



Neues - Aktuelles in Sachen kommunale Infrastruktur -kurz und knackig-

Bernd Mende

Geschäftsführer | Ge-Komm GmbH

> Agenda

- Status Quo der kommunalen Infrastruktur
- Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht
- Radverkehr (Erlasse zu Pollern und Piktogrammketten)
- Wirtschaftswege (Konzepte, Förderung, Ökopunkte auf Wegerandstreifen)
- Das TKG und die Folgepflichten der TK-Unternehmen
- NRW nach Abschaffung der KAG-Beiträge

> Status Quo



Fotos: Ge-Komm GmbH

> Status Quo



Fotos: Ge-Komm GmbH



> Status Quo



Fotos: Ge-Komm GmbH

Status Quo der verkehrlichen Infrastruktur



Grafik: Ge-Komm GmbH



Streckenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht

> Straßenverkehrssicherungspflicht

- Jeder, der Straßen-Wege-Plätze zur Verfügung stellt, hat dafür zu sorgen, dass niemand zu Schaden kommt.
- Straßenbaulastträger haben für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht eine entsprechende Organisation aufzubauen.
- Es sind regelmäßig Kontrollen durchzuführen und zu dokumentieren.
- Mängel sind zu erfassen und nach deren Dringlichkeit abzustellen.



Es soll möglichst niemand zu Schaden kommen.

Im Schadensfall ist eine haftungsrechtliche Entlastung wichtig!

Verkehrssicherungspflicht > Grundsatz

- Straßen-Wege-Plätze müssen nicht völlig frei von Mängeln sein.
- Kleine Schäden sind von Verkehrsteilnehmern hinzunehmen, sofern diese rechtzeitig zu erkennen sind und man sich auf diese einstellen kann (Eigensorgfaltspflicht aller am Verkehr Teilnehmenden).
- Bei der Kontrolle ist grundsätzlich auf den durchschnittlichen Benutzer der Verkehrsfläche abzustellen.

Verkehrssicherungspflicht > Grundlagen

- Schaffung einer Organisation (qualifizierte Aufgabendelegation).
- Erstellung eines Kontrollplans / Stufenplans.
- Erarbeitung einer verbindlichen Dienstanweisung.
- Durchführung regelmäßiger Streckenkontrollen.
- Dokumentation aller Schritte aus haftungsrechtlichen Gründen.



The image shows a tilted document titled 'Checkliste Kommunale Straßen' (Checklist Municipal Streets) from Ge-Komm. It includes fields for 'Datum' (Date), 'Uhrzeit' (Time), 'Kontrollierende Person' (Controlling Person), and 'Kontrollbereich/Bezirk/Route' (Control Area/District/Route). Below these is a section 'Randbedingungen der Kontrolle' (Boundary conditions of the control) with checkboxes for 'Regelmäßigkeit' (Regularity), 'Regelmäßigkeit' (Regularity), and 'Regelmäßigkeit' (Regularity). There are also checkboxes for 'Regelmäßigkeit' (Regularity) and 'Regelmäßigkeit' (Regularity).

Verkehrssicherungspflicht > Grundlagen



Foto: Ge-Komm GmbH

- Das Kontrollpersonal ist ständig auf dem Laufenden zu halten.
- Jährliche Schulungen (intern/extern) gehören in jedem Fall dazu.

➤ Erstellung notwendiger Unterlagen.



The image shows a checklist form titled "Checkliste Kommunale Straßen" (Checklist Municipal Streets) from Ge-Komm. The form is tilted and contains the following sections:

- Header:** Ge-Komm logo and name.
- Form Fields:**
 - Datum: ____ . ____ . ____
 - Uhrzeit: ____ : ____ Uhr
 - Kontrollierende Person: _____
 - Kontrollbereich/Bezirk/Route: _____
- Checklist Items:**
 - Randbedingungen der Kontrolle**
 - ☐ Tagsüber trocken
 - ☐ Tagsüber nass
 - ☐ Regenwasser abfließen
 - ☐ Besonderheiten? Z. B. Laub, Schnee?
 - ☐ Mülltonnen? Sperrmüll? Viele Parkende Autos? Tagelagerungen?
 - ☐ Gehwegoberfläche Sonstiges: _____

Streckenkontrolle im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht

Kontrollplan > digitale Plangrundlage



Quelle: Ge-Komm GmbH

Streckenkontrolle im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht

Dokumentation

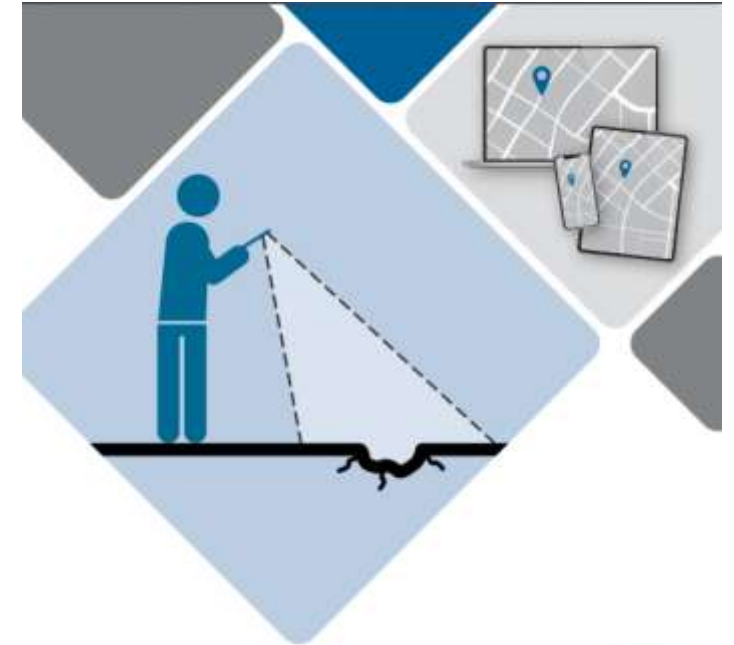
- Sorgfältige Führung zur Beweissicherung.
- Die Aufbewahrungsfrist beträgt 5 Jahre.
- Die Dokumentation muss Angaben zum genauen Zeitpunkt der Kontrolle sowie über die festgestellten Mängel und ggfs. über deren Beseitigung enthalten.
- Namen des Kontrollpersonals und evtl. Zeugen sind zu erfassen.
- Es sind sowohl analoge als auch EDV-gestützte Lösungen zulässig.

Streckenkontrolle im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht

Dokumentation



Grafiken: Ge-Komm GmbH



**Streckenkontrolle im Rahmen der
Verkehrssicherungspflicht**

Die Ge-Komm GmbH bietet mobile App-Lösungen
für kommunale Anwendungen.

Streckenkontrolle im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht

Dienstanweisung

- Schriftliche Fixierung aller erforderlichen Schritte.
- Festlegung der Form zur Dokumentation und der Beweissicherung.
- Tipp: Vorschläge der Kommunalversicherer sind hilfreich.

Streckenkontrolle im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht

Kontrollintervalle

Stufe 1: klassifizierte Straßen, sofern die Gemeinde für die Unterhaltung zuständig ist;
Straßen von besonderer überörtlicher und/oder örtlicher Bedeutung (z.B. Hauptverkehrsstraßen, Zufahrtsstraßen zu Gewerbe- u. Industriegebieten, Fußgängerzonen)

Kontrolle: einmal wöchentlich

Stufe 2: andere Straßen von überörtlicher und/oder örtlicher Bedeutung (z.B. Sammelstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen)

Kontrolle: alle zwei bis vier Wochen

Stufe 3: alle übrigen Straßen (z.B. reine Wohnstraßen)

Kontrolle: alle vier bis acht Wochen

Stufe 4: verkehrsunbedeutende ausgebaute Wege

Kontrolle: alle acht bis zwölf Wochen

Stufe 5: nicht ausgebaute Feld- und Wirtschaftswege

Kontrolle: alle drei bis sechs Monate

Quelle: BADK, 2018

Überprüfung auf Straßenschäden > Grundsätze

Verkehrssicherungspflichten gegenüber dem Fahrverkehr:

- Schlaglöcher, je nach Straßenart und -zustand wurden von den Gerichten unterschiedlich beurteilt (lt. BADK wurden tlw. nur 5 cm Tiefe geduldet, tlw. bis zu 20 cm). – **Wichtig ist die Erkennbarkeit** –



Quelle: BADK, 2018

Überprüfung auf Straßenschäden > Grundsätze

Verkehrssicherungspflichten gegenüber Radfahrern:



- Schlaglöcher und andere typische Fahrbahnvertiefungen mit einer Tiefe von bis zu 5 cm stellen lt. BADK regelmäßig keinen verkehrswidrigen Zustand dar und sind von Radfahrenden allorts hinzunehmen. Selbst Schlaglöcher und andere typische Fahrbahnvertiefungen von mehr als 5 cm sind immer dann von den Radfahrenden hinzunehmen, wenn die betreffende Wegstrecke sich in einem erkennbar schlechten Gesamtzustand befindet.
– **Wichtig ist die Erkennbarkeit** –

Quelle: BADK, 2018

Überprüfung auf Straßenschäden > Grundsätze

Verkehrssicherungspflichten gegenüber dem Fußgängerverkehr:



- Die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verlangt nicht, dass der Bürgersteig (auch einer verkehrsreichen Straße) völlig frei von Mängeln ist und keine Unebenheiten aufweist. Alle Straßen benutzende Personen, also auch zu Fuß Gehende müssen sich lt. BADK grundsätzlich den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen und in der Regel mit **Bodenunebenheiten** im Bereich von 2 bis 2,5 cm rechnen.
- In **Fußgängerzonen** und Hauptgeschäftsstraßen, wo Personen (etwa durch Schaufenster) abgelenkt werden, kann es erforderlich sein, Unebenheiten auch bei nur geringfügigen Niveauunterschieden von 2 cm oder sogar weniger zu beseitigen.

Quelle: BADK, 2018

Mehrwert

Fakt ist auch

- Die Kontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht liefern – bei einer guten Organisation – einen erheblichen Mehrwert:
 - Straßenerhaltung
 - Aubruchmanagement
 - Sondernutzung
 - etc.



Fotos:
Ge-Komm GmbH



Mehrwert

Fakt ist auch



Grafik: Ge-Komm GmbH

- Straßenbaulastträger sollten das Ziel verfolgen, speziell ausgebildetes und motiviertes Personal für die Straßenkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht einzusetzen.
- Das Kontrollpersonal vertritt den Straßenbaulastträger nach außen.



Radverkehr

➤ Besondere Aspekte bei Radverkehrsanlagen

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Checkliste Radwege

Datum: ____ . ____ . ____ Uhrzeit: ____ . ____ Uhr

Kontrollierende Person: _____

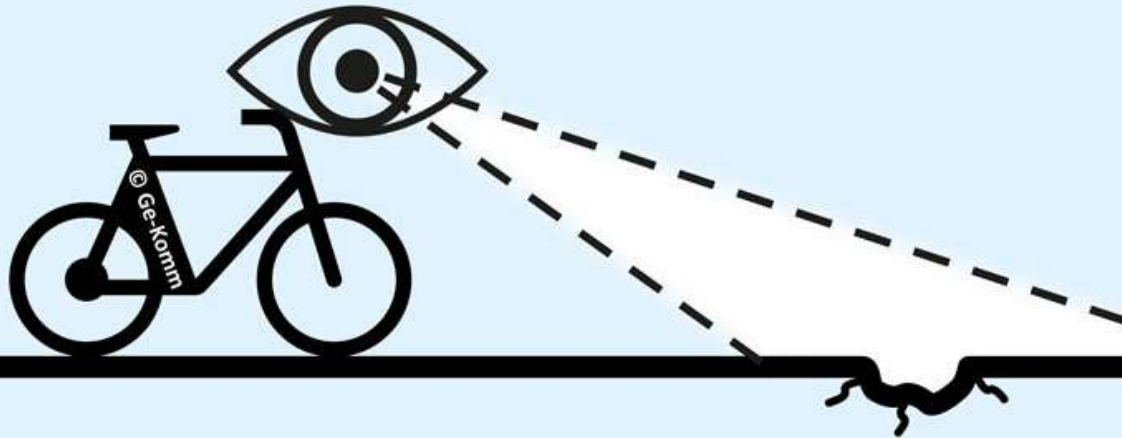
Kontrollbereich/Bezirk/Route: _____

Randbedingungen der Kontrolle

- ☐ Tagsüber trocken
- ☐ Tagsüber nass
- ☐ Dammernde trocken
- ☐ Kontrolle per Kfz (mit zusätzlichem Fahrer)
- ☐ Besonderheiten? Z. B. Laub, Schnee?
- ☐ Radwegbelag Sonstiges: _____

Kontrolle > Radverkehrsanlagen

- E-Bike bei der Erfassung sinnvoll



Grafik und Foto:
Ge-Komm GmbH

Kontrolle > Radverkehrsanlagen



Fotos: Ge-Komm GmbH

Kontrolle > Radverkehrsanlagen




Fotos: Ge-Komm GmbH



Kontrolle > Radverkehrsanlagen

WDR Wetter

Nachrichten Sport Wissen Verbraucher Kultur Unterhaltung



Sturz von Brücke mit E-Bike in Düsseldorf | 02:46 Min. | Verfügbar bis 11.10.2023

Sturz von Brücke mit E-Bike in Düsseldorf: Diskussionen um Höhe des Geländers

Stand: 11.10.2022, 10:03 Uhr

Am Freitag ist in Düsseldorf ein 66-Jähriger mit seinem E-Bike von der Theodor-Heuss-Brücke in die Tiefe gestürzt und hat sich schwer verletzt. Nun flammen Diskussionen um die Geländerhöhe der Brücke auf.

Schon am vergangenen Freitag kam es zu dem ungewöhnlichen Unfall in Düsseldorf: Laut Polizei war der Mann mit seinem Pedelec auf der Theodor-Heuss-Brücke unterwegs, als er die Kontrolle über sein Fahrrad verlor. Er prallte gegen das Brückengeländer, wurde von der Wucht darüber geschleudert und stürzte dann einige Meter in die Tiefe auf die darunterliegende Straße.

Quelle:
WDR

Nach Sturz von Brücke: Stadt gesteht Sicherheitsmängel ein

12.10.2022, 16:10

Quelle: NRZ -Funke Mediengruppe

Kontrolle > Radverkehrsanlagen



Fotos: Ge-Komm GmbH



Kontrolle > Radverkehrsanlagen



Fotos: Ge-Komm GmbH



Kontrolle > Radverkehrsanlagen



Fotos: Ge-Komm GmbH

Kontrolle > Radverkehrsanlagen



Fotos: Ge-Komm GmbH



Kontrolle > Radverkehrsanlagen

- Es hat sich vieles weiterentwickelt...

Fotos: Ge-Komm GmbH



Kontrolle > Radverkehrsanlagen

- Es hat sich vieles weiterentwickelt (auch bei der letzten Meile der Belieferung)...



Fotos: Ge-Komm GmbH

NRW-Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Auslöser: Tödlicher Unfall in Halle/W. im Jahr 2023

WESTFALEN-BLATT

Über Risiken von Hindernissen auf Radwegen hat Haller Politik erst 2022 diskutiert

Nach Unfall an Pömpel: Radfahrer gestorben

Halle - Der 67-jährige E-Bike-Fahrer, der jüngst auf einem viel befahrenen Radweg in Halle an einem Pömpel verunglückte, ist am Wochenende seinen schweren Verletzungen erlegen. Der tragische Unglücksfall wirft nochmals ein Schlaglicht auf die Unfallstelle in Halle, die nicht nur die Politik, sondern auch schon Gerichte beschäftigt hat. Von Stefan Küppers

Montag, 13.03.2023, 17:38 Uhr  aktualisiert: 14.03.2023, 09:52 Uhr



Quelle: Westfalen-Blatt

NRW-Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Ort des Unfalls in Halle/W. im März 2024



Foto und Grafik: Ge-Komm GmbH

NRW-Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Thema: Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist



Quelle: Landesregierung NRW

Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Darum geht es im Wesentlichen:



Fotos: Ge-Komm GmbH

Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Konkret geht es um folgende Einrichtungen:
 - Sperrpfosten
 - Poller
 - Umlaufsperrren
 - Absperrgeländer
 - Drängelgitter
 - oder ähnliche Einrichtungen.



Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Es geht also um mehr als nur um gewöhnliche Poller:



Fotos: Ge-Komm GmbH



Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Es geht also um mehr als nur um gewöhnliche Poller:



Fotos: Ge-Komm GmbH



Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Poller-Hinweisschilder sind keine Lösung.



Fotos: Ge-Komm GmbH

Erlass vom 17.01.2024 > PollerCheck

- Poller-Hinweisschilder sind keine Lösung.



Fotos: Ge-Komm GmbH

www.PollerCheck.de

- Meldeportal im Internet für Poller-Problemstellen



Ein Service der Ge-Komm GmbH

Probieren Sie es aus: www.PollerCheck.de

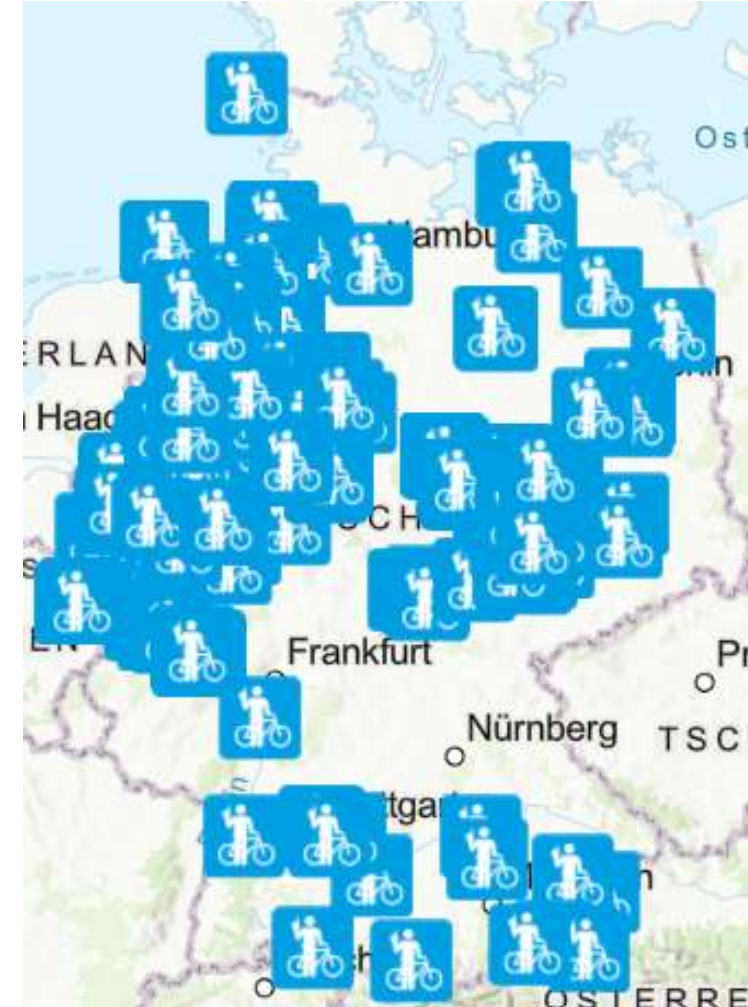
www.PollerCheck.de

- Meldeportal im Internet für Poller-Problemstellen

PollerCheck.de

Ein Service der Ge-Komm GmbH

Probieren Sie es aus: www.PollerCheck.de



Reaktionen/Lösungsansätze:



Fotos: Ge-Komm GmbH

Reaktionen/Lösungsansätze:



Fotos: Ge-Komm GmbH

Reaktionen/Lösungsansätze:



Fotos: Ge-Komm GmbH

Reaktionen/Lösungsansätze:



Fotos: Ge-Komm GmbH

Reaktionen/ Lösungsansätze:



Fotos: Ge-Komm GmbH

Checkliste „Poller“

- Ein Service der Ge-Komm GmbH

Die Checkliste kann bei der Ge-Komm GmbH angefordert werden.

Quelle: Ge-Komm GmbH

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Checkliste

Verkehrseinrichtungen/-hindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist

Objektnummer: _____ Bezeichnung am: _____ Erfassung durch: _____

Lage

Stadt / Gemeinde: _____ Straße und Hausnummer: _____ Koordinaten: _____

Art der Einrichtung

Poller mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Sperreposten mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Absperrgitter mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Leitblech mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Leitblech mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Leitblech mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Leitblech mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Leitblech mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Leitblech mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Leitblech mit rot/weißer Markierung vorhanden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Material

☐ Holz ☐ Metall ☐ Kunststoff ☐ Sonstiges

1

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Checkliste

Verkehrseinrichtungen/-hindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist

Abmessung / Dimension:

Zusätzliche Beschilderung/Markierung vorhanden? ☐ ja ☐ nein
wenn ja, welche? _____

Auffälligkeiten / Defekte / Probleme

Erkennbarkeit bei hellen Tag: ☐ gut ☐ mittel ☐ unzureichend
Erkennbarkeit bei Dunkelheit: ☐ gut ☐ mittel ☐ unzureichend
Erkennbarkeit bei Regen/Schnee: ☐ gut ☐ mittel ☐ unzureichend

Stützungsgefahr: ☐ nein/gering ☐ mittel ☐ erhöht

Anordnungsfähigkeit

Erkennung im Sinne SVO: ☐ ja ☐ nein
Straßenschilderung: ☐ ja ☐ nein

Funktion/Auswirkung im Sinne der SVO

„Regelnd, sichernd oder für den Verkehr verbindend“: ☐ ja ☐ nein
Anordnung gemäß § 62 SVO aufgrund „qualifizierter Gefährdungs“ erforderlich? ☐ ja ☐ nein

Verkehrsrechtliche Anordnung

Erstellt am: _____ Erstellt durch: _____ Mitzeichnung/Unterschrift: _____

Empfehlung

Abbau / Ersatz: ☐ ja ☐ nein
Erneuerung: ☐ ja ☐ nein

Zu ersetzen durch: _____

Aufstellung am: _____

Benötigt: _____

Einzelknotenstation: _____ Unterschrift der kontrollierenden Person: _____

2

Poller als Kunstwerk...

Foto: Ge-Komm GmbH



NRW-Erlass vom 25.01.2023 > Piktogrammketten

- Thema: Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen



Quelle: Landesregierung NRW

NDS-Erlass vom 12.03.2025 > Piktogrammketten

- Thema: Piktogrammketten mit Sinnbild Radverkehr auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen



**Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung**

Quelle: Land Niedersachsen

Piktogrammketten

- Die Erlasse der Bundesländer erlauben den Einsatz von Piktogrammketten unter bestimmten Bedingungen.
- Der Zusatz von Winkelpfeilen (sog. Sharrows) ist übrigens nicht erlaubt.



Fotos: Ge-Komm GmbH





Foto: Ge-Komm GmbH

Ausblick

Ziel: Fehlerverzeihende Infrastruktur

Zahl tödlicher Radfahrunfälle steigt

Statistisches Bundesamt verzeichnet deutlich mehr Fälle als vor zehn Jahren / Pedelec-Nutzer haben höheres Risiko

WIESBADEN Jeder sechste Verkehrstote ist ein Fahrradfahrer – das zeigen Unfallzahlen des Statistischen Bundesamts. Im vergangenen Jahr starben nach vorläufigen Ergebnissen 441 Radfahrer auf deutschen Straßen. Die Zahl der getöteten Radler lag 2024 um 11,4 Prozent höher als 2014. Dabei ist die Zahl der Verkehrstoten in diesen zehn Jahren insgesamt um 18,3 Prozent auf 2.759 gesunken.

Insgesamt nahmen die Statistiker im vergangenen Jahr 92.802 Fahrradunfälle mit sogenannten Personenschaden.

Was ist der Grund für den Anstieg? „Der Anstieg ist vor allem auf die steigende Zahl an getöteten Pedelec-Nutzern zurückzuführen“, stellen die Statistiker fest. Von den 2024 getöteten Fahrradfahrern waren 192 mit einem E-Bike unterwegs. „Pedelecs sind zwar per se nicht gefährlicher als klassische Räder“, sagt Kirstin Zeidler, die Leiterin der Unfallforschung der Versicherer. Sie seien aber schwerer, beschleunigten stärker und seien daher nicht leicht zu handhaben. „Unsere Forschung zeigt, dass Alleinun-



Sogenannte Gesterfahrräder erinnern seit einigen Jahren vielerorts an verunglückte Fahrradfahrer. Foto: dpa/Thomas Kirschner

fälle mit Pedelecs in allen Altersgruppen häufiger schwerer verlaufen als mit nicht-motorisierten Rädern.“

Wer ist besonders gefährdet? Auch hier hat das Bun-

desamt eine klare Antwort: „Ältere Radfahrer sind im Straßenverkehr besonders gefährdet.“ Unter den tödlich verletzten Fahrradfahrern waren 2024 knapp zwei Drittel 65 Jahre oder älter.

Während der Anteil von verunglückten Senioren mit normalen Fahrrädern bei 59,4 Prozent lag, waren 68,8 Prozent der Getöteten aus E-Bikes 65 Jahre oder älter. Dass ältere Menschen auf

Pedelecs ein höheres Risiko tragen, erklärt die Unfallforscherin so: „Sie reagieren langsamer, verlieren schneller das Gleichgewicht und sind verletzlicher als Jüngere.“

Wie laufen die Unfälle ab? An einem Großteil der Fahrradunfälle mit Verletzten war ein zweiter Verkehrsteilnehmer beteiligt. In 70,7 Prozent der Fälle war das ein Auto. 44.424 Fahrradunfälle mit Personenschaden gingen also auf einen Zusammenstoß mit einem Auto zurück. Unfallforscherin Zeidler findet aber auch die starke Zunahme der Alleinunfälle auffällig. Rund jeder dritte getötete Radfahrer verunglücke laut der Unfallversicherer zufolge ohne weitere Beteiligte.

Wer hat Schuld? In rund der Hälfte der Fälle waren die verunglückten Radfahrer an dem Unfall selbst schuld, wie die Statistiker ausführen. „Je nach Unfallgegner zeigen sich allerdings Unterschiede.“ Bei Unfällen mit Fußgängern wurde den Radfahrern in 57 Prozent der Fälle die Hauptschuld angelastet. Kollisionen mit Kraftfahrzeugen wurden in 50 Prozent der

Fälle von Radfahrern verschuldet. Waren Autofahrer beteiligt, trugen die Radler nur in 25 Prozent der Fälle die Hauptschuld. Bei Fahrradunfällen mit Lastwagen lag der Anteil noch darunter: Nur bei 21 Prozent wurde die Hauptschuld bei den Radlern gesehen.

Was muss geschehen? Die meisten tödlichen Unfälle passieren bei Kollisionen mit Autos. „Besonders problematisch sind dabei Kreuzungen und Zufahrten“, sagt Unfallforscherin Zeidler. „Hier gilt es Sicht zu schaffen, etwa das Zuspätkommen zu verhindern. Auch eigenes Ampel-Grün für Abbiege- und Radverkehr ließe Unfälle vermeiden.“

Der ADFC fordert mehr und bessere Radwege. „Dass Fahrradunfälle zunehmen, ist allerdings kein Wunder“, erklärt Bundesgeschäftsführerin Caroline Lodemann. „Radwege sind oft kaputt, von Hindernissen übersät, viel zu schmal, ungepflastert oder fehlen – beispielsweise an Landstraßen – oft ganz.“ Viel zu häufig müssen sich Radfahrer die Fahrbahn mit Autos teilen. „Das bringt Stress und Gefahr für alle Beteiligten.“ dpa



Grafik: Ge-Komm GmbH

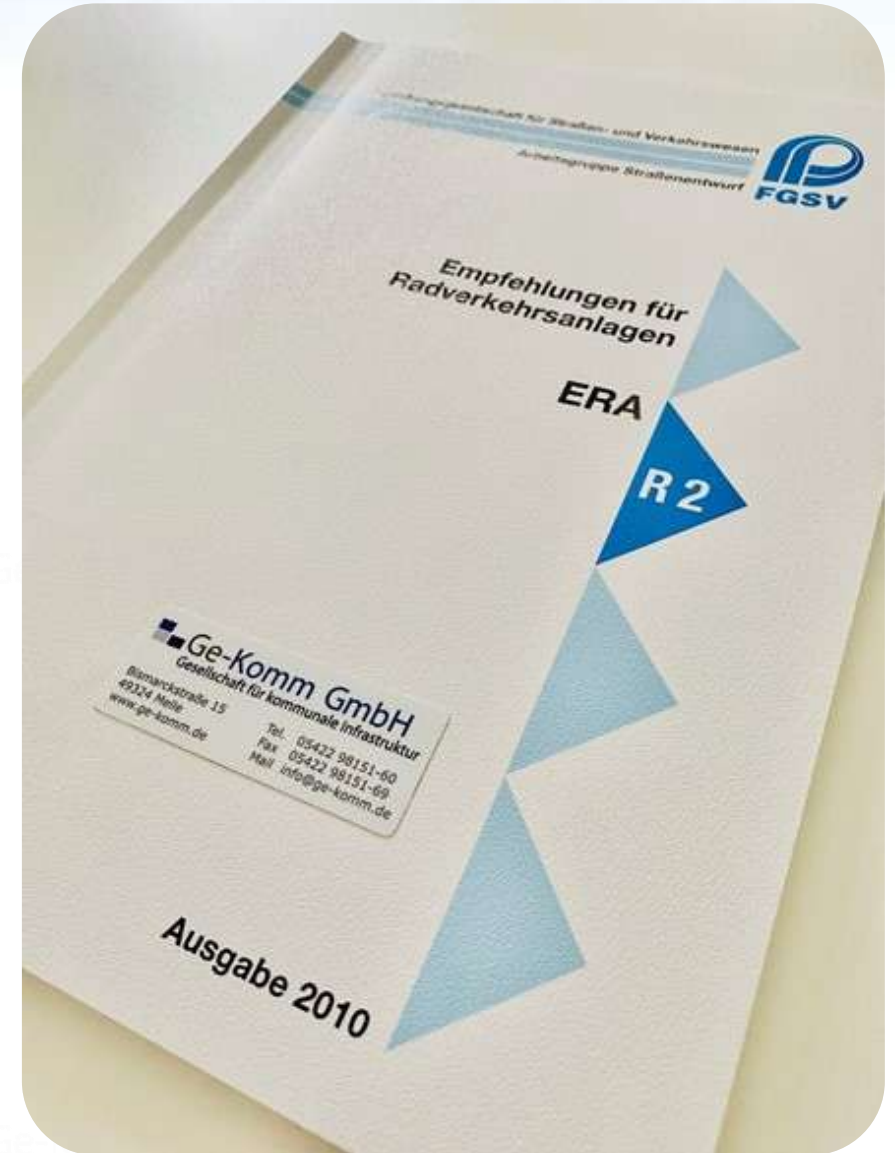
Quelle: NOZ vom 25.04.2025

Ausblick

FGSV-Papiere lassen auf sich warten

u.a. ERA 2010 in Überarbeitung...

Foto: ERA, FGSV



Wirtschaftswege



Foto: Ge-Komm GmbH

Wirtschaftswege > Fakten / Status Quo

- Überwiegend sind die Wirtschaftswege heute sehr alt.
- Der Zustand vieler Wege erfordert ein Handeln.
- Die Netzstruktur ist häufig stark verzweigt und tlw. parallel verlaufend.
- Abmessungen und Dimensionen der Wege werden heutigen Anforderungen nur selten gerecht (Einsatz schwerer Landmaschinen, Strukturwandel, Multifunktionalität ...).



Foto: Ge-Komm GmbH

Wirtschaftswege > Fakten / Status Quo

- Das Investitionsbudget reicht häufig nicht für eine flächendeckende Optimierung.
- **Ganzheitliche, konzeptionelle Betrachtung der ländlichen Wegenetzstruktur sinnvoll!**
- **Ziel: bedarfsgerechte und gleichzeitig finanzierbare Wege.**

Foto: Ge-Komm GmbH



Methodik / Vorgehensweise

Strukturierte Untersuchung als Projekt

- Welche Wege / Bauwerke werden zukünftig noch benötigt?
- Welche Wege / Bauwerke können ggfs. entfallen, bzw. auf Dritte übertragen werden?
- Welche Wege / Bauwerke sind zu ertüchtigen?
- Welche Wege / Bauwerke können ggfs. zukünftig im Standard gesenkt werden?
- Wo / Wie lassen sich Unterhaltungskosten senken?

Methodik / Vorgehensweise

Prozess der Erarbeitung

- Bestandsanalyse (IST).
- Soll-Konzept (SOLL).
- Bürgerbeteiligung.
- Abschluss des Projektes (Bericht und GIS-Projekt).



Foto:
Ge-Komm GmbH

Methodik / Vorgehensweise

- Inaugenscheinnahme aller (öffentlichen) Wege.
- Anfertigung einer Fotodokumentation (Geoimaging).



Abb.: Verortete
Aufnahmestandorte im
Geoinformationssystem (GIS)

Methodik / Vorgehensweise

- Erhebung der Dimension und Befestigungsart, des Zustandes. und der Nutzergruppen sowie weiterer individueller Parameter.
- Ingenieurtechnische bauliche Ansprache.

The image shows a screenshot of a form titled 'Ge-Komm Gesellschaft für kommunale Infrastruktur'. The form is divided into sections A, B, and C. Section A contains fields for project information. Section B is a detailed table for 'Zustandsbewertung' (Condition Assessment) with columns for various road parameters and their condition ratings. Section C is for 'Beurteilung des Gesamt-Verhaltenszustandes' (Overall Behavior State Assessment).



Abb.:
Ein Projekt der
Ge-Komm GmbH

Methodik / Vorgehensweise

- Erfassung weiterer Attribute.
- Nutzung nach Umfang (Verkehrsmenge).
[häufig, gelegentlich, selten]
- Nutzungshäufigkeit nach Funktionalität.
[Land- und Forstwirtschaft, Tourismus-Freizeit,
Daseinsvorsorge, Produktion Erneuerbare Energien]

Fotos:
Ge-Komm GmbH



Methodik / Vorgehensweise

Einstufung der Wege gem. Leitfaden NRW

- Kategorie A = Klassifiziertes Straßennetz.
- Kategorie B = Multifunktionale Wege.
- Kategorie C = Erforderliche Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen.
- Kategorie D = Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger.
- Kategorie E = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion.
- Kategorie F = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen.
- Kategorie G = Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege.
- Kategorie H = Nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege.
- Kategorie I = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbständige Wege für luf-Verkehr nicht nutzbar sind.

Methodik / Vorgehensweise

Handlungsempfehlungen gem. Leitfaden

- Erhaltung wie im Bestand.
- Sanierung (gleiche Kategorie).
- Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie).
- Rückbau / Aufhebung.
- Neubau (neue Trasse).

Fotos: Ge-Komm GmbH



Methodik / Vorgehensweise

Einbeziehung der Brückenbauwerke

Fotos: Ge-Komm GmbH



Handlungsempfehlungen

Beispiel: Erhaltung wie im Bestand



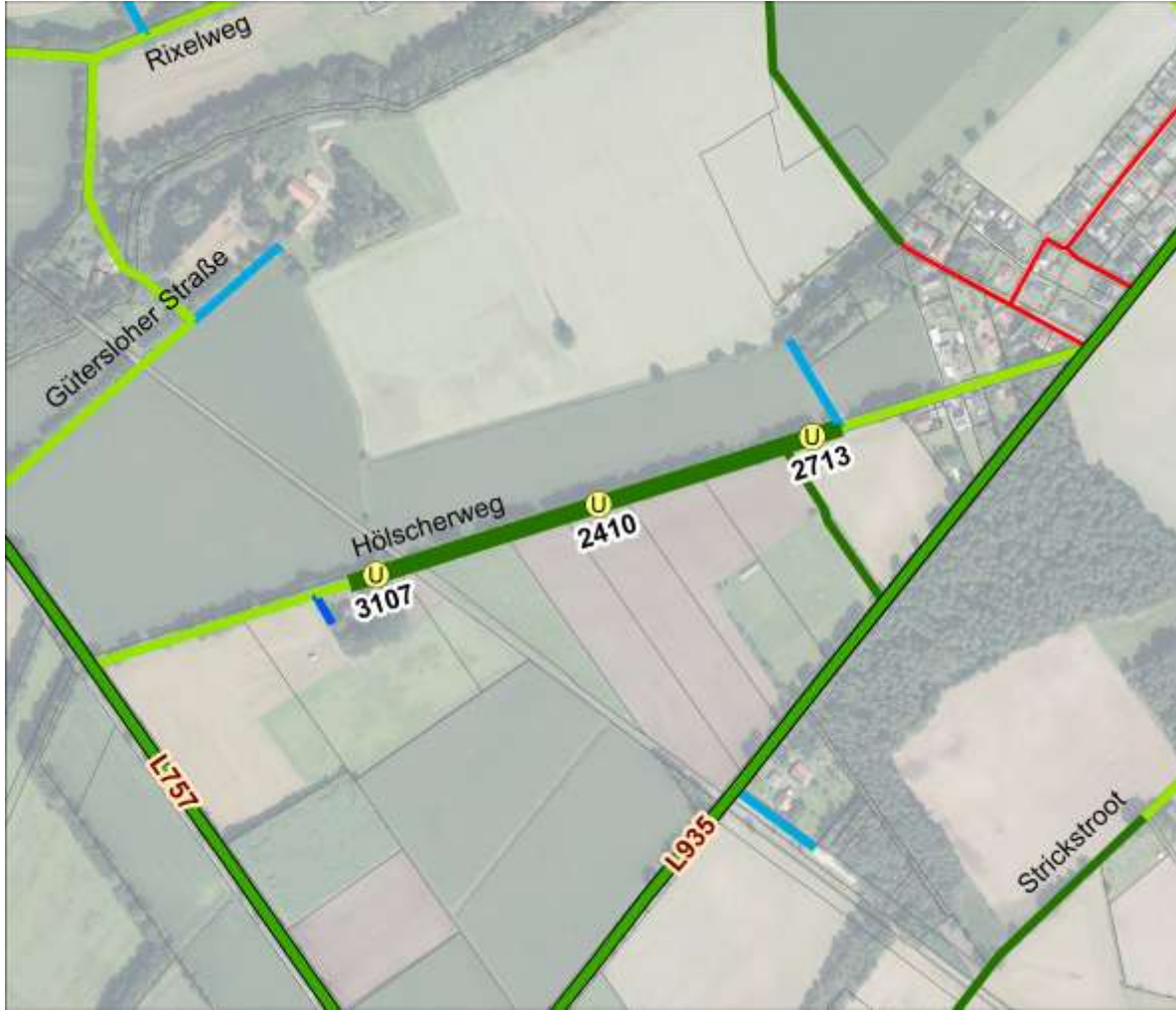
Handlungsempfehlungen

Beispiel: Sanierung



Handlungsempfehlungen

Beispiel: Umbau/andere Bauweise



Radfahren auf Wirtschaftswegen

Wirtschaftswege als Strecken für Radfahrende

- Abstand beim Überholen / Ausweichbuchten



Foto: Ge-Komm GmbH

Radfahren auf Wirtschaftswegen

Wirtschaftswege als Fahrradstraßen



Fotos: Ge-Komm GmbH

Förderung von Wirtschaftswegekonzepten in NRW

**Richtlinie
über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung ländlicher
Wegenetzkonzepte
und der ländlichen Bodenordnung nach dem Flurbereinigungs-
gesetz**



Quelle: Landesregierung NRW

Förderung von Wirtschaftswegekonzerten in NRW

- Das Land NRW fördert die Erstellung eines Konzeptes mit 75% (max. 50.000 €).
- Aktueller Leitfaden vom 17.01.2025 ist zwingend anzuwenden.
- Stichtag Förderantrag: 31. Oktober 2025.



Quelle: Landesregierung NRW

Förderung „Wirtschaftswegemodernisierung“

**Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen
zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher In-
frastruktur
(FöRL Wirtschaftswege)**



Quelle: Landesregierung NRW

Förderung „Wirtschaftswegemodernisierung“

- Voraussetzung:
Anerkanntes Wirtschaftswegekonzept

Bedeutet:

- Gefördertes Konzept unter Berücksichtigung des Leitfadens.
- Erfüllung der Kriterien einer speziellen Checkliste.



Quelle: Landesregierung NRW

Förderung „Wirtschaftswegemodernisierung“

- Das Land NRW fördert die Modernisierung von Wegen mit 60 % (max. 500.000 € / Vorhaben).
- LEADER zusätzlich 10% Förderung.
- FöRL Wirtschaftswege regelt Details.



Quelle: Landesregierung NRW

Wegerandstreifen

- Das Einbeziehen der Wegerandstreifen bietet viele Chancen.



Abb. und Foto: Ge-Komm GmbH

Wegerandstreifen

- Wegerandstreifen bieten häufig Potential für Ökopunkte.

Abb.:
Projekte der Ge-Komm GmbH in
Zusammenarbeit mit dem NHB



> Wirtschaftswege- und Biotopverbundkonzept der
Stadt Rehburg-Loccum





Das Telekommunikationsgesetz und die Folgepflichten der TK-Unternehmen

Das aktuelle Telekommunikationsgesetz (TKG)

- Der Gesetzgeber ist den TK-Unternehmen beim TKG weit entgegengekommen.
- Kommunen sollten Ihre Rechte kennen.

Foto: Ge-Komm GmbH



➤ Breitbandverlegung.

Schnelles Internet ist wichtig !

- Beim Verlegen von Breitbandnetzen gilt:

Aufpassen !

Foto: Ge-Komm GmbH



➤ Breitbandverlegung.

Wer darf eigentlich was?



Stärkerer Kundenschutz im neuen Telekommunikationsgesetz.
Das Gesetz setzt die Vorgaben des europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation um. Erfahren Sie hier, was seit dem 01. Dezember 2021 für Sie gilt.

Quelle: https://www.gesetze-im-internet.de/tkg_2021/BJNR185810021.html

➤ Breitbandverlegung.

Wer darf eigentlich was?

**BMVI veröffentlicht FAQ zur Neuregelung
der telekommunikationsrechtlichen**

Wegerechte

Die bisherigen wegerechtlichen Vorschriften der §§ 68 f. TKG a.F. werden aus systematischen und rechtsförmlichen Gründen einer Überarbeitung zugeführt. Materielle Rechtsänderungen gehen damit nur minimal einher.

§ 68 TKG a.F.

§ 69 TKG a.F.



§ 125 TKG n.F.

§ 126 TKG n.F.

§ 127 Abs. 1 TKG n.F.

§ 127 Abs. 3 TKG n.F.

§ 127 Abs. 5 TKG n.F.

§ 127 Abs. 6 TKG n.F.

§ 127 Abs. 7 TKG n.F.

Quelle: <https://gigabitbuero.de>

➤ Breitbandverlegung.

Alternative Verlegetechniken.



Quelle: <https://www.gigabitbuero.de>

➤ Breitbandverlegung.

Alternative Verlegetechniken. Trenching.



Fotos: Ge-Komm GmbH

➤ **Aufbruchmanagement.**

Beim TKG ist jetzt einiges anders geregelt.

Abb.: Ge-Komm GmbH



Herkömmliches Verfahren:

- Aufbruchanzeige / Aufbruchmeldung
- Kontrolle der Aufbruchmeldung und Aufbruchdaten
- Genehmigung des Aufbruchs
- Durchführung der Aufbrucharbeiten
- Gewährleistungsabnahme

TKG –Telekommunikationsgesetz:

- § 127 Abs. 3 TKG: Antrag
- § 127 Abs. 3 TKG „Antrag unvollständig“
- § 127 Abs. 3 TKG Zustimmung (mit Nebenbestimmungen)
- § 126 TKG: Telekommunikationslinien sind so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen
- Keine Abnahme, sondern Folgepflichten und -kosten gemäß § 129 TKG

Fachliche Begleitung unabdingbar.

Beschwerden über Glasfaser-Ausbau

Nach Auskunft der Stadtwerke klagen Anwohner aus nahezu jeder Straße über die Bauarbeiten. Den Fachleuten herrschen aber die unsichtbaren Schäden Sorgen.



19. Oktober. Die Beschwerden über den Glasfaser-Ausbau in der Stadt von Bochum sind in den vergangenen Wochen immer lauter geworden. Die Stadtwerke Bochum (SWB) sind in der vergangenen Woche mit einer Vielzahl von Beschwerden über den Glasfaser-Ausbau konfrontiert. Die Beschwerden betreffen vor allem die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Anwohner. Die Stadtwerke Bochum (SWB) sind in der vergangenen Woche mit einer Vielzahl von Beschwerden über den Glasfaser-Ausbau konfrontiert. Die Beschwerden betreffen vor allem die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Anwohner.

Aus jeder Straße eine Beschwerde
„Ich bin ganz bei der Sache“, sagt Andreas Kallmann, der für den Glasfaser-Ausbau bei den Stadtwerken Bochum (SWB) zuständig ist. „Ich habe festgestellt, dass aus fast jeder Straße eine Beschwerde kommt.“ Die Beschwerden betreffen vor allem die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Anwohner. Die Stadtwerke Bochum (SWB) sind in der vergangenen Woche mit einer Vielzahl von Beschwerden über den Glasfaser-Ausbau konfrontiert. Die Beschwerden betreffen vor allem die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Anwohner.

Prozess um tödliche Gasexplosion – zwei Bauarbeiter vor Gericht

Keiner hat etwas gerochen“

war ein ...-ht ...-ung ausströmte sein. Dann kam es zur Explosion. Die beiden Angeklagten zu diesem Zeitpunkt mehr vor Ort, dass keine ...-ne ...-n später diese Worte: „Mir tut das unheimlich leid für die Familie. Ich wollte niemals jemandem etwas antun.“ Auch sein mitangeklagter 30 Jahre alter Schwiegersohn schickte ein „herzliches Beileid“ in Richtung der Familie. Die Staatsanwaltschaft geht davon aus, dass sich das Gas unterirdisch einen Weg in die ...-n umliegenden H ...-n hat. Das Explosi ...-n schließlich Zündvorgang gebracht worden. Die alte Ha ...-n hatte keine ...-n Jahre alter ...-n mit Verletzu ...-n selbst hatte ...-n Gasans ...-n Der Vora ...-n dem Gasal ...-n proben“ ge ...-n habe auch ...-n fragt, ob ...-n sagte er d ...-n hat etwas ger ...-n be dem Gasalarm deshalb aus „Fehlvorstellung“ eingestuft und sich darauf verständigt, die Stelle am nächsten Morgen zu öffnen und zu kontrollieren. Die Staatsanwaltschaft hat allerdings eine andere Vermutung. Sie geht davon aus, dass die Angeklagten ihren Feierabend nicht gefährden wollten. Für den Prozess sind zunächst noch zehn Verhandlungstage angesetzt.



23: Feuerwehr und Rettungskräfte stehen vor dem eingestürzten Krater in Bochum.

Aus kleinem Loch wird großer Krater
Nachdem ein Gasalarm in der Nacht zum Samstag in der Bochumer Innenstadt ausgelöst wurde, brach in der Nähe des Hauptbahnhofs ein großer Krater in den Asphalt. Die Ursache war eine Gasexplosion. Die Stadtwerke Bochum (SWB) sind in der vergangenen Woche mit einer Vielzahl von Beschwerden über den Glasfaser-Ausbau konfrontiert. Die Beschwerden betreffen vor allem die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Anwohner.

Viele Mängel beim Glasfaser-Ausbau

Bislang wurden 110 Kilometer Kabel im Stadtgebiet von Bad Oeynhausen verlegt

Von Malte Samenschnieder
BAD OEYNSHAUSEN (WB). Das Projekt Glasfaser-Ausbau ist in der Stadt von Bad Oeynhausen bislang ein Erfolg. Bislang wurden 110 Kilometer Kabel im Stadtgebiet verlegt. Die Stadtwerke Bochum (SWB) sind in der vergangenen Woche mit einer Vielzahl von Beschwerden über den Glasfaser-Ausbau konfrontiert. Die Beschwerden betreffen vor allem die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Anwohner.

1.300 Haushalte nach Gasunfall ohne Heizung
Neben elfen Privathäusern waren auch Schulen, Kitas und Unternehmen betroffen. Der Energieversorger hatte alle Hände voll zu tun, um die Anschlüsse wieder herzustellen. Noch am Samstag soll alles wieder laufen.



Techniker reparieren die Gasleitung, die in der Straße „Am Mühlentisch“ zerbrach.

Quelle:
Westfalenblatt und Neue Westfälische

➤ Fachliche Begleitung unabdingbar.



Abb.: Ein Projekt der Ge-Komm GmbH



➤ Fachliche Begleitung unabdingbar.

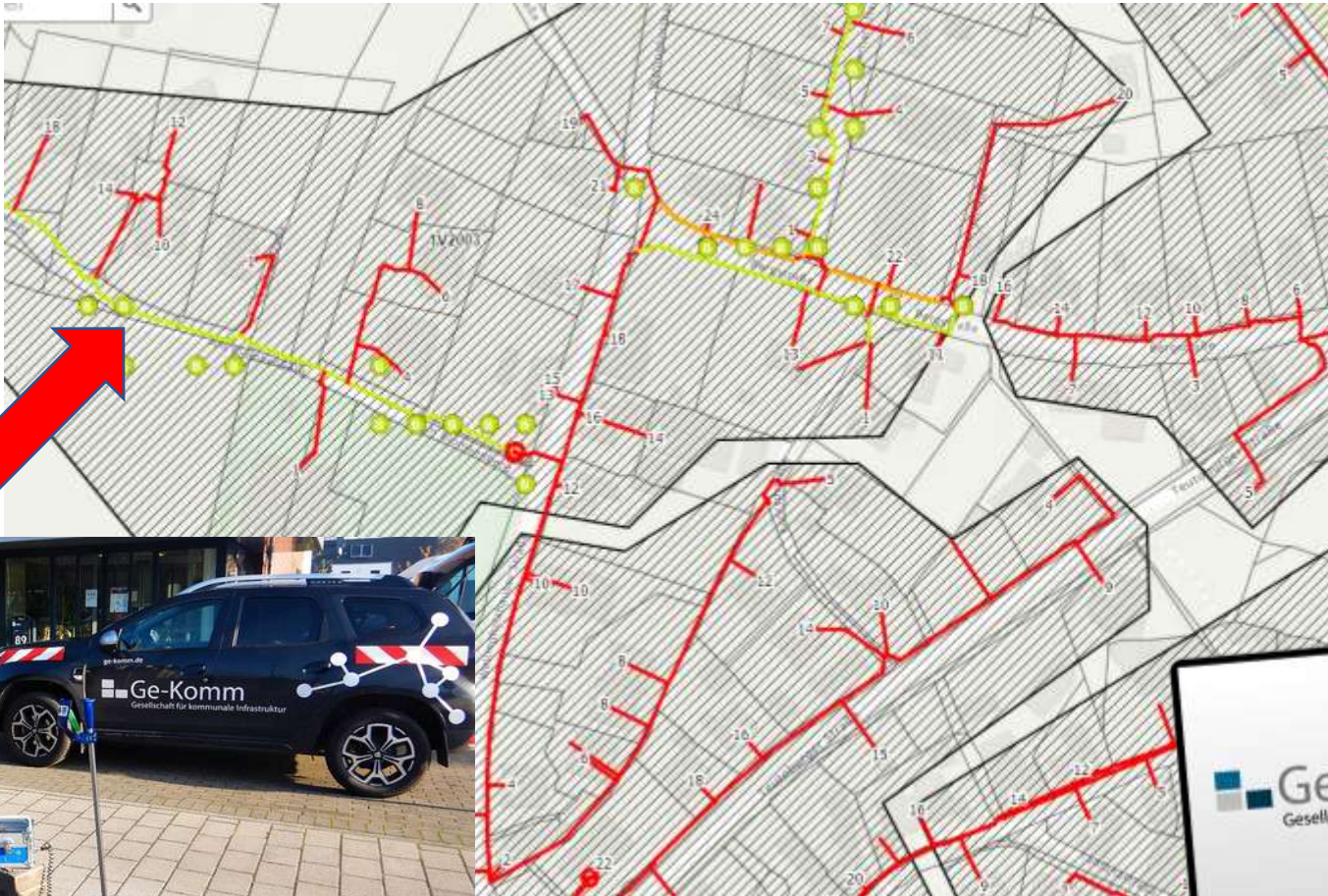


Abb.: Ein Projekt der Ge-Komm GmbH





NRW nach Abschaffung der KAG-Beiträge

BRIEFING
1. MAI 2024

Wirtschaft

NRW streicht die Straßenbaubeiträge

Durch die Gesetzesänderung sparen Betroffene künftig mitunter Zehntausende Euro.
Doch von der Neuordnung werden trotzdem nicht alle Anwohner profitieren.

tags Kalkschek

■ Düsseldorf. Wie einflussreich und wichtig Landespolitik ist, zeigt sich am Beispiel der Straßenausbaubeiträge besonders gut. Die fallen an, wenn Kommunen Straßen sanieren. Dann können sie Grundstückseigentümer finanziell beteiligen – manchmal mit mehreren Tausend Euro oder mehr. Einige Betroffene sehen sich gar existenzgefährdet. Die gute Nachricht: Das ist in NRW ab jetzt vorbei. Und dennoch kann es sein, dass einige Anwohner noch zahlen müssen. Ein Überblick.

Über das Ende der Straßenausbaubeiträge wurde in NRW immer wieder diskutiert. Die Debatte war zum Teil verwirrend – und es stellte sich die Frage: Wer muss denn nun zahlen und wer nicht? Das lag daran, dass die Landesregierung die Beiträge, auch Anliegerbeiträge genannt, indirekt schon im Jahr 2020 abgeschafft hat, in Form einer 100-Prozent-Förderung. Erhöhen würden sie also weiter. Jetzt will das Land für Klarheit sorgen. Verwirrend kam hinzu, dass die Beiträge nicht mit den sogenannten Erschließungsbeiträgen verwechselt werden dürfen, die nämlich beim Bau einer Straße anfallen.

Die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge bedeutet konkret: Wenn Kommunen eine Straße sanieren, an der Wohnhäuser stehen, dürfen die Anlieger nicht mehr finanziell belangt werden. In OWL gibt es viele Beispiele und Fälle, bei denen sich Anlieger mit Kosten von mehreren Tausend oder gar Zehntausend Euro konfrontiert sahen. Diese Fälle wird es nicht mehr geben. „Wir schließen das Kapi-



Beim Ausbau kommunaler Straßen werden Anlieger in NRW künftig nicht mehr an den Kosten beteiligt.

Foto: dpa

tel Straßenausbaubeiträge endgültig und schaffen diese Beiträge in NRW dauerhaft, rechtsicher und verlässlich ab“, sagt Grünen-Politiker Babin Korez. „Mit dem gesetzlichen Anspruch auf Beitragsfreiheit geben wir den Bürgerinnen und Bürgern Klarheit und setzen einen Schlussstrich unter eine lange Debatte.“

Stichtagsregel 2018 führt zu Frust

Und jetzt kommt das „Aber“. Wenn Straßenausbaumaßnahmen vor 2018 beschlossen wurden, müssen Anlieger weiter zahlen. Konkret heißt es dazu vom NRW-Kommunalministerium: Voraussetzung für eine Beitragsbefreiung sei, „dass (...) Straßenausbaumaßnahmen vom Rat oder Kreistag ab dem 1. Januar 2018 beschlos-

sen wurden oder in Ermangelung eines gesonderten Beschlusses erstmals im Haushalts des Jahres 2018 stehen“.

Es ist also durchaus weiter möglich, dass einige Anlieger in NRW eines Morgens einen Beitragsbescheid aus ihrem Briefkasten ziehen, da die Straßensanierung vor 2018 beschlossen wurde – aber womöglich erst jetzt durchgeführt und abgerechnet wird. Die Rede ist von einer sogenannten Stichtagsregelung.

„Deshalb kann es also noch vorkommen, dass einige Bürger zahlen müssen. Natürlich ist das traurig“, sagt Franziska Bieringer, die das Thema in einer Bürgerinitiative seit Jahren eng begleitet. Auch SPD und FDP im Landtag üben Kritik. Sie haben sich für einen Härtefallfonds stark gemacht, der für die Jahre 2014 bis 2017 gelten sollte – als „ein wirksames Mittel, um existenzbedro-

hende Situationen zu verhindern“, so FDP-Politiker Dirk Wedel. Den Antrag haben die Regierungsfractionen von CDU und Grünen am Mittwoch im Landtag abgelehnt.

Bund der Steuerzahler begrüßt die Entscheidung

Einen faden Beigeschmack dürfte die Entwicklung dennoch für einige Bürger haben. Denn in NRW gab es bereits vor sechs Jahren großen Widerstand gegen die Beiträge. Der mündete in der größten Volksinitiative in der Landesgeschichte mit fast einer halben Million Unterschriften. Dadurch kam der Stein ins Rollen – und die Landesregierung reagierte. Sie brachte zunächst eine Regel auf den Weg, die die Beiträge zu 50 Prozent reduzierte – und dann zu 100

Prozent. Viele der Menschen, die damals protestierten, dürften von der jetzt beschlossenen Entlastung aber gar nicht profitieren, weil der Stichtag 1. Januar 2018 das verhindert. Von einer „großen Ungerechtigkeit“ spricht die SPD.

Trotz dieses Wermutstropfens überwiegt bei den Beteiligten nun die Zufriedenheit. Sie freuen sich, weil die Entscheidung zeigt, dass sich die Arbeit von sechs Jahren lohnt – „und wir doch etwas bewegen können“, sagt Bieringer. Auch der Bund der Steuerzahler NRW begrüßt, dass das Anliegen der Bürger nun „endlich verlässlich umgesetzt“ wurde. Mit der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge sei auch ein Bürokratieabbau verbunden: „Rund die Hälfte des Aufkommens versickerte in der für die Erhebung notwendigen Bürokratie“, heißt es vom Steuerzahlerbund.

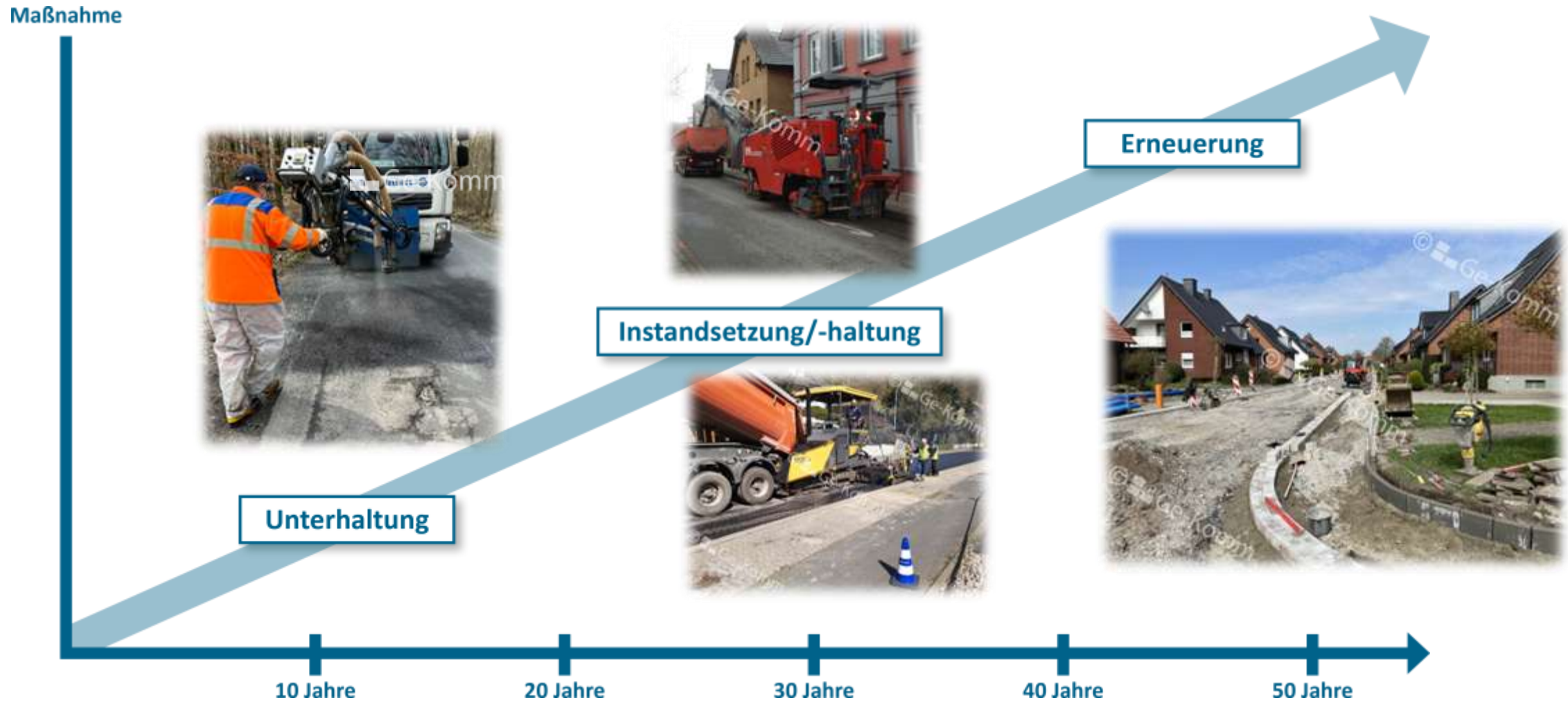


Quelle:
Neue Westfälische

Transparente Prioritätenlisten unabdingbar.



Foto:
Ge-Komm GmbH



Grafik: Ge-Komm GmbH

Transparente Prioritätenlisten unabdingbar.



Weitere Informationen unter:
www.XChoice.de



Strategie / Empfehlung



To-Do

- Fördermittelakquise (vermehrt Anträge stellen bei der NRW-Bank).
- Eigenes Personal umschulen / „umschichten“.
- Externe Unterstützung nutzen (Planungskosten und Kosten der Umsetzung -Bauleitung etc.- sind förderfähiger Aufwand).
- Strategisch die Anzahl der förderfähigen Straßenausbaumaßnahmen erhöhen (insb. Anliegerstraßen „80%“).

Strategie / Empfehlung



To-Do

- Straßenerhaltungskonzept / Prioritätenliste erstellen.
(ggfs. Straßen- und Wegekonzert nach §8a KAG weiterführen)
- Einstufung in korrekte Straßenart.
(bisher oft einseitig zugunsten der Anlieger)
- Erstattungsanteil in % gilt immer gem. NRW-Erstattungsverordnung.
(Kommunale Satzung ruht)
- Mitteleinsatz verstärkt INVESTIV statt konsumtiv. (Werterhalt – NKF)
- Straßenausbaustandards definieren (keine Luxussanierungen)

Strategie / Empfehlung

AKTUELL

Zur Klarstellung:

- Wenn Geld vom Land nicht ausreicht: Anlieger doch im Boot?
- Sind sog. „Nuller-Bescheide“ zu erstellen?
- Gilt die Förderung auch für Wirtschaftswege?

NEIN

NEIN

NEIN

Strategie / Empfehlung

Widmungskataster hilfreich und sinnvoll

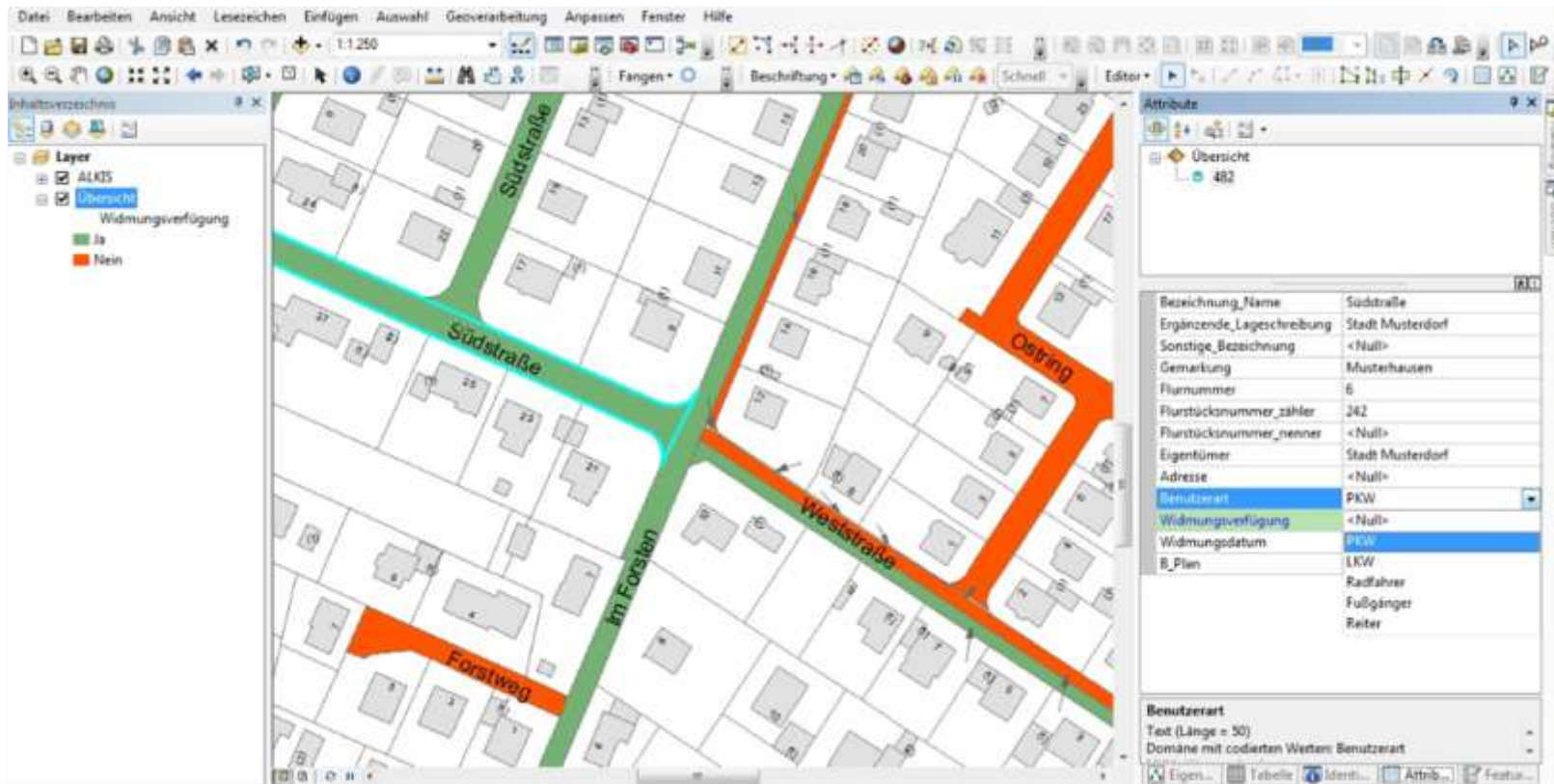


Foto: Ge-Komm GmbH

Abb.:
Projekt der Ge-Komm GmbH



Bernd Mende

Bernd Mende

Geschäftsführer | Ge-Komm GmbH
Bahnhofstraße 2 | 49324 Melle

T 05422 . 98151-60
E mende@ge-komm.de



Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die Wiedergabe dieses Werkes oder wesentlicher Teile in anderen Editionen wie auch die Einstellung dieses Werkes in Datenbanken ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Ge-Komm GmbH erlaubt.

Die Wiedergabe von einzelnen Textpassagen hat dabei immer unter entsprechender Quellenangabe mit Nennung der Ge-Komm GmbH als Herausgeber zu erfolgen.

