

Gemeinde Moorrege

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 1038/2019/MO/BV

Fachbereich: Bauen und Liegenschaften	Datum: 01.03.2019
Bearbeiter: Stefan Rieger	AZ:

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Bau- und Umweltausschuss der Gemeinde Moorrege	05.06.2019	öffentlich
Finanzausschuss der Gemeinde Moorrege	12.06.2019	öffentlich
Gemeindevertretung Moorrege	19.06.2019	öffentlich

Spurbahnsanierung Lander

Sachverhalt und Stellungnahme der Verwaltung:

Am 29.10.2018 fand eine Wegebegehung mit dem Wege- und Unterhaltungsverband (WuV) statt, wobei auch die Spurbahn Lander geprüft wurde. Auf dem Ortstermin wurde der Gemeinde und der Verwaltung mitgeteilt, dass es für die Sanierung eventuell Fördergelder geben könnte. Daraufhin wurde die Verwaltung gebeten die Sachlage zu prüfen und ggf. diese zu beantragen. Seitens der Verwaltung erfolgte eine Prüfung und der zuständige Bearbeiter Herr Riege vom Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) kam zu folgendem Entschluss:

Der Weg „Lander“ (Gemeinde Moorrege)

Da der jetzige Weg nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben worden ist, sehe ich hier keine Ortsverbindungsfunktion. Eine Hauptwirtschaftswegefunktion ist gemäß der Definition für diesen Weg nicht erkennbar. Vielleicht weist das Wegekonzept der Gemeinde Moorrege diesen Weg in der Funktion aus. Eine dieser Funktionen muss der Weg jedenfalls erfüllen, um gefördert werden zu können.

Ein Ausbau würde m.E. auch nur dann Sinn machen, wenn die Nachbargemeinde den Weg auch ausbaut und dieser anschließend für den öffentlichen Verkehr uneingeschränkt wieder freigegeben wird.

Eine Förderung wurde somit abgelehnt und die Gemeinde müsste die, durch das Ing.-Büro Reese + Wulff, ermittelten Kosten von geschätzten 470.000€ selber tragen.

Finanzierung:

Bereitstellung im Nachtragshaushalt 2019

Fördermittel durch Dritte:Keine

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Umweltausschuss der Gemeinde Moorrege empfiehlt / der Finanzausschuss der Gemeinde Moorrege empfiehlt / die Gemeindevertretung Moorrege entscheidet sich dafür die Spurbahn Lander zu sanieren / nicht zu sanieren.

Karl- Heinz Weinberg

Anlagen: 4

O:\Daten\WUV_Pinneberg\19001\Verkehrsanlagen\3_Entwurfsplanung\Zwischenstaende\181128_Moorrege_Lander.xlsx\Variante B

Kostenrahmen für die Sanierung des Wirtschaftsweges "Lander" in der Gemeinde Moorrege, Kreis Pinneberg

Länge der Wegestrecke: 1.200 m

Breite der Befestigung: 3,0 m

Herstellung einer ungebundenen Wegebefestigung in voller Breite

Pos.	Menge/Einheit	Leistung	Einheitspreis €	Gesamtpreis €
1	1 psch	Baustelleneinrichtung, -räumung und - kennzeichnung	15.000,00 €	15.000,00 €
2	600 m³	Oberboden abschieben und im Baustellenbereich lagern, Tiefe ca. 20 cm	12,00 €	7.200,00 €
3	1.200 m	Vorhandene Wegebefestigung aufnehmen	40,00 €	48.000,00 €
4	560 m³	Mineralboden aufnehmen und abfahren, ca. 10 cm, Annahme LAGA Z0	20,00 €	11.200,00 €
5	5.600 m²	Planum herstellen und verdichten	2,00 €	11.200,00 €
6	5.600 m²	Vlies liefern und verlegen	7,00 €	39.200,00 €
7	1.700 m³	ungebundene Tragschicht herstellen, d = 0,30 m	65,00 €	110.500,00 €
8	4.100 m²	Glensanda 0/11 als Deckschicht ohne Bindemittel liefern und einbauen, inkl. Ausweichen	12,50 €	51.250,00 €
9	50 m³	Bankettmaterial liefern und einbauen	37,50 €	1.875,00 €
10	300 m³	Gelagerten Oberboden andecken, Annahme 50 %	8,00 €	2.400,00 €
11	300 m³	Oberboden laden und abfahren, Annahme 50 %	20,00 €	6.000,00 €
			Summe netto	303.825,00 €
			+ 19% Mwst.	57.726,75 €
			Summe brutto	361.551,75 €
			+ Unvorhergesehenes und Rundung	38.448,25 €
			Gesamtsumme brutto	400.000,00 €

Aufgestellt:

Elmshorn, den 28.11.2018

Ingenieurgemeinschaft

Reese + Wulff GmbH

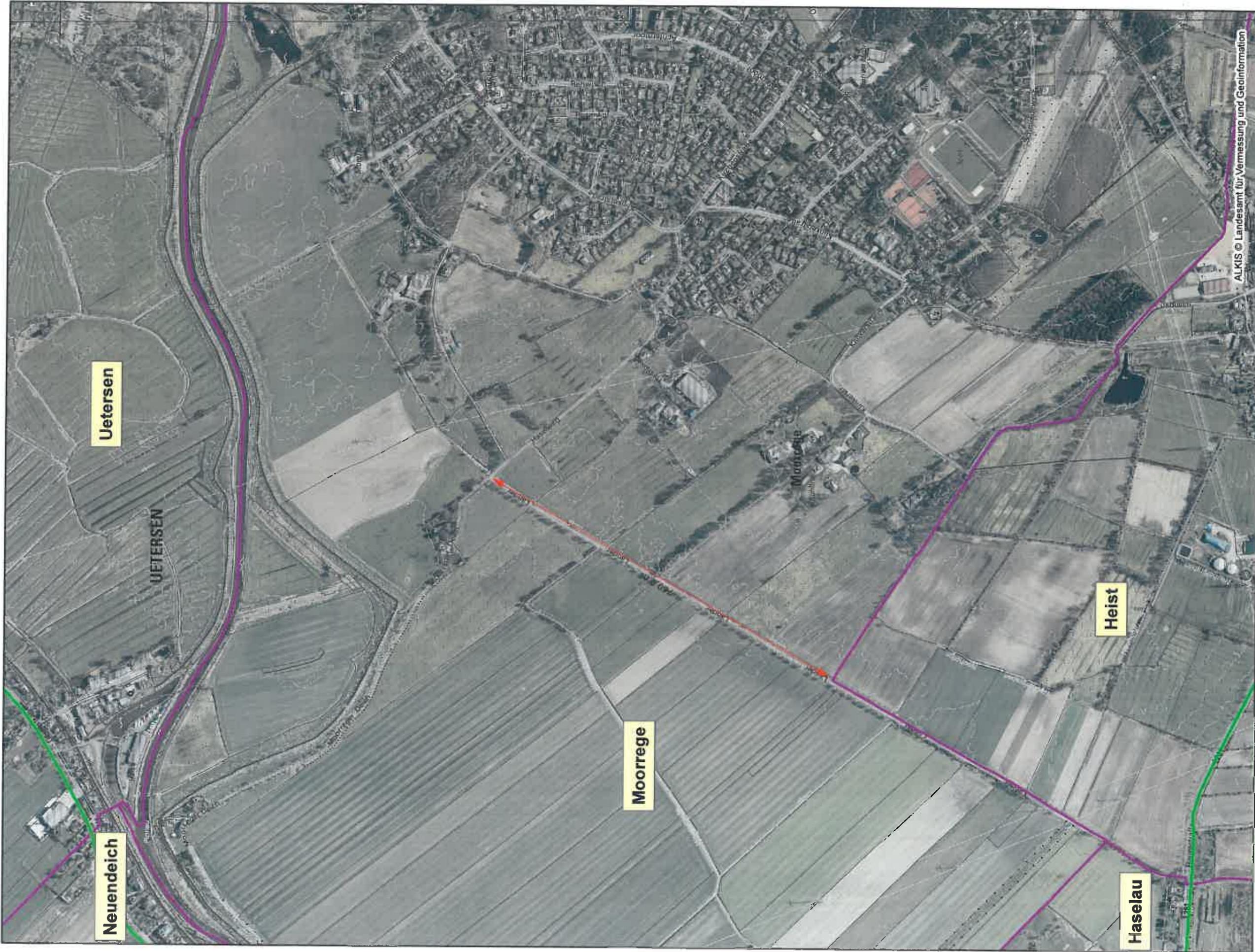
O:\Daten\WUV_Pinneberg\19001\Verkehrsanlagen3_Entwurfsplanung\Zwischenstaende\181128_Moorrege_Lander.xlsx\Variante B

Kostenrahmen für die Sanierung des Wirtschaftsweges "Lander" in der Gemeinde Moorrege, Kreis Pinneberg

Länge der Wegestrecke: 1.200 m
Breite der Befestigung: 3,0 m
Herstellung einer Spurbahn 1 m|1 m|1 m

Pos.	Menge/Einheit	Leistung	Einheitspreis €	Gesamtpreis €
1	1 psch	Baustelleneinrichtung, -räumung und -kennzeichnung	16.500,00 €	16.500,00 €
2	600 m³	Oberboden abtragen und im Baustellenbereich lagern, Tiefe ca. 20 cm	12,00 €	7.200,00 €
3	1.200 m	Vorhandene Wegebefestigung aufnehmen	40,00 €	48.000,00 €
4	560 m³	Mineralboden aufnehmen und abfahren, ca. 10 cm, Annahme LAGA Z0	20,00 €	11.200,00 €
5	5.600 m²	Planum herstellen und verdichten	2,00 €	11.200,00 €
6	5.600 m²	Vlies liefern und verlegen	7,00 €	39.200,00 €
7	1.700 m³	ungebundene Tragschicht herstellen, d = 0,30 m	65,00 €	110.500,00 €
8	715 t	Asphalttragdeckschichtmaterial AC 16 TD liefern	95,00 €	67.925,00 €
9	3.200 m²	Asphaltspurbahn 1,00/1,00/1,00 m herstellen, 8 cm dick aus geliefertem Asphalttragdeckschichtmaterial, inkl. Herstellung der Vollfelder	10,00 €	32.000,00 €
10	200 m³	Bankettmaterial liefern und einbauen, d=0,08 m	37,50 €	7.500,00 €
11	300 m³	Gelagerten Oberboden andecken, Annahme 50 %	8,00 €	2.400,00 €
12	300 m³	Oberboden laden und abfahren, Annahme 50 %	20,00 €	6.000,00 €
13	10 m	Straßenanschluß herstellen	10,00 €	100,00 €
			Summe netto	359.725,00 €
			+ 19% Mwst.	68.347,75 €
			Summe brutto	428.072,75 €
			+ Unvorhergesehenes und Rundung	41.927,25 €
			Gesamtsumme brutto	470.000,00 €

Aufgestellt:
 Elmshorn, den 28.11.2018
 Ingenieurgesellschaft
 Reese + Wulff GmbH



ALKIS © Landesamt für Vermessung und Geoinformation



Amt Geest und Marsch Südholstein
 Amisstraße 12
 25436 Moorrege
 nicht amtlicher Kartenauszug

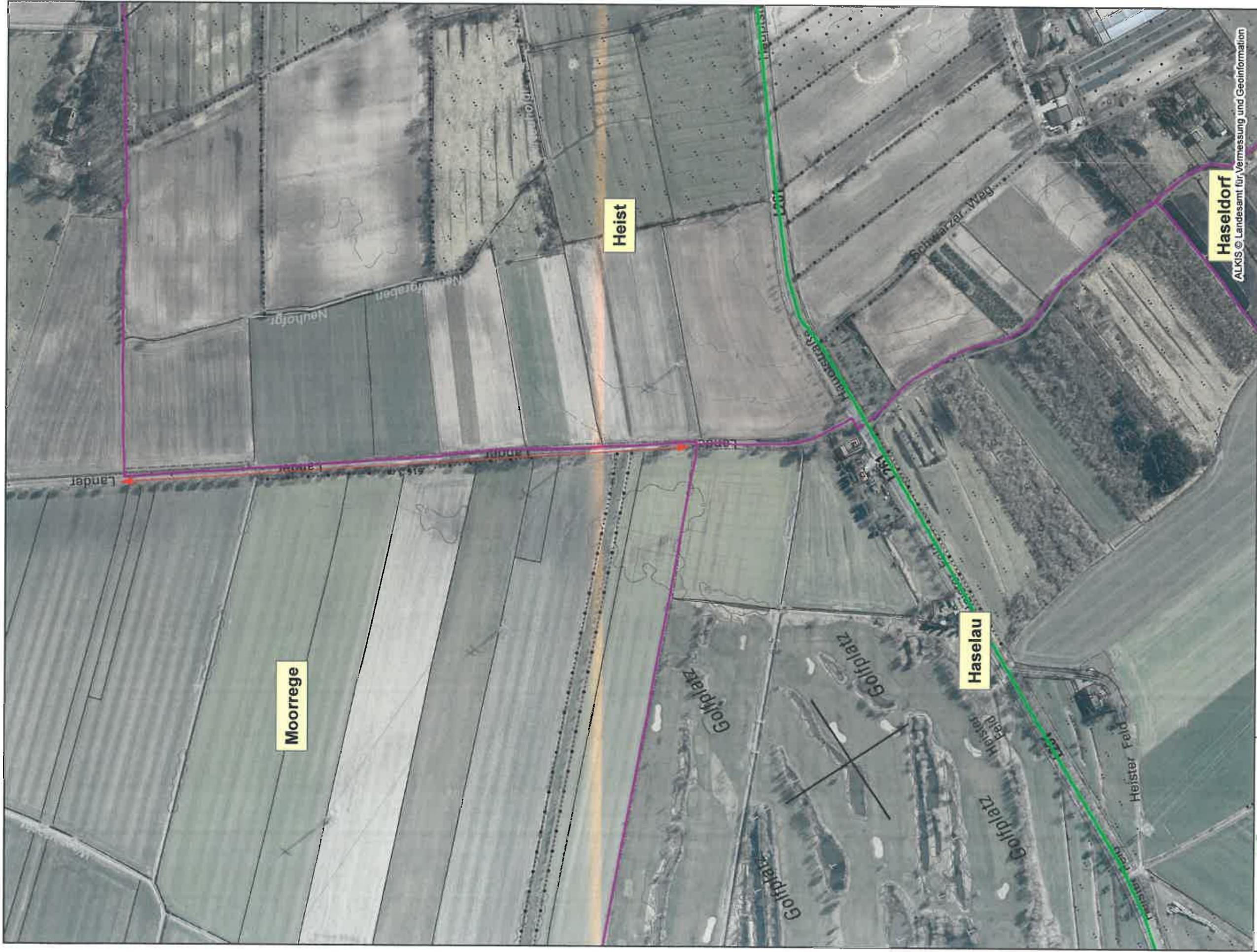


0,4 km

Erstellt für Maßstab 1:6.757
 Ersteller Herr Rieger
 Erstellungsdatum 14.11.2018

Datenauszug





ALKIS © Landesamt für Vermessung und Geoinformation



Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:3.758
 Ersteller Herr Rieger
 Erstellungsdatum 01.03.2019



0,25 km



Amt Geest und Marsch Südholstein
 Amtsstraße 12
 25436 Moorrege
 nicht amtlicher Kartenauszug



Gemeinde Moorrege

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 1048/2019/MO/BV

Fachbereich: Bauen und Liegenschaften	Datum: 10.05.2019
Bearbeiter: Jan-Christian Wiese	AZ:

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Bau- und Umweltausschuss der Gemeinde Moorrege	05.06.2019	öffentlich

Raumordnungsverfahren zum geplanten Neubau einer Erdgastransportleitung durch Gasunie

Sachverhalt und Stellungnahme der Verwaltung:

Derzeit läuft ein Raumordnungsverfahren zum Neubau einer Erdgastransportleitung. Diese Leitung soll von Brunsbüttel bis nach Hetlingen bzw. Stade führen. Sie soll dazu dienen, dem geplanten Flüssigerdgasterminals (LNG Terminal) in Brunsbüttel als Ableitung zu dienen. An dem Terminal soll per Seetransport Erdgas vornehmlich aus Australien und Katar angelandet werden. Dieses Gas soll anschließend dem deutschen Markt zur Verfügung gestellt werden. Der potenzielle Terminalbetreiber stellte daraufhin ein Netzanschlussbegehren. Daraufhin ist der Netzbetreiber, die Gasunie Deutschland Transport Services GmbH verpflichtet, die benötigten Leitungskapazitäten bereitzustellen.

Aus diesem Grunde begann die Gasunie vergangenes Jahr damit, mögliche Trassenkorridore für eine neue Erdgasleitung von Brunsbüttel nach Hetlingen bzw. Stade zu planen. Diese Trassenkorridore und die entsprechend zu betrachtenden Raumwiderstände tauchen in den derzeit laufenden Raumordnungsverfahren auf. Wie auf der beigefügten Karte ersichtlich ist, führen mehrere Trassenkorridore nach Hetlingen und teilweise durch die Gemeinde Moorrege. Sollte der östlichste Trassenkorridor im Raumordnungsverfahren als Vorzugsvariante herauskommen, wird dieser Trassenkorridor für ein im nächsten Jahr durchzuführendes Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegt. Der östlichste Korridor wird als Vorzugsvariante dargestellt. Innerhalb des im derzeitigen Verfahren ermittelten Korridors wird der genaue Leitungsverlauf geplant werden.

In einer Vorstellung der Gasunie wurde deutlich gemacht, dass ein Ende des Planfeststellungsverfahrens im Sommer 2021 mit daran anschließendem Baubeginn angestrebt wird.

Das gesamte Vorhaben steht jedoch unter dem Vorbehalt, dass das LNG Terminal in

Brunsbüttel errichtet wird.

Sämtliche Unterlagen zum Raumordnungsverfahren liegen derzeit im Amt Geest und Marsch Südholstein öffentlich aus. Zudem sind die Unterlagen unter <https://bolapla-sh.de/verfahren/ca524736-3f22-11e9-9a68-0050569710bc/public/detail> einzusehen. Zu dem Raumordnungsverfahren kann auf der genannten Homepage eine Stellungnahme abgegeben werden.

Der angedachte östlichste Trassenkorridor durchläuft im Bereich Bauland / Klevendeich die Gemeinde Moorrege. Die übrigen Trassenkorridore tangieren das Gemeindegebiet nicht.

Finanzierung:

entfällt

Fördermittel durch Dritte:

entfällt

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, eine Stellungnahme im Rahmen des Raumordnungsverfahrens abzugeben. Es soll insbesondere auf die Trassenbündelung innerhalb des Kreises Pinneberg und die hohe Belastung hingewiesen werden. Daher empfiehlt die Gemeinde die Querung der Elbe weiter elbabwärts vorzunehmen.

Karl-Heinz Weinberg
(Bürgermeister)

Anlagen: Trassenentwürfe aus dem Raumordnungsverfahren

Trassensituation im Bereich Amt Geest und Marsch Südholstein



SPD-Fraktion Moorrege
Axel Mankel
Moorkamp 37
25436 Moorrege



An
den Bürgermeister der Gemeinde Moorrege Herrn Karl-Heinz Weinberg
den Vorsitzenden des Bau- und Umweltausschusses Herrn Wolfgang Burek
den Amtsdirektor des Amtes GuMS Herrn Rainer Jürgensen

Moorrege, den 11.05.2019

Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 05.06.2019
Sitzung der Gemeindevertretung am 19.06.2019

Sehr geehrter Herr Weinberg,
sehr geehrter Herr Burek,
sehr geehrter Herr Jürgensen,

die SPD-Fraktion bittet um Aufnahme des folgenden Tagesordnungspunktes für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 05.06.2019 und die Sitzung der Gemeindevertretung am 19.06.2019:

Künftige Beteiligung des Arbeitskreises Baumschutz im Rahmen von Bauvorhaben

Zum Hintergrund:

In seiner Sitzung am 22.11.2018 hat der Bau- und Umweltausschuss folgenden Beschluss gefasst:

Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt folgenden Beschluss:

1. Die Notwendigkeit eines stärkeren Schutzes des Baumbestandes (insbesondere Laubbäume) in Moorrege wird bekräftigt.
2. Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt die Bildung einer Arbeitsgruppe mit je 2 Vertretern der Fraktionen und ggfs. entsprechenden Fachleuten. Die Namen sind der Verwaltung mitzuteilen und ein Treffen der Arbeitsgruppe zu organisieren.
3. Eine Entscheidung über eine Baumschutzsatzung oder die Erstellung eines Baumkatasters wird zunächst zurückgestellt. Die Arbeitsgruppe wird im nächsten Jahr Ergebnisse präsentieren.

Der Arbeitskreis Baumschutz hat sich am 12.02.2019 zu einer ersten Sitzung getroffen (siehe das als Anlage beigefügte Protokoll) und folgendes Beschluss gefasst:

Die Arbeitsgruppe beschließt, bei der zukünftigen Erarbeitung von Bebauungsplänen mit in die Planung einbezogen zu werden, um schützenswerte Bäume festlegen zu können.

Zum einen ist der Beschluss des Arbeitskreises durch einen Beschluss des Bau- und Umweltausschusses und der Gemeindevertretung zu legitimieren und zum anderen schlägt die SPD-Fraktion vor, den Arbeitskreis Baumschutz auch bei größeren Bauvorhaben nach § 34 BauGB einzubeziehen (wohnwirtschaftlich: > 4 Wohneinheiten, gewerblich > 300 qm Nutzfläche).

Antrag:

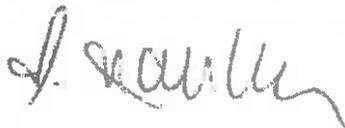
Der Bau- und Umweltausschuss beschließt der Gemeindevertretung folgende Beschlussfassung zu empfehlen:

Der Arbeitskreis Baumschutz ist künftig u. a. einzubinden:

1. Bei der Entwicklung von Bebauungsplänen
2. Vor Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens bei größeren Bauvorhaben gem. § 34 BauGB

um schützenswerte Bäume festlegen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Axel Mankel
Fraktionsvorsitzender

Anlage:

-Protokoll der Sitzung des Arbeitskreises Baumschutz vom 12.02.2019

konnte. Leider werden viele Bäume, bevor sie die in der Satzung geschützte Größe erreicht haben, vorher von den Eigentümern entfernt. Auch mit einer Satzung haben die Bürger durch Antrag und Ausnahmen die Möglichkeit geschützte Bäume zu fällen.

Frau Tobuschat wendet ein, dass ab dem Monat März eine Rodung von Bäumen nicht mehr zulässig ist.

Herr Schmidtrott ist der Meinung, durch das Landesnaturschutzgesetz werden Bäume ab eines Stammumfanges von 60 cm geschützt.

Herr Kasimir erwähnt den hohen Aufwand für die Erstellung eines Baumkatasters.

Diese Aussage unterstreicht Herr Schmidtrott mit einem Beispiel aus der Stadt Torneesch, die seit zwei Jahren ein Baumkataster hat. In den ersten Jahren bedeutet ein Baumkataster hohe Kosten und einen hohen Arbeitsaufwand. Zurzeit sind etwa 9.500 Bäume erfasst worden, was noch nicht alle sind. Die Kontrollen in der Zeit von Juni bis August beanspruchen einen Zeitaufwand von 600 Arbeitsstunden. Bis jetzt sind circa 300 Bäume fertig bearbeitet. Die Arbeiten müssen meist mit einer angemieteten Arbeitsbühne erledigt werden, wodurch man pro Baum mit Kosten von circa 300,00 Euro rechnet.

Herr Repenning und Herr Schneider bringen die Idee ein, sich künftig vor einem Bauvorhaben zusammensetzen, um den Schutz von dortigen Bäumen rechtzeitig zu planen.

Frau Tobuschat fragt sich, wieso man hier keine Bäume durch eine Satzung schützen möchte und was man für die Bürger macht, die ihre Bäume gerne schützen würden. Herr Repenning antwortet auf die Frage mit einem Beispiel. In Hamburg Blankenese möchten die Menschen einen freien Blick auf die Elbe haben und entfernen die Bäume. Hier sollte man den Bürgern nicht vorschreiben, was sie auf ihrem Eigentum zu tun oder zu lassen haben. Die Vorschriften sollten an den jeweiligen Kulturkreis angepasst werden.

Herr Reimers erkundigt sich nach der Naturdenkmalverordnung.

Herr Weinberg und Herr Müller erklären, dass die Bäume vom Kreis Pinneberg als Naturdenkmal festgelegt werden, wenn sie bestimmte Merkmale aufweisen.

Man ist sich einig, dass Bäume schützenswert sind für das Klima und für die Zukunft der Kinder. Herr Weinberg erläutert die Festlegung von erhaltenswerten Bäumen in Bebauungsplänen, woraufhin Herr Schneider ein Treffen des Arbeitskreises bei der Erstellung von Bebauungsplänen und die Zusammenarbeit mit den Planungsbüros zum Schutz der Bäume vorschlägt.

Die Arbeitsgruppe beschließt, bei der zukünftigen Erarbeitung von Bebauungsplänen mit in die Planung einbezogen zu werden, um schützenswerte Bäume festlegen zu können.

Herr Müller wirft ein, dass auch bei der Ortsentwicklungsplanung der Schutz der Bäume festgelegt werden kann.

Herr Schneider ist es wichtig, auch vermehrt bei Bauvorhaben mit Investoren auf den Erhalt von Bäumen zu achten.

Der Vorsitzende erläutert die Maßnahmen von Ersatzpflanzungen oder einen Ausgleich in finanzieller Form nach der Wegnahme von Bäumen.

Herr Kasimir erwähnt, dass in dem Bau- und Umweltausschuss mehr an das Bauen als an die Umwelt gedacht wird. Er erzählt von der Möglichkeit der Erstellung einer sogenannten „Grünen Lunge“ in Moorrege, durch den Kauf der Gemeinde von naturnahen Grundstücken und der Erhaltung dieser.

Herr Weinberg berichtet von dem Einbezug des Försters bei allen Baumaßnahmen.

Herr Schneider ist für ein zukünftiges Treffen des Arbeitskreises vor Bauplanungen, um unter Anderem Empfehlungen für Bepflanzungen abgeben zu können.

Herr Beckmann weist darauf hin, mehr auf die fachgerechte Pflege von Bäumen zu achten, da man sie durch unsachgemäße Behandlung leicht zerstören kann.

Es wird sich darauf geeignet, bei dem nächsten Arbeitskreis der Ortsentwicklung über die Aufforstung in Moorrege zu beraten.

Herr Repenning schlägt die Pflanzung von Bäumen auf der grünen Insel an der B 431 vor. Der Ort in dem wir leben, sollte grün bleiben und nicht nur die außenliegenden Ausgleichsflächen. Herr Müller erklärt, dass die Vorgabe vom Land die Verdichtung des Innenbereiches ist, bevor Bebauung im Außenbereich stattfindet.

Zunächst wird das Treffen der Ortsentwicklung und die Besprechung in den Fraktionen abgewartet, bevor der Arbeitskreis Baumschutz wieder tagt.

Die Sitzung wird vom Vorsitzenden um 21:30 Uhr geschlossen.

Anlagen:

Unterlagen von Frau Tobuschat zum Baumkataster und zur Baumschutzsatzung
Mustersatzung Baumschutz

Kaland

BA-GV

Von: michael.adam.moorrege <michael.adam.moorrege@gmail.com>
Gesendet: Donnerstag, 2. Mai 2019 18:10
An: Kaland
Cc: Weinberg; Jürgensen, R.
Betreff: Re: Antrag Amtsgebäude

Sehr geehrter Herr Weinberg,
sehr geehrter Herr Jürgensen,
sehr geehrte Frau Kaland,

ich danke für die Information über den gefassten Beschluss, dass die Gemeinde Moorrege ihr Vorkaufsrecht für den Ankauf des Amtsgebäudes für 230.000,- ausüben soll. Damit hat sich die Frage der rechtlichen Situation geklärt. Ich ändere unseren Antrag dahingehend ab, dass die FWM eV die Bildung einer Arbeitsgruppe über die zukünftige Nutzung des Amtshause beantragen. Ich bitte aus jeder Fraktion 2 Vertreter zu benennen. Ziel dieser Arbeitsgruppe soll es sein, Fraktionsübergreifend Ideen zu entwickeln, wie eine zukünftige Nutzung aussehen kann. Nach einem noch zu bestimmenden Zeitraum, ist dann dem Bau - und Umweltausschuss Bericht zu erstatten.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Adam
Fraktionsvorsitzender der
FWM eV

Moorrege, den 2.5.2019

Kaland

Von: michael.adam.moorrege <michael.adam.moorrege@gmail.com>
Gesendet: Donnerstag, 2. Mai 2019 18:18
An: Weinberg; Jürgensen, R.; Kaland
Betreff: Antrag auf Beauftragung eines externen Baubegleiters für die Baubetreuung des DRK KiGA Anbaus

Sehr geehrter Herr Weinberg,
sehr geehrter Herr Jürgensen,
sehr geehrte Frau Kaland,

Bau- und Umweltausschuss / GV

Antrag auf Beauftragung eines externen Baubegleiters für die Planung und Errichtung des DRK Kindergartens

Die GV hat den Beschluss gefasst, dass der DRK Kindergarten einen Anbau errichtet, damit weitere Gruppen für die dringend erforderlichen Plätze zur Verfügung stehen. Seitens des Amtes ist mitgeteilt worden, dass eine zeitnahe Begleitung eines solchen Bauvorhabens durch das Amt nicht geleistet werden kann. Da die Errichtung eines solchen Gebäudes / Anbaus elementare Voraussetzung für die Einrichtung der erforderlichen Plätze ist, beantragt die FWM eV die Beauftragung einer externen Fachkraft, die diese Arbeit zeitnah durchführen kann.

Michael Adam

Fraktionsvorsitzender der
FWM eV

Moorrege, den 02.05.2019

Kaland

Von: Kaland
Gesendet: Freitag, 3. Mai 2019 08:24
An: Kaland
Betreff: WG: Antrag auf Erstellung einer Bodengrunduntersuchung Spurbahn Lander
Anlagen: Wirtschaftswegeförderung.pdf

Von: michael.adam.moorrege <michael.adam.moorrege@gmail.com>
Gesendet: Donnerstag, 2. Mai 2019 18:38
An: Weinberg <weinberg@amt-gums.de>; Jürgensen, R. <r.juergensen@amt-gums.de>; Kaland <kaland@amt-gums.de>
Betreff: Antrag auf Erstellung einer Bodengrunduntersuchung Spurbahn Lander

Sehr geehrter Herr Weinberg,
 sehr geehrter Herr Jürgensen,
 sehr geehrter Frau Kaland,

Bau- und Umweltausschuss / GV

Antrag auf Erstellung einer Bodengrunduntersuchung Spurbahn Lander

seit Jahren ist unstrittig, dass die Spurbahn Lander sanierungsbedürftig ist. Telefonate des Gemeindevertreters Herrn Baumgarten (FWM eV) mit dem im Innenministerium zuständigen Bearbeiter Herrn Brodtmann, haben ergeben, dass die Chancen auf eine Bezuschussung gut stehen. Die Entscheidungsfindung erfolgt jedoch im Landesamt für Landwirtschaft, Umweltschutz und ländliche Räume (LLUR). Der dortige zuständige Bearbeiter Herr Riege, hat Herrn Baumgarten mitgeteilt, dass nach seiner persönlichen Inaugenscheinnahme der Spurbahn nur 9 von 10 Kriterien erfüllt sind. Herr Baumgarten konnte dann überzeugen, dass aus seiner Sicht auch das 10. erforderliche Kriterium erfüllt ist (Bewirtschaftung aller Acker- und Grünlandflächen bis zum Deich über die Spurbahn). Dieser Argumentation schloss sich Herr Riege an. Voraussetzung einer Bezuschussung ist das Vorliegen einer Bodengrunduntersuchung. Sollte eine Bezuschussung erfolgen, liegt diese bei 53 % der Kosten. Zum 01.11.2019 erfolgt die nächsten Zusage seitens des LLUR. Die FWM eV beantragen eine sofortige Beauftragung einer Bodengrunduntersuchung, einer Definition wie die Spurbahn zu sanieren ist, einer Kostenermittlung und eine Antragstellung auf Bezuschussung beim LLUR spätestens am 01.09.2019.

Zur Information habe ich einen Artikel über die Wirtschaftswegeförderung aus dem Bauernblatt beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
 Michael Adam
 Fraktionsvorsitzender der
 FWM eV

Moorrege, den 02.05.2019

Modernisierung ländlicher Wege

Der Weg zur Förderung



Verstärkung des Ortsverbindungsweges von Gömnitz nach Vinzier in der Gemeinde Susel
Fotos: Ilur

Das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (Mili) unterstützt in der EU-Förderperiode 2014 bis 2020 die Gemeinden im Rahmen des Landesprogramms ländlicher Raum (LPLR) mit Fördermitteln der EU bei der Modernisierung ihrer ländlichen Wege. Was hat sich seit Beginn der Förderperiode getan, und wie kommen die Gemeinden an die noch zur Verfügung stehenden EU-Mittel?

Ausgangslage

Die ländlichen Wege stellen eine wichtige Infrastruktur zur Erschließung der ländlichen Räume dar. Auch wenn heute vielfach der Ausbau der digitalen Infrastruktur im Vordergrund steht, dürfen die ländlichen Wege nicht vernachlässigt werden. Neben der Erschließung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen dienen sie der Abwicklung des Alltags-, Berufs- und Gewerbeverkehrs. Sie binden die ländlichen Siedlungen an das überörtliche Verkehrsnetz an und haben als Freizeittrouten eine wichtige Funktion im ländlichen Tourismus und in der Naherholung. Für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Räume ist daher ein gut ausgebauter ländliches Wegenetz auch weiterhin von zentraler Bedeutung.

Der Ausbaustandard der ländlichen Wege einschließlich der Brücken entspricht überwiegend den 1950er und 1960er Jahren. Dieser genügt hinsichtlich Tragfähigkeit und Breite vielfach nicht mehr den Anforderungen moderner landwirtschaftlicher und außerlandwirtschaftlicher Fahrzeuge. Zunehmend findet der Abtransport landwirtschaftlicher Güter mit Lkw statt, die mit ihren hohen Achslasten die Wege noch stärker belasten. Aber auch die vermehrte multifunktionale Nutzung der Wege zum Beispiel durch die verstärkten Freizeitverkehre erfordert einen zukunftsfähigen Ausbau.

Die ländlichen Wege stehen überwiegend im Eigentum und in der Unterhaltungslast der Gemeinden. Der Ausbau der Wege stellt für die Gemeinden eine erhebliche finanzielle Herausforderung dar. Dabei konkurriert der Wegebau mit anderen kommunalen In-

frastrukturaufgaben (Schule, Kita, Breitbandversorgung, und so weiter). Um die Gemeinden bei dieser Aufgabe zu unterstützen, stellt das Land Schleswig-Holstein seit vielen Jahren Fördermittel für den ländlichen Wegebau zur Verfügung.

Allerdings ist ein flächendeckender Ausbau des gesamten ländlichen Wegenetzes von zirka 27.500 km weder mit den kommunalen Eigenmitteln noch mit den zur Verfügung stehenden Fördermitteln möglich und aufgrund unterschiedlicher Anforderungen und Funktionalitäten auch nicht für alle Wege erforderlich. Insofern ist sowohl auf kommunaler Seite als auch aus Sicht der Fördermittelgeber eine Prioritätensetzung unumgänglich, damit die knappen Mittel nicht nach dem „Gießkannenprinzip“ versickern.

Die Gemeinden sollten sich daher zunächst grundsätzliche konzeptionelle Gedanken über ihr Wegenetz machen:

- Wie kann die Funktionsfähigkeit der Wege durch kontinuierliche Unterhaltung auch der Wegeseitengräben und der Bankette möglichst lange erhalten bleiben?
- Für welche Wege sind einfache Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen ausreichend?
- Welche Wege müssen aufgrund der Verkehrsbelastungen ausgebaut werden?
- Wo kann ein Rückbau von Wegen oder eine Übertragung an die Anlieger erfolgen?

Nützliche Hinweise zu diesem Thema bietet die gemeinsam von der Akademie für die ländlichen Räume, dem Bauernverband Schleswig-Holstein, dem schleswig-holsteinischen Gemeindetag sowie dem Ministerium für ländliche Räume getragene Studie „Wege mit Aussichten“ (2008/2011) mit ihrem „Handlungsleitfaden für Kommunen“ (www.alr-sh.de).

Im Sinne des Ergebnisses dieser Studie beschränkt sich die Förderung auf die Modernisierung des sogenannten Kernwegenetzes. Das Kernwegenetz umfasst dabei diejenigen Strecken in einer Gemeinde, die stärker als die übrigen Wege den landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen Schwerlastverkehr aufnehmen und eine Mehrfachnutzung aufweisen.

Insgesamt stehen im Landesprogramm ländlicher Raum (LPLR) 620 Mio. € für die siebenjährige Förderperiode zur Verfügung. Davon stammen fast 420 Mio. € aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (Eler). Diese werden mit nationalen Mitteln in Höhe von rund 200 Mio. € kofinanziert, die von Bund, Land und Kommunen beigesteuert werden.

Für die Teilmaßnahme „Modernisierung ländlicher Wege“ sind im LPLR 8 Mio. € Eler-Mittel vorgesehen, die mit 7,1 Mio. € kommunalen Mitteln kofinanziert werden müssen, sodass insgesamt 15,1 Mio. € öffentliche Mittel verausgabt wer-

den können. Während die Gesamtverantwortung für das LPLR beim Mili liegt, liegt die Zuständigkeit für die Teilmaßnahme „Wegebau“ beim Mili in der Abteilung „Landesplanung und ländliche Räume“. Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR). Die Teilmaßnahme wird in der Förderperiode 2014 bis 2020 wieder als eigenständige Landesmaßnahme außerhalb der Aktiv-Regionen angeboten.

Fördergrundlagen

● Rechtsgrundlage: Richtlinie zur Förderung der Modernisierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein vom 10. Februar 2016 (Amtsblatt SH 2016, S.165)

● Zuwendungsfähig sind Neu- und Ausbau ländlicher Wege sowie der dazugehörigen Anlagen wie Durchlässe, Brücken außerhalb geschlossener Ortslagen (Vorarbeiten, Bauleistungen, Ingenieurhonorare nach HOAI). Im Vordergrund steht dabei die Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur.

● Nicht zuwendungsfähig sind unter anderem Kosten für Unterhaltungsmaßnahmen, Landkauf oder den Neu- und Ausbau von Stichwegen unter 500 m Länge.

● Zuwendungsempfänger: Gemeinden und Gemeindeverbände

● Förderquote: maximal 53 % der zuwendungsfähigen Bruttokosten (inklusive Mehrwertsteuer)

● Zuwendungsvoraussetzungen:

- Es können nur Vorhaben in Orten mit weniger als 10.000 Einwohnern gefördert werden (ein Ort kann auch ein geografisch eindeutig abgrenzbarer Teil einer Gemeinde unter 35.000 Einwohner sein)
- Die Förderung darf einen Zuschuss von 75.000 € nicht unterschreiten (Bagatellgrenze).
- Es können nur kleine Infrastrukturen mit Gesamtinvestitionen von bis zu 1 Mio. € gefördert werden.
- Es kommen nur Vorhaben für eine Förderung in Betracht, die in Übereinstimmung mit Plänen für die Entwicklung der Gemeinden und Dörfer in ländlichen Gebieten durchgeführt werden, sofern es solche Pläne gibt und diese im Einklang mit der jeweiligen integrierten Entwicklungsstrategie der Ak-

tivRegion oder jeder anderen einschlägigen lokalen Entwicklungsstrategie stehen.

● **Ausbaubeiträge:** Eine Rechtspflicht zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen im Sinne der §§ 8 und 8a des Kommunalabgabengesetzes besteht nicht. Sofern dennoch Ausbaubeiträge von den Kommunen erhoben werden, gilt folgendes Verhältnis Förderung/Ausbaubeitrag: Der Zuschuss kann vor Berechnung des Anliegeranteils vom beitragsfähigen Gesamtaufwand abgesetzt werden und damit anteilig auch den Anliegern zugutekommen. Zum Umgang mit dem Thema siehe auch den neuen Leitfaden für Kommunen „Ausbaubeiträge für Straßen und Wege“ von 2016 als Fortsetzung der Studie „Wege mit Ausichten“ (www.alr-sh.de).

Ausbaustandards

Bei den förderungsfähigen Wegen wird es sich überwiegend um Verbindungswege mit Ortsverbindungsfunktion oder um Hauptwirtschaftswege (dienen der weitmaschigen Erschließung der Feldflur) handeln. In Einzelfällen können auch untergeordnete Wirtschaftswege förderungsfähig sein, sofern sie eine multifunktionale Nutzung aufweisen. Aufgrund der geforderten Mehrfachnutzung (Wege, die ausschließlich der Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Flächen dienen, sind nicht förderungsfähig) wird eine wassergebundene Fahrbahnbefestigung (zum Beispiel mit Asphalt- oder Betonrecycling) nicht ausreichend sein. Neben dem Vollausbau in Asphalt sollte gegebenenfalls auch eine Herstellung der Fahrbahn als Asphalt- oder Betonspurbahn erwogen werden, um die Versiegelungs- und Zerschneidungswirkung zu minimieren.

● **Verbindungswege** sollen eine befestigte Fahrbahn (in der Regel Asphalt) von 3,50 m Breite mit beidseitig 1,0 m ungebunden befestigtem Seitenstreifen erhalten, sodass sich eine befestigte Wegekronen (= befahrbare Gesamtbreite) von insgesamt 5,50 m ergibt. Bei häufigem Begegnungsverkehr können die Verbindungswege auch zweistreifig ausgebaut werden mit 4,75 m Fahrbahn und je 0,75 m befahrbarem Seitenstreifen (befestigte Wegekronen = 6,25 m). Diese Ausbauart stellt die Obergrenze der Förderung dar.

● **Für die Hauptwirtschaftswege** ist eine befahrbare Gesamtbreite von 5 m vorzusehen (3,50 m Fahr-

bahn mit je 0,75 m Seitenstreifen). Die Fahrbahn kann in Asphalt oder alternativ als Spurbahn (1,30 m – 0,90 m – 1,30 m) hergestellt werden.

● **Wirtschaftswege** werden in 4 m Breite ausgebaut (3 m Fahrbahn mit je 0,50 m Seitenstreifen). Bei Herstellung der Fahrbahn als Spurbahn ergeben sich die Abmessungen 1,05 m – 0,90 m – 1,05 m oder alternativ 1,00 m – 1,00 m – 1,00 m.

● **Sofern Ausweichen zur Regelung von Begegnungsverkehr** vorgesehen sind, sollen diese eine Gesamtlänge von 35 m ausweisen (je 10 m Ein- und Ausfahrt und 15 m Haltebereich). Im Haltebereich beträgt die Kronenbreite (einschließlich Weg und zwei Seitenstreifen) insgesamt 7 m.

● **Neu zu errichtende Brücken** sind für eine Traglast von mindestens 40 t auszulegen. Sie werden einstreifig ausgebaut mit 4,50 m Fahrbahnbreite und beidseitig 0,50 m seitlichem Sicherheitsraum (Schrammbord), sodass sich ein lichter Raum zwischen den Geländerecken von 5,50 m ergibt.

Abweichungen von diesen Ausbaustandards aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten (zum Beispiel wegebegleitende Knicks oder Gräben, deren Beseitigung oder Verlegung neben erhöhten Kosten auch erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt bewirken würden), sind grundsätzlich möglich und sollten frühzeitig mit der Bewilligungsbehörde abgeklärt werden.

Antragstellung

Die bewilligungsreifen Förderanträge sind an das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) zu richten. Die Anträge werden kontinuier-

lich entgegengenommen. Die Entwurfsunterlagen inklusive Kostenzusammenstellung müssen so detailliert sein, dass daraufhin noch vor dem Auswahlverfahren eine baufachliche Prüfung gemäß ZBau durch das LLUR erfolgen kann. Den Antragsunterlagen ist eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens beizufügen. Hierzu empfiehlt sich eine frühzeitige Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises. Ein Wegekonzept muss, anders als in der vorangegangenen Förderperiode, nicht mehr vorgelegt werden (die Erstellung wird aber dennoch empfohlen, siehe oben).

Das Auswahlverfahren für die eingereichten Vorhaben erfolgt jährlich jeweils zum 1. April und 1. November auf der Grundlage von Auswahlkriterien (Mindestpunktzahl und Ranking der Anträge). Die Auswahlkriterien orientieren sich an den Erschließungs- und Nutzungsfunktionen der beantragten Wege. Der Schwellenwert (Mindestpunktzahl) liegt bei neun von maximal 29 erreichbaren Punkten.

Die Förderanträge sollten mindestens sechs Wochen vor dem Stichtag im LLUR vorliegen zur Klärung nicht eindeutiger Angaben sowie zur Durchführung der baufachlichen Prüfung, um an dem nächsten Auswahlverfahren teilnehmen zu können. Alle bis zu dem jeweiligen Stichtag vorliegenden bewilligungsreifen Förderanträge (inklusive ZBau-Prüfung) werden anhand der Auswahlkriterien mit einem Punktesystem bewertet und in eine Rangfolge gebracht. Die Bewilligung erfolgt entsprechend dieser Rangfolge im Rahmen des verfügbaren Finanzmittelbudgets, wobei je Stichtag zu-

nächst 50 % des jeweiligen Jahresbudgets angesetzt werden.

Förderanträge, die die Mindestpunktzahl nicht erreichen oder die mangels ausreichenden Budgets nicht berücksichtigt werden können, sind von einer Förderung ausgeschlossen. Die Antragsteller erhalten einen Ablehnungsbescheid. Diese Projekte können jedoch zu einem der nächsten Auswahlverfahren erneut eingereicht werden. Bei Punktgleichheit erhalten zunächst die Vorhaben den Vorzug, die das Umweltkriterium (Projekt liegt nicht in einem Natura-2000-Gebiet oder Naturschutzgebiet) erfüllt haben. Bei weiterer Gleichrangigkeit entscheiden dann die Mehrzahl der höchstgewichteten Kriterien und abschließend das Eingangsdatum des bewilligungsreifen Antrages. Nicht verbrauchte Budgetmittel werden dem Budget des nächsten Auswahlverfahrens zugeschlagen.

Ausblick

In den bisherigen fünf Auswahlrunden wurden 20 Vorhaben mit einem Zuschuss von rund 3,5 Mio. € ausgewählt. Damit stehen bis Ende 2020 noch freie EU-Mittel in Höhe von rund 4,5 Mio. € zur Verfügung. Das Budget für die sechste Auswahlrunde am 1. November 2018 beträgt etwa 1,27 Mio. €, für die beiden Auswahlrunden 2019 sind jeweils rund 0,65 Mio. € veranschlagt. Für antragstellende Gemeinden bestehen damit noch sehr gute Chancen, ihr ländliches Kernwegenetz zukunftsfähig zu gestalten.

Die wesentlichen Inhalte der Fördermaßnahme „Modernisierung ländlicher Wege“ einschließlich der aktuellen Auswahlkriterien und der Informationen über die Stichtage finden Sie zum Nachlesen unter: www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/L/laendlicheraume.

Detlev Brodtmann
Ministerium für inneres,
ländliche Räume und Integration
Tel.: 04 31-9 88-51 57
detlev.brodtmann@im.landsh.de



Ausbau der Mielsdorfer Straße in der Gemeinde Neuengörs

ANTRAGSTELLUNG

Landesamt für Landwirtschaft,
Umwelt und ländliche Räume
Abteilung 8 – Ländliche Entwicklung
Hamburger Chaussee 25
24220 Flintbek
Tel.: 0 43 47-70 40
poststelle@llur.landsh.de



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, ORTSVERBAND MOORREGE

Gemeinde Moorrege
Herrn Bürgermeister Weinberg
Amtsstr. 12

25436 Moorrege

Ortsverband Moorrege

Jochen Kuik
Ortsvorstand

Achter de Schün 30
25436 Moorrege

Tel: 04122/83855
J.Kuik@gmx.de

Moorrege, den 17.05.2019

Sehr geehrter Herr Weinberg,

für die Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen bitte ich, über den folgenden Antrag in dem zuständigen Ausschuss und der Gemeindevertretung beraten und abstimmen zu lassen.

Beschlussvorschlag

In der Gemeinde Moorrege soll ab dem nächst möglichen Zeitpunkt inner Orts mit Ausnahme der B 431 (Wedeler Chaussee) und der L 106 (Pinneberger Chaussee) Tempo 30 gelten.

Die dazu notwendigen Anträge sind bei den entsprechenden Behörden zu stellen.

Begründung

1. Sicherheit

Der ADFC schreibt: Die wirkungsvollste Maßnahme, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, ist Tempo 30 in Ortschaften. Bei niedrigen Geschwindigkeiten sinkt das Verletzungsrisiko, vor allem für Fußgänger und Radfahrer. Autofahrer können bei niedrigen Geschwindigkeiten den Straßenraum vor sich deutlich besser wahrnehmen, brenzlige Situationen besser erkennen und ausgleichen.

2. Klimaschutz

Tempo 30 schafft Anreize, vom Auto auf das Rad umzusteigen und Kurzstrecken klimafreundlich und gesundheitsfördernd mit dem Rad zu bewältigen.

3. Perspektivwechsel

Forschungen haben ergeben, dass die Autofahrer, die auch Rad fahren, einen sensibleren Blick für Radfahrer als Teilnehmer im Straßenverkehr haben. Dies gilt natürlich auch umgekehrt. Wir sind tatsächlich nicht nur Radfahrer oder nur Autofahrer, sondern in der Regel beides. Der Perspektivwechsel erhöht die Sicherheit und das gegenseitige Verständnis im Straßenverkehr.

4. Für die Anwohner

Tempo 30 führt zu Lärmreduzierung und Ruhe für die Anwohner.

5. Zunahme E-Bikes

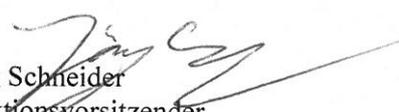
Tempo 30 trägt der Zunahme der E-Bikes Rechnung. Dies wird auch mittelfristig nicht nur die ältere Generation, sondern alle Bevölkerungsschichten betreffen.

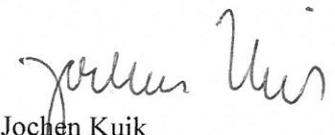
6. Nationaler Radverkehrsplan

Tempo 30 passt sehr gut zu den Leitzielen des Nationalen Radverkehrsplanes. In diesem Plan wird von einer zum Radfahren motivierenden Infrastruktur gesprochen, von sicherem Fahren für alle Altersgruppen, von der Eroberung von Stadt und Land durch das Rad gesprochen.

Wir bitten um Beratung und Zustimmung.

Mit freundlichen Grüßen


Jörg Schneider
Fraktionsvorsitzender


Jochen Kuik
1. Vorsitzender