



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

Mit den
mitteilungen



Das kommunale Spitzenereignis!
KOMCOM NRW 2010 | MESSE ESSEN
siehe Seite 20

Ländliche Wege

Soziale Dienstleistungen

Behördenruf 115

Hotelentwicklung

Seit gut drei Monaten arbeiten die neu gewählten Vertretungen in den Städten und Gemeinden. Über mangelnde Arbeit können sie sich nicht beklagen. Unter schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen müssen die Haushalte aufgestellt werden. Zum „Üben und Lernen“ kommen die neuen Ratsmitglieder dabei kaum noch. Höchste Zeit, dass auch der Städte- und Gemeindebund NRW als größter kommunaler Spitzenverband seine Gremien neu formiert. Schließlich sollen diese das Ergebnis der jüngsten Kommunalwahl abbilden. Ende März, auf dem Gemeindegkongress 2010 in Essen, ist es dann soweit. Die Delegierten der StGB NRW-Mitgliedskommunen werden auf der Mitgliederversammlung demokratisch über das neue Präsidium und den neuen Hauptausschuss abstimmen. Damit sind dann auch die Beschluss fassenden Organe - rechtzeitig vor der NRW-Landtagswahl - wieder arbeitsfähig.

Die Fahrt zur Messe Essen werden die Kommunal-Vertreter nicht nur wegen Ihrer Wahlpflichten antreten. Schließlich wartet auf sie eine Abendveranstaltung in festlichem Rahmen und ein zweitägiges Messeprogramm. Auf diese Weise wird dem steigenden Informationsbedürfnis der Ratsmitglieder, aber auch der Bürgermeister/innen und der kommunalen Führungskräfte Rechnung getragen.



Neben der KomCom, der Leitmesse für Informations-Technologie im öffentlichen Bereich, werden zwei weitere Fachmessen - die KomZu und die Kom-2-Order - die Aufmerksamkeit der Besucher und Besucherinnen auf sich ziehen. Mit dem Themenpark „KomZu - kommunale Zukunft Deutschland“ wird ein Forum für kommunale Zukunftsthemen wie Energiemanagement, Stadtbeleuchtung oder Smart Cities, geschaffen. Bei der Kom-2-Order stehen Trends rund um das kommunale Beschaffungswesen im Mittelpunkt.

Dabei geht das Informationsangebot in der Messe Essen weit über den Rundgang und den Besuch einzelner Stände hinaus. In neun Praxisforen können Interessierte Expertenmeinungen anhören und selbst Fragen stellen. Der thematische Bogen spannt sich von der „Sicherheit in Städten und Gemeinden“ über „Sinnvolle Schularchitektur“ bis hin zu „Brandschutz und Arbeitssicherheit“. Der Zugang zu den „Diskussionsinseln“, die organisch in das Raster der Messestände eingefügt sind, steht allen Messebesuchern offen. Die Verbindung der Mitgliederversammlung mit gleich drei Fachmessen von kommunalem Bezug ist zweifelsohne mutig. Doch dies wird ein deutliches Zeichen setzen für die Vitalität und Innovationskraft der Städte und Gemeinden.



Dr. Bernd Jürgen Schneider
Hauptgeschäftsführer StGB NRW

Bahnhöfe als Bausteine der Stadtentwicklung

Das Handbuch für die kommunale Bahnhofsentwicklung, hrsg. v. Forum Bahnflächen NRW, A 4, 178 S., 7,50 Euro, ISBN 3-00-027877-8, zu bestellen über www.bahnflaechen.info unter Publikationen oder www.beg.nrw.de unter Infoportal-Veröffentlichungen

Wir verstehen Bahnhof

Flächen, Strecken, Prozesse, Recht, hrsg. v. d. BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, A 4, 28 S., 1 Aufl., 2009, kostenlos zu bestellen oder herunterzuladen über www.beg-nrw.de unter „Infoportal-Geschäftsgrundlagen“



Die „Bahnhofspakete Nordrhein-Westfalen“ sind ein bundesweit einmaliges Verfahren, bei dem Bahnhofsgebäude vor dem Verfall gerettet und durch attraktive Neunutzungen wieder in Wert gesetzt werden konnten. Ermöglicht wurde dies durch den kommunalen Ankauf der Gebäude. Im Handbuch „Bahnhöfe als Bausteine der Stadtentwicklung“ werden 25 Beispiele dargestellt, die ein breites Spektrum der Bahnhofsgebäudeentwicklung erfassen. Zudem gibt die Veröffentlichung umfassende Einblicke in das Verfahren der Bahnhofspakete NRW. Sämtliche Verfahrensbausteine einschließlich der Wertermittlung sind detailliert dargestellt. Auch über den Umgang mit bahntechnischen und eisenbahnrechtlichen Fragen wird ausführlich aufgeklärt. Zahlreiche - auch bahnfremde - Nutzungsmöglichkeiten und ihre Rentierlichkeit werden aufgezeigt. Die Broschüre „Wir verstehen Bahnhof“ stellt die Arbeit der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH (BEG) dar - von der Gründung der BEG und dem BahnflächenPool bis zum Erfahrungsschatz in den Bereichen Bahnhöfe, Bahnflächen und Bahnstrecken sowie Förderung und Verfahren.

Im Abfall steckt viel drin

Kreislaufwirtschaft in Nordrhein-Westfalen, hrsg. v. NRW-Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, 21 x 10,5 cm, 40 S.

Ressourcen- und Klimaschutz in der Siedlungsabfallwirtschaft des Landes NRW

Kurzfassung, hrsg. v. NRW-Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, 21 x 10,5 cm, 28 S. Beide kostenlos herunterzuladen unter www.umwelt.nrw.de oder gedruckt beim NRW-Umweltministerium, Infoservice, Schwannstr. 3 40476 Düsseldorf, Tel. 0211-4566-666, Fax 0211-4566-388, E-Mail: infoservice@munlv.nrw.de

Die Broschüre zur Kreislaufwirtschaft in NRW beschreibt die Entwicklung der Abfallwirtschaft und stellt Schwerpunkte der Abfallpolitik in NRW vor. So trägt die Nutzung der in den Abfällen enthaltenen Rohstoffe und der Energie dazu bei, dass weniger Primärrohstoffe wie Holz, Öl oder Mineralien verbraucht werden. In der zweiten Broschüre „Ressourcen- und Klimaschutz in der Siedlungsabfallwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen“ werden unter anderem Optimierungsmöglichkeiten zur Verminderung des Treibhausgas-Ausstoßes aus Müllverbrennungsanlagen und die verbesserte Behandlung von Bio- und Grünabfällen aufgezeigt. Die Kurzfassung der Studie verdeutlicht so die Weiterentwicklung der Abfallwirtschaft zur Kreislaufwirtschaft.



Inhalt

64. Jahrgang
Januar • Februar 2010

Nachrichten 5

Thema **Ländliche Wege**

Bernd Mende, Ralf Fritze
Wirtschaftliche und nutzerorientierte Erhaltung ländlicher Wege 6

Oliver Hall
Das strategische Straßen- und Wegekonzept des Kreises Höxter 9

Michael Kösters
Bedeutung ländlicher Wege für den Regionaltourismus am Beispiel Münsterland 11

Josef Schäpers
Der Beitrag ländlicher Wege zum Naturschutz 13

Dieter Brall
Entwicklung ländlicher Wege im Zuge der Flurbereinigung 16

Roland Thomas
Die StGB NRW-Arbeitshilfe für die Wegenetzplanung 18

Gemeindekongress 2010 und KOMCOM
am 23./24. März in Essen 20

Dokumentation: Resolution des DStGB-Präsidiums 22

Dokumentation: StGB NRW-Arbeitshilfe zur Wegeinfrastruktur im Außenbereich 25

Olaf W.F. Volz
Der „Quick-Check“ Kommunale Hotelentwicklung 26

Ute Jasper, Barbara Frfr. v. d. Recke
Soziale Dienstleistungen und EU-Vergaberecht 28

Karin Schneck
Pilotprojekt D 115 in der Stadt Arnsberg 30

Bücher 31
Europa-News 33
Gericht in Kürze 33

Titelfoto: Josef Schäpers / LANUV

20 Kommunen bei City-Initiative „Ab in die Mitte!“

Unter dem Motto „Stadt:Kern:Gesund“ veranstalten in diesem Jahr insgesamt 20 Städte und Gemeinden die City-Initiative „Ab in die Mitte!“. Mit dabei sind **Blomberg**, Bocholt, **Brühl**, Castrop-Rauxel, Gelsenkirchen, **Goch**, Hamm, **Herzogenrath**, **Ibbenbüren**, Neuss, Oberhausen, **Ostbevern**, **Rhede**, **Rheine**, **Salzkotten**, **Schöppingen**, **Sundern**, **Vlotho**, **Wesel** und **Winterberg**. Sie alle erhalten eine Teil- oder Komplettförderung vom Land, um ihre überzeugenden Konzepte umzusetzen. Insgesamt hatten sich 41 Kommunen in der elften Runde des Landeswettbewerbs beworben.

Größte Freiland-Photovoltaik-Anlage des Landes eingeweiht

Nordrhein-Westfalens größte freistehende Photovoltaik-Anlage steht in **Troisdorf**. Die Anlage im Solarpark Oberlar direkt an der Autobahnabfahrt Troisdorf umfasst mehr als 15.000 Solarmodule auf einer Fläche von 80.000 Quadratmetern und soll Strom für etwa 1.000 Haushalte liefern. Durch die Anlage wird jährlich die Freisetzung von etwa 2.200 Tonnen Kohlendioxid vermieden, lobte NRW-Wirtschaftsministerin Christa Thoben bei der Einweihung. Damit leiste sie einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen und zum Ausbau der erneuerbaren Energien. Betrieben wird das Solarkraftwerk von den Stadtwerken Troisdorf sowie von der Euskirchener Solarfirma „F & S solar concept“, welche die Anlage geplant und realisiert hat.

80 Jahre Flussgebietsmanagement durch den Wupperverband

Der Wupperverband blickt in diesem Jahr auf sein 80-jähriges Bestehen zurück. Geburtsstunde war das Inkrafttreten des Wupperegesetzes am 8. Januar 1930. Die Körperschaft des öffentlichen Rechts ist seither für die Wassermengenwirtschaft und die Gewässerqualität im Einzugsgebiet der Wupper und ihrer Nebenflüsse verantwortlich. Das Verbandsgebiet umfasst 813 Quadratkilometer und wird von rund 950.000 Menschen bewohnt. Der Wupperverband betreibt zwölf Talsperren, elf Klärwerke sowie zahlreiche Regen- und Hochwasserrückhaltebecken. Im Wupperverband arbeiten Städte, Kreise, kommunale Wasserbetriebe sowie Vertreter von Gewerbe und Industrie zusammen. Sie finanzieren unter anderem den Hochwasserschutz und die Abwasserreinigung.

Stadtrecht für Ölbachgemeinde seit Jahresbeginn 2010

Seit dem 1. Januar 2010 ist **Verl** Stadt. Anlässlich des Festakts zur Stadtwerdung der Gemeinde Verl rief NRW-Ministerpräsident Jürgen Rüttgers alle Menschen in Nordrhein-Westfalen dazu auf, sich wieder mehr in der Kommune oder der Gemeinde zu engagieren. „So stärken wir den Gemeinsinn und den Zusammenhalt unserer Gesellschaft“, erklärte der Ministerpräsident. Eine Gemeinde kann zu einer mittleren, kreisangehörigen Stadt bestimmt werden, wenn die Einwohnerzahl an drei aufeinanderfolgenden Stichtagen

mehr als 25.000 Einwohner beträgt. Gemeinden mit einer Einwohnerzahl ab 20.000 können durch ein neues Gesetz zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung einen Antrag auf Stadtwerdung stellen. Dies hatte auch Verl getan. Heute wohnen in der Stadt sogar mehr als 25.000 Einwohner.

Erneut weniger Einwohner in Nordrhein-Westfalen

Der Bevölkerungsrückgang in Nordrhein-Westfalen hält an. Wie der Landesbetrieb Information und Technik (IT.NRW) mitteilte, sank die Einwohnerzahl im ersten Halbjahr 2009 um knapp 40.000 auf 17,89 Mio. Einwohner. Hauptgrund für den Rückgang ist den Angaben zufolge der Sterbeüberschuss. So starben in den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 rund 97.000 Menschen, wohingegen es lediglich 67.000 Geburten gab. Außerdem zogen gut 9.000 Menschen weniger nach NRW, als das Land verließen. Nach den Ergebnissen der aktuellen Vorausberechnung zur Bevölkerungsentwicklung des IT.NRW wird sich der Rückgang der Einwohnerzahl von NRW weiter fortsetzen. So rechnen die Statistiker damit, dass die Bevölkerung bis 2030 auf 17,332 Mio. Einwohner zurückgehen wird.

Sechs neue Stadtteile im Programm „Soziale Stadt“

Sechs Stadtteile werden in diesem Jahr neu in das Landesprogramm „Soziale Stadt“ aufgenommen. Wie NRW-Bauminister Lutz Lienenkämper mitteilte, sind dies Aachen Nord, Bonn-Neu-Tannenbusch, Castrop-Rauxel Habinghorst-Süd, die Innenstadt von Gladbeck, Iserlohn Südliche Innenstadt/Obere Mühle und Viersen Südstadt. Derzeit sind am Programm „Soziale Stadt“ 50 Quartiere - nicht nur in den größeren Städten Nordrhein-Westfalens - beteiligt. Gemeinsames Ziel von Land und Kommunen ist es, mit wenig Bürokratie und viel Engagement den Strukturwandel zu bewältigen.

Verleihung des ersten NRW-Bodenschutzpreises

Die Stadt Willich ist mit dem erstmals verliehenen Bodenschutzpreis des Landes NRW ausgezeichnet worden. Die Kommune erhielt den Preis für die erfolgreiche Sanierung des 42 Hektar großen Geländes der ehemaligen Seidenweberei in Willich-Schiefbahn. Dort entstanden Einfamilien- und Doppelhäuser für überwiegend junge Familien, Arztpraxen sowie Büroräume. Den zweiten Preis erhielt die Stadt **Detmold** für ihr Projekt „Brachflächenrevitalisierung in Detmold“. Auf dem 2,7 Hektar großen Gelände sind ein Pflegeheim, Wohn- und Geschäftshäuser sowie ein Grüngürtel vorgesehen. Den dritten Platz belegte das Projekt „Galvanik Hartchrom Feige“ in Remscheid. Dort wurde in einem bestehenden Wohngebiet eine Altlastensanierung unter erschwerten Bedingungen durchgeführt. Mit dem Bodenschutzpreis werden erfolgreiche Projekte ausgezeichnet, die sich um Aufarbeitung und Wiedernutzung brachliegender Flächen verdient gemacht haben.



FOTO: LEHRER

▲ Ländliche Wege erfüllen viele Funktionen und verlangen daher nach Planung für Erhalt und Ausbau

Auch Feldwege stellen ein Vermögen dar

Wirtschaftliche und nutzerorientierte Erhaltung ländlicher Wege erfordert eine gründliche Analyse des Ist-Zustandes sowie eine Strategie zur Sicherung von Funktion und Wert

Mit der Einführung des Neuen Kommunalen Finanzmanagements (NKF) zum 01.01.2009, haben sich neue Sichtweisen auf die verkehrliche Infrastruktur Straßen-Wege-Plätze und die zugehörigen Ingenieurbauwerke ergeben. Die durch Inventur und monetäre Bewertung auf Basis vorsichtig geschätzter Zeitwerte unter Berücksichtigung der aktuellen Herstellungskosten und der Informationen zum baulichen Zustand ermittelten finanziellen Rahmenbedingungen stellen die Verantwortlichen vielfach vor Handlungszwänge. Die aus der neuen doppelten Buchführung in Konten (Doppik) resultierenden Abschreibungen in immenser Höhe machen deutlich, dass nachhaltige Strategien zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur zwingend erforderlich sind. Mit dem Bau der verkehrlichen Infrastruktur wurden erhebliche Vermögenswerte geschaffen, die von den Kommunen wirtschaftlich zu erhalten sind. Aufgrund der Prioritäten der Vergangenheit, nämlich Netzausbau und Erweiterung, existieren heute stark verzweigte und häufig parallel verlaufende

ländliche Wege, die durch stetige Erweiterung an jeweils geänderte Rahmenbedingungen angepasst wurden und eine kleinteilige Erschließung sowie Erreichbarkeit von Parzellen ermöglichen. Durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft hin zum Energiewirt ergeben sich tiefgreifende Veränderungsprozesse, die erhebliche Auswirkungen auf das Wirtschaftswegenetz haben.

BELASTUNG HÖHER

Die heute eingesetzten schweren Landmaschinen stellen deutlich höhere Anforderungen an Fahrbahnen und Bankette des Wegenetzes sowie an die Brückenbauwerke als die aus heutiger Sicht zierlich wirkenden Gerätschaften vergangener Jahrzehnte. Hinzu kommt eine starke Konzentration von landwirtschaftlichen Betrieben mit dem Ziel Effektivitätssteigerung und Wachstum. Dies lässt Überlegungen aufkommen, das historisch entstandene weitläufige Wirtschaftswegenetz den heutigen Anforderungen anzupassen.

Hierbei spielen insbesondere die Erreichbarkeit vorhandener Feldblöcke eine Rolle sowie das Nutzungsverhalten der häufig durch Multifunktionalität - landwirtschaftliche, gewerbliche und touristische Nutzergruppen - geprägten Wege. Konfliktpotenzial durch die Nutzung des gemeinsamen Wegenetzes durch die unterschiedlichen Gruppen ist häufig vorprogrammiert. Eine Entschärfung ist daher anzustreben.

Die flächendeckende Anpassung des Ausbaustandards von Wirtschaftswegen, um heutigen Anforderungen gesamtheitlich zu genügen, ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Vielmehr sind bedarfsgerechte, unterschiedliche Ausbaustandards für die wirtschaftlich optimale Erhaltung erforderlich. Dabei wird künftig für bestimmte Netzbereiche eine Absenkung der heutigen Ausbaustandards zu diskutieren sein.

KATASTER ERSTELLEN

Diese Herausforderungen erfordern konzeptionelle Strategien, die vor allem eine deutliche finanzielle Entlastung der zuständigen Baulastträger bewirken müssen. Im Rahmen einer zielgerichteten Vorgehensweise ist zunächst erforderlich, sich einen Überblick über die komplette vorhandene verkehrliche Infrastruktur zu schaffen. Notwendige Werkzeuge hierfür sind Geoinformationssysteme (GIS), mit deren Hilfe man Wegeabschnitte, die in Datenbanken näher beschrieben sind, vor einem Kartenhintergrund darstellen kann.

Ein solches Straßen- und Wegekataster ermöglicht das Hinzufügen einer Vielzahl von Attributen und Informationen zu den jeweiligen Wegeabschnitten. Diese lassen sich dann einzeln wie auch gefiltert ansprechen und grafisch visualisieren. Vielfach wurde die Datengrundlage bereits bei der für das NKF erforderlichen Erfassung und Bewertung von Straßen-Wegen-Plätzen geschaffen. Hierauf basierend lassen sich in enger Abstimmung mit allen Beteiligten - Ortslandwirte, Träger öffentlicher Belange sowie Anlieger und Nutzer - zielgerichtete Erhaltungsszena-

DIE AUTOREN



Bernd Mende ist Prokurist bei Bockermann Fritze Ingenieure Consult GmbH in Enger.



Ralf Fritze ist Geschäftsführer und Gesellschafter von Bockermann Fritze Ingenieure Consult GmbH in Enger

rien erarbeiten. Solche Überlegungen können dazu führen, dass bestimmte Wegebereiche künftig entfallen, andere jedoch in höherer Qualität zu ertüchtigen sind.

DATEN ZUM AUSBAUSTANDARD

Bei der Gesamtbetrachtung sollte auch der Ausbaustandard - Querschnittsgestaltung, Tragfähigkeit und Ähnliches sowie der bauliche Zustand der Wege und der zugehörigen Ingenieurbauwerke eine große Rolle spielen. Kenntnis über diese Daten für Wege erlangt man durch visuelle Erfassung, die sinnvoll im Rahmen einer Begehung durch qualifiziertes Fachpersonal erfolgt. Grundlagen hierfür bilden verschiedene Regelwerke, etwa Arbeitspapier 9, E_EMI 2003 und die Arbeitspapiere zur Systematik der Straßenerhaltung Reihe K (für kommunale Belange) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.). Für Ingenieurbauwerke bildet unter anderem die DIN 1076 den rechtlichen und normativen Rahmen. Für die Wirtschaftswege existieren aus planerischer Sicht verschiedene Veröffentlichungen und Regelwerke. Zu den wichtigsten zählen unter anderem:

► *Mithilfe des Tools „Sanierungsplanung“ können Straßen und Wege erfasst und verwaltet werden*

- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege - ZTV LW 99/01 (Ausgabe 1999 - Fassung 2001)
- Arbeitsblatt DWA-A 904 - Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Oktober 2005
- Merkblatt für die Erhaltung Ländlicher Wege M ELW der FGSV, Arbeitsausschuss Ländliche Wege, Ausgabe 2009

Während sich die ZTV LW 99/01 detailliert mit den Wegebefestigungen beschäftigt, geht das Arbeitsblatt der DWA-A 904 verstärkt auf die Ziele und Aufgaben des ländlichen We-



FOTO: BOCKERMANN FRITZE INGENIEURCONSULT GMBH

gebaus, der Netzgestaltung, der Entwurfsgrundlagen, der Knotenpunkte, Wasserführung sowie Einbindung in Natur und Landschaft ein. Des Weiteren werden auch Standardbauweisen für Wegebefestigungen aufgeführt sowie Aussagen zu Bauwerken und landschaftspflegerischen Maßnahmen gemacht.

brother
at your side

Selten so beschafft!



Mit Ihrer neuen
Brother Rahmenvereinbarung
können Sie den lästigen
Papierkram einfach vergessen!

Öffentliche Beschaffung von Office-Lösungen
einfach, schnell und garantiert
vergaberechtskonform.

www.brother.de/beschaffung

TYPISCHE SCHADENSBLDER

Insbesondere das Merkblatt für die Erhaltung Ländlicher Wege der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. in der Ausgabe 2009 macht deutlich, welche bei landwirtschaftlichen Wegen auftretenden typischen Schadensbilder bei unterschiedlichen Wegebefestigungen vorhanden sind. Daneben werden auch Aussagen zu landschafts-ästhetischen Gesichtspunkten gemacht. Besonders das Kapitel „Systematik der Wegeerhaltung“ stellt einen guten Ansatz dar, sich in die komplexe Thematik der baulichen Erhaltung des lang gestreckten und weit verzweigten Wirtschaftswegenetzes einzuarbeiten. Die Forschungsgesellschaft weist zurecht darauf hin, dass mit der Anlage ländlicher Wege erhebliche Vermögenswerte geschaffen wurden, die es aus volkswirtschaftlicher Sicht möglichst lange zu erhalten gilt. Die FGSV verweist darauf, dass es Aufgabe der Kommune sein sollte, dieses Anlagevermögen wirtschaftlich zu verwalten und einen verkehrssicheren Zustand sowie einen angemessenen Benutzungskomfort zu gewährleisten. Besonders der rechtzeitigen Planung und Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der baulichen Erhaltung kommt nicht nur aus Sicht der FGSV besondere Bedeutung zu. Richtig wird festgestellt, dass die Entscheidung, bei welchem Zustand welche Maßnahme zur Anwendung kommt, von zentraler Bedeutung ist. Vielfach spricht auch die Fachwelt vom „optimalen Eingriffzeitpunkt“.

GESAMTLEBENSZYKLUS BETRACHTEN

Zur Anwendung kommende Maßnahmen, Kategorien und Typen müssen den vorgegebenen Qualitätsanforderungen der technischen Regelwerke entsprechen. Es ist daher wichtig, den Gesamtlebenszyklus von Wegen und insbesondere der Brücken als feste Größe in die Betrachtung einfließen zu lassen. Um die Ziele zu erreichen, ist der Einsatz eines EDV-gestützten Managementsystems zu empfehlen. Solche Geoinformationssysteme (GIS), die neben der Verwaltung alphanumerischer Daten in Datenbanken auch eine Verknüpfung und optische Visualisierung mit Grafikobjekten möglich machen, bilden das „Handwerkszeug“ für Planer. Diesen Ansatz verfolgt auch die Straßendatenbanksoftware BFI-Straße der Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH. Die Software wurde ursprünglich für die Erfassung und Bewertung der verkehrlichen Infra-

► *Selbst Daten von Bauwerken sind in der Software zu speichern*

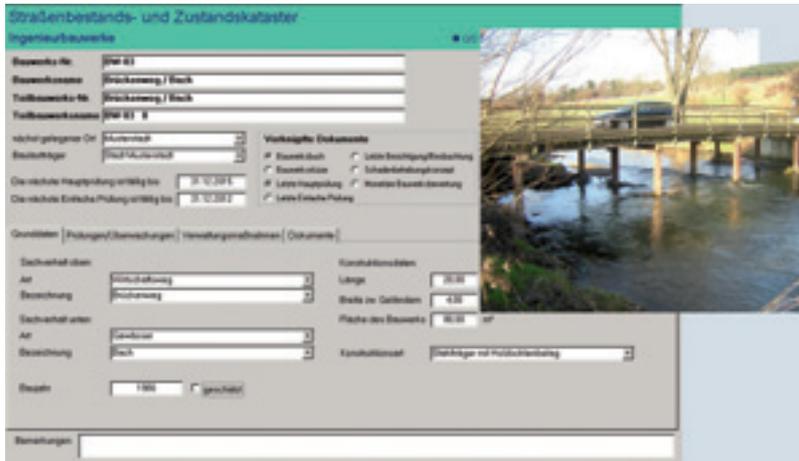


FOTO: BOCKERMANN FRITZE INGENIEURCONSULT GMBH

struktur Straßen-Wege-Plätze im Rahmen des NKf entwickelt. Heute existieren zahlreiche weitere Module. Speziell das Tool „Sanierungsplanung“ erlaubt auf transparente Weise eine effektive und wirtschaftliche Erfassung, Verwaltung und Auswertung der zahlreichen Informationen.

Das Modul erlaubt die direkte Festlegung von Maßnahmenkategorien:

- MK 0: keine Maßnahme erforderlich
- MK 1: Kleinreparaturen
- MK 2: Oberflächenverbesserung / Dünnbeschichtung
- MK 3: Deckenbelagserneuerung
- MK 4: Erneuerung mit teilweiser Verstärkung
- MK 5: Erneuerung Oberbau und Unterbau

Auch die Dringlichkeit der Maßnahme, untergliedert in

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

sowie die Größe der betroffenen Fläche in Quadratmeter lässt sich durch den Nutzer eingeben. Durch die Möglichkeit, regionaltypische Preise für bestimmte Sanierungsverfahren flächen- und maßnahmenbezogen einzugeben, errechnet die Software automatisiert die voraussichtlichen Sanierungskosten und liefert so einen ersten finanziellen Kostenrahmen.

INTEGRATION VON BILDERN

Selbstredend ist es möglich, darüber hinaus zahlreiche digitale Fotos zur Verdeutlichung einzufügen. Ebenfalls können Defizite im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht und weitere relevante Informationen erfasst werden. Ergänzend lässt sich für „Ingenieurbauwer-

ke“ ein Modul einsetzen, das neben den wichtigsten Bestandsdaten auch Termine sowie Ergebnisse von Bauwerksprüfungen gemäß der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-Prüf) verwaltet. Dem Anwender stehen somit alle relevanten Informationen - Angaben zu Bilanzwert und Restnutzungsdauer, zum Straßenzustand und erforderliche Sanierungsverfahren für die Wege sowie relevante Datengrundlagen der Ingenieurbauwerke, insbesondere Brückenbauwerke - zur Verfügung.

NUTZUNGSSZENARIEN DURCHSPIELEN

Basierend auf diesem Status Quo lassen sich Ansätze eines Pavement-Management-Systems realisieren, die Szenariobetrachtungen erlauben. Ingenieurmäßige Überlegungen bis hin zur Möglichkeit der Umgestaltung des Wirtschaftswegenetzes oder Teilen davon, die aufgrund veränderter Rahmenbedingungen der Landwirtschaft erforderlich sind, eröffnen Gespräche mit den betroffenen Interessenverbänden und Anliegern auf objektiver Grundlage. Mögliche Veränderungen oder eine Neuordnung einzelner Teile oder Bereiche des Wirtschaftswegenetzes können darauf aufbauend erörtert werden. Um die daraus entstehende Konzeption tatsächlich umzusetzen, ist die lückenlose und fundierte Kenntnis über die örtliche Situation von großer Bedeutung. Mehrere abgeschlossene Projekte von Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH im Bereich des Straßenerhaltungsmanagements zeigen, dass gerade diese Informationstiefe in Kombination mit einer Vielfalt von Darstellungsmöglichkeiten eine gute Grundlage für weitergehende Überlegungen und somit zur Realisierung von Einsparpotenzial bietet.

Jeden Weg auf seine Bedeutung überprüft

Um das ausgedehnte Straßen- und Wegenetz zu optimieren und mittelfristig Kosten zu sparen, hat der Kreis Höxter von zwei Planungsbüros ein Ausbau- und Nutzungskonzept erstellen lassen

Der Kreis Höxter hat erkannt, dass sein umfangreiches Straßen- und Wegenetz hinsichtlich der Kosten für Erhalt, Unterhaltung und Pflege eine erhebliche Belastung darstellt, die er in diesem Umfang in Zukunft nicht mehr tragen kann. Das Kölner Planungsbüro ASTOC Architects & Planners erarbeitete daher in Arbeitsgemeinschaft mit dem Darmstädter Verkehrsplanungsbüro R+T das „Strategische Straßen- und Wegekonzept Kreis Höxter“.

Hierzu wurde das Straßen- und Wegenetz einer raumstrukturellen und funktional-qualitativen Analyse unterzogen. Die bundesweit einmalige Studie ist ein innovatives Planungsinstrument, welches den Kreis Höxter mittelfristig um mehrere Millionen Euro entlastet und damit auch Modellcharakter für andere Kreise besitzt.



FOTO: ASTOC

▲ Das Straßen- und Wegekonzept für den Kreis Höxter wurde in Ortschaftskonferenzen mit allen Betroffenen abgestimmt



DER AUTOR

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall
ist Architekt und
Stadtplaner in Köln

Der Kreis Höxter gehört mit einer Fläche von 1.200 Quadratkilometern zu den größten Kreisen Nordrhein-Westfalens, ist mit einer Einwohnerdichte von nur 128 Einwohnern pro Quadratkilometer jedoch gleichzeitig der am dünnsten besiedelte Landkreis des Bundeslandes. Er verfügt über ein dicht geflochtenes Straßen- und Wegenetz in einem guten Ausbauzustand. Dieser ist auf die Subventionierung von Wegebaumaßnahmen durch die Europäische Gemeinschaft in den 1980er-Jahren sowie auf die Leistung von Ausgleichszahlungen für Manöverschäden in der Region durch den Bund und die NATO-Partner zurückzuführen.

UNTERHALT ZU TEUER

Landrat und Bürgermeister des Kreises Höxter haben erkannt, dass die finanzielle Belastung durch die Unterhaltung des umfangreichen Wegenetzes in Zukunft nicht mehr getragen werden kann. Das Kommunalabgabengesetz (KAG) erlaubt eine Refinanzierung von Unterhaltungs- oder Erneuerungsmaßnahmen durch die Anlieger oder Nutzer der Straßen und Wege. Dieser Ansatz wird bereits von einzelnen Kommunen in Deutschland auch im Außenbereich angewendet.

Der Kreis Höxter geht mit dem Strategischen Straßen- und Wegekonzept einen anderen Weg. Im Rahmen des Projektes wird ein langfristig wichtiges Netz ermittelt, das von der öffentlichen Hand in einem guten Zustand gehalten und teilweise gegenüber heute sogar verbessert werden kann.

Voraussetzung ist, dass die weniger wichtigen Wege über kurz oder lang aus der öffentlichen

Unterhaltung entlassen werden. Künftige Investitionen sollen zielgerichtet zum Ausbau und zur Qualitätsverbesserung der langfristig wichtigen Wegeabschnitte verwendet werden.

EINTEILUNG IN KATEGORIEN

Zur Erstellung des Konzeptes war eine hierarchische Abstufung des Straßen- und Wegenetzes notwendig. Dabei wurden den Wegsegmenten Kategorien entsprechend ihrer Funktion im Wegenetz zugewiesen. Aus der Gesamtheit der zu bewertenden Straßen und Wege wurden je nach ihrer funktionalen Bedeutung alle Abschnitte gefiltert und ihnen eine von acht Kategorien zugewiesen. Dadurch wurde ein so genanntes Kernwegenetz ermittelt, welches alle für die nachhaltige Entwicklung des Kreisgebietes wichtigen Straßen und Wege enthält. Die übrigen Wege stehen mittel- bis langfristig zur Disposition.

Die Erstellung des Straßen- und Wegenetzes erfolgte manuell auf Basis der automatisierten Liegenschaftskarte. Jedem Segment dieses Netzes ist eine Zeile der Datenbank zugeordnet, welche mehr als 20 für die Hierarchisierung entscheidungsrelevante Kriterien enthält. Um die Daten effektiv und transparent verarbeiten zu können, kam als zentrales planerisches Werkzeug ein Geographisches Informationssystem zum Einsatz.

Um für den Beteiligungsprozess eine Diskussionsgrundlage herzustellen, wurde zunächst eine Vorbewertung des digitalisierten Straßen- und Wegenetzes vorgenommen. Auf dieser Basis wurden in 63 so genannten Ortschaftskonferenzen gemeinsam mit von den Städten bestimmten Schlüsselpersonen die Funktion aller zu betrachtenden Segmente erörtert sowie Hinweise und Anmerkungen zum zukünftigen Wegenetz entgegengenommen.

MIT BETROFFENEN ABGESTIMMT

Insgesamt nahmen daran etwa 500 von den Verwaltungen benannte Schlüsselpersonen teil, die als Multiplikatoren die Inhalte der Vorbewertung mit allen Betroffenen vor Ort abstimmen und diese dann in den Ortschaftskonferenzen vertraten. Indirekt wurde so eine deutlich größere Zahl von Personen beteiligt. Danach erfolgte die Beteiligung der kreisweit agierenden Träger öffentlicher Belange. Um den Personen vor Ort während der Beteiligungsphase jederzeit einen Ansprechpartner bieten zu können, bezogen die Projektleiter für diese Zeit Räumlichkeiten in der Stadt Brakel.

Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses liegt nun das abgestimmte Strukturbild des künftigen Straßen- und Wegenetzes im Kreis Höxter vor. Die darin getroffenen Einstufungen stellen eine Empfehlung an den Kreis und seine zehn Städte dar.

Durch Beteiligung der betroffenen Akteure auf Kreis- wie auf Ortschaftsebene wurde das Strukturbild bereits in der Entstehung offen-siv und transparent in der Öffentlichkeit kommuniziert. Dies trägt entscheidend zur Verlässlichkeit der vorgenommenen Einstufungen bei. Der Abschlussbericht gibt dabei Empfehlungen zum konkreten Umgang entsprechend diesen Einstufungen. Er beleuchtet aber auch begleitende Maßnahmen, welche die Umsetzung des Konzeptes fördern können.

BIS 13 PROZENT EINSPARUNG

Bei einer konsequenten Umsetzung des Konzeptes ergibt sich gegenüber dem bisherigen Netz ein Einsparpotenzial von neun Prozent bei Straßen in Trägerschaft des Kreises und 13 Prozent bei Wegen in Trägerschaft der Städte.

Des Weiteren müssen gemäß dem Strukturbild rund 850 Kilometer Wege in Zukunft nicht mehr neu hergestellt werden. Bei durchschnittlichen Sanierungskosten von 65.000 Euro pro Kilometer für ländliche Wege und einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 30 bis 40 Jahren entspricht dies einer Summe von 1,6 Millionen Euro pro Jahr, die künftig nicht mehr aufgewendet werden müssen.

Hier kann aber nicht davon gesprochen werden, dass Kosten eingespart werden. Die vorhandenen Mittel können nun entsprechend dem Konzept zielgerichtet in die langfristig wichtigen Abschnitte des Wegenetzes investiert werden.

MODELL FÜR ANDERE KREISE

Die bundesweit einmalige Studie ist ein innovatives Planungsinstrument, welches den Kreis Höxter mittelfristig um mehrere Millionen Euro entlastet und damit auch Modellcharakter für andere Kreise besitzt. Dies gilt zum einen für seine Entstehung. Durch die Ortschaftskonferenzen mit der breiten Beteiligung vieler engagierter Bürgerinnen und Bürger im Herbst und Winter 2008 konnten wichtige lokale Hinweise bei der Beurteilung und Einstufung des ländlichen Wegenetzes berücksichtigt werden. Zugleich wurden die Landwirte und die übrigen Wegennutzer für die Thematik sensibilisiert, und es wurde eine wichtige Grundlage für die erforderliche Kooperation bei der Umsetzung des strategischen Straßen- und Wegekonzeptes gelegt.

Zum anderen war der Ansatz wichtig, ein Wegenetz für die Zukunft zu entwerfen, das über die Stadtgrenzen hinausgeht, damit der Kreis weiterhin über ein zusammenhängendes Wegenetz verfügt. Mit dem strategischen Straßen- und Wegekonzept existiert nun ein einheitlicher Orientierungsrahmen zum künftigen Umgang mit dem Straßen- und Wegenetz für das gesamte Kreisgebiet. Dies erleichtert die Planung und Steuerung von Investitionen in die langfristig wichtigen Wegeabschnitte. Das Strategische Straßen- und Wegekonzept einer gutachterlichen Empfehlung, welche alle geltenden Richtlinien berücksichtigt.



FOTO: ASTOC

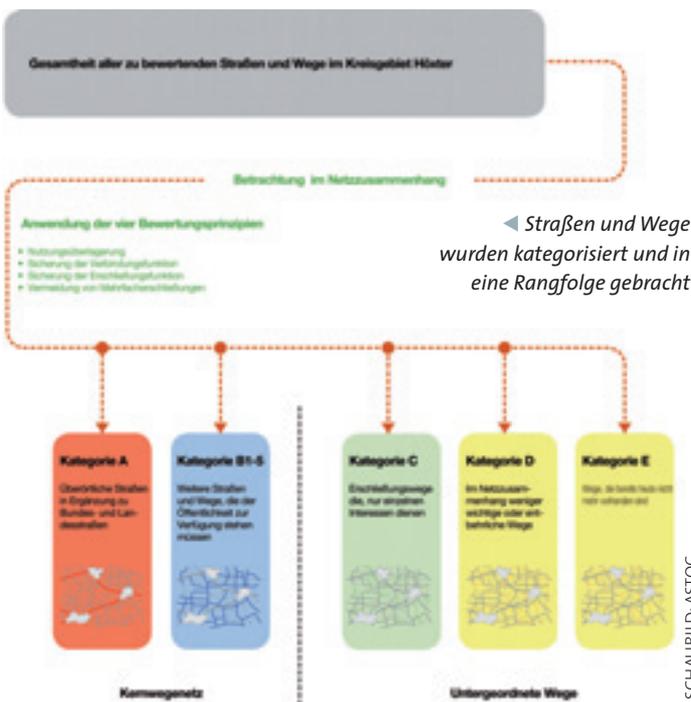
Durch den Charakter einer Rahmenkonzeption mit Handlungs- und Begleitempfehlungen ist die Entscheidungsfreiheit der beteiligten Städte im Kreis Höxter weiterhin voll gegeben.

KOMMUNEN ENTSCHEIDEN

Die Entscheidung über den weiteren Umgang mit einem Wegeabschnitt erfolgt wie bisher vor Ort. Hierzu sind gegebenenfalls entsprechende Beschlüsse auf Gemeinderats-ebene zu treffen und die von der Entscheidung Betroffenen einzubinden. Eine Fortschreibung des Konzeptes ist jederzeit möglich. Es ist davon auszugehen, dass die heute identifizierten Streckenabschnitte mit wesentlicher Verbindungsfunktion auch langfristig ein wichtiger Bestandteil des Kernwegenetzes sein werden. Andererseits werden der Strukturwandel der Landwirtschaft und die erfolgten Umsetzungen auf Basis des Konzeptes die Erschließungsstrukturen soweit verändern, dass eine Neubetrachtung erforderlich werden könnte.

KONTAKT

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall
Dozent für Stadtplanung und Städtebauliches Entwerfen an der Hochschule OWL Detmold
Gesellschafter ASTOC GmbH & Co. KG
ARCHITECTS & PLANNERS
Maria-Hilf-Strasse 15
50677 Köln
Tel. +49(0)221-2718 060
Fax +49(0)221-3100 833



Reiten und Radfahren durch freie Natur

Ein ausgedehntes Netz gut gepflegter ländlicher Wege ist vielerorts die Basis für naturnahen Tourismus, wie an der Region Münsterland zu erkennen ist



DER AUTOR

Michael Kösters ist Geschäftsführer der Marketingorganisation Münsterland e.V.

Das Münsterland ist bekannt für seine Parklandschaft. Weitläufige Wiesen wechseln sich ab mit zahllosen landwirtschaftlich genutzten Flächen und kleinen Wäldern. Die Landschaft ist größtenteils eben oder leicht hügelig und somit sehr attraktiv für Aktivurlauber aller Art. Egal, ob Radfahrer, Wanderer, Reiter oder Inline-Skater - alljährlich kommen viele Touristen, um sich im Münsterland aktiv in der Natur zu betätigen.

Im ländlich geprägten Münsterland können sich Erholung Suchende stundenlang in freier Landschaft bewegen, ohne Ortschaften zu durchqueren und weitgehend abseits lästigen Verkehrs. Die Jahrhunderte alte landwirtschaftliche Struktur mit vielen einzelnen Gehöften und entsprechen-

den Wegeverbindungen macht dies möglich. Tausende Kilometer ausgeschilderter Rad-, Wander- und Reitwege garantieren Aktiven ein weitgehend ungestörtes Naturerlebnis.

Urlaub im ländlichen Raum bedeutet vor allem eines: Erholung und Bewegung in der Natur. Touristen reisen „auf's Land“, um der Hektik des Alltags zu entfliehen und stattdessen Ruhe und Weite zu suchen. Dort haben sie die Möglichkeit, sich in sauberer Luft sportlich zu betätigen, um zu entspannen, Flora und Fauna zu beobachten und zu erleben. Das Münsterland erfüllt genau diese Ansprüche. Hier stehen Aktivurlaubern allein 4.500 Kilometer einheitlich ausgewiesene Fahrradwege zur Verfügung.

RUNDWEGE UND THEMENROUTEN

Mehr als 200 Rundwege von zehn bis 40 km Länge und vielfältige Themenrouten bilden zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten für Tages-, Mehrtages- und Wochenendtouren. Das Routensystem basiert auf einem ausge-



FOTO: MÜNSTERLAND E.V.

▲ Als „pferdestarke“ Region in Deutschland bietet das Münsterland ausgedehnte Routen für Reiterinnen und Reiter

klügelten „Wabennetz“, bei dem jede Wabe mit einer eigenen Nummer versehen ist. In der Region verlaufen außerdem rund 2.800 Kilometer Wanderwege, betreut vom Westfälischen Heimatbund. Ausgearbeitete Rundwander- und Fernwanderwege sowie eine Vielzahl von Themenrouten bieten Abwechslung für Wanderer.

Reiter kommen im Münsterland als einer der „pferdestärksten“ Regionen Deutschlands voll auf ihre Kosten. Das Reitroutennetz wird sukzessive ausgebaut. Hierfür dienen oftmals auch abwechslungsreiche ländliche Wege.

Zahlreiche ausgewiesene Routen garantieren Wege, die für Pferde angenehm zu laufen sind und auf denen es nicht zu Konflikten zwischen Reitern und anderen Aktivurlaubern kommt. Einige Routen wurden bereits von verschiedenen Fachverbänden wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) als Premiumroute mit vier von fünf möglichen Sternen ausgezeichnet. Außerdem ist das Münsterland als Pferdereion anerkannt.

◀ Fahrradtouristen im Münsterland schätzen das Netz von gut 4.500 Kilometern ausgewiesene Radwege



FOTO: MÜNSTERLAND E.V.



FOTO: LEHRER

▲ Für Themenrouten wie den Rothaarsteig im Sauerland sind gut befestigte Waldwege unabdingbar

STRASSEN MEIDEN

Sportliche Freizeitbeschäftigungen sind jedoch wenig erholsam, wenn man an großen, dicht befahrenen Straßen entlang wandern oder fahren muss. Stets müssen Eltern auf ihre Kinder aufpassen und Reiter darauf achten, dass ihre Pferde nicht scheu-

en. Weit angenehmer ist es daher, wenn die Tour quer durch Wald und Wiesen geht. Im Münsterland ist dies größtenteils der Fall. Die Region ist in ihrer Gesamtheit und über ihre Grenzen hinaus mit einem dichten Netz von Wirtschaftswegen erschlossen.

Da hier auch heute noch weitgehend flächendeckend Landwirtschaft betrieben wird, sind diese Wege zahlreich und gepflegt. Sie werden neben der Landwirtschaft konsequent für den Tourismus genutzt. Auf allen touristischen Routen im Münsterland müssen Autostraßen dank des Wirtschaftswegenetzes meistens nur noch überquert oder kurzen Teilstücken befahren werden.

Die Nutzung der Wirtschaftswege bringt für Touristen weitere Vorteile. Die Wirtschaftswege sind oftmals gut ausgebaut und größtenteils asphaltiert. Schotterpisten und tiefe Schlaglöcher gehören der Vergangenheit an und behindern heutzutage keine Radfahrer mehr. So ist eine bequeme Fortbewegung garantiert.

Aufgrund seiner meist asphaltierten Wirtschaftswege ist das Münsterland selbst für Rennradfahrer ein attraktives Trainingsrevier. Gerade sie profitieren von autofreien, gut ausgebauten Strecken. Gleiches gilt für Inline-Skater, für die nur ein ebener Untergrund ungetrübten Fahrspaß bedeutet und die - zum Leidwesen der Autofahrer - in anderen Gegenden häufig auf Landstraßen ausweichen müssen.

REITER BESSER SEPARAT

Eine besondere Stellung nehmen die Reiter ein. Für sie gibt es größtenteils eigens ausgewiesene Strecken. Zum einen legen sie wenig Wert auf asphaltierte Wege, da diese auf Dauer für Pferde anstrengend zu begehen sind. Zum anderen sind Reiter auf Wegen, die auch von anderen Aktiven ge-

FAZIT

Wirtschaftswege haben eine große Bedeutung für den ländlichen Tourismus. Diesen für die Landwirtschaft geschaffenen und in einem dichten Netz vorhandenen Wegen kommt mit dem Aktivurlaub eine weitere Nutzung zu. Abseits großer Straßen können Aktivurlauber ihrem Lieblingssport nachgehen und die Natur genießen, was die Region äußerst attraktiv macht. Den umfangreichen Vorteilen für Touristen und Touristiker stehen nur wenige Nachteile gegenüber. Wirtschaftswege bilden somit die Basis für vielseitigen Aktivtourismus.

nutzt werden, nicht gern gesehen. Schließlich handelt es sich beim Pferd um ein Lebewesen.

Auch für die touristischen Verbände, die das Angebot entwickeln und darüber den Freizeitwert ihrer Region bemessen, bedeuten die vorhandenen Wege klare Vorteile. Ohne das dichte Wirtschaftswegenetz wäre ein solch umfangreiches Angebot an attraktiven Aktivrouten und deren Vermarktung im Münsterland kaum möglich. Gleichzeitig ist die Investition in den Wegebau und die Wegeausbesserung gering, da dies von anderer Stelle geleistet wird.

Manchmal kommt es durchaus zu Konflikten zwischen Touristen und Landwirten, da diese bei der Nutzung der Wege selbstredend Vorrang haben. Probleme sind in diesem Fall häufig der bauliche Zustand und die Verschmutzung von Wegen. Die schweren Fahrzeuge und Geräte der Landwirte belasten die Bodendecke der Wege und sorgen für viel Erde und Matsch auf dem Asphalt. Die Anhänger verlieren Teile ihrer Ladung, oder es werden Steine vom Feld auf die Wege geschleudert.

In den meisten Fällen kommen Landwirte und Urlauber jedoch gut miteinander aus. Denn sie profitieren auch in anderen touristischen Bereichen wie Unterkünften, Direktvermarktung regionaler Produkte oder in Gestalt anderer Aktivangebote voneinander.

HAUS ZUR GESCHICHTE DER LANDJUDEN

Am Europäischen Tag der jüdischen Kultur hat der Landschaftsverband Rheinland (LVR) das „LVR-Kulturhaus Landsynagoge Rödigen“ (Foto) eröffnet. Die 1841 errichtete Synagoge und das „Vorsteherhaus“ in der Gemeinde Titz sind das einzige weitgehend original erhaltene Gebäudeensemble dieser Art im westlichen Rheinland. Nach Restaurierung durch den LVR bildet es den Rahmen für eine Dauerausstellung zur Geschichte und Kultur des rheinischen Landjudentums. Eine wichtige Station bildet dabei die Familiengeschichte der Ullmanns, die bis 1934 Eigentümer der Gebäude waren. Die 81-jährige Großnichte des letzten jüdischen Hausbewohners, **Ellen Eliel-Wallach** (li.), war aus Amsterdam zur Eröffnung gekommen und ließ sich von LVR-Projektleiterin **Monika Grübel** (re.) die Ausstellung zeigen.



FOTO: LUDGER SCHRÖTER / LVR



FOTO: JALETZKE

▲ Attraktive und artenreiche Wege findet man fast nur noch im Bergland und in Naturschutzgebieten

Kleines Universum am Wegesrand

Ländliche Wege und besonders deren Ränder, wenn sie naturnah und landschaftsgerecht gestaltet sind, tragen zur Artenvielfalt bei und sind Aufhänger für Gemeinschaftsaktionen

Schon von Weitem sehe ich etwas Längliches sich dunkelbraun von dem hellen Weg-Belag abheben. Eine Schlange? Ich taste mich heran. Eine Blindschleiche, die sich auf dem Weg in der Sonne aalt. Ich stupse sie an, und schnell ist sie in dem Blumenmeer am Wegesrand verschwunden. Im nahen Gebüsch trällert eine Nachtigall. Von dem Baumstamm in der nächsten Kurve huschen Eidechsen in die nächste Deckung. „Eine Hermann Löns-Geschichte aus dem vorletzten Jahrhundert? So etwas gibt es noch, selbst in NRW - allerdings nur noch selten.

Feld-, Wald und Wiesenwege haben eine herausragende Bedeutung - sowohl als Lebensraum für Pflanzen und Tiere der Kulturlandschaft als auch für das Naturerleben vor unserer Haustür. Ländliche Wege sind ein wichtiger Bestandteil des ökologischen Grundgerüsts der hiesigen Kulturlandschaft und können einen bedeutenden Beitrag zum Erhalt der Biologischen Vielfalt in der Feldflur leisten. Neben den Bachläufen und Hecken sind sie die „Adern“ in Biotopver-



DER AUTOR

Josef Schäpers ist Referent beim Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW

bundsystemen. Ökologisch wertvoll sind insbesondere gering versiegelte Wege mit breiten, nicht gedüngten Rainen aus krautigen Pflanzen. Im Idealfall werden sie zusätzlich begleitet von Alleen, Baumreihen, Hecken und Gebüsch.

LEBENSRAUM VIELER ARTEN

So vielfältig wie die Landschaften, die sie durchziehen, ist auch die Pflanzen- und Tierwelt, die sie beherbergen können. Wegesrand-Biotop sind potenzieller Lebensraum für mehrere Hundert Pflanzen- und mehr als 1.000 Tierarten. Allein an typischen Wegesrandpflanzen wie Rainfarn oder Beifuß leben über 100 verschiedene Tierarten. Je geringer

der Versiegelungsgrad der Wege, desto höher ist ihr ökologischer Wert. Ländliche Wege bieten:

- Nahrung wie beispielsweise Nektar und Pollen für Bienen und Schmetterlinge, Samen für Vögel
- Rückzugsräume, in denen viele Tierarten wie etwa Wiesel, Hase, aber auch Heuschrecken bei Störung durch Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen Schutz suchen
- Lebensräume und Nistplätze für zahlreiche Insektenarten, Spinnen, Reptilien, Vögel, und Säugetiere
- Reservoir, von denen aus Pflanzen und Tiere gestörte Landschaftsbereiche wiederbesiedeln können.
- Deckung vor Beutegreifern, beispielsweise für Rebhuhn und Wachtel
- offene Bodenstellen, Anrisse und Fahrspuren, die von vielen Vogelarten zum Sandbaden genutzt werden
- Überwinterungsplätze für Käfer, Wanzen, Raupen oder Puppen vieler Kleintiere beispielsweise in den Hohlräumen trockener Halme und Stängel

Ohne Feld-, Wald- und Wiesenwege wäre das Erleben von Natur und Landschaft vor der Haustür undenkbar. Sie führen den Wanderer, den Radler, den Reiter, aber auch den motorisierten Naturgenießer in die Landschaft. Ihre Trassenführung, ihr Ausbaugrad und die Ausprägung der Wegränder tragen stark zum Erlebniswert einer Landschaft bei.

ARTENSCHWUND DROHT

Bis in die 1970er-Jahre waren blütenreiche und interessante Wegränder auch in NRW noch häufig anzutreffen. Heute dominieren in fast allen Regionen stark ausgebaute und weitgehend versiegelte Wege ohne begleitende Krautrinne oder solche mit schmalen, blütenarmen Gras- oder Krautstreifen aus nur wenigen Pflanzenarten.

So beklagten im vergangenen Jahr die Landfrauen im Kreis Warendorf in der örtlichen Presse, dass sie für ihre Marienbögen zu Maria Himmelfahrt, die traditionell mit Blüten von Wildpflanzen gestaltet werden, keine Wildblumen in der Landschaft mehr fin-

Anzeige

Optimierungen kommunaler Bäder

www.heger-partner.de

► Ein ausgeprägter Wiesensaum mit Margerite, Hahnenfuß und Glockenblume bietet zahlreichen Tieren Lebensraum



FOTO: JALETZKE

▼ Das in seinem Bestand gefährdete Rebhuhn ist auf artenreiche Feldraine angewiesen



FOTO: WEISS

den konnten. Auch Imker kritisieren das Fehlen von Wildblüten, denn die einseitige Ernährung der Bienenvölker mit Nektar und Pollen von Kulturpflanzen wie etwa Raps macht die Bienen anfällig für Krankheiten. Ursachen für den unbefriedigenden ökologischen Zustand ländlicher Wege sind:

- **Nährstoffüberschuss:** Häufig gelangt Dünger von benachbarten landwirtschaftlichen Flächen in die Weg- und Feldraine. Davon profitieren wenige hochwüchsige Pflanzenarten wie Brennessel, Giersch oder stark wuchernde Gräser. Konkurrenzschwache Blütenpflanzen wie Margerite, Glockenblumen, Flockenblumen und Malven werden verdrängt. Hinzu kommt die Belastung durch abgeschwemmte Herbizide.
- **Ausbau:** Viele Feldwege wurden in den zurückliegenden Jahren ausgebaut, um den modernen landwirtschaftlichen Maschinen gerecht zu werden. Dadurch sind sie für viele Kleintiere unüberwindliche Hindernis-

se - mit der Folge, dass die ohnehin immer kleiner werdenden Lebensräume zerschnitten und für das Überleben von Populationen vieler Arten zu klein werden.

- **Falsche Pflege:** Wegraine werden oft mehrmals im Jahr gemulcht. Die Biomasse verbleibt auf der Fläche und Blütenpflanzen ersticken unter der Multschicht. Nährstoffe werden dabei weiter angereichert, Blütenpflanzen können nicht einwandern, weil sie in den verfilzten Narben nicht keimen können und der Konkurrenzdruck seitens Stickstoff liebender Arten zu hoch ist.
- **Flächenverlust:** Wegraine werden ganz oder teilweise in die angrenzende landwirtschaftliche Nutzung einbezogen

ERHALT DER VIelfALT

Deutschland hat sich wie die anderen Vertragsstaaten der Vereinten Nationen in der Biodiversitäts-Konvention verpflichtet, den weiteren Verlust an biologischer Vielfalt zu stoppen. Im November 2007 beschloss das Bundeskabinett die „Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt“ und bei der internationalen Welt-Umweltkonferenz 2008 in Bonn sagten die Deutschen Bundesländer zu, diese Strategie durch eigene Landesprogramme und -projekte zu flankieren.

Die Wiederbelebung ländlicher Wege durch Entwicklung und Pflege geeigneter Raine kann einen bedeutenden Beitrag zur Erhaltung der Feldflur-Lebensgemeinschaften leisten. In der Kampagne „Countdown 2010“

setzt das Land NRW auf partnerschaftliche Projekte zur Rettung der Artenvielfalt unter dem Oberbegriff „Mensch, Natur, Heimat - Bündnisse für die natürliche Lebensvielfalt vor Ort“. Ziel ist es, ein möglichst breites Engagement vieler gesellschaftlicher Gruppen zu erreichen. Aktionen zur Entwicklung der Artenvielfalt in der Kulturlandschaft laufen seit Jahren erfolgreich.

Ein Beispiel ist die Initiative „Ravensberger Lichtlandschaften“, bei dem sich eine Gruppe von Bürgern zusammengefunden hat, um artenreiche Lebensräume zu schaffen. Ein ähnliches Beispiel aus Schleswig-Holstein ist das vom LandFrauenVerband initiierte „Artenschutzprojekt Wildpflanzen“, bei dem 68 verschiedene, bedrohte Wildpflanzenarten von den Landfrauen in der Landschaft wieder angesiedelt wurden. Initiativen zur Wiederbelebung ländlicher Wege bieten sich für derartige Partnerschafts-Projekte besonders an, denn blühende und lebendige Wege sind für jedermann alltäglich erlebbar.

VORTEIL ÖFFENTLICHER BESITZ

Die Grundvoraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen sind vergleichsweise gut, weil sich die meisten ländlichen Wege inklusive ihrer Raine im öffentlichen Besitz befinden. Vor diesem Hintergrund lassen sich beispielsweise auf ein Gemeindegebiet bezogen „Wiederbelebungs-Projekte“ durchführen, bei denen sich unterschiedliche Gruppen beteiligen können. Damit passen diese Projekte geradezu ideal in die Grundidee der „REGIONALE“ in NRW „Strategien und anspruchsvolle, strukturwirksame Maßnahmen, in den Bereichen Stadt, Landschaft, Kultur und Wirtschaft zur Profilierung der Region“.

Wie könnte ein solches Projekt aussehen? Hier eine Grobskizze:

Schritt 1 - Ziele definieren:

- Erhaltung und Steigerung der Attraktivität der typischen Landschaft der Gemeinde
- Förderung der Identifikation der Bürger mit ihrem heimatlichen Lebensumfeld
- Bereicherung und Wiederherstellung blütenreicher Weg- und Straßenränder mit naturraumtypischen Blütenpflanzen
- Schaffung geeigneter Lebensbedingungen für die Tierwelt der Kulturlandschaft - etwa Rebhuhn, Goldammer, Neuntöter, Waldeidechse, Zauneidechse, Tagfalter, Wildbienen
- Förderung bürgerlicher Aktivitäten durch

Anzeige

www.kanal-gutachter.de

Angebot der aktiven Mithilfe sowie umfassende Informations- und Fortbildungsangebote

Schritt 2 - Partner suchen:

- Gemeinde
- Kreis
- Landwirtschaftskammer, Landwirtschaftlicher Ortsverband
- Stiftungen westfälische und rheinische Kulturlandschaft
- Biologische Station - soweit vorhanden
- Schulen, Imker, Gärtner, Reiter, Naturschutzverbände, Heimatverein, Landjugend, Jedermann

Schritt 3 - Geeignete Wege und notwendige Maßnahmen ermitteln:

- für die Verbesserung
- für die Pflege

Schritt 4 - Gemeinschaftsaktionen zur ökologischen Verbesserung und Pflege der ausgewählten Flächen organisieren und durchführen:

- Umstellung der Pflege
- Schutz vor Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln
- Einbringung von „Ausbreitungszentren“ der typischen Blütenpflanzen mittels Abschieben des Oberbodens und Einbringen von Mahdgut oder Saatgut aus Spenderflächen - Flächen mit landschaftstypischen Blütenpflanzen
- Saatgutvermehrung oder Anlage von Spenderflächen für Mahdgutübertragungen auf städtischen (Ausgleichs-)Flächen

Wichtig ist, dass die Landwirtschaft angemessen berücksichtigt wird, weil sie der wichtigste Nutzer und Anlieger ländlicher Wege ist. Durch gegenseitige Rücksichtnahme muss sichergestellt werden, dass niemand benachteiligt wird.



▲ An Wegrändern, die gemulcht werden, ersticken Blütenpflanzen unter der Mulchschicht

ZUR SACHE

Literatur

Broschüre des MUNLV „Mensch, Natur, Heimat“ im Internet unter www.umwelt.nrw.de/naturschutz/pdf/artenvielfalt.pdf

„Ravensberger Lichtlandschaften“ - Beschreibung im Internet unter www.hierzaehltDasWir.de/helden/projekt/anzeigen/?pid=224

„Artenschutzprojekt Wildpflanzen“ - Beschreibung im Internet unter www.umweltdaten.landsh.de/nuis/upool/gesamt/wildpflanzen/wildpflanzen.pdf

Regeln für Neu- und Ausbau

1. Erhaltung der vorhandenen unbefestigten Feldwege und der regionaltypischen alten Wegetypen - etwa Pättkes im Münsterland oder gemähte Graswege im Sauerland
2. Verzicht auf Bodenversiegelungen und breite geschlossene Fahrwegdecken
3. bei höheren Anforderungen an Befestigungen prüfen, ob Spurwege oder Rasengittersteine infrage kommen
4. möglichst breite Säume - mindestens ein Meter - einplanen
5. keinen Mutterboden aufbringen - außer bei Erosionsgefahr
6. Raine möglichst durch Mahdgutübertragung aus geeigneten Spenderflächen begrünen oder der Selbstberasung überlassen - keine Ansaat mit Samenmischungen für Funktionsflächen

Regeln für Erhaltung und Pflege

1. Eintrag von Herbiziden und Düngemitteln verhindern
2. Randstreifen in Zeitpunkt und Frequenz an den Standort angepasst regelmäßig mähen - nicht mulchen
3. Mähgut grundsätzlich von den Flächen entfernen
4. floristisch verarmte Raine durch gezieltes Einbringen der heimischen Blütenpflanzen anreichern

Mit geschickter Öffentlichkeitsarbeit ließe sich ein solches Projekt hervorragend für die Imagepflege der Gemeinde als lebenswerte, moderne Stadt oder Gemeinde im Grünen sowie für eine zukunftsorientierte, nachhaltige Landwirtschaft nutzen. Man könnte mit einem beispielhaften Projekt zum Wiederherstellen der landschaftstypischen Artenvielfalt im Rahmen der Landes-Kampagne „Countdown 2010“ werben. Dies ist eine Kampagne, mit der der weltweit bedrohliche Rückgang der biologischen Vielfalt gestoppt werden soll.

Gleichzeitig dient das Projekt der Steigerung der Attraktivität der Gemeinde für den Tourismus. Durch Einbeziehung vieler Gruppen ließen sich viele Ideen - von Patenschaften für Wege bis hin zur Verwertung des Mähgutes in landwirtschaftlichen Kreisläufen oder Biogasanlagen - akquirieren. Allein die Umstellung der Pflege von Mulchen auf Mähen mit einer Entnahme des Mähgutes von den Rainen bringt einen enormen Gewinn an Attraktivität für die ländlichen Wege. ●

BUCHTIPP

Deutschland kommunal 2010

Das Nachschlagewerk, 21,0 x 14,8 cm, 576 S., 22,50 Euro zzgl. Versand und Porto, ISBN 3-9812561-2-3, zu bestellen bei NetworkMedia GmbH, Vertrieb, Stresemannstr. 30, 10963 Berlin, Tel. 030-25594130, Fax: 030-25594-199, E-Mail: vertrieb@nwmd.de

Deutschland kommunal enthält die Verwaltungs- und Dezerernatsstruktur aller Städte von mehr als 20.000 Einwohnern mit Anschrift, Sitzverteilung im Rat, Oberbürgermeister und Bürgermeister, Dezernenten sowie E-Government-Beauftragten samt Kontaktdaten. Weitere Schwerpunkte bilden kommunale Institutionen, Länder, Bund, Parteien sowie Wirtschaft, Verkehr, Medien, Freizeit und Kultur. Zudem wurde das Kapitel „Wirtschaft“ durch die erweiterten Kapitel „Energie und Stadtwerke“ sowie „Abfall und Entsorgung“ nutzerfreundlicher gestaltet.





FOTO: WOLTERFOTO

▲ Im Rahmen der Flurbereinigung werden auch ländliche Wege ausgebaut

Planvoller Zugang zu den neuen Parzellen

Flurbereinigung ist ein wesentlicher Motor des ländlichen Wegebbaus, wobei die Interessen der Grundstücks-Eigentümer ebenso zu berücksichtigen sind wie die der Nutzer

Ländliche Wege sind Ziele für viele Bürgerinnen und Bürger: Nutzer aus der Landwirtschaft mit ihren unterschiedlichen Fahrzeugen, Fahrradfahrer, Spaziergänger und andere Freizeitsportler - mit anderen Worten: für immer mehr Menschen, die im ländlichen Raum wohnen, arbeiten oder Erholung suchen. Der Weg ist das Ziel - ein Begriff, der einem immer wieder begegnet bei der Betrachtung des täglichen Lebens und der Bewältigung von Lebensabschnitten.

Nicht ohne weiteres bewältigt werden die Probleme, die zunehmend bei ländlichen

Wegen entstehen. Viele Wegenetze in NRW sind durch Flurbereinigungsverfahren in den zurückliegenden 60 Jahren - also nach dem 2. Weltkrieg - ausgebaut worden. Vieles davon ist mittlerweile durch normalen Verschleiß erneuerungsbedürftig. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel findet nur noch sporadisch eine Wegeunterhaltung statt. Hinzu kommt, dass Ausbauart und -breite nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen. Dies alles bereitet Ärger und Verdruss.



DER AUTOR

Dieter Brall ist stellvertretender Hauptdezernent bei der Bezirksregierung Münster

FÖRDERUNG DURCH WEGE

Der Ausbau von Wegen richtet sich nach den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW)“ in der Fassung von 1999. Damit ist verbunden die Förderung des ländlichen Raumes „im weitesten Sinn“. Dabei sind unter anderem folgende Belange zu berücksichtigen:

- Landwirtschaft
- Naherholung
- Tourismus
- Naturschutz und Landespflege

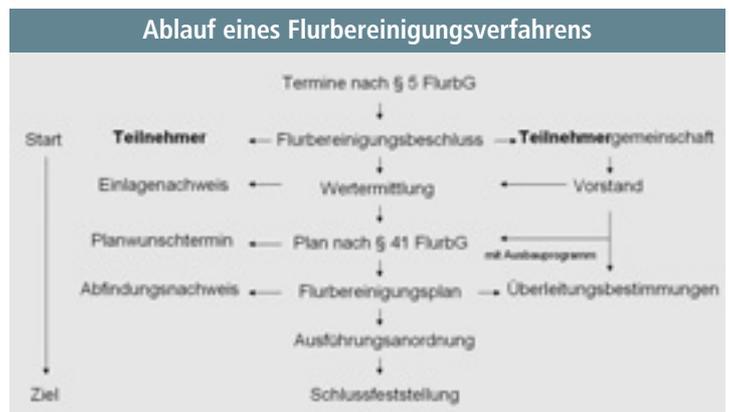
Hierbei werden Standards hinsichtlich Ausbaubreite und Ausbauart beschrieben. Hervorzuheben ist, dass nach dem nordrhein-westfälischen Landschaftsgesetz (LG NW) Wege in der freien Landschaft für Radfahrer, Fußgänger und Reiter zur Nutzung frei sind. Diese Rechte führen aber immer wieder zu Konflikten mit den Landwirten, welche die Wege zum Erreichen und Bearbeiten ihrer Flächen benötigen.

Die gemeinsame Nutzung ist nicht immer konfliktfrei. Bei der Neukonzeption von Wegen oder der Aufarbeitung bestehender Wege sollte man diesen Gesichtspunkten Rechnung tragen. Dies geschieht etwa dadurch, dass man separate Wege für Freizeitnutzer da anbietet, wo es möglich ist, gerade auch in intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten.

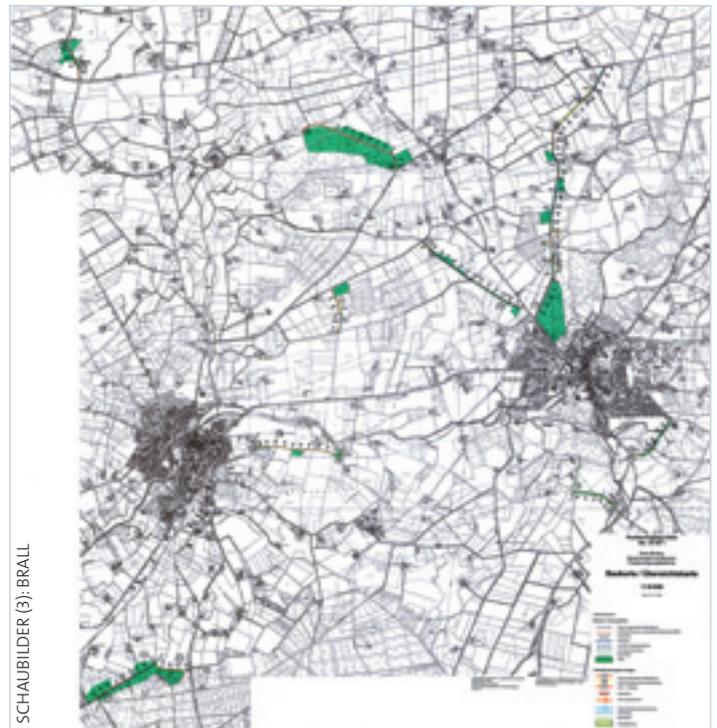
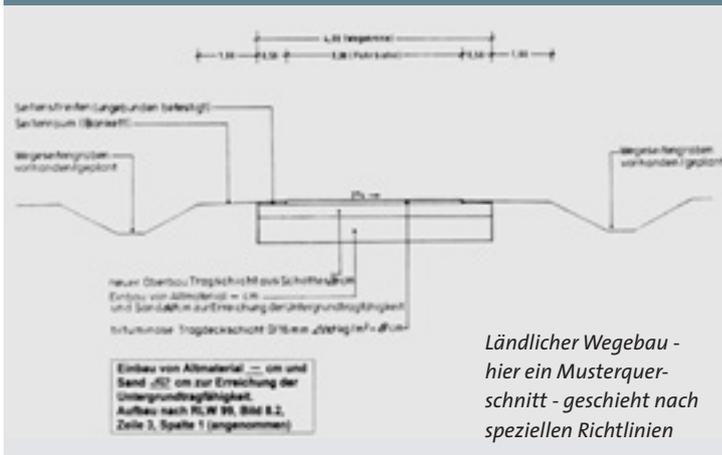
ABLAUF GENAU GEREGELT

Der Ausbau von Wegen und die Anpassung von Wegestrukturen an moderne Anforderungen sind eine Hauptaufgabe der Flurbereinigungsverwaltung. Welche Rolle kann sie

▼ Aus den gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich der Ablauf eines Flurbereinigungsverfahrens



Weg Regelprofil (Querschnitt/Bauweise)



SCHAUBILDER (B): BRALL

hierbei mit ihren gesetzlichen Grundlagen, ihrem technischen Wissen und nicht zuletzt mit den notwendigen finanziellen Mitteln spielen? Das Ablaufschema (siehe Schaubild S. 16 unten), das den Bestimmungen des Flurbereinigungs-gesetzes folgt, zeigt auf,

► Im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens Velen sollten auch Wege für Landwirtschaft und Tourismus modernisiert oder neu geschaffen werden

- welche Phasen ein Projekt durchläuft,
- wie die Rechte eines betroffenen Eigentümers (Teilnehmers) gewahrt werden,
- wo die Gemeinschaft der Eigentümer (Teilnehmergemeinschaft) beteiligt ist.

Nach diesem gesetzlich vorgegebenen Rahmen ist gewährleistet, dass nach bewährten Standards gleichzeitig auf moderne, zeitgemäße Anforderungen eingegangen wird, Festlegungen getroffen und Maßnahmen realisiert werden. Die rechtlichen Grundlagen für den Wegebau in der Flurbereinigung ergeben sich aus zwei „Bausteinen“:

- **Plan nach § 41 FlurbG:** der Wege- und Gewässerplan mit landschaftspflegerischem Begleitplan regelt den tatsächlichen Ausbau und wird förmlich festgestellt
- **Flurbereinigungsplan:** regelt Eigentum und Unterhaltung an den Wegen

Nach vorheriger Vereinbarung übernehmen dies im Regelfall die Städte und Gemeinden. Außerdem enthält der Flurbereinigungsplan Festlegungen über die Widmung - sprich: die rechtmäßige Nutzung - der Wege. Nach Abschluss der Flurbereinigung werden diese Regelungen Gemeindecsetzung und enthalten auch eine Regelung über die Umlage der Kosten für die Unterhaltung der Wege. Diese werden von der Teilnehmergemeinschaft nach Maßgabe des Planes nach § 41 FlurbG hergestellt (siehe Schaubild oben links).

GUTE PRAXIS VELEN

Das Flurbereinigungsverfahren Velen wurde 2003 vorrangig mit dem Ziel eingeleitet, Wege für die Landwirtschaft und den ländlichen Tourismus anzulegen oder zu modernisieren (siehe Schaubild oben rechts). In Verbindung mit dem Wegekonzept stand ein Bepflanzungskonzept, das ebenfalls zeitnah umgesetzt wurde.

Alle Maßnahmen, die sich aus den Planungsüberlegungen und Absprachen ergaben, wurden mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt, mit dem Vorstand der Teilnehmergemeinschaft erörtert und planfestgestellt. Der Ausbau der Wege und die Umsetzung der landschaftsgestaltenden Anlagen oblag der Flurbereinigungsbehörde.

Mit dem Plan nach § 41 FlurbG besitzt die Flurbereinigung ein Instrument, um die Absichten und Ideen im ländlichen Raum nach ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten zu bündeln, planerisch zu konkretisieren und anschließend mithilfe der ländlichen Bodenordnung - des Flurbereinigungsplans - umzusetzen.

Sie benötigt dazu finanzielle Mittel, die aus europäischen, nationalen und Landesmitteln bestehen. Das Instrument Flurbereinigung bietet die Möglichkeit, aus einer Hand Planung, Finanzierung, Umsetzung, aber auch Planfeststellung unter Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange zu betreiben. ●

Konjunkturpaket-Mittel auch für ländliche Wege

Zur Bekämpfung der Finanz- und Wirtschaftskrise hat der Bund im Rahmen des Konjunkturpakets II mit dem Zukunftsinvestitionsgesetz vom 20. Februar 2009 zehn Mrd. Euro für zusätzliche Investitionen der Länder und Kommunen in Bildungsinfrastruktur und allgemeine Infrastruktur bereitgestellt. Auf die NRW-Kommunen entfallen rund 2,3 Mrd. Euro.

Der Städte- und Gemeindebund NRW konnte erreichen, dass das kommunale Investitionsprogramm des Bundes auf Länderebene äußerst kommunalfreundlich ausgestaltet wurde. Jede Kommune erhielt einen anteiligen Betrag zur Bewirtschaftung zugewiesen, der für einzelne Investitionsschwerpunkte in den Jahren 2009 und 2010 eingesetzt werden kann.

Die Bedeutung des ländlichen Wegebbaus hat ihren Niederschlag auch im Zukunftsinvestitionsgesetz gefunden, mit dem der kommunalrelevante Teil des so genannten Konjunkturpakets II umgesetzt wird. Zwar dürfen Mittel daraus grundsätzlich nicht für Straßenbau verwendet werden. Dieser Ausschluss wird aber hinsichtlich des ländlichen Wegenetzes zum Teil durchbrochen. Grund ist, dass der ländliche Wegebau als infrastrukturelle Voraussetzung für die land- oder forstwirtschaftliche Produktion als Teil

der förderfähigen ländlichen Infrastruktur behandelt wird. Ebenso werden auch Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des ländlichen Tourismus eingestuft - beispielsweise Wander-, Rad- oder Reitwege, soweit die landwirtschaftliche Nutzung prägend ist und die Wege der Verbesserung der agrarstrukturellen Verhältnisse dienen. Schließlich kann aus Mitteln des Zukunftsinvestitionsgesetzes auch die Dorferneuerung und -entwicklung in Ortschaften bis zu 10.000 Einwohnern - etwa die Schaffung von Fußwegen oder Dorfplätzen, die Freiraumgestaltung und Begrünung von Ortsrändern - finanziert werden.

Ländliche Infrastrukturmaßnahmen können in ländlich geprägten Gebieten sowie in Dörfern und Ortsteilen bis zu 10.000 Einwohnern, deren Siedlungsstruktur durch die Land- oder Forstwirtschaft geprägt ist, durchgeführt werden. Dies gilt auch für den Bau von Wirtschaftswegen. Für die Förderfähigkeit ist die tatsächliche Siedlungs- und Nutzungsstruktur maßgeblich, nicht aber Gemeindegrenzen oder Abgrenzung von Ortschaften und Stadtbezirken im Sinne der Gemeindeordnung. Zu den ländlichen Wegen gehören:

- Verbindungswege zum Anschluss land- oder forstwirtschaftlicher Betriebe an das gemeindliche oder überörtliche Verkehrsnetz, zur Verbindung untereinander oder mit benachbarten Orten (Mehrfachfunktion)
- Feldwege zur Erschließung und Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen
- Waldwege zur Walderschließung
- Sonstige ländliche Wege - etwa Wanderwege, die in der Regel unbefestigt sind

Mittlerweile ist geklärt, was alles gefördert werden kann. Bei der Förderung ländlicher Wege, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, ist überwiegend auf die Verbesserung der agrarstrukturellen Verhältnisse abzustellen. Möglich sind dabei Neubaumaßnahmen, Maßnahmen, die zu einer Werterhöhung der baulichen Anlage führen, oder Sanierungsmaßnahmen, die zu einer nachhaltigen Steigerung des Gebrauchswertes eines Weges beitragen. Unterhaltungsarbeiten können nicht gefördert werden. Bei befestigten Wegen sind dies beispielsweise das Abschälen der Bankette, Aufhöhung ausgefahrener Bankette, Pflege von Entwässerungseinrichtungen oder Gehölzpflege, Ausbesserung von Schlaglöchern oder Kantenabbrüchen und Ähnliches. (cha)



FOTO: WOLTERFOTO

▲ Wege im Außenbereich dienen der Land- und Forstwirtschaft, werden aber auch vielfach anderweitig genutzt

Leitfaden für die Wegenetzplanung

Mit Blick auf bewährte fachliche und rechtliche Grundlagen hat der Städte- und Gemeindebund NRW praxisnahe Hinweise zur Wegeinfrastruktur im Außenbereich erarbeitet



DER AUTOR

Roland Thomas ist Hauptreferent für Wirtschaft und Verkehr beim Städte- und Gemeindebund NRW

W ege im Außenbereich ergänzen und verdichten das öffentliche Straßennetz in und zwischen den Orten. Ähnlich - und mit ähnlicher Brisanz - wie die öffentlichen kommunalen Straßen unterliegen auch diese Wege einem Alterungsprozess.

In der Landwirtschaft hat es in den vergangenen Jahrzehnten einen Strukturwandel hin zu größeren Einheiten gegeben. Neben der landwirtschaftlichen Nutzung beanspruchen zudem Unternehmungen wie Kies- und Sandgewinnung, Windenergieanlagen und verstärkt Biogasanlagen die Infrastruk-

tur im Außenbereich. Hinzu kommt eine intensivere Wohnnutzung.

Mit dieser Entwicklung steigen die Belastungen wie auch die Ansprüche an die Belastbarkeit der Wege. Jede Kommune steht vor der Frage, inwieweit diese Netze den heutigen und künftigen Anforderungen gewachsen sind.

ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DISKUTIEREN

Der Städte- und Gemeindebund NRW hat mit einer Arbeitsgruppe aus kommunalen Praktikern und Vertretern der Fachwelt sowie dem Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr des Verbandes die „Hinweise zur Wegeinfrastruktur im Außenbereich“ erarbeitet. Der Ausschuss hat in seiner Debatte die Aktualität der Arbeitshilfe herausgestellt und die Notwendigkeit betont, in den Städten und Gemeinden über die Zukunftsfähigkeit der

Wegestruktur im Außenbereich zu diskutieren.

Dabei wurde vertieft auf die Frage eingegangen, inwieweit die Wegenetze in ihrer bisherigen Dichte noch benötigt würden und vorgehalten werden könnten. Kritisch wurde im Ausschuss insbesondere der bisherige Grundsatz gesehen, wonach jedes Grundstück durch einen öffentlichen Weg erreichbar sein muss.

Bei der Erarbeitung der Hinweise haben sich die Experten auf bewährte fachliche und rechtliche Grundlagen gestützt. So sind die „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ für die Funktionseinteilung der Infrastruktur im Außenbereich zugrunde gelegt worden. Zur Ermittlung der konkreten Planungsschritte einer Erhaltungsstrategie greift das Papier sodann auf die grundsätzlichen Überlegungen aus den Empfehlungen des Städte- und Gemeindefundes NRW für die Erhaltung des kommunalen Straßennetzes von 1999 zurück. Damit bildet es eine stimmige Fortentwicklung der Verbandspositionen.

ABSTIMMUNG MIT BETROFFENEN

Kommunale Wegekonzepte sollten im Idealfall in Abstimmung mit Vertretern der Betroffenen - Landwirtschaft und andere - erstellt werden. Kerngedanke sollte eine strategische Entwicklung des Außenbereichs sein nach dem Vorbild und im Wechselspiel mit der klassischen Stadtentwicklung. Danach sollte ein Leitbild erstellt werden, das die Entwicklung der Landwirtschaft, aber auch die ökologische, wohnungswirtschaftliche sowie touristische und freizeitorientierte Prägung der Kommunen berücksichtigen sollte. Die Funktion, die auf dieser Grundlage den Wegen zugeordnet wird, muss auch den Ausbauzustand und die Qualität der Wege bestimmen.

Darauf aufbauend muss eine Bedeutungs-Rangfolge innerhalb der Wegenetze erstellt

BUCHTIPP

ARCHÄOLOGIE IM RHEINLAND

hrsg. v. LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, 208 S., 226 meist farb. Abbild., 30,2 x 21,3 cm, 25,90 Euro, 2009, Konrad Theiss Verlag GmbH, ISBN 3-8062-2296-8

Regelmäßig berichtet das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland über Projekte, Aktivitäten und Trends des vorigen Jahres. Nun ist der Band für 2008 herausgekommen, der in 79 Kurzbeiträgen die unterschiedlichen Epochen und Sparten der Archäologie abdeckt. Das liebevoll ausgestattete Buch enthält eine Fülle von Fotos, Skizzen und Lageplänen. Diese verhelfen auch Laien zum Verständnis der fachwissenschaftlich gehaltenen Artikel. Interessant ist, dass die Tätigkeit der Archäologen bis in die jüngste Zeit - etwa die 1940er-Jahre - reicht. Allen geschichtlich und bodenkundlich Interessierten bietet der Band eine spannende Lektüre.



werden, und zwar in erster Linie im Hinblick auf die verkehrliche Funktion der jeweiligen Verkehrsanlagen, die sich aus dem Leitbild ergibt. Künftig nicht mehr zu gewährleisten ist aber eine Erreichbarkeit jeder landwirtschaftlichen Parzelle - schon gar nicht mit schwerem landwirtschaftlichen Gerät über eine öffentliche Wegeinfrastruktur.

Auf der Grundlage einer angemessenen Erschließung so genannter Feldblöcke - einheitlich bewirtschaftbarer oder erreichbarer Landflächen unabhängig von ihrer grundbuchrechtlichen Grundstückseigenschaft - werden sodann die privaten Interessenten oder landwirtschaftlichen Unternehmer eine „innere Erschließung“ respektive Erreichbarkeit in eigener Verantwortung sicherstellen müssen. Erhaltungswürdig und mit öffentlichen oder kommunalen Mitteln finanzierbar ist auf Dauer vielerorts nur noch die Erschließung ganzer Feldblöcke.

Kommunale Wegekonzepte sollten die Ansprüche der Landwirtschaft in Beziehung setzen zu den sonstigen Nutzungsanforderungen. Hier ist beispielsweise an die Einbindung

in kommunale oder überörtliche Radverkehrsnetze zu denken. Hinzu kommen weitere sportliche Freizeitaktivitäten wie Wandern, Walken, Inline-Skaten sowie Reiten.

KOOPERATION ERFORDERLICH

Zwingend erscheint auch die Kooperation von Nachbarkommunen. Zu einer Erhaltungsstrategie für Wirtschaftswege muss eine Finanzierungslösung gehören. Der Gesetzgeber geht seit jeher davon aus, dass sich die „Interessenten“ an einer Infrastruktureinrichtung finanziell beteiligen. Das ergibt sich aus allen einschlägigen Gesetzen - vom Gesetz über die Auseinandersetzung gemeinschaftlicher Angelegenheiten aus dem 19. Jahrhundert bis hin zum aktuellen Gesetz über Kommunalabgaben.

Mit dem Positionspapier richtet der Verband einen Appell an die Verantwortlichen in den ländlichen Regionen, die wertvolle Infrastruktur im Außenbereich fortzuentwickeln. Dies kann nicht bedeuten, alle Wege in einheitlicher Qualität vorzuhalten. Das ist auch nicht nötig. Vielmehr muss den jeweiligen Ansprüchen entsprechend situationsgerecht vorgegangen werden.

Abhängig davon, wer von der konkreten Verkehrsanlage profitiert, muss eine Finanzierungslösung entwickelt werden. Dies kann sich erstrecken vom reinen Verursacherprinzip, wenn nur ein einziger Anlieger einen technisch aufwändigen Ausbau benötigt, bis hin zur vorrangigen Finanzierung durch die Allgemeinheit, wenn es sich um Wege handelt, die in erster Linie dem Radverkehr, dem Tourismus oder weiteren Freizeitaspekten dienen. Es wird auch Wege geben, die ganz überflüssig sind und nicht weiter unterhalten werden müssen.

NEUES WAPPENZEICHEN FÜR NRW



Die NRW-Landesregierung hat das so genannte Wappenzeichen, das von Bürgern, Firmen und Vereinen verwendet werden kann, neu gestaltet. So enthält das aktuelle **Wappenzeichen** (Foto) Elemente des Landeswappens, unterscheidet sich aber in seiner Form deutlich von diesem. Es ist viereckig und kann deshalb nicht mit dem stilisierten Landeswappen verwechselt werden, das nur von Behörden und auf offiziellem Briefkopf verwendet wird. Das neue Wappenzeichen, das die Verbundenheit eines Vereins oder einer Organisation mit dem Land NRW zum Ausdruck bringen soll, kann im Internet unter www.im.nrw.de heruntergeladen werden.

Gemeindekongress 2010 und Messe KOMCOM NRW

Am 23. und 24. März 2010 finden in der Messe Essen mit dem Gemeindekongress des StGB NRW sowie der KOMCOM NRW 2010 samt Teilmessen zwei kommunale Spitzenereignisse statt

Die KOMCOM NRW 2010 ist die größte Veranstaltung für den öffentlichen Dienst in Deutschland. Neben der KOMCOM als bedeutendster IT-Fachmesse für die öffentliche Verwaltung werden bei der KOMCOM NRW 2010 erstmals der Themenpark „KomZu“ (Kommunale Zukunft Deutschland) und die KOM-2-ORDER, Fachmesse für kommunale Beschaffung, präsentiert. Parallel veranstaltet der Städte- und Gemeindebund (StGB) NRW als Kooperationspartner der KOMCOM NRW 2010 den Gemeindekongress, an dem bis zu 1.400 Delegierte teilnehmen werden.

Die Entscheider und Mitarbeiter aus Kommunalverwaltungen, Ministerien, Landes- und Bundesbehörden, Stadtwerken, Kirchen und vielen anderen öffentlichen Institutionen erhalten somit einen einzigartigen Treffpunkt. Essen als Kulturhauptstadt Europas 2010 ist der geeignete Gastgeber für dieses Spitzenereignis.

Die „Initiative Zukunft Ruhr“ der NRW-Landesregierung gibt eine Strategie vor, die „auf Kreativität, Ideenreichtum und den Willen zum Wandel bei Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen der Region Ruhrgebiet setzt“. Das Portfolio der KOMCOM NRW 2010 sendet aus dem bevölkerungsreichsten Bundesland dieselben Signale für die Zukunft der öffentlichen Verwaltung in Deutschland: Fortschritt durch Innovation und Mut zum Wandel trotz - oder auch gerade wegen - der Wirtschafts- und Finanzkrise.

ERÖFFNUNG MIT INNENMINISTER WOLF

Die KOMCOM NRW 2010 wird am Dienstag, 23.03.2010, um 9:30 Uhr von NRW-Innen- und Sportminister Dr. Ingo Wolf eröffnet. Der Präsident des StGB NRW sowie 1. Vize-Präsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, der Bergkamener Bürgermeister Roland Schäfer, und StGB NRW-Hauptgeschäftsführer Dr. Bernd Jürgen Schneider begrüßen die Gäste und geben den Startschuss für die Messerundgänge zu ausgewählten Ständen.

Alle Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aus NRW sind hierzu herzlich eingeladen. Um 14:00 Uhr beginnt dann die StGB NRW-Mitglie-

dersammlung - Gemeindekongress. Vormerken sollten sich die Führungskräfte aus den Kommunen ebenfalls den 2. Messetag - der „Tag der kommunalen Zukunft in NRW“ mit seinem umfangreichen Vortragsprogramm.

KOMCOM - Nr. 1 der kommunalen Fachmessen

Die KOMCOM als Leitmesse für Informationstechnologie im Public Sector wird in Essen der gewohnt hochwertigen und innovativen IT-Marktplatz für Kommunen sein. Rund 200 Aussteller aus der IT-Branche präsentieren bei der KOMCOM ihre EDV-Produkte und IT-Dienstleistungen für alle Fachbereiche der kommunalen Verwaltung.

KomZu - Kommunale Zukunft Deutschland

Mit dem Themenpark „KomZu - Kommunale Zukunft Deutschland“ schafft die KOMCOM erstmals ein Forum für kommunale Zukunftsthemen wie beispielsweise Energiemanagement, Licht in der Stadt, Stadtplanung, Facility Management oder Smart Cities. Vorgestellt werden erfolgreiche Projekte aus Städten und Gemeinden sowie innovative Technologien. Die intelligente Vernetzung der Themen ist Schwerpunkt dieses bundesweit ersten Best-Practice-Marktplatzes, der Wirtschaft, Kommunen und Wissenschaft zusammenführt.

KOM-2-ORDER - Fachmesse für kommunale Beschaffung

Parallel zur KOMCOM und dem Themenpark KomZu findet 2010 in Essen erstmals die KOM-2-ORDER, Fachmesse für kommunale Beschaffung, statt. Damit wird das Angebot für die Kommunalwirtschaft sinnvoll abgerundet. Die KOM-2-ORDER bietet einen Überblick über den kommunalen Beschaffungsmarkt, angefangen bei der Ausstattung des öffentlichen Raumes über kommunale Nutzfahrzeuge bis hin zum Straßenbau. Die Besucher der



KOM-2-ORDER rekrutieren sich aus allen Bereichen des öffentlichen Einkaufs, die ausstellenden Firmen sind Hersteller und Lieferanten von Produkten des Beschaffungsmarktes.

Umfassendes Weiterbildungsangebot

Sowohl bei der KOMCOM und der KomZu als auch bei der KOM-2-ORDER wird die Ausstellung umrahmt von einem umfangreichen Workshop- und Forenprogramm, das ein einzigartiges Weiterbildungsangebot für die kommunalen Fachbesucher bereit stellt.

Die Themen im Rahmen der KOMCOM sind etwa Schul-IT, papierloser Zahlungsverkehr, ePass, ePR, VAMS & Co und der demografische Wandel sowie die damit verbundenen Herausforderungen für das Geodatenmanagement.

Im Themenpark KomZu geht es unter anderem um die öffentliche Sicherheit, Alkoholprävention, klimagerechte Stadtentwicklung, Förderung der Nahmobilität, Breitbandversorgung sowie Architektur und PPP an Schulen. Im Rahmen der KOM-2-ORDER referieren Experten aus Kommunen und Beratungsagenturen zu den Themen Brandschutz, Feuerwehrfahrzeugbeschaffung und Abwasseranlagen.

TAG DER KOMMUNALEN ZUKUNFT NRW 24. MÄRZ 2010 - 10 BIS 16 UHR

Der Themenpark „KomZu - Kommunale Zukunft“ der KOMCOM NRW vereint innovative Produktlösungen mit einem einzigartigen Know-how im Vortragsprogramm, das am 2. Messetag - dem „Tag der kommunalen Zukunft in NRW“ - stattfindet. Die Themen des Programms wurden gemeinsam mit dem StGB NRW festgelegt und greifen aktuelle Fragen der kommunalen Zukunft auf.

Sicherheit - Ordnungspartnerschaften und Alkoholprävention

Im 1. Teil des Forums „Sicherheit“ werden die Hintergründe, Fakten und Zahlen der seit 1997 in NRW einge-

INFO

Informationen zu KOMCOM NRW 2010, KomZu und KOM-2-ORDER im Internet:

www.komcom.de
www.komzu.de
www.kom2order.de

Tag der Kommunalen Zukunft in NRW
Mittwoch, 24. März 2010
Messe Essen 10:00 - 16:00 Uhr
Programm im Internet unter
www.kommunen-in-nrw.de
(Startseite Gemeindekongress 2010)

Tag der kommunalen Zukunft - die Foren

Praxisforum - Sicherheit in den Städten und Gemeinden

10:00-12:45 Uhr

Moderation: Beigeordneter Hans-Gerd von Lennep, Dezernat I

Gemeinsam Sicherheit vor Ort gewährleisten

Ordnungspartnerschaften

Michael Kreuzberg, Bürgermeister der Stadt Brühl (Landespreis 2008)

Zusammenarbeit mit privaten Sicherheitsunternehmen

Georg Nagel, Ministerialrat, Leiter des Referats 71 - Ordnungsrecht, Feiertagsrecht, Orden und Ehrungen - im Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen

Alkoholprävention

Dr. Uwe Friedl, Bürgermeister der Stadt Euskirchen

Praxisforum - Umwelt

13:00 - 13:45 Uhr

Moderation: Beigeordneter Stephan Keller, Dezernat II

Klimagerechte Stadtentwicklung

Prof. Dr. Wilhelm Kuttler, Universitätsprofessor für angewandte Klimatologie und Landschaftsökologie, Universität Duisburg/Essen

Praxisforum - Verkehr

14:00 - 14:45 Uhr

Moderation: Hauptreferent Roland Thomas, Dezernat III

Gesellschaft im Wandel, Mobilität im Wandel - Was kommt auf die Städte und Gemeinden zu?

Simplify your City

Dipl. Ing. Franz Linder, Inhaber Planerbüro Südstadt und P3-Agentur, Köln

Mobil bleiben - neue Anforderungen der alternden Gesellschaft an die Mobilität

Theo Jansen, Koordinierungsstelle im Netzwerk "Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland", VRS GmbH

Praxisforum - Genossenschaft

15:00-16:00 Uhr

Moderation: Beigeordneter Stephan Keller, Dezernat II

Die Genossenschaft als Rechtsform für Kommunale Öffentliche Einrichtungen

Bruno J. Simmler, Dipl.-Betriebswirt und Jurist, Bereichsleiter des RWGV und Franz-Josef Rogoll, Vorsitzender des Vorstandes der Stadtmarketing Sondern e.G

Praxisforum - Bildung / Schulen I

10:00 - 11:30 Uhr

Moderation: Beigeordneter Claus Hamacher, Dezernat IV

Architektur / PPP an Schulen

Bedeutung von pädagogisch sinnvoller Schularchitektur / Alternative Finanzierungsmöglichkeiten in Form von PPP

N.N., Mitglied des Vorstandes der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen

Erweiterung des Gymnasiums Dionysianum der Stadt Rheine

Jan Kuhlmann, Beigeordneter der Stadt Rheine

Erfahrungen mit PPP im Schulbereich

Gunnar Koerdet, Bürgermeister der Stadt Bedburg

Praxisforum - Breitband

12:00-12:45 Uhr

Moderation: Hauptreferent Horst-Heinrich Gerbrand, Dezernat III

Strategien zur zukunftsfähigen Breitbandversorgung in ländlich strukturierten Räumen

Vorstellung des Breitbandkompetenzzentrums NRW

Prof. Dr.-Ing. Stephan Breide, Fachbereich Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften / Fachgebiet Kommunikationstechnik und Multimedia der Fachhochschule Südwestfalen

Fördermöglichkeiten von Maßnahmen zum Ausbau der Breitbandversorgung

Martina Hunke-Klein, Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Praxisforum - Bildung / Schulen II

14:00 - 15:30 Uhr

Moderation: Hauptreferent Dr. Matthias Menzel, Dezernat IV

Moderne Infrastruktur an Schulen

Impulsvortrag: Einführung in die Thematik

Wolfgang Vaupel, Geschäftsführer der Medienberatung NRW

Erfahrungen mit einer Laptopklasse an einer Schule

Hans Ruthmann, Leiter der Gesamtschule Königsborn in Unna

Möglichkeiten des Einsatzes von interaktiven Whiteboards an Schulen

Andreas Zboralski, Kommunales Rechenzentrum Niederrhein

Praxisforum - Arbeitssicherheit

14:00 - 14:45 Uhr

Moderation: Beigeordneter Hans-Gerd von Lennep, Dezernat I

Brandschutz

Dipl. Ing. Stefan Müller, Kommunal- und Abwasserberatung NRW

Praxisforum - Fahrzeuge

15:00 - 15:45 Uhr

Moderation: Beigeordneter Hans-Gerd von Lennep, Dezernat I

Feuerwehrfahrzeugbeschaffung

Dr. Wolfgang Malms, Kommunal- und Abwasserberatung NRW

fürten Ordnungspartnerschaften erläutern. Ein Träger des Landespreises „Innere

Sicherheit“ stellt seine Ordnungspartnerschaft vor. Darüber hinaus werden die Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes privater Sicherheitsdienste im Kommunalbereich diskutiert. Im 2. Teil des Forums stehen die kommunalen Handlungsmöglichkeiten bei der Alkoholprävention im Mittelpunkt. Die aktuelle Rechtslage für Alkoholverbote durch ordnungsbehördliche Verordnung und die gesetzgeberischen Initiativen zur Alkoholprävention werden erörtert.

Umwelt - Klimagerechte Stadtentwicklung

Auf kommunaler Ebene besteht gegenwärtig ein starker Beratungs- und Informationsbedarf über die Frage der Integration von Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung in die Stadtentwicklung. Dabei geht es sowohl darum, einen kommunalen Beitrag zur Erreichung der auf nationaler Ebene gesetzten Klimaschutzziele zu liefern, als auch darum, die Städte so umzubauen oder anzupassen, dass sie den veränderten klimatischen Bedingungen in Nordrhein-Westfalen auch künftig gerecht werden können. Handlungsbedarf gibt es beispielsweise bei der

Anpassung der Infrastruktur im Ver- und Entsorgungsbereich, bei der Stadtbegrünung, der ökologischen Gewässerentwicklung, der Siedlungsstruktur und der Gebäudetechnik. Im Rahmen des Forums „Klimagerechte Stadtentwicklung“ soll im Anschluss an einen Einführungsvortrag diskutiert werden, wie die Städte und Gemeinden dieser Herausforderung gerecht werden können.

Verkehr - Förderung der Nahmobilität

Gesellschaft im Wandel, Mobilität im Wandel - Was kommt auf die Städte und Gemeinden zu? Mit dieser Frage befasst sich das Forum „Verkehr“. Im ersten Teil wird das Modellprojekt Simplify-City des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vorgestellt. Simplify-City soll im Sinne des Leitgedankens „Weniger ist mehr“ das Leben in der Stadt und insbesondere die Mobilität aller Verkehrsteilnehmer konsequent vereinfachen, indem der öffentliche Stadt- und Verkehrsraum von allen baulichen Anlagen sowie verkehrstechnischen- und möbli-

runngspezifischen Elementen (Bänke, Papierkörbe, Infostellen etc.) befreit wird, die überflüssig oder kontraproduktiv sind.

Daran anschließend werden die Anforderungen der alternden Gesellschaft an die Mobilität erörtert. Das kommunale Mobilitätsmanagement soll die eigenständige und sichere Mobilität gerade auch von Senioren verbessern. Dies erfordert das Zusammenwirken verschiedener Bereiche wie beispielsweise einem barrierefreien ÖPNV, einem Komfortnetz für den Rad- und Fußverkehr, Verkehrsberuhigung, Verkehrsüberwachung, Mobilitätserziehung und Anderes. Wie eine sichere Mobilität für Senioren gelingen kann, wird im Forum dargestellt.

Kommunale / öffentliche Einrichtungen als Genossenschaften

Bürgernahe Einrichtungen wie Kindergärten, Stadtbibliotheken, Schwimmbäder, Sportstätten und medizinische Dienste sind wichtige Bestandteile der kommunalen Infrastruktur, deren Finanzierung durch den Einbruch der Gewerbesteu-



er und die drohenden kommunalen Defizite in zweistelliger Milliardenhöhe bundesweit in Gefahr ist. Die Gründung von Genossenschaften zur Erhaltung kommunaler Einrichtungen ist ein erfolgversprechender Weg.

Die Übernahme öffentlicher Aufgaben wie Dienstleistungen und Infrastrukturangebote kann durch die Mitgliedschaft von Bürgern, Vereinen und örtlichen Unternehmen auf eine solide wirtschaftliche Basis gestellt werden. Welche Voraussetzungen hierfür erfüllt sein müssen, wird im Forum „Die Genossenschaft als Rechtsform für Kommunale öffentliche Einrichtungen“ diskutiert.

Bildung - Architektur / PPP und moderne Infrastruktur an Schulen

Im 1. Teil des Forums „Bildung“ erhalten die Teilnehmer auf der einen Seite Informationen über pädagogisch sinnvolle Schularchitektur. Auf der anderen Seite werden alternative Finanzierungsmöglichkeiten (Public-Private-Partnership) aufgezeigt. Als Beispiele aus der kommunalen Praxis werden der Neubau des Steinhäger Gymnasiums und die Erfahrungen mit PPP im Schulbereich der Stadt Bedburg erläutert. Im 2. Teil des Forums stehen die Möglichkeiten einer modernen Infrastruktur an Schulen im Mittelpunkt. Die Perspektiven für NRW sowie der Einsatz von Laptopklassen und interaktiver Whiteboards an Schulen werden ebenfalls anhand von Praxisbeispielen erklärt.

Breitband-Strategien zur zukunftsfähigen Versorgung ländlich strukturierter Räume

Der Breitbandzugang zum Internet ist für Unternehmen ein unverzichtbarer Standortfaktor. Gerade in ländlichen Regionen gibt es nach wie vor Gebiete mit unzureichender Internetversorgung. Das „Breitband-Kompetenzzentrum NRW“, das an der Fachhochschule Südwestfalen im März 2009 eröffnet wurde, soll mit Unterstützung der NRW-Landesregierung den Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen bei der Beseitigung der Versorgungslücken für Breitbandanschlüsse helfen. Im Forum „Breitband“ werden die Aufgaben und Leistungen des BBCC.NRW vorgestellt. Im Anschluss erhalten die Teilnehmer einen Überblick über die Fördermöglichkeiten von Maßnahmen zum Ausbau der Breitbandversorgung.

Der Tag der kommunalen Zukunft in NRW ist eine einmalige Gelegenheit, sich in Messe, Workshops und Foren umfassend über die Möglichkeiten für eine moderne und effiziente Verwaltung zu informieren. Die Teilnahme am Tag der kommunalen Zukunft ist für die Besucher der KOMCOM NRW 2010 bereits im Eintrittspreis zur Messe enthalten. ●

Rettungsschirm für Städte und Gemeinden aufspannen Investitionskraft stärken - Wachstum ermöglichen

Resolution des Präsidiums des Deutschen Städte- und Gemeindebundes vom 1. Dezember 2009

Die Auswirkungen der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise sind in den Städten und Gemeinden immer deutlicher zu spüren. Steuereinnahmen brechen dramatisch ein, gleichzeitig explodieren die Sozialausgaben. Kommunen sollen Kinder betreuen und für Sicherheit sorgen, Schulen sanieren und Abwasser beseitigen, Sozialhilfe zahlen und mit Investitionen das örtliche Handwerk stärken - kurzum ein attraktives Umfeld vor Ort garantieren.

Diese Leistungen werden von Bund und Ländern den Kommunen auferlegt und gleichzeitig werden den Bürgerinnen und Bürgern immer weitere Leistungen versprochen: Im Rahmen eines Rechtsanspruches sollen innerhalb weniger Jahre Hunderttausende von Krippenplätzen geschaffen werden, Kommunen sollen mehr für Bildung tun, investieren und zum Klimaschutz beitragen. Gleichzeitig fordern Staat und Gesellschaft bürgerfreundliche Kommunen und eine Neuausrichtung der Kommunen für die alter werdende Gesellschaft.

Wie das vor dem Hintergrund der dramatischen Finanzlage realisiert werden kann, bleibt völlig offen. Die Schere zwischen wegbrechenden Einnahmen und explodierenden Ausgaben der Kommunen wird sich in den nächsten Jahren weiter öffnen. Die Finanzkrise bestimmt längst die politischen Entscheidungen vor Ort. Pflichtaufgaben und Personallasten könnten oftmals nur durch Kassenkredite finanziert werden.

Allein in den ersten sechs Monaten dieses Jahres stiegen die Kassenkredite um 2,8 Milliarden Euro auf 32,6 Milliarden Euro an. Inzwischen liegt der Anteil der Kassenkredite an der Gesamtverschuldung der Kommunen bei 41 Prozent. Damit muss die heutige Lebensqualität von den folgenden Generationen finanziert werden - eine unverantwortliche Entwicklung.

Die kommunale Selbstverwaltung ist akut in Gefahr. Die vermehrte gesetzliche Aufgabenzuweisung durch Bund und Länder sowie zunehmende Qualitätsanforderungen ohne angemessenen finanziellen Ausgleich führen

zu einer dramatischen Überlastung der Kommunen. Attraktivität und Lebensqualität für Bürger und Unternehmen werden damit in Frage gestellt. Denn die Kommunen werden ihre öffentlichen Aufgaben in Zukunft nicht mehr in dem Umfang und der Qualität erfüllen können. Dies hat auch gravierende Auswirkungen für Staat und Gesellschaft. Angesichts dieser prekären Lage fordern die deutschen Städte und Gemeinden einen Rettungsschirm und ein dauerhaftes kommunales Konsolidierungspaket. Hierzu gehören:

- deutliche Erhöhung der Bundesbeteiligung bei den Kosten der Unterkunft für SGB II-Empfänger,
- Kompensation der Steuermindereinnahmen der Städte und Gemeinden im Rahmen des Wachstumsbeschleunigungsgesetzes,
- kurzfristige Überbrückungshilfen für mindestens zwei Jahre, damit Städte und Gemeinden in der Krise im Interesse von Staat und Gesellschaft handlungsfähig bleiben,
- kurzfristige Einführung eines Bundesteilhabegeldes für Menschen mit Handicap,
- finanziell unterlegtes Bekenntnis des Bundes, dass es sich bei der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsunfähigkeit um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe handelt und
- ein dauerhaftes Konzept, das die Finanzierung der gesetzlichen Aufgaben der Kommunen ohne immer neue Schulden sichert, dazu gehört auch eine starke Gewerbesteuer.

Das Präsidium des Deutschen Städte- und Gemeindebundes fordert, den Weg aus der Krise gemeinsam zu gehen und kurzfristig einen Kommunalgipfel von Bund, Ländern und Kommunen einzuberufen. Dieser muss zur Lösung der drängenden Probleme einberufen werden, um einen Rettungsschirm aufzuspannen, der die Investitionskraft der Kommunen stärkt, Wachstum ermöglicht und die Handlungsfähigkeit der Städte und Gemeinden sichert. ●

Wege-Infrastruktur im Außenbereich

1. Die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen verfügen in ihren Außenbereichen über ausgedehnte **Netze von ländlichen Wegen** unterschiedlicher Qualität und Funktion. Diese Wege ergänzen und verdichten das öffentliche Straßennetz in und zwischen den Orten.

In der Landwirtschaft hat es in den vergangenen Jahrzehnten einen tiefgreifenden Strukturwandel gegeben. Die durchschnittliche Betriebsgröße der Höfe stieg durch Konzentration auf größere Einheiten an. Rationalisierung, Mechanisierung und schließlich Digitalisierung führten zu einer Spezialisierung in den Schwer-

punktbereichen Milcherzeugung, Tiermast, Ackerbau und Erzeugung nachwachsender Rohstoffe. Mit dieser Entwicklung steigen sowohl die Belastung wie auch die Ansprüche an die Belastbarkeit der Wege. Neben der landwirtschaftlichen Nutzung beanspruchen weitere wirtschaftliche Nutzungen wie Kies- und Sandgewinnung sowie Windenergieanlagen die Infrastruktur im Außenbereich. Derzeit werden zudem verstärkt Biogasanlagen in Betrieb genommen.

Im Zusammenhang mit der Aufgabe zahlreicher kleiner landwirtschaftlicher Betriebe gewinnt das reine Wohnen im Außenbereich an Bedeutung. Neben den landwirtschaftlichen Verkehren müssen die ländlichen Wege auch Schul- und Linienbusverkehre sowie private Anliegerverkehre aufnehmen. Hinzu kommt häufig die Nutzung als sogenannte „Schleichwege“. Schließlich gewinnt der ländliche Raum zunehmend als touristische Destination sowie als Ziel der Freizeitgestaltung und Naherholung an Bedeutung. Aufgrund dieser Entwicklungen stellt sich in den Städten und Gemeinden die Frage, ob und inwieweit diese Netze den heuti-

gen und insbesondere den künftigen Anforderungen gewachsen sind. In einigen Regionen des Landes sind beispielsweise im Rahmen von Flurbereinigungsverfahren und staatlichen Förderprogrammen gute Wegenetze im Außenbereich entstanden. Dies führt vielerorts dazu, dass aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft eine beachtliche Zahl von ländlichen Wegen mittel- bis langfristig nicht mehr benötigt wird. Die Rede ist beispielsweise im Kreis Höxter von bis zu 30 % der bisherigen Infrastruktur. In einzelnen Städten und Gemeinden in NRW werden offenbar bereits

jetzt Wirtschafts- und Feldwege, die mangels Bedarf nicht mehr frequentiert werden, sich selbst überlassen. In anderen Regionen wurden im Lauf der Zeit je nach den landwirtschaftlichen Erfordernissen aber auch Wege ausgebaut.

Ziel dieser Arbeitshilfe des StGB NRW ist eine für alle Mitgliedskommunen handhabbare Handlungsskizze zur Bedarfsfeststellung sowie Zustandserfassung und -bewertung der Infrastruktur bzw. des Infrastrukturvermögens im Außenbereich. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche sollen örtliche bzw. regionale Wegekonzepte inklusive Refinanzierung angeregt werden.

2. Die **rechtlichen Grundlagen** zur funktionalen Einordnung, Unterhaltung und Refinanzierung von ländlichen Wegen sind vielfältig und kommen regional unterschiedlich zur Anwendung. Es gibt Wege, die in einem Auseinandersetungsverfahren nach altem Preußischem Recht (Gesetz über die durch ein Auseinandersetungsverfahren begründeten gemeinschaftlichen Angelegenheiten, Ge-

mAngG) entstanden sind, und deren Zweckbestimmungen in sog. Rezessen niedergelegt sind. In solchen Rezessen wurde das Eigentum an den Wegeflächen sowie die Unterhaltung (Verwaltung) häufig den Gemeinden übertragen.

Daneben gibt es ländliche Wege, deren Eigentum und Unterhaltungslast den Gemeinden im Rahmen eines landwirtschaftlichen Neuordnungsverfahrens nach der Reichsumlegungsordnung oder dem Flurbereinigungsgesetz zugewiesen worden sind. Diese Wege sind im Rahmen der Flurbereinigung in aller Regel in sog. Wege- und Gewässerplänen rechtlich gestaltet worden. Nicht selten stehen sie im Eigentum der Flurbereinigungsgemeinschaft und nicht der Gemeinde. Da sie insbesondere nach der Systematik des Flurbereinigungsgesetzes eine vom öffentlichen Straßenverkehr unabhängige landwirtschaftlich orientierte Infrastruktur im Außenbereich bieten sollen, sind sie in der Regel nicht als öffentliche Straßen nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW gewidmet.

Nach den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW), die vom Deutschen Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau e.V. (DVWK) erarbeitet wurden, werden die ländlichen Wege wie folgt unterteilt: Verbindungswege – Feldwege (Wirtschaftswege und Grünwege) – Waldwege (Fahrwege und Rückewege). Nach dieser Definition dienen Wirtschaftswege überwiegend der Erschließung und der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Es spricht viel dafür, die Begrifflichkeiten der RLW konsequent anzuwenden und von Ländlichen Wegen als Oberbegriff, von Verbindungswegen und Wirtschaftswegen (i. e. S.) und schließlich Waldwegen zu sprechen.

3. **Kommunale Wegekonzepte** sollten im Idealfall in Abstimmung mit Vertretern der Betroffenen (Landwirtschaft u. a.) erstellt werden. Zunächst sollte eine seriöse Prognose der künftigen Entwicklung im jeweiligen Außenbereich einer Stadt oder Gemeinde erstellt werden. Dies bedeutet nicht nur eine Einschätzung technischer (Ab-) Nutzungszustände und -entwicklungen des Wegenetzes. Vielmehr ist hier eine strategische Planung zur Außenbereichsentwicklung nach dem Vorbild und im Wechselspiel mit der klassischen Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklungsplanung angezeigt. Es soll-

te also ein Leitbild für die Außenbereichsentwicklung erstellt werden, das die erwartete landwirtschaftliche Weiterentwicklung, die weitere ökologische, wohnliche sowie touristische und freizeitrelevante Orientierung der Kommune umfasst und auf einander abstimmt.

Dabei kann es nicht um die Aufstellung von „Wunschlisten“ gehen, inhaltlich Wünschbares, fachlich Machbares und finanziell Leistbares müssen gegeneinander abgewogen werden. Mit der Feststellung, dass es sich um Stadt- und Verkehrsentwicklung handelt, sind auch die verantwortlichen Akteure benannt: die Willensbildungsorgane der Baulastträger dieser Infrastruktur und gleichzeitig die mit der kommunalen Planungshoheit ausgestatteten Organe, also die Gemeinderäte erstellen die kommunalen Wegekonzepte als Ergebnis kommunalpolitischer Abwägungsprozesse.

Darauf aufbauend muss eine Bedeutungs-Rangfolge innerhalb der Wegenetze erfolgen, und zwar in erster Linie im Hinblick auf die verkehrliche Funktion der jeweiligen Verkehrsanlagen, die sich aus dem oben beschriebenen Leitbild ergibt. Die Funktion bestimmt sodann den Ausbaustandard und den Erhaltungswert der jeweiligen Anlage. Selbstverständlich kann diese Außenbereichsentwicklung kein statisches Raster bilden, sondern ist wie die klassische Stadtentwicklung dynamisch. Ländliche Wege dienen überwiegend dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr und sind vorrangig nach den Erfordernissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Kulturlandschaft zu gestalten und zu erhalten. Die bisherigen Ansätze zur Bewertung des ländlichen Wegebaus beschränken sich häufig auf diese Perspektive, so dass die Standards an der Entwicklung der Landtechnik und deren Arbeitsbreiten, Zuladungskapazitäten und Bearbeitungsgeschwindigkeiten, die unter Ausschöpfung der gesetzlich zulässigen Maximalvorgaben immer weiter erhöht werden, ausgerichtet sind.

Künftig nicht mehr zu gewährleisten ist aber eine Erreichbarkeit jeder Grundstücks-Parzelle, schon gar nicht mit schwerem landwirtschaftlichen Gerät über eine öffentliche Wegeinfrastruktur. Auf der Grundlage einer angemessenen Erschließung sogenannter Feldblöcke (einheitlich bewirtschaftbarer bzw. erreichbarer Landflächen unabhängig von



FOTO: MEV-VERLAG

ihrer grundbuchrechtlichen Grundstückseigenschaft) werden sodann die privaten Interessenten bzw. landwirtschaftlichen Unternehmer eine „innere Erschließung“ bzw. Erreichbarkeit auf eigene Verantwortung sicherstellen müssen. Erhaltungswürdig und mit öffentlichen/kommunalen Mitteln finanzierbar ist auf Dauer vielerorts nur noch die Erschließung ganzer Feldblöcke.

Kommunale Wegekonzepte sollten die Ansprüche der Landwirtschaft zu den sonstigen Nutzungsansprüchen in ein Beziehungssystem setzen. Hier ist bspw. an die Einbindung in kommunale oder überörtliche Radverkehrsnetze zu denken. Hinzu kommen weitere sportliche Freizeitaktivitäten wie das Wandern, Walken, Inline-Skaten oder das Reiten. Technische Ausstattung von Wegen und Benutzungsmöglichkeit der unterschiedlichen Nachfragegruppen stehen nicht selten in einer Wechselwirkung. Die vorgesehenen Nutzungsarten haben zudem Auswirkungen auf den Umfang von Verkehrssicherungs- und Überwachungspflichten. Erste Ansätze für derartige Konzepte können sich durch bereits bestehende oder im Aufbau befindliche Wegeführungen und Wegweisungen beispielsweise für den Radverkehr, Reitrouten und andere Beschilderungen ergeben.

Die Erstellung solcher Wegeentwicklungskonzepte sollte möglichst durch Kooperation von Nachbargemeinden erfolgen. Gemeindeübergreifende Wegenet-

ze sollten sicherstellen, dass die Infrastruktur neben dem eigenen landwirtschaftlichen Verkehr aus der Gemeinde auch die Maschinen von benachbarten Landwirten bzw. Betreibern von Landmaschinen, die überbetrieblich eingesetzt werden, aufnehmen kann. Bei der Erstellung von Wander- oder Radverkehrsnetzen ist dies bereits eine Selbstverständlichkeit.

4. Für die **Funktionszuordnung von Ländlichen Wegen** gibt es keine allgemeingültigen Vorgaben. Mit den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW) wurde ein brauchbares Einordnungskonzept geschaffen, das zum Zwecke besserer Kommunikation auch als Grundlage für diese Arbeitshilfe zugrunde gelegt wird. Danach könnte eine funktionale Einteilung der Wege etwa wie folgt vorgenommen werden:

- a) Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung schließen einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöftegruppen und Weiler an das überörtliche Verkehrsnetz an oder verbinden diese untereinander oder mit benachbarten Orten. Sie können auch unmittelbar der Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen dienen. Verbindungswege mit größerer Verkehrsbedeutung sollten ganzjährig auch mit höheren Achslasten befahrbar sein und eine Befestigung nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 2001) erhalten.
- b) Verbindungswege mit geringer Verkehrsbedeutung dienen in geringerem Maße ebenfalls der oben beschriebenen Funktion. Eine ganzjährige Befahrbarkeit mit hohen Achslasten ist aber nicht erforderlich.
- c) Feldwege als Wirtschaftswege dienen überwiegend der Erschließung und der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Daneben erfüllen sie auch andere Zwecke wie z.B. bei der Holzabfuhr und der Erholung. Sie sind entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung befestigte oder natürlich feste, d.h. keine bautechnische Befestigung des Oberbaus erfordernde Feldwege, die bei geeigneter Witterung ganzjährig befahrbar sind und der Erschließung der Flur dienen.
- d) Feldwege als Grünwege sind unbefestigte Feldwege, die mit Maschinen bei

geeigneter Witterung befahrbar sind, und die Erschließung der Flur sowie die Bewirtschaftung der Grundstücke gewährleisten sollen.

- e) Waldwege dienen der Erschließung und Bewirtschaftung von Waldflächen. Sie werden unterschieden in Fahrwege und Rückewege. Fahrwege sind befestigte oder natürliche Wege, die in der Regel ganzjährig befahren werden können. Dies kann in Zeiten besonderer Witterungsverhältnisse anders sein. Fahrwege mit größerer Funktion im Wegenetz und entsprechend höherer Verkehrsbedeutung werden auch als Hauptwege, Fahrwege mit geringerer Verkehrsbedeutung als Zubringerwege bezeichnet. Rückewege sind demgegenüber unbefestigte Wege, die von geländegängigen Maschinen befahren werden können. Sie dienen im Wesentlichen dem Rücken von Holz aus dem Bestand zum Fahrweg.
- f) Sonstige ländliche Wege: Neben den o.g. Wegen, die in der Regel auch für den Fußgänger- und Fahrradverkehr vorgesehen sind, werden bei Bedarf ergänzend besondere Wege angelegt, und zwar u.a. Fußwege, Wanderwege, Radwege, Reitwege und Viehtriebe (Viehtriften).

5. Zur Ermittlung der konkreten Planungsschritte einer **Erhaltungsstrategie** inklusive der **Bedarfsfeststellung sowie Zustandserschaffung** und -bewertung der Infrastruktur kann auf grundsätzliche Überlegungen aus den „Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes NRW für die Erhaltung des kommunalen Straßennetzes“ zurückgegriffen werden. Somit können die Wege auf der Grundlage des Wegekonzepthes nach ihrer Funktion kategorisiert werden. Die Funktion muss auch den Ausbauzustand bestimmen. Auf der Grundlage der Funktionsbestimmung können sodann die Erfassung, Bewertung und Dokumentation des Wegezustandes erfolgen. Als Zielkriterien können die Verkehrssicherheit, der Benutzungskomfort, die Umweltverträglichkeit sowie der Substanzerhalt herangezogen werden. Die darauf erfolgende Zustandsbewertung setzt die jeweiligen technischen Wegezustände zu den o. g. Zielkriterien ins Verhältnis, so dass eine Zustandsreihung vorgenommen werden kann, bspw. in Wegeabschnitte, bei denen Nachholbedarf besteht, Wegeabschnitte im vordringli-

chen Bedarf innerhalb von 2 Jahren, Wegeabschnitte, in denen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Substanzsicherung Maßnahmen innerhalb von 5 Jahren erforderlich werden und Wegekassen in mittelmäßig gutem oder gar sehr gutem Zustand.

Die konkrete Erhaltungsplanung umfasst auf dieser Grundlage alle Maßnahmen, die der Substanzerhaltung, der Erhaltung des Gebrauchswerts für den Wegenutzer und ggf. auch der Verbesserung von Umweltbedingungen dienen. Hierzu gehören die Zustandskontrolle, d.h. die laufende periodische Erfassung des Zustandes des Wegekörpers, des Zubehörs, der Nebenanlagen und der angrenzenden Vegetation, die Wartung, d.h. die Reinigungs- und Pflegearbeiten sowie schließlich die bauliche Erhaltung, also die baulichen Maßnahmen zur Erhaltung des Wegekörpers, des Zubehörs und der Nebenanlagen.

6. Mit der Wegeerhaltungsstrategie geht eine Strategie der konsequenten Finanzausstattung einher, die sowohl die Wegeanlieger, einzelne Sonderinteressen wie bspw. Biogasanlagen, die Allgemeinheit (hinsichtlich touristischer und anderer Nutzungsansprüche) sowie staatliche Förderinstrumente berücksichtigt. Die Funktionszuweisung im jeweiligen Wegeentwicklungskonzept ist die Leitlinie für die mittelfristige **Finanzierung** der Infrastruktur, unabhängig davon, ob und inwieweit die Anlieger im Außenbereich zur Mit-Finanzierung herangezogen werden.

Der Gesetzgeber geht seit jeher davon aus, dass sich die „Interessenten“ an einer Infrastruktureinrichtung finanziell beteiligen bzw. letztlich selbst dafür verantwortlich sind. So hat bereits nach dem GemAngG als ältestem Rechtsregime zwar die Gemeinde die Pflicht zur ordnungsgemäßen Unterhaltung der gemeinschaftlichen Angelegenheiten; die dadurch entstehenden Kosten sind ihr aber von den „Anliegern“ (Interessenten) zu erstatten und nicht der Allgemeinheit aufzubürden. Für den Fall, dass der Recess keine Regelung enthält, werden die Kosten der Unterhaltung gesetzlich nach dem jeweiligen Anteil der Teilnehmer an der Gemeinschaft umgelegt. Entsprechendes gilt für die Wege, deren Eigentum und Unterhaltungslast den Gemeinden im Rahmen eines landwirtschaftlichen Neuordnungsverfahrens nach der

Reichsumlegungsordnung oder dem Flurbereinigungsgesetz zugewiesen worden sind. Sofern im öffentlichen Interesse die Heranziehung der Nutznießer des Wirtschaftsweges zu den Unterhaltungslasten geboten ist, können die diesbezüglichen Festsetzungen in den landwirtschaftlichen Neuordnungsplänen gemäß § 58 Abs. 4 FlurbG und § 61 Abs. 4 RUO mit Zustimmung der Gemeindeaufsichtsbehörde durch eine Gemeindeversammlung geändert werden.

Die Kosten für die Unterhaltung der Wege können des Weiteren durch Erhebung von Benutzungsgebühren nach § 6 KAG NRW ausgeglichen werden, wovon in der kommunalen Praxis allerdings nur selten Gebrauch gemacht wird. Dabei dürfen die Kosten für straßenbauliche Maßnahmen nur berücksichtigt werden, wenn diese nicht über Straßenbaubeiträge umgelegt werden. Für die Erneuerung und Verbesserung von ländlichen Wegen können Ausbaubeiträge gemäß § 8 KAG erhoben werden, wenn allen Anliegern annähernd gleiche Vorteile durch eine investive Maßnahme an der Wegeanlage vermittelt werden. Demgegenüber kann zum Ausgleich der Mehraufwendungen beim Bau oder Ausbau nach § 9 KAG NRW ein besonderer Wegebeitrag erhoben werden. Solche Mehraufwendungen entstehen, wenn Wege im Außenbereich kostspieliger gebaut bzw. ausgebaut werden, weil sie im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung eines Grundstücks außergewöhnlich beansprucht werden. Beanspruchten Nutzer im Übrigen ländliche Wege über deren „Widmungszweck“ hinaus, so sind sie für daraus entstehende Schäden haftbar zu machen.

Refinanzierungsmöglichkeiten ergeben sich immer wieder auch im Wege staatlicher Förderprogramme, wie zuletzt dem Konjunkturpaket II des Bundes oder im Rahmen von Militärmanövern. In anderen Bundesländern werden derzeit Umlageverbände diskutiert oder eingerichtet, in denen die Interessenten im Außenbereich in eigener Organisation die Wegeinfrastruktur weiterentwickeln. Des Weiteren ist vereinzelt eine Anhebung der Grundsteuer A als Refinanzierungsalternative im Gespräch. Im Vergleich zu zweckgebundenen Abgaben ist jedoch festzustellen, dass der räumliche bzw. zeitliche Zusammenhang zwischen Leistungserbringung und Zahlung geringer ist. ●

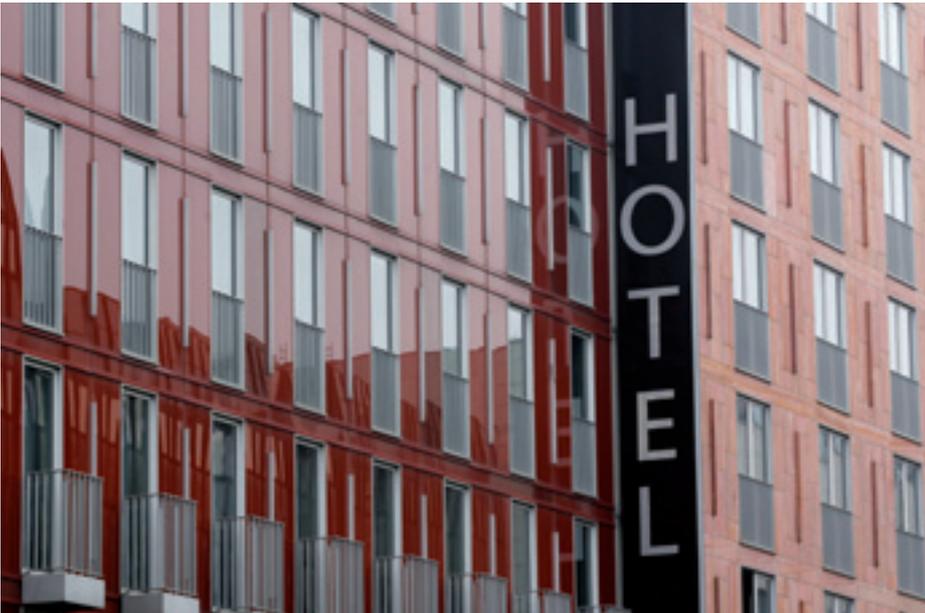


FOTO: WOLTERFOTO

▲ Gute Hotels sind nicht nur in Großstädten ein wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft und Tourismus

Es muss nicht immer ein „Hilton“ sein

Weil auch in ländlichen Regionen Hotels ein Standortfaktor sind und der Stadtentwicklung wie dem Tourismus Impulse geben, wird ein „Quick-Check“ Kommunale Hotelentwicklung entwickelt

Eine erfolgreiche Wirtschaftsförderung stellt Kommunen gerade aufgrund der angespannten Wirtschaftslage und knapper öffentlicher Kassen vor entscheidende Herausforderungen. Dabei spielt die Schaffung zukunftsorientierter Rahmenbedingungen für die Standortwahl potenzieller Investoren eine grundlegende Rolle.

Hierzu gehört allerdings nicht nur eine Autobahnausfahrt, die Anbindung an das Schienennetz, die Erschließung eines neuen Gewerbegebietes oder das Vorhandensein touristisch bedeutsamer Sehenswürdigkeiten. Vor allem ein zeitgemäßes und bedarfsgerechtes Hotelangebot ist für jeden Investor ein

entscheidendes Signal für erfolgsorientiertes Stadtmanagement. Nicht nur die touristische Infrastruktur wird aufgewertet. Auch das Image einer Stadt profitiert von einem attraktiven Hotelangebot.

Dabei ist zunächst unerheblich, ob ein neues Hotel geplant werden soll oder ob Investitionen in bestehende Betriebe der Region erfolgen. Letztendlich ist ein marktgerechtes Hotel oder eine bekannte Hotelmarke für viele Unternehmen ein Faktor zur Identifizierung eines zukunftssträchtigen Wirtschaftsstandortes. Auch der privat reisende Gast bemisst die Qualität der touristischen Infrastruktur grundsätzlich am Vorhandensein eines attraktiven Hotelangebotes.



DER AUTOR

Olaf W. F. Volz ist Vorsitzender der Geschäftsführung von Olaf W. F. Volz & Associates

TOURISMUS WIRTSCHAFTSAKTOR

Der Tourismus selbst ist inzwischen als bedeutender Wirtschaftsfaktor in Nordrhein-Westfalen anzusehen. So ist im Masterplan

Tourismus festgehalten, dass der Beitrag des Tourismussektors am Bruttoinlandsprodukt von NRW im Jahr 2008 bei etwa drei Prozent lag. Daraus resultiert Beschäftigung für rund 530.000 Erwerbstätige, die fest am Standort NRW verankert und somit vor Verlagerung geschützt sind.

Als Tourismusstandort verfügt Nordrhein-Westfalen jedoch über eine schwache Außenwahrnehmung, obwohl das touristische Angebot kontinuierlich optimiert wird. Eine grundlegende Rolle spielt hierbei das Hotelangebot. Vor allem in den Metropolen wird der Hotelmarkt durch das Angebot der großen Ketten geprägt. Auf diesen Bereich hat sich in der Vergangenheit das Interesse der nationalen und internationalen Investoren konzentriert.

In den meisten Städten und Gemeinden steht eine neue Hotelansiedlung oder Investition in das bestehende Hotelangebot ganz oben auf der Wunschliste. Doch gerade die kleineren Standorte müssen sich deutlich mehr anstrengen, um sich gegenüber den großen Ballungsräumen behaupten zu können und von den potenziellen Investoren oder Hotelbetreibern wahrgenommen zu werden. So fehlt es gerade bei kleinen und mittleren Kommunen an fachlich fundierten und neutral aufbereiteten Erhebungen zum Marktpotenzial sowie Grundlageninformationen zur Qualität eines möglichen Hotelstandortes.

AUCH KLEINE PROJEKTE ATTRAKTIV

Bei einer Befragung deutscher Projektentwickler durch das Beratungsunternehmen Volz & Associates im Sommer 2009 wurde deutlich, dass kleine und mittlere Städte bei der Entwicklung neuer Hotels eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. Nach Angaben der befragten Unternehmen scheuen sich die Projektentwickler nicht, auch kleine und mittlere Hotelprojekte mit bis zu 100 Zimmern in Angriff zu nehmen.

Die mehr als 20-jährige Markterfahrung von Volz & Associates auf dem Gebiet der kommunalen Hotelentwicklung zeigt, dass kleine und mittlere Projekte aufgrund der Vorherrschaft lokaler Projektentwickler und Investoren sowie der höheren Flexibilität regionaler Betreibergesellschaften oder eines Privatbetreibers ebenso Erfolg versprechend umgesetzt wurden wie Projekte mit marktführenden Konzernen in den wichtigen deutschen Metropolen.

Da eine Hotelansiedlung oft durch privat-öffentliche Zusammenarbeit zwischen Pro-

jektentwickler und Kommune zustande kommt, wird zu Anfang häufig unrealistischen Ideen nachgegangen. Die Entwicklung des Tourismus stellt für Städte und Gemeinden eine wichtige Richtungsentscheidung im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung dar, die mit großer Emotionalität diskutiert wird. Somit verfallen die Beteiligten zu Anfang nicht selten der Anziehungskraft international bekannter Hotelmarken wie Hilton oder Inter-Continental.

PRIVATE BETREIBER VORN

Nationale und internationale Hotelketten sind jedoch oft nur an Primär- und Sekundärstandorten interessiert. Doch gerade in kleinen und mittleren Kommunen sind private Betreiber oder regionale Hotelgruppen eine ideale Alternative, um neue Standorte zu entwickeln. Denn auch diese Kommunen können durch ein neues Hotel oder die Erweiterung bestehender Betriebe zusätzliche Nachfrage generieren und erhoffen sich somit für den Tourismus und das Image der Stadt positive Effekte. Hierzu bedarf es einer detaillierten und fachlich fundierten Potenzialanalyse, um sich gezielt bei Betreibern und Investoren präsentieren zu können. Dies gilt auch, wenn das Hotelprojekt Teil eines größeren Infrastrukturprojektes ist und somit der allgemeinen Wirtschaftsförderung dient - wie etwa eine Stadtteilentwicklung oder die Erschließung eines neuen Gewerbegebietes. Oft ist mangelndes Know-how der Grund für das Scheitern zahlreicher Projekte. Ohne eine



FOTO: BALTSCH

▲ Auch kleine Beherbergungsbetriebe haben einen gewichtigen Part in der Stadtentwicklung



FOTO: AKADEMIE SCHLOSS KRICKENBECK

BÜRGERMEISTER-SEMINAR AUF SCHLOSS KRICKENBECK

Rund 80 Verwaltungschefs und -chefinnen aus StGB NRW-Mitgliedskommunen trafen sich Mitte Januar 2010 an zwei Terminen in der WestLB-Akademie Schloss Krickenbeck zur konzentrierten Fortbildung. Unter Leitung von StGB NRW-Hauptgeschäftsführer **Dr. Bernd Jürgen Schneider** (Foto vord. Reihe 4. v.links) informierten sich die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister über Top-Themen wie Integration, Kommunal Finanzen, Kinderbetreuung oder Online-Medienarbeit. Neben vielen Neugewählten nutzten auch erfahrene Kollegen die Möglichkeit zur Information sowie zum Networking beim geselligen Seminarabschluss.

professionelle Aufbereitung werden Projekte rasch am Markt zerredet. Mit Hilfe eines Expertenteams können hingegen einzelne Kompetenzen gebündelt werden, sodass ein größerer Gestaltungsspielraum bei der Realisierung eines konkreten Projektes für alle Beteiligten entsteht. Gerade kleine Kommunen können von einer solchen privat-öffentlichen Zusammenarbeit erheblich profitieren. Unzureichend aufbereitete Standorte finden aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kaum noch Beachtung. Entscheidend für die erfolgreiche Ansiedlung eines neuen Hotels in einer Stadt oder Gemeinde sind somit Informationen über den Hotelmarkt und den Standort, die im Vorfeld neutral und unabhängig aufbereitet werden müssen. Für die Metropolen existieren zwar in der Regel detaillierte Marktanalysen. Kleine Kommunen müssen ihren Standort aber erst aufarbeiten lassen.

ZIEL „QUICK CHECK“

Um diesem Informationsbedarf gerecht zu werden, haben Volz & Associates für den Städte- und Gemeindebund NRW den „Quick Check“ Kommunale Hotelentwicklung erarbeitet. Dabei analysieren die Hotelsachverständigen in einer neutralen Marktbetrachtung die aktuellen Angebots- und Nachfragepotenziale auf dem Hotelmarkt der Kommunen in NRW.

Den teilnehmenden Kommunen werden dabei nicht nur theoretische Informationen und Statistiken zur Verfügung gestellt. Die Teilnahme am „Quick Check“ schließt für jede Kommune persönliche Gespräche mit kommunalen Entscheidungsträgern und eine Überprüfung wie Bewertung des bestehenden Hotelangebotes sowie möglicher Areale für neue Hotelprojekte ein.

Die Potenzialanalyse ist somit ein unabhängiges Instrument für die kommunale Hotelentwicklung. Sie unterstützt sowohl Investitionen in bestehende Hotelbetriebe als auch die Realisierung neuer Hotelprojekte und dient dabei nicht zuletzt auch als Grundlage für Finanzierungsentscheidungen. Der „Quick Check“ dient den kommunalen Entscheidungsträgern als Leitfaden der Wirtschaftsförderung und ist ein weiteres Hilfsmittel für die Tourismusentwicklung in NRW, der auch den Masterplan Tourismus NRW unterstützt. Somit wird die Wettbewerbsfähigkeit Nordrhein-Westfalens für nationale und internationale Hotelbetreiber und Investoren erhalten und weiter ausgebaut. Damit sind die künftigen Herausforderungen gerade im Umfeld der Finanz- und Wirtschaftskrise leichter zu bewältigen. ●

ZUR SACHE

Die **Hotelexperten** und neutralen Sachverständigen Olaf W. F. Volz & Associates konzentrieren sich als privates Beratungsunternehmen seit mehr als 20 Jahren schwerpunktmäßig auf die kommunale Entwicklung von Hotelvorhaben. Projekte mit einem Investitionsvolumen von weit über 1,5 Mrd. Euro in Deutschland und Europa, an denen Volz & Associates als Hotelexperten beteiligt waren, stehen für die erfolgreiche Umsetzung zahlreicher Konzepte.

Olaf W. F. Volz & Associates
Graf-Stauffenberg-Strasse 43
66121 Saarbrücken
Telefon 0681-62679
Telefax 0681-62768
www.volz-associates.de
info@volz-associates.de



FOTOS (2): WOLTERFOTO

▲ Soziale Dienstleistungen von allgemeinem Interesse geraten immer mehr ins Visier der europäischen Wettbewerbsbehörden

Wettbewerb erreicht Sozialdienstleistungen

Die vieldebattierte Frage, ob soziale Dienstleistungen europaweit ausgeschrieben werden müssen, hat der Europäische Gerichtshof im Juni 2009 grundsätzlich mit „Ja“ beantwortet

Können Qualität, Effektivität und Wirtschaftlichkeit sozialer Dienstleistungen miteinander kombiniert werden? Über diese und weitere Fragen wurde in der Vergangenheit heftig gestritten. Hintergrund ist der verstärkt wirtschaftliche Kontext, in den soziale Dienstleistungen, nicht zuletzt wegen knapper Kassen, gestellt werden.

Eine wettbewerbsorientierte Vergabe von Sozialleistungen durch öffentliche Träger war in der Vergangenheit die Ausnahme. In der Praxis wurden Sozialleistungen regelmäßig direkt an freie, private oder kirchliche Träger übertragen. Überwiegend galt der Grundsatz „bekannt und bewährt“ statt „transparent und diskriminierungsfrei“. Der Streit um das Vergaberecht wurde zwar vielerorts au-

getragen. Letztendlich scheuten sich aber alle Seiten, eine klare Lösung zu finden.

Die korporatistischen Strukturen der sozialen Fürsorge wurden nur an einigen Stellen aufgebrochen. Insbesondere in der Kinder-, Jugend- und Sozialhilfe gab es wiederholt



DIE AUTORINNEN

Dr. Ute Jasper ist Rechtsanwältin und Partnerin der Anwaltssozietät Heuking Kühn Lüer Wojtek



Barbara Frfr. von der Recke ist Rechtsanwältin bei der Anwaltssozietät Heuking Kühn Lüer Wojtek

Ausschreibungen beispielsweise durch den Landschaftsverband Westfalen-Lippe über Leistungen für das Ambulante Betreute Wohnen behinderter Menschen oder durch die Bundesagentur für Arbeit über Leistungen der Arbeitsmarktförderung und Berufsvorbereitende Maßnahmen.

MEHR WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die Gründe liegen auf der Hand. Steigende Kosten bei finanziellen Mitteln erforderten wirtschaftliches Handeln. Gleichzeitig sollten die Qualitätsstandards gesichert werden. Auf diese Weise versuchten öffentliche Träger, den Kostendruck durch Wettbewerb aufzufangen.

Dies geschah aus Einsicht in die Realitäten. Denn soziale Dienstleistungen rücken seit Längerem immer mehr in den Fokus der europäischen Binnenmarkt- und Wettbewerbsregelungen. Der expandierende Markt sozialer Dienstleistungen besitzt nicht nur sozialrechtliche, sondern auch marktrechtliche Relevanz. Dies wird nicht zuletzt durch die vom EuGH vor einigen Jahren erklärte erweiterte Geltung der Wettbewerbs- und Beihilfevorschriften der Artikel 87 ff. EG-Vertrag auf den Sozialleistungssektor deutlich.

Auch aus Brüssel gab es seit Längerem klare Anzeichen für eine Anwendungspflicht des Vergaberechts, so zum Beispiel in der Mitteilung der EU-Kommission zur Umsetzung des Gemeinschaftsprogramms von Lissabon „Die Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse in der Europäischen Union“ vom 26.04.2006; KOM (2006), 177.

RECHTSGEBIETE KOMPATIBEL?

Kritiker tragen hingegen vor, dass Sozialrecht und Vergaberecht nicht kompatibel seien. Das so genannte sozialrechtliche Dreieckverhältnis - die dreipolige Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen zwischen öffentlichem Leistungsträger, freiem Träger als Leistungserbringer und den Leistungsberechtigten als Leistungsempfänger - schließe die Anwendung des Vergaberechts aus. Der Gedanke des Wettbewerbs sei bereits im Sozialrecht verankert. Die dem Sozialrecht innewohnende Trägerpluralität sowie das Wunsch- und Wahlrecht der Leistungsberechtigten lasse eine vertragliche Ausgestaltung von Sozialleistungen nach dem Vergaberecht nicht zu.

Im Rahmen des sozialrechtlichen Dreieckverhältnisses hat der sozialleistungsberechtigte Bürger einen öffentlich-rechtlichen

Anspruch gegen den Träger, der die gewünschte Leistung bewilligt und sich zur Übernahme der Kosten der zu erbringenden Leistung bereit erklärt. Der Leistungsbe-rechtigte hat dabei in der Regel ein Wahlrecht, welcher Leistungserbringer die Leistung vor-nehmen soll. Der Träger schließt zu diesem Zweck mit diversen freien und privaten Trägern Rahmenvereinbarungen ab, in denen die Bedingungen für die Leistungserbringung geregelt werden.

Nach Auffassung etwa der Bundesarbeitsge-meinschaft der freien Wohlfahrtspflege stellt eine auf derartige Rahmenvereinbarun-gen gestützte Leistungsabwicklung im sozi-alrechtlichen Dreiecksverhältnis zwar regel-mäßig einen öffentlich-rechtlichen Vertrag dar. Dieser unterliege aber als Dienstleistungs-konzession nicht dem Anwendungsbereich des Vergaberechts.

Für die Annahme eines ausschreibungs-pflichtigen Dienstleistungsauftrages im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbe-werbsbeschränkungen (GWB) fehle es an der Gegenseitigkeit und Entgeltlichkeit der Lei-stungsbeziehungen zwischen Leistungsträ-ger und Leistungserbringer. Das tatsächliche Belegungs- oder Inanspruchnahmerrisiko und somit das wirtschaftliche Risiko liege - konzessionstypisch - beim Leistungserbrin-ger.

MEILENSTEIN DES EUGH

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) sieht dies anders. Mit seinem Urteil vom 19.06.2009 (Rs.C-300/07 „Oymanns“) hat er die Kompa-tibilität von Sozialrecht und Vergaberecht aus-drücklich bestätigt sowie den Vertretern der These „Dienstleistungskonzession“ eine klare Absage erteilt. Das Urteil enthält zwei Grundentscheidungen pro Vergaberecht:

1. Gesetzliche Krankenkassen sind öffentliche Auftraggeber und unterliegen dem Anwen-dungsbereich des Vergaberechts
2. Verträge, die Krankenkassen mit Lei-stungserbringern schließen, können als öf-fentliche Aufträge eingestuft werden

Der zweiten Entscheidung liegt der Gedan-ke zugrunde, dass der Leistungserbringer - in diesem Fall ein schuhorthopädisches Unter-nehmen - weder über eine für Dienstleis-tungskonzessionen notwendige wirtschaft-liche Freiheit hinsichtlich der Bedingungen des gewährten Nutzungsrechts verfügt ha-be, noch über ein mit der Leistung verbunde-nes Betriebsrisiko.

Stattdessen habe der Leistungserbringer in der zugrunde liegenden Vereinbarung die Ver-pflichtung zur Versorgung der Versicherten zu einem bestimmten Preis und für eine be-stimmte Dauer übernommen. Der EuGH stufte die Rahmenvereinbarung daher als öf-fentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie 2004/18/EG bzw. § 99 Abs. 4 GWB ein.

KEIN RISIKO GEGEBEN

Dem Auftragscharakter habe nicht entge-gen gestanden, dass die Mengen, die von den Versicherten tatsächlich in Anspruch ge-nommen werden, vertraglich nicht verein-bart worden waren. Aus der Zusammen-schau der Umstände - insbesondere der Tat-sache, dass der Leistungsträger alleiniger Vergütungsschuldner gewesen sei - habe sich ergeben, dass der Leistungserbringer kein überwiegendes, mit der Tätigkeit ver-bundenes Risiko trage.

Rahmenvereinbarungen dieser Art finden sich auch in anderen Bereichen sozialer Dienstleistungen, so zum Beispiel im Bereich der krankenkassenärztlichen Versorgung, aber zunehmend auch in Bereichen der Ar-beitsförderung - etwa von Berufsvorbereiten-den Maßnahmen nach SGB III, und der Jug-ends- und Sozialhilfe nach SGB VIII, dort insbesondere bei dem in jüngster Zeit stark vo-ran getriebenen Ausbau von Kindertagesstät-ten. Das Urteil des EuGH ebnet daher gene-rell den Weg für das Vergaberecht im sozia-len Sektor. Auftraggeber werden sich anhand dieser Entscheidung - je nach Ausgestaltung der Vergütung - nicht mehr hinter dem „Schutzschild Dienstleistungskonzession“ verstecken können.

Der EuGH hat in dem Streit um die Anwend-barkeit des Vergaberechts auf soziale Dienst-leistungen einen ersten Meilenstein ge-setzt und sich pro Vergaberecht entschieden. Rahmenvereinbarungen zwischen Sozial-leistungsträgern und Sozialleistungserbrin-geren unterliegen - bei Überschreiten der Schwellenwerte - den europäischen Vergabe-vorschriften, wenn der Sozialleistungsträger alleiniger Vergütungsschuldner der Lei-stungen ist und der Sozial-leistungserbringer kein wirtschaftliches Risiko übernimmt.

FORMANFORDERUNGEN GERINGER

Die Angst um die vergaberechtlichen Forma-litäten sollte aber nicht zu sehr geschürt wer-den. Hierfür gibt es keinen Grund. Denn für soziale Dienstleistungen bestehen gegenüber üblichen Vergabeverfahren zahlreiche Aus-nahmen von den Formalitätsanforderun-gen. Dem Grunde nach gilt die Ausschrei-bungspflicht für sämtliche sozialen Dienst-leistungen. Der EuGH unterscheidet nicht. Of-fen ist aber noch, ob ein Wettbewerb auch bei personenbezogenen Dienstleistungen er-forderlich ist.

Zwar ist dies bei strenger Betrachtung der Ent-scheidung der Fall. Denn danach ist nicht der Gegenstand der Rahmenvereinbarung, son-dern die Art der vertraglichen Gestaltung ent-scheidend. Eine Differenzierung zwischen der Vergaberelevanz sach- und personenbezoge-ner - also insbesondere produktbezogener - und arbeitsmarkt- sowie sozialhilfepoliti-scher Dienstleistungen erscheint aber sinn-voll und notwendig.

Denn gerade im Bereich personenbezogener Leistungen verfolgen Leistungserbringer in der Regel eine sozialpolitische und keine er-werbswirtschaftliche - sprich: gewinnorientier-te - Zielsetzung. Leistungen für benachteilig-te förder- und hilfebedürftige Personen bedür-fen professioneller und qualitativ hochwertiger pädagogischer Hilfen oder Betreuung. Das Vergaberecht sieht zwar Möglichkei-ten vor, Wirtschaftlichkeit, Effektivität und be-sondere Qualitätsanforderungen in einem Wettbewerb zu berücksichtigen. Die Praxis ist aber oft - nicht zuletzt wegen knapper Kas-sen - eine andere. Bis sich der EuGH hierzu äußert, sollten Träger sozialer Leistungen Vorsicht walten lassen und das Vergaberecht berücksichtigen. ●

▼ *Wie soziale Dienstleistungen erbracht und finanziert werden können, ist in der EU nicht eindeutig festgelegt*



Nur ein Anruf für die gewünschte Auskunft

Neben diversen Großstädten hat sich Arnsberg am Pilotprojekt „Einheitliche Behörden-Rufnummer 115“ beteiligt und konnte dabei auf fundierte Erfahrung mit dem Bürgerservice aufbauen

Das Service-Telefon der Stadt Arnsberg wurde Anfang 2003 als zusätzlicher Service für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt eingerichtet. Behörden und Service - das klingt zunächst nach Widerspruch in sich. Mit diesem Schritt wurde jedoch ein weiterer Baustein in Richtung Kundendienst gesetzt. Denn Arnsberg mit seinen rund 80.000 Einwohnern definiert sich als Service-Stadt.

Bürgerinnen und Bürgern wurde damit der Zugang zu Auskünften über Leistungen der Stadt Arnsberg erleichtert. Inzwischen werden jährlich gut 100.000 Anrufe von Bür-



DIE AUTORIN

Karin Schneck ist Projektleiterin D115 bei der Stadt Arnsberg

gerinnen und Bürgern entgegengenommen und qualifiziert beantwortet. Servicequalität stand immer im Vordergrund.

Dies führt zu einer deutlichen Entlastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung. Insgesamt sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen tagsüber je

nach Bedarf für Auskünfte zu den unterschiedlichsten Dienstleistungen zur Verfügung.

ANFRAGEN ZU JOB-CENTER

Als Optionskommune im Hochsauerlandkreis hat die Stadt Arnsberg ein Job-Center eingerichtet. Um über diesen Bereich ebenfalls umfassend Auskunft geben zu können, werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Service-Telefons durch eine Mitarbeiterin des Job-Centers unterstützt. Bei speziellen Fragen werden Anrufende im Einzelfall direkt an die Sachbearbeiter des Job-Centers vermittelt.

Das Aufgabenspektrum des Service-Telefons wurde ständig erweitert. Darum bewarb sich die Stadt Arnsberg um eine Teilnahme am Projekt D115. Als einzige kreisangehörige Kommune war die Stadt Arnsberg von Anfang an dabei und hat mitgeholfen, das Projekt D115 voranzubringen. An zahlreichen Arbeitsgruppen der Projektleitung, die auf den Pilotstart hingearbeitet haben, nahmen Mitarbeiter der Stadt Arnsberg teil und brachten ihre Erfahrungen oder ihr technisches Wissen ein.

Auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Service-Telefons wurden speziell geschult, um zu den meistgefragten kommunalen Leistungen sowie zu Dienstleistungen des Bundes und des Landes Auskunft geben zu können. Um die Anfragen bei D115 einheitlich zu beantworten, greifen die Mitarbeiter in den D115-Servicecentern auf eine Wissensdatenbank zurück. Sämtliche Informationen sind dort hinterlegt. Die Datenbank wird ständig aktualisiert und erweitert.

Am 24. März 2009 begann der Pilotbetrieb des Projektes D115. Rund zehn Millionen Bürgerinnen und Bürger bundesweit hatten damit in den Modellregionen mit der einheitlichen Behördenrufnummer einen direkten telefonischen Kontakt zur Verwaltung. In Arnsberg startete Bürgermeister Hans-Josef Vogel, begleitet von Presse, Funk und Fernsehen, den neuen Bürgerservice mit seinem ersten 115-Anruf.

ERREICHBARKEIT GARANTIERT

Mit Beginn des Pilotbetriebs wurde von allen Teilnehmern eine Charta unterschrieben. Darin verpflichteten sich die teilnehmenden Behörden, dass sie unter der Rufnummer 115 montags bis freitags von 8:00 bis 18:00 Uhr erreichbar sind und dass 75

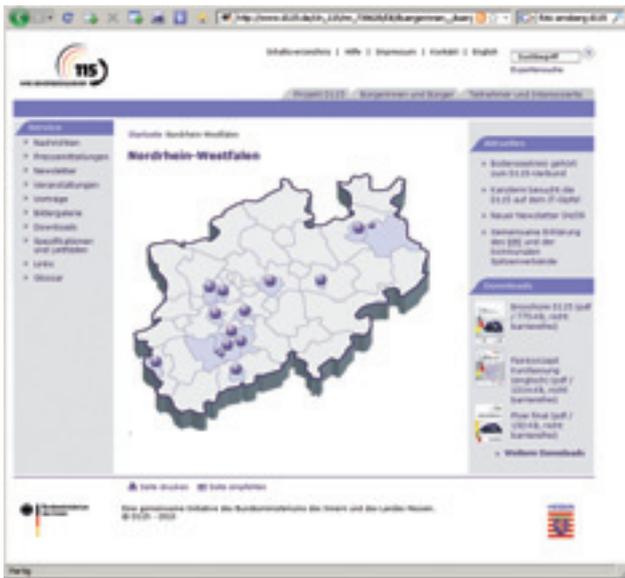


◀ Die Stadt Arnsberg nimmt unter der Einheitlichen Behörden-Rufnummer 115 Fragen ihrer Bürgerinnen und Bürger entgegen

FOTO: STADT ARNSBERG

Prozent dieser Anrufe innerhalb von 30 Sekunden durch Mitarbeiter eines D115-Servicecenters angenommen werden. Ziel ist es, Fragen aus 55 Prozent der D115-Anrufe auf Anhieb zu beantworten. Es besteht die Verpflichtung, dem Anrufenden, falls eine Frage nicht sofort beantwortet werden kann, innerhalb von 24 Stunden während der Servicezeiten eine Rückmeldung zu geben. Am ersten Tag wurden bundesweit 31.000 Anrufe über die Rufnummer 115 getätigt. Dies zeigt die Akzeptanz einer solchen Be-

wichtige Erfahrungen auszutauschen und neue Erkenntnisse zu gewinnen. Arnsberg ist hier ein Baustein im Gesamtprojekt. Als vergleichsweise kleines Servicecenter in der „Liga der Großen“ mitzuhalten, war und ist das Ziel. Auch Arnsberg „liebt Fragen“ und wächst an der Herausforderung D115. Nach gut 100 Tagen D115 kann man in Arnsberg zu D115 eine positive Bilanz ziehen. Das erstmalig in Deutschland eingeführte Serviceversprechen wurde in Arnsberg mehr als erfüllt. Jedoch beziehen sich die meisten Anfragen auf innerstädtische Dienstleistun-



◀ Ausführliche Informationen über das Projekt D115 gibt es im Internet

hörden übergreifenden Telefonnummer. Am Tag des Pilotstarts sind in Arnsberg 50 Anrufe eingegangen. Auch in den folgenden Tagen wurde die Rufnummer 115 intensiv genutzt. Die Fragen der Anrufer konnten fast zu 100 Prozent beantwortet werden. Eine elektronische Weiterleitung an externe Verwaltungen oder in eigene Dienststellen erfolgte nur in wenigen Fällen. Auch jetzt nimmt das Team des „Arnsberg-Telefons“ unter der Telefonnummer 115 zahlreiche Anrufe entgegen. Die Arnsberger Bürger können auch weiterhin die Serviceleistungen der Stadt Arnsberg unter der Rufnummer 2010 erfragen. D115 ist eine gemeinsame Sache geworden. Die gesamte Verwaltung Arnsbergs wurde dafür sensibilisiert.

KONTAKT IN ARBEITSGRUPPEN

Das Projekt steht zudem beispielhaft für eine partnerschaftliche, Ebenen übergreifende Zusammenarbeit. Deshalb ist auch nach Pilotstart der intensive Kontakt zu den Arbeitsgruppen nicht abgebrochen, um so

wichtige Erfahrungen auszutauschen und neue Erkenntnisse zu gewinnen. Arnsberg ist hier ein Baustein im Gesamtprojekt. Als vergleichsweise kleines Servicecenter in der „Liga der Großen“ mitzuhalten, war und ist das Ziel. Auch Arnsberg „liebt Fragen“ und wächst an der Herausforderung D115. Nach gut 100 Tagen D115 kann man in Arnsberg zu D115 eine positive Bilanz ziehen. Das erstmalig in Deutschland eingeführte Serviceversprechen wurde in Arnsberg mehr als erfüllt. Jedoch beziehen sich die meisten Anfragen auf innerstädtische Dienstleistun-

gen. Dieser Trend ist auch heute noch unverändert. Nachfragen zu Dienstleistungen anderer Kommunen oder des Landes respektive des Bundes machen nur einen kleinen Teil der Anrufe aus. Offensichtlich hat sich noch nicht herumgesprochen, dass die 115 zu mehr taugt, als nur Belange der Stadt Arnsberg in Erfahrung zu bringen.

Das Projekt D115 ist bundesweit gut angelaufen, hat sich jetzt aber stabilisiert und liegt bundesweit bei rund 60.000 Anrufen im Monat. Die bundesweite Anruferkurve entspricht genau dem Trend in Arnsberg. Wie aus der Anruferstatistik, die im Juli je 1.000 Einwohner erstellt wurde, hervorgeht, liegt Arnsberg nach Hamburg, Mülheim und Berlin auf Platz vier der zustande gekommenen Gespräche. Dies ist ein großer Erfolg für das Arnsberg-Telefon. Die Stadt Arnsberg will auf jeden Fall das Projekt D115 fortsetzen. Deshalb sind zahlreiche Werbemaßnahmen geplant oder bereits umgesetzt - beispielsweise der Werbestempel auf Briefumschlägen, Taschenkalender mit D115-Logo oder D115-Werbeflächen auf städtischen Fahrzeugen. Da die Stadt Arnsberg im Hochsauerlandkreis Vorreiter in Sachen D115 ist, rechnet die Verwaltung damit, bei den umliegenden Städten und Kreisen Interesse für D115 wecken zu können. Insgesamt kann das Team rund um das Arnsberg-Telefon feststellen: Es hat sich gelohnt.

Weitere Informationen unter www.d115.de

Praxis der Kommunal-Verwaltung

Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen; (Loseblattsammlung incl. 3 Online-Zugänge, auch auf CD-ROM erhältlich). Schriftleitung: Johannes Winkel, Leiter der Abteilung Kommunale Aufgaben im Innenministerium Nordrhein-Westfalen. KOMMUNAL- UND SCHUL-VERLAG, 65026 Wiesbaden, Postfach 3629, Telefon (0611) 88086-10, Telefax (0611) 88086-77; www.kommunalpraxis.de; info@kommunalpraxis.de.

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) Lieferung enthält: 409. Nachlieferung, November 2009, Euro 63,70.

E 1 NW - Der kommunale Finanzausgleich in Nordrhein-Westfalen. Begründet von Dipl. Verwaltungswirt Oberamtsrat Dieter Bataille, fortgeführt von Dipl. Verwaltungswirtin Oberamtsrätin Andrea Ruß. Der Beitrag wurde auf Grundlage des Gemeindefinanzierungsgesetzes und der Orientierungsdaten 2009 überarbeitet und aktualisiert.

K 5a - Abfallrecht. Von Ministerialdirigent a. D. Dr. Dieter Engelhardt und Regierungsdirektor Matthias Roder. Der Beitrag wurde umfassend überarbeitet. Dabei wurden die letzten Rechtsänderungen ebenso berücksichtigt wie die Entwicklungen in der Praxis. Neu in den Beitrag aufgenommen wurde der Abschnitt Produktverantwortung. Die Texte im Anhang wurden aktualisiert und ergänzt.

410. Nachlieferung, November/Dezember 2009, Euro 63,70.

B 1 NW - Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW)

Von Ministerialdirigent a. D. Friedrich Wilhelm Held, Ltd. Ministerialrat a. D. Ernst Becker, Beigeordneter Dr. Heinrich Decker, Rechtsanwalt und Oberstadtdirektor a. D. Roland Kirchhof, Beigeordneter und Stadtkämmerer Lars Martin Klieve, Beigeordneter Dr. Franz Krämer, Ministerialrat Detlev Plückhahn, Stellvertreter des Präsidenten der Gemeindeprüfungsanstalt NRW Jörg Sennewald, Rechtsanwalt, Oberkreisdirektor und Landrat a.D. Dr. Rudolf Wansleben und Ministerialdirigent Johannes Winkel.

Im Gesetzestext wurde ebenso wie in der Kommentierung der neue § 27 GO (Integration) berücksichtigt. Die weitere Überarbeitung der Kommentierung beinhaltet weitere zwischenzeitlich erfolgte Gesetzesänderungen, neuere Rechtsprechung und Literatur.

Die Kommentierung der §§ 75 bis 106 GO (Kameralistik) wird mit dieser Lieferung dem Werk entnommen. Falls Sie diese Kommentierung noch benötigen, empfehlen wir, sie separat aufzubewahren. Einige neue Anhänge wurden bereits jetzt in der Inhaltsübersicht berücksichtigt, sind allerdings erst Bestandteile der nächsten Lieferung.

B 4 NW - Landschaftsverbandsordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (LVerBO)
Von Landesoberverwaltungsrat Manfred van Bah-

len. Die LVerBO wurde durch Gesetz vom 24.3.2009 geändert. Neben der Einarbeitung dieser Änderung wurde u.a. die Erläuterung des § 7 b (Bildung der Landschaftsversammlung) überarbeitet und ergänzt.

B 5 NW - Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (GkG). Von Ministerialdirigent a. D. Friedrich Wilhelm Held, Ministerialrat Detlev Plückhahn, Beigeordneter und Stadtkämmerer Lars Martin Klieve. Neben einer Aktualisierung des Gesetzestextes erfolgte die Ergänzung der Erläuterungen zu den §§ 33 und 34 GkG.

Az.: I/3

Rechtshandbuch für die kommunale Praxis

Herausgegeben von RA Dr. Friedel Erenkämper und Uwe Zimmermann, 2009, 753 S., geb., 68 Euro, ISBN 978-3-8329-2485-0

Die wichtigsten Praxisprobleme des Besonderen Verwaltungsrechts sind übersichtlich in einem Handbuch gebündelt und lösungsorientiert aufbereitet. Zu jedem Bereich liefert Ihnen das Werk die rechtlichen Rahmenbedingungen und bietet Muster und konkrete Lösungen für das Verwaltungshandeln an. Besonders nützlich: verfahrens-, prozess- und kostenrechtliche Hinweise.

Sie erhalten speziell auf die Anforderungen der öffentlichen Verwaltung zugeschnittene Tenorierungsbeispiele, Musterbescheide, Vorschläge zur Gestaltung von öffentlich-rechtlichen Verträgen und Hinweise zu Zuständigkeiten. Es werden Tipps für den Bereich Vollstreckung gegeben, landesrechtliche Besonderheiten angesprochen und Haftungsfragen erörtert. Auch Informationsansprüche Beteiligter sowie Datenschutzfragen und europarechtliche Einflüsse sind berücksichtigt.

Die Herausgeber und Autoren sind versierte Praktiker und wissen aus ihrer Tätigkeit in Verwaltungen, bei Verbänden, Fachhochschulen und Rechtsanwaltskanzleien um die wichtigsten Probleme. Mit diesem Wissen erhalten Sie zielgerichtete Unterstützung für den Arbeitsalltag.

Az.: II/1

Kreisordnung Nordrhein-Westfalen

Kommentar für die kommunale Praxis, Kommunalpolitische Vereinigung Dienstleistungs- und Beratungsgesellschaft mbH, 2009, 1608 Seiten, ISBN 978-3-940906-06-9

Ein neuer Kommentar zur Kreisordnung Nordrhein-Westfalen ist erschienen: herausgegeben von Klaus-Viktor Kleerbaum, Landesgeschäftsführer der KP/VRW, und Manfred Palmen MdL, Parlamentarischer Staatssekretär im Innenministerium Nordrhein-Westfalen, die 2008 den Parallelband zur Gemeindeordnung vorgelegt ha-

ben. Nach dem bereits dort verfolgten Konzept der Praxisnähe und Verständlichkeit geht auch der neue Band vor. Er kommentiert nicht nur die Kreisordnung, es werden auch alle Normen der Gemeindeordnung erläutert, die für die Kreise gelten.

Bei der Kommentierung haben die Bearbeiter - Fachleute des Kommunalrechts, darunter Bürgermeister, Landräte sowie Angehörige von Kreisverwaltungen und der Kommunalen Spitzenverbände - besonderen Wert auf den hohen Praxisbezug gelegt. Kenntnisse aus Kommunalpolitik und Rechtsberatung für Haupt- und Ehrenamt sind in die Erläuterungen mit eingeflossen. Das Werk berücksichtigt die neueste Literatur und Rechtsprechung sowie die aktuelle Verwaltungs- und Aufsichtspraxis. Ebenso sind erste Erfahrungen mit der 2007 weiterentwickelten Kreisordnung in die Kommentierung aufgenommen. Die Erörterung juristischer Streitfragen und die zahlreichen Nachweise ermöglichen wissenschaftliches Arbeiten. Ergänzt werden die Erläuterungen durch Gesetzes- und Verordnungstexte, aktualisierte Mustersatzungen und Geschäftsordnungen sowie Hinweise auf weiterführende Literatur. Damit wendet sich die „Kreisordnung Nordrhein-Westfalen“ an Fraktionen und Verwaltungen sowie an die juristische Ausbildung.

G/3 ha-ko

Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

Kommentar, begründet von Dr. Kurt Kottenberg und Dr. Erich Rehn, fortgeführt von Ulrich Cronauge, Rechtsanwalt und Geschäftsführer im Verband kommunaler Unternehmen (VKU) a. D., Hans Gerd von Lenep, Beigeordneter im Städte- und Gemeindebund NRW, und Dr. Hanspeter Knirsch, Rechtsanwalt, Beigeordneter a. D. und Stadtdirektor a. D., 34. Ergänzungslieferung, Stand November 2009, 296 Seiten, Loseblattausgabe, Grundwerk ca. 2.000 Seiten, DIN A 5, in zwei Ordnern, 128 Euro bei Fortsetzungsbezug (172,00 EUR bei Einzelbezug). ISBN 978-3-7922-0112-1. Verlag Reckinger, Siegburg. Weitere Informationen unter www.reckinger.de

Der vom Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen am 6. März 2009 herausgegebene Leitfaden für die Kommunalaufsichtsbehörden mit dem Titel „Maßnahmen und Verfahren zur Haushaltssicherung“ und die damit verbundene Aufhebung diverser veralteter Erlasse zum Haushaltsrecht sowie die gesetzgeberische Neufassung des § 27 (Integration) haben eine Aktualisierung der Kommentierung erforderlich gemacht. Der Leitfaden wurde vollständig in den Anhang aufgenommen und in die Kommentierung des 8. Teils (Haushaltswirtschaft) der GO NRW eingearbeitet.

Die inhaltlichen Fortschreibungen haben die Autoren zum Anlass genommen, das überholte Stichwortverzeichnis des Gesamtwerkes vollständig neu zu überarbeiten. Die Benutzerfreundlichkeit

des Kommentars hat sich dadurch weiter verbessert. Dieser in der Praxis bewährte und in der Wissenschaft und Rechtsprechung anerkannte Kommentar vermag somit weiterhin, bei der Auslegung und Anwendung der nordrhein-westfälischen Gemeindeordnung als ein nützliches Hilfsmittel zu dienen.

Az.: I/3

Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst Bund/Kommunen (VKA)

Mit Erläuterung zu den Allgemeinen sowie den besonderen Regelungen für die Verwaltung, Sparkassen, Krankenhäuser, Flughäfen und Entsorgung in Bund und Kommunen. Bund/Kommunen (VKA). Kommentar. Von Dr. Wolf-Dieter Sponer † und Franz Steinherr. Unter Mitarbeit von Bernd Fritz, Ernst-Günter Kapitza, Gerhard Kläßen, Heide Martens, Claudia Nachtwey und Sylvana Donath. Loseblattwerk in 9 Ordnern. 9.804 Seiten. 128 Euro. ISBN 978-3-7685-7344-3. Auch als CD-ROM, als Kombi aus Loseblattwerk und CD-ROM, als Intra- und als Internetversion erhältlich. Weitere Ausgaben und Preise auf Nachfrage. R. v. Decker, Verlagsgesellschaft Hüthig Jehle Rehm www.hjr-verlag.de.

Dieses Loseblattwerk bietet eine umfassende Erläuterung des TVöD, die durch regelmäßige Aktualisierungen den neuen Entwicklungen im Tarifrecht angepasst wird. Es beantwortet darüber hinaus alle wichtigen sozial-, steuer- und zusatzversorgungsrechtlichen Fragen. Neben Wolf-Dieter Sponer und Franz Steinherr arbeiten weitere erfahrene Autoren an diesem Werk, die sich in der Materie hervorragend auskennen und teilweise aktiv am Reformprozess beteiligt waren.

Ausführlich kommentiert werden die Texte des Allgemeinen Teils und der Besonderen Teile: Verwaltung, Krankenhäuser, Sparkassen, Flughäfen und Entsorgung. Ideal zum schnellen Nachschlagen ist das integrierte Tariflexikon, das in alphabetischer Reihenfolge alle wichtigen Tarifrechtsbegriffe erläutert, und die synoptische Gegenüberstellung der beiden Tarifvarianten, einmal ausgehend vom bisherigen Tarifrecht und einmal ausgehend vom TVöD. Das Werk enthält des Weiteren Arbeitsvertragsmuster der VKA sowie eine ausführliche Kommentierung zu Abschnitt IV - Urlaub und Arbeitsbefreiung und zu den neuen Regelungen zur Führung auf Probe. Die Aktualisierungslieferungen werden ergänzt durch den für Abonnenten kostenlosen Schnell-Dienst-Online, der über die neuesten Entwicklungen im Tarif- und Arbeitsrecht sowie die aktuelle Rechtsprechung informiert.

39. Aktualisierung Stand: Dezember 2009. 310 Seiten. Beilage Archiv CD-ROM Schnell-Dienst; Registerblätter. 91,95 Euro. Bestellnr.: 7685 7344 039. Inhalt: Diese Lieferung enthält Aktualisierungen aufgrund der Änderungsverträge Nr. 2, 3, und 6.

Az.: G/1

Essen und das Ruhrgebiet Kulturhauptstadt 2010

„Essen für das Ruhrgebiet“ ist zusammen mit dem türkischen Istanbul und dem ungarischen Pécs Europäische Kulturhauptstadt 2010. Unter dem Motto „Kultur durch Wandel - Wandel durch Kultur“ bietet die Region ein Jahr lang ein vielfältiges Kulturprogramm für Jung und Alt. Geplant sind rund 300 Projekte mit mehr als 2.500 Veranstaltungen aus allen Sparten von Kunst und Kultur - vom Kindertheater bis zum Jazzkonzert, von der Diskussionsrunde bis zur After-Show-Party. Neben Aspekten der kulturellen Bildung und der Kulturwirtschaft steht die europäische Vernetzung im Mittelpunkt des Kulturhauptstadtjahres. So wird das Projekt „TWINS 2010“ die 53 Kommunen der „Metropole Ruhr“ mit ihren mehr als 200 Partnerstädten in ganz Europa verbinden.



EUROPA-NEWS
zusammengestellt von
Barbara Baltsch,
Europa-Journalistin,
E-Mail: barbara.baltsch@
kommunen-in-nrw.de

Neustrukturierung der Deutschen Sektion des RGR

Mit großer Mehrheit haben die Delegierten der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGR) auf ihrer außerordentlichen Delegiertenversammlung am 9. Dezember 2009 in München der Neustrukturierung des Verbandes zugestimmt und die Satzungsänderungen beschlossen. Ziel es ist, die deutsche kommunale Europaarbeit der drei kommunalen Spitzenverbände sowie der deutschen RGR-Sektion enger zu verzahnen und die Mitgliederbasis zu stärken. Zudem wurden die Gremien des Verbandes neu besetzt und die Führungspositionen neu bestimmt. Neuer Präsident ist der Stuttgarter Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Schuster. Zu Vizepräsidenten wurden die Oberbürgermeisterin von Bingen, Birgit Collin-Langen, und der Landrat des Kreises Steinfurt, Thomas Kubendorff, gewählt.

Franzose neuer Generalsekretär des Europäischen RGR

Frédéric Vallier wird neuer Generalsekretär des Europäischen Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGR). Der Franzose wurde auf der Sitzung des Hauptausschusses des größten europäischen Kommunalverbandes

am 30. November 2009 in Berlin gewählt. Vallier wird Nachfolger des Briten Jeremy Smith, der die Geschäfte des Europäischen RGR seit Mai 2002 leitete und auf eigenen Wunsch Anfang des Jahres aus dem Amt ausgeschieden ist. Frédéric Vallier wird im Februar 2010 seine Funktion als Generalsekretär offiziell übernehmen. Der gebürtige Franzose war zuletzt Leiter in der Territorialverwaltung der Stadt Nantes.

Partnerschaften deutscher Kommunen mit dem Ausland

Im Jahr 2009 gingen deutsche Kommunen 13 neue förmliche Partnerschaften mit ausländischen Kommunen ein. Angeführt wird die Liste nach Angaben der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen (RGR) von drei neuen Partnerschaften nach Polen und zwei Partnerschaften nach Israel. Je eine neue kommunale Verbindung wurde mit einer Kommune aus China, Frankreich, Italien, Österreich, Portugal, Russland, der Tschechischen Republik sowie der Türkei gegründet. Die meisten neuen Verbindungen gingen 2009 Kommunen aus Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen mit jeweils drei Partnerschaften ein, gefolgt von Brandenburg mit zwei Partnerschaften. Je eine Verbindung schlossen Kommunen aus Hessen und Sachsen.

Goldene Sterne der aktiven europäischen Bürgerschaft

Die Europäische Kommission hat acht Projekte mit den „Goldenen Sternen der aktiven europäischen Bürgerschaft“ ausgezeichnet, darunter auch ein Projekt aus Deutschland. Die Initiativegruppe Geschlossener Jugendwerkhof Torgau e. V. erhielt die Auszeichnung für die Ausstellung „Ich bin als Mensch geboren und will als Mensch hier raus!“. Das Projekt, das der Verein gemeinsam mit britischen Partnern durchgeführt hat, dokumentiert das DDR-Jugendhilfesystem und ergänzt die Dauerausstellung über den einzigen geschlossenen Jugendwerkhof der DDR in Torgau. Die Goldenen Sterne sind eine Anerkennung für Projekte, die vom EU-Programm „Europa für Bürgerinnen und Bürger“ unterstützt wurden. Ziel dieses Programms ist es, Bürgerinnen und Bürger für den Aufbau Europas zu interessieren und darin einzubinden. ●

Gebührenpflicht bei Entwässerung durch Landesbetrieb Straßenbau NRW

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW darf nicht länger das Niederschlagswasser der Landesstraße 30 auf dem Gebiet der Stadt Düsseldorf außerhalb der Ortsdurchfahrt unentgeltlich über das Kanalnetz der Stadt entsorgen. Ein noch vor Inkrafttreten des Kommunalabgabengesetzes geschlossener unbefristeter Vertrag aus dem Jahr 1972, der eine unentgeltliche Entwässerung des Niederschlagswassers zum Gegenstand hatte, konnte wegen Wegfall der gemeinsamen Geschäftsgrundlage wirksam gekündigt werden (nichtamtliche Leitsätze).

OVG NRW, Beschluss vom 16. November 2009 - Az.: 9 A 2045/08 -



GERICHT IN KÜRZE

zusammengestellt von
Hauptreferent
Andreas Wohland,
StGB NRW

Der Landschaftsverband Rheinland als Rechtsvorgänger des Landesbetriebs Straßenbau NRW hatte 1972 mit der Stadt Düsseldorf einen unbefristeten Vertrag geschlossen, wonach die Stadt berechtigt war, in der Trasse der Straße einen Kanal zu verlegen. Dafür wurde dem Rechtsvorgänger des Landesbetriebes erlaubt, das Niederschlagswasser von der Straße unentgeltlich über das Kanalnetz der Stadt zu entsorgen. Eine Kündigungsmöglichkeit sah der Vertrag nicht vor. Im Januar 2005 machte die Stadt gegenüber dem inzwischen zuständigen Landesbetrieb eine Anpassung mit der Begründung geltend, die für den Vertragsabschluss maßgeblichen Verhältnisse hätten sich so erheblich geändert, dass der Stadt die unentgeltliche Entsorgung des Niederschlagswassers nicht länger zuzumuten sei. Ein im Juli 2005 geführtes Gespräch führte zu keiner Einigung. Nachdem der Landesbetrieb sich in der Folgezeit nicht mehr bei der Stadt meldete, kündigte die Stadt Ende September 2006 den Vertrag. Mit der dagegen gerichteten Klage beantragte der Landesbetrieb beim VG Düsseldorf festzustellen, dass der Vertrag nicht durch die Kündigung wirksam beendet sei. Diese Klage wies das VG mit der Begründung ab, die von den Parteien zur gemeinsamen Geschäftsgrundlage gemachten Umstände hätten sich grundlegend geändert. Bei Vertragsabschluss seien beide Vertragspartner davon ausgegangen, für die von der Stadt erbrachte Entwässerungsleistung bestehe keine Gebührenpflicht, so dass die Entwässerungsleistung durch die Gestaltungsleistung angemessen entgolten sei. Nach Einführung des Kommunalabgabenge-

setzes NRW und einer entsprechenden Satzungsbestimmung sei die Entwässerung von Straßengrundstücken demgegenüber ab 1976 gebührenpflichtig geworden. Seither stünden Gestattungsleistung und Entwässerungsleistung nicht mehr in einem adäquaten Ausgleichsverhältnis und eine Fortsetzung des Vertrages sei für die Stadt nicht mehr zumutbar. Allein im Jahr der Kündigung habe die Entwässerungsleistung etwa den siebenfachen Wert gegenüber der Gestattungsleistung gehabt. Da der Landesbetrieb keine ernsthafte Bereitschaft gezeigt habe, die bestehende Äquivalenzstörung im Vertragsverhältnis zu beheben, sei die Stadt zur Kündigung berechtigt gewesen.

Den gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts gerichteten Antrag auf Zulassung der Berufung hat das Oberverwaltungsgericht NRW nunmehr mit dem Beschluss mangels ausreichender Darlegung eines Zulassungsgrundes abgelehnt.

Ersatzpflicht des Dienstherrn

Nach dem Landesbeamtengesetz kann der Dienstherr für Gegenstände, die üblicherweise im Dienst mitgeführt werden und in Ausübung des Dienstes beschädigt oder zerstört worden oder abhanden gekommen sind, Ersatz leisten. Von dieser Regelung werden aber nur unmittelbare Schäden erfasst (nichtamtliche Leitsätze).

VG Gelsenkirchen, Urteil vom 11. November 2009
- Az.: 12 K 2532/08 -

Der Kläger ist als städtischer Beamter in der Lebensmittelüberwachung tätig und nutzt zu Betriebskontrollen mit Einverständnis seiner Behörde seinen privaten Kraftwagen. Nach einer Reifenpanne am rechten Hinterrad ließ der Kläger wegen der unterschiedlichen Profiltiefen auf Empfehlung seiner Werkstatt aus Sicherheitsgründen beide hinteren Reifen für 267,- € erneuern und machte den Betrag bei seinem Dienstherrn geltend. Dieser erstattete jedoch lediglich 133,- € für den beschädigten Reifen.

Nachdem ein Vergleichsvorschlag des Gerichts beim Kläger keine Zustimmung fand, wurde der Streit durch Urteil vom 11. November 2009 im schriftlichen Verfahren entschieden. Das Gericht musste der Frage, ob ein Wechsel beider Hinterreifen aus Sicherheitsgründen erforderlich war, nicht nachgehen, denn der Anspruch auf Ersatz auch des zweiten Reifens bestand bereits aus Rechtsgründen nicht.

Nach dem Landesbeamtengesetz kann der Dienstherr für Gegenstände, die üblicherweise im Dienst mitgeführt werden und in Ausübung des Dienstes beschädigt oder zerstört worden oder abhanden gekommen sind, Er-

satz leisten. Von dieser Regelung werden aber nur unmittelbare Schäden erfasst. Ein solcher unmittelbarer Schaden ist hier (nur) am rechten hinteren Reifen des Kraftwagens des Klägers aufgetreten. Bei den Kosten für den neuen linken hinteren Reifen handelt es sich dagegen um einen sonstigen, von der Ersatzmöglichkeit des Landesbeamtengesetzes nicht erfassten Vermögensschaden, da dieser Reifen nicht im Dienst beschädigt worden ist. Diesen weitergehenden Schaden muss der Dienstherr auch nicht aufgrund seiner Fürsorgepflicht ersetzen.

Ergänzungsabgabe nach Solidaritäts-Zuschlags-Gesetz

Nach Überzeugung des Niedersächsischen Finanzgerichts ist die Ergänzungsabgabe nach dem Solidaritätszuschlagsgesetz spätestens ab dem Jahr 2007 verfassungsrechtlich nicht mehr gedeckt (nichtamtlicher Leitsatz).

FG Niedersachsen, Beschluss vom 25. November 2009
- Az.: 7 K 143/08 -

Seit 1991 (mit Unterbrechung) bzw. 1995 (durchgängig) wird der Solidaritätszuschlag im Wege einer Ergänzungsabgabe i.H.v. 5,5 % auf die Einkommensteuer und Körperschaftsteuer erhoben. Das jährliche Aufkommen aus dem Solidaritätszuschlag beträgt derzeit rund 12 Mrd. EUR. Der 7. Senat des Niedersächsischen Finanzgerichts hält die andauernde Erhebung des Solidaritätszuschlags für verfassungswidrig und hat das Klageverfahren mit dem Aktenzeichen 7 K 143/08 dem Bundesverfassungsgericht (BVerfG) vorgelegt.

Das Gericht ist davon überzeugt, dass die Ergänzungsabgabe nach dem Solidaritätszuschlagsgesetz spätestens ab dem Jahr 2007 ihre verfassungsrechtliche Berechtigung verloren hat. Eine Ergänzungsabgabe diene nach den Vorstellungen des Gesetzgebers nur der Deckung vorübergehender Bedarfsspitzen. Mit dem Solidaritätszuschlag sollen die Kosten der deutschen Einheit finanziert werden. Hierfür besteht nach Auffassung des Gerichts kein vorübergehender, sondern ein langfristiger Bedarf. Dieser darf nicht durch die Erhebung einer Ergänzungsabgabe gedeckt werden.

Das Gericht hat das Verfahren nach Art. 100 Abs. 1 GG ausgesetzt und dem BVerfG zur verfassungsrechtlichen Überprüfung vorgelegt. Ergänzender Hinweis: Das Bundesfinanzministerium hat mit Schreiben vom 07.12.2009 - IV A 3 - S 0338/07/10010 - darauf hingewiesen, dass im Rahmen der verfahrensrechtlichen Möglichkeiten Festsetzungen des Solidaritätszuschlags ab dem Veranlagungszeitraum 2005 hinsichtlich der Verfassungsmäßigkeit des Solidaritätszuschlagsgesetzes 1995 vorläufig gem. § 165 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AO vorzunehmen sind. ●



Herausgeber

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 02 11/45 87-1
Fax 02 11/45 87-211
www.kommunen-in-nrw.de

Hauptschriftleitung

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernd Jürgen Schneider

Redaktion

Martin Lehrer M. A. (Leitung)
Telefon 02 11/45 87-230
redaktion@kommunen-in-nrw.de
Barbara Baltsch
Debora Becker (Sekretariat)
Telefon 02 11/45 87-231

Abonnement-Verwaltung

Stephanie Hilkhäusen
Telefon 0211/4587-243
stephanie.hilkhäusen@kommunen-in-nrw.de

Anzeigenabwicklung

Krammer Verlag Düsseldorf AG
Goethestraße 75 • 40237 Düsseldorf
Telefon 02 11/91 49-4 55
Fax 02 11/91 49-4 80

Layout

KNM Krammer Neue Medien
www.knm.de

Druck

D+L REICHENBERG GmbH
46395 Bocholt

Gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit zwei Doppelnummern jeweils im Februar und Juli. Das Abonnement (Einzelpreis 78 € komplett, Mindestlaufzeit 1 Jahr) ist unbefristet und kann jederzeit begonnen werden. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Str. 199-201, 40474 Düsseldorf, Internet: www.kommunen-in-nrw.de. Die Abonnementgebühr wird während eines Jahres anteilig für die dann noch bezogenen Hefte sowie im März für das gesamte Jahr in Rechnung gestellt. Das Abonnement kann jeweils zum 15. eines Monats - wirksam zum 1. eines Folgemonats - schriftlich gekündigt werden. Für die bei Kündigung während des Kalenderjahres nicht mehr bezogenen Hefte wird die Abonnementgebühr anteilig zurückerstattet. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers veröffentlichten Beiträge geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Nachdruck oder elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342 - 6106



**Themenschwerpunkt
März 2010:**

Integration