

Vorlage der Verwaltung	Fachbereich: Umwelt, Verkehr, Abwasser	Datum: 18.05.2021	Genehmigungsvermerk
Tagesordnungspunkt 5.6	Bezeichnung der Vorlage: Verkehrswegekonzept/Verkehrskonzept für das Stadtgebiet Wegberg; Anfrage der Fraktion DIE LINKE gem. § 17 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Wegberg vom 27.04.21		Datum: 18.05.2021
Vorlage-Nr: VO/0164/21			Bürgermeister: Gez. Stock
Zu beraten im:			
Ö/N	Datum	Gremium	
Ö	27.05.2021	Rat der Stadt Wegberg	

Sachverhalt:

Die Fraktion DIE LINKE hat mit Datum 27.04.2021 die nachstehende Anfrage gestellt:

„Anfrage „Verkehrswegekonzept / Verkehrskonzept für das Stadtgebiet Wegberg“ gemäß §17 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Wegberg.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in folgender Anfrage nehmen wir Bezug auf den Antrag „Verkehrswegekonzept / Nahverkehrskonzept für das Stadtgebiet Wegberg“ der Fraktion DIE LINKE vom 16.03.2019 (Liste offene Anträge - Nummer 11).

Für die Sitzung des inzwischen nicht mehr existenten Ausschusses für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr (TKSV) vom 17.09.2019 erstellte die Verwaltung eine diesbezügliche Vorlage. Dort heißt es im Wortlaut: „Um den Herausforderungen des sich im Wandel befindlichen Mobilitätsverhaltens an die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung gerecht zu werden, sollen zunächst Grundlagen für ein zukunftsorientiertes Verkehrsnetz gleichberechtigt für alle Verkehrsarten über ein sogenanntes ländliches Wegenetzkonzept erarbeitet werden. In einem ergänzenden Schritt können verwandte Themen (z.B. Nahverkehrskonzept) auf diese Daten zurückgreifen und darauf aufbauen.“

Als erster Schritt sollte laut Verwaltung ein "ländliches Wegekonzept" erstellt werden, das dann die Möglichkeit eröffnet, Förderungen für diese Wege zu erhalten. Hierzu wurden bereits die befestigten Wirtschafts- und Verbindungswege erfasst. Die Erfassung der unbefestigten Wege wurde durch den Ausschuss am 23.03.2021 genehmigt. Diese Schritte bilden vermutlich eine gute Grundlage zur Optimierung des Radverkehrs zwischen den Außenorten und dem Innenring-Bereich, wie schon im Radwegekonzept von 2002 postuliert. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung, nicht nur, aber vor allem im Innenring-Bereich ist die Betrachtung aller Verkehrsträger vonnöten, da hierzu u. U. auch eine Umverteilung von Verkehrsfläche erforderlich werden kann.

Hierzu kann das ländliche Wegekonzept offensichtlich nur ein Baustein sein, wie es auch in der Antwort vom 17.09.2019 auf den Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 16.03.2019 festgestellt wurde.

(es folgen die Fragen a und b, s. unten)

Derzeit liegen Anträge mehrerer Fraktionen zu Verkehrsfragen vor. Es wäre zielführend, diese im Rahmen eines Gesamtkonzeptes ganzheitlich zu behandeln und entsprechende Lösungen zu erarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Die Linksfraktion“

Fragen der Fraktion und Antworten der Verwaltung:

a) Frage der Fraktion DIE LINKE:

Welche weiteren Schritte, außer der Erfassung nicht asphaltierter Feldwege, sind aktuell in Vorbereitung und Planung um zeitnah ein "Verkehrskonzept gleichberechtigt für alle Verkehrsarten im gesamten Stadtgebiet" zu erstellen?

Antwort der Verwaltung:

Das von einem beauftragten Ingenieurbüro zu erstellende sogenannte "ländliche Wegenetzkonzept" betrachtet alle Verkehrsarten und Verkehrsverbindungen im Stadtgebiet und soll sowohl Arbeitsgrundlage für Politik und Verwaltung, als auch unverzichtbare Voraussetzung für die zukünftige Beantragung von Fördermitteln (Neubau, Umbau, Sanierung usw.) sein. Bereits aufgrund der Tatsache, dass zukünftige Fördermittel nur dann bewilligt werden, wenn die Maßnahme mit einem formellen ländlichen Wegenetzkonzept in Einklang stehen, soll das Konzept den strengen Anforderungen der hierzu erlassenen Richtlinien entsprechen. Damit ergibt sich auch die Reihenfolge der zu erledigenden Arbeiten von der Ist-Aufnahme aller Verkehrswege und deren Beurteilung bis zum Soll-Konzept (Handlungsempfehlungen/Priorisierung) und der Bürgerbeteiligung. Zur Übersicht der anstehenden Arbeiten zur Erstellung eines formellen ländlichen Wegenetzkonzeptes sind hierzu der Leitfaden sowie das (von der Bezirksregierung vorgegebene) Leistungsverzeichnis der Vorlage als Anlage beigelegt.

b) Frage der Fraktion DIE LINKE:

Kann - wie angekündigt - schon Auskunft über eine Zeitschiene gegeben werden?

Antwort der Verwaltung:

Nach Angaben des beauftragten Ingenieurbüros werden die Arbeiten einschließlich der erforderlichen Bürgerbeteiligung Mitte 2022 abgeschlossen sein.

Beschlussvorschlag:

Der Rat nimmt Kenntnis.

Anlage/n:

Anfrage DIE LINKE Verkehrswegekonzept

LV-Wegenetzkonzept

Leitfaden

Unterschrift d. federführenden Fachbereichleiters/Dezernenten

Gez. Kamps – FB

302

Gez. Thies – Techn.

Beig.

Gegenzeichnung d. beteiligten Fachbereichsleiter/Dezernenten

Stadt Wegberg
Herr Michael Stock
Bürgermeister
Rathausplatz 25
41844 Wegberg

Wegberg, 27.04.2021

Anfrage „Verkehrswegekonzept/Verkehrskonzept für das Stadtgebiet Wegberg“ gemäß §17 der Geschäftsordnung für den Rat und die Ausschüsse der Stadt Wegberg.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

in folgender Anfrage nehmen wir Bezug auf den Antrag „Verkehrswegekonzept/Nahverkehrskonzept für das Stadtgebiet Wegberg“ der Fraktion DIE LINKE vom 16.03.2019 (Liste offene Anträge - Nummer 11).

Für die Sitzung des inzwischen nicht mehr existenten Ausschusses für Tourismus, Kultur, Sport und Verkehr (TKSV) vom 17.09.2019 erstellte die Verwaltung eine diesbezügliche Vorlage. Dort heißt es im Wortlaut: „Um den Herausforderungen des sich im Wandel befindlichen Mobilitätsverhaltens an die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung gerecht zu werden, **sollen zunächst Grundlagen für ein zukunftsorientiertes Verkehrsnetz gleichberechtigt für alle Verkehrsarten über ein sogenanntes ländliches Wegenetzkonzept erarbeitet werden.** In einem ergänzenden Schritt können verwandte Themen (z.B. Nahverkehrskonzept) auf diese Daten zurückgreifen und darauf aufbauen.“

Als erster Schritt sollte laut Verwaltung ein "ländliches Wegekonzept" erstellt werden, das dann die Möglichkeit eröffnet, Förderungen für diese Wege zu erhalten. Hierzu wurden bereits die befestigten Wirtschafts- und Verbindungswege erfasst. Die Erfassung der unbefestigten Wege wurde durch den Ausschuss am 23.03.2021 genehmigt. Diese Schritte bilden vermutlich eine gute Grundlage zur Optimierung des Radverkehrs zwischen den Außenorten und dem Innenring-Bereich, wie schon im Radwegekonzept von 2002 postuliert. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung, nicht nur, aber vor allem im Innenring-Bereich ist die Betrachtung aller Verkehrsträger vonnöten, da hierzu u. U. auch eine Umverteilung von Verkehrsfläche erforderlich werden kann. Hierzu kann das ländliche Wegekonzept offensichtlich nur ein Baustein sein, wie es auch in der Antwort vom 17.09.2019 auf den Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 16.03.2019 festgestellt wurde.

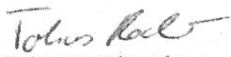
Dazu unsere Fragen:

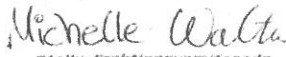
a. Welche weiteren Schritte, außer der Erfassung nicht asphaltierter Feldwege, sind aktuell in Vorbereitung und Planung um zeitnah ein "Verkehrskonzept gleichberechtigt für alle Verkehrsarten im gesamten Stadtgebiet" zu erstellen?

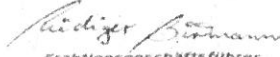
b. Kann - wie angekündigt - schon Auskunft über eine Zeitschiene gegeben werden?

Derzeit liegen Anträge mehrerer Fraktionen zu Verkehrsfragen vor. Es wäre zielführend, diese im Rahmen eines Gesamtkonzeptes ganzheitlich zu behandeln und entsprechende Lösungen zu erarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen
Die Linksfraktion


Fraktionsvorsitzender
Tobias Becker


Stellv. Fraktionsvorsitzende
Michelle Walter


Fraktionsgeschäftsführer
Rüdiger Birmann

Fraktionsvorsitzender
Tobias Becker
tobiasbecker@dielinke-wegberg.de

Stellv. Fraktionsvorsitzende
Michelle Walter
michellewalter@dielinke-wegberg.de

Fraktionsgeschäftsführer
Rüdiger Birmann
ruedigerbirmann@dielinke-wegberg.de

Postanschrift
Fraktion
DIE LINKE. Wegberg
Am Sportplatz 19
41844 Wegberg

Leistungsverzeichnis für die Erstellung eines Wegenetzkonzeptes

Vorbemerkungen

Die Mühlenstadt Wegberg beabsichtigt die Erstellung eines Wegenetzkonzeptes entsprechend des NRW-Leitfadens, sofern entsprechende Fördergelder hierfür beansprucht werden können. Der Untersuchungsraum beläuft sich auf das gesamte Stadtgebiet und somit auf 84,34 km². Die Stadt Wegberg selbst besteht aus den 40 Ortsteilen Arsbeck, Beeck, Beeckerheide, Berg, Bischofshütte, Bissen bei Beeck, Bissen, Broich, Brunbeck, Busch, Dalheim-Rödgen, Ellinghoven, Felderhof, Flassenberg, Gerichhausen, Gripekoven, Harbeck, Holtmühle, Holtum, Isengraben, Kehrbusch, Kipshoven, Klinkum, Mehlbusch, Merbeck, Moorshoven, Petersholz, Rath-Anhoven, Rickelrath, Schönhausen, Schwaam, Tetelrath, Tüschbroich, Uevéken, Venheyde, Venn, Watern, Wegberg und Wildenrath.

Das Netz der ländlichen Wege beläuft sich auf rd. 175 km Gesamtlänge, 0,14 km hiervon sind private Wege.

Beabsichtigt ist, das Konzept im Zeitraum Mitte 2020 bis Anfang 2022 zu erstellen.

Pos.	Menge/ Einheit	Leistung (zugehörige Leitfaden Nr.)	EP in €	GP in €
A	psch	Grundlagenermittlung/ Projekteinrichtung z. B. Sichtung vorhandener Datengrundlagen/ Planungen/Strategien, wie ALK-Daten, Eigentumsverhältnisse, Luftbilder, NKF-Bewertung, Straßenkataster, Standorte von Versorgungseinrichtungen, touristische Routen, usw. sowie Herstellung einer Datenbasis		
B 1	175 km	Bestandserfassung der vorhandenen Situation (IST) (5.1) inkl. Befahrung/ Bereisung der Wege mit Digitalfotos/ Geoimaging <u>Beschreibung der Wege nach (5.1.1)</u> a. Nutzungsumfang (Verkehrsmenge) b. Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten c. Ökologischer Wertigkeit <u>Aussagen zu (5.1.2 + 5.1.3)</u> a. Ausbauart b. Ausbauzustand c. Tragfähigkeit d. Länge und Breite e. Unterhaltungspflicht		
B 2	175 km	Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation (IST) (5.2) von „Kategorie A = klassifiziertes Straßennetz“ bis „Kategorie I = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege“		

Pos.	Menge/ Einheit	Leistung (zugehörige Leitfaden Nr.)	EP in €	GP in €
C	psch	Entwicklung eines Soll-Konzeptes mit Handlungsempfehlungen (6): <u>1. Kategorisierung (Wegesituation Soll)</u> 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. Dieselben Kategorien wie beim IST sind zu verwenden. <u>2. Handlungsempfehlungen</u> Die Handlungsempfehlungen sollen Maßnahmen beschreiben, die notwendig sind, um den SOLL-Zustand der Wege zu erreichen und zu erhalten. Maßnahmen können sein: - Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung) - den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie) - Umbau/andere Bauweise (veränderte Kategorie) - Rückbau/Aufhebung - Neubau (neue Trasse) <u>3. Priorisierung der Maßnahmen</u> Einordnung in zweckmäßige und zielgerichtete Umsetzungszeiträume (kurz-, mittel- und langfristig) <u>4. Aussagen zu:</u> - Eigentums- und Katasterverhältnissen (bei geplanten Veränderungen notwendige Schritte erläutern) - ggf. Bodenordnungsbedarf - ggf. alternative Unterhaltungsregelungen		
D	psch	Prozess der Erarbeitung/Beteiligung der Bürger und relevanten Akteure 1. <u>Auftaktgespräch (7)</u> gemeinsamer Besprechungstermin zwischen Auftragnehmer, Kommune und dem Dezernat 33 zur Erörterung des genauen Erarbeitungsprozesses 2. <u>Einbeziehung von Akteuren durch eine Projektgruppe (7.2)</u> Die Projektgruppe begleitet den Erarbeitungsprozess in geeigneter Weise. Das Dezernat 33 der Bezirksregierung als Flurbereinigungsbehörde ist hieran ebenfalls zu beteiligen. Von folgenden Teilnehmern ist auszugehen: Landwirtschaftsverband und Ortsbauernschaft, Forstwirtschaftsbehörde, Heimatvereine, Natur- und Landschaftsschutz (NABU, BUND), Tourismusverbände, ADFC, Wirtschaft, Stadt Wegberg, Kreis Heinsberg, Politik und der Auftragnehmer Es ist von 2 Terminen auszugehen.		

Pos.	Menge/ Einheit	Leistung (zugehörige Leitfaden Nr.)	EP in €	GP in €
		3. <u>Bürgerbeteiligung beim IST-Zustand und SOLL-Konzept (7.3)</u> Erörterung und Analyse der Ergebnisse mit den Bürgerinnen und Bürgern in Workshops und öffentlichen Veranstaltungen Es ist von 3 Workshop-Veranstaltungen auszugehen. Transparenz bei der Beteiligung durch: - Einrichtung eines Internetportals, in dem die Anregungen von Bürgern aufgenommen werden können. - Auslegung im Rathaus mit der Möglichkeit, Anregungen zur Niederschrift zu geben		
		4. <u>Abschlussveranstaltung (7.4)</u>		
E		Erstellung einer digitalen Dokumentation unter Berücksichtigung der technische Anforderungen sowie Erstellung des Abschlussberichtes (7.3, 8 und 5)		
F		Verrechnungssätze für unvorhergesehene Leistungen		
		Geschäftsführer/ Abteilungsleiter je Stunde		nur EP
		Projektleiter (Dipl.Ing./ Dipl.-Geograf o. ä.) je Stunde		nur EP
		CAD-/GIS-Techniker je Stunde		nur EP
		Fahrtkosten PKW je km		nur EP
G	pau- schal in Prozent	Nebenkosten in %		
H		Mehrwertsteuer in %	19,00	
I		Gesamt Brutto		

Hinweise:

Die Befahrung der Wege innerhalb des Gebiets des Auftraggebers zwecks Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes sind keine Nebenkosten, sondern Gegenstand der Leistungserbringung.

Mit Angebotsabgabe sichert der Bieter zu, die Inhalte des NRW-Leitfadens für die Wegekonzepterstellung vollständig zur Kenntnis genommen zu haben.

Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

in der Fassung vom 25.08.2020

gem. Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung ländlicher Wegenetzkonzepte und der ländlichen Bodenordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz - II-8-833.40.00 - vom 25. Juli 2018 in der jeweils gültigen Fassung

1. Zweck des Leitfadens

Der vorliegende Leitfaden ergänzt die o.g. Richtlinie hinsichtlich der Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte. Er dient der Konkretisierung und als Hilfestellung für die Kommunen als Zuwendungsempfänger, die Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden und die Planungsbüros als Auftragnehmer. Verpflichtend ist die Analyse und Kategorisierung der Wege gem. Nummer 5 und die Erfassung digitaler Geodaten in einem GIS gem. Nummer 8.

2. Vorbemerkung

Ländliche Wege erfüllen vielfältige Funktionen. Sie dienen als Verbindung von Gemeinden, Gemeindeteilen und kleineren Siedlungseinheiten oder zur Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz. Sie erschließen die land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen oder unterstützen die naturnahe Erlebbarkeit der landschaftlichen Vielfalt zur Freizeit und Erholung. Sie sollen eine gute und ganzjährige Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsorte der Bevölkerung und eine witterungsangepasste Landnutzung gewährleisten und die Grundlage für eine intakte Kulturlandschaft bilden. Die ländlichen Wegenetze sind ein wesentlicher Infrastrukturbaukasten, um ländliche Räume zu erschließen und zu entwickeln. Daneben erfüllen sie mit ihren Rainen auch wichtige Funktionen als linienhafte Landschaftselemente, die die Kulturlandschaft gliedern und beleben. Durch Erhaltung und Entwicklung dieser Biotopverbundelemente wird auch der Erhalt der Artenvielfalt im Sinne der Biodiversitätsstrategie NRW unterstützt.

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

Leistungsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft sowie vielerorts für die Erschließung von Gemeinden und Ortschaften bedeuten.

3. Zielsetzung

Ziel der Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte ist es, den Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten, örtlichen Akteure zu ermöglichen, zukunftsfähige und bedarfsgerechte Wegenetze zur Entwicklung des gemeindlichen Freiraums zu planen. Diese sind an der verkehrlichen Bedeutung auszurichten und müssen Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen. Abschließend sollen sich Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege ableiten lassen.

Daher ist grundsätzlich das gesamte Wegenetz unabhängig von der Eigentumssituation und/oder der Unterhaltungspflicht zu betrachten. Nur im Einzelfall kann bei einem hohen Anteil nicht gemeindlicher Wege beispielsweise innerhalb von zusammenhängenden Großgrund- oder Landesbesitz die Erfassung derer Wege auf die im Netzzusammenhang bedeutsamen Wege der unter Zif. 5.2 aufgeführten Kategorien A bis D beschränkt werden; die Einschätzung des Auftragnehmers, welche Bereiche nur eingeschränkt untersucht werden, ist mit dem Dezernat 33 abzustimmen.

4. Förderverfahren

Eine Förderung für die Erarbeitung von Wegenetzkonzepten muss beim Dezernat 33 „Ländliche Entwicklung, Bodenordnung“ der zuständigen Bezirksregierung beantragt werden. Diese stellen auch die entsprechenden Antragsvordrucke bereit (s. Nr. 5.1.1 der Förderrichtlinie). Eine Förderung ist nur in der für das NRW-Programm „Ländlicher Raum 2014-2020“ festgelegten Gebietskulisse „Ländlicher Raum“ möglich.

Die Anträge auf Förderung sind zu bestimmten Stichtagen (jeweils zum 31.10.) bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden einzureichen. Über die Stichtage informieren die Bezirksregierungen rechtzeitig.

Die Anträge werden danach vom zuständigen Fachreferat im MKULNV einem Ranking anhand festgelegter Auswahlkriterien unterzogen, um die Reihenfolge der möglichen Bewilligungen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu bestimmen. Diese Vorgehensweise ist von der europäischen Kommission über die ELER-Verordnung vorgegeben.

Die Auswahlkriterien bilden die ländlichen Strukturen einschließlich der Siedlungsstruktur, die landwirtschaftliche Situation und die agrarstrukturellen Verhältnisse sowie den Nutzungsdruck bzw. die Notwendigkeit eines Wegenetzkonzepts über Punktwerte und die Gewichtung einzelner Kriterien ab. Dabei wurden größtmöglich einheitliche und transparente Datengrundlagen verwendet. Einzelkriterien sind z.B. der Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Fläche am Gemeindegebiet in %, durchschnittliche Feldblockgröße in der Gemeinde in ha, Länge der (Haupt-)Wirtschaftswege je Gemeindefläche in km/km², Flächen für

Siedlung in Anzahl je Gemeindefläche oder die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe je Gemeindefläche. Für diese Einzelkriterien liegen statistische Daten vor. Unter dem Kriterium der Multifunktionalität ist die Bedeutung des ländlichen Wegenetzes in der jeweiligen Gemeinde, insbesondere für die ländliche Wirtschaft (einschließlich der Land- und Forstwirtschaft), für Tourismus, Freizeit und Erholung, Daseinsvorsorge und Mobilität, Erhalt der Natur- und Kulturlandschaften, siedlungsstrukturelle Entwicklungen, Produktion erneuerbarer Energien u.a. im Antrag zu beschreiben.

5. Konkretisierung der inhaltlichen Anforderungen aus der Förderrichtlinie

Das ländliche Wegenetzkonzept besteht aus zwei Teilen: einem Abschlussbericht und einer Datenlieferung mit der Bestandserfassung und dem Sollkonzept. Der Abschlussbericht muss Aussagen zu folgenden Punkten enthalten:

- Kurzbeschreibung des Gemeindegebietes und Begründung des Plangebietes,
- Darstellung der Beteiligung der Bevölkerung und weiterer relevanter Akteure,
- Stärken- und Schwächenanalyse des Gebietes unter besonderer Berücksichtigung der demographischen Entwicklung und mit der Möglichkeit der Reduzierung der Flächeninanspruchnahme,
- konkrete Handlungsempfehlungen zum weiteren Vorgehen und zur Nutzung des Wegenetzkonzeptes, die auf das Untersuchungsergebnis und das Soll-Konzept für die Auftrag gebende Kommune ausgerichtet sind.

Die Datenlieferung beinhaltet die Aussagen nach den Nummern 5.1, 5.2 und 6.

5.1 Bestandserfassung der vorhandenen Situation (IST). Sofern keine einheitliche Beschreibung möglich ist, sind Wegeabschnitte zu bilden. Kreuzungsbauwerke sind in der Regel als Wegeabschnitte zu behandeln. Als Erfassungshilfe kann die Anlage „Matrix zur Erfassung der Funktionen ländlicher Wege“ genutzt werden. Die Zustandserfassung der Wegeoberfläche kann visuell-sensitiv im Rahmen von Befahrungen oder Begehungen erfolgen.

5.1.1. Beschreibung der Wege nach

5.1.1.1. Nutzungsumfang (Verkehrsmenge)

- a. häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t
- b. gelegentliche / saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t
- c. seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t

5.1.1.2. Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten

- a. Ländliche Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft) / Diversifizierung,
- b. Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere
 - Wanderer,
 - Reiter,
 - Radfahrer,
- c. Daseinsvorsorge / Mobilität,

- d. Siedlungsstrukturelle Entwicklungen / Demografie,
- e. Produktion erneuerbarer Energien,
- f. weitere.

Dabei ist die Nutzungshäufigkeit der einzelnen Funktionalität nach "nie / selten", "gelegentlich / saisonal" oder "häufig" zu differenzieren.

Für die Einstufung der Funktionalität "Siedlungsstrukturelle Entwicklungen/ Demografie" ist zu prüfen, ob und wie die Infrastruktur für zukünftig ggf. brachfallende oder prosperierende Ortsteile/ Dörfer/ Bauerschaften innerhalb eines Gemeindegebietes vorzuhalten oder in absehbarer Zeit entbehrlich ist.

5.1.1.3. ökologischer Wertigkeit

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

Für die Unterpunkte a. und b. (ökologische Wertigkeiten) ist zwischen „nicht vorhanden“, „vorhanden“ und „stark ausgeprägt“ zu unterscheiden.

5.1.2. Aussagen zu

5.1.2.1. Ausbauart

- a. befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)
- b. teilbefestigt (Spurwege)
- c. wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)
- d. ohne Befestigung
- e. Kreuzungsbauwerk.

5.1.2.2. Ausbauzustand

- a. in Ordnung,
- b. Einzelmaßnahmen erforderlich: Oberflächenenerneuerung und/oder Entwässerung erneuern und/oder Bankette/Seitenräume erneuern, etc.
- c. Gesamtsanierung erforderlich.

5.1.2.3. Tragfähigkeit

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

5.1.2.4. Länge und Breite

- a. Länge: automatisierte Ableitung aus dem GIS,
- b. vorwiegende Kronenbreite: entspricht der überwiegenden Breite des Weges inkl. befahrbarem Seitenstreifen
- c. vorwiegende Fahrbahnbreite
- d. kleinste Kronenbreite: entspricht der schmalsten Stelle des Weges inkl. Befahrbarem Seitenstreifen

5.1.3. Unterhaltungspflicht: Gemeinde, Kreis, Land, Bundesrepublik Deutschland, natürliche oder juristische Personen des Privatrechts, Sonstige

5.2 Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation (IST)

Die gleichen Kategorien sind auch für die Beschreibung des SOLL-Zustandes (vgl. Nummer 6) zu verwenden.

- a. **Kategorie A** = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen; maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr
- b. **Kategorie B** = Multifunktionale Wege, d.h. für den land- und forstwirtschaftlichen (luf) Verkehr und / oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie den Radverkehr,; Maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr; *Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrene Ziele im Außenbereich, z.B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc. zusätzlich alle überregionalen Radrouten/-wege (Verbindungswege gem. RLW)*
- c. **Kategorie C** = Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr, lokaler Wander- und Radverkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)
- d. **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 Wanderwegen; maßgeblicher Verkehr lokaler Wander- und Radverkehr u. luf. Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- e. **Kategorie E** = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z.B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)
- f. **Kategorie 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. **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.
- h. **Kategorie H** = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege
- i. **Kategorie I** = reine Fuß- Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind (sonstige Wege gem. RLW).

6. Entwicklung eines SOLL-Konzeptes mit Handlungsempfehlungen

Bereits vorhandene Planungen, Konzepte und Strategien sind einzubeziehen. Wege der Kategorie A entsprechen dem klassifizierten Straßennetz und werden als „unveränderbar“

eingestuft. Erarbeitet wird ein SOLL-Zustand, der die notwendige Beschaffenheit des Weges beschreibt, damit er entsprechend der vorgesehenen Nutzung zukunftsfähig ist. Es werden wie für die Beschreibung des IST-Zustandes die in Nummer 5.2 vorgegebenen Kategorien verwendet. Aus der Betrachtung von IST- und SOLL-Zustand sind Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Die Handlungsempfehlungen sollen die Maßnahmen beschreiben, die notwendig sind, um den SOLL-Zustand der Wege zu erreichen und zu erhalten. Maßnahmen können sein:

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

Dabei ist auch eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen, die sie in zweckmäßige und zielgerichtete Umsetzungszeiträume (kurz-, mittel- und langfristig) einordnet. Für die Maßnahmen b. bis e. sind Aussagen zu den Eigentums- und Katasterverhältnisse zu treffen. Zu klären ist, wer den Weg zukünftig im Eigentum haben soll und welche Schritte dafür erforderlich sind. Kataster und örtliche Verhältnisse sollten übereinstimmen.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob ggf. durch Flächenzusammenlegung, weitere Wege entbehrlich werden oder ob durch Bodenordnung, Flächen für den Ausbau von Wegen bereitgestellt werden können. Unterstützung hierzu bietet das Dezernat 33 der jeweiligen Bezirksregierung an.

Für die Durchführung von Maßnahmen - von der Erhaltung durch Unterhaltung bis hin zu Bauerfordernissen (a. - e.) - sind finanzielle Mittel und die Regelung von Unterhaltungsfragen wichtig. Dabei sollen auch Alternativen wie z.B. die Gründung eines Wegeverbandes diskutiert werden. Die Entscheidungen sind zu dokumentieren.

7. Prozess der Erarbeitung

Die Auflistung der Verfahrensschritte ist als Orientierungshilfe gedacht. Nach Auftragsvergabe durch die Kommune sollte ein gemeinsamer Besprechungstermin zwischen Auftragnehmer, der Kommune und dem Dezernat 33 stattfinden, um den genauen Erarbeitungsprozess zu erörtern. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sollte über Workshops und öffentliche Veranstaltungen erfolgen. Die Nachbarkommunen sind insbesondere für die Randbereiche in geeigneter Weise einzubeziehen.

7.1 Bestandsanalyse (IST) und Soll-Konzept (SOLL)

Das vorhandene Wegenetz soll technisch und funktional nach den Vorgaben der Nummer 5.1. dieses Leitfadens analysiert werden. Die Wege sind entsprechend der Vorgaben aus Nummer 5.2 zu kategorisieren. Die Bestandsanalyse beschreibt den IST-Zustand des Wegenetzes. In einem zweiten Schritt wird ein SOLL-Konzept erarbeitet und Handlungsempfehlungen abgeleitet. Für das SOLL-Konzept sind ebenfalls die Kategorien aus Nummer 5.2 zu verwenden.

7.2 Einbeziehung von Akteuren durch eine Projektgruppe

Mit einer Projektgruppe aus Vertretern der Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutz, Tourismus, Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Planungsbüro und ggf.

weiteren ist die Analyse zu diskutieren und anzupassen. Die Projektgruppe begleitet den weiteren Erarbeitungsprozess in geeigneter Weise. Das Dezernat 33 der Bezirksregierung als Flurbereinigungsbehörde ist hieran ebenfalls zu beteiligen.

7.3 Bürgerbeteiligung

Im Rahmen von lokalen Workshops werden die Ergebnisse erörtert und analysiert (IST-Zustand und SOLL-Konzept). Die Dokumentation der Ergebnisse erfolgt entsprechend Nummer 8 und wird durch einen Abschlussbericht ergänzt, der den Prozess der Erarbeitung und Beteiligung sowie Ergebnisse /Handlungsempfehlungen und Besonderheiten beschreibt.

7.4 Abschluss des Prozesses

Abschließend wird eine Abschlussveranstaltung durchgeführt.

Der Prozess ist transparent zu gestalten: frühzeitige Information, ausreichender Informationsaustausch zwischen den Beteiligten während der Durchführung, z.B. über eine Internetseite.

8. Technische Anforderungen

8.1 Vorbemerkungen zur Datengrundlage des ländlichen Wegenetzkonzeptes

Die Dokumentation der örtlichen Datenerfassung zum bestehenden und zum konzeptionellen ländlichen Wegenetz hat in einem Geoinformationssystem zu erfolgen. Als Ausgangsdaten sind die Geobasisdaten des Amtlichen Topographisch-Kartographischen Informationssystems (ATKIS) der Bezirksregierung Köln, Abteilung 7, nachfolgend Geobasis.NRW genannt, zu verwenden. Die notwendigen Geobasisdaten werden als OpenData kostenfrei seitens des Landes NRW zur Verfügung gestellt. Sie können die Datensätze im Datenformat shape unter www.opengeodata.nrw.de => „Geobasisdaten“ => „Landschaftsmodelle“ => „Digitales Basis-Landschaftsmodell - Paketierung: gesamt NRW“ (basis-dlm) oder unmittelbar über www.opengeodata.nrw.de/produkte/geobasis/lm/basis-dlm/basis-dlm_EPSG25832_Shape.zip herunterladen.

8.2 Vorbereitung der Datengrundlage

Die Dokumentation des ländlichen Wegenetzkonzeptes ist auf Grundlage der Objekte der ATKIS-Objektartengruppe „Verkehr“

- der Objektart 42003 (AX_Strassenachse) im Layer „ver1_l“ (Verkehr 1, linienhaft) und
- der Objektart 42008 (AX_Fahrwegachse) im Layer „ver2_l“ (Verkehr 2, linienhaft) sowie

auf Grundlage der Objekte der ATKIS-Objektartengruppe „Bauwerke, Anlagen und Einrichtungen für den Verkehr“

- der Objektart 53003 (AX_WegPfadSteig) im Layer „ver2_l“ (Verkehr 2, linienhaft)

aufzubauen. Die Daten der drei Objektarten sind für die Dokumentation in einem Layer zusammenzuführen und auf das einschlägige Gemeindegebiet zu begrenzen (auszuschneiden).

Die Attributtabelle der zusammengeführten ATKIS-Daten ist um die Attribute des ländlichen Wegenetzkonzeptes zu ergänzen; diese sind:

- WEGKAT [= Wegekategorie nach 5.2; Datentyp = „Text“; Länge des Datenfeldes „1“]
- BAUART [= Ausbauart nach 5.1.2.1; Datentyp = „Text“; Länge des Datenfeldes „1“]
- BAUZUS [= Ausbauzustand nach 5.1.2.2; „Text“; Länge des Datenfeldes „1“]
- TRAGF [= Tragfähigkeit nach 5.1.2.3; „Text“; Länge des Datenfeldes „1“]
- LAENGE [Länge des Wegeabschnittes in m (automatisierte Ableitung aus GIS); Datentyp = "Double" mit Genauigkeit „9“ und Dezimalstellen „1“]
- DKBREIT [vorwiegende Kronenbreite nach 5.1.2.4 b. in m; Datentyp = "Float" mit Genauigkeit „4“ und Dezimalstellen „1“]
- DFBREIT [vorwiegende Fahrbahnbreite nach 5.1.2.4 c. in m; Datentyp = "Float" mit Genauigkeit „4“ und Dezimalstellen „1“]
- KBREIT [schmalste Breite nach 5.2.1.4 d. in m; Datentyp = "Float" mit Genauigkeit „4“ und Dezimalstellen „1“]
- UHPFL [= Unterhaltungspflicht nach 5.1.3; Datentyp = „Text“; Länge des Datenfeldes „5“]
- FKT_LW [= Funktion für die Landwirtschaft inkl. Diversifizierung nach 5.1.1.2; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_FW [= Funktion für die Forstwirtschaft inkl. Diversifizierung nach 5.1.1.2 a.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_TFE [= Funktion für Tourismus, Erholung, Freizeit nach 5.1.1.2 a.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_WA [= Funktion für Wandernutzung nach 5.1.1.2 b.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_RE [= Funktion für Nutzung durch Reiter nach 5.1.1.2 b.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_RA [= Funktion für Nutzung durch Radfahrer nach 5.1.1.2 b.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_DM [= Funktion für Daseinsvorsorge und Mobilität nach 5.1.1.2 c.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_SE [= Funktion für siedlungsstrukturelle Entwicklungen nach 5.1.1.2 d.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_PEE [= Funktion für die Produktion erneuerbarer Energien nach 5.1.1.2 e.; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_OEWW [= ökologische Wertigkeit von Wegen und Verkehrsflächen nach 5.1.1.3 a, (s. Anlage 2b).; Datentyp = „(Short) Integer“]
- FKT_OEWS [= ökologische Wertigkeit von Säumen nach 5.1.1.3 b2-g, (s. Anlage 2b); Datentyp = „(Short) Integer“]
- DATUM [= Datum der örtlichen Begehung / Erfassung, Daten = „Date“]
- HANDL [= Handlungsempfehlung nach 7; Datentyp = „Text“; Länge des Datenfeldes „1“]
- PRIO [= Priorität der Handlungsmaßnahme nach 6; Datentyp = „Text“; Länge des Datenfeldes „1“]
- ZWEGKAT [= zukünftige Wegekategorie nach 5.2; Datentyp = „Text“; Länge des Datenfeldes „1“]

- ZUHPFL [= zukünftige Unterhaltungspflicht nach 5.1.3; Datentyp = „Text“; Länge des Datenfeldes „5“]

Ein Beispieldatensatz als Shape-Daten oder als ArcGIS-Geodatabase steht im sogenannten Circa-Server des Landes NRW zur Verfügung; dieser ist unter folgendem Link zu erreichen:

<https://www.circabc.nrw.de/circabc/w/browse/0b85ac4d-3414-495c-aa7a-2ddb45961dbf>

8.3 Erfassung der IST-Daten für das ländliche Wegenetzkonzept

Für jedes Liniensegment sind im Rahmen der Aufstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes folgende Daten zu erfassen:

- WEGKAT
 - A [=klassifiziert]
 - B [= multifunktionaler Verbindungsweg]
 - C [= Hauptwirtschaftsweg]
 - D [= untergeordneter Wirtschaftsweg mit Fußgängerverkehr]
 - E [= untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr]
 - F [= Einzelerschließung kaum luf Verkehr]
 - G [= Binnenerschließung, entbehrlich für das Wegenetz]
 - H [=keine Funktion]
 - I [= Rad-, Reit-, Fußweg]
- BAUART
 - a [= befestigt]
 - b [= teilbefestigt]
 - c [= wassergebunden]
 - d [= ohne Befestigung]
 - e [= Kreuzungsbauwerk]
- BAUZUS
 - a [= in Ordnung]
 - b [= Einzelmaßnahmen erforderlich]
 - c [= Gesamtanierung erforderlich]
- TRAGF
 - a [= hoch]
 - b [= mittel]
 - c [= gering]
- LAENGE
 - XXX,X m (automatisierte Ableitung aus dem GIS)
- DKBREIT
 - XXX,X m
- DFBREIT
 - XXX,X m
- KBREIT
 - XXX,X m
- UHPFL
 - GEM [= Gemeinde]
 - KREIS [= Kreis]
 - LAND [= Land Nordrhein-Westfalen]
 - BUND [= Bundesrepublik Deutschland]
 - PRIV [= natürliche oder juristische Personen des Privatrechts]
 - SONST [= sonstige]
 - OFFEN [=ungeklärt]
- FKT_LW
 - 0 [= nie / selten]
 - 1 [= gelegentlich / saisonal]
 - 2 [= häufig]

- FKT_FW 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_TFE 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_WA 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_RE 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_RA 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_DM 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_SE 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_PEE 0 [= nie / selten]
 1 [= gelegentlich / saisonal]
 2 [= häufig]
- FKT_OEWW 0 [= nicht vorhanden]
 1 [= vorhanden]
 2 [= stark ausgeprägt]
- FKT_OEWS 0 [= nicht vorhanden]
 1 [= vorhanden]
 2 [= stark ausgeprägt]
- DATUM „date“ [= Datum der örtlichen Begehung / Erfassung]

8.4 Erfassung der Handlungsempfehlungen des SOLL-Konzeptes

- HANDL a [= Erhaltung wie Bestand]
 b [= Unterbau einschl. Sanierung / Verstärkung]
 c [= Umbau / andere Bauweise]
 d [= Rückbau / Aufhebung]
 e [= Neubau]
- PRIO a [= kurzfristig]
 b [= mittelfristig]
 c [= langfristig]
- ZWEGKAT A [=klassifiziert]
 B [= multifunktionaler Verbindungsweg]
 C [= Hauptwirtschaftsweg]
 D [= untergeordneter Wirtschaftsweg mit Fußgängerverkehr]
 E [= untergeordneter Erschließungsweg mit luf Verkehr]
 F [= Einzelererschließung kaum luf Verkehr]

G [= Binnenerschließung]

H [= entbehrlich]

I [Rad-, Reit-, Fußweg]

- ZUHPFL GEM [= Gemeinde]
 KREIS [= Kreis]
 LAND [= Land Nordrhein-Westfalen]
 BUND [= Bundesrepublik Deutschland]
 PRIV [= natürliche oder juristische Privatpersonen]
 SONST [= sonstige]
 OFFEN [=ungeklärt]

Sollten Straßen oder Wege bisher nicht in ATKIS erfasst sein, sind diese in den bereitgestellten Geobasisdaten als Vektorgrafik durch das Planungsbüro zu ergänzen. Hierzu sind weitere Geobasisdaten von Geobasis.NRW zu nutzen, die kostenfrei im NRW-Atlas als Web Map Service veröffentlicht sind:

- Daten der Liegenschaftskarte: http://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_alkis
- Daten der Digitalen Orthophotos (DOP):
https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dop20.

Auf Basis dieser Geobasisdaten sind die Geometrien der Liniensegmente und die Daten der durch das Konzept ergänzenden Attribute zu erfassen. Die Attribute der ursprünglichen ATKIS-Daten (z.B. Attribute „LAND“, „MODELLART“, etc.) sind nicht zu erfassen; diese Datenfelder verbleiben ungefüllt in der Datentabelle.

8.5 Bereitstellung der Daten des ländlichen Wegenetzkonzeptes

Nach Abschluss des ländlichen Wegenetzkonzeptes sind die digitalen Daten, insbesondere die Vektordaten nebst Attributtabelle, kostenfrei dem örtlich zuständigen Dezernat 33 zu liefern. Das Dezernat 33 stellt die Daten dem MULNV, Referat II 8, sowie Geobasis.NRW für deren Aufgabenerledigung digital zur Verfügung. Geobasis.NRW, das MULNV und seine nachgeordneten Behörden (Dezernate 33 der Bezirksregierungen) dürfen die digitale Dokumentation für ihre Aufgaben und zur Öffentlichkeitsarbeit kostenfrei nutzen.

Anlage 1: Grundlagen/ Begriffsbestimmungen

Ländliche Wege – Begriffsbestimmungen gem. Entwurf der Richtlinie "ländlicher Wegebau" (RLW), Teil 1 in der Fassung DWA-A 904-1 aus August 2016.

Wegearten:

Verbindungswege verbinden einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöfte und Weiler untereinander sowie mit benachbarten Orten oder schließen diese an das gemeindliche und überörtliche Verkehrsnetz an. Sie verbinden örtliche Wegesysteme und ermöglichen einen übergemeindlichen Verkehr. Sie nehmen sowohl allgemeinen ländlichen Verkehr als auch land- und forstlichen Verkehr auf. Verbindungswege sind ganzjährig auch mit hohen Achslasten befahrbar.

Feldwege dienen der Erschließung der Feldflur und werden je nach Verkehrsbeanspruchung, Funktion im Wegenetz und Erschließungsleistung als Hauptwirtschaftswege (HWW), Wirtschaftswege (WW) oder Grünwege angelegt.

Hauptwirtschaftswege dienen der weitmaschigen Erschließung der Feldflur. Sie schaffen die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik und erfüllen häufig auch die Anforderungen an eine multifunktionale Nutzung.

Wirtschaftswege dienen der engmaschigen Erschließung der Feldflur.

Grünwege dienen der Erschließung und der Bewirtschaftung der Grundstücke. Sie sind unbefestigte Feldwege, die mit Traktoren und anderen landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen bei geeigneter Witterung befahrbar sind.

Waldwege dienen der Walderschließung. Sie ermöglichen bzw. erleichtern u.a. den Transport von Holz und sonstigen Forstprodukten, von Personen und Betriebsmitteln, die Erholung der Bevölkerung und Lenkung des Erholungsverkehrs. Waldwege werden in Holzabfuhrwege (Fahrwege) und Betriebswege (Maschinenwege) unterteilt.

Holzabfuhrwege sind überwiegend ganzjährig befahrbar und werden mit LKW, PKW und Arbeitsmaschinen befahren. Sie dienen im Seitenraum der Holzlagerung, haben hervorgehobene Erschließungswirkung und binden Waldgebiete an die öffentlichen Straßen an.

Betriebswege werden ausschließlich von PKW und Arbeitsmaschinen benutzt und dienen der weiteren Erschließung der Fläche und können bei Bedarf zu Holzabfuhrwegen entwickelt werden.

Sonstige Ländliche Wege Über das Feld- und Waldwegenetz hinaus kann es erforderlich sein, ergänzend besondere ländliche Wege anzulegen. Zu diesen sonstigen Ländlichen Wegen gehören u.a. Gehwege, Wanderwege, Radwege und Viehtriebe.

Aufbau und Befestigungsarten ländlicher Wege:

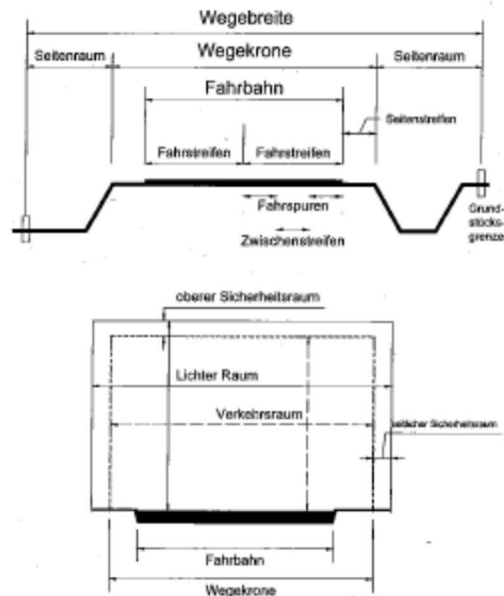


Abb. Querschnitt eines Wirtschaftsweges

Die Querschnitselemente ländlicher Wege werden wie folgt definiert:

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

Fahrsstreifen: Teil des Wegequerschnitts, der sich aus der Breite des Bemessungsfahrzeugs (Regelbreite), dem seitlichen Bewegungsspielraum und ggf. einem Gegenverkehrszuschlag zusammensetzt.

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

Zwischenstreifen: Bei Spurwegen ungebunden befestigter Fahrbahnteil zwischen Fahrs Spuren

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

Bankette: Unbefestigte Seitenstreifen (werden im ländlichen Wegebau regelmäßig nicht angelegt)

Wegekrone: Gesamtbreite von Fahrbahn und Seitenstreifen (Kronenbreite)

Seitenraum: Raum zwischen Wegekrone und Grenze der anschließenden Grundstücke (ggf. mit Wegeseitengraben)

Wegebreite: Gesamtbreite von Fahrbahn, Seitenstreifen und Seitenräumen

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

Sicherheitsraum: Raum außerhalb des Verkehrsraums, der von festen Hindernissen frei zu halten ist.

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

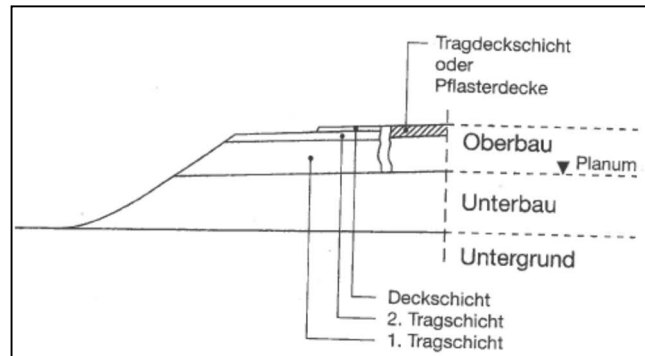


Abb. Aufbau eines Wirtschaftsweges

Der Untergrund ist entweder der unmittelbar unter dem Oberbau oder unter dem Unterbau anstehende Boden oder Fels.

Der Unterbau liegt zwischen Untergrund und Oberbau. Er stellt die unter dem Oberbau liegende Dammschüttung dar. Der Unterbau schließt nach oben mit der Sauberkeitsschicht ab.

Die Sauberkeitsschicht ist der obere Teil des Unterbaus. Dessen Oberfläche nennt sich Planum. Sie reduziert das Aufsteigen von Kapillarwasser. Sie besteht meist aus Sand oder abgestuften Kiessanden und hat eine Dicke von 10 cm.

Das Planum liegt unmittelbar unter dem Oberbau und bildet die plangerecht bearbeitete Oberfläche des Unterbaus und Untergrunds.

Der Oberbau liegt auf dem Planum und bildet die Wegebefestigung. Sie besteht aus dem ungebundenen und dem gebundenen Oberbau.

Die Tragschicht ist der untere Teil des Oberbaus. Sie liegt zwischen Deckschicht und Planum und wirkt lastenverteilend.

Die Deckschicht ist die widerstandsfähige und verkehrssichere Schicht des Oberbaus.

Die Tragdeckschicht und die Pflasterdecke sind Teile des Oberbaus. Sie erfüllen sowohl die Funktion der Deckschicht als auch ganz oder teilweise die der Tragschicht.

Standardbauweisen sind Wegebefestigungen ohne Bindemittel, mit Asphalt (vollflächig oder Spuren), mit hydraulischen Bindemitteln (vollflächig oder Spuren), mit Pflasterdecken (vollflächig oder Spuren) und Wegebefestigungen mit Spurplatten

Anlage 2a: Matrix zur Erfassung der Funktionen ländlicher Wege

Matrix zur Erfassung der Funktionen ländlicher Wege										
Wegenutzung (Bewertung: 0 = kommt nicht / selten vor, 1 = kommt gelegentlich / saisonal vor, 2 = kommt häufig vor)										
ökologische Wertigkeit (Bewertung 0=nicht vorhanden, 1=vorhanden, 2= stark ausgeprägt)										
Funktion	Belastung									
	landw. Fahrz. > 11,5 t	landw. Fahrz. < 11,5 t	forstw. Fahrzeug	Bus	Lkw > 7,5 t	Lkw < 7,5 t	Pkw	Radfahrer	Fußgänger	Sonstige, (z.B. Skater)
Ortsverbindung (SE)										
Gemeindeverbindung (SE)										
"Schleichweg" [DM]										
Schulweg [DM]										
Erschließung von	Wohnplätze [SE]									
	Gewerbe u.ä. [SE]									
	landw. Betriebsstätte [LW]									
	landw. Flächen [LW]									
	Biogasanlage [PEE]									
	WEA									
	forstw. Betriebsstätte [FW]									
Freizeitroute [TFE]	forstw. Flächen [FW]									
	touristisches Ziel [TFE]									
Landschafts- element/Biotop- verbund [ENK]										

Quelle: Studie "Wege mit Aussichten" -Abschlussbericht ergänzt um Windenergieanlagen (WEA) und Landschaftselemente / Biotopverbund

Anlage 2b: Matrix zur Erfassung der ökologischen Wertigkeit

Arbeitshilfe zur Erfassung der ökologischen Wertigkeit von Wegen	
ökologische Wertigkeit	Wege und Verkehrsflächen
0	<u>bituminös</u> <u>mit Schotter befestigt:</u> unbewachsen oder mit wenig Bewuchs aus "Allerweltsarten"* mit flächigem artenarmen Bewuchs (z.B. Trittpflanzen) mit grüner Mitte aus eher artenarmen Bewuchs <u>unbefestigt auf anstehendem Gestein</u> unbewachsen oder mit wenig bedeutendem Bewuchs <u>unbefestigt auf humosem Untergrund (auch steinig)</u> mit ca. 1m breiter grüner Mitte aus mäßig artenreicher Mischvegetation
1	<u>mit Schotter befestigt</u> mit grüner Mitte aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation <u>unbefestigt auf humosem Untergrund (auch steinig)</u> mit flächigem Bewuchs aus Mischvegetation mit ca. 1m breiter grüner Mitte aus wiesenartiger Vegetation mit Kräutern oder artenreicher Mischvegetation mit ca. 1m breiter grüner Mitte aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation
2	<u>mit Schotter befestigt</u> mit flächigem Bewuchs aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation <u>unbefestigt auf humosem Untergrund (auch steinig)</u> mit flächigem Bewuchs aus artenreicher Vegetation mit Magerkeitszeigern mit flächigem Bewuchs aus artenreicher und regional bedeutsamer Vegetation <u>Hohlweg</u>

ökologische Wertigkeit		Säume (Seitenstreifen, unbefestigte Bankette, Ackerraine, Böschungen, u.ä.
0	befestigt überwiegend nicht bewachsen, aber unbefestigt artenarme und strukturarme Bestände von "Allerweltsarten"* (z.B. Trittrasen)	
1	mäßig artenreiche Wald- / Wiesensäume, mäßig strukturiert Mischvegetation aus "Allerweltsarten" z.B. der Wälder und Grünländer, mit Störzeigern (Verdichtung, Stickstoff, Tritt, Holzlager, ...) mäßig arten- und strukturreich	
2	artenreiche Mischbestände Himbeer- und Brombeersäume magerer Wiesensaum, mit Kräutern Säume mit Vegetation der reicheren Laubwälder artenreiche, standort- und regionaltypische Säume Komplex / Durchdringung aus bis zu mittelalter Laubholz-Hecke / Gehölzstreifen (heimische Arten) und Saum	
Hinweis: Die höchste vergebene Punktzahl ist ausschlaggebend für die Einstufung der ökologischen Wertigkeit eines Weges * Allerweltsarten: bundesweit überall und in großer Zahl auftretende Arten, deren Bestände sich nach Eingriffen kurzfristig wieder aufbauen		