

# Ländliches Wegenetzkonzept für das Gebiet der Gemeinde Kall



Aufgestellt im Auftrag der

Gemeinde Kall  
Bahnhofstraße 9  
53925 Kall

durch die

PE Becker GmbH  
Kölner Straße 23 – 25  
53925 Kall

Dieses Projekt erhielt eine Zuwendung aus Finanzmitteln der Europäischen Union.



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

# Inhaltsverzeichnis

## Erläuterungen

1. Grundsätzliches
  - 1.1. Veranlassung
  - 1.2. Aufgabenstellung
  - 1.3. Vorgehensweise
  - 1.4. Projektgruppe
  - 1.5. Bürgerbeteiligung
  - 1.6. Zeitschiene
  
2. Bestandsanalyse (IST-Situation)
  - 2.1. Festlegung der Wegeparameter
  - 2.2. Einstufung der Wegekategorien
  
3. Entwicklung eines SOLL-Konzeptes
  - 3.1. Einstufung der zukünftigen Wegekategorien
  - 3.2. Handlungsempfehlungen
  - 3.3. Priorisierung der Maßnahmen
  - 3.4. Einzelmaßnahmen
  
4. Unterhaltungsstrategien
  - 4.1. Finanzierungsbedarf
  - 4.2. Finanzierungsmöglichkeiten
  
5. Fazit

## Planunterlagen:

- Übersichtskarte IST-Zustand
- Übersichtskarte SOLL-Konzept
- Übersichtskarte Handlungsempfehlungen
- Daten-Stick Ergebnisbericht und Planunterlagen sowie Geodaten inkl. der Datenbank

# 1. Grundsätzliches

Die Gemeinde Kall liegt mit ihren 23 Ortschaften am Rande der Nordeifel im Dreieck zwischen Köln, Aachen und Trier. Die Einwohnerzahl der gesamten Gemeinde liegt bei 11.191 Personen, die sich auf einer Fläche von knapp 66 km<sup>2</sup> verteilen. Die Gemeinde grenzt an die Stadt Mechernich, Gemeinde Nettersheim, Gemeinde Hellenthal und die Stadt Schleiden. Alle diese Kommunen, genauso wie die Gemeinde Kall, gehören zum Kreis Euskirchen. Die Gemeinde Kall ist die einzige Kommune im Kreis Euskirchen, welche nicht an einen anderen Kreis grenzt.



Abb. 1: Einordnung Gemeinde – Quelle: Wikipedia

Kall liegt im Naturpark Nordeifel und ist Nationalparkort für den Nationalpark Eifel. Im Gemeindegebiet münden u.a. der Kallbach und der Gillesbach in die Urft.

Die Gemeinde ist in insgesamt acht Gemarkungen aufgeteilt. Diese sind:

- Golbach
- Sötenich
- Wahlen
- Keldenich
- Wallenthal
- Urft
- Kall
- Sistig

Über die Gemarkungen hinausgehende und zu den Gemarkungen zugeordnete Ortsteile sind:

- Anstois
- Benenberg
- Diefenbach
- Dottel
- Frohnrath
- Gillenberg
- Krekel
- Rinnen
- Roder
- Rüth
- Scheven
- Steinfeld
- Steinfelderheistert
- Straßbüsch
- Wallenthaler Höhe

Der Großteil des Gemeindegebietes besteht aus Flächen für die Land- und Forstwirtschaft. Diese machen mit ca. 52 km<sup>2</sup> ca. 78 % des Gemeindegebietes aus. Die Bauflächen im Gemeindegebiet liegen mit 4,6 km<sup>2</sup>, die Flächen für den (über-)örtlichen Verkehr mit 0,6 km<sup>2</sup> und die Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen mit 7,2 km<sup>2</sup> eher im untergeordneten Bereich. Die land- und forstwirtschaftlichen Flächen sind teilweise in Privatbesitz und somit nicht im Eigentum der Gemeinde Kall. Die darin enthaltenen Wirtschaftswege gehören mit zu dem Privatbesitz. Folgende Besitzer großer zusammenhängender Flächen sind hier zu erwähnen:

- Arenberg-Schleiden GmbH
- Eifelwald GmbH & Co. KG
- Katholische Kirchengemeinde Olef Fabrik Fonds
- Lafarge Zement Karsdorf GmbH

Bei den hier genannten Eigentümern der großen zusammenhängenden Flächen handelt es sich überwiegend um forstwirtschaftlich genutzte Flächen. Eigentümer von größeren zusammenhängenden landwirtschaftlich genutzten Flächen sind überwiegend selbst in den Bewirtschaftungen dieser Flächen tätig.

Die touristischen Anlaufpunkte lassen sich wie folgt benennen:

- Kloster Steinfeld
- Regierungsbunker NRW bei Urft
- Römerkanal

Auch sind einige Wander- und Radwege in der Gemeinde vertreten. Durch das Gebiet der Gemeinde Kall führt der 313 km lange Eifelsteig, ein Wanderweg von Aachen nach Trier. Die Etappe 5 führt von Gemünd zum Kloster Steinfeld, welche dabei verschiedene Wald-, Panorama-, Tal- und Höhenwege beinhaltet. Die Etappe 6 führt dann von Kloster Steinfeld bis Blankenheim. Durch den Ortskern führt der Rad-Wanderweg „Eifelhöhenroute“, der als Rundkurs um den Nationalpark Eifel führt. Der Radwanderweg „Täleroute“ führt ebenfalls durch den Ort. Ebenfalls verlaufen durch das Gemeindegebiet verschiedene Mountainbike-Touren, die teilweise auf vorhandenen Wegen, aber auch durch steile oder holprige Trails außerhalb der Wege führen.

Grundsätzlich ist die Gemeinde Kall stark von der Landwirtschaft geprägt. Die gemeindlichen Wirtschaftswege somit ebenfalls. Auch die Energiegewinnung durch Windenergieanlagen hat mittlerweile Einzug in das Gemeindegebiet gehalten. Die große Anzahl an landwirtschaftlichen Außengehöften spiegelt die Wichtigkeit der Verbindungen im Gemeindegebiet wider. Die gewachsenen Strukturen der Wirtschaftswege, teilweise durch topographische Gegebenheiten, lassen unterschiedliche Größen von zusammenhängenden Flächen erkennen. Der demografische Wandel, insbesondere in den ländlich geprägten Regionen führt auch hier dazu, dass die Bewirtschaftung von verschiedenen Flächen überwiegend nicht mehr durch die Eigentümer selbst erfolgt, sondern diese Flächen einer Verpachtung unterzogen werden, um so große zusammenhängende Flächen für Landwirte zu ermöglichen.

Durch die Flurbereinigungen Mitte des letzten Jahrhunderts aber auch durch Abstimmungen unter den Landwirten selbst hat es Zusammenlegungen von Nutzungseinheiten gegeben, die eine wirtschaftliche Bewirtschaftung in der heutigen Betriebsform überhaupt ermöglichen. Auch ist im Gemeindegebiet eine unterschiedliche Ausprägung der Grundstücksgrößen zu erkennen. Wo hingegen im nördlichen Bereich eher große Parzellen vorzufinden sind, ist der südliche Bereich von kleinen Grundstücken geprägt, welche oft durch die Zusammenlegung in eine große zusammenhängende Pachtfläche übergehen.

## **1.1. Veranlassung**

Jede Kommune hat die Aufgabe ihre Wege, auch die Wirtschaftswege, in einem angemessenen Umfang zu unterhalten. Insbesondere für die ländlichen Wege, die vielfältige Funktionen erfüllen, ist die Festlegung bzw. Einstufung der Unterhaltung durch die Kommune eine schwierige Aufgabe. Da die ländlichen Wege mit dem klassifizierten Straßennetz als Verbindung von Gemeinden, Gemeindeteilen und kleinen Siedlungseinheiten fungieren, aber auch eine Erschließungsfunktion von land- und forstwirtschaftlichen Flächen einnehmen, wird die Vielfältigkeit bereits deutlich. Die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz von einzelnen Wohnhäusern oder Außenhöfen sowie die Nutzung zu Tourismus-, Freizeit- und Erholungszwecken spiegeln die Wichtigkeit der ländlichen Wege als wesentlicher Infrastrukturbaukasten wider. Daneben werden aber auch linienhafte Landschaftselemente geschaffen, die in der Randvegetation mit Hecken, Bäumen und auch Ackerrandstreifen die Kulturlandschaft beleben.

Um in der Unterhaltung die ländlichen Wege allen Nutzungen gerecht zu werden, ist im Zuge der Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes über die verschiedenen Arbeitsstufen ein Ergebnis zu erarbeiten, welches die einzelnen Randbedingungen umfangreich berücksichtigt und zudem bewirkt, dass die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel in der Unterhaltung auch adäquat zum Einsatz gebracht werden.

## **1.2. Aufgabenstellung**

Aufgrund der Tatsache, dass die heutigen Wegenetze bereits vor etlichen Jahren auf die damaligen Besitz- und Bewirtschaftungsverhältnisse angelegt worden sind, kann gesagt werden, dass sie den heutigen Anforderungen häufig nicht mehr gerecht werden. Nicht nur durch den oben aufgeführten demografischen Wandel und die daraus resultierende Änderung der Betriebsgrößen, sondern auch durch die Änderung der Besitzverhältnisse und Produktionsweisen (Arbeiten mit Nachunternehmern) haben die Land- und Forstmaschinen im Laufe der Zeit wesentlich an Größe gewonnen.

Auch der Naherholungscharakter durch Rad- und Wanderwege hat in der ländlich geprägten Region immer mehr an Bedeutung zugenommen. Die Nutzung der Wirtschaftswege durch Vorhabenträger der erneuerbaren Energien ist ebenfalls ein neuerlicher Bestandteil an Nutzern. Auf Grundlage dieser Randbedingungen ist das wichtigste Ziel, ein Konzept für die Erreichung eines zukunftsfähigen und bedarfsgerechten Wegenetzes zu erhalten. Dieses muss ausgerichtet an den verkehrlichen Bedeutungen sein und die Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen.

Wichtige Leitfragen sind dabei:

Welche Wege;

- sind vorhanden und werden wie genutzt?
- werden zukünftig noch benötigt?
- können ggfs. entfallen?
- sind zu ertüchtigen?
- können zukünftig im Standard gesenkt werden?
- können ggfs. privatisiert werden?

Auch soll dabei die Frage geklärt werden, wie eine dauerhafte Unterhaltung der Wege optimal aussehen kann.

Grundsätzlich ist bei der Erarbeitung des landwirtschaftlichen Wegenetzkonzeptes als geförderte Maßnahme die Richtlinie über die „Gewährung von Zuwendungen zu Förderung ländlicher Wegenetzkonzepte und der ländlichen Bodenordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz“ vom 25.07.2018 mit dem Leitfaden zur „Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ in der Fassung vom 15.10.2018 zu berücksichtigen. In der Erstellung des Wegenetzkonzeptes für das Gebiet der Gemeinde Kall wurden dabei die Gesamtwirtschaftswege in die Untersuchung mit einbezogen. Die o.a. Wege in den Flächen verschiedener Privatbesitzer großer zusammenhängender Grundstücke wurden mitberücksichtigt, wenn es sich um netzzusammenhängende bedeutsame Wege handelt oder aus den Datengrundlagen entsprechender Bedarf bestand.

Der Forstbereich wurde im Zuge des Wirtschaftswegenetzkonzeptes ebenfalls mitbetrachtet. Da im Zuge der Forsteinrichtung eine Zuteilung und separate Kategorisierung, sowie Unterhaltung erfolgt, wurde diese zu Grunde gelegt und in die Beurteilung des Wegenetzkonzeptes eingearbeitet.

## **1.3. Vorgehensweise**

Der Leitfaden gibt den Prozess der Erarbeitung des Wirtschaftswegekonzeptes in den einzelnen Stufen vor. Diese setzen sich zusammen aus:

- Bestandsanalyse (IST-Situation)
- SOLL-Konzept
- Einbeziehung von Akteuren
- Bürgerbeteiligung
- Abschluss des Prozesses

Zu den Punkten im Einzelnen:

### **Bestandsanalyse (IST-Situation)**

Das vorhandene Wegenetz soll sowohl technisch als auch funktional nach verschiedenen Beurteilungskriterien analysiert und bewertet werden. Im Anschluss sind die Wege nach den vorgegebenen Kategorien einzustufen. Dabei sind in der Bestandsanalyse sinnvolle Wegeabschnitte zu bilden. Die Zustandserfassung der Wegeoberflächen kann visuell sensitiv im Rahmen von Befragung oder Begehung erfolgen. Im vorliegenden Fall wurden zusätzlich die Bewertungen nach den NKF (Neues Kommunales Finanzmanagement) aus dem Jahr 2008 der Gemeinde Kall zugrunde gelegt.

Zu den Wegen im Gemeindegebiet gehören auch die Kreuzungsbauwerke bzw. Brückenbaukörper, ohne die verschiedene Wegenetzkonstruktionen nicht möglich wären. Diese werden im regelmäßigen Turnus durch die Gemeinde überprüft. Die dabei durchzuführende Zustandserfassung sowie die Einstufung der Erforderlichkeit, wurden mit in die Datengrundgrundlage aufgenommen. Gemäß Leitfaden zur Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes, sind die Brückenbauwerke den Wegekategorien der darüber verlaufenden Wege zuzuordnen.

Die Wegeparameter im Einzelnen:

Beschreibung der Wege nach:

- Nutzungsumfang (Verkehrsmenge)
- Nutzungshäufigkeit nach Funktionalität
- Ökologische Wertigkeit

Aussage zu:

- Ausbauart
- Ausbauzustand
- Tragfähigkeit
- Länge und Breite
- Unterhaltungspflicht

Diese Wegeparameter waren Vorgaben aus dem Leitfaden, die bei der Bestandsanalyse jedem Weg zuzuordnen waren. Mit diesen Wegeparametern und der Bestandsanalyse ist eine Einstufung der Wegekategorien erforderlich.

Die Kategorien im Einzelnen:

- Kategorie A = klassifiziertes Straßennetz inkl. Gemeindestraßen
- Kategorie B = Multifunktionale Wege
- Kategorie C = Wege zur Sicherstellung der Luft-Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke
- Kategorie D = Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger
- Kategorie E = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion
- Kategorie F = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen
- Kategorie G = im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege
- Kategorie H = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege
- Kategorie I = reine Fuß- Reit- bzw. Radwege

### SOLL-Konzept

In der Bearbeitung des SOLL-Konzeptes sind zunächst neue Wegekategorien für den Soll-Zustand zu vergeben. Die Eigenschaften der Kategorien für das SOLL-Konzept sind identisch mit den Kategorien aus der Bestandsanalyse. Ein wesentlicher Unterschied ist die Festlegung der Kategorien der Wege im zukünftigen Zustand. Dabei sind die beiden gem. vorgegebener Vorgehensweise anzuwendenden Verfahrenswerkzeuge „Projektgruppe“ und „Bürgerbeteiligung“ elementare Bausteine in der Festlegung und Bearbeitung der Wegekategorien für das SOLL-Konzept.

Im Zuge des SOLL-Konzeptes sind auch Festlegungen von Handlungsempfehlungen durchzuführen, die erforderlich sind, um den jeweiligen Ist-Zustand in den geplanten Soll-Zustand zu überführen. Diese Handlungsempfehlungen können wie folgt aussehen:

- Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- Den Unterbau einschließende Sanierung (gleiche Kategorie)
- Umbau/andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- Rückbau/Aufhebung
- Neubau (neue Trasse)

Des Weiteren ist jede Handlungsempfehlung in zweckmäßige und zielgerichtete Umsetzungszeiträume einzuordnen. Diese sind dreigeteilt, nämlich in:

- Kurzfristig – ca. 5 Jahre
- Mittelfristig – ca. 5 - 15 Jahre
- Langfristig – ca. 15 - 25 Jahre

Bei einer Handlungsempfehlung die nicht „Erhalt wie Bestand“ lautet, sind verschiedene weitreichendere Kriterien mit zu betrachten. Beispielsweise sind Eigentums- und Katasterverhältnisse zu überprüfen sowie die Ergebnisse der Überprüfung des Katasters mit den örtlichen Verhältnissen auf Übereinstimmung zu kontrollieren. Auch großräumigere Überlegungen, wie z.B. Bodenordnungsverfahren, können ein Ergebnis dieser Untersuchung sein. Diese sind in den Workshops zu diskutieren und mit den Nutzern der Wege zu besprechen.

Insgesamt muss am Ende ebenfalls eine Aussage über die Finanzierung und Regelung von Unterhaltungsfragen abgedeckt werden. Dabei können pauschale Ansätze über die Befestigungsarbeiten verschiedenster Wege und die vorher festgelegten Kategorien sinnvoll sein.

### Einbeziehung von Akteuren

Ein wichtiger Aspekt in der gesamten Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzepts ist die Beteiligung der Bürger sowie die interaktive Bearbeitung in einer Gruppe von Nutzern der Wege. Bei der Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wird für die Einbeziehung der entsprechenden Nutzer eine Projektgruppe gebildet, die aus Vertretern der Landwirtschaft, Forstwirtschaft, des Natur- und Landschaftsschutzes, des Tourismus, der Politik und natürlich auch der Verwaltung zusammensetzen ist.

Auch die Bezirksregierung Köln ist in diesen Prozess intensiv mit einzubinden. Grundsätzlich gilt es bei den Akteuren, die unterschiedlichen Nutzungsgruppen wie ländliche Wirtschaft inkl. Land- und Forstwirtschaft, den Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere die Wanderer,

Reiter und Radfahrer, aber auch siedlungsstrukturelle Entwicklungen und Daseinsvorsorge, sowie die Produktion von erneuerbaren Energien hier mitzunehmen und einzubeziehen.

### Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger soll über Workshops und öffentliche Veranstaltungen erfolgen.

Dabei sind nicht nur die Ergebnisse vorzustellen und zu erörtern, sondern konstruktiv an den Analyseergebnissen und Entwürfen des SOLL-Konzeptes zu arbeiten. Auch sind dadurch die individuellen Vorstellungen aus den einzelnen Nutzergruppen aufzunehmen und im weiteren Prozess des Wegenetzkonzeptes zu überlagern.

### Abschluss des Prozesses

Am Ende der Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes steht der Abschlussbericht, aus dem sich die Handlungsoptionen und die Gestaltung der Unterhaltung der Wege ableiten lassen. Auch gehört dazu eine Abschlussveranstaltung, die den Bürgern und allen Projektbeteiligten das Endergebnis präsentiert. Es ist wichtig, dass es sich um ein Konzept handelt, welches als Instrument der Kommune zur Verfügung steht, um im Weiteren eine bedarfsgerechte Verteilung zu gewährleisten. Jede Maßnahme muss dabei ihren formalen Weg separat bestreiten.

Wichtig bei dem ganzen Prozess sind die Transparenz und die frühzeitige Information zwischen allen Beteiligten. Auch werden die Daten der Bestandsanalyse, aber auch die abgeleiteten Kategorien und Handlungsempfehlungen des SOLL-Konzeptes als digitale Dokumentation im geografischen Informationssystem (GIS) der Gemeinde aufbereitet und eingepflegt.

Auf die Punkte Projektgruppe und Bürgerbeteiligung wird im Folgenden die genaue Umsetzung in der Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes in der Gemeinde Kall eingegangen.

### Corona

Aufgrund der derzeitigen Pandemielage wurde die geplante 2. Bürgerinformationsveranstaltung zur Vorstellung des SOLL-Konzeptes leider nicht möglich, sodass diese Bürgerbeteiligung in Form einer digitalen Offenlage erfolgen musste.

Nicht nur die Projektgruppensitzung, sondern auch die verschiedenen Bürgerbeteiligungen mussten unter den Bedingungen der Corona Pandemie durchgeführt werden. Dadurch konnten verschiedene Termine nur in kleinen Gruppen ausgeführt werden. Auch mussten Termine aufgrund der Teilnehmerzahl mehrfach durchgeführt werden. Eine Verlängerung des Durchführungszeitraums wurde seitens der Bezirksregierung nicht zugestimmt. Die Abwandlung der Abschlussveranstaltung in digitaler Offenlage wurde mit der Bezirksregierung vorab besprochen.

### Bürger-GIS

Die Gemeinde Kall nutzt intern das Geo-Informationen-System (GIS) INGRADA. Im Laufe des Projektes stellte sich raus, dass die Möglichkeit einer öffentlichen Zugänglichkeit zur GIS-Plattform über dieses Tool möglich ist. So wurde die vereinbarte digitale Offenlage über die Ausgabe des Wegenetzkonzeptes in das Bürger-GIS integriert. Auf dieser Plattform können alle Ergebnisse des Wegenetzkonzeptes angesehen werden. Unter den verschiedenen Menüpunkten Wegenetzkonzept (IST-Situation) und Wegenetzkonzept (SOLL-Konzept) sind die einzelnen Wege mit ihren Zuordnungen in unterschiedlichen Farben dargestellt. Ebenfalls wurden die Handlungsempfehlungen und weitere Informationen zu den Wegen im GIS hinterlegt. Die Bürger konnten zu jeder Zeit die Informationen einsehen und Rückmeldungen dazu geben. Auch wurden die Ergebnisse mit verschiedenen Bürgern separat besprochen und gesichtet.

## 1.4. Projektgruppe

Wie bereits beschrieben ist ein wichtiges und grundsätzlich mitschwingendes Element bei der Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes die Einbeziehung der unterschiedlichen Akteure. So wurde auch hier in der Gemeinde Kall verschiedene Projektgruppen gebildet, die die unterschiedlichen Nutzergruppen abdeckten. Diese setzten sich zusammen aus folgenden Akteuren:

### Landwirtschaft:

Ortslandwirt: Walter, Uwe

Verschiedene Landwirte aus den unterschiedlichen Ortslagen

Bauernverband

### Forstwirtschaft:

Zuständiger Revierförster: Andreas Siegel

### Naturschutz:

Untere Naturschutzbehörde Kreis Euskirchen: Herr Axel Jakob

### Tourismus:

Nordeifel Tourismus GmbH: Schmidder, Patrick

Radwegebeauftragte Kreis Euskirchen: Sprung, Markus

Eifelvereine:

Ortsgruppen Scheven - Herr Franz Weigel

Ortsgruppe Kall - Herr Karl-Heinz Linne

Ortsgruppe Sötenich - Herr Gerd Jacobi

### Eigentümer großer zusammenhängender Flächen:

Arenberg-Schleiden GmbH

Eifelwald GmbH & Co. KG

Katholische Kirchengemeinde Olef Fabrik Fonds

Lafarge Zement Karsdorf GmbH

### Weitere

Politik und Gemeindeverwaltung

Bezirksregierung Köln, Dezernat 33

Beauftragtes Planungsbüro PE Becker GmbH

Aufgrund der Coronapandemie mussten die Projektgruppen in unterschiedlichen Themenbereichen zusammenkommen. Nach der Auftaktveranstaltung, zu der alle Projektgruppenmitglieder zusätzlichen eingeladen wurden, fand an folgenden Terminen die unterschiedlichen Projektgruppensitzungen statt:

- 31.08.2020 vormittags:  
Landwirte der Orte Dottel, Wallenthal, Scheven, Wallenthalerhöhe, Kall, Anstois
- 31.08.2020 nachmittags:  
Landwirte der Orte Sötenich, Keldenich, Golbach, Straßbüsch, Urft
- 04.09.2020 vormittags: Eifelvereine / Radverkehrsbeauftragter Kreis Euskirchen
- 04.09.2020 nachmittags:  
Landwirte der Orte Steinfeld, Steinfelderheistert, Wahlen, Sistig, Benenberg, Krekel
- 07.09.2020 vormittags:  
Gemeindeforst / Eigentümer großer zusammenhängender Flächen
- 07.09.2020 nachmittags: Bürger der Gemeinde Kall

Die Termine fanden im Ratssaal der Gemeinde Kall statt, wo die grundsätzliche Vorgehensweise des Wegenetzkonzeptes erläutert wurde und die individuellen Nutzerverhalten der Landwirte besprochen wurden. Dabei konnte jeder Landwirt die Nutzung der Wirtschaftswege im Bereich seiner bewirtschafteten Flächen erläutern. Die Informationen darauf wurden gesammelt und in das IST- sowie das SOLL-Konzept eingearbeitet. Grundsätzlich konnte dabei die Bestandsituation diskutiert und verschiedene Impulse für das SOLL-Konzept gegeben werden. Auch die im Anschluss an die Veranstaltung übermittelten Informationen aus der Landwirtschaft konnten nochmal im Detail aufgearbeitet und im Wegenetzkonzept verarbeitet werden.

Nach Rücksprache mit dem Bauernverband, Herrn Müller, wurde eine erneute Beteiligung der Landwirte gefordert. Der Bauernverband hat zu drei verschiedenen Treffen eingeladen. Dabei wurden nicht nur die Mitglieder, sondern alle Landwirte des Gemeindegebietes berücksichtigt. An den drei Treffen konnten weitere Informationen zur IST-Situation und zum SOLL-Konzept erarbeitet und berücksichtigt werden.

Die Termine fanden statt:

05.10. Eifelhotel Haus West – Bereich Ortslandwirt Herrn Walter

19.10. Bauerncafé Genz – Bereich Ortslandwirt Herr Genz

20.10. Ratssaal Gemeinde Kall – Bereich Ortslandwirt Herr Sistig

Neben den einzelnen Projektgruppensitzungen wurde den unterschiedlichen Beteiligten der Projektgruppen auch Zeit zur individuellen Beantwortung von Fragen und Vorgehensweisen gegeben. So wurden zwischenzeitlich verschiedene Termine in kleiner Runde durchgeführt. Bei den Gesprächen mit den Landwirten wurde zusammen mit den Landwirten aus den einzelnen Ortsteilen am IST-Zustand, sowie am Entwurf des SOLL-Konzeptes gearbeitet. Dazu wurden nahezu alle Wege einzeln betrachtet und die Nutzer aus dem Bereich der Landwirtschaft konnten ihre Einstufung sowohl in die Kategorien als auch in die Wegeparameter, oder aber auch individuelle Erkenntnisse mitgeben. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Nutzergruppe Landwirtschaft einen erheblichen Anteil an der Nutzung der Wege hat, waren diese Termine wichtige Elemente in der weiteren Bearbeitung des Wegenetzkonzeptes. Zudem wurden die anderen Nutzer intensiv gehört und betrachtet. So wurden die unterschiedlichen Rad- und Wanderkarten berücksichtigt, als auch die Rückmeldungen der Eifelvereine und der Nordeifel Tourismus GmbH in die Analyse sowie in das SOLL-Konzept integriert.

## **1.5. Bürgerbeteiligung**

Wie bereits erwähnt, ist die transparente Gestaltung der Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes ein oberstes Gebot. So wurde neben der Einberufung der Projektgruppen auch die Bürgerbeteiligung nicht vernachlässigt. Durch die Information an die Bürger im Amtsblatt durch die Gemeindeverwaltung, konnte jeder Einwohner der Gemeinde Kall sich bereits im Vorhinein ausreichend über das Projekt informieren. Nicht nur durch die Beteiligung an verschiedenen Projektgruppen, sondern auch über die Verwaltung und das Planungsbüro war zu jeder Zeit der Informationsfluss gewährleistet. Anfragen konnten somit individuell bearbeitet und beantwortet werden.

Am 13.08.2020 fand zusammen im Rahmen der Auftaktveranstaltung die Vorstellung des Projektes in der Bürgerhalle Kall statt. Dabei wurden auch noch einmal der Ablauf des Erarbeitungsprozesses und die Arbeit der Projektgruppe erläutert.

Die allgemeine Vorgehensweise und die daraus resultierenden Ergebnisse wurden ebenfalls erklärt.

Die Informationen der jeweiligen Termine wurden im Bürger GIS zur Verfügung gestellt mit der Bitte, diese entsprechend zu Sichten und Rückmeldung zu geben. Diese Rückmeldungen erfolgten teils digital, teils telefonisch und wurden durch das Planungsbüro im Weiteren berücksichtigt.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die aufgenommenen Hinweise, Anregungen oder aber auch Einwände allesamt aufgenommen und ausgewertet wurden. Besonders die Ortskenntnisse der Akteure gaben dabei wertvolle Informationen zur Einstufung der Kategorien und Festlegung der Handlungsempfehlungen im SOLL-Konzept. Im interaktiven Entwicklungsprozess wurde durch das Planungsbüro eine Überlagerung der einzelnen Rückläufe durchgeführt. Dabei fand eine sachliche und auch fachliche qualifizierte Bewertung der Rückläufe statt. Grundsätzlich sind dabei die höher gewichteten Kategorien festgelegt, aber dennoch alle Handlungsempfehlungen ausgesprochen worden.

Im Zuge der Ausschusssitzung am 17.11.2020 des „Ausschuss für Entwicklung, Umwelt, Digitalisierung und öffentl. Sicherheit“ wurde das ländliche Wegenetz der Gemeinde Kall in der Abschlussveranstaltung präsentiert. Aus der Sitzung und der darin enthaltenen Abschlussveranstaltung für die gesamten Bürger der Gemeinde wurde deutlich, dass das Wegenetzkonzept ein gutes Instrument für die Verwaltung in der Findung der einzelnen Unterhaltungsstufen der Wirtschaftswege ist.

## **1.6. Zeitschiene**

Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei der Erstellung des Wegenetzkonzeptes für das Gebiet der Gemeinde Kall um ein Förderprojekt handelt, ist die Zeitvorgabe des Fördergebers zu beachten. Dabei ist das enge Bearbeitungsfenster und die daraus resultierende Bündelung von Arbeitskraft die wichtigste Voraussetzung zur Erbringung eines erfolgreichen Ergebnisses.

Die Beauftragung an das Planungsbüro erfolgte im Mai 2020. Unmittelbar im Anschluss wurde bereits ein erstes Einführungsgespräch mit der Bezirksregierung, der Verwaltung und dem Planungsbüro durchgeführt. Dabei wurde die allgemeine Vorgehensweise nochmals erläutert und die geplanten Projektgruppensitzungen, sowie Bürgerbeteiligung und der Untersuchungsbereich vorgestellt. Zudem wurde hier die Besonderheit der Pandemie und der damit verbundenen Unsicherheit bei Zusammenkünften größerer Gruppen besprochen.

Aus dem beigefügten Zeitplan lassen sich die Bearbeitungszeiträume der einzelnen Prozessstufen wie Grundlagenaufbereitung, Bestandsanalyse, Erarbeitung SOLL-Konzept sowie die Termine der Projektgruppensitzungen und die Erarbeitung des Abschlussberichtes entnehmen. Der Beschluss des Rates vom 01.09.2020 die Fristverlängerung zu erzielen, wurde seitens der Bezirksregierung abgelehnt. Somit waren die Rücklaufzeiten sehr kurz.

Das Bearbeitungszeitfenster war aufgrund der Corona bedingten späten Auftaktveranstaltung nochmals reduziert. Der eng getaktete Zeitplan wurde umgesetzt und somit im November der Abschlussbericht samt Bereitstellung der Ergebnisdaten zeitgerecht zur Abrechnung der Fördergelder vorgelegt.

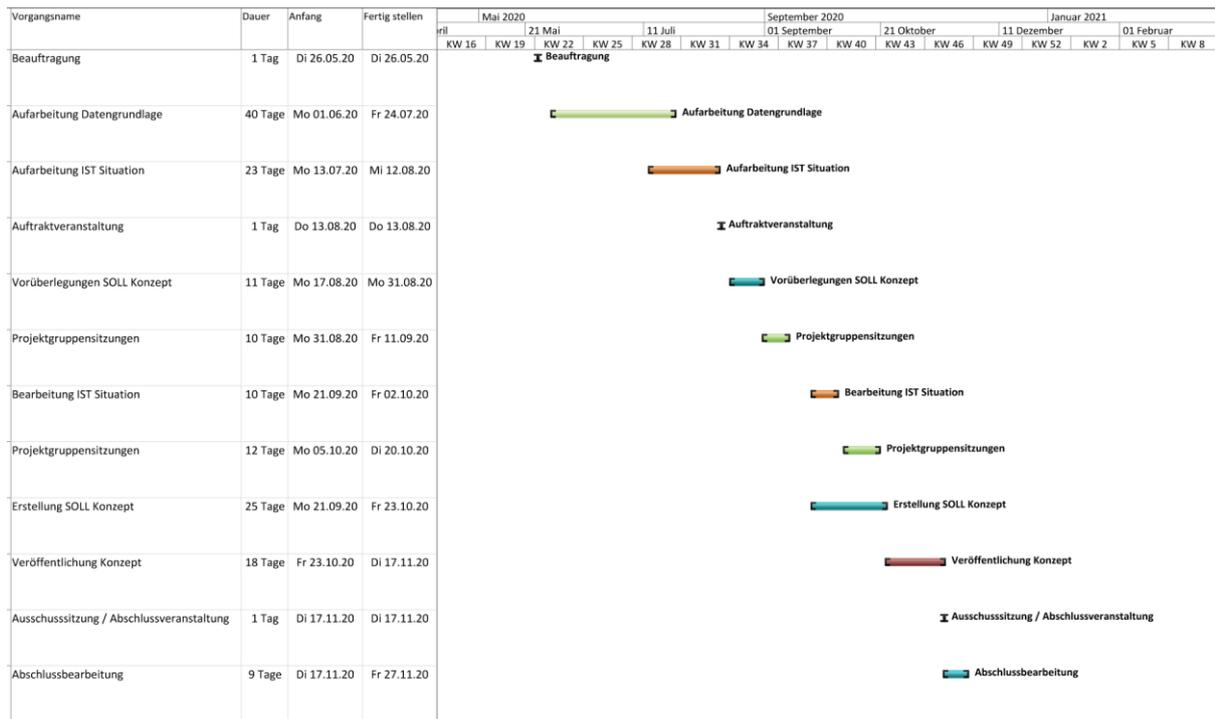


Abb. 2: Zeitplan

## 2. Bestandsanalyse (IST-Situation)

Grundsätzlich gehört zur Analyse der Bestandssituation die Beurteilung der Wirtschaftswege in verschiedenen Kriterien. Dabei sind die Wegeparameter zu unterteilen in die, die den Weg zunächst aufgrund ihrer Nutzung beschreiben und in die physikalischen Parameter. Erst im Anschluss kann jedem Weg eine Wegekategorie, wie sie der Leitfaden vorgibt, zugewiesen werden, bei der die zuvor festgelegten Wegeparameter ein wichtiges Kriterium sind.

Bei der Bestandsanalyse wurden zunächst alle digitalen Grundlagen in einer Plangrundlage zusammengestellt. Die Datenbasis wurde aus den amtlichen topografischen kartografischen Informationssystemen durch das Büro Diefenbach (ÖbVi) erarbeitet. Diese wurden im Weiteren mit ergänzenden Basisinformationen aus dem gemeindeeigenen Programm vervollständigt. Dabei wurden die unterschiedlichen Grundlagen zunächst verglichen und in der für das Projekt relevanten Grundlage ergänzt. Das aktuelle Luftbild diente ebenfalls als wichtiger Indikator bei verschiedenen Fragestellungen.

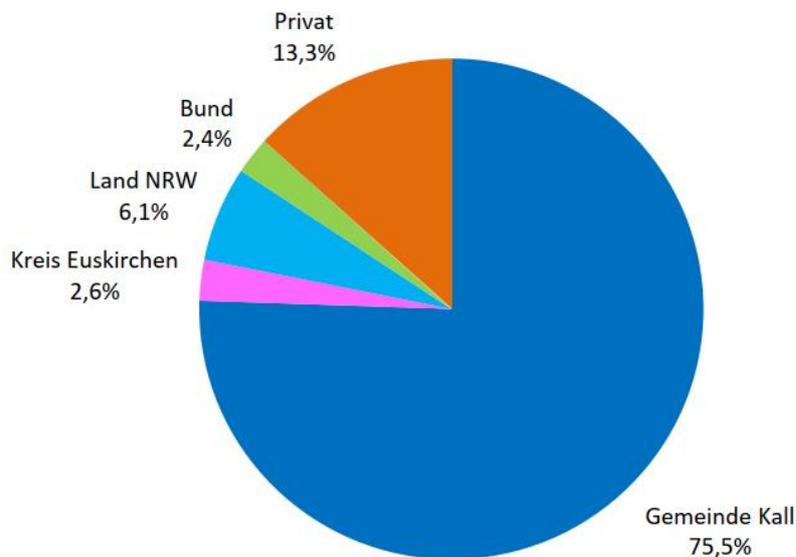


Abb. 3: Verteilung nach Eigentümern

Insgesamt kann man sagen, dass ca.  $\frac{3}{4}$  der Wege im Gemeindegebiet auch im Eigentum der Gemeinde Kall sind. Insbesondere die klassifizierte Straßen, aber auch verschiedene Wege, welche sich in privaten großen zusammenhängenden Flächen befinden, sind nicht im Eigentum der Gemeinde Kall, die darin enthaltenen Wirtschaftswege werden dennoch mit berücksichtigt.

Die Auflistung der in der Gemeinde Kall vorhandenen überregionalen Radwege- und Wanderwegenetze wurden ebenfalls berücksichtigt. Der ÖPNV-Netzplan wurde gesichtet und

die wichtigsten Erkenntnisse mit integriert. Die Erschließungswege der vorhandenen Windenergieparks, sind in die Grundlage mit eingeflossen. Informationen zu naturschutzrelevanten Flächen, aber auch den ökologischen Kriterien wurden aus dem Landschaftsplan der Gemeinde Kall entnommen. Wie beschrieben, wurden wichtige Parameter aus dem NKF (2008), die sich im Laufe der Zeit nicht verändert haben konnten, mit in die Festlegung verschiedener Wegeparameter integriert. Nach Auswertung der NKF-Datengrundlage und Überlagerung mit der Plangrundlage, wurden strategisch ausgewählte Teilbereiche des Wegenetzes separat angefahren, betrachtet und bewertet.

## **2.1. Festlegung Wegeparameter**

Den einzelnen Wirtschaftswegen sind Wegeparameter zuzuordnen. Dabei sind alle vorgegebenen Wegeparameter bei jedem Weg festzulegen. Die Parameter im Einzelnen:

### Nutzungsumfang (Verkehrsmenge)

- häufige Überfahrten - maßgebende Achslast 11,5 t
- gelegentliche / saisonale Überfahrten - maßgebende Achslast 5,0 t, gelegentlich 11,5 t
- seltene Überfahrten - maßgebende Achslast 5,0 t, ausnahmsweise 11,5 t

### Nutzungshäufigkeit nach Funktionalität

- Ländliche Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft) / Diversifizierung
- Tourismus, Freizeit und Erholung  
(insbesondere Wanderer, Reiter, Radfahrer)
- Daseinsfürsorge / Mobilität
- siedlungsstrukturelle Entwicklung / Demografie
- Produktion erneuerbare Energien

### Ökologische Wertigkeit:

- ökologische Wertigkeit von Wegen und Verkehrsflächen
- ökologische Wertigkeit von Säumen  
Dabei wurden die Säume und Randstreifen nochmal unterteilt in nicht bewachsen, mäßig artenreich oder artenreiche Mischbestände.

Bei der Festlegung der oben aufgeführten Wegeparameter war insbesondere die Mitwirkung der Akteure von großer Bedeutung. Zur Festlegung der Funktionalitäten der Wege konnten alle Akteure ihren Beitrag leisten. Insbesondere bei Bestimmung des Nutzungsumfangs konnte aus den Gesprächen in den Projektgruppen die Einteilung nach tatsächlichen Gegebenheiten vorgenommen werden.

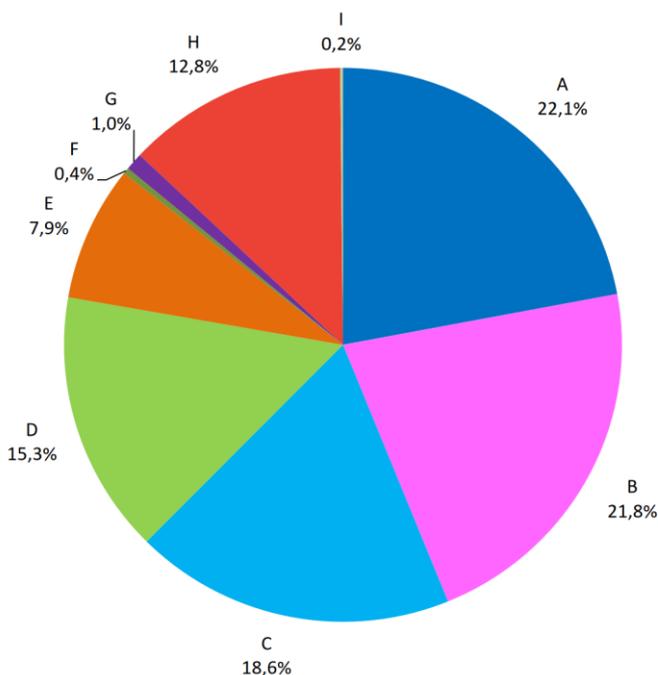
Die Beschreibung der Wege durch die Parameter Ausbauart, Ausbauzustand, Tragfähigkeit, Länge und Breite sowie Unterhaltungspflicht lassen sich aus den vorliegenden NKF-Daten, aber auch durch die visuelle Bewertung vor Ort festlegen.

Bei der Festlegung der Ausbauart in befestigt, teilbefestigt, wassergebunden oder ohne Befestigung ist eine visuelle Betrachtung durch das Planungsbüro ohne Frage einfach möglich. Der Ausbauzustand sowie die Tragfähigkeit wurden ebenfalls nach rein visuellen Verfahren bestimmt. Mögliche Baugrunduntersuchungen oder gar Entnahme von Kernbohrungen, wurden aufgrund einer wirtschaftlichen Betrachtung und der dadurch nicht zielführenderen Bewertung vernachlässigt. Aus diesem Grund wurden logische Zusammenhänge zwischen Lebensdauer, in Visuellem Zustand, Ausbauart, Bewertung nach NKF und Nutzungsumfang erstellt auf deren Grundlage die Parameter bestimmt wurden.

## 2.2. Wegekategorien

Mit den festgelegten Wegeparametern und den interaktiven Entwicklungsprozessen in der Projektgruppe, konnte jedem Weg eine Kategorie zugeordnet werden. Dabei ist zu sagen, dass insbesondere die ersten Kategorien A und B, sowie die letzten G und H anhand von klaren Indizien zu bestimmen sind. So sind bei der Kategorie A die klassifizierte Straßen, also alle gewidmeten Straßen, enthalten. Vorgegebene Radwege sind gemäß Leitfaden direkt der Kategorie B zuzuordnen. In der Bedeutung für die Nutzergruppen der einzelnen Wege kommt es in der Kategorie G zu Wegen, die ausschließlich einer Unterverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen und fast schon keine Bedeutung mehr haben.

Die Wege der Kategorie H sind nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege. Diese lassen sich in der Örtlichkeit sehr gut ausmachen. Wege der Kategorie I (reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege) sind anhand der vorliegenden Datengrundlage ebenfalls eindeutig zu identifizieren. Die Wege in den dazwischen liegenden Kategorien lassen sich nur anhand verschiedenster Indizien auch aus den Diskussionen mit der Projektgruppe und den zuvor ermittelten Wegeparametern erarbeiten. Dabei hat das Planungsbüro jeden Weg individuell betrachtet, die Wegeparameter dazu abgeglichen mit den Datengrundlagen und sich elementare und unklare Wege nochmals in der Örtlichkeit angeschaut. Daraus ergibt sich für die Gemeinde Kall folgende IST-Situationen. Die Verteilung der Kategorien ist im folgenden Diagramm dargestellt.



Wege-kategorie	IST-Situation (m)
A	101.429,60
B	100.250,95
C	85.376,70
D	70.469,74
E	36.253,80
F	1.663,20
G	4.656,40
H	58.971,30
I	758,60
<b>Summe:</b>	<b>459.830,29</b>
<b>Summe (ohne A):</b>	<b>358.400,69</b>

Abb. 4: Verteilung der Kategorien IST-Situation

Zu erkennen ist, dass die Wege der höheren Kategorie A bis D einen Anteil von über 75 % am gesamten Wegenetz ausmachen. Darin enthalten sind auch die klassifizierten Straßen. Der Anteil der Wirtschaftswege der höheren Kategorien B bis D, die Rad- aber auch die Wanderwege sowie die Wege zur Sicherstellung wichtiger land- und forstwirtschaftlicher Verbindungen enthalten, liegt auch ohne die klassifizierten Straßen bei über 50 %. Mit ca. 8 % ist der Anteil der Wege mit Erschließungsfunktionen für kleine Feldblöcke mit einzelnen Anliegern klein. Der Anteil der unbedeutenden Wege F und G liegt mit ca. 1,5 % bei einem verschwindend geringen Anteil. Auffällig ist der große Anteil der Wege der Kategorie H (12,8 %). Diese Wege sind Wege, die in der Örtlichkeit nicht mehr zu erkennen sind oder nicht mehr genutzt werden.

Aus dieser Verteilung der Kategorien lässt sich erkennen, dass in der Gemeinde Kall viele bedeutende Wirtschaftswege vorhanden sind. Dies zeigt auch die im nördlichen Gemeindegebiet vorhandene Größe der zusammenhängenden Flächen. Auch lässt sich erkennen, dass davon abgehend die Verteilung kleinerer Feldblöcke erfolgt. Im südlichen Gemeindegebiet werden die Bewirtschaftungsblöcken kleinteiliger erschlossen, sodass die Wege neben der Erschließung gleichzeitig die zu bewirtschaftenden Flächen zerschneiden und so große zusammenhängende Flächen nur teilweise möglich machen.

Sowohl in der Reduzierung der Zerschneidung von Feldblöcken wie in der Aufhebung nicht mehr vorhandener oder genutzter Wege wird das größte Potenzial an Änderungen festgemacht. Ebenfalls wird die Aufwertung der wichtigen Verbindungswege als Hauptziel ausgemacht.

Insgesamt lässt sich erkennen, dass die Länge der Wirtschaftswege im wassergebundenen und unbefestigten Zustand mit ca. 150 km und 140 km nahezu 80 % der Wege ausmachen. Lediglich knapp 70 km Wege (20 %) sind befestigte Wirtschaftswege.

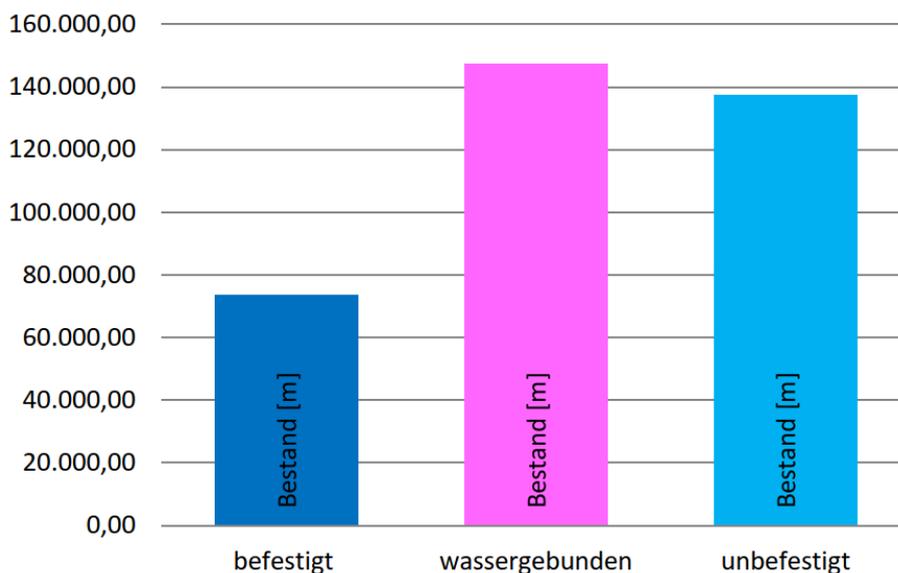


Abb. 5: Längen nach Befestigungsart

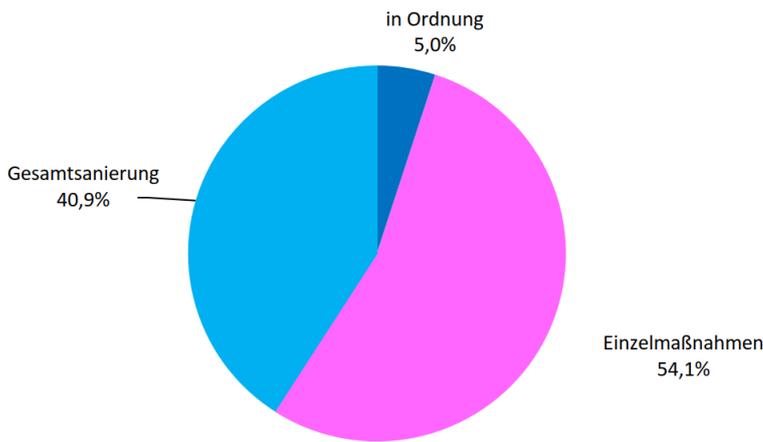


Abb. 6: Bauzustand

Durch die Zuordnung in den Wegeparametern lässt sich der Bauzustand ebenfalls ableiten. Bei der Betrachtung der Wege ist zu erkennen, dass nur ein kleiner Anteil (5 %) der Wege als „in Ordnung“ einzustufen ist. Eine erforderliche Gesamtsanierung trifft bei über 40 % der Wege zu. Dabei ist nicht nur punktuell eine Sanierung erforderlich, sondern auf der gesamten Länge eine Schadensbild zu erkennen. Bei mehr als die Hälfte der Wege

dagegen sind Einzelmaßnahmen erforderlich. Hier würden punktuelle Sanierungen dem Bauzustand in Gänze helfen.

Bei der Betrachtung der Bauzustands nach dem Befestigungsarten, zeigt sich ein deutliches Bild. Bei Nicht-Berücksichtigung der kleinen Anteile der Wege, die in Ordnung sind, lassen sich für die Einzelmaßnahmen ein Großteil bei den wassergebundenen Wegen und ein genau

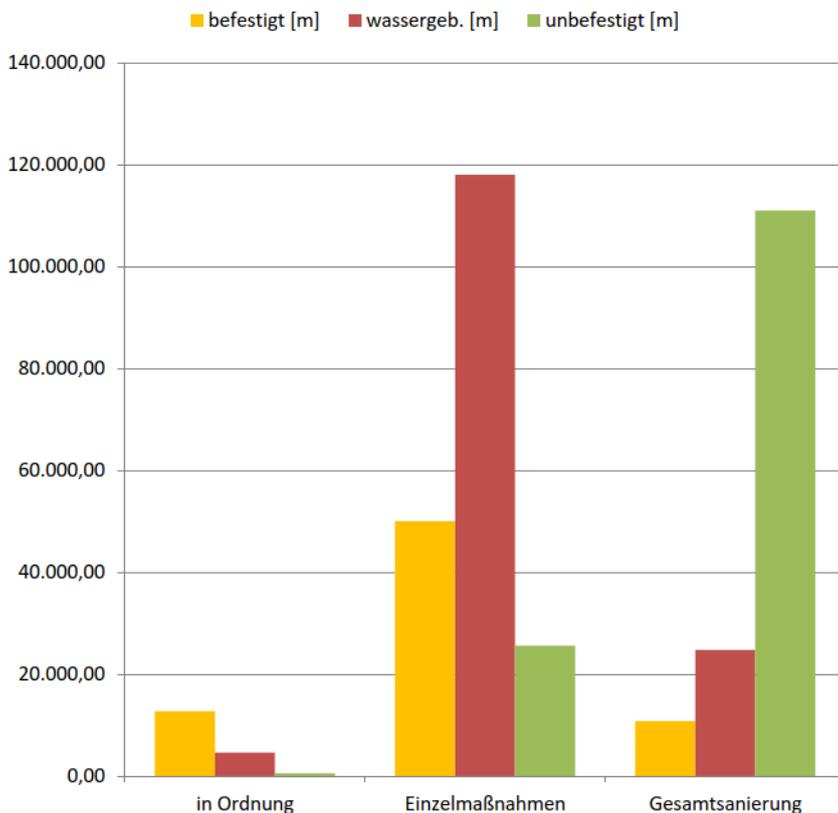


Abb. 7: Bauzustand nach Befestigungsart

so großer Anteil der befestigten Wege festmachen, jeweils betrachtet auf die Gesamtlänge der Wege. Bei den Gesamtsanierungsmaßnahmen ist zu erkennen, dass, neben einem Anteil von befestigten und wassergebundenen Wegen, der Großteil auf die unbefestigten Wege fällt. Hier wurde in den Gesprächen mit den Landwirten klar erläutert, dass fehlende Entwässerungseinrichtungen entlang der Wege, aber auch mittlerweile gefahrene Spurrillen, die Wege in Gänze unbrauchbar machen. Diese Wege sind allerdings zu Bewirtschaftung verschiedener Feldblöcke teilweise genauso elementar wie wassergebundene oder befestigte Wirtschaftswege.

Das Ergebnis der Bestandsanalyse ist im beigefügten Übersichtslageplan IST-Zustand dargestellt. Die digitalen Daten sind ebenfalls beigefügt, aus denen die Parameter und Kategorien als Attribute zu entnehmen sind.

### **3. Entwicklung SOLL-Konzept**

Nach der Bestandsanalyse der Wirtschaftswege ist für eine zukünftige Situation die Erarbeitung eines SOLL-Konzeptes erforderlich. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Wege aufgrund der technischen Änderungen bei den Nutzergruppen nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht, ist wichtig dabei, die Bedürfnisse dieser Nutzer in einem zukünftigen Konzept aufzugreifen.

Um die möglichen Unterhaltungsmaßnahmen der Gemeinde Kall zu ordnen und auf die wichtigsten Wirtschaftswege zu lenken, ist es wichtig, hier im SOLL-Konzept zu diskutieren, wo gegebenenfalls Einsparmöglichkeiten vorhanden sind und andererseits eine intensivere Betrachtung erfolgen muss.

Dazu können die Eingangs aufgestellten Grundfragen ein wichtiges Indiz sein:

Welche Wege:

- sind vorhanden und werden wie genutzt?
- werden zukünftig noch benötigt?
- können ggfs. entfallen?
- sind zu ertüchtigen?
- können zukünftig im Standard gesenkt werden?
- können ggfs. privatisiert werden?

Bei der Entwicklung des SOLL-Konzeptes soll als Ergebnis nicht nur die Einstufung in Wegekategorien, wie in der Bestandsanalyse, erfolgen, sondern es sollen auch Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden. Dieser Prozess erfolgt auf Grundlage der Bewertungen im Bestand und der darin getroffenen Festlegung der Wegekategorien. Die Wegeparameter sind ein weiterer wichtiger Indikator bei der Festlegung von Wegekategorien im SOLL-Konzept. Die erarbeiteten Punkte in der Projektgruppe, aber auch die Rückläufe aus der Bürgerbeteiligung spielen dabei eine wichtige Rolle. Elementar ist die Nutzergruppe Landwirtschaft, die in mehreren Workshops wichtige Aspekte zum Nutzerverhalten und individuelle Betrachtungen der Wirtschaftswege erläutert hat.

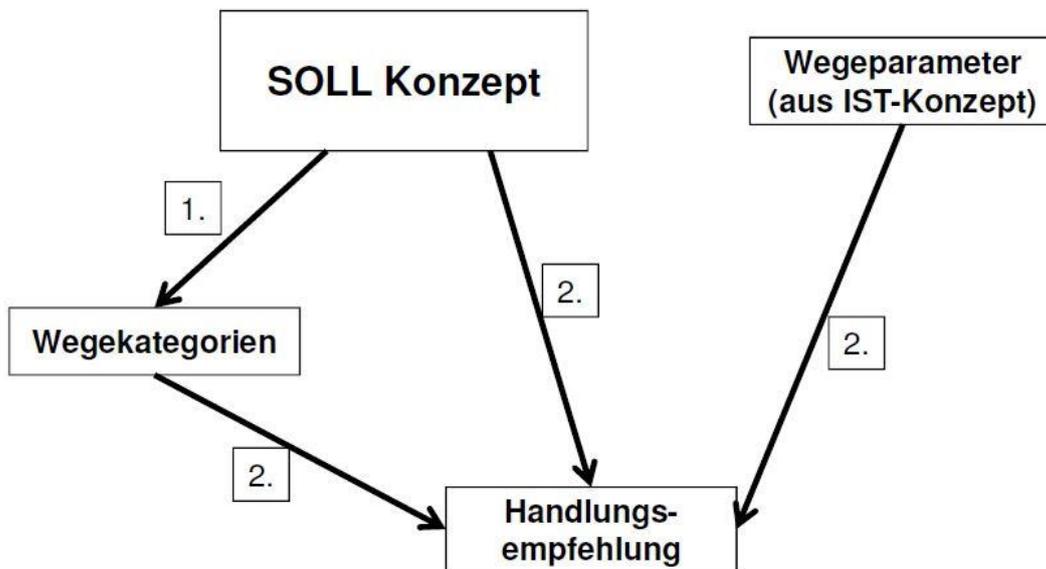
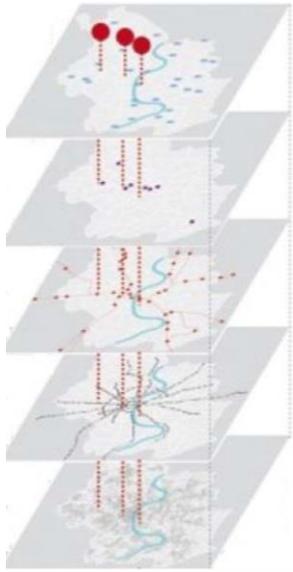


Abb. 8: Vorgehensweise SOLL Konzept

### **3.1. Einstufung Wegekategorien**

Bei der Betrachtung der Wege für das SOLL-Konzept wurde zunächst überprüft, ob es Wegeabschnitte gibt, die aufgrund der einzelnen Wegeparameter bereits eine Herauf- oder Herabstufung mit sich bringen. Wege, die im IST-Zustand einer mittleren Kategorie zugeordnet waren, aber aufgrund von Gesprächen und der Situation vor Ort nicht mehr benötigt wurden, erhielten eine Herabstufung. Wege die elementar in Bewirtschaftung von großen zusammenhängenden Erschließungsblöcken sind wurden auch heraufgestuft, um eine existenzielle Unterhaltung zu gewährleisten. Auch die Betrachtung von Wegen mit geringerer Bedeutung, die in dem nächsten Schritt eine Entwidmung und somit Privatisierung des Weges mit sich bringt, wurde untersucht.



Wichtig bei der Einstufung der Wegekategorien ist die Überlagerung der unterschiedlichen Einstufungen der Nutzergruppe. Dabei sind die unterschiedlichen Interessen abzuwägen und hier zusammen mit den ermittelten Wegeparametern zur Einstufung einer Soll-Wegekategorie sowie zu einer Handlungsempfehlung zu kommen. Dabei werden die Ergebnisse aus den Projektgruppensitzungen ebenfalls berücksichtigt. Abb. 9 zeigt die hier angewandte Vorgehensweisen hin zu einer Einstufung in die Wegekategorien.

Abb. 9: Vorgehensweise Überlagerung

Aus der Gegenüberstellung der Kategorien IST und SOLL ist zu erkennen, dass lediglich bei Wegen der Kategorien C, D und H eine Veränderung erkennbar ist. Die Wege der Kategorie F und G sind, insbesondere durch die Feldgrößenstruktur im Gemeindegebiet, insgesamt eher kaum vorhanden. Im SOLL-Konzept wurden Wege teilweise zu höherwertigen Wegen heraufgestuft. Für Wege der Kategorie H wurden teilweise Änderungen in der Unterhaltungspflicht empfohlen, wodurch die Änderungen zu Stande kommen. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass kaum Veränderungen vom IST zum SOLL-Zustand in der Kategorisierung vorzunehmen sind.

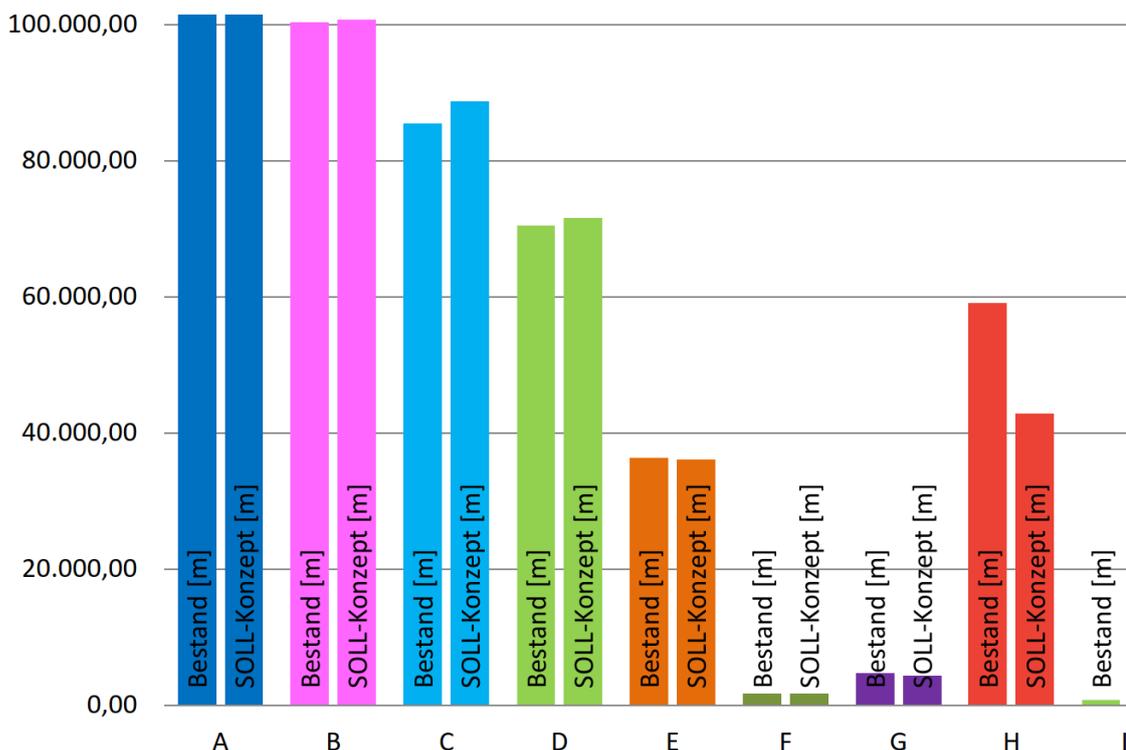


Abb. 10: Gegenüberstellung Kategorien IST / SOLL in m

Das Ergebnis der Erstellung des SOLL-Konzeptes mit Festlegung der zukünftigen Kategorien ist im beigefügten Übersichtslageplan SOLL-Konzept dargestellt. Auch hierzu sind die digitalen Daten ebenfalls beigefügt.

## **3.2. Handlungsempfehlungen**

Mit den festgelegten Wegekategorien im SOLL-Konzept und den Wegeparametern aus dem IST-Konzept sind im abschließenden Schritt Handlungsempfehlungen für den SOLL-Zustand herauszugeben. Grundsätzlich gibt der Leitfaden fünf Handlungsempfehlungen vor:

- Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- Ausbau / Verstärkung (gleiche Kategorie)
- Umbau/andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- Rückbau/Aufhebung
- Neubau (neue Trasse)

Bei der Festlegung der einzelnen Handlungsempfehlungen der Maßnahmen für die Wege ist wichtig, dass die vorliegenden Datengrundlagen, die festgelegten Wegeparameter, die visuelle Betrachtung vor Ort, aber auch die in den Projektgruppen geführten Gespräche und daraus resultierenden Erkenntnisse, gebündelt und überlagert werden, um eine fachlich qualifizierte Handlungsempfehlung auszusprechen. Das wichtigste Kriterium bei der Festlegung der Handlungsempfehlung ist allerdings die Einstufung durch die Nutzer. So wurde aus den Projektgruppen und den Workshops die Maßnahmen im Einzelnen besprochen und in dem Kartenwerk gebündelt.

Die Handlungsempfehlung „Ausbau/Verstärkung“ (gleiche Kategorie) sowie der „Umbau/andere Bauweise“ (mit veränderter Kategorie) beruhen auf der Durchführung von Einzelmaßnahmen, die zur Unterhaltung notwendig sind. Dies kann allerdings auch einen Vollausbau eines gesamten Wegeabschnittes bedeuten. Auch bei Heraufstufung und Festlegung von Hauptwirtschaftswegen bzw. Hauptverbindungswegen sind hier die Unterhaltung des Weges und gegebenenfalls Ausbau auf den aktuellen Stand der Richtlinien (RLW- Richtlinie für ländlichen Wegebau) ein entscheidendes Kriterium.

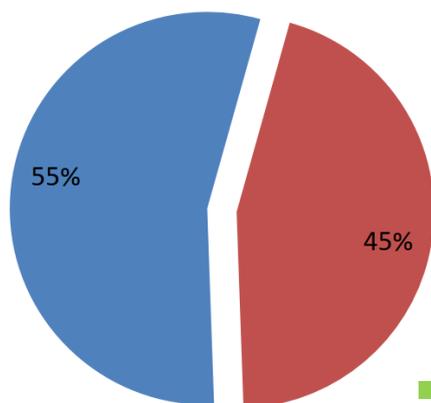
Bei der Handlungsempfehlung „Rückbau/Aufhebung“ werden insbesondere die Wege der Wegekategorie H mit einbezogen. Grundsätzlich sind nicht alle Wege der Wegekategorie H mit einer Handlungsempfehlung „Aufhebung“ belegt, jedoch sind die überwiegende Zahl der Wege, die auch in Örtlichkeit nicht mehr zu sehen sind und somit als entbehrlich von den Nutzern eingestuft wurden, ein effektives Mittel der Kommune in der Reduzierung der zu unterhaltenden Wege.

Bei der Handlungsempfehlung „Neubau“ können IST-Zustände legalisiert werden, d.h. Wege, die in der Örtlichkeit eigentlich vorhanden sind, allerdings nicht im Wegenetz zu finden sind, dann tatsächlich errichtet werden. Zudem sind Wegetrassen aufzunehmen, die bei Realisierung und Nutzung eine Verbesserung für z.B. Ortsdurchfahrten nach sich ziehen. Diese sind hier nicht vorhanden. Stattdessen wurden die verschiedensten Anregungen der Nutzer zu Einzelmaßnahmen, die zur Verbesserung der Gesamtsituation dienen, aufgenommen und im Weiteren näher erläutert.

Den Wegen, denen keine Handlungsempfehlung mit tatsächlichem Aufwand zugewiesen worden sind (Sanierung, Umbau, Aufhebung, Neubau), werden grundsätzlich als „Erhalt wie Bestand“ also einer normalen Unterhaltung zugewiesen.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass mehr als die Hälfte der Wirtschaftswege der Handlungsempfehlung „Erhalt wie Bestand“ zuzuweisen sind. Von den restlichen Wirtschaftswegen verteilen sich die Maßnahmen wie in dem folgenden Diagramm dargestellt.

■ Erhaltung wie im Bestand ■ restliche Handlungsempfehlung



■ Ausbau / Verstärkung ■ Umbau / andere Bauweise  
 ■ Rückbau / Aufhebung

Erhaltung wie im Bestand	196.739,85
Ausbau / Verstärkung	112.180,84
Umbau / andere Bauweise	8.910,00
Rückbau / Aufhebung	40.570,00
<b>Summe:</b>	<b>358.400,69</b>

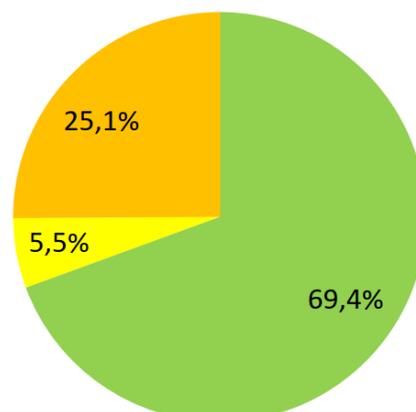


Abb. 11: Verteilung Handlungsempfehlung in m

Abb. 12: Verteilung restliche Handlungsempfehlung der Maßnahmen

Anders als bei den Zuordnungen der Wegekategorien spiegelt sich bei den Handlungsempfehlungen der schlechte Bauzustand der Wege hier wider. Nur ein kleiner Anteil der Wege (5,5 %) wird einem „Umbau in eine andere Bauweise“ zugeordnet. Knapp ¼ der Wege, an denen eine aktive Handlungsempfehlung empfohlen wird, sind mit der Handlungsempfehlung „Rückbau / Aufhebung“ zu zuweisen. Dies bedeutet, dass dieser Anteil im Detail zu prüfen ist und eine Privatisierung unter Berücksichtigung aller formalen Schritte und Voraussetzungen der Gegebenheiten möglich wäre. Hier wurde bereits eine Änderung in der Unterhaltungspflicht im SOLL-Konzept vorgeschlagen. Der Anteil der Wege, die einen „Ausbau/Verstärkung“ erforderlich hätten, macht mit fast 70 % an den aktiven Handlungsempfehlungen den größten Anteil aus.

In den beigefügten Planunterlagen sind die Änderungen mit Handlungsempfehlungen dargestellt. Dabei ist zu erkennen, dass auch ohne Änderung der Wegekategorie im SOLL-Konzept, auch aus den Projektgruppensitzungen vermehrt der Hinweis auf den schlechten Bauzustand der Wege kam, der hier behoben werden muss, damit die Wichtigkeit der verschiedenen Verbindungswege durch die höhere Gewichtung der Unterhaltung auch die hohe Funktion widerspiegelt.

Mit Handlungsempfehlung „Ausbau/Verstärkung“ sind insbesondere die Wege mit hoher Wichtigkeit als Verbindungsstraße der Außenhöfe zu den Feldern versehen. Insbesondere die Wege, die so als Landwirtschaftsader fungiert, sind hier durch eine intensivere Betrachtung und höhere Gewichtung in der Unterhaltung reflektiert worden. Andere Wege, die der Untererschließung kleinerer Feldblöcke dienen, sind dagegen in der Unterhaltung weniger aufwendig zu betrachten.

Bei den Sanierungs- und Umbaumaßnahmen können wiederum unterschiedliche Maßnahmen gewählt werden, die im Zuge des ländlichen Wegenetzkonzeptes keine Unterscheidung finden. Dazu zählen beispielsweise:

- Vollausbau
- Ausbau/Reduzierung des Wegequerschnitts plus Seitenstreifen
- Ausweichbuchten
- Umbau von bituminöser Befestigung in wassergebundene Oberfläche

All diese Maßnahmen sind mit unterschiedlichen Kostengrößen verbunden. Hier ist im Detail bei einer Festlegung eines zukünftigen Maßnahmenpaketes der Kosten-Nutzen-Effekt zu betrachten sowie mit den Beteiligten und den Nutzern der Wege abzustimmen. Beispielsweise kann durch Reduzierungen von Wegequerschnitten, die lediglich als Wander- oder Radwege genutzt werden, der Unterhaltungsaufwand erheblich reduziert werden.

Bei der Aufhebung oder Privatisierung von Wegeabschnitten ist es wichtig, dass man jeweils von Einzelfallentscheidungen spricht. Wege, die in Betracht kommen, müssen dazu eins der folgenden Kriterien erfüllen:

- Weg, der bei der örtlichen Aufnahme nicht mehr vorgefunden wurde
- Weg, der bereits aus einer anderen Richtung die zu erschließende Ackerfläche erschließt (doppelte Erschließung)
- Weg, der nur einem Einzelinteresse dient

Bei Vorliegen einer dieser Kriterien ist die Einzelfallbetrachtung dringend notwendig, um eine Aufhebung oder Privatisierung des Wegeabschnitts durchführen zu können. Insbesondere die Wege der Kategorie H, fallen in der Gemeinde Kall unter diese Kriterien. Wegeabschnitte die bereits 2008 im Zuge der Bewertung nach NKF eine Zustandsnote von 4,0 erhalten haben und jetzt in eine Wegekategorie B oder C eingestuft worden sind, gehören bei der Handlungsempfehlung ebenfalls zu den sanierungsbedürftigen Wegen.

### **3.3. Priorisierung der Maßnahmen**

Grundsätzlich wird nicht nur eine Handlungsempfehlung im SOLL-Konzept gefordert, sondern auch eine Priorisierung der empfohlenen Maßnahmen. Die Unterteilung in Kurz-, Mittel- und Langfristig erfolgt für das SOLL-Konzept in zweckmäßige und zielgerichtete Umsetzungszeiträume.

#### Kurzfristig ca. 5 Jahre

Wegeabschnitte mit folgenden Kriterien:

- Handlungsempfehlung b: „Ausbau/Verstärkung“ wenn Kategorie B oder C
- Handlungsempfehlung c: „Umbau/andere Bauweise“ wenn Kategorie verändert wurde (Einzelfallbetrachtung)
- Handlungsempfehlung d: „Rückbau/Aufhebung“ (auch Privatisierung) (Einzelfallbetrachtung – Angaben aus Projektgruppen)

#### Mittelfristig ca. 5 bis 15 Jahre

Wegeabschnitte mit folgenden Kriterien:

- Handlungsempfehlung b: „Ausbau/Verstärkung“ wenn Kategorie D, E oder F
- Handlungsempfehlung c: „Umbau/andere Bauweise“ wenn Kategorie verändert wurde (Einzelfallbetrachtung)
- Handlungsempfehlung d: „Rückbau/Aufhebung“ (auch Privatisierung) (Einzelfallbetrachtung – aus visueller Betrachtung in Örtlichkeit)

### Langfristig ca. 15 bis 25 Jahre

Wegeabschnitte mit folgenden Kriterien:

- Handlungsempfehlung b: „Ausbau/Verstärkung“ wenn Kategorie F oder G

Wege mit der Handlungsempfehlung „Erhalt wie im Bestand“ wurden nach den örtlichen Gegebenheiten und den notwendigen Einzelmaßnahmen den Priorisierungszeiträumen zugewiesen.

So ergibt sich folgende Verteilung:

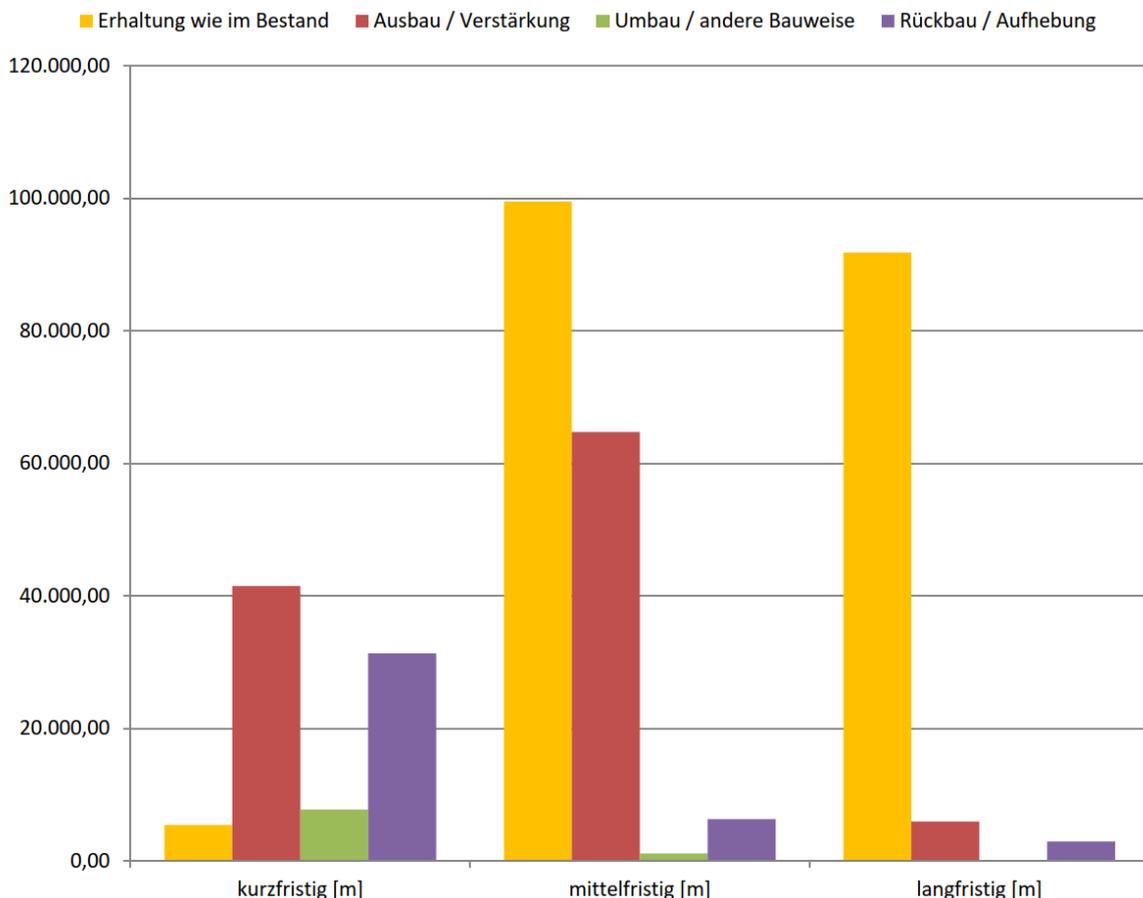


Abb. 13: Verteilung Umsetzungszeiträume der Maßnahmen

Das Diagramm zeigt die Verteilung der Umsetzungszeiträume in Bezug auf die Handlungsempfehlungen. Dabei ist klar zu erkennen, dass die Erhaltungsmaßnahmen hier im

mittelfristigen und langfristigen Zeitraum gesehen werden. Insbesondere durch die Nutzer wird zunächst eine Sanierungsbedürftigkeit gesehen und die Erhaltung von Wegen auf einen entfernten Zeitraum geschoben. Im Gegensatz dazu sind die Ausbau- und Verstärkungsmaßnahmen im kurzfristigen und mittelfristigen Bereich angesiedelt, sehr wenig Wege im langfristigen Bereich. Die Wege, die einen Umbau in eine andere Bauweise zugeordnet werden, sind ebenfalls als kurzfristige Maßnahme umzusetzen. Die einfachen Maßnahmen, wie Rückbau / Aufhebung, können zeitnah angestoßen werden und somit ebenfalls in den kurzfristigen Zeitraum integriert werden. Dabei handelt es sich insbesondere, wie beschrieben, um Einzelfallentscheidungen, die aus Angaben aus den Projektgruppen stammen und im Weiteren detailliert zu prüfen sind.

Auch wenn augenscheinlich eine Aufhebung des Weges aufgrund der Lage innerhalb von Ackerflächen kein Problem darstellt, ist die Berücksichtigung des Nutzens für den Naturschutz ein anderes Kriterium, welches genauso Berücksichtigung finden muss. Die Privatisierung von Wegen, die ausschließlich der Erschließung eines Außengehöfts dienen, kann ebenfalls im Zuge des Wirtschaftswegekonzeptes als Ziel ausgesprochen werden.

### **3.4. Einzelmaßnahmen**

Da im Zuge der Treffen der Projektgruppe und der Bürgerbeteiligungen sowie der Workshops mit den Landwirten alle Anregungen und Einwände aufgenommen wurden, sind auch hier Einzelmaßnahmen verschiedener Nutzer in das Wirtschaftswegekonzept eingeflossen. Die Beurteilung und vertiefende Planung dazu muss im Weiteren untersucht werden. Um die Maßnahmen nicht unberücksichtigt zu lassen, sind sie hier als Anhaltspunkte aufgeführt. Diese Maßnahmen sind im Konzept weiter nicht berücksichtigt, da dies nicht als Neubau eines Weges gemäß Handlungsempfehlung Neubau zuzuordnen sind.

Insgesamt handelt es sich bei vier von den fünf Einzelmaßnahmen um „Lückenschlüsse“ von Wirtschaftswegen an klassifizierten Straßen. Dadurch können fußläufige Verbindungen über die Straße zum versetzten Wirtschaftsweg auf der gegenüberliegenden Seite sicherer erreicht werden. Dies findet sich an folgenden Stellen:

- Kreuzung L206 bei Keldenich
- Kreuzung B258 bei Sistig
- Verbindung Wege entlang B258 bei Frohnath
- Verbindung Wege entlang L204 bei der Kläranlage Kall

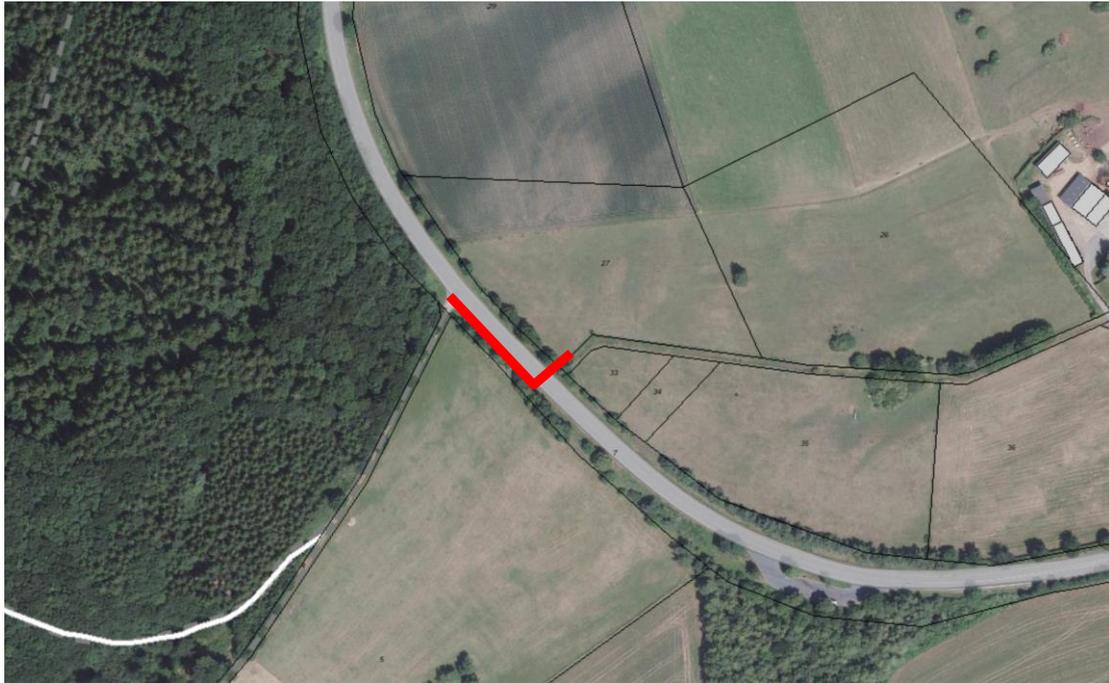


Abb. 14: Einzelmaßnahme L206 (Keldenich)

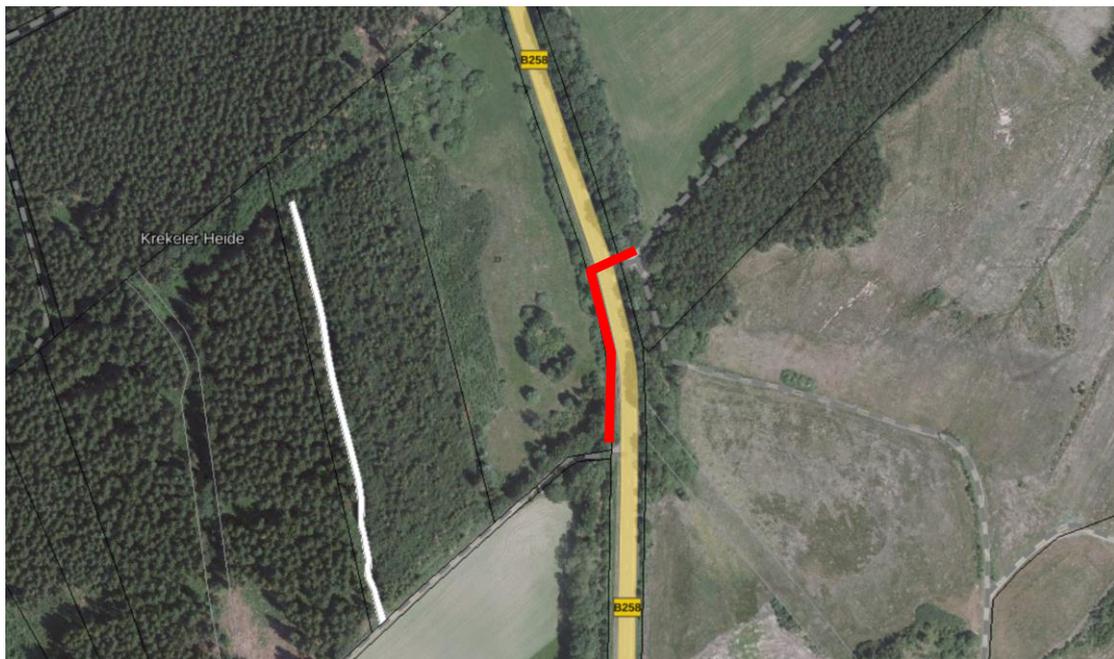


Abb. 15: Einzelmaßnahme B258 (Sistig)



Abb. 16: Einzelmaßnahme B258 (Frohnrath)



Abb. 17: Einzelmaßnahme L204 (Kläranlage Kall)

Die fünfte Maßnahme sieht im Bereich Gewerbegebiet Kall einen neuen Anschluss an die Landstraße L 206 vor. Dort endet aktuell der Wirtschaftsweg. Bei Anschluss des Wirtschaftswegs, welcher als Verbindungsweg eingestuft wurde, kann die Landstraße selbst als übergeordnete Verbindung genutzt werden. Dadurch können sich Durchfahrt in die Ortschaft Dottel und Nutzung von untergeordneten Wegen vermieden werden.



Abb. 18: Einzelmaßnahme L206 (Gewerbegebiet Kall)

## **4. Unterhaltungsstrategien**

Grundsätzlich dient die Erarbeitung des ländlichen Wegennetzkonzeptes der Optimierung der im Haushalt angesetzten Unterhaltungskosten für Wirtschaftswege. Dabei sollen die Wege mehr in den Fokus der Unterhaltung gerückt werden, die von den Nutzern erheblich beansprucht werden und die Wege, die weniger Nutzer mit sich bringen und in der Unterhaltung unaufwendiger sind, herabgestuft werden. Dabei geht es insbesondere um die Verteilung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Im Zuge der Erarbeitung des Wegennetzkonzeptes sind die finanziellen Mittel und die Regelung von Unterhaltungsfragen zu diskutieren. Dazu werden in einem ersten Schritt der Finanzierungsbedarf, bezogen auf die zuvor ermittelten Maßnahmen der Handlungsempfehlungen überschlägig ermittelt und in einem weiteren Schritt unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt. Da es sich bei dem Wegennetzkonzept lediglich um ein Instrument der weiterführenden Verteilung handelt, sind diese Punkte lediglich als Anhaltswerte und Diskussionsgrundlagen zu verstehen.

### **4.1. Finanzierungsbedarf**

Ländliche Wege müssen so bemessen und bautechnisch ausgebildet werden, dass sie langfristig den erforderlichen Verkehrsbelastungen genügen und den jahreszeitlich notwendigen Zugang zu den bewirtschafteten Flächen ermöglichen. Grundsätzlich sind dazu angepasste und kostengünstige Bauweisen im Wegebau und in der Wegeerhaltung auszuführen. Aufgrund der neuen Richtlinien und der erhöhten Belastungen durch den landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Verkehr, sind die Anforderungen an die Standardbauweise gewachsen. Die Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung sind in der Regel im Schichtenaufbau, nach den Bauweisen des klassifizierten Straßenbaus, dimensioniert, d.h. sie sind auch frostsicher ausgebaut. Verbindungswege mit geringerer Verkehrsbedeutung richten sich im Schichtenaufbau nach den Bauweisen der ländlichen Wege und sind aus Kostengründen in der Regel nicht frostsicher ausgebaut. Zur Ermittlung des Finanzierungsbedarfs wurden die oben aufgeführten Handlungsempfehlungen nochmals unterteilt in die Befestigungsarten. Die unten aufgeführte Tabelle zeigt die Handlungsempfehlungen der Wege nach Befestigungsarten unterteilt

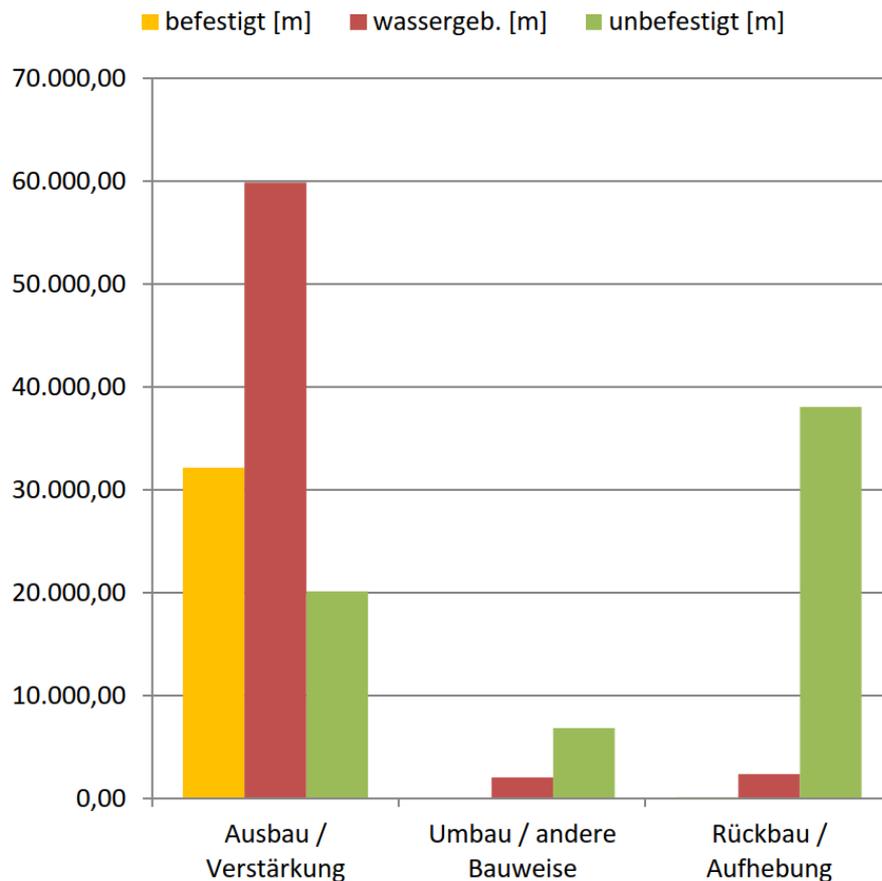


Abb. 19: Handlungsempfehlungen nach Befestigungsarten in m

Bei der Betrachtung der Handlungsempfehlung nach Befestigungsarten ist zu sehen, dass „Ausbau/Verstärkung“ bei allen befestigten Wirtschaftswegen mit aktiver Handlungsempfehlung vorzusehen ist. Insbesondere ist zu sehen, dass dieser insbesondere für die wassergebundenen Wirtschaftswegen (mehr als 90% der aktiven Handlungsempfehlung) gesehen wird. Das Ergebnis unterstreicht nochmals den schlechten Bauzustand der vorhandenen Wirtschaftswegen. Insgesamt zeigt sich, dass die schon befestigten aber auch die wassergebundenen Wege im desolaten Zustand nicht aufgewertet werden müssen, sondern, wie aus den Projektgruppensitzungen zu entnehmen, durch Verstärkungsmaßnahmen bzw. Ausbaumaßnahmen aufgewertet werden sollen. Ein nahezu klares Ergebnis ist die Information zu den Wegen mit der Handlungsempfehlung „Rückbau/Aufhebung“. Hier ist der Anteil der befestigten Wege gleich Null und der der wassergebundenen Wege sehr gering. Der Anteil der unbefestigten Wege mit fast 40 km macht dabei den größten Anteil aus. Dies ist eine logische Schlussfolgerung aus der Thematik, dass Wege, die in der Örtlichkeit nicht mehr als Wege zu identifizieren sind, oftmals in die Bearbeitung der umliegenden Feldparzellen integriert wurden und somit als unbefestigter Weg definiert werden.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass die Unterhaltung von Wirtschaftswegen in der Gemeinde Kall in den letzten Jahren auf Einzelmaßnahmen reduziert worden ist. Dies bedeutet, dass der

geringe Anteil an Haushaltsgeldern den empfohlenen jährlichen Finanzbedarf für die Unterhaltung der Wirtschaftswege nicht abgedeckt hat. Die hier aufgeführten Finanzierungsansätze überschreiten somit deutlich den bisherigen Finanzansatz für die Unterhaltung der Wege. Demzufolge sind die teilweise eher schlechten baulichen Zustände der Wirtschaftswege auf diese bisher geringe Finanzausstattung zurückzuführen.

Um eine Kostengröße der Unterhaltungsmaßnahmen zur ermitteln sind unterschiedliche Ansätze denkbar. So gibt die FGSV mit dem Merkblatt für den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden (aus 2004 - FGSV-Nr. 986) auch einen gemittelten Ansatz für Wirtschaftswege wieder. Dabei handelt es sich um die Unterhaltung von befestigte Wirtschaftswegen die mit einem Ansatz von 0,80 €/m<sup>2</sup> angesetzt wird. Mit einer jährlichen Steigerung von 3 % ergibt sich für 2020 ein Ansatz von 1,30 €/m<sup>2</sup>.

Andere Ansätze aus den Ermittlungen und Empfehlungen der Forsteinrichtung oder der Landwirtschaftskammer ergeben mit 1.275 €/km (befestigt) und 800 €/km (unbefestigt) kleiner Ansätze. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die Anforderungen an die Wege je nach Betrachtung und Nutzergruppe unterschiedlich zu definieren ist.

Im Weiteren wurde eine überschlägige Ermittlung für die einzelnen Handlungsempfehlungen durchgeführt. Bei diesem Ansatz wurden Verbreiterungen oder sonstige Einzelmaßnahmen, wie oben beschrieben nicht berücksichtigt, sondern lediglich eine Kostengröße für die Handlungsempfehlung pro m<sup>2</sup> in Ansatz gebracht.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Kostenansätze aus überschlägiger Schätzung, unterteilt nach den Handlungsempfehlungen und der Befestigungsart der Wege, aufgeführt. Diese liegen aufgrund der fehlenden Kenntnisse über den tatsächlichen Aufbau der Wege und der Tragfähigkeit des Unterbaus, sowie einer möglichen PAK-Belastung, eher an der oberen Grenze der Kostenspanne, beruhen aber auf Mittelpreisen von Ausschreibungsergebnissen der in jüngster Vergangenheit erfolgten Sanierungsmaßnahmen und berücksichtigen die regionalen Besonderheiten bei der Preisbildung. Für die jährliche Unterhaltung wurden die oben beschriebenen Grundlagen angenommen.

	<b>befestigt</b>	<b>wassergeb.</b>	<b>unbefestigt</b>
Erhaltung wie im Bestand (pro Jahr)	1,30 €/m <sup>2</sup>	0,30 €/m <sup>2</sup>	0,15 €/m <sup>2</sup>
Ausbau / Verstärkung	70,00 €/m <sup>2</sup>	40,00 €/m <sup>2</sup>	30,00 €/m <sup>2</sup>
Umbau / andere Bauweise	110,00 €/m <sup>2</sup>	75,00 €/m <sup>2</sup>	70,00 €/m <sup>2</sup>
Rückbau / Aufhebung	80,00 €/m <sup>2</sup>	35,00 €/m <sup>2</sup>	-
Neubau	-	-	95,00 €/m <sup>2</sup>

Abb. 20: Übersicht Kostenansätze

Daraus ergibt sich folgender Finanzierungsbedarf bei Umsetzung aller Handlungsempfehlungen:

	<b>befestigt</b>	<b>wassergeb.</b>	<b>unbefestigt</b>
Erhaltung wie im Bestand (pro Jahr)	170.571,05 €	75.060,52 €	29.605,13 €
<b>jährlicher Aufwand</b>	<b>275.236,70 €</b>		
Ausbau / Verstärkung	7.021.945,00 €	7.237.328,40 €	29.605,13 €
Umbau / andere Bauweise	-	410.782,50	1.376.742,50 €
Rückbau / Aufhebung	28.056,00	239.363,25	
Neubau			
<b>Summe</b>	<b>7.050.001,00 €</b>	<b>7.887.474,15 €</b>	<b>3.198.084,50 €</b>
<b>Gesamtsumme Maßnahmen:</b>	<b>18.135.559,65 €</b>		

Abb. 21: Finanzbedarf

Unterteilt man diese Handlungsempfehlungen wiederum auf die zuvor priorisierten Zeiträume, ergeben sich für die unterschiedlichen Maßnahmen in den zukünftigen Zeitpaketen folgende Aufteilung.

	<b>befestigt</b>	<b>wassergeb.</b>	<b>unbefestigt</b>	<b>Summe</b>
kurzfristig (ca. 5 Jahre)	3.407.782,00 €	2.759.943,55 €	1.817.424,50 €	<b>7.985.150,05 €</b>
mittelfristig (ca. 5 bis 15 Jahre)	3.642.219,00 €	4.485.626,60 €	1.327.416,00 €	<b>9.455.261,60 €</b>
langfristig (ca. 15 bis 25 Jahre)	-	641.904,00 €	53.244,00 €	<b>695.148,00 €</b>

Abb. 22: Finanzbedarf nach Prioritätszeiträumen

Grundsätzlich ist zu sagen, dass es sich dabei um eine grobe Kostenschätzung handelt, die alle Handlungsempfehlungen berücksichtigt. Wie zuvor beschrieben, sind jedoch in den aufgeführten Handlungsempfehlungen und zuvor festgelegten Kategorisierungen und Maßnahmen alle Rückläufe und Einwände berücksichtigt, so dass eine Abwägung und Detaillierung der Maßnahmen im Weiteren durch die Gemeinde erforderlich wird.

## **4.2. Finanzierungsmöglichkeiten**

Wie bereits beschrieben, ist das Haushaltspaket für die Unterhaltung von Wirtschaftswegen sehr begrenzt. Dies war in den zurückliegenden Jahren der Fall und wird in Zukunft keine wesentliche Änderung erfahren. Somit werden im Weiteren verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten aufgeführt, die als Diskussionsgrundlage bei der Umsetzung verschiedener Maßnahmen mit den Beteiligten besprochen werden müssen. Jede dieser Finanzierungsmöglichkeit bringt gewisse Vor- und Nachteile mit sich, die im Detail dann zu betrachten sind.

Die Finanzierungsmöglichkeiten im Allgemeinen:

- KAG-Modell
- Wegeverband
- Grundsteuer A
- Flurbereinigung
- Treckermaut / Rollgeld

Grundsätzlich ist die Finanzierung der Unterhaltung in der Verantwortung der Gemeinde Kall. Die Kosten für Erneuerungsmaßnahmen können dagegen auch, auf Grundlage des Abgaberechts, von den Anliegern anteilig mitzutragen sein. So kann durch das kommunale Abgabegesetz (KAG) die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen, insbesondere auch bei Wirtschaftswegen, umgesetzt werden. Hier ist zu erwähnen, dass die Kosten für die Erneuerung von Brückenbauwerken in der Regel nicht beitragsfähig aufgeführt sind, laut Aussage des Städte- und Gemeindebundes NRW jedoch zukünftig mitberücksichtigt werden sollen. Bei der Gemeinde Kall wird in der Regel von der Erhebung entsprechender Gebühren bei allen Wegen, somit auch den Wirtschaftswegen, verzichtet.

Alternativ könnte die Gründung eines Wegeverbandes eine zielführende Finanzierungsmöglichkeit sein. Dabei gründen die Kommunen und die Eigentümer der Flächen im Außenbereich einen Verband, der zur Finanzierung der Herstellung, Unterhaltung und Sanierung ausschließlich von ländlichen Wegen und Straßen dient. Durch die Entrichtung von Beiträgen ist ein zweckgebundener Einsatz dieser Gelder vorgeschrieben. Dabei zahlen hier alle Eigentümer im Außenbereich die Beiträge und nicht nur die direkten Anlieger an den Wirtschaftswegen. Des Weiteren sind dadurch die Unterhaltung und der Ausbau abgedeckt. Auch liegt die Verantwortung über die Bestimmung der einzelnen Maßnahmen, sowohl Unterhaltung als auch Neubau, in der Hand des Verbandes und kann somit auch zur Kanalisierung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel dienen. Diese Variante der

Finanzierungsmöglichkeit wird in einigen Kommunen bereits umgesetzt und ist durch den Städte- und Gemeindebund NRW bereits rechtlich geprüft und für zulässig befunden worden.

Nachteilig ist dabei zum einen die Nutzung durch nicht dem Verband angehörige Gruppen, die grundsätzlich auch einen Anspruch auf Unterhaltung der Wege besitzen, sowie die Unterhaltung von unwirtschaftlichen Bestandteilen des Wegenetzes wie z.B. Brückenbauwerke, Wegeseitengräben oder einfache Bankettseitenstreifen. Dazu können allerdings auch Regelungen in Verträgen zwischen dem Verband und der Kommune getroffen werden.

Der Einsatz der Einnahmen aus der Grundsteuer A und ggfs. einer Erhöhung dieser Steuer wird ebenfalls als ein Finanzierungsmodell zur Diskussion gestellt. Grundsätzlich unterliegt die Grundsteuer A nicht der Zweckbindung. Wird also eine Erhöhung der Grundsteuer A angestrebt und beabsichtigt die Kommune die Finanzierung der Erneuerung oder Unterhaltung der Wirtschaftswege damit, müsste im jährlichen Haushaltsbeschluss eine Verwendung der Grundsteuer zu diesem Zweck beschlossen werden. Aus diesem Grund ist diese Finanzierungsmöglichkeit eher unbrauchbar für die Unterhaltung des Wirtschaftswegenetzes.

In verschiedenen Teilen des Gemeindegebiets wurde bereits eine Flurbereinigung durchgeführt. Andere Teile des Gemeindegebiets besitzen überwiegend kleine Grundstückspartellen, die durch eine Vielzahl von Wirtschaftsweegen zerschnitten werden. Hier wäre eine Neuordnung eine zielführende Maßnahme. Ein Flurbereinigungsverfahren würde zum einen durch Fördermittel der Bezirksregierung finanziert werden können und dadurch nicht nur den Wegfall verschiedener Wirtschaftswege, sondern auch den Neubau neuer Verbindungswege mit Untererschließungswegen nach sich ziehen, die ohne Kosten für die Kommune errichtet würden. Dabei ist zu beachten, dass die Unterhaltungspflicht dieser Wege im Nachhinein wieder zur Aufgabe der Kommune wird, so dass eine Verlängerung von Wegen dabei nicht zielführend sein kann.

Bei den Workshops mit den Landwirten wurde ein Flurbereinigungsverfahren in den jeweiligen Ortschaften diskutiert. Die Landwirte des südlichen Gemeindegebiets (Steinfeld, Steinfelderheistert, Wahlen, Sistig, Benenberg, Kregel) zeigten ein grundsätzliches Interesse an diesem Verfahren. In diesem Bereich und den daran anknüpfenden Wirtschaftsweegen erkennt man, nicht zuletzt auch aufgrund des schlechten Zustandes und den kleinen Partellen, eine grundsätzliche Notwendigkeit dieser Maßnahme.

Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei dem Flurbereinigungsverfahren um ein Parallelverfahren handelt, welches ebenfalls durch die Bezirksregierung Köln durchgeführt und betreut wird, kann eine erste Informationsveranstaltung unter Einbeziehung der

Bezirksregierung und den Ortslandwirten, bzw. allen Landwirten in naher Zukunft erfolgen. Erst nach Abwägung der betrachteten Grundstücksverhältnisse im Bestand und den daraus resultierenden Kosten für die Anlieger kann entschieden werden, ob ein Flurbereinigungsverfahren umgesetzt werden sollte.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten wie eine Treckermaut, bei der die Nutzer ähnlich wie der LKW-Maut auf Autobahnen, für die Wirtschaftswege eine Gebühr entrichten, aber auch das Einbringen des Rollgeldes aus der Forstwirtschaft, wo bei dem Verkauf von jedem Festmeter Holz, ein kleiner Anteil in die gemeinsame Kasse der Forstbetriebsgemeinschaft fließt, können grundsätzlich Ansätze sein.

Aufgrund der finanziellen Zwänge der Gemeinde Kall, die neben der Unterhaltung der Wirtschaftswege auch weitere wichtige Aufgaben zu erfüllen haben, ist die Umsetzung aller Maßnahmen grundsätzlich nicht denkbar. Es ist zu überlegen, einen regelmäßigen Haushaltsansatz für die Unterhaltung von Wirtschaftswegen zur Verfügung zu stellen, um die Schadensbilder, welche in den nächsten Jahren eher größer und mehr werden, einzudämmen und jetzt mit kleineren Maßnahmen die Lebenszeit der Wirtschaftswege zu verlängern. Der Ansatz von Einzelmaßnahmen in Bereichen, die bereits nach visueller Prüfung eine Sanierung erforderlich machen, ist unabdingbar. Auch zur dauerhaften Werterhaltung und zum Entgegenwirken des weiteren Vermögensverfalls des Wirtschaftswegenetzes ist die Festlegung von Haushaltsmitteln im regelmäßigen Turnus elementar.

## 5. Fazit

Grundsätzlich hat die Gemeinde Kall mit der Unterhaltung der ländlichen Wege eine wichtige Aufgabe. Die Wege erfüllen vielfältige Funktionen, in dem sie als Verbindung, Anbindung und Erschließung einzelner Parzellen und unterschiedlicher Nutzergruppen fungieren. Um hier eine gute und ganzjährige Erreichbarkeit sicherzustellen, sind unterschiedliche Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich. Für einen zielgerichteten Einsatz der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel wurde mit dem ländlichen Wegenetzkonzept ein Instrument erstellt, mit dem zukünftig diese Maßnahmen angegangen werden können. Dadurch ist die Aufrechterhaltung eines bedarfsgerechten Wegenetzes in der Gemeinde Kall besser zu realisieren. Die bereits stattgefundenene Entwicklung und zukünftig weiter fortschreitende Entwicklung in der Dimension großer Maschinen von Land- und Forstwirtschaft, sowie die immer größer werdende Bedeutung von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten, insbesondere in der Eifel-Region, führen dazu, dass der Unterhaltung der Wirtschaftswege eine immer größer werdende Bedeutung zukommt.

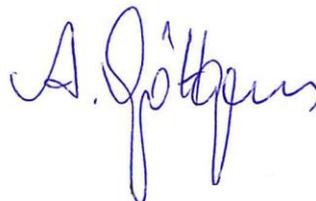
Mit dem vorliegenden ländlichen Wegenetzkonzept der Gemeinde Kall kann diese ihr Wegenetzkonzept gestalten und die Unterhaltung und Finanzierung schrittweise planen.

Aufgrund der Projektgruppen und Workshops geführten Diskussionen kann gesagt werden, dass das ländliche Wegenetzkonzept von den Nutzern der Wirtschaftswege und den beteiligten Gruppierungen interaktiv entwickelt worden ist und somit bei diesen als akzeptiert einzustufen ist. Die individuellen Maßnahmen und daraus resultierenden notwendigen Entscheidungen sind zwar jeweils nochmals abzustimmen, allerdings sind die ersten Schritte in eine schrittweise Umsetzung der einzelnen Maßnahmen dadurch bereits absolviert.

Aufgestellt Kall, den 25.11.2020



(Michael Lorse, M. Eng.)



(Dipl.-Ing. Andreas Göttgens)

