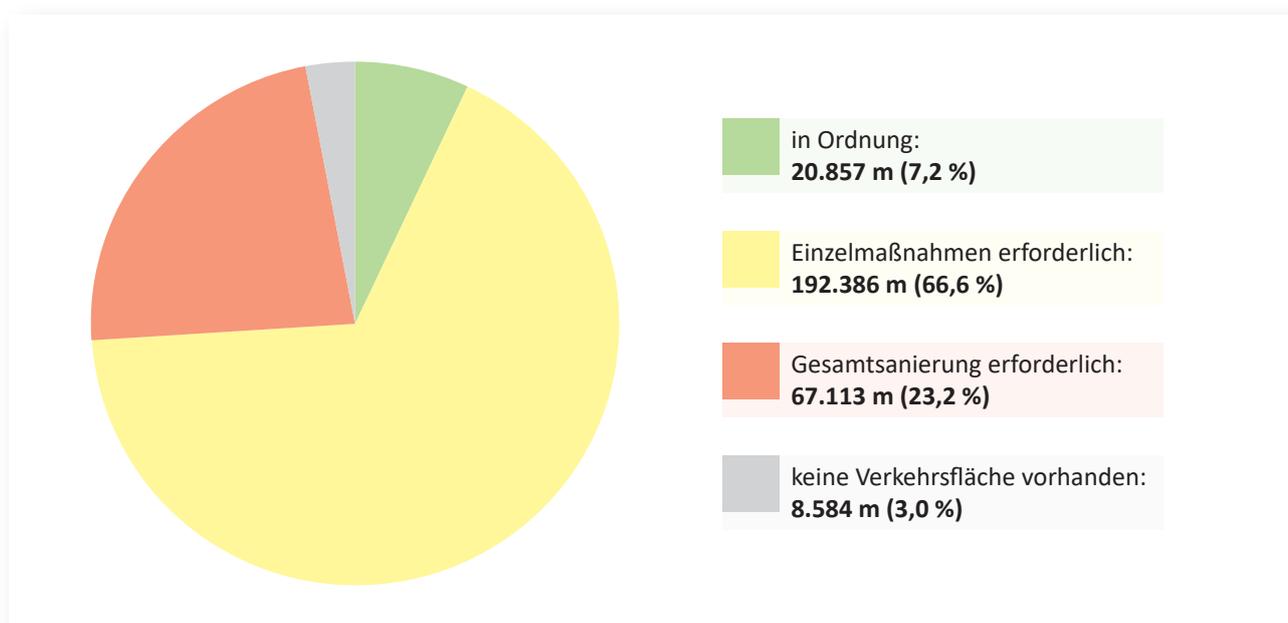


Abb. 18: Ge-Komm GmbH

Handlungsempfehlungen



Abb. 19: Ge-Komm GmbH

Gegenüberstellung Kategorisierung IST und SOLL

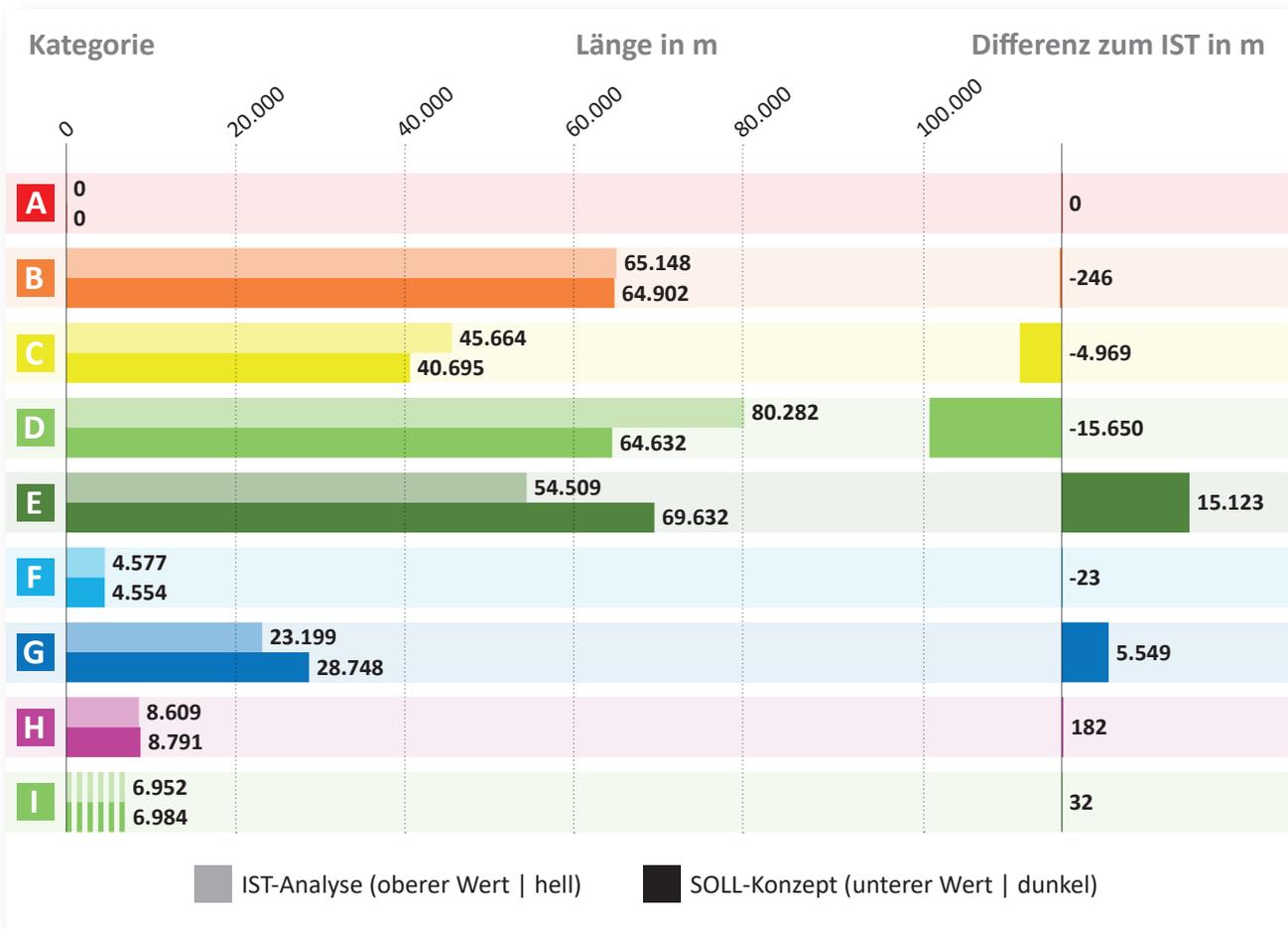


Abb. 20: Ge-Komm GmbH

* beinhaltet Kreuzungsbauwerke als Wegeabschnitte

7. Handlungsempfehlungen

Begriffserklärungen und Einordnung

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

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

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

- Betriebliche Erhaltung
- Bauliche Erhaltung

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



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

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

Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus

	Bereich Straßenbau		Handlungsempfehlung
	(gem. E EMI 2012 - FGSV)		(gem. Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte)
Kap. 7.1	Betriebliche Unterhaltung	(Kontrolle und Wartung) z. B. Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
	Bauliche Erhaltung	Bauliche Unterhaltung z. B. akute Kleinstreparaturen Instandsetzung z. B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht	
Kap. 7.2		Erneuerung z. B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus	b. den Unterbau einschließende Sanierung c. Umbau/andere Bauweise
	Um- und Ausbau	(Veränderung der Qualität) z. B. Querschnittsänderungen	
	Erweiterung	(Erhöhung der Kapazität) z. B. Anbau von Fahrstreifen	
	Neubau	(Neuanlage von Verkehrsflächen)	e. Neubau (neue Trasse)

Abb. 21: E EMI 2012 - FGSV/Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

Folgende Handlungsempfehlungen sind durch den Leitfaden verbindlich vorgegeben:

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

Zur besseren Übersicht werden in der Grafik auf Seite 17 die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (gemäß Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) der FGSV) mit dem Verweis auf die entsprechenden Kapitel im vorliegenden Bericht zugeordnet.

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

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

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

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

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



Institut für Verwaltungswissenschaften gGmbH



Bernd Mende und Achim Wilmsmeier

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

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

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

Abb. 22: Positionspapier des ifv

Begriff „Herstellungskosten“

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

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

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

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

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

Alles, was der Erhaltung der Nutzungsfähigkeit des Vermögensgegenstandes innerhalb der betriebsgewöhnli-

chen Nutzungsdauer/des Abschreibungszeitraums dient, stellt Erhaltungsaufwand dar.

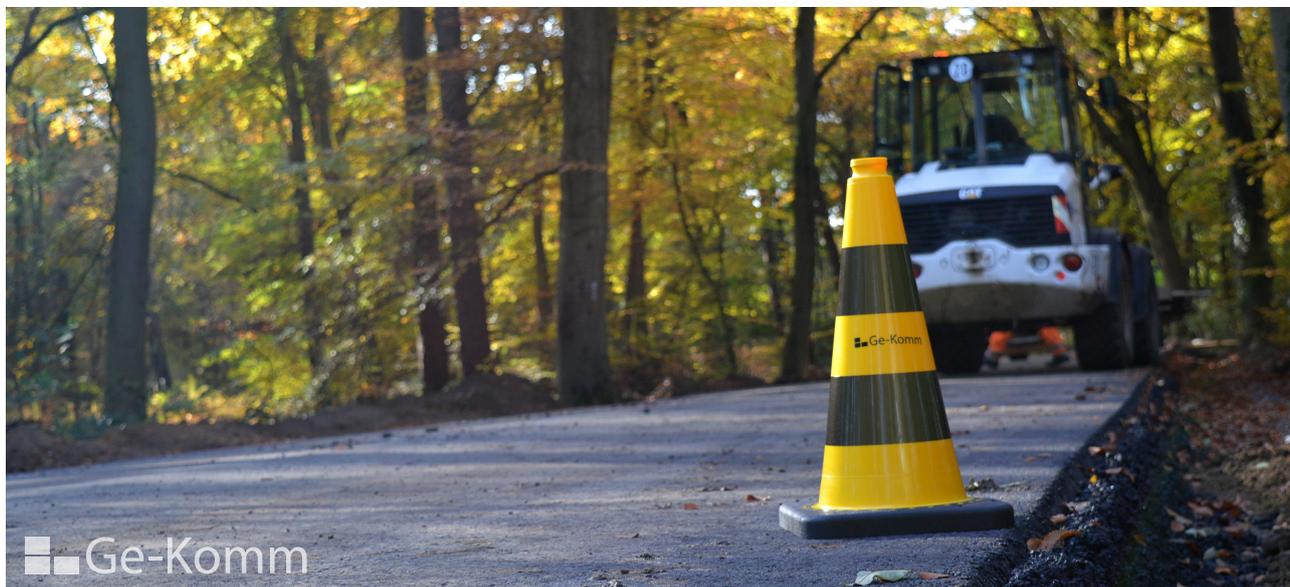
Maßnahmen, durch die die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer wesentlich erhöht/verlängert wird, sind in der Regel auch Herstellungskosten.

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

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

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

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



7.1 Zukünftiger Unterhaltungsstandard

Prioritäten

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

Folgende Kriterien erfordern eine systematische Unterhaltung der Wirtschaftswege:

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

sen erkennen, dass nicht überall von einer vollkommen mängelfreien Situation ausgegangen werden kann. Jeder Fahrzeugführer (auch Radfahrende) muss die Straße zunächst so hinnehmen, wie sie ihm zur Verfügung gestellt wird. So hat ein Kraftfahrer nach § 3 StVO seine Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen anzupassen.

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

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

Verkehrssicherungspflicht

Die Erfordernis zur Durchführung von Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich für die Kommunen als Straßenbaulastträger im Rahmen der öffentlichrechtlichen Daseinsvorsorge. Die geltenden Maßstäbe und Anforderungen werden im Wesentlichen durch die Gesetzgebung und die Rechtsprechung gesetzt. Die für die Verkehrsflächen zuständigen Gebietskörperschaften haben grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zu Schaden kommen. Das heißt aber nicht, dass die Straßen und Wege frei von jeglichem Schaden sein müssen. Insbesondere die Erkennbarkeit, die Zumutbarkeit und die Größe der Gefahrenquelle spielen bei der Straßenkontrolle eine wichtige Rolle. Aussagen wie „Eigensorgfalt der am Verkehr teilnehmenden Personen“ oder „Straßen, die vor sich selber warnen“ las-

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

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

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

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

Hinsichtlich des Radverkehrs wird man Unterschiede machen müssen, je nachdem, ob ein Wirtschaftsweg (unabhängig von seiner Ausweisung in Radwegrouten u. ä.) eine belebte und stark frequentierte Radverkehrsanlage darstellt. Auch hier dürfen allerdings die Anforderungen an den Wegezustand nicht überspannt werden. So dürfte beispielsweise ein Radrennfahrer nicht erwarten solche Wege in seiner Wunschgeschwindigkeit befahren zu können. So hat das Landesgericht Heidelberg mit Urteil vom 14. Dezember 1988 speziell zur Frage der Verkehrssicherungspflicht auf einem als Radweg ausgewiesenen Feldweg entschieden, dass solange ein beschränkt öffentlicher Weg (Feldweg nicht als spezieller Radfahrweg hergerichtet) ausgebaut und unterhalten wird, sich die Verkehrssicherungspflicht der Kommune auf den Schutz vor unvermuteten Gefahren beschränkt. Die üblichen

Gefahren eines Feldweges (Spurrinnen auch hinter einer Kurve) müssen Radfahrer erkennen und beherrschen. Der Umstand, dass die Kommune z. B. den Verbindungsweg zu einer benachbarten Ortschaft im Auftrag des Kreises als „Radwanderweg“ beschildert hat, führt nicht zur Verpflichtung den Weg so bauen zu müssen, dass er für die Benutzung durch Radfahrer besonders geeignet ist.

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

Substanzerhalt

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

Gemäß der Tabelle „Übersicht zu den versch. Bereichen des Straßenbaus“ auf Seite 17 sind Maßnahmen zum Substanzerhalt vor allem in die Bereiche bauliche Erhaltung und Instandsetzung und nur bedingt in den Bereich Erneuerung (nur Erneuerung der Deckschicht) einzuordnen. Sofern die Erneuerung des gesamten Oberbaus (alle gebundenen und ungebundenen Schichten) in Erwägung gezogen wird, sollten die Ausbaustandards gemäß Kap. 4.2 geprüft und angewendet werden.

7.2 Zukünftiger Ausbaustandard

Allgemeines und Begriffsbestimmungen

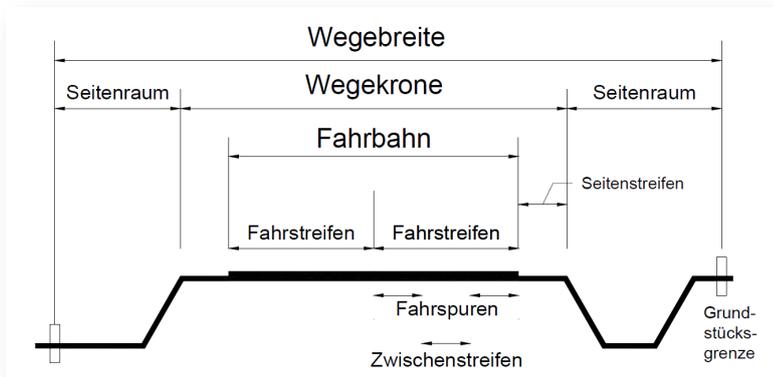
Die multifunktionale Nutzung und die modernen Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft, sowie die LKW-Verkehre der Gewerbebetriebe im Außenbereich stellen erhebliche Anforderungen an die Breiten und Tragfähigkeiten der Wege. Bei allen zukünftigen Überlegungen sollte daher neben dem Material und der Bauweise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

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

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

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

Querschnitt ländlicher Wege



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

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

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

Zwischenstreifen: Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen den Fahrsuren.

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

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

Wegekrone: Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen.

Seitenraum: Raum zwischen Wegekrone und Grenze der anschließenden Grundstücke.

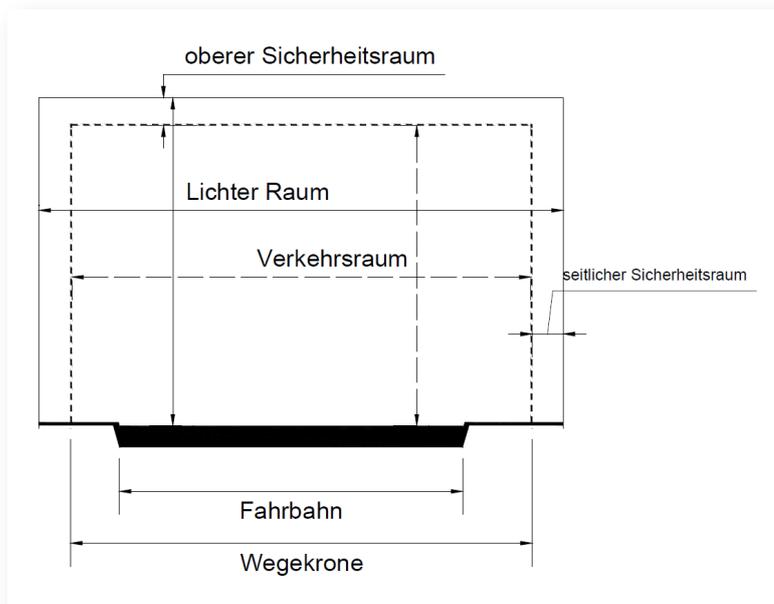
Wegebreite: Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen.

Raumprofil ländlicher Wege

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

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

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



Teerstraßen?

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

Früher wurden Straßenpech beziehungsweise Straßenteer, Mischungen aus Straßenpech und Bitumen sowie andere teer- und pechhaltige Bindemittel in verschiedenen Bereichen des

Straßenbaus eingesetzt. Sie dienten vor allem als Bindemittel für Schichten des Straßenoberbaus (zum Beispiel so genannte Teerasphaltbinder und Teerasphaltpbeton). Während Bitumen aus Erdöl gewonnen wird, stammt Pech aus Steinkohle.

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

Verbindungswege

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

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

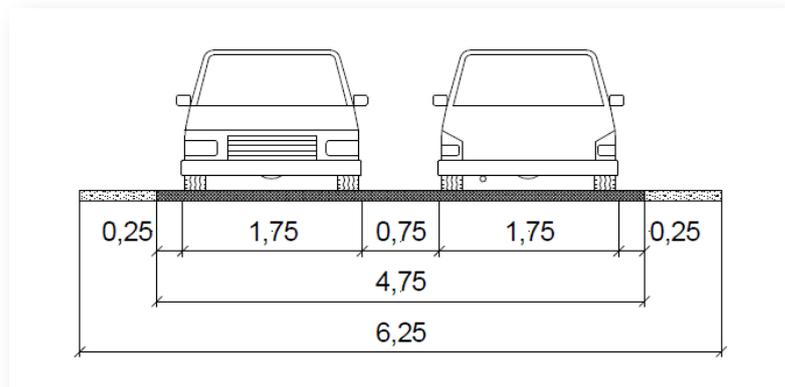
Gemäß der Richtlinie für ländlichen Wegebau können Verbindungen einstreifig oder zweistreifig geplant und hergestellt werden. Dabei empfiehlt es sich die Wege der Kategorie B, die allgemein als „Anliegerwirtschaftswege“ dienen, als einstreifige Wege und die Wege von höherer Bedeutung mit ortsverbindendem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

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

Zweistreifige Verbindungswege

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

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





Änderung der StVO

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

Nunmehr steht in § 5 Abs. 4 ausdrücklich:

„Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraft-



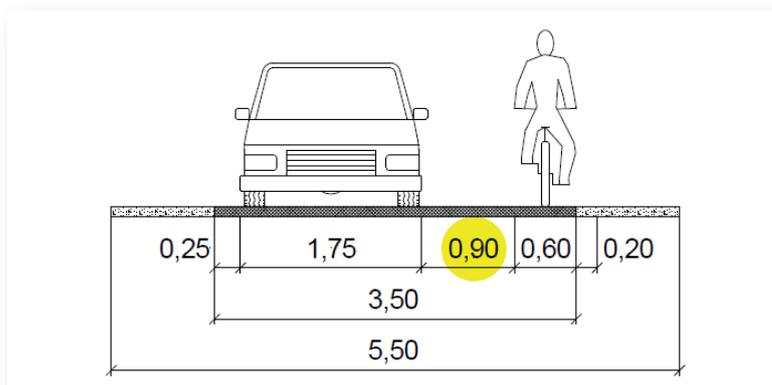
fahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m.“

Abb. 23: ADFC

Einstreifige Verbindungswege

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

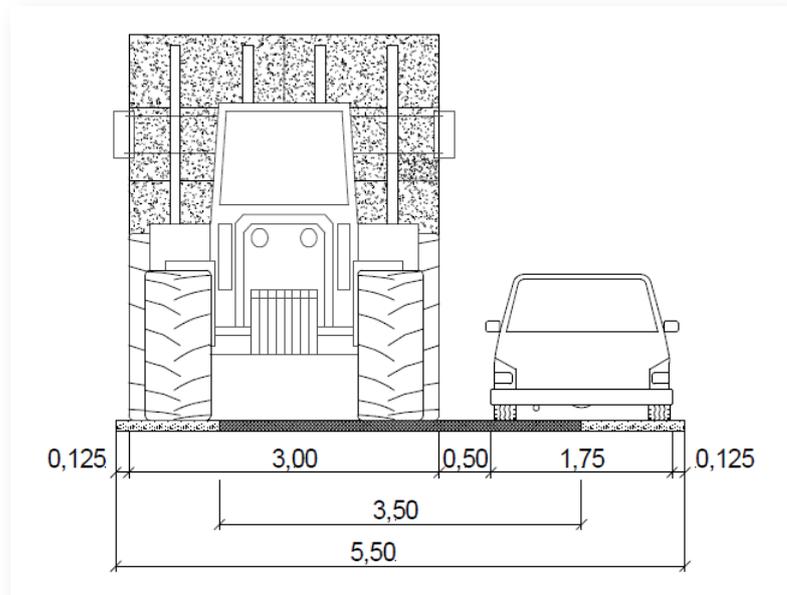
Begegnungsverkehr Pkw/Fahrrad auf einstreifigem Verbindungsweg bei sehr niedrigen Fahrgeschwindigkeiten.



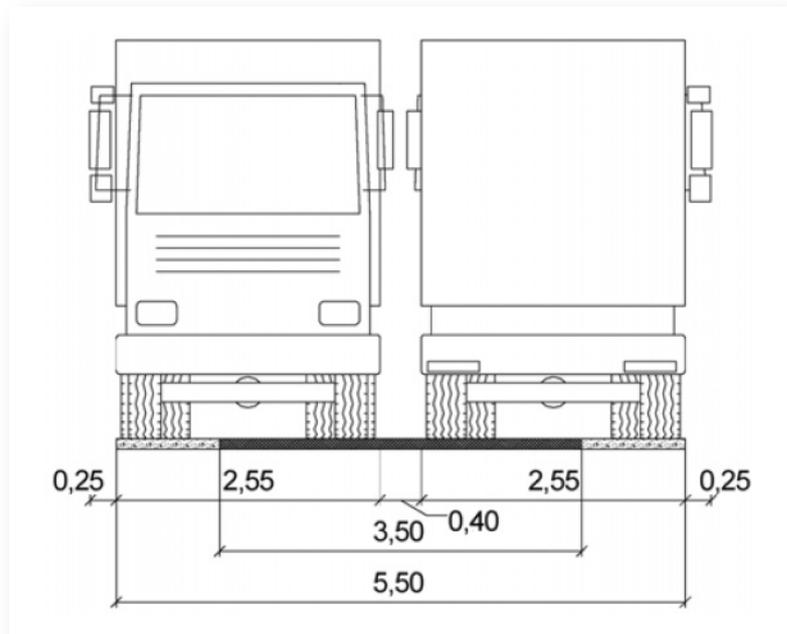
Einstreifige Verbindungswege

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

Begegnungsverkehr Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit.



Begegnungsverkehr Lkw/Lkw auf einstreifigem Verbindungsweg bei Schrittgeschwindigkeit und eingeklappten Außen spiegeln.

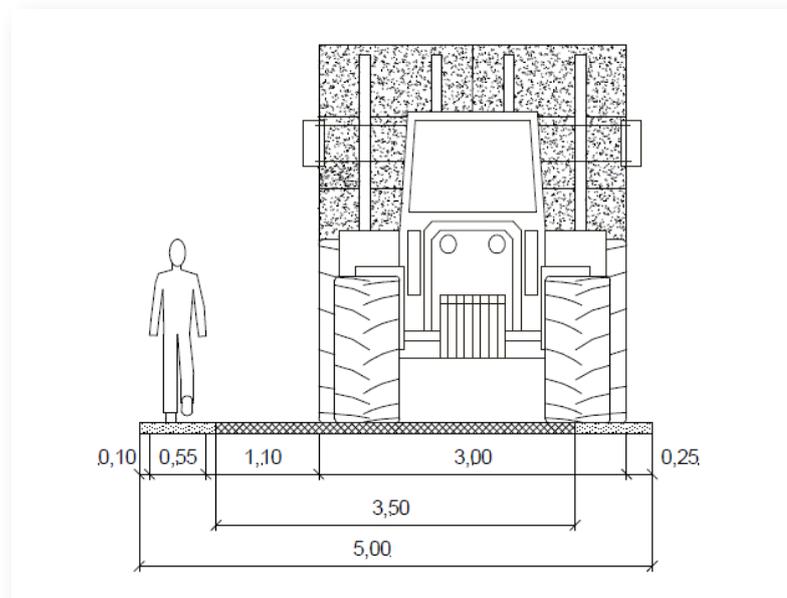


Hauptwirtschaftswege

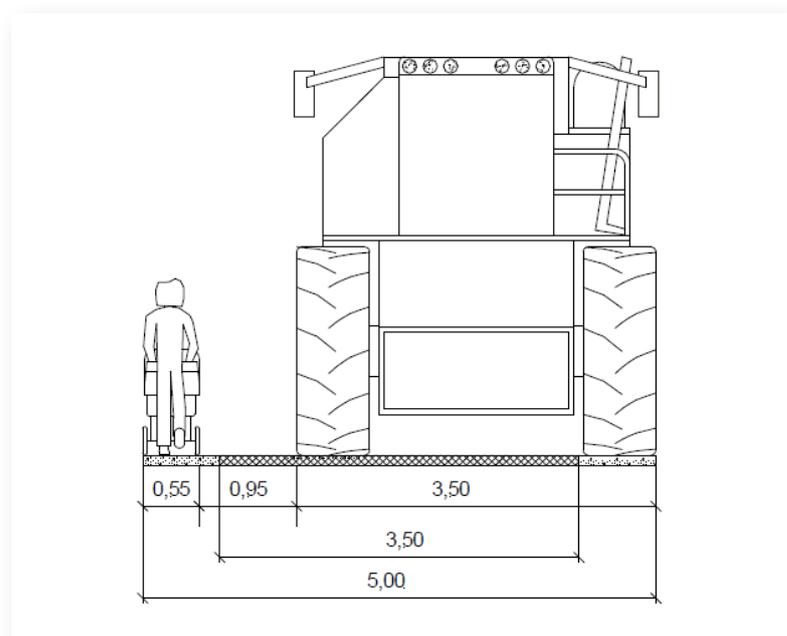
C Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr, lokaler Wander- und Radverkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

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

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



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



Wirtschaftswege

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

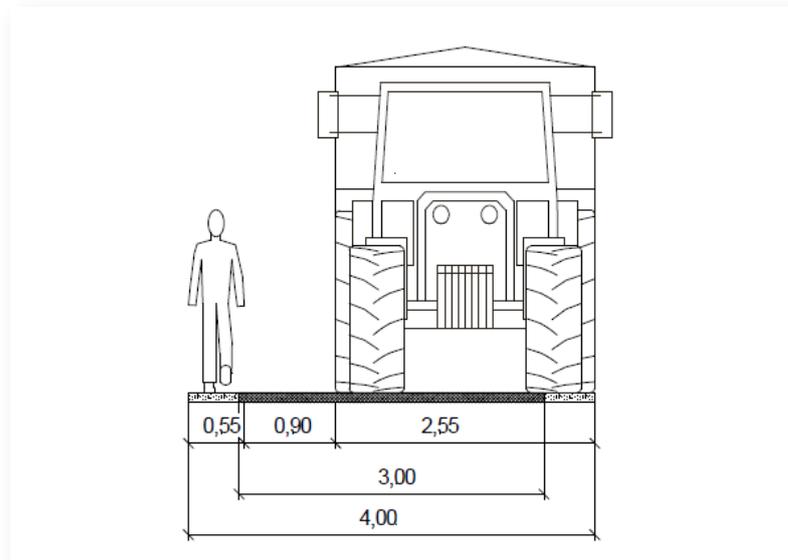
E Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z. B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)

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

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

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

Begegnungsverkehr Traktor/Fußgänger auf einem Wirtschaftsweg bei verminderter Geschwindigkeit.



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

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

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

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

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



Abb. 24: Von Radfahrern genutzter Wassergebundener Weg
(Foto: Ge-Komm GmbH)

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

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

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

Waldwege

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

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

Unbefestigter Wald- und Wiesenweg

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



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

1.2.1 Walderschließung

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

Weiterführende Informationen unter:



Wegeaufbau wassergebundene Befestigung

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

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

Vor- und Nachteile von DoB (Deckschicht ohne Bindemittel)

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



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

Ein großer Teil der PAK gelangt bereits durch Naturprozesse, wie Waldbrände oder Vulkanausbrüche, die nicht durch den Menschen beeinflussbar sind, in die Atmosphäre. Auch die von

Menschen verursachten Emissionen stammen hauptsächlich aus Verbrennungsprozessen (aus Kleinf Feuerungsanlagen, industriellen Prozessen, Feuerstellen oder Tabakrauch). Zudem ist diese Stoffgruppe ein natürlicher Bestandteil der fossilen Rohstoffe Kohle und Erdöl.

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

Allgemeines

- F** Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z. B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.
- G** Im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind

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

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

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

Kategorie G: siehe „unbefestigter Wald- und Wiesenweg“

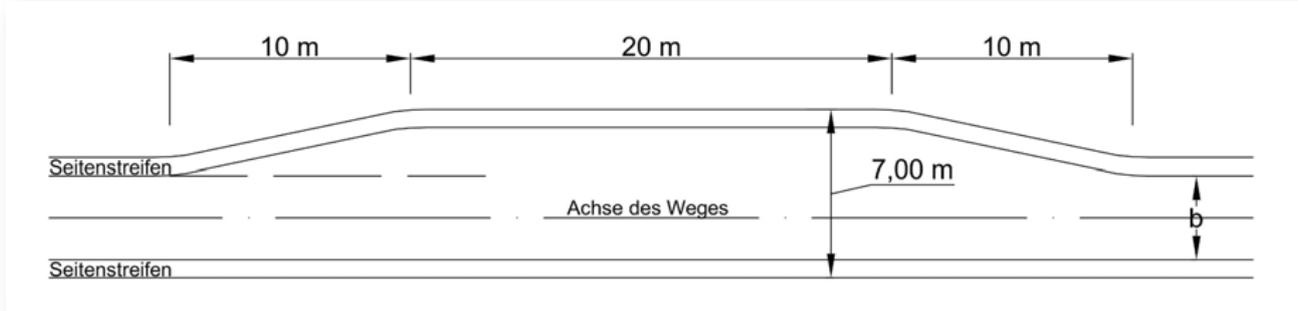
Ausweichbuchten

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

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



Abb. 25: Ausweichbucht (Foto: Ge-Komm GmbH)



7.3 Handlungsempfehlungen

Zeitliche Umsetzung

Die Umsetzung der Handlungsempfehlungen soll sinnvollerweise in der Gemeinde Lippetal in folgenden zeitlichen Horizonten erfolgen:

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

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

Übersicht Handlungsempfehlungen

	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Erhaltung wie Bestand	188.125 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.
Sanierung/Ausbau/Verstärkung	11.208 lfdm.	15.919 lfdm.	20.588 lfdm.
Umbau/andere Bauweise	0 lfdm.	0 lfdm.	44.308 lfdm.
Rückbau/Aufhebung	0 lfdm.	0 lfdm.	8.791 lfdm.
Neubau	0 lfdm.	0 lfdm.	0 lfdm.

Grobe Kostenschätzung

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

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

Erhaltung wie Bestand

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

- *Betriebliche Unterhaltung*
- *Bauliche Unterhaltung (z. B. Oberflächenbehandlung oder Kleinreparaturen sowie insbesondere auch die Pflege der befahrbaren Seitenstreifen)*
- *Instandsetzung (z. B. Deckenerneuerung)*

Gemäß aktueller Veröffentlichung der FGSV im „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Kommunen – M FinStraKom 2019“ beträgt der jährliche Finanzbedarf für die Straßenerhaltung 1,30 €/m² p. a. Die Kennzahl beinhaltet einen Mehrwertsteuersatz von 19 %. Eine Differenzierung hinsichtlich unterschiedlicher Straßenarten/-typen ist nicht berücksichtigt. Im Folgenden wird der aktuelle Kennwert von 1,30 € zugrunde gelegt.

Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung.

Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei der Kennzahl um einen Mittelwert zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status quo kann

damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden. (Für die Gemeinde Lippetal bedeutet dies konkret, dass diese Summe pro m² auch in der Vergangenheit immer zur Verfügung stand. Die tatsächlichen Beträge lagen jedoch deutlich darunter, sodass ein Unterhaltungsstau vorhanden ist).

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

$$188.125 \text{ m} \times 3,0 \text{ m} \times 1,30 \text{ €/m}^2 = 733.688 \text{ € p. a.}$$

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



Abb. 26: Deckblatt des Arbeitsblattes „M FinStraKom“

Beispiel: Erhaltung wie Bestand

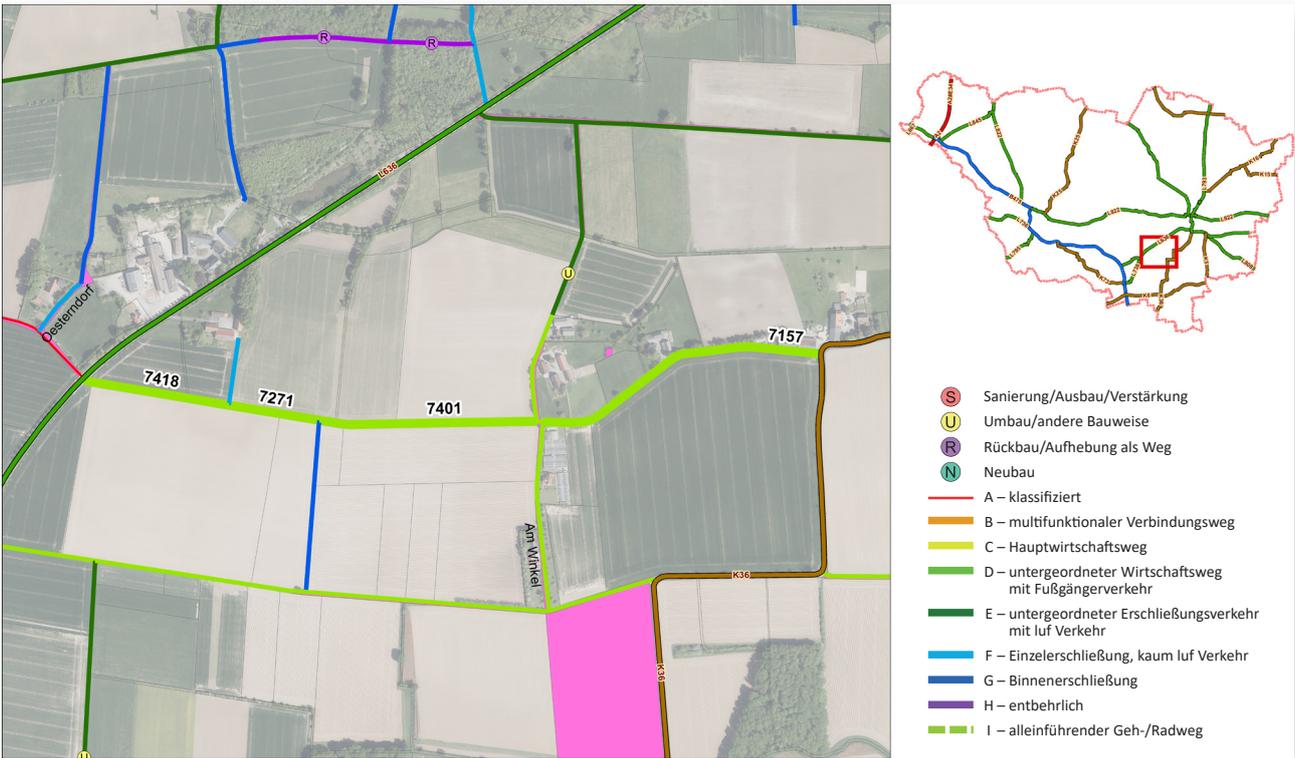


Abb. 27: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



Abb. 28: Wege-Nr. 7418 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Sanierung/Ausbau/Verstärkung

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

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

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

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,50 m

Befestigungsart	Sanierung/Ausbau/Verstärkung [m]			EP (€/m ²)	Finanzbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	11.200	15.901	20.588	120 €	4.704.000 €	6.678.420 €	8.646.960 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	0	80 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	8	18	0	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	11.208	15.919	20.588		4.704.000 €	6.678.420 €	8.646.960 €

Beispiel 1: Sanierung / Ausbau / Verstärkung

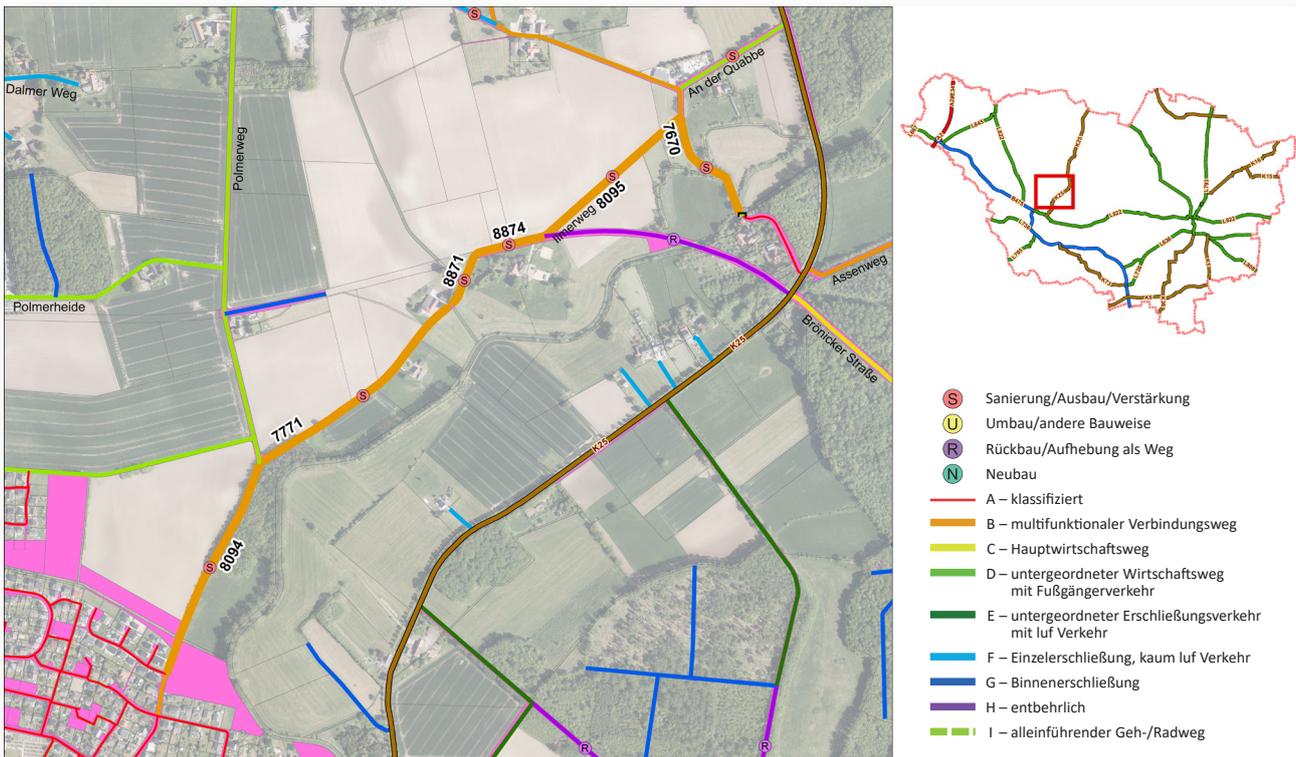


Abb. 29: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



Abb. 30: Wege-Nr. 7771 (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 31: Wege-Nr. 8095 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Umbau/andere Bauweise

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

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

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

- mittlere Fahrbahnbreite: 3,00 m

Befestigungsart	Umbau/andere Bauweise [m]			EP (€/m ²)	Finanzbedarf		
	kurzfristig	mittelfristig	langfristig		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
befestigt	0	0	42.080	80 €	0 €	0 €	10.099.200 €
teilbefestigt	0	0	0	0 €	0 €	0 €	0 €
wassergebunden	0	0	641	0 €	0 €	0 €	0 €
unbefestigt	0	0	1.578	0 €	0 €	0 €	0 €
Kreuzungsbauwerk	0	0	9	individuelle Einzelfallbetrachtung			
gesamt	0	0	44.308		0 €	0 €	10.099.200 €

Beispiel: Umbau / andere Bauweise

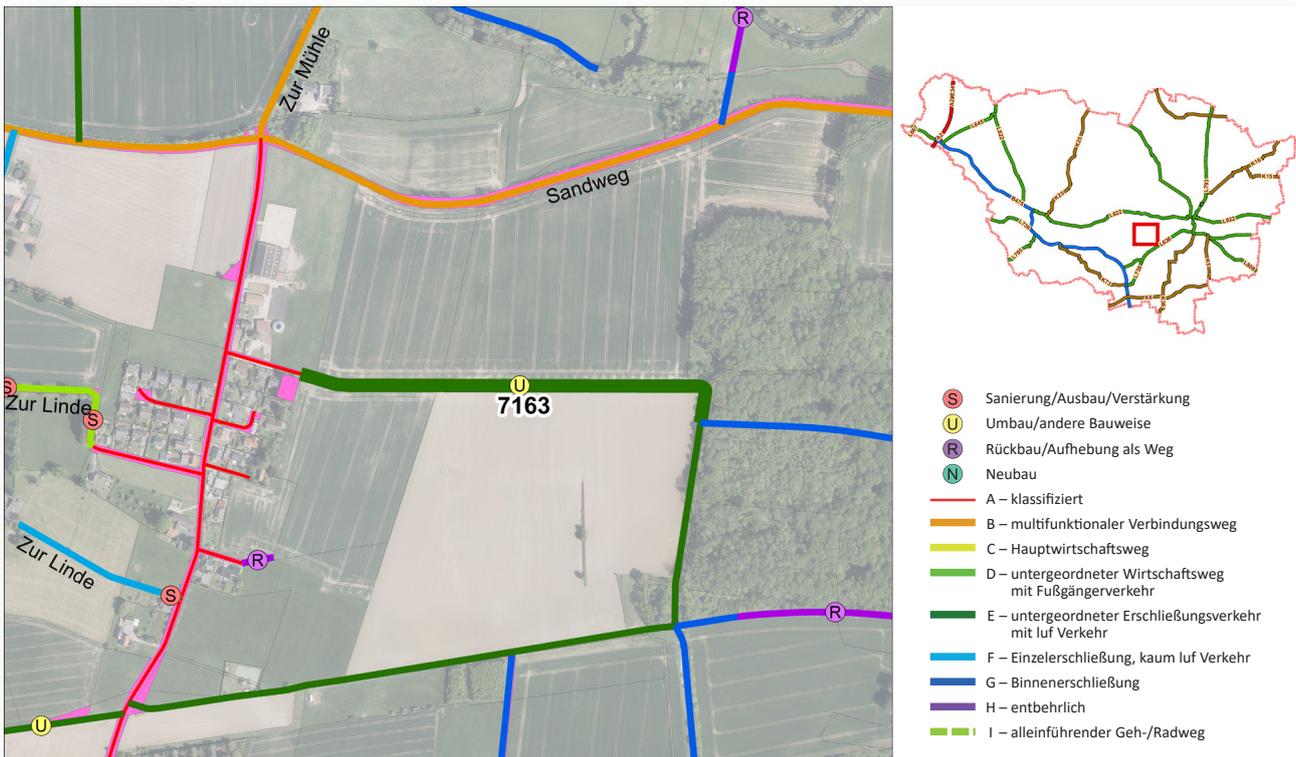


Abb. 32: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund



Abb. 33: Wege-Nr. 7163 (Foto: Ge-Komm GmbH)

Rückbau/Aufhebung

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

Beispiel: Rückbau

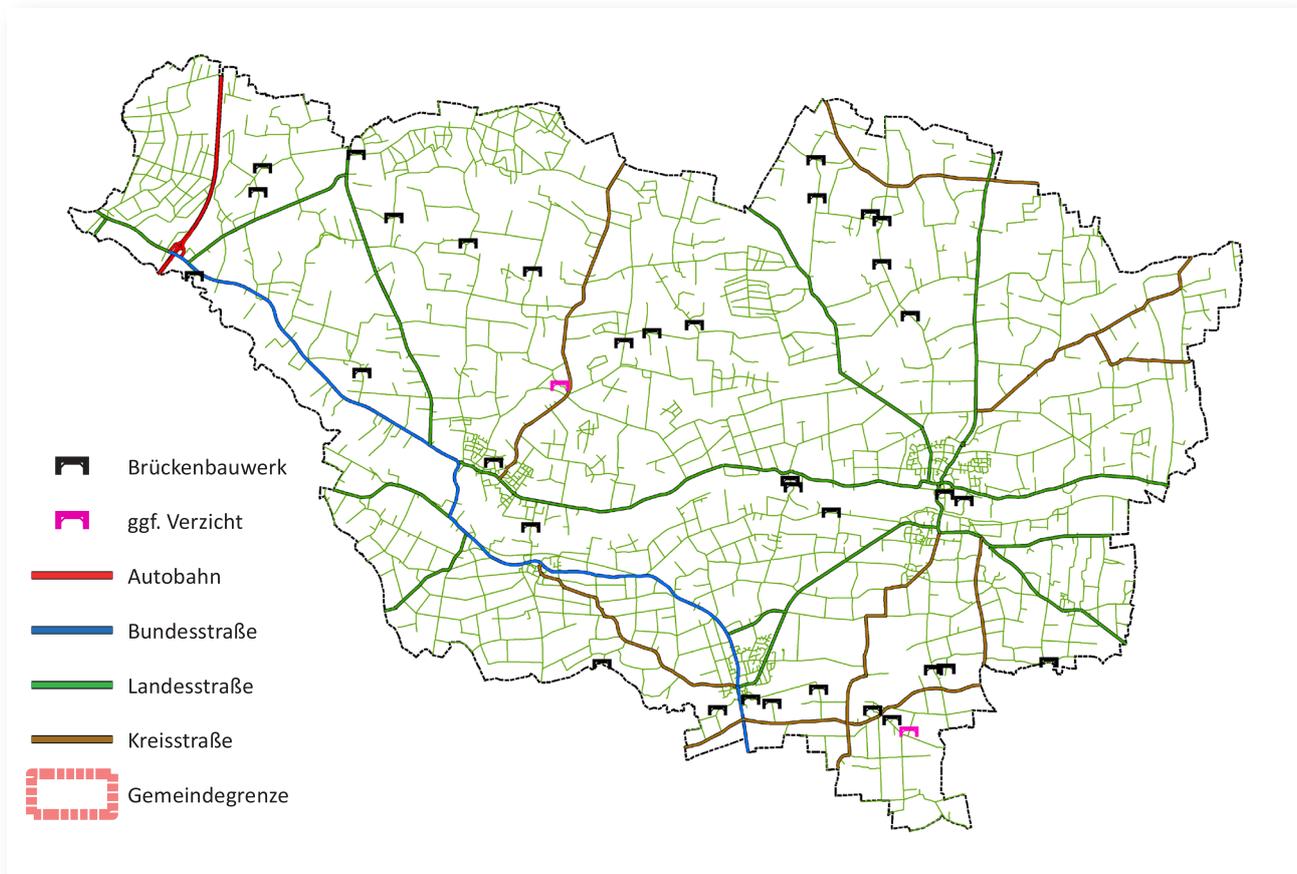


Abb. 34: Kartenausschnitt aus dem Wirtschaftswegekonzept mit Luftbildhintergrund

Neubau

Neubaumaßnahmen auf neuer Trasse sind in der Gemeinde Lippetal im Rahmen des ländlichen Wegenetzkonzeptes nicht geplant.

Lage der Brückenbauwerke in der Gemeinde Lippetal



Gegebenenfalls verzichtbare Brückenbauwerke

In Perspektive könnte das Brückenbauwerk 3381 lediglich für den Fuß- und Radverkehr freigegeben werden. Kraftfahrzeuge sowie land- oder forstwirtschaftliche Maschinen könnten das Brückenbauwerk in diesem Zuge nicht mehr nutzen. Die Erschließung von Flächen im Außenbereich ist durch Umfahrungen gewährleistet.

Das abgängige Brückenbauwerk 5235 dient zur Zeit als Zufahrt zu angrenzenden Flurstücken. Die Erschließung der Flurstücke ist bei einem Verzicht auf das Brückenbauwerk künftig über weitere, in unmittelbarer Nähe liegenden Wege möglich.



Abb. 35: Brückenbauwerk-Nr. 3381 (Foto: Ge-Komm GmbH)



Abb. 36: Brückenbauwerk-Nr. 5235 (Foto: Ge-Komm GmbH)

8. Weitere Schritte / Umsetzung

Der Gemeinde Lippetal liegt nunmehr ein Konzept und eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit mit erarbeitet wurde und eine hohe Akzeptanz erwarten lässt. Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizienter und passgenauer durchführen und die notwendigen Entscheidungen herbeiführen. Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich so ebenfalls besser aufzeigen und einleiten.

Das Konzept kann als Grundlage für die Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges mit Aufstellung von Prioritäten, Maßnahmenbeschreibungen, eines Zeitplanes zur Umsetzung und einer Kostenermittlung dienen.

Weitere eingehende Überlegungen zur Umsetzung des Wirtschaftswegekonzeptes sollen nun durch die Verwaltung und die politischen Gremien vorangetrieben werden. Es ist sinnvoll, das Konzept regelmäßig zu überarbeiten und anzupassen.

In der Gemeinde Lippetal sollten nunmehr folgende konkrete weitere Schritte geplant und durchgeführt werden:

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

In jedem Fall sei der Gemeinde Lippetal empfohlen, das nunmehr erstellte und aufwendig abgestimmte Wirtschaftswegekonzept zukünftig konsequent anzuwenden und permanent fortzuführen. Nur auf Basis aktueller Datengrundlagen lassen sich die richtigen Entscheidungen treffen. Es wird auch wichtig sein, das Konzept weiterhin in bürgerfreundlicher Art und Weise für die Betroffenen einsehbar zu machen. Hierzu kann das Bürgerdialog-Portal „www.wirtschaftswegekonzept.de“ auch weiterhin eine gute Variante darstellen.

Als Gesellschaft für kommunale Infrastruktur steht die Ge-Komm GmbH auf Wunsch auch bei der Umsetzung der oben beschriebenen Schritte beratend oder ausführend zur Seite.

Melle, im Mai 2023

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



Bernd Mende
Geschäftsführer



Alexander Klassen
Geschäftsführer



Eugen Bitjukov
Geschäftsführer



Eduard Schwarz
Prokurist





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

