



Arbeiten beim Wirtschaftswegebau in enger Abstimmung (v.l.n.r.): Reinhard Hohn, Karl-Josef Conzen und Hubert Lammertz.

Sie machen den Weg frei

In Elsdorf sanieren Landwirte aus vielen Ortsbauernschaften gemeinsam in Eigeninitiative ihre Wirtschaftswege mit Mitteln der Stadt

Einer kippt den Schotter ab, ein anderer fährt den Schotter mit dem Wegehobel glatt. „Das geht Hand in Hand. Da kriegen wir viel geschafft“, sagt Karl-Josef Conzen, Ortsbauernvorsitzender von

Elsdorf. Hier geht man die Sanierung der Wirtschaftswege gemeinsam an. An einem Tag bewegen die Elsdorfer Bauern rund 800 bis 1 200 t Schlacke und sanieren 8 bis 12 km Wirtschaftswege.

Mit 20 Landwirten aus den Ortsbauernschaften aus dem Stadtgebiet Elsdorf trifft man sich jedes Jahr Mitte Juni. „Das ist inzwischen ein Selbstläufer. Man braucht nur einen, der es organisiert“, sagt Claus Wynen und schaut herüber zu Karl-Josef Conzen.

Der Ortsvorsitzende von Elsdorf organisiert die Aktionen rund um die Sanierungen der Wirtschaftswege. Die LZ hat sich das gute Beispiel einmal näher angeschaut.

Landwirte zahlen in einen Topf

Im Jahre 2007 standen Eugen Viehof und Josef Jaeger aus Gereonsweiler vor dem Problem unbefahrbarer Wirtschaftswege. „Da wir von der Stadt keine Gelder bekamen, entwickelten wir die Idee, dass jeder Landwirt seinen finanziellen Beitrag zur Sanierung der Wege leisten sollte“, betont Ackerbauer Eugen Viehof.

Für die Instandhaltung zahlte damals jeder Landwirt der Ortsbauernschaft Gereonsweiler 15 € je ha. Das Projekt lief in den Jahren 2007 bis 2011 sehr gut, da jeder Landwirt des flurbereinigten

Gebietes seinen Beitrag dazu zahlte und bei den Sanierungsarbeiten mithalf.

Heute, drei Jahre später, funktioniert die Zusammenarbeit der Ortsbauernschaft Gereonsweiler zusammen mit den Bauern aus Linnich immer noch sehr gut. „Wir haben rund 20 km Feldwege und sanieren davon jedes Jahr ungefähr die Hälfte“, erklärt Viehof.

Bei den Arbeiten an den Wirtschaftsweegen beteiligen sich meistens acht Landwirte, darunter ein Baggerfahrer, ein Planierschildfahrer, und vier, die einen Schlepper mit Anhänger fahren. Viele davon sind aus der Ortsbauernschaft, die

mittlerweile zehn Mitglieder umfasst. Und auch 20 bis 25 Landwirte aus anliegenden Ortschaften helfen mit.

Zahlen müssen die Landwirte dieses Jahr jedoch nicht, da ihnen ein Restbetrag der Gelder aus der Flurbereinigung von der Stadt zur Verfügung steht. Diese Mittel könnten sogar noch ein paar weitere Jahre für die Sanierungsarbeiten reichen. „Die nächste Sanierungsaktion steht nach der Ernte an“, sagt Eugen Viehof abschließend.



Josef Jaeger



Eugen Viehof



Männer in Aktion (v.l.n.r.): Reinhard Hohn, Karl-Josef Conzen, Peter Coenen, Klaus Wynen, Theo Schiffer, Otto Hoffmann und Hubert Lammertz.



Von wegen schlechte Wirtschaftswege mit großen Löchern. So etwas findet man in Elsdorf nicht. Fotos: Patricia Wolfgarten, Andrea Bahrenberg

Das Besondere in Elsdorf wird schnell klar, als zu einem Ortstermin alle Landwirte parat stehen. „Unser Erfolgsrezept lautet Gemeinschaftsarbeit“, betont Conzen. „Oft wollen die einzelnen Landwirte die Sanierung der Wirtschaftswege in ihrem Ort alleine organisieren. Dann sind die Gelder aber nach dem Gießkannenprinzip, anstatt nach dringendem Bedarf, schnell verteilt und für die richtig kaputten Wege ist am Ende kein Geld mehr da. Wir finden es vorteilhafter, Regelungen über die gesamte Stadtfläche zu treffen und sich unter den Landwirten zu einigen, welche Wege als nächstes saniert werden müssen“, gibt er zu bedenken. „Den Städten ist eine Interessenbündelung wichtig, damit die Materialien sinnvoll eingesetzt werden“, meint er.

Anfangs war es gar nicht einfach, alle Landwirte davon zu überzeugen. „Einige hatten Sorge, dass die Wege in ihrem Ort dann nicht zum Zuge kommen“, beschreibt er das Problem. „Daher mussten wir erst einmal ein Wegekataster erstellen. Dort haben wir den Zustand der Wege in drei Kategorien eingeteilt. Unser Ziel war, dass an jeder Erntefläche ein gut befahrbarer Weg geschaffen wird“, erklärt Conzen, der einen Plan aufstellte, in welchem Jahr welcher Weg repariert wird. „Wir arbeiten nach und nach alle ab“, sagt er.

Warum die Wirtschaftswege immer häufiger saniert werden müssen, ist allen Landwirten klar: In den vergangenen Jahren haben die Belastungen der Wirtschaftswege zugenommen. „Die

Zuckerrübenabfuhr läuft heute ganz anders ab. Da die Zuckerfabriken immer weiter weg liegen, transportiert man die Rüben mit LKWs. Die fahren schneller und geben eine höhere Last ab. Anstatt 4 t pro Achse, werden heute oft 8 t pro Achse gefahren“, so der Elsdorfer Landwirt Otto Hoffmann.

► Stadt ist begeistert

Viele Kommunen sind klamm. Die Stadt Elsdorf zahlt jährlich 20 000 € für das Material zur Sanierung der Wirtschaftswege. „Wir sind sehr beeindruckt, wie viel Eigenleistung die Landwirte erbringen. Und nur so kann es funktionieren. Denn mehr Mittel können wir nicht aufbringen“, sagt Reinhard Hohn. Früher seien deutlich mehr Gelder ausgegeben worden und es sei weniger erreicht worden, weiß Hubert Lammertz von der Stadt Elsdorf.

Inzwischen haben sich viele Vertreter anderer Städte die gut sanierten Wirtschaftswege in Elsdorf angeschaut, um das erfolgreiche Konzept zu erfragen. „Die Leute wundern sich, wie wir mit den verhältnismäßig geringen Mitteln so viele gute Wege sanieren können“, sagt Reinhard Hohn nicht ohne Stolz. „Neben der Eigenleistung ist das Material entscheidend: Wir nehmen Hochofenschlacke in feiner Körnung. Die meisten meinen, grob gehäckselter Schotter sei am besten, aber das ist ein Irrtum. Das feine Material bildet eine feste Oberfläche“, hat er festgestellt.

Mit einem Augenzwinkern spricht Conzen von der „Renaturierung der Wege“, die er nach und nach mit seinen Berufskollegen umsetzen will. „Wir wollen einen Schritt weitergehen und die asphaltierten Wirtschaftswege aufbrechen, fräsen und mit Schotter befüllen. So können wir die Wege in Eigenregie in Stand halten und müssen keine teuren Spezialunternehmen beauftragen“, sagt er. „Asphaltierte Wege sind ein Luxus, den wir uns nicht leisten können“, ist Conzen überzeugt. Auch für die Umwelt sei eine Entsiegelung natürlich besser.

► „Renaturierung der Wege“

Ganz nebenbei habe die Aktion, die Wirtschaftswege gemeinsam zu sanieren, noch etwas anderes mit sich gebracht, wie Conzen erkannt hat: „Jeder Landwirt ist bei der Sanierung der Wege eingebunden. Das schafft eine gute Identifikation. Jeder einzelne fühlt sich viel mehr verantwortlich, die Wege in Schuss zu halten. Die Landwirte bearbeiten die Wirtschaftswege mit dem Wegehobel nach, um kleinere Schäden zu beseitigen. Die Wege werden abgezogen.“ Auch das Miteinander habe sich durch die Gemeinschaftsaktionen verändert. „Heute sieht man seine Berufskollegen kaum noch am Feld, wie es früher üblich war. Da fehlt oft das Zusammengehörigkeitsgefühl. Durch die Wegebauaktionen sind wir alle wieder näher zusammengerückt“, freut Karl-Josef Conzen sich mit seinen Berufskollegen aus Elsdorf. ab

„Wege für die Landwirte“

In Erkelenz sind die Wege tiptopp

In einem Tiptopp-Zustand sind die 300 km Wirtschaftswege im Stadtgebiet von Erkelenz. „Das kommt nicht von ungefähr. Die Stadt fragt jedes Jahr die zwölf Ortsvorsitzenden, welche Wege saniert werden müssen. Die Zusammenarbeit läuft sehr gut“, hebt Ackerbauer Herman-Josef Bienefeld aus Erkelenz-Kückhoven hervor.

Die Hälfte der Wirtschaftswege ist asphaltiert, die anderen sind Schotter- oder grüne Wege. „Die beschädigten Schotterwege sanieren wir Landwirte in einer gemeinsamen Aktion an einem Tag im Jahr. Jeder fühlt sich eingebunden und achtet daher auch übers Jahr auf den guten Zustand der Wege“, so Bienefeld. „Die Landwirte passen quasi gegenseitig aufeinander und auf die Wege auf“, sagt er mit einem Augenzwinkern.

Auch wenn die finanziellen Mittel im Laufe der vergangenen drei Jahre bereits um die Hälfte auf 100 000 € ge-

kürzt wurden, seien es immer noch ausreichend hohe Beträge, sind sich die Landwirte einig. „Wir sind stolz auf unsere guten Wege und wollen dieses hohe Niveau halten“, sagt auch Werner Spartz, Leiter des Tiefbauamtes Erkelenz. Daher würde die Stadt jedes Jahr ein anderes Stück der asphaltierten Wege sanieren, um ein gutes Netz zu garantieren. Zusätzlich stellt die Stadt Schotter für die nicht asphaltierten Wege sowie einen Wegehobel bereit.

Um die Landwirte nach dem Zustand der Wege zu befragen, hat die Stadt extra einen Experten abgestellt: Ralf Drießen kümmert sich neben anderen Tätigkeiten in der Bauunterhaltung auch darum, dass alle Wege gut befahrbar bleiben. „Die heutige Belastung hat beim Bau der Wirtschaftswege noch keiner vorhersehen können. Bei den modernen, schnelleren Maschinen mit höheren Transportlasten können die Wege schon einmal stark beansprucht werden“, so der 34-Jährige.



CDU und FDP: Wirtschaftswegebau fördern!

Den Wirtschaftswegebau fördern wollen auch die CDU- und FDP-Fraktion in Nordrhein-Westfalen. „Perspektiven für den kommunalen Wirtschaftswegebau schaffen!“ lautete der Titel des Antrages, den die CDU- und FDP-Fraktion sowie des Abgeordneten Robert Stein Ende Mai gestellt hatten und der zuletzt am 25. Juni im Umweltausschuss beraten wurde.

Demnächst sollen die Interessengruppen dazu angehört werden. „Eine gut funktionierende Infrastruktur ist eine der Grundvoraussetzungen für das wirtschaftliche Wachstum einer Region“, hieß es in dem Antrag. Die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen, zu denen Straßen, Kanäle, sonstige Verkehrseinrichtungen und vieles mehr zählen würden, sei auch für die langfristige Sicherung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes NRW ausschlaggebend. Für den ländlichen Raum seien kommunale Wirtschaftswege ein wichtiger Faktor der Infrastruktur. Die ländlichen Wege er-

gänzten das Netz der ländlichen Straßen und dienen so der inneren Verkehrserschließung des ländlichen Raumes. Doch für den Unterhalt und Ausbau dieser Infrastruktur kämen die Kommunen an ihre finanziellen Grenzen.

In der Plenarsitzung zum Thema sprachen sich die CDU- und FDP-Abgeordneten für eine finanzielle Unterstützung der Kommunen aus, sodass die Wirtschaftswege saniert werden können – etwa mit ELER-Mitteln. Die Regierungsparteien sprachen sich gegen den Antrag aus. „Es muss aber klar sein, dass die Unterhaltung der Wirtschaftswege letztlich Aufgabe derjenigen ist, die sie besitzen, nämlich in vielen Bereichen der privaten Eigner und der Kommunen. Wir würden uns übernehmen – auch angesichts der sonstigen Aufgaben, die wir im ländlichen Raum zu erfüllen haben –, wenn wir hier in eine großflächige Förderung einsteigen würden“, sagte NRW-Landwirtschaftsminister Johannes Rimmel wörtlich.

Abgeordneter Norwich Rübe von Bündnis 90/Die Grünen sieht die Landwirte in der Pflicht, da diese Verursacher der Abnutzungen der Wirtschaftswege seien. „Die Nutzung und die Abnutzung ist der landwirtschaftlichen Nutzung zuzuschreiben. Dann muss man an dieser Stelle über eine verursacherbezogene Finanzierung nachdenken“, forderte auch Frank Sundermann von der SPD.

Der CDU-Abgeordnete André Kuper argumentierte für die Landwirtschaft: „Und genau dabei brauchen die Kommunen unsere Unterstützung. Das Land ist an der Stelle gefordert, ich betone, zeitnah Finanzmittel bereitzustellen.“ Auch der FDP-Abgeordnete Kai Abruzat hielt dagegen: „Wirtschaftswege vor Ort müssen im wahrsten Sinne des Wortes tragfähig sein. Denn nur dann haben wir eine wettbewerbsfähige Land- und auch Forstwirtschaft in Nordrhein-Westfalen. Wir können die Kommunen somit nicht mehr im Regen stehen lassen, wir müssen helfen.“

ab



Ein starkes Team (v.l.n.r.): Herman-Josef Bienefeld, Werner Spart und Ralf Drießen.

Foto: Andrea Bahrenberg

Bei einem so hohen Anteil an asphaltierten Wegen werden diese auch stark von Verbrauchern frequentiert. „Durch die vielen asphaltierten Wege haben wir natürlich ein großes Konfliktpotenzial mit Radfahrern, Spaziergängern und Hundehaltern. Da fühlen wir uns oft von der Stadt allein gelassen. Es könnten wenigstens Schilder aufgestellt werden, dass Landwirte die Wege zum Arbeiten nutzen“, hebt Bienefeld hervor und regt an, in den Radfahrerkarten zum Beispiel zu verzeichnen, wenn es sich um einen Wirtschaftsweg für die Landwirtschaft handelt. „Dann würde vielleicht mehr Rücksicht auf uns genommen“, ist er überzeugt.

„Es sind die Wege für die Landwirte. Wir finden immer eine Lösung“, hebt der 45-jährige Spart hervor. In Erkelenz habe die Landwirtschaft einen hohen Stellenwert. „Unsere Region ist ganz klar landwirtschaftlich geprägt. Daher hat die Politik ein starkes Interesse, die Landwirte mitzunehmen“, sagt er. ab

Keine Räumspflicht für Landwirte!

Fußgänger müssen auf Wirtschaftswegen mit Ernteabfällen rechnen

Wo gehobelt wird, da fallen Späne – und wo gerade geerntet wird, da befinden sich auch manchmal Ernteabfälle auf den Wegen. Dieser Umstand führt jedoch nicht dazu, dass der Landwirt zur sofortigen Beseitigung der Verunreinigung auf den Wirtschaftswegen verpflichtet ist – selbst dann nicht, wenn hierdurch unter Umständen eine Gefahr für Fußgänger oder Radfahrer besteht.

Dies hat das Landgericht Coburg in seinem Urteil vom 26. November 2013 (AZ: 22 O 169/13) bestätigt. In dem zugrundeliegenden Fall war eine Fußgängerin im August 2012 bei einem Spaziergang auf einem Flurbereinigungsweg auf dort im Umkreis von 2 m² verstreut liegenden Rapsamen ausgerutscht und so unglücklich gestürzt, dass sie sich Brüche an Hand und Beckenring zuzog. Infolgedessen verklagte sie den Bewirtschafter der angrenzenden Fläche auf insgesamt 8 500 € mit der Begründung, er habe die Rapsamen verstreut und hätte den Weg daher sofort reinigen müssen. Andere Rapsfelder in der Umgebung seien zudem schon seit längerer Zeit abgeerntet gewesen, sodass nur er als Schadensverursacher in Frage komme. Der betroffene Landwirt verteidigte sich damit, dass auch andere Landwirte und Lohnunternehmer diesen Wirtschaftsweg, auch zu weiter entfernten Feldern, nutzen würden und somit auch ein anderer Bewirtschafter als Verursacher in Frage komme.

Das Landgericht Coburg hat die Klage abgewiesen, nachdem der Richter die Unfallstelle persönlich in Augenschein genommen hatte und dabei zu dem Ergebnis gelangt war, dass es sich um einen reinen Wirtschaftsweg handele, der ausschließlich mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden dürfe. Auf solchen Wirtschaftswegen in ländlichen Gegenden seien Verschmutzungen, die durch landwirtschaftliche Arbeiten hervorgerufen würden, regelmäßig zu erwarten. Demzufolge seien die Anlieger, also zumeist Landwirte – anders als auf anderen Straßen wie Fernverkehrsstraßen – nicht verpflichtet, den Weg von

ortsüblichen Verschmutzungen freizuhalten. Dies gelte auch für stärkere Verschmutzungen, wie sie während der Erntezeit typischerweise entstünden. Nur außergewöhnliche Hindernisse, mit denen Passanten nicht zu rechnen bräuchten, seien zu beseitigen. Ein solches Hindernis liege allerdings bei einer gut erkennbaren Verunreinigung auf einem Gebiet von 2 m² nicht vor. Somit müsse ein Fußgänger beim Betreten von Wirtschaftswegen stets mit dort befindlichen Ernteabfällen rechnen.

Da sich in der Umgebung der Unfallstelle zudem etliche weitere Rapsfelder befanden, ließ sich die Verschmutzung nicht einem bestimmten Bewirtschafter zuordnen, weswegen das Gericht zu der Erkenntnis gelangte, dass eine Haftung des Landwirtes für die Verunreinigung und den daraus entstandenen Schaden nicht gegeben war.

Dr. Gordon v. Bardeleben



Rapskörner, die auf einen Wirtschaftsweg gelangen, können dort zu einer echten Rutschpartie für Fußgänger werden. Foto: agrar-press

Minister Schmidt für Öko?

Zahlreiche Medien und verschiedene FDP-Abgeordnete kritisierten am Dienstag dieser Woche die Äußerungen von Bundeslandwirtschaftsminister Christian Schmidt, der angeblich in einem Interview mit dem „Weser Kurier“ aufgerufen hatte, mehr ökologisch erzeugte Produkte zu kaufen. Die LZ hat für Sie nachgelesen. Wortwörtlich sagte Schmidt: „Tiergerechte Haltungsbedingungen sind keine ausschließliche Frage der Stallgröße, und zum Glück sowohl in großen als auch in kleinen Betrieben weit verbreitet. Entscheidend für die Geschwindigkeit von Veränderungen ist auch die Nachfrage: Vielerorts besteht eine Diskrepanz zwischen Meinungsumfragen und Forderungen einerseits und dem, was an der Ladentheke der Einkaufsmaßstab ist. Ein Mehr an Tierwohl muss sich für die Landwirte auch lohnen. Ich wünsche mir, dass sich das Engagement für Tierwohl auch im Kaufverhalten niederschlägt und die Verbraucher auch zu den Produkten greifen, die zwar etwas teurer sind, bei deren Erzeugung aber auch das Tierwohl nicht vernachlässigt wurde – die also im besten Sinne preiswert sind. So können Verbraucher sich beispielsweise mit dem Tierschutzlabel des Tierschutzbundes oder dem „Regionalfenster“ bewusst für Produkte entscheiden, bei deren Erzeugung hohe Standards garantiert werden.“ Und später: „Der Ökolandbau trägt wesentlich zur nachhaltigen Gestaltung der Landwirtschaft zum Tierwohl bei.“ ab

Das aktuelle Interview

Wirtschaftswege: Wer zahlt?

In vielen Kommunen befinden sich die Wirtschaftswege in einem desolaten Zustand. Da die Kassen der Städte und Gemeinden nicht gerade üppig gefüllt sind, wird zunehmend versucht, die Kosten für den Neubau, aber auch für die Unterhaltung der Wirtschaftswege auf die Anlieger abzuwälzen. Im Ergebnis zahlen dann die Landwirte die Zeche. Welche Möglichkeiten zugunsten der Kommunen bestehen, Kosten auf die Anlieger abzuwälzen, darüber sprach die LZ mit Rechtsanwalt Rainer Friemel.



Rainer Friemel

LZ | Rheinland: Herr Friemel, welche Methoden der Kommunen kommen grundsätzlich in Betracht, die Finanzierung von Wirtschaftswegen auf Anlieger abzuwälzen?

„Es wird als zulässig angesehen, wenn die begünstigten Anlieger zwischen 60 und 90 % der für den Bau eines Wirtschaftsweges entstehenden Kosten übernehmen. Den verbleibenden Teil hat dann die öffentliche Hand zu tragen.“

R. Friemel: Denkbar ist, die finanziellen Mittel für den Bau und die Unterhaltung von Wirtschaftswegen über die Grundsteuer A und über Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz, dem KAG, aufzubringen. Flurbereinigungsbeschlüsse oder sogenannte Rezesse, über die Wirtschaftswege insbesondere in der Vergangenheit finanziert wurden, haben heute eine eher geringere Bedeutung.

Die vollständige Finanzierung der Wirtschaftswege über eine Erhöhung der Grundsteuer A erscheint unter dem Gesichtspunkt der Abgabegerechtigkeit bedenklich. Ausdrücklich besagt nämlich das allgemeine Kommunalrecht, dass grundsätzlich Kommunen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Einnahmen soweit vertretbar und geboten aus speziellen Entgelten – also aus Gebühren und Beiträgen – und im Übrigen aus Steuern zu beschaffen haben, soweit die sonstigen Einnahmen nicht ausreichen. Dadurch soll vermieden werden, dass die einzelnen Personen

besonders zugutekommenden Leistungen aus allgemeinen Steuereinnahmen finanziert werden.

LZ | Rheinland: Welche Besonderheiten sind bei einer Finanzierung über Anwendung des KAG zu beachten?

R. Friemel: Erfolgt die Finanzierung der Wirtschaftswege über Beiträge nach dem KAG, sind alle betroffenen Anlieger gleich zu behandeln. Einseitige Beitragsbefreiungen sind unzulässig, da hierin ein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz gesehen wird. Bei Beiträgen handelt es sich um Geldleistungen, die dem Ersatz des Aufwands für die Herstellung, Anschaffung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen, bei Straßen, Wegen und Plätzen auch für deren Verbesserung, jedoch ohne die laufende Unterhaltung und Instandsetzung, dienen. Sie werden von den Grundeigentümern oder Erbbauberechtigten als Gegenleistung dafür erhoben, dass ihnen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen und

Anlagen wirtschaftliche Vorteile geboten werden. Landwirte können demnach nicht nur als Eigentümer, sondern auch als Pächter von solchen Beiträgen betroffen sein, da die nicht selbst wirtschaftenden Eigentümer, die Verpächter die erhobenen Beiträge in aller Regel an ihre Pächter im Rahmen von Pacht-erhöhungen weitergeben.

LZ | Rheinland: Sind auch Maßnahmen nach dem KAG beitragsirrelevant?

R. Friemel: Die Abgrenzung zwischen den beitragsrelevanten und den beitragsirrelevanten Unterhaltungsmaßnahmen bei Wegen hat danach zu erfolgen, ob Maßnahmen der laufenden Unterhaltung und Instandsetzung zur Erhaltung der Wege in ihren wesentlichen Ausstattungsmerkmalen vorliegen, und zwar für die Dauer einer üblichen Nutzungszeit. Eine Maßnahme der laufenden Unterhaltung ist etwa das Verfüllen von Schlaglöchern nach Frosteinbrüchen, die nicht beitragsfähig ist. Hingegen gehört nicht zur laufenden Unterhaltung und Instandsetzung, wenn der Weg hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung oder Art der Befestigung nachhaltig verbessert wird. In diesem Fall liegen beitragsfähige Maßnahmen vor. Die Verfestigung eines vormals unbefestigten Wirtschaftsweges, etwa die Aufbringung eines festen Belags, wie Teer oder Beton, auf eine vorhandene Schotterdecke, ist somit nicht als Maßnahme der laufenden Unterhaltung oder Instandsetzung, sondern als nochmalige Herstellung oder Verbesserung anzusehen. Dies dürfte auch vielfach notwendig sein, um ältere Wirtschaftswege fit zu machen für die immer größer werden-

Die Unterhaltungskosten für Wirtschaftswege tragen grundsätzlich die Kommunen.

Foto:

Andrea Bahrenberg



den landwirtschaftlichen Maschinen und Gerätschaften.

LZ | Rheinland: Also spielt der jeweilige aktuelle Stand der Technik eine entscheidende Rolle?

R. Friemel: Es wird als selbstverständlich und nicht gesondert beitragsfähig vorausgesetzt, dass bei der Unterhaltung und Instandsetzung Verfahren und Materialien verwendet werden, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen und damit im allgemeinen besser als die vorher verwendeten Verfahren und Materialien sind. Wird zum Beispiel eine abgenutzte Verschleißdecke durch eine neue ersetzt, die aus qualitativ höherwertigem Material besteht oder in einem die verkehrliche Benutzbarkeit verbessernden Verfahren eingebracht wird, verwandelt sich diese Instandsetzungsmaßnahme nicht in eine beitragsfähige Verbesserung der Gesamtanlage. Solche Veränderungen sind Folge der ständigen Weiterentwicklung der Straßenbautechnik, aber nicht Folge einer die Unterhaltung und die Instandsetzung überschreitenden Ausbaumaßnahme.

LZ | Rheinland: Zum Schluss, Herr Friemel, wie sieht es mit einer Beteiligung der Kommunen bei den Baukosten aus?

R. Friemel: Entscheidend für die Höhe des Beitragssatzes ist, in welchem Umfang der hergestellte, erweiterte und verbesserte Wirtschaftsweg einerseits von den Anliegern im Rahmen der bestimmungsgemäßen Nutzung, andererseits von weiteren Personen oder zu über den Widmungsinhalt hinausgehenden Zwecken in Anspruch genommen wird. Demnach wird es als zulässig angesehen, wenn die begünstigten Anlieger zwischen 60 und 90 % der für den Bau eines Wirtschaftsweges entstehenden Kosten übernehmen. Den verbleibenden Teil hat dann die öffentliche Hand zu tragen. ◀

Rechtsanwalt Rainer Friemel hat seit dem 1. Juli 2014 die Nachfolge von Rechtsanwalt Johannes Rütten als Leiter der Rechtsabteilung des Rheinischen Landwirtschafts-Verbandes angetreten. ◀

LESERBRIEFE

Kotbeutel muss sein!

Zum Artikel „Mein Hund macht das nicht!“ in LZ 31-2014, S. 12

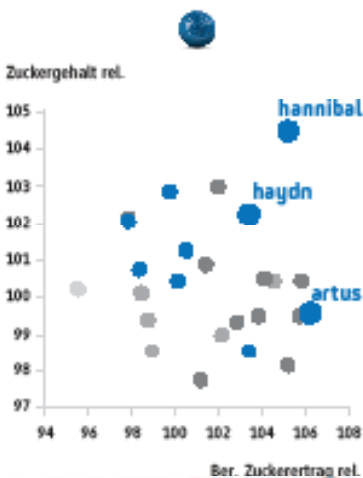
Obwohl ich kein Landwirt bin und ich „nur“ aus beruflichen Gründen die LZ lese, hat mir der Artikel von Kirsten Engel aus der Seele gesprochen. Es steht jedem frei, sich einen Hund zu halten. Aber damit übernimmt er auch Verantwortung für unsere Umwelt. Das heißt für mich auch, als Hundehalter einen Kotbeutel mitzuführen und diesen ordnungsgemäß zu entsorgen. Es werden viele Debatten geführt, was unter Umweltschutz zu verstehen ist. Die ordnungsgemäße Entsorgung von Hundekot gehört auch dazu. Ich wünsche der LZ, dass hier ein Vorstoß gelingt und ich mit einem Enkel kotfrei durch die Felder und Wiesen wandern kann.

Josef Boltersdorf, Kreuzau



Abwehrstarke Felderobierung

Jetzt bestellen und 10% Frühbestellrabatt sichern!



Setzen Sie auf die Ertragsstärke von Artus und erobern Sie mit Hannibal neue Zuckerberge!

Auf Nematodenstandorten empfehlen wir unsere toleranten Sorten Brix und Kleist.

Süß und stark – mit Sorten von Strube!

hannibal 30plus
Neue Zuckerberge erobern

artus 30plus
Der König der Rüben!

brix 30plus
Bis und weit eidel

kleist 30plus
Abwehrstarkes Kraftpaket!

improbiertes
tolerant


improbiertes
tolerant

Gemeinsam geht's besser

Schlechte Wirtschaftswege mit tiefen Schlaglöchern? Früher wurde oft ein Reparaturbedarf festgestellt, aber nichts passierte. Heute nehmen Landwirte die Sanierung der Wirtschaftswege selbst in die Hand – mit Erfolg.

In Nordrhein-Westfalen befahren Landwirte und Erholungssuchende rund 140 000 km Wirtschaftswege. Gut 60 000 km davon stehen in kommunalem Eigentum und vielerorts sind die Wege in einem schlechten Zustand. Diese zu sanieren, fällt den Städten und Kommunen bei leeren Kassen schwer. Sie können nur geringe Mittel bereitstellen. Das ist die eine Seite.

Schneller, größer und schwerer: 40 t Mischfutter-LKW, große Güllefässer und LKWs als Zuckerrübentransporter. Durch den Fortschritt in der Landwirtschaft haben sich auch die Maschinengrößen und ihre Geschwindigkeiten geändert. Eines ist allen Landwirten klar: Die Belastungen der Wirtschaftswege haben zugenommen.



Ein Miteinander ist zwar oft schwierig und konfliktreich, aber es eröffnet auch mehr neue Möglichkeiten, gemeinsame Wege zu gehen.

Andrea Bahrenberg

Wer muss also die Kosten für die Sanierung tragen? Der Besitzer, also die Kommune? Oder wie Norwich Rübe von Bündnis 90/Die Grünen meint, eigentlich nur der Landwirt nach dem Verursacherprinzip? Wer etwas kaputt macht, muss es auch wieder reparieren. Das lernt man schon als Kind. Und weil Bauern in den meisten Fällen sehr gut erzogen sind, kommen sie von sich aus auf Städte und Gemeinden zu, um ihre Eigenleistung anzubieten. Seit über fünf Jahren, angestoßen durch das damalige Konjunkturpaket, läuft das Prinzip gut: Die Stadt stellt das Material zur Wegesanierung, die Landwirte machen die Arbeit. Bauern beanspruchen die Wege nicht nur, sie setzen sie auch eigeninitiativ in Stand. Die Stadt hat geringere Kosten und die Landwirte schaffen sanierte Wirtschaftswege – und das alles trotz Ebbe in den Kassen.

Um diese Sanierungsarbeiten ideal zu organisieren, muss man auf Best-practice-Beispiele schauen. Oft werden die Wege sehr regional begrenzt saniert, sprich man setzt sich nicht mit den anderen Ortsbauernschaften zusammen. Viele Beispiele zeigen aber, dass gerade ein stadt- und gemeindeweites Vorgehen viel hilfreicher ist (siehe dazu S. 14). Oft sind Landwirte dabei im Vorfeld skeptisch. Die Sorge besteht, dass der eigene Ort mit seinen Belangen „zu kurz“ kommt.

Es gibt viele Gründe, warum man beim Wirtschaftswegebau vom sprichwörtlichen Kirchturm-Denken wegkommen sollte:

- Mit 20 Landwirten kann man an einem Aktionstag wesentlich mehr Tonnen Schotter bewegen als mit wenigen Helfern. Die Schlagkraft erhöht sich enorm.
- Städten ist eine Interessenbündelung wichtig, damit die Materialien sinnvoll eingesetzt werden. Hier haben beide Seiten, Gemeinde oder Stadt und Landwirte, einen Vorteil. Stellt man einen Plan auf, welcher Wirtschaftsweg zu welchem Zeitpunkt saniert wird, kann sich jeder Ort wiederfinden. Ziel muss es sein, dass an jedem Feld ein befahrbarer Weg geschaffen wird.
- Bei der Planung müssen sich die Landwirte kritisch fragen: Muss dieser Weg wirklich saniert werden oder ist es nur die Eitelkeit eines Landwirts? Müsste eigentlich ein anderer Weg wesentlich dringender saniert werden?
- Wenn man mit 20 Landwirten auf die Stadt zugeht, um sich gemeinsam um die Wirtschaftswege zu kümmern, ist ein starker Auftritt garantiert. Die Bauern stehen geschlossen zusammen. Ein gutes Miteinander mit der Stadt kommt einem auch in anderen Belangen zugute, wenn die Stadt erkennt, dass man mit den Bauern vor Ort reden kann. Das Verständnis für die Landwirtschaft wächst. Und wie heißt es so schön: Ein Miteinander ist zwar oft schwieriger und konfliktreicher, aber es eröffnet auch neue Möglichkeiten, gemeinsame Wege zu gehen.
- Mit gebündelter Kraft kann man noch einen Schritt weitergehen: Vor 30 bis 50 Jahren waren die Kassen noch voll und viele Wege wurden asphaltiert. Jetzt empfiehlt es sich, diese Wege wieder aufzubrechen, zu „renaturieren“, wie ein Landwirt es nannte. Denn langfristig werden die Kosten eingespielt, die man durch Eigenleistung spart und eben kein Spezialunternehmen beauftragt.

Aber mal ganz ehrlich: Was die Bauern leisten, ist großartig und andere Bevölkerungsgruppen sind die Nutznießer ihrer Leistung – wie bei der gesamten Kulturlandschaft. Wirtschaftswege werden hauptsächlich von der Landwirtschaft genutzt. Ja – aber! Wirtschaftswege werden sowohl von Hundehaltern in Anspruch genommen, die mit dem Auto bis ans Feld heranfahren, aber auch von Spaziergängern und Radfahrern. Städte und Gemeinden können stolz sein, wenn sich das regionale Landschaftsbild mit intakten Wegen präsentiert. Und die Landwirte können stolz sein, dass sie mit so gutem Beispiel für kooperative Zusammenarbeit vorangehen. Ein so positives Miteinander könnte auch von der Regierung belohnt werden, indem sie den Kommunen bei der Sanierung der Wirtschaftswege beispielsweise mit ELER-Mitteln unter die Arme greift. ◀