

Wegekonzept

Stadt Coesfeld

Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage	Seite 3
Was wird in diesem Wegekonzept geregelt?	Seite 6
Wegekatategorien	Seite 6
Jährliche Festlegung der zu sanierenden Wege/Wegeabschnitte	Seite 7
Technische Ausstattung der Wegekatategorien	Seite 8
Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz – KAG -	Seite 12
Was wird in diesem Wegekonzept nicht geregelt?	Seite 14
Wege ohne klassische Wirtschaftswegefunktion	Seite 15

Ausgangslage

Das ländliche Wegekonzept wurde erstmals im Jahre 2012 thematisiert. Um ein möglichst breites Wissen über den aktuellen Zustand der Wege im Außenbereich, abhängig von der aktuellen Befestigungsart zu erreichen, wurde die Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen mit der Bezirksstelle für Agrarstruktur im Münsterland, Coesfeld, als Moderator gewonnen. Unter der Moderation der Landwirtschaftskammer erfolgte in allen Bauernschaften der Stadt Coesfeld eine Dokumentation des Ist-Zustandes der landwirtschaftlich genutzten Wege unter Einbeziehung der landwirtschaftlichen Ortsverbände. Hierbei wurden neben der Angabe über die Art des Straßenbelages Informationen über öffentliche Belange, wie Nutzung durch den Schulbus oder die Müllabfuhr abgefragt. Des Weiteren wurden Informationen über bestehende touristische Radwegrouten, Reit- und Wanderwege erfasst. Die Vertreter der Landwirtschaft wurden weiterhin gebeten, ihrerseits die Bedeutung des jeweiligen Weges in den auf Seite 6/7 dargestellten Kategorien anzugeben. Die Ausarbeitung in den 18 Bauernschaften wurden ausgewertet und EDV-mäßig zusammengetragen. Dabei bestand eine weitere Aufgabe darin, die Einschätzungen der Außenbereichsbewohner an den Bauernschaftsgrenzen im Einklang zu bringen. Bei Wegen, die von einer in die andere Bauernschaft führen war es nicht selten der Fall, dass die Einschätzung der Einteilung in die entsprechende Wegekategorie nicht übereinstimmte. Die Harmonisierung erfolgt in einem zweiten Planungsschritt, ebenfalls unter Mitwirkung der Landwirtschaftskammer.

In einem dritten Planungsschritt wurde unter Mitwirkung des Stadtmarketingvereins eine Abstimmung der Tourismus-/Freizeit- und Erholungsrouten sowie der Linien des Schulbusverkehrs vorgenommen. Die Bestandsanalyse des Wegekonzeptes liegt seit der 2. Hälfte 2016 in abgestimmter Form vor.

Zunächst war es vorgesehen, im Frühjahr 2017 das Wegekonzept abschließend zur Entscheidung dem Rat der Stadt Coesfeld vorzulegen. Durch eine im Sommer 2016 angestoßene Diskussion zur zukünftigen Vorgehensweise bei der baulichen Unterhaltung von Wegen im Außenbereich zeigte sich sehr rasch, dass ein enger Zusammenhang zwischen beiden Themenbereichen besteht und diese nicht losgelöst voneinander betrachtet werden können.

Die im Wegekonzept festzulegenden Kategorien, von Kategorie 1 Hauptwege bis Kategorie 5 Wege zur Flächenerschließung, sollen zukünftig die Grundlage für im Wegekonzept festzulegende Sanierungsmaßnahmen bilden.

Die Wege im Außenbereich sind unter Witterungseinflüssen und Verkehr erheblichen Beanspruchungen ausgesetzt. Insbesondere der stetig wachsende Schwerlastverkehr mit zunehmenden Achslasten bewirkt Ermüdungs- und Verschleißprozesse in der Bausubstanz, die zur Zerstörung führen. Negativ beeinflusst wird die Lebenszeit von Wirtschaftswegen durch die nicht nach den heutigen Erfordernissen erstellten Straßenaufbauten. Die Wege im Außenbereich sind nach dem 2. Weltkrieg mit vorhandenen Baumaterialien, Bauschutt, z. T. in Eigenleistung von Anliegern und vielfach auf heute nicht mehr dokumentierte Art und Weise hergestellt worden. Meist wurde auf einen nach heutigen Anforderungen nicht oder nur mäßig tragfähigen ungebundenen Oberbau eine einlagige Asphalttragschicht oder eine Deckschicht aufgebracht. Für die damals zu erwartenden Belastungen war dies ausreichend. Eine an einer langfristigen Nutzbarkeit ausgerichtete Verbesserung des Aufbaus einschl. Verbesserung der Tragfähigkeit erfolgte nicht.

In den letzten 10 Jahren hat die Verwaltung Erfahrungen mit einer Sanierungsart der bituminösen Decken im Außenbereich gemacht, bei der in einer 2-lagigen Bauweise ca. 12 cm Asphalt eingebaut werden. Größere Sanierungen des Oberbaus erfolgten auch hier in aller Regel nicht. Hierdurch wurde die Lebensdauer dieser Wege aber mindestens um 25 Jahre verlängert. Das entspricht der Abschreibungsdauer von Wirtschaftswegen. Daher ist diese Ausbauart in der Regel vertretbar und ausreichend, auch wenn sie nicht den heutigen technischen Anforderungen bei einem Neubau entspricht.

In diesen Jahren haben sich frühzeitig im Jahr die Ortslandwirte, die politisch gewählten Vertreter im Außenbereich sowie Mitarbeiter der Verwaltung zusammengesetzt und aufgrund ihrer Ortskenntnis und des Zustandes der Wege im Außenbereich festgelegt, welche Strecken im jeweils laufenden Jahr eine 2-lagige Sanierung erhalten sollten.

Durch neuerliche Prüfung der Rechtslage hat sich gezeigt, dass diese Art der Sanierung oberhalb dessen liegt, was durch den Begriff Unterhaltung abgedeckt wird und damit keine Beiträge auslöst. Es handelt sich um eine Maßnahme, die zur Verbesserung des technischen Aufbaus führt. Das hat zur Folge, dass die Maßnahmen grundsätzlich eine Beitragspflicht gemäß der Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen auslösen können.

Die Mitglieder des o. g. Gremiums wurden darüber in Kenntnis gesetzt, dass im Falle der Beitragsfähigkeit einer Maßnahme eine Kostenbeteiligung der Eigentümer der Grundstücke zu erfolgen hat, die an einem in der oben beschriebenen Art sanierten Weg angrenzen. Die Verwaltung wurde daraufhin gebeten, verschiedene Lösungsansätze für diese Kostenbeteiligung zu prüfen. Zahlreiche Gespräche und Recherchen ergaben 3 verschiedene Modelle.

- Anhebung der Grundsteuer A
- Übertragung der Aufgaben an einen zu gründenden Wegeverband
- Abrechnung nach KAG und Ortssatzung

Vor- und Nachteile der Modelle wurden eingehend erörtert.

Die Anhebung der Grundsteuer stellt kein adäquates Verfahren dar, da nur die Landwirte über die Grundsteuer A belastet werden. Eine Vielzahl anderer Eigentümer müsste auf freiwilliger Basis zur Mitfinanzierung gewonnen werden. Das ist nicht praktikabel und würde entweder zu unterschiedlichen und damit ungleichen Finanzierungsbeteiligungen bei den unterschiedlichen Bauabschnitten führen oder letztlich dazu führen, dass die Maßnahmen nicht nach technischer Notwendigkeit, sondern in Abhängigkeit von der Finanzbereitschaft der Betroffenen in Angriff genommen werden.

Die Gründung eines Wegeverbandes ist eine grundsätzlich gute Alternative. Der Verband setzt aber in erheblichem Umfang die Bereitschaft von Bewohnern des Außenbereichs zur Mitwirkung in den Verbandsgremien voraus. Diese Mitwirkungsbereitschaft war nach mehreren Gesprächen nicht festzustellen. Auch ist die Gründung eines Verbandes sehr aufwendig und die laufende Erfassung der Grunddaten für die Abrechnung der Verbandsbeiträge verursacht einen erheblichen Aufwand. Auch kann das Modell dazu führen, dass Verbandsmitglieder lange Jahre Beiträge zahlen, ohne dass in ihrem Umfeld Maßnahmen durchgeführt werden.

Daher bleibt nur das vom Gesetzgeber als Regelfall ohnehin vorgesehene und daher inzwischen im Rahmen ständiger Rechtsprechung auch gefestigte System der Abrechnung nach § 8 KAG in Verbindung mit einer städtischen Satzung. Das System ist zwar bei der Abrechnung mit Aufwand verbunden. Dieser liegt aber wie bei den Straßen und Anlagen im Innenbereich in einem noch vertretbaren

Rahmen. Das Modell kommt dem Anspruch der Vorteilsgerechtigkeit am nächsten.

Der Bürgermeister stellte zum Abschluss der Diskussion fest, dass die Variante Wirtschaftswegeverband sowie die Anhebung der Grundsteuer A nicht in Frage kommen und somit die Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG in Zukunft anzuwenden ist.

Was wird in diesem Wegekonzept geregelt?

- Festlegung der Wegeeinteilung in 5 Kategorien
- Technischer Ausbau der Wege in den jeweiligen Kategorien
- Festlegung der techn. Parameter bei der Sanierung der Wege im Außenbereich je festgelegter Kategorie
- Beitragsbelange

Wegekategorien 1 - 5

Eine der Kernaussagen im Wegekonzept ist die Einteilung der insgesamt 395,68 km des gesamten ländlichen Wegenetzes in 5 Kategorien.

Kategorie 1 Hauptwege (rot im Plan dargestellt)

- bilden mit den klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) ein funktionierendes Verkehrsnetz und verbinden diese miteinander.
- Übergeordnete Verbindungsfunktionen
- dienen hauptsächlich dem allgemeinen Verkehr (relativ hohe Verkehrsdichten)
- möglicherweise ausbauwürdig, Busverkehr, Müllabfuhr, außerlandwirtschaftlicher Güterverkehr

Kategorie 2 – Nebenwege (orange im Plan dargestellt)

- Verbindungsfunktion zwischen Hauptwegen (Kategorie 1)
- stellen mit den Wegen der Kategorie 1 ein annähernd gleichmaschiges Wirtschaftswegenetz her
- Busverkehr, Müllabfuhr, allgemeiner außerlandwirtschaftlicher Güterverkehr,
- Rad-, Wander- und Reitwege

Kategorie 3 – Sammelerschließungswege (gelb im Plan dargestellt)

- Erschließen mehrere Hofstellen oder private Wohnnutzungen, können alternativ auch mehrere Einzelschließungen bündeln,
- haben aber für den generellen KFZ-Verkehr keine oder nur eine untergeordnete Funktion
- Müllabfuhr, Anlieger, Rad-, Wander- und Reitwege

Kategorie 4 – Erschließungswege (grün im Plan dargestellt)

- erschließen mindestens eine einzelne Hofstelle oder private Wohnnutzung
- haben keine Funktion im übergeordneten Wegenetz
- Müllabfuhr, Anlieger-, Rad-, Wander- und Reitwege
- könnten für den allgemeinen Verkehr gesperrt werden

Kategorie 5 – Flächenerschließung (blau im Plan dargestellt)

- Erschließung landwirtschaftlicher Flächen
- keine Funktion im Wegenetz
- können längerfristig in Grünwege (Erdwege) überführt werden oder komplett entfallen
- nur periodische Nutzung
- land- und forstwirtschaftliche Nutzung, Rad-, Wander- und Reitwege
- liegen z. B. in oder an Naturschutzgebieten oder Grünlandflächen

Das ländliche Wegenetz setzt sich nach Ausbauart zusammen aus:

225,37 km asphaltierte Wege

85,67 km geschotterte/wassergebundene Wege

84,64 km unbefestigte/Erdwege.

Die Einteilung der vorhandenen Wege in die Kategorien 1 bis 5 stellt zum Zeitpunkt Frühjahr 2018 den Ist-Zustand dar.

Zukünftig ist eine Änderung der Kategorie und damit der Verkehrsbedeutung und Ausbauart eines Weges oder eines Wegeabschnitts nur durch Beratung im Fachausschuss und Beschlussfassung im Rat der Stadt Coesfeld möglich.

Jährliches Festlegen der zu sanierenden Wege/Wegeabschnitte

In den zurückliegenden Jahren wurden die zu sanierenden Wege im Außenbereich 1 x jährlich in der Zusammenkunft mit Vertretern der Landwirtschaft (Ortslandwirte), den gewählten Ratsmitgliedern aus dem Außenbereich und Vertretern der Verwaltung festgelegt. Dies erfolgte ohne systematische Bewertung allein aufgrund der Ortskenntnisse und der Meldungen, die auch von Bürgerinnen und Bürgern zum Wegezustand eingegangen waren. Dieses Verfahren soll zukünftig stetig verbessert und systematisiert werden.

Im Rahmen der Erstellung einer Dienstanweisung für die Streckenkontrollen wurden im Frühjahr 2018 die asphaltierten Wege im Außenbereich aufgenom-

men. Zukünftig werden diese 2 x jährlich befahren und der bauliche Zustand dokumentiert. Somit steht in wenigen Jahren ein verlässlicher Datenbestand zur Beurteilung der Wege zur Verfügung.

Weiterhin wird das oben aufgeführte Gremium 1 x jährlich – Februar/März – in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, die im laufenden Jahr zu sanierenden Wege/Wegeabschnitte festlegen. Um genügenden Vorlauf für die Erarbeitung der entsprechenden Ausschreibungsunterlagen, der Bearbeitung der zu sanierenden Wege aus der Sicht des Beitragsrechts und zur Information der an den zu sanierenden Wegen betroffenen Grundstückseigentümer, ist daran gedacht, die Wege/Wegeabschnitte mit einem Jahr Vorlauf festzulegen.

Technische Ausstattung der Wegekategorien

Der Ausbauzustand mancher Wege entspricht nicht der Einordnung dieser Wege in die Wegekategorien 1 – 5 entsprechend ihrer heutigen Verkehrsbedeutung. So sind heute vereinzelt Wege der Kategorien 4 und 5 asphaltiert. Wege der Kategorien 1 und 2 sind zwar asphaltiert, aber offensichtlich zu schmal und nicht ausreichend tragfähig. Grund ist, dass die Sanierung bisher ohne den konzeptionellen Ansatz alleine entsprechend dem Zustand erfolgte, der bei erstmaliger Herstellung geschaffen wurde.

Zumeist findet man auf einem nach heutigen Erkenntnissen nicht oder nur mäßig tragfähigen Unterbau eine einlagige Asphaltierung oder Deckschicht. Für damals zu erwartende Belastungen war dies ausreichend. Den heutigen Anforderungen entspricht der Ausbaustandard oft nicht.

Die technische Ausstattung orientiert sich am Arbeitsblatt DWA-A 904 „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“.

Kategorie 1 – Hauptwege

Die Wege der 1. Kategorie sind ausnahmslos asphaltiert. Diese Kategorie stellt die wichtigsten Verbindungen im Außenbereich dar und soll zukünftig auch so behandelt werden. Die Fahrbahnen erhalten künftig eine Ausbaubreite von 4,75 m, um bei langsamer Fahrt den Begegnungsverkehr PKW – PKW und bei geringer Inanspruchnahme der Bankette den Begegnungsverkehr LKW – PKW zu ermöglichen. Die Bankettbreite auf beiden Seiten beträgt jeweils 60 cm.

Aufbau der Fahrbahn

- 10 cm Tragdeckschicht alternativ
8 cm Tragschicht + 3 cm Asphaltdeckschicht
- 20 cm HKS-Schotter, Körnung 0/45 mm
Ev2 = 120 MN/m²
- 30 cm Frostschutzschicht Ev2 = 100 MN/m²

In vielen Fällen lassen die heute vorhandenen Grundstücksverhältnisse eine Verbreiterung auf 4,75 m + 2 x 0,60 m = 5,95 m zu. Dies ist in jedem Einzelfall zu prüfen.

Sollte die Flurstückbreite die 4,75 m Fahrbahnbreite nicht hergeben, ist die maximal mögliche Breite auszubauen. Lassen sich nur Breiten unter 4,00 m realisieren, sind Ausweichmöglichkeiten, z. B. durch Grabenverrohrungen o. ä. im Abstand von 150-200 m herzustellen. Sollte der vorhandene Aufbau einen Ev2 Wert = 100 MN/m² oder 120 MN/m² ergeben, kann auf die Erneuerung der entsprechenden Schichten verzichtet werden, wenn ein dadurch bedingter Hocheinbau möglich ist.

Die seitlichen Banketten werden aus 20 cm HKS-Schotter 0/45 mm mit einer oberen Abdeckung aus HKS-Gruss hergestellt.

Alternativ sind auch Gittersteine (12 cm), auf einem Polster von 20 cm Hartkalksteinschotter 0/45 mm in den Randbereichen zur Verbreiterung der heute vorhandenen Breite, denkbar. In stark belasteten Bereichen sind diese vorzugsweise zu verwenden.

Kategorie 2 – Nebenwege

Diese Kategorie bildet gemeinsam mit der Kategorie 1 die wichtigsten Verbindungswege im Außenbereich. Die Wege der Kategorie 2 erhalten eine asphaltierte Fahrbahnbreite von 3,50 m. In begründeten Ausnahmefällen, wenn es die Verkehrsbedeutung rechtfertigt, ist eine Breite von 3,0 m vorzusehen. Die Entscheidung hierüber obliegt der Verwaltung.

Die Bankettbreite ist analog der Kategorie 1 jeweils 60 cm.

Der vorhandene zu sanierende Wegebelag ist ca. 20 cm tief zu fräsen und unter Zugabe von HKS-Schotter 0/45 mm in Profil zu setzen. Nach dem Verdichten ist ein Ev2-Wert von 100 MN/m² zu erreichen. Wird der Wert nicht erreicht entscheidet die Verwaltung individuell über geeignete Maßnahmen.

Aufbau der Fahrbahn:

- 10 cm Tragdeckschicht alternativ
8 cm Tragschicht + 3 cm Asphaltdeckschicht
- Planum aus Schotter HKS 0/45 mm und vorh. Fräsgut Ev2 = 100 MN/m²

Die seitlichen Banketten werden aus 20 cm HKS-Schotter 0/45 mm mit einer oberen Abdeckung aus HKS-Gruss hergestellt.

Kategorie 3 – Sammelerschließungswege

Die Wege der Kategorie 3 erhalten eine bituminös ausgebaute Breite von 3,00 m mit seitlichen Banketten von jeweils 60 cm. Die Sanierung erfolgt zur Verringerung der Kosten auf die vorhandene schadhafte Wegedecke.

Der vorhandene Wegekörper wird dort, wo augenscheinlich keine ausreichende Tragfähigkeit des gebundenen oder ungebundenen Oberbaus zu Schäden geführt hat, punktuell ausgebaut und saniert.

Die Beurteilung erfolgt durch die Verwaltung.

Aufbau der Fahrbahn:

- 3 cm Asphaltdeckschicht
- 8 cm bituminöse Tragschicht
- Hocheinbau auf vorhandenen Wegekörper

Die seitlichen Banketten werden aus 20 cm HKS-Schotter 0/45 mm mit einer oberen Abdeckung aus HKS-Gruss hergestellt.

Kategorie 4 – Erschließungswege

Wege der Kategorie 4 erhalten zukünftig keine bituminöse Befestigung. Sind die Wege bereits heute wassergebunden, werden diese in ein Pflegekonzept des Baubetriebshofes für die wassergebundenen Wege aufgenommen. Stehen zukünftig Wege der Kategorie 4, die zum Zeitpunkt der Einstufung in die Wegekategorien einen asphaltierten Oberflächenbelag haben, zur Sanierung an, werden diese Wege zurückgebaut und erhalten eine wassergebundene Oberfläche. Sollte es in ganz besonderen Ausnahmefällen, z. B. Umnutzung anliegender

Grundstücksflächen, die ein höheres Verkehrsaufkommen verursachen, notwendig sein, einen bisher in Kategorie 4 eingestuften Weg im Rahmen der Sanierung zu asphaltieren, hat hierüber der Fachausschuss zu beraten und anschließend der Rat einen Beschluss zu fassen. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob der Weg weiter in der Kategorie 4 verbleibt oder durch die neue Nutzung in die Kategorie 3 zu verschieben ist.

Kategorie 5 – Flächenerschließung

Die Wege der Kategorie 5 haben keinerlei übergeordnete Funktion im Wegenetz. Es erfolgt im Rahmen der Sanierung keine Asphaltierung und nur in begründeten Ausnahmefällen die Anlegung einer wassergebundenen Decke. Die vorliegenden Gründe, die für die Anlegung einer wassergebundenen Decke sprechen, werden von der Verwaltung geprüft. Die Entscheidung für die Art der Befestigung trifft die Verwaltung. Hierfür ist kein Ratsbeschluss erforderlich.

Die Verwaltung hat die Aufgabe, langfristig alle Wege der Kategorie 5 dahingehend zu prüfen, ob es weiterhin erforderlich ist, dass sich diese im Besitz der Stadt Coesfeld befinden. Dienen diese Wege der Erschließung eines Grundstücks und werden sonst keine Belange berührt, strebt die Verwaltung den Verkauf der Wegefläche unter Abwägung ökologischer Belange an. Der Verkauf einer Wegefläche bedarf der Beratung im Fachausschuss und der Beschlussfassung im Rat.

Bei den Kategorien 1 – 3 sind vor der Entscheidung über die Maßnahme in ausreichendem Umfang Boden- und Materialproben zu nehmen und zu dokumentieren. Auf Bodenproben kann verzichtet werden, wenn sich aufgrund langjähriger Beobachtung sicher prognostizieren lässt, dass der Unterbau ausreichend tragfähig und standsicher ist. Das ist zu dokumentieren.

Bodenproben sind immer dort zu nehmen, wo erkennbare Absackungen oder Verschiebungen des Aufbaus in Richtung Bankette festzustellen sind.

Über dann notwendige weitergehende Maßnahmen zur Herstellung einer ausreichenden Tragfähigkeit entscheidet die Verwaltung. Die Entscheidung ist zu dokumentieren.

Ist es erforderlich, im Zuge von Bauanträgen über Wegebefestigungen und/oder Wegsanierungen zu entscheiden, wird die Verwaltung beauftragt, mit dem Antragsteller über eine angemessene – der neuen Nutzung entsprechende - Kostenbeteiligung zu verhandeln. In solchen Fällen ist der Fachausschuss über das Ergebnis zu unterrichten. Kommt es durch die Beantragung im Bauantrag zu einer Änderung der Einstufung des Weges in der Wegekategorie, ist das Wegekonzept entsprechend anzupassen.

Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz – KAG –

Die Erhebung von Beiträgen nach dem KAG ist bei der Stadt Coesfeld in einer 2014 neu gefassten Satzung geregelt.

Es kann sich bei diesen Wegen im Außenbereich um reine Wirtschaftswege handeln, die überwiegend der Erschließung von Hofstellen dienen oder aber um Wege mit einer übergeordneten Verbindungsfunktion, welche ein mit den Straßen des Innenbereiches in einem funktionalen Zusammenhang stehendes Verkehrsnetz bilden.

In der Satzung der Stadt Coesfeld heißt es in § 4 „Anteil der Stadt und der Beitragspflichtigen am Aufwand“ (5)

Für Wirtschaftswege wird die anrechenbare Breite mit 3 m festgelegt. Der Anteil der Beitragspflichtigen beträgt:

- a) **Anliegerwirtschaftswege** (Straßen und Wege, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegungen mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen): 80 v. H.*
- b) **Hauptverbindungswege im Außenbereich** (Straßen und Wege im Außenbereich, die im öffentlichen Interesse für die Allgemeinheit vorzuhalten sind. Sie dienen neben dem Verkehr innerhalb des Außenbereichs auch der Erschließung von Grundstücken, soweit sie nicht Hauptverkehrswege im Sinne dieser Satzung sind): 60 v. H.*
- c) **Hauptverkehrswege** (Straßen und Wege, die dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Außenbereiches sowie dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen. Neben der übergeordneten Verbindungsfunktion dienen sie auch der Erschließung von Grundstücken): 40 v. H.*

Es wird festgesetzt, dass

die Wegekategorie 1 dieses Wegekonzeptes dem Punkt c) Hauptverkehrswege der Satzung vom 28.03.2014 entspricht

anrechenbare Breite im Mittel: 5,95 m (Fahrbahn einschl. Banketten)
Beitragssatz 20 v. H.

die Wegekategorie 2 dem Punkt b) Hauptverbindungswege im Außenbereich

anrechenbare Breite im Mittel: 4,70 m (Fahrbahn einschl. Banketten)
= Beitragssatz 40 v. H

die Wege der Kategorie 3 dem Punkt a) Anliegerwirtschaftswege

anrechenbare Breite im Mittel: 4,20 m (Fahrbahn einschl. Banketten)
= Beitragssatz 60 v. H.

Die Wege der Kategorien 4 und 5 dieses Wegekonzeptes lösen keine Beitragspflicht aus.

Ist in ganz besonderen Ausnahmesituationen die Definition in der Satzung oder der dort festgelegte Anteil der Beitragspflichtigen nicht mit der tatsächlichen Verkehrsfunktion eines Weges im Außenbereich in Einklang zu bringen, ist eine entsprechende Sondersatzung speziell für diese Maßnahme zu erlassen, so dass unabhängig von der Kategorie oder Verkehrsfunktionen eines Weges im Außenbereich die Voraussetzungen für die Abrechnung einer beitragsfähigen Maßnahme geschaffen werden.

Jede Maßnahme wird einzeln abgerechnet.

Bei der Beitragsermittlung nach § 8 KAG wird über die Grundstücksnutzung, bezogen auf jede einzelne Fläche, der Beitragsanteil ermittelt. Dabei sind Gewer-

begrundstücke, reine Wohngrundstücke mit höheren Beitragsanteilen zu berücksichtigen als Acker-, Wiesen- oder Forstflächen. Das System basiert auf der Verkehrserzeugung (Ziel- und Quellverkehr) der angrenzenden Grundstücke. Damit wird eine sehr gerechte Umlage der Kosten ermöglicht. Der Aufwand ist somit vergleichbar einer Abrechnung einer Straßenausbaumaßnahme im Innenstadtgebiet.

Die Grundstückseigentümer, die an einem Weg im Außenbereich Grundbesitz haben, der im laufenden Jahr einer Sanierung unterzogen werden soll, erhalten mindestens 3 Monate vor Ausführung der Arbeiten, eine schriftliche Information über die beabsichtigten Sanierungsarbeiten und den voraussichtlichen Kostenbeitrag. Ca. 6 Monate nach Ausführung der Arbeiten erhalten die Grundstückseigentümer eine Vorinformation über den Zeitpunkt der beabsichtigten Beitragserhebung. Im Abstand von mindestens 4 Wochen, bezogen auf die Vorinformation, erfolgt der endgültige Beitragsbescheid. Dieser enthält dann ein Zahlungsziel von wiederum 4 Wochen.

Bürgerinformationsveranstaltungen für jeden einzelnen zu sanierenden Wegeabschnitt werden wegen der Festschreibung der Wegekategorie und Ausbauart im Wegekonzept nicht durchgeführt.

Was wird in diesem Wegekonzept nicht geregelt?

- Sämtliche Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten an Wegen im Außenbereich.
- Bankettpflegearbeiten.
- Arbeiten an Wegeseitengräben.
- Arbeiten an Brücken und Durchlässen im Außenbereich.

Diese werden soweit erforderlich in einem Pflegeplan festgelegt.

Werden Brücken, über die Wege im Außenbereich geführt sind, saniert oder komplett erneuert, zählt die Wiederherstellung des Oberflächenbelages, unabhängig von der gewählten Befestigungsart bzw. der Wegekategorie zur Baumaßnahme. Eine solche Brückenbaumaßnahme löst keine Beitragspflicht aus.

Wege ohne klassische Wirtschaftswegefunktion

Bei der Ausarbeitung des Wegekonzeptes ist aufgefallen, dass es auch Wege im Außenbereich gibt die ähnlich einer Innenstadtstraße ausgebaut wurden und/oder keine direkte Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke haben. Diese Feststellung kann sich auf Teilstücke der Wege beziehen. Diese Wege/Straßen im Außenbereich, die eher den Charakter einer Gemeindestraße haben, sind gesondert zu betrachten.

Wege und Straßen die unter diesem Aspekt zu betrachten sind, sind im Folgenden aufgeführt:

- Zufahrt Deponie/Wertstoffhof. Von der B 474 bis zur Zufahrt Wertstoffhof/Brink
- Waldstraße von der L 555 bis zur B 474/Brink
- „Siedlung Kuhfuß“ von der B 474 bis zur Bahntrasse/Brink
- Osterwicker Straße vor der Stadtgrenze bis zur L 555/Gaupel
- Coesfelder Straße/südliche Verbindung vor der Kreuzstraße bis zur B474/Lette
- Siedlung Kalte, Wege mit Erschließungsfunktion im Bereich der Bebauung
- Zusestraße/Zufahrtstraße zum Industriepark Nord.Westfalen von der L 581 bis zur Scheelestraße
- Siedlung Stevede.
- Rebrügge von Borkener Straße bis zur Siedlung Goxel

Werden Sanierungsarbeiten, die über das Merkmal der Wartung und Unterhaltung hinausgehen erforderlich, ist konkret zu prüfen, ob von dieser Anlage Grundstücke erschlossen werden und ob durch die Maßnahme den an dieser Straße liegenden (Anlieger-)Grundstücken ein Vorteil verschafft wird. Sollten die Kriterien für die Beitragserhebung erfüllt sein, ist in einer Sondersatzung eine entsprechende Verteilungsregelung zu treffen.