

## **Gemeinde Mettingen**

Markt 6-8

49497 Mettingen

## **Erarbeitung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes**

Ergebnisbericht zur  
Fördermaßnahme

**Projekt-Nr.: 3759**



**BOCKERMANN  
FRITZE**

**Bockermann Fritze  
IngenieurConsult GmbH**  
Dieselstraße 11 | 32130 Enger  
T 05224.9737-0 | F .9737-50  
[www.bockermann-fritze.de](http://www.bockermann-fritze.de)

Dieses Projekt erhielt eine Zuwendung aus Finanzmitteln der Europäischen Union



**EUROPÄISCHE UNION**

Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums:  
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete

# Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung.....	3
2	Aufgabenstellung.....	3
3	Vorgehensweise .....	4
3.1	Datenbasis.....	4
3.2	Bestandsanalyse (IST-Situation).....	5
3.2.1	Einstufung der Wegekategorie .....	5
3.2.2	Zustand der Fahrbahnen.....	7
3.3	Erarbeitung SOLL-Konzept .....	9
3.3.1	Einstufung der zukünftigen Wegekategorie .....	10
3.3.2	Einfluss der Ausbauparameter .....	11
3.4	Beteiligungsprozess.....	12
3.4.1	Öffentliche Transparenz .....	14
3.4.2	Umgang mit den Ergebnissen .....	15
4	Zukünftiges Wegenetz .....	16
4.1	Handlungsempfehlung .....	16
4.2	Priorisierung der empfohlenen Maßnahmen .....	21
4.3	Ableitung Straßenausbauliste .....	21
4.4	Aufhebung oder Privatisierung von Wegeabschnitten .....	23
5	Finanzierung.....	26
5.1	Finanzbedarf.....	26
5.2	Finanzierungsmöglichkeiten.....	29
5.2.1	Wegeverband.....	29
5.2.2	Grundsteuer A.....	30
5.2.3	KAG-Modell.....	30
5.2.4	Rollgeld.....	31
5.2.5	Flurbereinigung .....	31
5.3	Favorisierte Finanzierungsform.....	32
6	Fazit .....	35
7	Literaturverzeichnis:.....	36
8	Anlagenverzeichnis.....	37

## 1 Veranlassung

Ländliche Wege unterliegen einer vielfältigen Nutzung und erfüllen somit verschiedene Aufgaben und Funktionen. Neben der Erschließung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen verbinden ländliche Wege in Kombination mit dem klassifizierten Straßennetz Gemeinden, Ortsteile, Dörfer und binden einzelne Wohnhäuser und Höfe an. Des Weiteren werden ländliche Wege für Tourismus-, Freizeit- und Erholungszwecke genutzt. Zusätzlich erfüllen ländliche Wege mit ihrer Randvegetation wie Alleen, Hecken und Ackerrandstreifen einen wichtigen Beitrag zum Naturschutz und prägen das spezifische Bild der Kulturlandschaft.

Die Erstellung von ländlichen Wegenetzkonzepten ist ein Baustein des Förderprogramms zur integrierten ländlichen Entwicklung durch das Landes NRW.

Rechtsgrundlage ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) vom 26.01.2016, ergänzt durch den „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 25.02.2016.

## 2 Aufgabenstellung

Vielfach werden die ländlichen Wege den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Die Land- und Forstmaschinen sind schwerer und breiter geworden. Der Individualverkehr hat deutlich zugenommen, da die Menschen mehr und längere Anfahrten zur Arbeit, zur Schule und zur täglichen Versorgung auf sich nehmen müssen. Andere Nutzungen wie Windkraftanlagen oder Biogasanlagen prägen den ländlichen Raum.

Für die Kommunen ist es von großer Bedeutung, wie ein zukunftsfähiges und bedarfsgerechtes Wegenetz gestaltet werden kann. Dieses soll an der verkehrlichen Bedeutung ausgerichtet sein, aber auch Natur- und Landschaftselemente in ausreichendem Maße berücksichtigen.

Folgende Fragen stehen für die Gemeinde Mettingen im Vordergrund:

- Welche Wege sind vorhanden und werden wie genutzt?
- Welche Wege werden zukünftig noch benötigt?
- Welche Wege können ggfs. entfallen?
- Welche Wege sind zu ertüchtigen?
- Welche Wege können zukünftig im Standard gesenkt werden?
- Welche Wege können ggfs. privatisiert werden?
- Wie soll die Unterhaltung der Wege zukünftig finanziert werden?

## 3 Vorgehensweise

Der Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte schreibt eine einheitliche Erfassungsweise und Kategorisierung der Wege vor. Im ersten Schritt erfolgt die Bestandsanalyse (IST-Situation). Im zweiten Schritt wird ein SOLL-Konzept erarbeitet. Daraus werden Handlungsempfehlungen - eingestuft nach Priorität - abgeleitet.

### 3.1 Datenbasis

Als Ausgangsdaten sind die Geobasisdaten des Amtlichen Topographisch-Kartographischen Informationssystems (ATKIS) zu verwenden, die den Kommunen zu diesem Zweck kostenfrei von Geobasis.NRW zur Verfügung gestellt werden. Die Datenerfassung und -darstellung hat in einem Geoinformationssystem (GIS) zu erfolgen.

Neben den Geobasisdaten des Landes verfügt die Gemeinde Mettingen über eine mehr als 10 Jahre alte Straßendatenbank mit ergänzenden Basisinformationen. Diese wurden mit den Geobasisdaten abgeglichen. Wenn Wegeabschnitte aus dem Straßenkataster in der ATKIS-Grundlage fehlten, wurden sie als Segment ergänzt.

Grundlegende zusätzliche Informationen sind die aktuellen Katasterdaten (ALKIS) und die Flurstücke im Eigentum der Gemeinde.

Als Luftbilder wurden die der Gemeinde vorliegenden Luftbilder aus dem Jahr 2014 und zusätzlich die Luftbilder des WMS-Dienstes von Geobasis.NRW verwendet.

Es wurden weitere Datengrundlagen, die für die Datenbearbeitung und -analyse von Bedeutung sind, im GIS-Projekt integriert. Die Daten wurden von der Gemeinde Mettingen bzw. den zuständigen Stellen übermittelt oder waren über das Internet frei als WebMapServices (WMS) zugänglich.

- Brückenbauwerke der Gemeinde Mettingen
- Lage und Übersicht über die Erschließungswege der geplanten Windenergieanlagen
- ÖPNV (Linienplan der Gemeinde Mettingen)
- Ortsplan mit gemeindeeigenen touristischen Rad- und Wanderwegen
- überregionales Radwegenetz
- überregionales Wanderwegenetz
- Freizeitinformationskataster NRW (WMS-Dienst)
- Übersichtsplan zur Lage des Hotspot-Gebietes im Bereich der Gemeinde Mettingen
- naturschutzrelevante Flächen aus der Landschaftsinformationssammlung LINFOS (WMS-Dienst)

Außerdem stand ein Abzug des Konzeptentwurfes der "Grundlagen für das Leitbild Außenbereich" der Gemeinde Mettingen zur Verfügung.

## 3.2 Bestandsanalyse (IST-Situation)

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde vor Ort eine visuell sensitive Zustandserfassung durchgeführt. Die vorhandene Querschnittsbreite, Ausbautart und der Ausbauzustand der Querschnittelemente (Fahrbahn, Seitenstreifen, Seitenraum,...) wurden hauptsächlich im Zeitfenster Mai / Juni 2016 ermittelt und in die Geobasisdaten eingearbeitet.

### 3.2.1 Einstufung der Wegekategorie

Gemäß Leitfaden wurde den einzelnen Wegesegmenten eine Einstufung zur Nutzungshäufigkeit für verschiedene Nutzergruppen (Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Radfahrer, Wanderer, Reiter) zugewiesen. Zusätzlich wurde die Bedeutung der Wege für die Funktionen Freizeit und Tourismus, Daseinsvorsorge, Siedlungsstrukturelle Entwicklung, Produktion erneuerbarer Energien beurteilt und die Bedeutung für die Erhaltung und Entwicklung der Natur- und Kulturlandschaft eingeordnet. Diese Informationen mündeten in der Kategorisierung der Wege.

Nach Leitfaden sind für die IST-Situation und das SOLL-Konzept folgende Kategorien zu vergeben:

**Kategorie A** = Klassifiziertes Straßennetz

maßgebliches Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr

**Kategorie B** = Multifunktionale Wege

d.h. für den Radverkehr, land- und forstwirtschaftlichen (luf-) Verkehr und / oder den eingeschränkten KFZ-Verkehr

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 Versorgungsanlagen, touristische Ziele etc., zusätzlich alle Radrouten/-wege

(Verbindungswege gem. RLW)

**Kategorie C** = Wege zur Sicherstellung der luf-Verbindungen oder Erschließung ganzer

Bewirtschaftungsblöcke

maßgeblicher Verkehr: luf-Verkehr

(Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

**Kategorie D** = Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger

d.h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen und über die regelmäßig Fußgänger laufen oder Wanderrouen

maßgeblicher Verkehr: Fußgänger und luf-Verkehr

(Wirtschaftswege gem. RLW)

**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)

**Kategorie F** = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen

z.B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf-Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

maßgebliches Verkehrsmittel: alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge

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

**Kategorie H** = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege  
im SOLL-Konzept als entbehrlich ausgewiesen.

Unter klassifizierten Straßen sind die Wirtschaftswege im Außenbereich zu verstehen, die gewidmet sind, z. B. die Tüöttenstraße.

Wege mit überregionalen Radwegen wurden generell der Kategorie B zugeordnet, auch wenn sie keine herausragende Verbindungsfunktion haben und in wassergebundener Bauweise vorliegen. Das betrifft in Mettingen als einziges Beispiel den Verbindungsweg vom Aaweg zur Hügelstraße, alle anderen Wege mit überregionalen Radwegen verfügen aktuell über eine bituminöse Fahrbahnoberfläche.

Wirtschaftswege, die dem land- und / oder forstwirtschaftlichen Verkehr dienen und gleichzeitig zum überregionalen Wanderwegenetz gehören, wurden in Kategorie D eingestuft. Das von der Gemeinde Mettingen übergebene gemeindeeigene Wanderwegenetz deckt sich in großen Teilen mit den Wanderwegen des Freizeitinformationskatasters NRW (WMS-Dienst). In der Einstufung der Funktion für die Nutzungshäufigkeit wurde dem Verlauf der Wanderwege nach dem Freizeitinformationskataster NRW der Vorrang gegeben. Reine Fußwege, die nicht als Wanderwege ausgewiesen sind, wurden der Kategorie G zugewiesen.

Die folgende Abbildung 1 zeigt die Verteilung der Wegekategorien aus der Bestandsanalyse. Ca. ein Drittel der gesamten Wegelänge entfällt auf Wege der höheren Kategorien in der hierarchischen Wegenetzstruktur. Ein weiteres Drittel dient der Erschließung von land- und forstwirtschaftlichen Feldblöcken bzw. von Wohn- und Produktionsstätten. Die Erschließung von einzelnen Feldflächen sowie nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege verbrauchen ebenfalls ca. ein Drittel der gesamten Netzlänge.

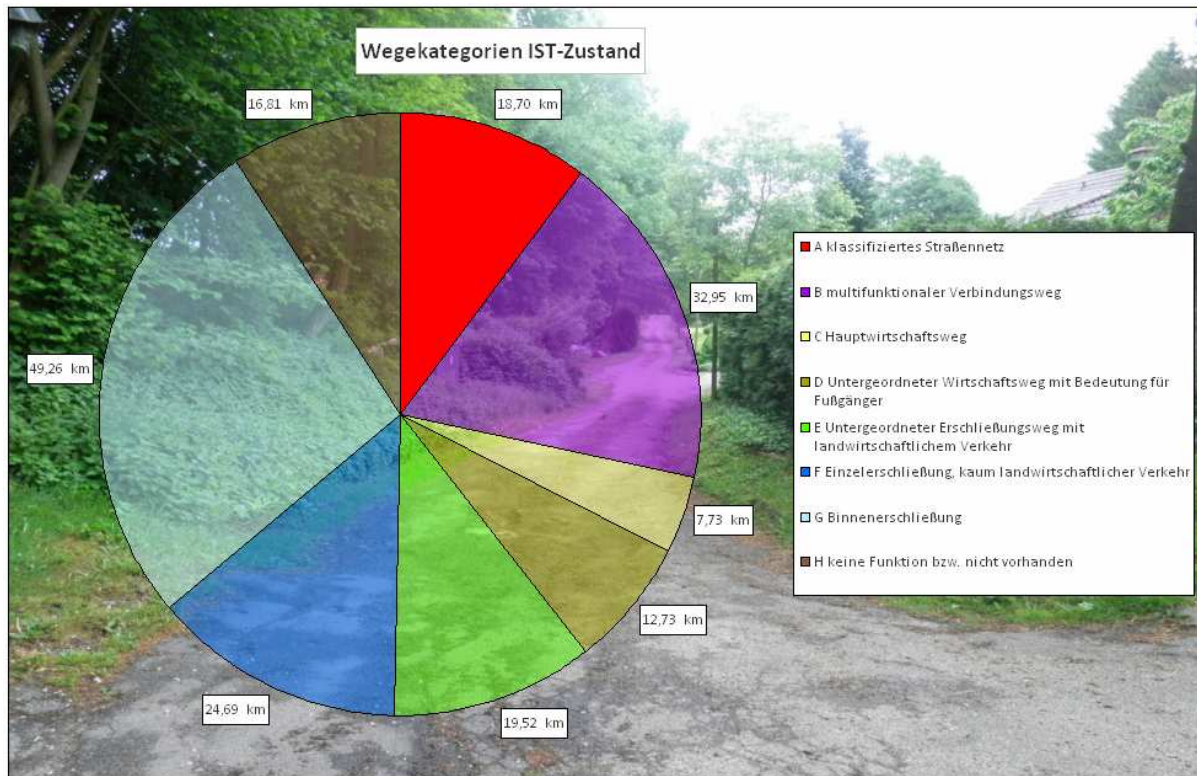


Abbildung 1 - Verteilung der Wegekategorien im IST-Zustand

### 3.2.2 Zustand der Fahrbahnen

Die Bestandsanalyse zeigte dem Straßenbautechniker und den Fachingenieuren bereits früh, dass die vorhandenen Querschnittsbreiten der erfassten Wirtschaftswege teilweise deutlich hinter den Vorgaben der *RLW* (Richtlinie für ländlichen Wegebau) liegen.

Auf Grund der zu geringen Fahrbahnbreite, welche in befestigter und unbefestigter Bauweise vor Ort vorhanden war und im Kontext der aktuellen und zukünftigen Nutzergruppen weisen vor allem die Fahrbahnrandbereiche und Seitenstreifen (Bankette nur bedingt tragfähig) eine Vielzahl von Schäden auf, die entsprechend der Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke *AP9* [5] u.a. dokumentiert wurden.

Bei asphaltierten Wegen sind die Schadenskategorien Unebenheiten, Spurrinnen, Risse, Flickstellen und Oberflächenschäden als leichte, mittlere oder starke bzw. nicht vorhandene Ausprägungen ermittelt worden. Für wassergebundene Wege wurde lediglich das Merkmal „Unebenheiten“ erfasst.

Die folgenden beispielhaften Schadensbilder von Abschnitten des Lagerwegs mit Rissen und Flickstellen im Rand- und Spurbereich vermitteln, dass neben der Breite auch die geringe Tragfähigkeit eine maßgebliche Rolle für den Zustand des Wegenetzes spielt.



Abbildung 2 - Lagerweg (Mettingen201605240142.JPG)



Abbildung 3 - Lagerweg (Mettingen201605240145.JPG)



Der Zustand der Fahrbahnen des rd. 180 km langen Wirtschaftswegenetzes lässt sich im Ergebnis wie in der nachfolgenden Grafik ersichtlich beschreiben. In deren Interpretation ist zu berücksichtigen, dass für Wege mit unbefestigten Fahrbahnoberflächen keine Einzelschäden ermittelt wurden, diese also hauptsächlich den grün eingefärbten Anteil ausmachen. Die Grafik zeigt demzufolge sehr nachdrücklich den Handlungsbedarf für ein zukunftssträchtiges Wirtschaftswegenetz.

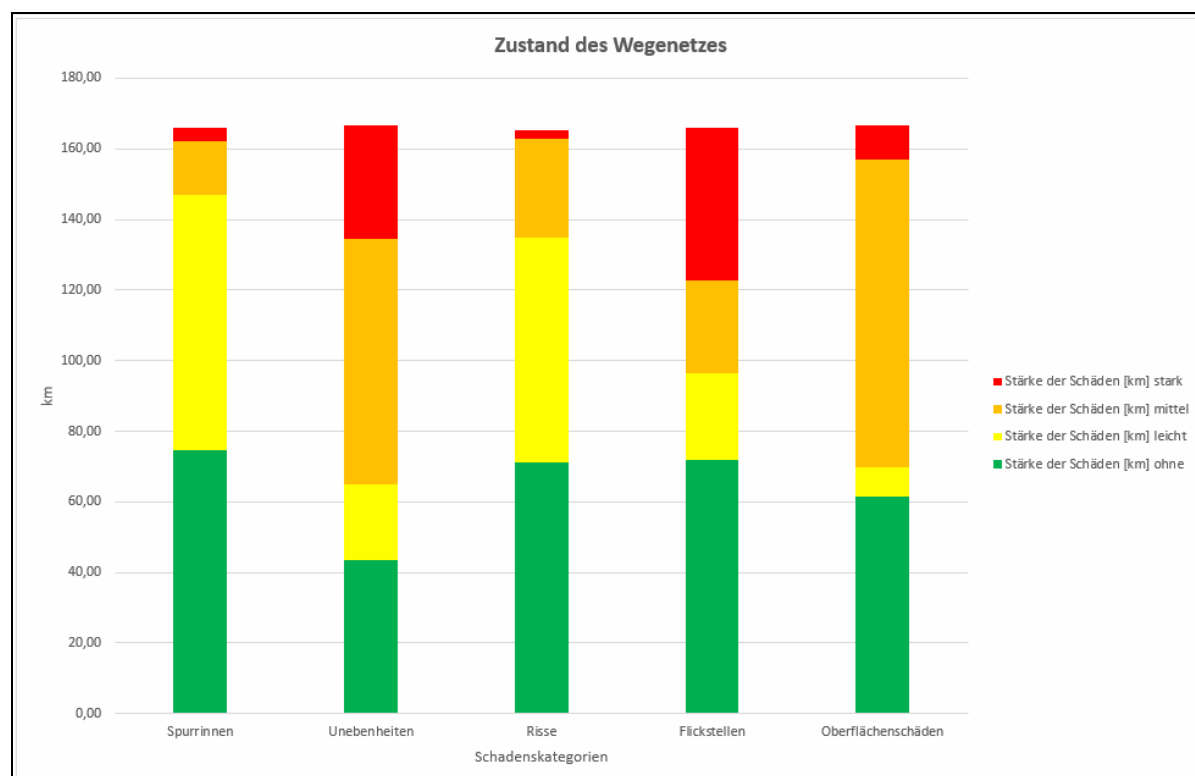


Abbildung 4 - Zustandsbeschreibung im Kontext des AP9

### 3.3 Erarbeitung SOLL-Konzept

Nach dem Vorliegen des Zwischenberichtes zum IST-Zustandes in Form von Übersichtsplanunterlagen (Planstand 30.06.2016, siehe Anlage 1) wurde das SOLL-Konzept in einem iterativen Bearbeitungsprozess erarbeitet.

Die Erarbeitung der Attribute für die zukünftige Einstufung der Wirtschaftswege erfolgte auf Basis der Ergebnisse der IST-Analyse unter Einbeziehung der eingangs aufgeführten Fragestellungen

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

### 3.3.1 Einstufung der zukünftigen Wegekategorie

Zunächst wurde das Wegenetz dahingehend überprüft, ob Wege herauf- oder herabzustufen sind. Diese erste Einschätzung wurde den örtlichen Akteuren der Gemeinde Mettingen in mehreren Abstimmungsgesprächen vorgestellt und weiter überarbeitet. Im Ergebnis dieses Prozesses wurden bestimmte Wege in ihrer Bedeutung angehoben, wie z.B. Abschnitte des Ackerweges, der ausgebaut werden soll. Im Gegensatz dazu wurden Wege in ihrer zukünftigen Funktion abgestuft. Hierzu zählen z.B. Wegeabschnitte der IST-Kategorie A, die zur Entwidmung vorgeschlagen werden ebenso wie Wege der weiteren Kategorien, denen wegen ihrer Funktion im Wegenetz eine geringere Bedeutung zukommt. Ferner wurde abgewogen, ob Wege entfallen können, wenn die Erschließung der angrenzenden Felder über andere Wege gewährleistet bleibt bzw. wenn Wege bereits aktuell in der Örtlichkeit nicht mehr zu erkennen waren oder zukünftig keine Funktion mehr haben. Im Einzelfall gab es von Anliegern im Beteiligungsverfahren Einwände zu den als entbehrlich im SOLL-Konzept eingestuften Wegen, da die Anlieger aufgrund spezieller Ortskenntnisse die Wege zur Binnenerschließung als notwendig erachten. Diese Einwände wurden entsprechend berücksichtigt und abgewogen.

Die Verteilung der Wegekategorien im zukünftigen SOLL-Netz ist in der folgenden Abbildung 5 dargestellt.

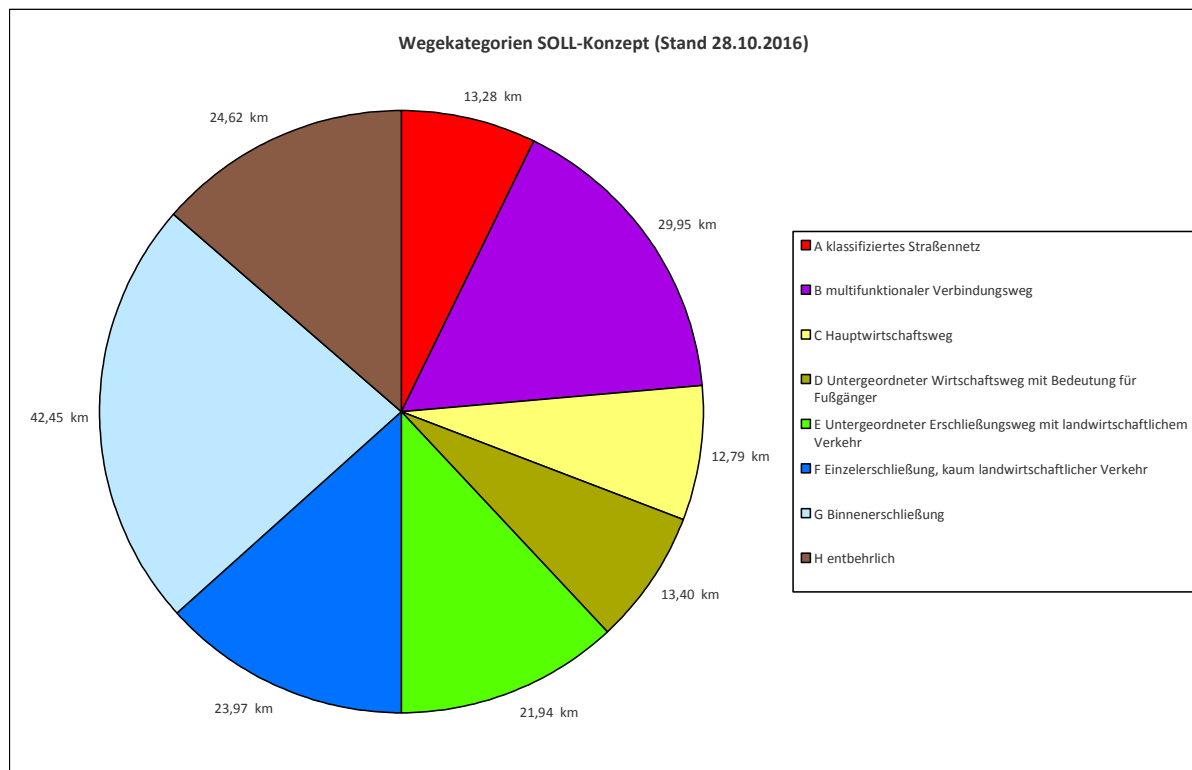


Abbildung 5 - Verteilung der Zukünftige Wegekategorien

Die Wegekategorien verschieben sich leicht zugunsten der mittleren Kategorien in der gesamten Netzstruktur. Im Ergebnis werden in einem zukünftigen Wegenetz die

Hauptwirtschaftswege sowie Erschließungswege für land- und forstwirtschaftliche Feldblöcke gestärkt. Zusätzlich wurde eine höhere Anzahl von nicht mehr benötigten Wegen ermittelt. Die Verschiebung der Wegekategorien ist in der folgenden Abbildung 6 gegenübergestellt.

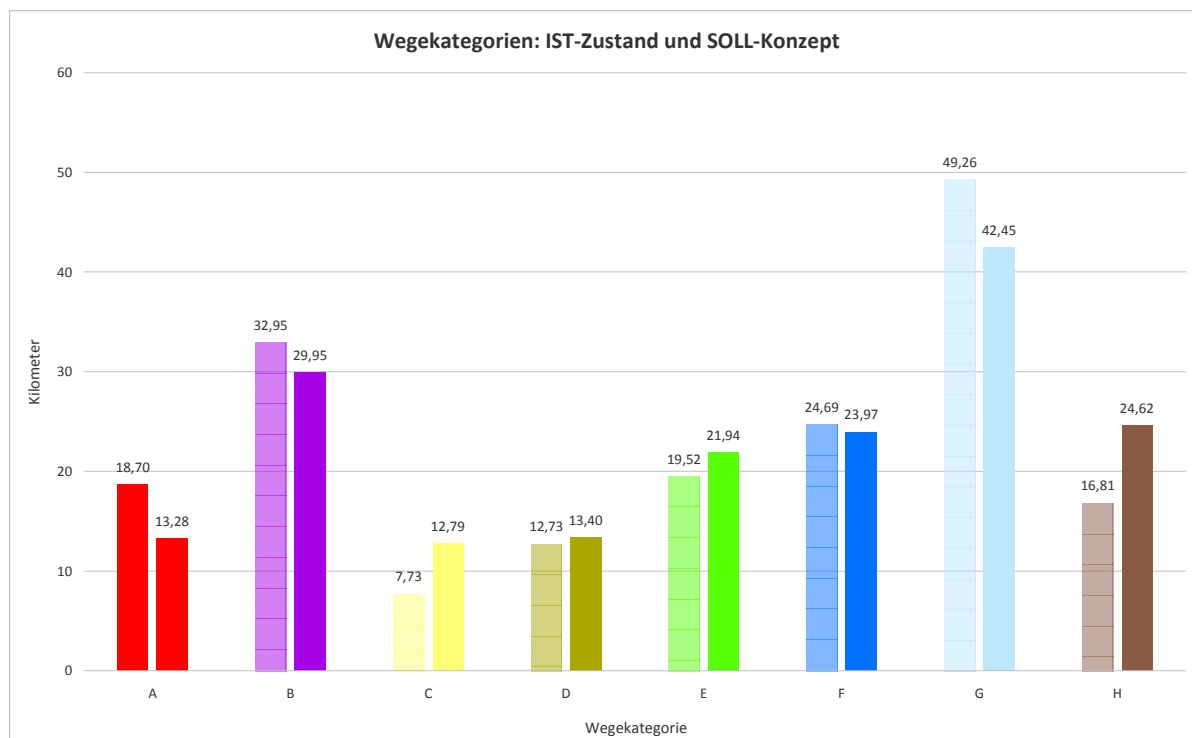


Abbildung 6 - Gegenüberstellung der bisherigen und zukünftige Wegekategorien

### 3.3.2 Einfluss der Ausbauparameter

Die bei der örtlichen Begehung vorgefundenen Schäden an den vorhandenen Wegeabschnitten resultieren im Wesentlichen aus den unzureichenden Querschnittbreiten der vorhandenen Fahrbahn, die stellenweise auch unter 2,90 m (Beispiel Ackerweg) betragen.

Wie die nachfolgende Abbildung 7 verdeutlicht, sind über 12 km des für den luf-Verkehr relevanten Wirtschaftswegenetzes < 3,00 m breit.

<b>Abschnitte mit Fahrbahnbreiten &lt; 3 m</b>				
Anzahl Abschnitte	Zukünft. Wegekategorie	Länge gesamt [m]	Bemerkung	
3	A	269	kleine Zuwegungen gewidmeter Straßen	
7	B	1.652	Radwegverlauf	
<b>4</b>	<b>C</b>	<b>939</b>	<b>ausschließlich Ackerweg</b>	
22	D	4.242		
30	E	5.817		
59	F	8.544		
101	G	22.701		
98	H	20.624		
<b>Abschnitte mit Fahrbahnbreiten &gt;= 3 m</b>				
Anzahl Abschnitte	Zukünft. Wegekategorie	Länge gesamt [m]	Bemerkung	
84	A	13.011		
155	B	28.299		
65	C	11.852		
51	D	9.160		
89	E	16.122		
95	F	15.423		
95	G	19.749		
23	H	3.995	Breite z.T. nicht definierbar, ersatzweise Flurstücksbreite	

Abbildung 7 - Analyse der Fahrbahnbreiten

Eine Befahrung durch schwerere land- und forstwirtschaftliche Maschinen ist demzufolge unweigerlich mit weiteren Schäden an der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur verbunden.

Im Rahmen der Erarbeitung des Sollkonzeptes wurden daher entsprechend der erforderlichen Verkehrsräume der relevanten Begegnungsfälle visionäre Regelquerschnitte unter Anwendung der *RLW 2016*[3] erarbeitet und mit den Vertretern der Verwaltung gemeinsam erörtert. Die Darstellung der Regelquerschnitte sind dem Ergebnisbericht in Anlage 3 beigefügt.

Im Zuge der zukünftigen Handlungen wird die Gemeinde Mettingen die Wirtschaftswegeabschnitte sukzessive entsprechend den jeweiligen Erfordernissen und im Kontext des „Standes der Technik“ ausbauen.

### 3.4 Beteiligungsprozess

Die Vorgehensweise der geplanten Vorgehensweise zum Wirtschaftswegenetzkonzept in der Gemeinde Mettingen wurden dem Bau-, Planungs- und Wegeausschuss der Gemeinde Mettingen in der Sitzung vom 27.04.2016 zunächst präsentiert. In einem gemeinsamen Auftaktgespräch, zwischen der Verwaltung der Gemeinde Mettingen und der Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH, wurden Anfang Mai 2016 ergänzende Details abgestimmt.

Nach einer ersten Sitzung mit den örtlichen Akteuren wurden zwei öffentliche Workshops, für das nördliche und südliche Gemeindegebiet, am Mo. 13.06.2016 sowie am Mi. 15.06.2016

jeweils um 19:00h durch das unterzeichnende Projektteam moderiert und durchgeführt. Die Einwände der Bürger wurden während der Ortschaftskonferenzen protokolliert. Bis zum 14.10.2016 hatten die Bürger daraufhin noch die Möglichkeit, ihre Anregungen und Hinweise zum Wegenetz einzubringen. Durch das Projektteam wurde dafür ein Feedback-Formular entwickelt, das auf den Workshops verteilt wurde.

Dem Bau-, Planungs- und Wegeausschuss der Gemeinde Mettingen wurde in seiner Sitzung vom 22.06.2016 ein erster Zwischenbericht gegeben.

Nach intensiver weiterer Projektbearbeitung durch das unterzeichnende Projektteam und der damit verbundenen mehrfachen Revision der Bearbeitungsstände der Planunterlagen des SOLL-Konzeptes wurde dem Bau-, Planungs- und Wegeausschuss der Gemeinde Mettingen in seiner Sitzung vom 26.10.2016 der endgültige Datenstand mit den Handlungsempfehlungen sowie ein vorläufiger Ergebnisbericht vorgestellt. Außerdem wurde in dieser Sitzung das Wegenetzkonzept durch den Bau-, Planungs- und Wegeausschuss der Gemeinde Mettingen beschlossen.

Die öffentliche Abschlussveranstaltung wurde am 09.11.2016 um 19:00h durchgeführt.

Eine Verabschiedung des erarbeiteten Wegenetzkonzeptes der Gemeinde Mettingen, nebst der daraus resultierenden Handlungsempfehlungen, wurde dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 16.11.2016 öffentlich vorgestellt.

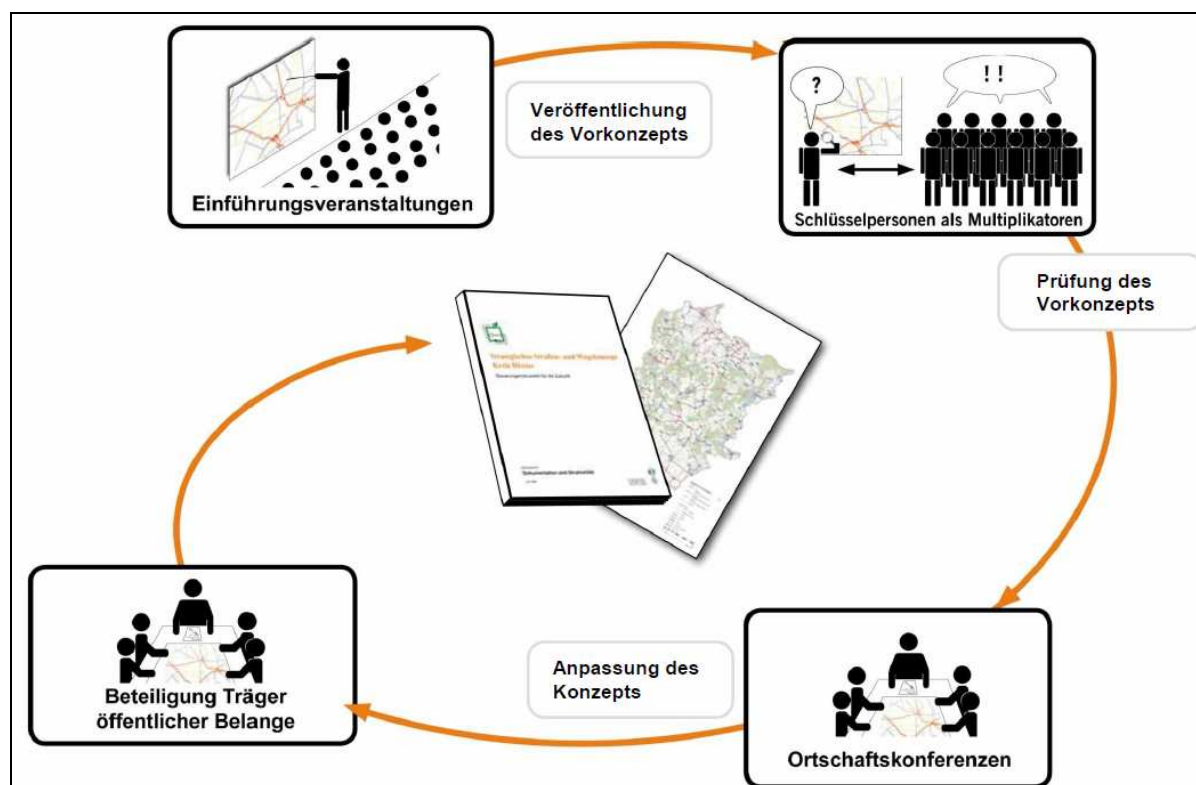


Abbildung 8 - Quelle: Vortrag Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall, ASTOC

### 3.4.1 Öffentliche Transparenz

Im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Wegenetzkonzeptes wurde die breite Öffentlichkeit durch die lokale Tagespresse und den Internetauftritt der Gemeinde Mettingen konstant über den jeweiligen Verfahrensstand der IST-Analyse sowie im Weiteren des SOLL-Konzeptes unterrichtet.

Auf Grund des hohen öffentlichen Interesses hat die Gemeinde Mettingen alle Informationen zum ländlichen Wegenetzkonzept, inklusive der Handlungsempfehlungen, auf der obersten Ebene der kommunalen Homepage verankert. Zudem lagen die Planunterlagen in der jeweils aktuellen Fassung in Anlehnung an ein Flächennutzungsplanverfahren (FNP-Verfahren) im Rathaus der Gemeinde Mettingen öffentlich aus und konnten somit von jedermann eingesehen werden.

The screenshot shows the website of the municipality of Mettingen. The header includes the logo and name 'Gemeinde Mettingen' with the tagline 'staatlich anerkannter Erholungsort'. A search bar and navigation links (Ortsplan, Wetterstation, Sitemap, Impressum, Kontakt) are visible. The main content area is titled 'Wegenetzkonzept' and features a European Union flag with the text: 'Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.' Below this, it states that a project team from Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH is working on a rural road network concept for the entire municipality. It mentions that the concept is based on an IST analysis and aims to preserve and develop the communal free space. A list of navigation items on the left includes Home, Aktuelles, Rathaus und Verwaltung, Rat und Politik, Bildung, Schulen, Freizeit, und Kultur, Gesundheit und Soziales, and Wirtschaft, Umwelt, Bauen und Wohnen. The right sidebar contains advertisements for 'TOURIST-INFO Mettingen', 'Immobilienangebot "Marienschule"', 'Deutsche Glasfaser', 'Glasfaserausbau in Mettingen', 'Wegenetzkonzept', 'Arbeitskreis Asyl Mettingen', and 'Stadtwerke Tecklenburger Land'.

Abbildung 9 -

[http://www.mettingen.de/city\\_info/webaccessibility/index.cfm?region\\_id=204&waid=546&item\\_id=860455&link\\_id=213881934&fsize=1&contrast=0](http://www.mettingen.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?region_id=204&waid=546&item_id=860455&link_id=213881934&fsize=1&contrast=0)

Beide Erarbeitungsschritte, zunächst die Bestandsanalyse für den IST-Zustand, daran anschließend die Aufstellung des SOLL-Konzeptes, wurden jeweils in zwei öffentlichen Workshops im Ratssaal der Gemeinde für alle interessierten Bürger erläutert. Die Anregungen wurden im gemeinsamen Gespräch aufgenommen und dokumentiert. Darüber hinaus sind Hinweise und Anregungen über diverse Briefe und Emails bei der Gemeinde eingegangen.

### 3.4.2 Umgang mit den Ergebnissen

Alle aufgenommenen Hinweise, Anregungen und Einwände wurden ausgewertet und sind in einem iterativen Entwicklungsprozess in das Konzept eingeflossen. Die Ortskenntnisse von örtlichen Akteuren, Landwirten und Anliegern ergaben wertvolle zusätzliche Informationen, die innerhalb der weiteren Bearbeitung berücksichtigt wurden. Außerdem wurden alle Erkenntnisse aus Abstimmungsgesprächen mit der Gemeinde laufend in den Planbestand eingearbeitet.

Da bei der Vielzahl an Einwänden teils auch konträre Interessen zu einem Wegeabschnitt bestanden, lag die Aufgabe des Verfassers auch in einer sachlich und fachlich qualifizierten Wertung der Einwände.

Die Anlage 4 enthält die vollständige Dokumentation der Hinweise und Einwände im Beteiligungsverfahren sowie der daraus resultierenden Änderungen.

Trotz des offiziellen Stichtags (bis 14.10.2016) für Hinweise und Anregungen wurden im Rahmen des Projektes auch spätere Einwände noch im gemeinsamen Dialog eingearbeitet.

Der Bearbeitungsstand vom 03.08.2016 wurde nach intensiver Erörterung mit den örtlichen Akteuren durch die erste Revision (Bearbeitungsstand 12.09.2016) sowie die zweite Revision (Bearbeitungsstand 29.09.2016) ersetzt.

In Abstimmung mit den örtlichen Akteuren und der breiten Öffentlichkeit wurde final der anliegende Planungsstand vom 28.10.2016 (vgl. Anlagen 2.1 und 2.2) erarbeitet.

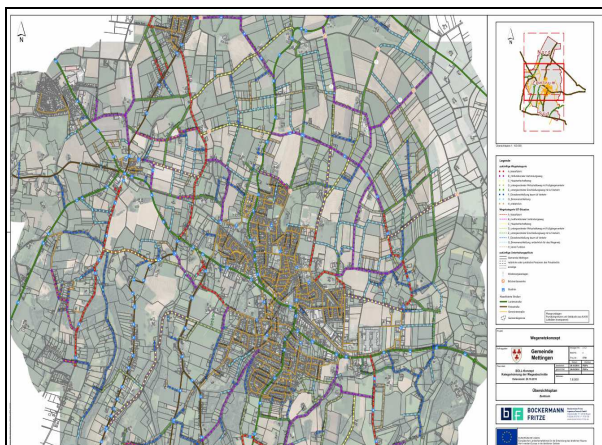


Abbildung 10 - Übersichtsplan der zukünftigen Wegekategorien

## 4 Zukünftiges Wegenetz

Aus der Analyse zwischen IST-Zustand und SOLL-Konzept wurden abschließend die Handlungsempfehlungen für die zukünftige Erhaltung und Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen der ländlichen Wege abgeleitet. Einzelne Wegeabschnitte können aufgrund ihrer fehlenden Bedeutung innerhalb der Netzstruktur zukünftig entfallen oder in Privateigentum überführt werden.

### 4.1 Handlungsempfehlung

Der Leitfaden gibt die Handlungsempfehlungen wie folgt vor:

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

Unter Betrachtung der Hierarchie des Wegenetzes und seiner Ausprägungen wurde durch Bockermann Fritze die Einstufung wie folgt angewendet und in den Planunterlagen dargestellt:

#### a) Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)

- alle Wege
  - die in gleicher Kategorie verbleiben und deren Bauzustand beurteilt ist mit "in Ordnung" oder "Einzelmaßnahmen erforderlich",  
d.h., Wege die mit konsumtiven Maßnahmen erhalten werden können
  - niedrigerer Kategorien (D bis G), die in gleicher Kategorie verbleiben, deren Fahrbahn mit einer wassergebundenen Oberfläche befestigt ist und deren Bauzustand beurteilt ist mit "Gesamtsanierung erforderlich", für die aber auf Grund ihrer geringen Funktion im Wegenetz Maßnahmen nur im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht nötig sind
- Legende: Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)

#### b) Sanierung

- alle Wege,
  - deren Bauzustand beurteilt ist mit "Gesamtsanierung erforderlich",  
d.h., Wege die mit investiven Maßnahmen erhalten werden müssen
  - mit Ausnahme der unter a) im zweiten Punkt bzw. der unter c) genannten Fälle
- Legende: Sanierung (ggf. Ausbau / Verstärkung)



c) Umbau /andere Bauweise (veränderte Kategorie)

- alle Wege,
  - deren Kategorie sich verändert, die aber aufgrund ihrer Funktion im Netz dauerhaft erhalten und unterhalten werden müssen und im Sanierungsfalle in anderer Bauweise (überwiegend Breite) hergestellt werden sollen
  - niedrigerer Kategorien (D bis G), die in gleicher Kategorie verbleiben oder niedriger eingestuft werden und deren Bauzustand beurteilt ist mit "Einzelmaßnahmen erforderlich" oder "Gesamtsanierung erforderlich", die aber wegen ihrer geringeren Bedeutung und Belastung im Wegenetz zukünftig nicht mehr mit einer asphaltierten oder wassergebundenen Fahrbahn hergestellt werden müssen
- Legende: Umbau / andere Bauweise

d) Rückbau / Aufhebung

- alle Wege,
  - der Wegekategorie H, die in der Örtlichkeit bereits nicht mehr vorhanden sind (verbleiben in Wegek. H)
  - niedrigerer Kategorien (D bis G), die zukünftig für das Wegenetz entbehrlich sind (zukünftige Wegek. H)
    - Wege, die im Eigentum der Kommune verbleiben sollen, z.B. aus Gründen der Entwicklung der Natur- und Kulturlandschaft oder für die lediglich die Wegefläche als Zuwegung für Ackerflächen erhalten werden soll
- Legende: Rückbau / Aufhebung

Im Einzelfall kann nach örtlichen Begebenheiten und weiterer Abstimmung eine Abweichung der Handlungsempfehlungen vorkommen.

So wurden beispielsweise Abschnitte des Ackerweges für eine zukünftige Sanierung mit Ausbau und Verstärkung vorgesehen. Aufgrund der visuellen Begutachtung in der Örtlichkeit und ihrer bisherigen Funktion zur Erschließung der anliegenden Feldblöcke wurden die Abschnitte in der Bestandsanalyse in die untergeordneten Wirtschaftswege mit luf-Verkehr (Kategorie E) eingestuft. Nach Abstimmung mit den örtlichen Akteuren wurden die Abschnitte aufgrund ihrer Funktion zur Erschließung des gesamten umliegenden Bewirtschaftungsgebietes in die Kategorie der Hauptwirtschaftswege (Kategorie C) aufgewertet.

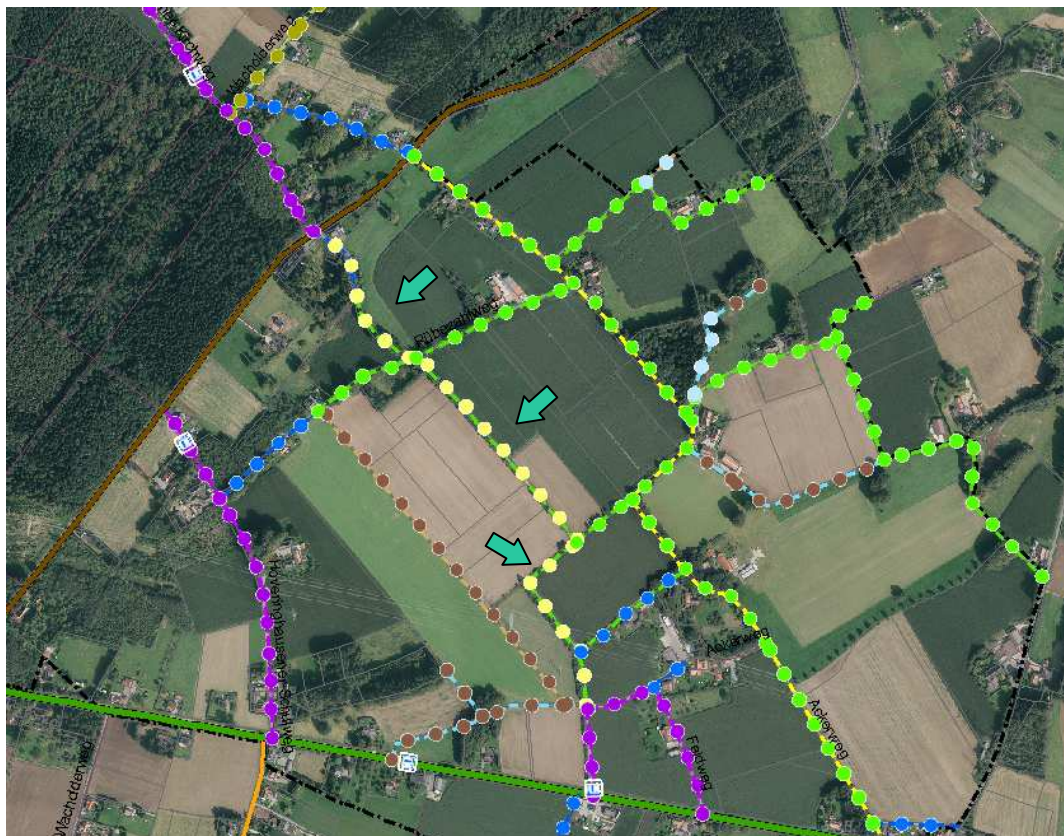


Abbildung 11 - Abschnitte des Ackerweges

Aktuell verfügen die Abschnitte des Ackerweges über eine bituminös befestigte Fahrbahnoberfläche mit einer Breite von 2,90 m.



Abbildung 12 - Ackerweg

Nach dem gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau erarbeiteten Regelquerschnitt für Hauptwirtschaftswege wird durch das Projektteam empfohlen, diese Abschnitte zukünftig mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m sowie Seitenstreifen von jeweils 0,75 m auszubauen (vgl. Anlage 3.2)

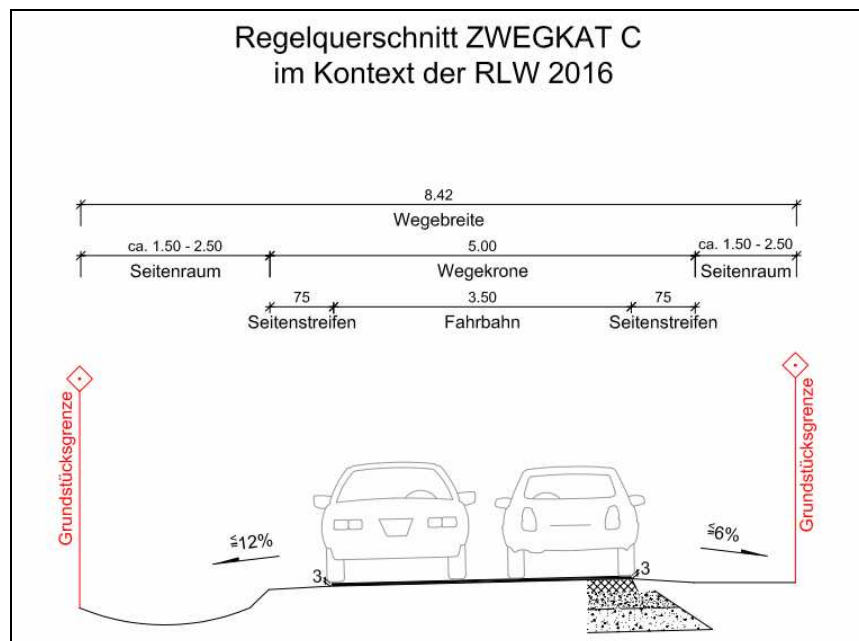


Abbildung 13 - Regelquerschnitt Kategorie C

Für zukünftig in anderer Bauweise herzustellende Wege seien hier beispielhaft die drei Wegeabschnitte Up'n Brink genannt, die der Binnenerschließung der anliegenden Ackerflächen dienen. Der nördliche der drei Abschnitte verfügt aktuell über eine wassergebundene, der südliche und östliche Abschnitt über eine bituminös befestigte Fahrbahnoberfläche. Um auch zukünftig die Erschließungsfunktion der landwirtschaftlichen Flächen zu gewährleisten, ist eine wassergebundene oder auch unbefestigte Fahrbahnoberfläche völlig ausreichend.

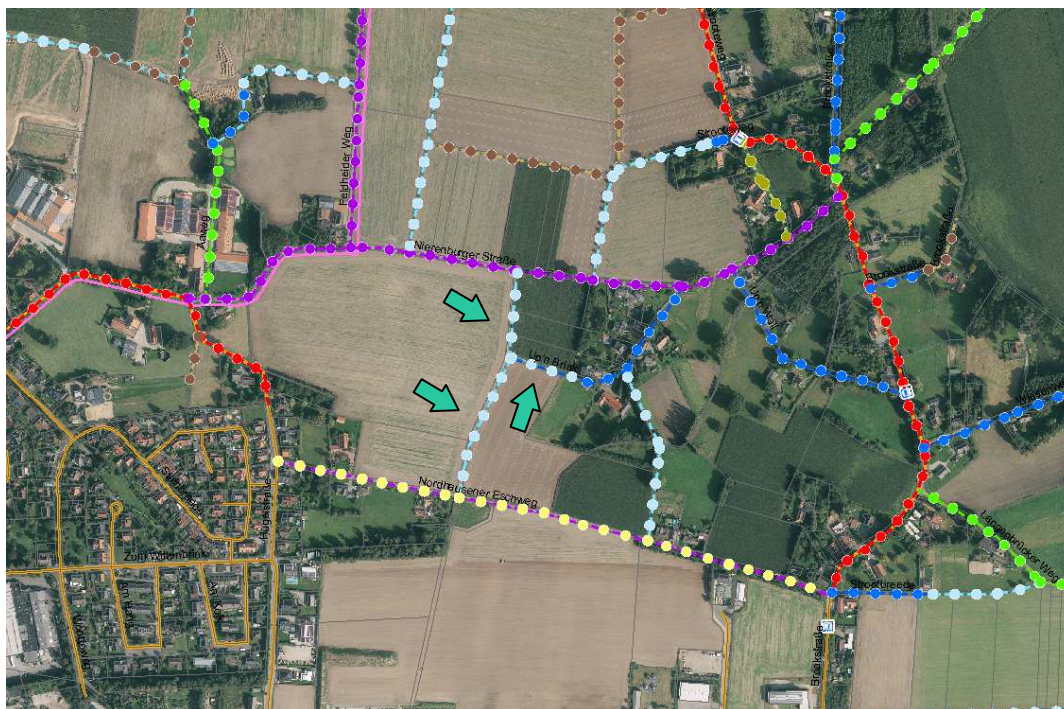


Abbildung 14 - Abschnitte Up'n Brink



Abbildung 15 - Up'n Brink, nördlicher Abschnitt mit wassergebundener Oberfläche

## 4.2 Priorisierung der empfohlenen Maßnahmen

Des Weiteren erfolgte eine Priorisierung der Handlungsempfehlungen nach kurz-, mittel- und langfristig, die vom Projektteam der Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH wie folgt umgesetzt wurde.

### a) kurzfristig (ca. 5 Jahre)

- HANDL „Erhaltung wie Bestand“, wenn ZWEGKAT A oder B oder C
- HANDL „Ausbau/Verstärkung“, wenn ZWEGKAT A oder B oder C
- HANDL „Umbau/andere Bauweise“, wenn ZWEGKAT verändert wird (Einzelfallbetrachtung)
- zur Privatisierung vorgeschlagene Wege

### b) mittelfristig (ca. 5 – 15 Jahre)

- HANDL „Erhaltung wie Bestand“, wenn ZWEGKAT D, E oder F oder wenn ZWEGKAT G und Bauart „befestigt“
- HANDL „Ausbau/Verstärkung“, wenn ZWEGKAT D, E oder F
- HANDL „Umbau/andere Bauweise“, wenn ZWEGKAT verändert wird (Einzelfallbetrachtung)

### c) langfristig (ca. 15- 25 Jahre)

- HANDL „Erhaltung wie Bestand“, wenn ZWEGKAT G
- HANDL „Ausbau/Verstärkung“, wenn ZWEGKAT F oder G
- HANDL „Rückbau/Aufhebung“ bei ZWEGKAT H

Im Einzelfall kann nach örtlichen Begebenheiten und weiterer Abstimmung eine Abweichung zu den Einstufungen vorkommen.

## 4.3 Ableitung Straßenausbauliste

Im Laufe des Abstimmungsprozesses mit den örtlichen Akteuren ist auf Grundlage der Priorisierung der Handlungsempfehlungen eine Auswahl von Wegeabschnitten für die dringlichsten Sanierungsmaßnahmen erarbeitet worden. Die Reihenfolge der vorrangig zu erbringenden Maßnahmen wurde in Gesprächen zwischen Vertretern aus Rat und Verwaltung der Gemeinde Mettingen sowie aus der Landwirtschaft abgestimmt. Als Ergebnis wurden die im folgenden aufgeführten Wege aufgestellt.

Straße	Priorität	Länge [m]	Mittlere Fahr- bahn- breite IST [m]	Fläche Fahr- bahn IST [m <sup>2</sup> ]	Mittlere Breite Bankett einseitig IST [m]	Fläche Bankette IST [m <sup>2</sup> ]	Mittlere Fahr- bahn- breite SOLL [m]	Fläche Fahr- bahn SOLL [m <sup>2</sup> ]	ver- anschlagte Gesamt- kosten [€]
Tüöttenstraße	A1	2057	4,00	8208,85	0,73	3104,31	4,05	8252,37	561.238
Nierenburger Straße	A2	988	4,14	4104,08	0,53	1077,26	4,14	4104,08	275.384
Nordhausener Eschweg	A2	205	5,10	1047,38	1,45	595,57	5,10	1047,38	72.844
Lagerweg	A3	763	4,73	3406,11	0,87	1430,06	4,73	3406,11	232.838
Ölmühlenweg	A4	410	3,10	1270,01	1,02	970,24	3,50	1433,88	100.964
Brookstraße	A5	629	4,20	2608,57	1,27	1430,61	4,20	2608,57	181.002
Lüntkewall	A6	1664	3,25	5159,55	0,83	2790,64	3,63	5865,26	403.567

Mit Ausnahme des ca. 93 m langen Abschnitts unmittelbar vor Einmündung der Tüöttenstraße in die Wöstenstraße, der wegen seines guten Bauzustandes wie im Bestand erhalten werden kann, sind alle Abschnitte mit der Handlungsempfehlung Sanierung (Ausbau / Verstärkung) bzw. Umbau / andere Bauweise versehen.

Fast alle Wegeabschnitte verfügen bereits aktuell über eine auch nach dem aktuellen Stand der Technik empfohlene Ausbaubreite der Fahrbahn. Lediglich die Abschnitte des Lüntkewalls sowie des Ölmühlenweges sollten mit einer geringfügig erhöhten Breite hergestellt werden, sofern die zur Verfügung stehenden Flurstücke und die Topographie des Geländes dieses zulassen. Die Breiten für die Seitenstreifen entsprechen bereits im IST-Zustand den aktuellen Anforderungen.

Für die überschlägige Berechnung des Finanzbedarfs für die Fahrbahn wurde vereinfacht für alle Abschnitte unabhängig von der Handlungsempfehlung ein einheitlicher Betrag von 65,- € pro m<sup>2</sup> angesetzt, für die Seitenbereiche ein Betrag von 8,- € pro m<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich der in der letzten Spalte angegebene Finanzbedarf.

Der Kostenansatz berücksichtigt einen hochwertigen Ausbau nach aktuellem Stand der Technik. Da im Rahmen des vorliegenden Projektauftrages keine Baugrunderkundung (Sondierung) für die auszubauenden Wegeabschnitte stattgefunden hat und somit keine Erkenntnisse über die tatsächliche Substanz und den Unterbau vorliegen, ist dieser Ansatz aus vorsichtiger Schätzung im oberen Bereich gewählt worden.

## 4.4 Aufhebung oder Privatisierung von Wegeabschnitten

Die Gemeinde Mettingen verfügt mit einem Netz von ca. 180 km im Außenbereich über ein sehr dichtes Netz in kommunalem Eigentum. Wege, die bei der örtlichen Aufnahme nicht mehr vorgefunden wurden oder Wege, die bereits aus anderer Richtung erschlossene Ackerflächen erschließen (doppelte Erschließung) wurden deshalb dahingehend beurteilt, ob sie zukünftig aus der Unterhaltung der Gemeinde entfallen können. Ebenso wurden Wege ermittelt, die nur einem Einzelinteresse dienen und daher für eine Privatisierung in Frage kommen. Auch aus den Bürgerbeteiligungen kamen konkrete Hinweise von Anliegern zu Wegen, die zukünftig entbehrlich sind.

Jeder Weg, der aufgehoben und / oder privatisiert werden soll, stellt eine Einzelfallentscheidung dar. Bei nicht mehr vorhandenen und längst in die Flächenbewirtschaftung durch Dritte eingegangenen Wegen ist zu prüfen, ob ggf. bereits ein Vertrag oder eine andere Vereinbarung mit dem tatsächlichen Nutzer / Anlieger vorliegt.

Nicht mehr vorhandene / benötigte Wege innerhalb von Ackerflächen wurden generell aus Sicht des Naturschutzes nicht zur Privatisierung vorgeschlagen. Sie sollen möglichst im Eigentum der Gemeinde Mettingen verbleiben, um ihren Nutzen für den Naturschutz ggf. ausbauen zu können.

Beispielhaft seien hier die Wegeabschnitte abgehend vom Wiesenweg zwischen Feldheider Weg und Brookstraße genannt, wie sie in den Abbildungen 16 und 17 zu sehen sind.

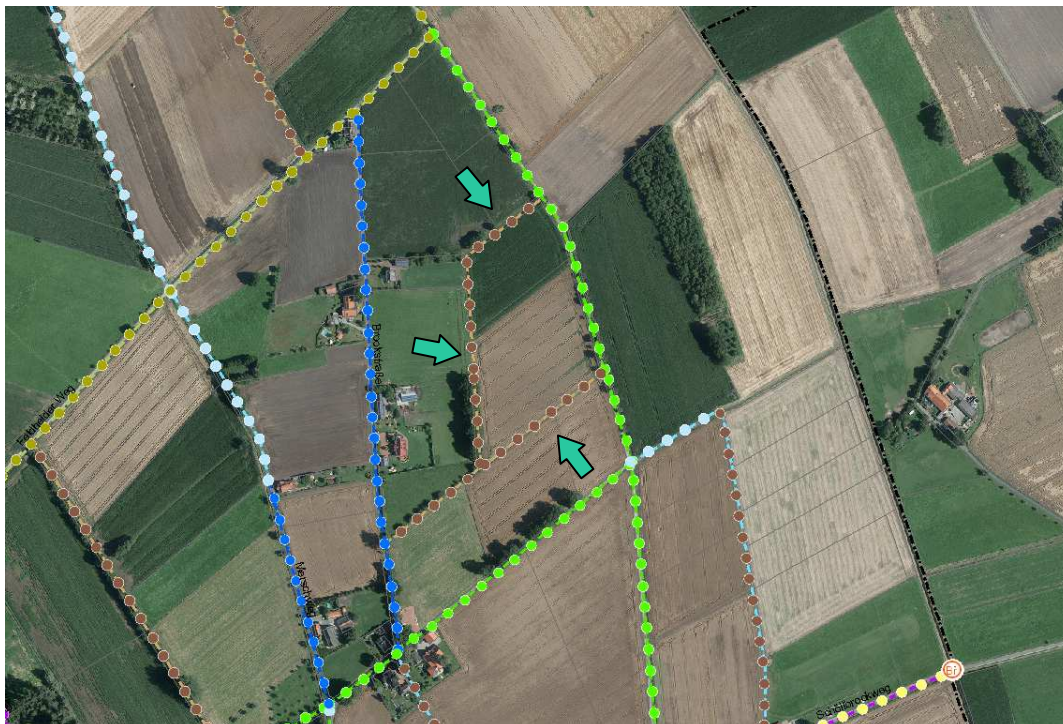


Abbildung 16 - Wegeabschnitte der Kategorie H



Abbildung 17 - Wegeabschnitt der Kategorie H

Für Wege, die ausschließlich der Erschließung eines einzelnen Wohnhauses oder Gehöfts dienen, wurde die Möglichkeit der Privatisierung geprüft. Dabei handelt es sich um Empfehlungen, die seitens der Gemeindeverwaltung bei den Maßnahmen der folgenden Jahre weiter geprüft werden müssen. Die Einstufung eines Weges für eine mögliche Privatisierung beruht auf dem Kenntnisstand aus der örtlichen Begehung und aus einer Einschätzung aufgrund der hinzugezogenen weiteren Daten wie Luftbildern, Verlauf von touristischen Routen, Routen von ÖPNV, Müllabfuhr und vielen anderen.

Beispielsweise wurde im Konzept die Privatisierung der Einzelerschließung für die Zufahrt Schwarze Straße 114 und das anschließende Wegestück, das in der Örtlichkeit nicht mehr vorhanden ist, vorgeschlagen. Die Lage der Abschnitte ist in der folgenden Abbildung 18 dargestellt.

Seitens der Gemeinde ist nach Prüfung der Eigentumsverhältnisse der anliegenden Ackerflächen mit dem Eigentümer ein Gespräch mit dem Ziel der Privatisierung der Wegeabschnitte zu suchen.



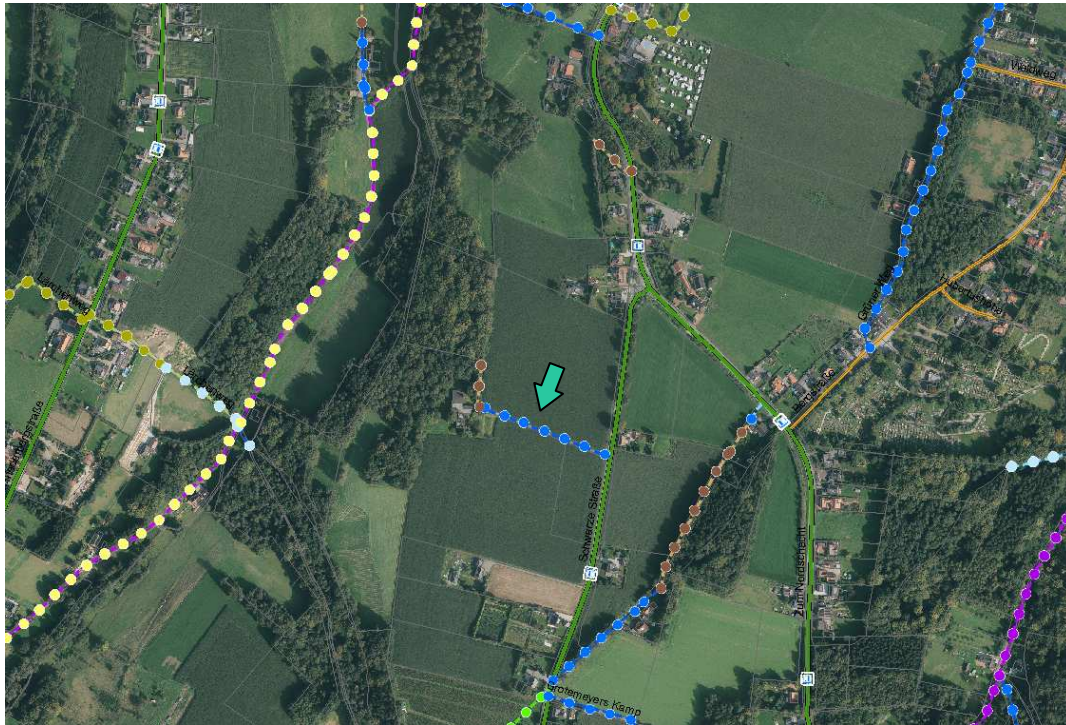


Abbildung 18 - zu privatisierende Wegeabschnitte

## 5 Finanzierung

Auf Basis des SOLL-Konzeptes (Revisionsstand 2 vom 12.09.2016) wurde der jährliche Finanzbedarf der Gemeinde Mettingen für die zukünftige Wegeunterhaltung zunächst als Diskussionsgrundlage ermittelt.

Neben den Vorgaben aus dem *Merkblatt für den Finanzbedarf der Straßenerhaltung [4]* und den Kostenansätzen der *Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen [6]* wurden durch den Berichtverfasser erste Aussagen zum langfristigen Finanzbedarf der Gemeinde Mettingen ermittelt und für die parallel angeschobene verwaltungsseitige und politische Diskussion über die langfristige Finanzierung erläutert.

### 5.1 Finanzbedarf

So geht der Ansatz der FGSV für Unterhaltung und Investition mit einem Bedarf von

- 0,80 € / m<sup>2</sup> für die Wirtschaftswege und zusätzlich
- 0,10 € / m<sup>2</sup> für die Seitenstreifen

aus.

Nach dem Ansatz der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen besteht in Abhängigkeit der Fahrbahnbefestigung ein gemittelter Finanzbedarf von

- 1.275 € / km für befestigte Wirtschaftswege und
- 800 € / km für unbefestigte Wirtschaftswege

für die Unterhaltung der Wirtschaftswege.

Zusätzlich werden für die Investitionsmaßnahmen

- 130.000 € / km für befestigte Wirtschaftswege und
- 75.000 € / km für unbefestigte Wirtschaftswege

benötigt.

Angewendet auf die Wegeflächen bzw. die Netzlänge der Wirtschaftswege der Gemeinde Mettingen ergibt sich in Gegenüberstellung der beiden Ansätze der in der folgenden Abbildung 19 ersichtliche jährliche Finanzbedarf.

Ansatz FGSV			
	540.000m <sup>2</sup>	0,80€/m <sup>2</sup>	432.000,00 €
	180.000m <sup>2</sup>	0,10€/m <sup>2</sup>	18.000,00 €
	<b>SUMME =</b>		<b>450.000,00 €</b>
Ansatz Landwirtschaftskammer			
	120,00 km	1275,00 €/km	153.000,00 €
	60,00 km	800,00 €/km	48.000,00 €
	Unterhaltung in €/Jahr		201.000,00 €
	zzgl. Herstellung in €		
	2,40 km	130000,00 €/km	312.000,00 €
	2,40 km	75000,00 €/km	180.000,00 €
	Herstellung in €/Jahr		492.000,00 €
	<b>SUMME =</b>		<b>693.000,00 €</b>

Abbildung 19 - Überschlägige Berechnung des jährlichen Finanzbedarfs in Anlehnung an [4] und [6]

Es ist zunächst festzustellen, dass die Empfehlungen der FGSV aus dem Jahr 2004 über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden [4] offenbar über viele Jahre im Rahmen der Haushaltsansätze in der Gemeinde Mettingen nur zu einem geringen Teil umgesetzt werden konnten. So lag der empfohlene jährliche Finanzbedarf für Wirtschaftswege mit einem Betrag von 0,80 € / m<sup>2</sup> deutlich oberhalb der bisherigen Finanzausstattung der Gemeinde Mettingen. Auch der empfohlene Finanzbedarf für sonstige Anlagen (Bankette, u.ä.) mit einem jährlichen Ansatz von 0,10 € / m<sup>2</sup> konnte bisher nicht im ausreichenden Maße zur Verfügung gestellt werden.

Dem zur Folge ist der im Landesvergleich eher schlechte bauliche Zustand der Wirtschaftswege auf die bisherige geringe Finanzausstattung der Gemeinde Mettingen zurück zu führen.

Anhand der im SOLL-Konzept vergebenen Handlungsempfehlungen und unter Annahme der vorsichtig geschätzten Kosten für deren Umsetzung pro m<sup>2</sup> Fläche wurde außerdem überschlägig der Finanzbedarf für die Investitionen im Rahmen der Umsetzung des Wegenetzkonzeptes über den voraussichtlichen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren abgeschätzt. Hier wurden für die überschlägige Ermittlung die bestehenden Parameter zu den Breiten der Fahrbahnen und Seitenbereiche verwendet, da zukünftige Ausbauplanungen eine sehr viel differenziertere Betrachtung erfordern, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht für alle Wege möglich sind. Die Wegeflächen mit teilbefestigten Fahrbahnoberflächen sowie die Wegeflächen der Kreuzungsbauwerke wurden aufgrund ihres geringen Flächenanteils nicht in die Berechnung einbezogen. Ebenso wurden mögliche Änderungen bezüglich der zukünftigen Unterhaltung oder der Aufgabe von Wegeabschnitten außer Betracht gelassen.

Die folgenden Aufstellungen zeigen die ermittelten Gesamtflächen differenziert nach Handlungsempfehlung und Fahrbahnbefestigung.

HANDL	[km]	Fläche [m <sup>2</sup> ]			
		befestigt	wassergeb.	unbefestigt	Summe
Erhaltung wie Bestand	66,27	69.934,72	46.772,44	91.516,43	208.223,60
Ausbau / Verstärkung	78,40	248.111,50	13.166,82	0,00	261.278,32
Umbau / andere Bauweise	12,74	40.086,99	2.018,35	1.249,76	43.355,10
Rückbau / Aufhebung	24,99	1.314,15	466,19	29.001,50	30.781,84
Neubau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		359.447,36	62.423,80	121.767,69	543.638,86

Die ermittelten Flächen wurden mit den veranschlagten Kosten je m<sup>2</sup> Fläche für die jeweiligen investiven Handlungsempfehlungen und Fahrbahnbefestigungen multipliziert. Der Neubau von Wegeabschnitten ist nachzeitigem Kenntnisstand in der Gemeinde Mettingen nicht vorgesehen. Der Kostenansatz ist aus vorsichtiger Schätzung wegen fehlender Kenntnisse über die tatsächliche Substanz und den Unterbau sowie über mögliche PAK-Belastungen im oberen Bereich gewählt worden.

HANDL	Kosten [EP]		
	befestigt	wassergeb.	unbefestigt
Erhaltung wie Bestand	0,00€/m <sup>2</sup>	0,00€/m <sup>2</sup>	0,00€/m <sup>2</sup>
Ausbau / Verstärkung	65,00€/m <sup>2</sup>	20,00€/m <sup>2</sup>	35,00€/m <sup>2</sup>
Umbau / andere Bauweise	130,00€/m <sup>2</sup>	75,00€/m <sup>2</sup>	75,00€/m <sup>2</sup>
Rückbau / Aufhebung	120,00€/m <sup>2</sup>	30,00€/m <sup>2</sup>	0,00€/m <sup>2</sup>
Neubau	0,00€/m <sup>2</sup>	0,00€/m <sup>2</sup>	0,00€/m <sup>2</sup>

Insgesamt ergibt sich somit der folgende überschlägige Finanzbedarf:

HANDL	Kosten [GP]			
	befestigt	wassergeb.	unbefestigt	Summe
Erhaltung wie Bestand	0 €	0 €	0 €	0 €
Ausbau / Verstärkung	16.127.248 €	263.336 €	0 €	16.390.584 €
Umbau / andere Bauweise	5.211.309 €	151.376 €	93.732 €	5.456.417 €
Rückbau / Aufhebung	157.698 €	13.986 €	0 €	171.684 €
Neubau	0 €	0 €	0 €	0 €
			gesamt	22.019.000 €

## 5.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Um diesen Missstand langfristig und dauerhaft zu optimieren wurde mit den Projektbeteiligten gemeinsam nach einer langfristig optimalen Finanzierungsmöglichkeit gesucht.

Auch die interessanten Entwicklungen zu den Finanzierungsmodellen in der Glockenstadt Gescher wurden u.a. im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung am 23.08.2016 in Gescher durch den Verfasser beobachtet und fachlich verfolgt.

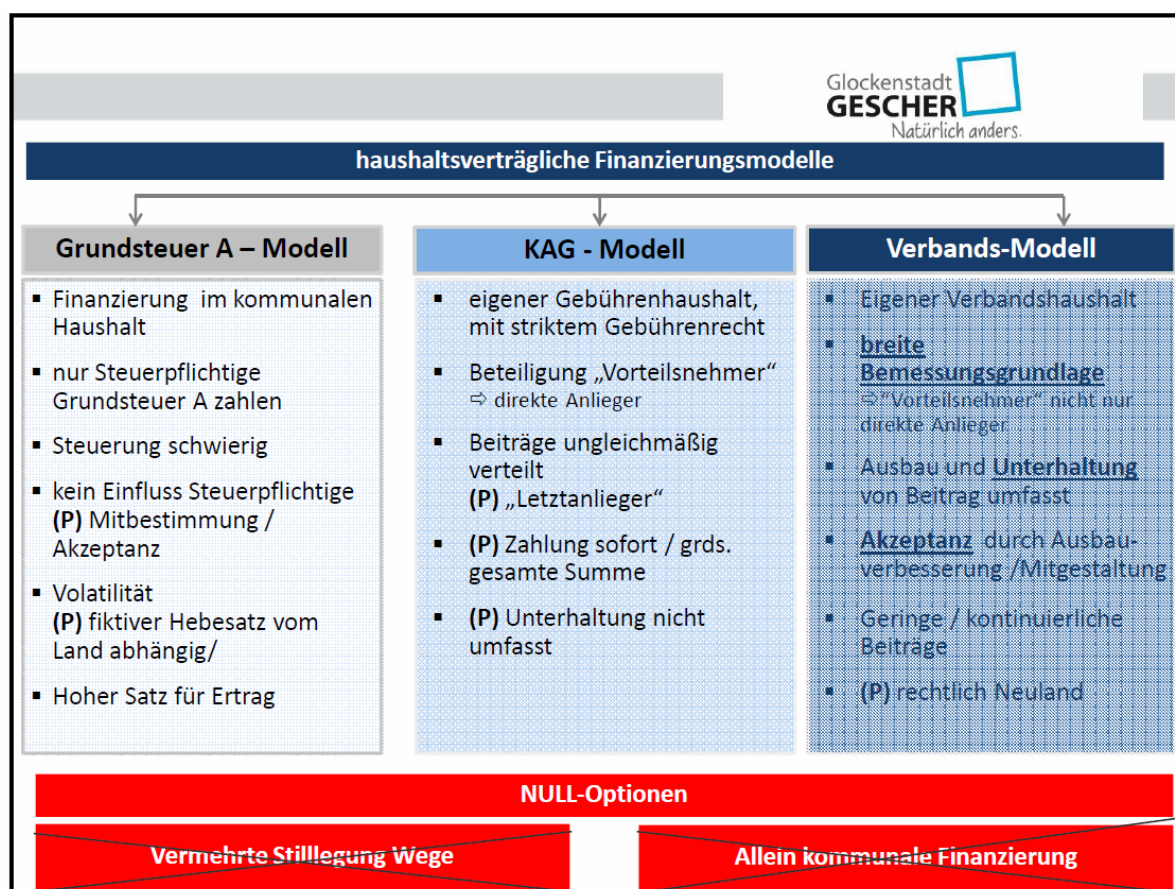


Abbildung 20 - Auszug aus dem Vortrag von BM Kerckhoff

### 5.2.1 Wegeverband

Ziel eines Wegeverbandes ist die Finanzierung der Herstellung, Unterhaltung und Sanierung ausschließlich von ländlichen Wegen und Straßen, die überwiegend land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken dienen. Die Mitglieder des Verbandes, d.h. die Kommune und die Eigentümer der Flächen im Außenbereich entrichten Beiträge, die somit zweckgebunden eingesetzt werden. Das Land Nordrhein-Westfalen hat bestätigt, dass die Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes in Anlehnung an das Wasserverbandsgesetz (WVG) zulässig ist. Es wird auf die rechtsgutachterliche Stellungnahme der Kanzlei CMS Hasche Sigle vom

09.11.2015 verwiesen, die dem Landtag von Nordrhein-Westfalen mit der Vorlagennummer 16/3518 am 03.12.2015 übergeben wurde.

(Quelle <https://landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument?Id=MMV16/3518>)

Die breite Bemessungsgrundlage für die Finanzierung betrifft nicht nur die direkten Anlieger sondern alle Eigentümer im Außenbereich und stößt somit auf eine größere Akzeptanz als bei der Finanzierung nach KAG. Weiterhin sind durch die Verbandsbeiträge Unterhaltung und Ausbau abgedeckt.

Im Allgemeinen wird es ebenfalls als Vorteil eines Wegeverbandes eingeschätzt, dass die Entscheidung und Verantwortung über die Unterhaltung der Wege beim Verband liegt. Speziell für die Gemeinde Mettingen kann sich aber genau dieser Fakt langfristig als nachteilig erweisen, da für die Unterhaltung der Wege auch zukünftig gemeindeeigenes Personal eingesetzt werden soll.

Die Nachteile der Finanzierung über einen Wegeverband liegen im Umgang mit unwirtschaftlichen Bestandteilen des Wegenetzes (z.B. Ingenieurbauwerke, Gräben, Wälle, Haine u.a.). Sie werden ggfls. wegen des gesamtöffentlichen Interesses als Aufgabe bei der Gemeinde verbleiben.

Die bisherigen Entwicklungen in der Stadt Gescher sowie der Gemeinde Metelen haben gezeigt, dass die Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes ein juristisch aufwändiges Verfahren darstellt, das einige Zeit beansprucht. Es ist von einem zeitlichen Vorlauf von mehr als zwölf Monaten auszugehen.

### **5.2.2 Grundsteuer A**

Grundsätzlich ist eine Verwendung der Finanzmittel der Grundsteuer A für die Finanzierung der Unterhaltung und Sanierung der Wirtschaftswege denkbar. Dabei ist der fiktive Hebesatz, der durch das Land Nordrhein-Westfalen vorgegeben wird zu beachten.

Vorteilhaft ist, dass alle Grundstückseigentümer im Außenbereich an der Finanzierung beteiligt werden, was im allgemeinen zu einer breiteren Akzeptanz führt. Die Verwendung der Grundsteuer A darf allerdings nicht zweckgebunden vorgegeben werden, deshalb ist diese Finanzierungsform nur kurzfristig sinnvoll einsetzbar.

### **5.2.3 KAG-Modell**

Eine Beteiligung der Anlieger an Wirtschaftswegen an deren Finanzierung ist grundsätzlich nach dem Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen möglich. Dazu muss die Satzung nach Mustervorgaben des Landes überarbeitet werden.

Im Verlaufe der Erarbeitung dieses Konzeptes wurde durch die Gemeinde Mettingen allerdings bereits auf Schwierigkeiten bei der Umsetzung des KAG-Verfahrens für vorangegangene Ausbaumaßnahmen verwiesen. Die Nachteile der Finanzierung von Baumaßnahmen nach KAG

- ausschließliche Beteiligung der direkten Anlieger
- ungleichmäßige Verteilung der Beiträge durch Anteile nach Grundstücksflächen

- anwendbar nur für Investitionsmaßnahmen
- fürten bisher zu einer geringen Akzeptanz in der Bevölkerung.

#### **5.2.4 Rollgeld**

Das Rollgeld ist eine in der Forstwirtschaft bekannte Finanzierungsform. Dabei fließt von jedem Festmeter Holz ein kleiner Anteil in die gemeinsame Kasse der Forstbetriebsgemeinschaft (FBG), um damit die Wege (über die die Holztransporter „rollen“) auszubessern.

Der Betrag hängt somit stark von der Menge der Holzvermarktung und den erzielten Preisen ab. Zudem er spielt in Bereichen mit jüngerem Holzbestand als Einnahmequelle eine eher geringe Rolle. (Siehe auch Beitrag „Eine FBG im Hauptschadensgebiet acht Jahre nach Kyrill aus Sicht eines Betreuungsförsters“ in Waldblatt NRW – Winter 2015, Wald und Holz NRW)

#### **5.2.5 Flurbereinigung**

Teile des Gemeindegebietes unterlagen in den 1950er Jahren verschiedenen Zusammenlegungsverfahren, deren Neuordnung zu einer Vielzahl von Grundstücken geführt hat. Dadurch befinden sich auch noch verschiedene Wege im Eigentum der jeweiligen Beteiligten-Gesamtheiten.

Im Laufe des Erarbeitungs- und Abstimmungsverfahrens zum Wegenetzkonzept und dessen möglicher Umsetzung wurde mehrfach über die Möglichkeiten eines Flurbereinigungsverfahrens diskutiert. Die Vertreter von Rat und Verwaltung zeigten großes Interesse daran, durch ein Flurbereinigungsverfahren

- a) Fördermittel für den ländlichen Wegebau zu bekommen und
- b) durch eine Grundstücksneuordnung bestehende Wege und damit auch deren Unterhaltung aufgeben zu können.

Die Vertreter der Landwirtschaft zeigten sich ebenfalls interessiert, möchten sich aber zunächst intensiver über Flurbereinigungsverfahren im Allgemeinen, deren Bedingungen, Grundsätze und Möglichkeiten informieren. Daher hat der Landwirtschaftliche Ortsverein Mettingen bereits mit der Flurbereinigungsbehörde vereinbart, im Januar / Februar 2017 eine entsprechende Informationsveranstaltung für die Landwirte durchzuführen.

Die Nutzung von Flurbereinigungsverfahren kann für ausgewählte Teilbereiche des gesamten Gemeindegebietes in Betracht gezogen werden. Zum besseren Verständnis sei hier lediglich beispielhaft der Bereich am Wieher Eschweg genannt.

Die Lage der Ackerflächen erfordert aktuell die Erschließung der einzelnen Parzellen durch die beiden Wege nördlich des Wieher Eschweges. Eine Aufteilung der Ackerparzellen in Nord-Süd-Richtung würde zukünftig eine Aufhebung der beiden Wege ermöglichen.

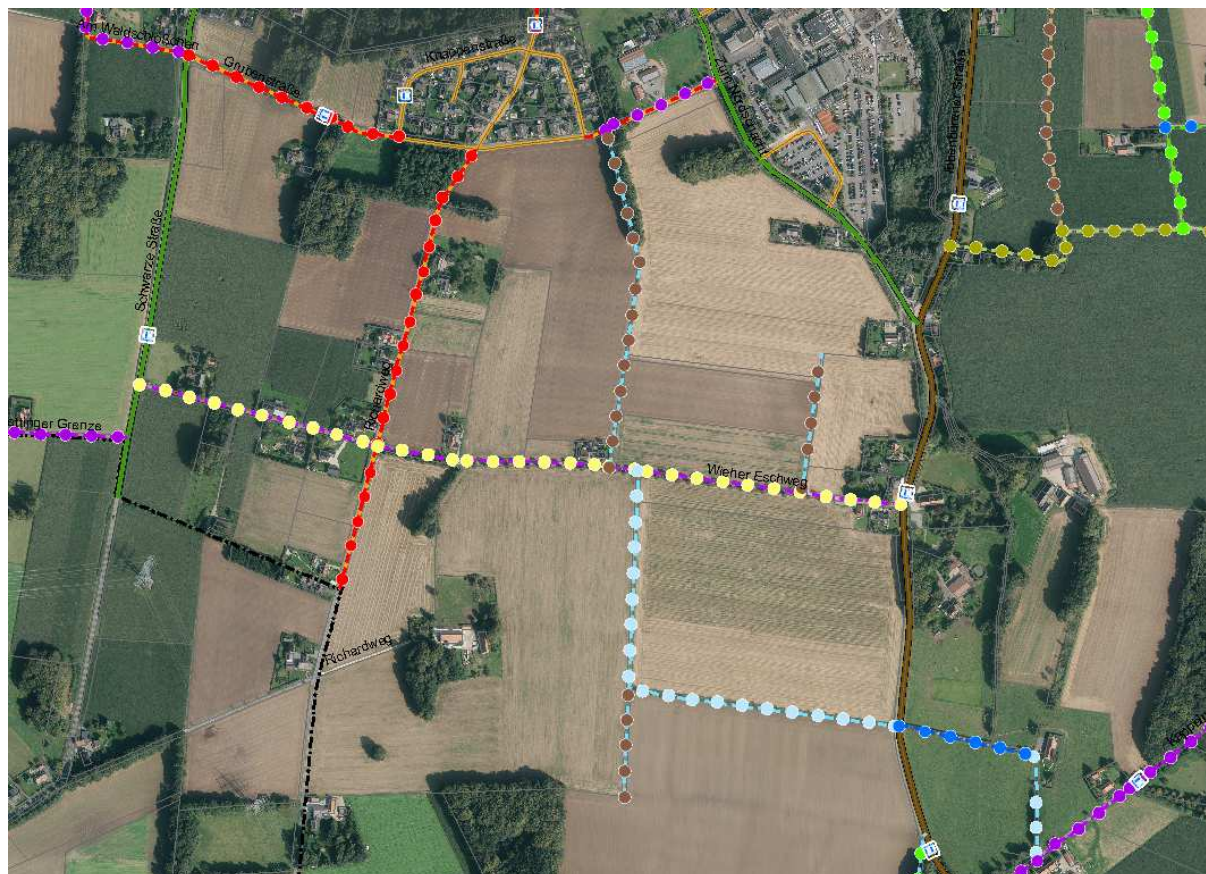


Abbildung 21 - Bereich Wieher Eschweg

Welche Teilgebiete der Gemeinde Mettingen für ein Flurbereinungsverfahren tatsächlich geeignet sind, muss in weiteren Abstimmungsgesprächen erarbeitet werden. Ebenso ist hier abzuwägen, ob Flurbereinungsverfahren nur für Wege- und Ackerflächen oder zusätzlich unter Einbeziehung der Gewässer durchgeführt werden sollen.

### 5.3 Favorisierte Finanzierungsform

Im Rahmen der Erarbeitung des Wegenetzkonzeptes wurden die beschriebenen Finanzierungsformen geprüft. Mit Blick auf den aktuellen Verfahrensstand in der Stadt Gescher und der Gemeinde Metelen sowie nach Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Möglichkeiten haben sich die Vertreter der Gemeinde Mettingen zunächst für eine mehrstufige Finanzierungsform ähnlich dem Finanzierungsmodell der Nachbargemeinde Recke (Kreis Steinfurt) entschieden. Die nachfolgende Tabelle stellt die Nachteile der verschiedenen Finanzierungsmodelle gegenüber, die auch aus Sicht der Verwaltung nicht unerheblich sind.



**Nachteile verschiedener Finanzierungsmodelle:**

<b>Grundsteuer A + freiw Betrag</b>	<b>Erhöhung KAG-Sätze</b>	<b>Wegeverband</b>
Bei Haushaltssicherung muss nach KAG-Satzung abgerechnet werden	Hohe Kosten für Einzelne	Zwangsmitgliedschaft rechtsunsicher
		Hoher Gründungsaufwand
		Dritte entscheiden über „ob“ und „wie“ von Maßnahmen
		Gemeindliches Personal und Material wird freigesetzt

Dieser dem Bau-, Planungs- und Wegeausschuss in seiner Sitzung vom am 26.10.2016 unterbreitete Vorschlag ermöglicht es, kurzfristig Straßen auszubauen, ohne dass der gemeindliche Haushalt den Großteil der Kosten trägt.

Die Details des Finanzierungsvorschlages für 2017ff sehen im Einzelnen vor:

- a) Von der Grundsteueranhebung 2015 werden 100 Punkte = ca. 25.000,00 € nicht mehr dem allgemeinen Haushalt zugeführt.
- b) Anhebung der Grundsteuer A am 01.01.2017 um 180 Punkte = ca. 45.000,00 €.
- c) Pro bebautem Grundstück an der auszubauenden Straße werden entsprechend dem Durchschnitt der letzten fünf KAG-Maßnahmen 995,00 € gezahlt.
- d) Aus dem allgemeinen Haushalt werden 70.000,00 € entnommen.

Das bedeutet, dass ab 2017 jährlich 140.000,00 € bis 150.000 € für investiven und - wie bisher -150.000 € für unterhaltenden Straßenbau und somit insgesamt rund 300.000,00 € zur Verfügung stehen.

Verglichen mit dem unter 5.1 ermittelten Finanzbedarf von ca. 450.000 € (Ansatz der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) bis ca. 700.000 € (Ansatz der Landwirtschaftskammer) für investiven und unterhaltenden Straßenbau wird der Gemeinde ab 2017 zumindest ein deutlich höherer Anteil zur Finanzierung der Wirtschaftswege zur Verfügung stehen.

Langfristig beabsichtigt die Gemeinde Mettingen jedoch auch weiterhin die Einführung eines Wegeunterhaltungsverbandes. Hier sollen die ersten Erfahrungen der Stadt Gescher, der Gemeinde Metelen u.a. Vorreiter in Nordrhein-Westfalen zunächst kritisch beobachtet werden. Falls sich die Erfahrungen der Pilotkommunen Gescher und Metelen gesamtwirtschaftlich als positiv darstellen, so könnte die Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes in der Gemeinde Mettingen mit allen noch einzuleitenden Vorprüfungen und Schritten ab 2019ff denkbar sein.

Der beschriebene Ansatz zur Erhöhung der Finanzmittel auf 300.000€/a ab dem Jahr 2017 ist - vor dem Hintergrund der aktuell eher geringen Spielräume des Gesamthaushalts - im Kontext des nicht unerheblichen Reparaturbedarfs sicherlich zu begrüßen. Ebenso stellt die geplante kurzfristige Bereitstellung der Finanzmittel einen Erfolg dar.

Vor dem Hintergrund des dauerhaften Werterhalts sollte der Etat für den Straßenbau jedoch in den kommenden Haushaltsjahren nach Möglichkeit auch weiter nach oben korrigiert werden, um dem weiteren Vermögensverfall des Wirtschaftswegenetzes entgegen wirken zu können.

## 6 Fazit

Die Aufrechterhaltung eines funktionierenden und bedarfsgerechten Wegenetzes im Außenbereich ist für die weitere Entwicklung der Gemeinde Mettingen von großer Bedeutung. Die Bestandsaufnahme zeigt, dass der Bauzustand des Wegenetzes im Außenbereich den heutigen Erfordernissen der Land- und Forstwirtschaft in Tragfähigkeit und Fahrbahnbreite nur bedingt gerecht wird. Für ein dauerhaftes Wegenetz ist bei zukünftigen Maßnahmen eine Sanierung nach dem Stand der Technik unerlässlich.

Mit dem Wegenetzkonzept liegt der Gemeinde Mettingen ein Instrument vor, ihr zukünftiges ländliches Wegenetzes zu gestalten und die Unterhaltung und Finanzierung über die nächsten Jahre zu planen.

Die Gemeinde Mettingen hat das vorliegende Wegenetzkonzept dem Gemeinderat am 16.11.2016 zum Beschluss vorgelegt.

Enger / Gladbeck, 17.11.2016

**Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH**



i. V. Dipl.-Ing. Marcel Rottmann



i. A. Dipl.-Ing. Antje Paneff

## 7 **Literaturverzeichnis:**

- [1] Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen nebst Kommentar, Hengst/Majcherek, inkl. 10. Ergänzungslieferung, ISSN 978-3-8293-0036-0
- [2] Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, Ausgabe 2004, erschienen im FGSV-Verlag, FGSV-Nr. 986
- [3] Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW)  
Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege  
Ausgabe August 2016, erschienen als DWA-Regelwerk, DWA-A 904-1
- [4] Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12), Ausgabe 2012, erschienen im FGSV-Verlag, FGSV-Nr. 499
- [5] Systematik der Straßenerhaltung - AP 9 - Arbeitspapiere zur Systematik der Straßenerhaltung (Gesamtordner), Ausgabe 2001/2003, erschienen im FGSV-Verlag, FGSV-Nr. 490 AP9
- [6] Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW)  
Ausgabe August 2005, erschienen als FGSV/DWA-Regelwerk, DWA-A 904
- [7] Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW)  
Ausgabe August 1999, erschienen als FGSV/DWA-Regelwerk, DWA-A 904

## 8 Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Übersichtlageplan IST-Zustand
Anlage 1.1	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Nord
Anlage 1.2	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Zentrum
Anlage 1.3	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Süd
Anlage 2	Übersichtlageplan SOLL-Konzept
Anlage 2.1	Übersichtlageplan SOLL-Konzept mit Kategorisierung der Wegeabschnitte
Anlage 2.1.1	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Nord
Anlage 2.1.2	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Zentrum
Anlage 2.1.3	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Süd
Anlage 2.2	Übersichtlageplan SOLL-Konzept mit Handlungsempfehlungen und Prioritäten
Anlage 2.2.1	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Nord
Anlage 2.2.2	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Zentrum
Anlage 2.2.3	Übersichtlageplan (M 1:8.500) - Blatt Süd
Anlage 3	Regelquerschnitte
Anlage 3.1.1	Regelquerschnitt ZWEGKAT B (1-streifig)
Anlage 3.1.2	Regelquerschnitt ZWEGKAT B (2-streifig)
Anlage 3.2.	Regelquerschnitt ZWEGKAT C
Anlage 3.3	Regelquerschnitt ZWEGKAT D
Anlage 4	Dokumentation der Änderungen im Beteiligungsverfahren
Anlage 4.1	Zusammenstellung und Übersichtsplan der bei der Gemeinde Mettingen eingegangenen Hinweise und Einwände
Anlage 4.2	Dokumentation der Änderungen
Anlage 5	DVD mit den Geodaten als Arbeitsergebnis inkl. der Datenbank sowie dem Ergebnisbericht im PDF-Format
Anlage 6	DVD mit der Fotodokumentation

## **Anlage 1      Lageplan IST-Zustand**

## **Anlage 2      Lageplan SOLL-Konzept**

## **Anlage 2.1      Lageplan SOLL-Konzept mit Kategorisierung der Wegeabschnitte**



## **Anlage 2.2      Lageplan SOLL-Konzept mit Handlungsempfehlungen und Prioritäten**

## **Anlage 3      Regelquerschnitte**

## **Anlage 4            Dokumentation der Änderungen im Beteiligungsverfahren**

## **Anlage 4.1      Zusammenstellung und Übersichtsplan der bei der Gemeinde Mettingen eingegangenen Hinweise und Einwände**

## **Anlage 4.2      Dokumentation der Änderungen**

**Anlage 5**            **DVD mit Geodaten als Arbeitsergebnis inkl. der  
Datenbank sowie dem Ergebnisbericht im  
PDF-Format**

## **Anlage 6      DVD mit der Fotodokumentation**