

Gemeinde Groß Nordende

Vermerk

Vorlage Nr.: 166/2010/GrN/BV

Fachteam:	Ordnung und Technik	Datum:	19.10.2010
Bearbeiter:	Uwe Denker	AZ:	

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Bauausschuss der Gemeinde Groß Nordende	28.10.2010	öffentlich

Schmutzwasserkanalisation - SüVO - Sachstand

Sachverhalt und Stellungnahme der Verwaltung:

Nach Auskunft unseres Ing.-Büros und der Fa. SIREG, Herrn Erhorn, hier die Informationen zum Ausführungsstand des Kanalkatasters:

- sämtliche Hauptleitungen und ein Großteil der Hausanschlussleitungen sind untersucht worden, die Berichte / Videos liegen dem Ing.-Büro vor.
- im Rahmen der Befahrung der Hauptleitungen konnten ja nicht alle Hausanschlüsse mit befilmt werden, der Rücklauf der Eigentümerauskünfte wurde an Fa SIREG weitergeleitet.
- etwa 30 Hausanschlüsse müssen noch bearbeitet werden. Nach erster Durchsicht kann man sagen:
 - o ein Großteil der Eigentümer kann die (von Fa. SIREG vor Ort gesuchte aber nicht vorgefundene) Lage der Kontrollschächte / Kontrollrohre angeben, häufig müssen sie aber wohl auch freigelegt werden (machen die Eigentümer)
 - o bei den im Zuge der Hauptuntersuchung vorgefundenen Kontroll- und Spülrohre hat Fa. SIREG teilweise festgestellt, dass die auf der Anschlussleitung senkrecht nach oben sitzenden Abzweiger unter 45° (plus Bogen) zum Haus hin (entgegen Fließrichtung) eingebaut wurden. Damit kann die Leitung Richtung Haus zwar gut gespült werden, der Abschnitt zwischen Kontrollrohr und Hauptleitung allerdings weder gespült noch befilmt werden.
 - o einige Anlieger wollen auf Schächte / Kontrollrohre weiterhin gänzlich verzichten.

- Fa. SIREG, Herr Erhorn, weiß aus technischer Sicht keine Möglichkeit die "Problemfälle" von der Hauptleitung aus doch noch zu untersuchen.
- in der kommenden Woche werden sich Herr Rauchfuß und Fa. SIREG ,Herr Erhorn, über das weitere Vorgehen abstimmen.
- als Zeitaufwand schätzt die Fa. SIREG etwa 3 Tage, die Ausführung könnte ab Mitte November stattfinden
- den noch ausstehenden Arbeitsaufwand beziffert Fa. SIREG mit ca. 7.000 bis 8.000 € netto (je nachdem wie "problemlos" die verbliebenen Anschlüsse vor-gefunden werden), die Kosten sind aber im Hauptauftrag enthalten, es wird nach heutigem Kenntnisstand vermutlich zu keiner Auftragsüberschreitung kommen.
- wenn alle Daten vorliegen, kann auch die weitere eigentliche Bearbeitung in unserem Hause beginnen, bisher konnten ja erst nur die vorhandenen Grunddaten (Leitungsverläufe, Netzangaben, etc.) eingelesen und die Pläne vorbe-reitet werden.

Die Verwaltung erwartet die Auswertung einschließlich Planunterlagen bis März 2011.

Finanzierung:

Keine

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss nimmt den Sachverhalt zur Kenntnis.



—
Denker

Anlagen: keine

Gemeinde Groß Nordende

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 167/2010/GrN/BV

Fachteam:	Ordnung und Technik	Datum:	19.10.2010
Bearbeiter:	Alexandra Kaland	AZ:	

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Bauausschuss der Gemeinde Groß Nordende	28.10.2010	öffentlich

Straßenbeleuchtung Neuer Weg - Sachstand

Sachverhalt und Stellungnahme der Verwaltung:

Die Gemeinde hat beschlossen die „Neue Straße“ mit einer geeigneten Beleuchtung zu versehen.

Die Ursprungsplanung der Verwaltung geht von einer Beleuchtung mit zukunftsweisenden Leuchtmitteln (z.B. CosMoPolis von Philips o.ä.) in Kofferleuchten auf 7,00 m hohen Masten aus.

Ein Einsatz der an der Dorfstraße verbauten, dekorativen SITECO-Leuchte „Große Glocke“ scheidet aus Kostengründen wohl aus.

Nun schiebt sich ein Leuchtmittel in den Vordergrund, dass bisher als zu teuer in der Beschaffung galt. Das LED-Leuchtmittel ist inzwischen deutlich günstiger geworden und stellt eine überlegenswerte Alternative dar.

Ein deutlich geringerer Stromverbrauch (ca. 18 W Anschlußleistung/Leuchte) und eine Lebensdauer von bis zu 100.000 Betriebsstunden (> 20 Jahre) sind eine Ergebnis, welches die geringen Mehrkosten von voraussichtlich 2.000 € leicht wettmachen. Von der Reduzierung des CO₂-Anteiles ganz zu schweigen.

Für dieses Projekt würde die Fa. INDAHL (Hersteller und Entwickler) der Gemeinde die Leuchten einschl. der Maste zu einem sehr günstigen Preis anbieten.

Fakt ist, dass zwar die Investition in LED-Leuchten um 2.000 € teurer ist, aber dem eine Einsparung von 3.600 € in 15 Jahren gegenüber steht.

Finanzierung:

Im Haushalt sind 18.000 € bereitgestellt worden.

Die Kostenberechnung kommt bei dem Einsatz der LED-Leuchten auf ein Kostenvolumen von 20.000 €.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss empfiehlt den Einbau der modernen LED-Leuchten. Die fehlenden Mittel von 2.000 € sollen aus der allgemeinen Rücklage finanziert werden.

Ehmke

Anlagen:

Bild der Leuchte

Berechnung der Energieeffizienz

Projekt-Nr.:	Projekt-Name:	Bearbeiter: cw	Datum: 22.10.2010	
Projektbeschreibung:				

ANORDNUNGSVERGLEICH

Projektierungsdaten

Breite der Fahrbahn / m	4,50
Anzahl Fahrstreifen	1
Breite eines Fahrstreifens / m	4,50
Standard-Fahrbahnbelag	R3
Mittlerer Leuchtdichtekoeffizient Q_0	0,08
Leuchtenanordnung	einreihig links
Berechnungsraster	DIN 5044 / CEN B / Rechtsverkehr

Berechnungsergebnisse Leuchtdichte - Beobachter 1 (x = -60,00 m, y = 2,25 m)

Leuchte	Lampe	Lichtstrom/lm	V.faktor	Abst./m	Höhe/m	Überh./m	Neig./°	Lm/cd/m²	U0	UI	TI/%
2680 SNN/1C *	1CPO-TW 45W	4300	0.80	43.00	6.00	0.00	10.0	0,42	0,46	0,29	18,4
STELA Square NRN	LED 10W NW	1250	0.80	43.00	6.00	0.00	10.0	0,32	0,36	0,56	29,0
2570/2571 SNN *	1PL-L 55W	4800	0.80	43.00	6.00	0.00	10.0	0,34	0,23	0,21	8,5

Berechnungsergebnisse Beleuchtungsstärke

Leuchte	Lampe	Lichtstrom/lm	V.faktor	Abst./m	Höhe/m	Überh./m	Neig./°	Em/lx	Ehmin/lx	Ehzmin/lx	Emin/Em
2680 SNN/1C *	1CPO-TW 45W	4300	0.80	43.00	6.00	0.00	10.0	4,8	0,7	0,1	0,15
STELA Square NRN	LED 10W NW	1250	0.80	43.00	6.00	0.00	10.0	2,0	0,8	0,3	0,41
2570/2571 SNN *	1PL-L 55W	4800	0.80	43.00	6.00	0.00	10.0	4,6	0,5	0,1	0,11

Bearbeiter: Christoph Walther

Amortisationsrechnung für die Errichtung eines Geh-/Radweges in Groß Nordende

Diese Tabelle kann die Amortisationen zwischen drei verschiedenen Beleuchtungsoptionen berechnen. Dabei beschränkt sich die Betrachtung nicht nur auf den Energieverbrauch sondern kann auch bis zu 3 zyklische Kosten wie Reinigung und Leuchtmitteltausch mit berücksichtigen. Außerdem gibt die Berechnung Aufschluss über den äquivalenten CO2 Bedarf.

Vorgaben			Halbnacht- und Dimmzeiten	
Allgemein	Preis für eine kWh	0,150 Euro	Für die Betriebsarten HN und Dim können hier die Schaltzeiten bestimmt werden	Halbnacht bzw. Dim ein 00:00
	Jährliche Teuerung des Strompreises	5,0% Prozent		Halbnacht bzw. Dim aus 05:00
	Jährliche Brenndauer der Anlage	4000 Stunden		
Eine kWh die heute 0,15 Euro kostet, kostet in 15 Jahren 0,297 Euro			Ganznacht 4000 Stunden im Jahr davon 100% Leistung = 2200,8 Std./Jahr Nachtabschaltung bzw. DIM 1799,2 Std./Jahr	

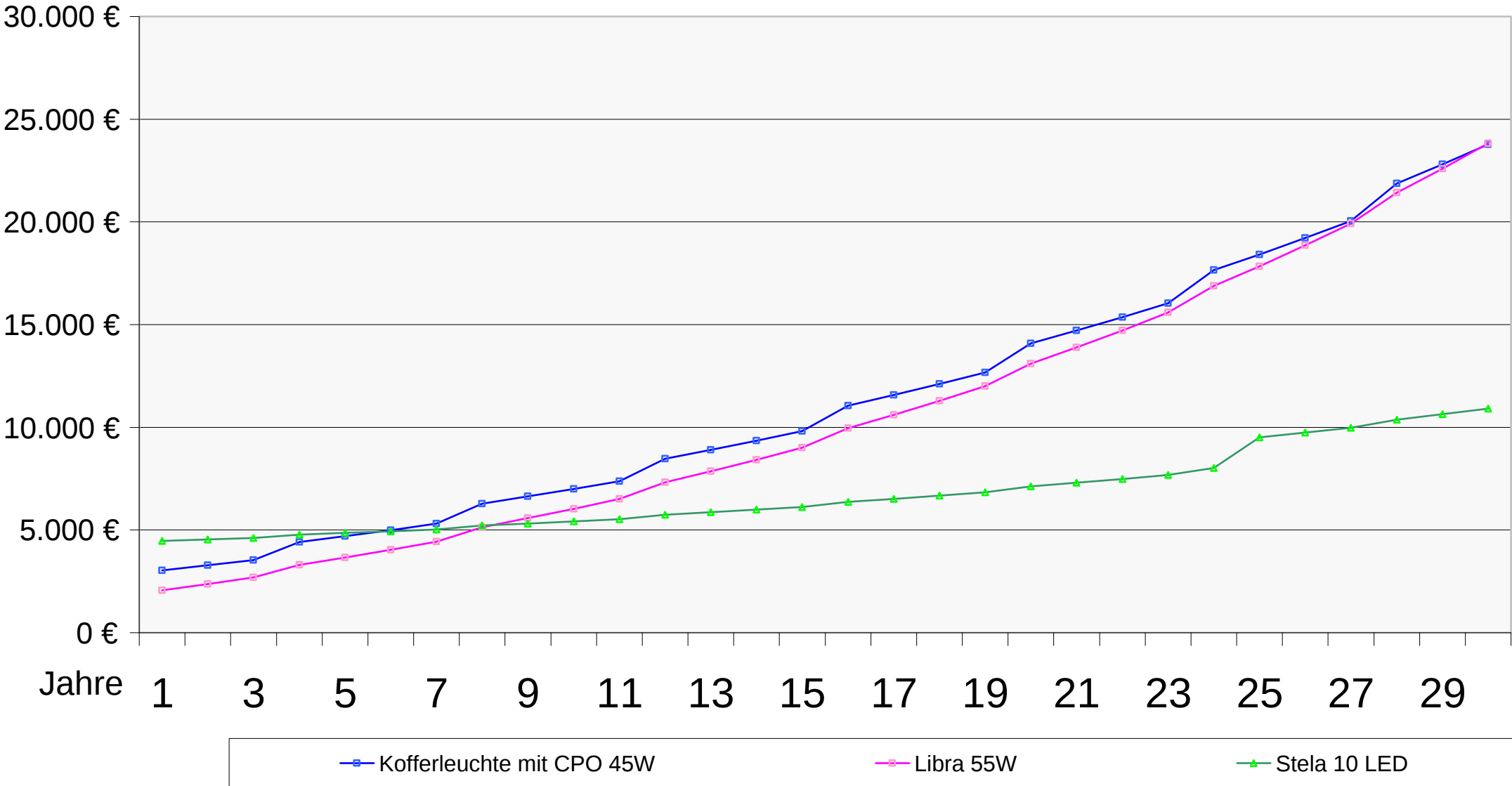
Finanzierung / Abschreibung		Umwelt / Zyklische Kosten	
Berücksichtigung der Investition	☒ Abschreibung ☐ Finanzierung	Energiemix CO2 zu kWh	0,620 kg CO2/kWh
Abschreibung innerhalb von	1 Jahr	Jährl. Inflation auf zyklische Kosten 1+2	2,0% Prozent
Ohne Finanzierung		Zyklische Kosten, die heute bei 100 Euro liegen, werden in 15 Jahren 132 Euro betragen	
Ohne Finanzierung			
Ohne Funktion	0		

Anlagen	Anlage 1		Anlage 2		Anlage 3	
Bezeichnung	Kofferleuchte mit CPO 45W		Libra 55W		Stela 10 LED	
Anschlussleistung pro Leuchte	49 W		62 W		14 W	
Anzahl Leuchten	8 Stück		8 Stück		8 Stück	
Betriebsart: GN= Ganznacht HN= Abschaltung spätnachts DIM= Dimmung spätnachts	☒ GN ☐ HN ☐ DIM		☒ GN ☐ HN ☐ DIM		☒ GN ☐ HN ☐ DIM	
Anschlussleistung im Dimmzustand	ohne Funktion		ohne Funktion		ohne Funktion	
Investition pro Leuchte	350,00 Euro		220,00 Euro		550,00 Euro	
Zyklische Kosten 1	Zyklus	4 Jahre	Zyklus	4 Jahre	Zyklus	0 Jahre
z.B. LM Tausch	Kosten pro Zyklus	70,00 Euro	Kosten pro Zyklus	30,00 Euro	Kosten pro Zyklus	0,00 Euro
Zyklische Kosten 2	Zyklus	0 Jahre	Zyklus	0 Jahre	Zyklus	4 Jahre
z.B. Reinigung	Kosten pro Zyklus	0,00 Euro	Kosten pro Zyklus	0,00 Euro	Kosten pro Zyklus	10,00 Euro
Zyklische Kosten 3 ohne Inflation	Zyklus	0 Jahre	Zyklus	0 Jahre	Zyklus	25 Jahre
z.B. Tausch zum Festpreis	Kosten pro Zyklus	0,00 Euro	Kosten pro Zyklus	0,00 Euro	Kosten pro Zyklus	160,00 Euro

Ergebnisse					
Gesamtinvestition	2.800	Euro	1.760	Euro	4.400
Gesamtleistung pro Jahr in kWh	1568	100%	1984	126,5%	448
Jährlicher CO2 Bedarf in Tonnen	1,0		1,2		0,3
Durchschnittliche zyklische Kosten pro Jahr	178 Euro	100%	76 Euro	43%	68 Euro
					38%

Betrachtungszeitraum:		15 Jahre		Betrachtete Kosten:	
				☒ Energie	☒ Zyklische Kosten
				☒ Abschr./Finanzierung	
Energiekosten innerhalb des Zeitraums von 15 Jahren	5.075	100%	6.422	126,5%	1.450
Zyklische Kosten innerhalb des Zeitraums von 15 Jahren	1.934	100%	829	42,9%	276
Abschr.kosten innerhalb des Zeitraums von 15 Jahren	2.800	100%	1.760	62,9%	4.400
Gesamtkosten innerhalb des Zeitraums von 15 Jahren	9.809 €	100%	9.011 €	91,9%	6.126 €
					62,5%
Differenz zu Anlage 1 nach 15 Jahren			-798 Euro		-3683 Euro
Differenz zu Anlage 2 nach 15 Jahren					-2885 Euro

Verlauf der kumulierten Kosten in Jahren



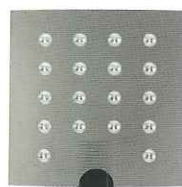
Stela Square
10 LED



14 LED



18 LED



Stela Wide
24 LED



36 LED



52 LED



Stela

Stela steht an erster Stelle in der professionellen LED-Straßenbeleuchtung. Das DIRECTA™ Lichtlenkungskonzept zusammen mit dem COO-LED™ Thermomanagement ermöglichen unter Einhaltung der lichttechnischen Normen und Standards enorme Energie- und CO₂-Einsparungen. Die perfekte Kühlung der LED sorgt für sehr lange Lebensdauern, die ein Leuchtmittelwechsel überflüssig machen. Daraus resultieren sehr geringe Kosten über die Lebensdauer (TCO = Total Costs of Ownership). Die Stela wurde für die Beleuchtung eines neuen Zeitalters in der Straßenbeleuchtung entwickelt.

Neben unseren bewährten Stela-Versionen, werden wir auf der Light+Building einen neuen Vertreter der Stela-Familie vorstellen: die Stela Long – unsere Ansatzlösung. Außerdem werden wir unterschiedliche Lichtfarben, Möglichkeiten zur Dimmung, unser lebenslanges Garantiekonzept Stela Garant20, neue DIRECTA™ Linsen für Radwege, Fußwege und Plätze sowie die neuesten Entwicklungen in der LED-Technologie vorstellen, die neue Maßstäbe hinsichtlich LED-Leistung und Effizienz setzen.

Stela

Stela is at the forefront of LED technology in real street lighting. Indal's REVOLED™ cooling and light distribution concepts enable enormous energy and CO₂ savings, whilst meeting current lighting standards. The perfect cooling of the LED's gives a very long life expectancy making lamp replacement superfluous. Resulting Total Costs of Ownership become very attractive. Stela has a clear identity of its own developed for a new era in lighting.

As well as our proven range, at Light+Building we will present new developments in the Stela family; Stela Long our side entry solution, our offering in lighting colours, dimming, our lifetime warranty concept, new DIRECTA™ lenses for narrow and wide road applications and the evolution in LED that creates new applications in LED power, current and system efficiency.

Stela Long
10 LED



14 LED



18 LED



24 LED



30 LED



Stela

REVOLED

Gemeinde Groß Nordende

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: 168/2010/GrN/BV

Fachteam:	Ordnung und Technik	Datum:	19.10.2010
Bearbeiter:	Uwe Denker	AZ:	

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus
Gemeindevertretung Groß Nordende	19.10.2010	öffentlich
Bauausschuss der Gemeinde Groß Nordende	28.10.2010	öffentlich

Aktiv Region - Kernwege; Sanierung Neuenfeldsweg

Sachverhalt:

Nachdem der Erstantrag für die Modernisierung ländlicher Wege aus dem Jahre 2009 nicht die Anerkennung durch Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) fand, wurde durch die AktivRegion Pinneberger Marsch und Geest Ende Juni 2010 mitgeteilt, dass ein erneutes Antragsverfahren wegen Änderungen in den Ausbaurichtlinien möglich ist.

Es konnten jetzt auch Wege mit einer geringeren Ausbaubreite bei zusätzlichen Ausweichstellen eingereicht werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Auf Anregung der Bürgermeisterin wurden somit für die jetzt vorhandene, abgängige Spurbahn der Strasse „Neuenfeldsweg“ ein Modernisierungsantrag gestellt.

Dieser Wege stellt wegen der Verbindung zwischen Altendeicher Ch. und der Weiterführung in Richtung Schadendorf (Neuendeich) ein wichtiges Glied im Kernwegenetz dar. Allerdings kann der Weg im derzeitigen Zustand nur bedingt für den Tourismus (Radfahrer, Spaziergänger) und für den Fahrzeugverkehr zu den landwirtschaftlichen Flächen dienen.

Eine weitere wichtige Voraussetzung ist, dass für die Gemeinde Groß Nordende regionales Wegekonzzept vorgelegt wird. Die Planunterlagen wurden von der Verwaltung vorbereitet und werden zur Sitzung vorgelegt. Wegen der Größe des Planes kann dieser leider nicht im Vorwege mit versandt werden.

Finanzierung:

Die geplante Erneuerung der Strasse „Neuenfeldsweg“ Spurbahn, allerdings in breiterer Ausführung (1,0 m/1,0 m/ 1,0 m). Zusätzlich wird ggf. eine Ausweiche für den Begegnungsverkehr hergestellt.

Die Kosten belaufen sich nach Berechnungen des Ing.-Büro auf 114.000 € brutto. Unter der Berücksichtigung eines 55 %-igen Zuschusses (auf netto) in Höhe von 52.689,08 € verbleiben für die Gemeinde Groß Noerdende 61.310,92 € (Eigenanteil, Mehrwertsteuer) .

Beschlussvorschlag:

Der Finanzausschuss empfiehlt / die Gemeindevertretung beschließt die beschriebene Maßnahme unter der Voraussetzung durchzuführen, dass eine Förderung durch die AktivRegion in der geplanten Höhe fließt.

Zu den Gesamtkosten von 114.000 € erwartet die Gemeinde eine Förderung von 52.689,08 €.

Die Mittel werden im Haushalt 2011 bereit gestellt.

Ehmke

Anlagen:

Wegekonzept
Finanzierungsplan

Wegenetz

Gemeinde Groß Nordende



Verfasser: AktivRegion
Pinneberger Marsch & Geest
und
INGENIEURGEMEINSCHAFT
GRISARD & PEHL GMBH
Rosentwiete 4
25364 Brande- Hörnerkirchen

Datum:

Inhalt

A Grundlagen	3
1 Ländliche Kernwege und Kernwegenetze im Rahmen der Studie „Wege mit Aussichten“	3
1.1 Begriffsbestimmung	3
1.2 Funktionen	4
1.3 Ziele	5
2 Förderung der Modernisierung ländlicher Wege im Rahmen des ZPLR über die AktivRegionen	7
2.1 Rechtliche Grundlagen, Rahmenbedingungen	7
2.2 Antragsberechtigung / Zuwendungsempfänger	7
2.3 Gegenstand sowie Art und Höhe der Zuwendung	7
2.4 Voraussetzungen (Mindestanforderung)	7
2.5 Definitionen	8
2.6 Antragsweg	8
3 Aufbau eines Wegekonzept im Rahmen des ZPLR	9
3.1 Allgemeine Struktur des Wegekonzepts	9
3.2 Gemeindliche Ebene	9
3.3 AktivRegions-Ebene	11
B Wegekonzept im Rahmen des ZPLR der Gemeinde Groß Nordende	11
1 Vorgehen in der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest	11
2 Herleitung des ländlichen Kernwegenetzes	13
2.1 Funktions- und Nutzungsanalyse	13
2.1.1 Grundlagen	13
2.1.2 Bestandsdarstellung und Analyse	13
2.1.3 Entwicklungsziele	14
2.2 Entwicklung des ländlichen Kernwegenetzes	14
2.3 Bewertung des Ausbaubedarfs der Kernwege	15
C Wegenetz der Gemeinde Groß Nordende - Kartendarstellung	16
D Anhang	17
1 Datenblatt ländliche Kernwege (für alle Kernwege zu erstellen)	17
2 Projektblatt ländliche Kernwege	19
3 LEADER-Antrag	23
4 DE-Antrag	26

A Grundlagen

1 Ländliche Kernwege und Kernwegenetze im Rahmen der Studie „Wege mit Aussichten“

1.1 Begriffsbestimmung

Die Grundlage für das ländliche Kernwegenetz einer Gemeinde bildet das vorhandene Straßen- und Wegenetz im ländlichen Raum. Dieses setzt sich aus klassifizierten und nicht klassifizierten Straßen und Wegen zusammen. Beim nicht klassifizierten Straßen- und Wegenetz wird zwischen öffentlichen bzw. öffentlich gewidmeten oder privaten Straßen und Wege unterschieden. Für das öffentliche nicht klassifizierte Straßen- und Wegenetzes ist in der Regel die Gemeinde Träger der Straßenbaulast. Häufig gilt dieses auch für die öffentlich gewidmeten Straßen und Wege, die aber eigentumsrechtlich in privater Hand liegen. In der Studie „Wege mit Aussichten“ werden nur diejenigen Wege im ländlichen Wegenetz betrachtet, für die die Gemeinde die Straßenbaulast hat.

Klassifizierung ländlicher Wege in Schleswig-Holstein:

- **Ortstraßen:** Gemeindestraßen, die überwiegend dem innerörtlichen Verkehr dienen.
- **Gemeindeverbindungswege:** Gemeindestraßen, die dem nachbarlichen Verkehr zwischen den Gemeinden oder innerhalb der Gemeinde dienen. In Schleswig-Holstein sind damit diejenigen Wege gemeint, die zum Netz der Gemeindestraßen I. Klasse (G1K) (bis 1997) gehörten und für die es die Fördermöglichkeit aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) gibt.
- **Sonstige Verbindungswege:** Diese schließen einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebs- und sonstige Wohnstätten an die Gemeindeverbindungswege und das klassifizierte Straßennetz an oder verbinden diese untereinander.
- **Feldwege:** Feldwege dienen der Erschließung und Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Nutzflächen. Sie dienen in der Regel auch anderen Zwecken wie z.B. der Erholungsnutzung durch Radfahrer, Reiter und Wanderer.
- **Waldwege:** diese dienen der Walderschließung zum Holztransport, Ernte, Sortierung, Lagerung und Verladung sowie der regelmäßigen Überwachung des Waldes. Sie dienen in der Regel auch anderen Zwecken wie z.B. der Erholungsnutzung.
- **Wirtschaftswege** fassen sonstige Verbindungswege, Feldwege und Waldwege zusammen.
- **Beschränkt öffentliche Wege** sind Wege, die für bestimmte Nutzergruppen vorgesehen sind wie z.B. Fußwege, Radwege, Reitwege

Quelle: „Wege mit Aussichten“ Studie zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Wegenetzes in Schleswig-Holstein, Untersuchung der Beispielgemeinden (2008), S.10

Die Etablierung der Begriffe Kernwege und Kernwegenetze wiederum geht auf die Grundüberlegung zurück, dass sich vor allem aufgrund einer veränderten Landwirtschaft ländlichen Wege erhöhten Belastungen ausgesetzt sind. Wege, die für Achslasten bis 3 t gebaut worden sind, müssen heute regelmäßige Überrollungen von 10 t-Achslasten aufnehmen. Dadurch reduziert sich ihre Lebensdauer und die Erhaltungs- und Abschreibungskosten steigen. Die steigenden Erhaltungskosten wiederum belasten den Haushalt der ländlichen Gemeinden unverhältnismäßig stark.

Eine Studie anhand dreier Beispielgemeinden mit repräsentativen Wegenetzen hat ergeben, dass es möglich ist in den einzelnen Gemeinden Kernwege zu definieren, auf die der landwirtschaftliche Schwerlastverkehr konzentriert gelenkt werden kann. Eine Lenkung des Schwerlastverkehrs auf ein Kernwegenetz hat sinkenden Erhaltungs- und Abschreibungskosten zur Folge. Voraussetzung ist, dass die Gemeinden ein ländliches Kernwegenetz definieren.

Definition:

Das **ländliche Kernwegenetz (LKW)** umfasst diejenigen Strecken in einer Gemeinde, die zukünftig stärker als die übrigen Wege den landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen Schwerlastverkehr aufnehmen und zu diesem Zweck ausgebaut werden müssen. Es ist als Ebene unterhalb der Kreisstraßenklassifizierung vorstellbar.

Kriterien zur Definition des ländlichen Kernwegenetzes:

- Größe der erschlossenen landwirtschaftlichen Fläche unter Berücksichtigung der Flächennutzung und der Tierhaltung zur Abschätzung der Überrollungen
- Verbindungsfunktion des Weges zum Erreichen weiterer landwirtschaftlicher Teilgebiete
- Schlaggrößen beeinflussen die Wegenetzdichte und damit die Dichte des Kernwegenetzes; es besteht demnach auch eine Abhängigkeit vom Naturraum und vom Untergrund
- Stichwege gehören nicht zum Kernwegenetz
- Gemeindeverbindungswege müssen auf ihre tatsächliche Funktion überprüft werden und werden in der Regel zum ländlichen Kernwegenetz dazugehören
- Klassifizierte Straßen müssen hinsichtlich ihrer Erschließungsqualität bewertet und in die Netzbildung einbezogen werden
- der Schwerlastverkehr durch Dritte (Gewerbe, Schulbus, ggf. Müll) ist einzubeziehen

Quelle: „Wege mit Aussichten“ Studie zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Wegenetzes in Schleswig-Holstein, Abschlussbericht (2008), S.84

1.2 Funktionen

Grundlage für die Klassifizierung der Wege/Straßen in Kernwege und Nicht-Kernwege ist die Ermittlung der Wegefunktionen und der damit verbundenen Belastungen. Hierfür ist eine Erfassung der Fahrzeuge und der Verkehrsfrequenz unter Berücksichtigung saisonaler Schwankungen wichtig. Mögliche Wegefunktionen sind:

- Erschließung landwirtschaftlicher Flächen
- Erschließung landwirtschaftlicher Betriebsstätten
- Erschließung von Gewerbeflächen
- Erschließung von Wohnflächen
- Schulbus- und ÖPNV-Linie
- Freizeitroute (Reiten, Radfahren, Wandern)

In Abhängigkeit von der Intensität der Nutzungsfunktion ist eine weitere Kategorisierung möglich.

1.3 Ziele

Ziel des Aufbaus eines ländlichen Kernwegenetzes ist das ländliche Wegenetz in **unterschiedliche Ausbaugualitätsstufen** entsprechend von Funktionen und Nutzer zu gliedern.

Das **ländliche Kernwegenetz** wird so ausgebaut, dass es seiner übergeordneten Funktion gerecht wird. Beim Asphalt wird mindestens die Bauklasse IV gem. RStO 01 angestrebt, da erst mit dieser Bauklasse den saisonalen Belastungen auch zu ungünstigen Jahreszeiten wie im Herbst zur Maiseernte und im Frühjahr zum Gülle fahren genügt wird.

Andere Wege/Straßen im ländlichen Wegenetz werden nicht auf diesem hohen Zustandsniveau erhalten. Insgesamt wird ein Streckennetz geschaffen, das problemlos den landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen Schwerlastverkehr aufnehmen kann und der Nutzergruppe als Verbindungsstrecken zwischen Hof und Bewirtschaftungsbereich dient. Straßen/Wege außerhalb des Kernnetzes sollen der Landwirtschaft dann nur noch zum Erreichen der direkt angrenzenden Flächen dienen, aber nicht mehr als Verbindungsstrecken. Fahrbahnbreite und bauliche Ausführung eines Weges werden der Verkehrsbedeutung, insbesondere der Regelbreite der sie benutzenden Fahrzeuge und der sonstigen Funktionen angepasst werden. Dies entspricht dem empfohlenen Entwicklungszielen der Studie „Wege mit Aussichten“.

Die Studie „Wege mit Aussichten“ dient als Orientierungsrahmen für die Förderung der Modernisierung ländlicher Wege im Rahmen des ZPLR in der den AktivRegionen.

- Übersichtstabelle: Empfohlene Entwicklungsziele in Abhängigkeit der Wegekategorie

Wegekategorie	Mögl. Funktionen / Nutzer	Zielsetzung	Ziel-Querschnitt	Ziel-Ausführung
1. Feldweg ohne Vernetzung zu anderen Wegen (Stichwege)	Erschließung landwirtsch. Flächen	Ausreichenden Zustand erhalten, eingeschränkte Anforderungen an Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit	3 m breite Fahrbahn beidseitig 0,5 m Seitenstreifen	Erhalt wie vorhanden, ggf. Umbau in wassergebundene Bauweise
2. Feld- (Wald-)weg mit Vernetzung zu anderen Wegen	Erschließung landwirtsch. Flächen Freizeitroute - Radfahrer - Fußgänger - Reiter	Befriedigenden Zustand erhalten, nutzerorientierte Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit sicherstellen, Um-/Ausbau erst bei schlechtem Wegezustand Bei krit. Untergrund Umbau in angepasster Bauweise Beim Umbau nutzungsspezifische Anforderungen berücksichtigen	≥ 3 m breite Fahrbahn beidseitig 1,25 m Seitenstreifen, davon 0,5 m befestigte Bankette bei Nutzung durch Reiter Ergänzung der Bankette durch 1, 5 m breiten, i.d.R. unbefestigten Seitenstreifen	Asphalt: Bauklasse VI ggf. als TDS Beton: bei befriedigendem Zustand Erhalt. Bei schlechtem Zustand und Problem-Untergrund: Umbau zu wassergebundenen, Tränkdecke, Beton-, Asphaltspur Wassergebunden: bei befriedigendem Zustand Erhalt oder Umbau zu Tränkdecke zur Minimierung der Unterhaltung
3. Verbindungsweg	Erschließung von landw. Betr.stätten u. Flächen, Wohnplätzen u.a. Ortsverbind. Schulweg Schleichweg Freizeitroute - Radfahrer - Fußgänger - Reiter Ggf. weiteres	Bei geringem Verkehrsaufkommen und niedriger bis mittlerer Beanspruchung durch Schwerlastverkehr: wie 2.		
		Bei hohem Verkehrsaufkommen und hoher Beanspruchung durch Schwerlastverkehr:		
		Ausbau für hohe Beanspruchung durch saisonalen und regelmäßigen Schwerlastverkehr	Asphalt: 4 bis 4,75 m breite Fahrbahn, alternativ 3-3,5 m Breite mit Ausweichstellen Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befestigte Bankette Bauklasse IV	
			Beton: Ausbau auf Maß 100 - 100 - 100 Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befestigte Bankette bei Nutzung durch Reiter Ergänzung Bankette durch 1,5 m breiten, i.d.R. unbefestigten Seitenstreifen	
4. Gemeindeverbindungswege	Gemeindeverbindung Ortsverbind. Erschließung von landw. Betr.stätten u. Flächen, Wohnplätzen u.a. Schulweg Schleichweg Freizeitroute - Radfahrer - Fußgänger - Reiter Ggf. weiteres	In der Regel Erhalt oder Ausbau für hohe Beanspruchung durch saisonalen und regelmäßigen Schwerlastverkehr	Asphalt: 4 bis 5 m breite Fahrbahn alternativ 3-3,5 m Breite mit Ausweichstellen Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befestigte Bankette Bauklasse IV	
			Beton: Ausbau auf Maß 100 - 100 - 100 Beidseitig 1,5 m Seitenstreifen, davon ≥ 0,5 m befestigte Bankette	
			bei Nutzung durch Reiter u./o. Fußgänger Ergänzung Bankette durch 1,5 m breiten, i.d.R. unbefestigten Seitenstreifen	

Quelle: „Wege mit Aussichten“ Studie zur Zukunftsfähigkeit des ländlichen Wegenetzes in Schleswig-Holstein, Handlungsleitfaden für Kommunen (2008), S.12/13

2 Förderung der Modernisierung ländlicher Wege im Rahmen des ZPLR über die AktivRegionen

2.1 Rechtliche Grundlagen, Rahmenbedingungen

Die rechtliche Grundlage für die Modernisierung ländlicher Wege bildet die Richtlinie zur Förderung der ländlichen Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein vom 23.12.2008. Inhaltliche Orientierung bietet die Studie „Wege mit Aussichten“.

Für den Ausbau des ländlichen Wegenetzes stehen den AktivRegionen für die Jahre 2009 bis 2013 rund 13,25 Millionen Euro EU-Mittel zur Verfügung. Die finanztechnische Abwicklung erfolgt über den Schwerpunkt 4 / Leader (ZPLR Maßnahme Code 125/2). Die gesamten EU-Mittel werden gleichmäßig auf die 21 AktivRegionen des Landes Schleswig-Holstein aufgeteilt. Am 24.03.2010 wählte der AktivRegion Beirat drei AktivRegionen aus.

Diese Regionen müssen bis zum 31.10.2010 die Wegekonzepte beim LLUR zur Prüfung vorlegen und die Maßnahmen möglichst bis Ende 2011 umsetzen. Weil damit ein zusätzlicher Arbeitsaufwand einhergeht, erhalten Sie mit 708.850 Euro ein höheres Budget als die anderen AktivRegionen mit 618.000 Euro, ihre Wegekonzepte beim LLUR bis zum 30.04.2011 vorlegen müssen und die zur Umsetzung bis 2013 Zeit haben.

Mit den AktivRegionen Pinneberger Marsch & Geest, Eider- und Kanalregion Rendsburg sowie Holsteins Herz wurden Pilotregionen aus den drei Naturräumen des Landes Marsch, Geest, Hügelland je eine Aktiv-Region ausgewählt.

2.2 Antragsberechtigung / Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Gemeinden sowie Gemeindeverbände als Endbegünstigte, sofern sie Baulastträger sind.

Die Förderung erfolgt nach der Richtlinie zur Förderung der ländlichen Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein vom 23.12.2008. Der ZPLR Maßnahme Code lautet 125/2.

2.3 Gegenstand sowie Art und Höhe der Zuwendung

Förderungsfähig sind notwendige bauliche Maßnahmen (ohne Grunderwerb), Planungs- und Ing.-Leistungen, Untersuchungen sowie Ausgleichsmaßnahmen.

Förderungsfähig ist zudem die Entwicklung eines Wegekonzeptes. Der Zuschuss beträgt 55% der förderungsfähigen Nettokosten. Die AktivRegion kann eine Förderhöchstgrenze festlegen, um mehr Projekte mit den zur Verfügung stehenden Mitteln fördern zu können.

2.4 Voraussetzungen (Mindestanforderung)

Grundsätzlich muss die Maßnahme in der Gebietskulisse einer AktivRegion liegen und die Modernisierung der ländlichen Wege als Ziel/Aufgabe in der Integrierten Entwicklungsstrategie definiert sein.

Die LAG AktivRegion hat Kriterien für die Auswahl der aus ihrem Budget zu fördernden Wege festzulegen (Projektauswahlkriterien).

Es ist ein regionales Wegekonzept zur Entwicklung eines ländlichen Kernwegenetzes vorzulegen. Ferner ist ein Beschluss der Gemeindevertretung über das Konzept notwendig.

Eine Förderung eines zu modernisierenden Weges ist nur möglich, wenn der Weg Bestandteil des ländlichen Kernwegenetzes ist.

2.5 Definitionen

Ländlichere Kernwege wurden bereits in der Studie „Wege mit Aussichten“ beschrieben. Darauf basierend wurde vom MLUR der Begriff Kernwege respektive Kernwegenetze definiert und Kriterien für Ausbaustandards festgelegt:

Ländliches Kernwegenetz:

- Das **Ländliche Kernwegenetz (LKW)** umfasst diejenigen Strecken in einer Gemeinde, die jetzt oder zukünftig stärker als die übrigen Wege den landwirtschaftlichen und außerlandwirtschaftlichen **Schwerlastverkehr** aufnehmen und eine **Mehrfachnutzung** aufweisen.
- Diese Strecken werden nach einer Funktions- und Zustandsbewertung, u. a. mit dem Ziel der Lenkung des Schwerlastverkehrs, ermittelt. Die Entwicklung des LKW liegt in der Zuständigkeit der einzelnen Gemeinde und sollte dort unter Beteiligung möglichst vieler Nutzer und der Öffentlichkeit vollzogen werden. Die Gemeinde muss ihr ländliches Kernwegenetz durch einen Gemeindevertretungsbeschluss festlegen.

Ausbaustandards:

- Optimal: Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m - 4,75 m (geeignet für Begegnungsverkehr Schlepper/PKW)
- Alternativ: Fahrbahnbreite von 3,5 m mit Ausweichstellen; zusätzlich beidseitig mind. 0,5 m tragfähig befestigte Bankette
- Spurbahn: Ausbau auf Maß 100 – 100 – 100; zusätzlich beidseitig mind. 0,5 m tragfähig befestigte Bankette

2.6 Antragsweg

Das Verfahren für die Antragsstellung ergibt sich größtenteils aus den rechtlichen Grundlagen / Rahmenbedingungen. Gemeinden in Pilotregionen, die eine Förderung für den Ausbau ihrer Kernwege beantragen möchten, müssen ihre Wegekonzepte mit Kernwegenetzen und den Ausbaubedarf vor den Gemeinden anderer AktivRegionen definieren und die EU-Mittel möglichst bis 2011 verausgaben. AktivRegionen ohne Pilotcharakter stehen die EU-Mittel bis 2013 zur Verfügung.

Die einzelnen Schritte des Antragswegs stellen sich wie folgt dar:

1. Die gemeindlichen Wegekonzepte sind mit den Datenblättern aller ländlichen Kernwege sowie den Projektblättern der auszubauenden Kernwege bei dem Regionalmanagement der LAG AktivRegion bis zu einem bestimmten Stichtag einzureichen (Fristsetzung durch das Regionalmanagement)
2. Bündelung aller Konzepte einer AktivRegion und Übernahme aller Kernwege in die Übersichtskarte
3. Vorlage der gebündelten Konzepte mit Übersichts- und Detailkarten sowie Projektblättern an das LLUR – Abt. 8 Zentraldezernat, Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek zur fachlichen Vorprüfung
4. LLUR entscheidet über grundsätzliche Förderungsfähigkeit der zum Ausbau vorgesehenen Kernwege, anschließend Rückmeldung an Regionalmanagement

5. Das Entscheidungsgremium der LAG AktivRegion wählt aus den förderungsfähigen Kernwegen anhand eigener Projektauswahlkriterien diejenigen aus, die im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets gefördert werden sollen (Ranking)
6. Für die ausgewählten Projekte sind die LEADER-Förderanträge mit qualifizierten Bauentwürfen (inkl. Aussagen zum derzeitigen Wegeaufbau, Unterbau, Tragfähigkeit etc.) sowie Kostenanschlägen zu erstellen und zur Bewilligung der Fördermittel über den Vorstand der LAG AktivRegion beim zuständigen Regionaldezernat des LLUR einzureichen
7. Bewilligungsbehörde ist das zuständige Regionaldezernat des LLUR

Frist für die Abgabe der gebündelten Wegekonzepte von Pilotregionen an das LLUR - Zentraldezernat (siehe 3.) zur fachlichen Vorprüfung ist der 31.10.2010. Für die übrigen AktivRegionen läuft die Frist bis zum 30.04.2010.

3 Aufbau eines Wegekonzept im Rahmen des ZPLR

3.1 Allgemeine Struktur des Wegekonzepts

Das Wegekonzept setzt sich aus zwei Hauptbestandteilen zusammen. Auf Ebene der Gemeinde ist eine Erarbeitung von gemeindlichen Wegekonzepten zwingend, sofern Fördermittel beantragt werden sollen. Diese Gemeinden müssen eine Klassifizierung und kartografische Darstellung aller ländlichen Wege (4 Kategorien) erstellen. Daraus ist das ländliche Kernwegenetzes herzuleiten. Bei gemeindeübergreifenden Wegen sind ggf. die Nachbargemeinden einzubeziehen. Bei mehreren Ausbauprojekten in einer Gemeinde ist ein internes Ranking vorzunehmen.

Nach Erstellung der einzelnen Wegekonzepte durch die Gemeinde sind auf Ebene der AktivRegion alle Kernwege aus den gemeindlichen Wegekonzepten in eine zweite regionsweite Übersichtskarte zu überführen.

3.2 Gemeindliche Ebene

Das Wegekonzept auf Gemeindeebene setzt sich aus einem Textteil und einer Karte im Maßstab 1:25.000 zusammen. Dabei steht der Textteil in engem Bezug zu den Inhalten der Karte.

Gliederungspunkte Textinhalte:

1. Einleitung und Vorgehen
2. Begründung der Herleitung des ländlichen Kernwegenetzes unter Heranziehung des Datenblattes ländliche Kernwege (siehe C 1) für jeden Kernweg
3. Erstellung der Projektblätter ländliche Kernwege (siehe C 2) für die zur Modernisierung vorgesehenen Kernwege, einschließlich:
 - o Lageplan im Maßstab 1:5.000,
 - o Fotodokumentation (3-5 Fotos zur allg. Situation, besondere Schäden ...),
 - o gemeindebezogenes Ranking bei mehreren Maßnahmen in einer Gemeinde ist.

Darzustellende Karteninhalte:

1. Klassifizierung und farbliche Darstellung aller gemeindlichen ländlichen Wege nach den Wegekategorien 1-4 im Sinne der Empfehlungen des „Handlungsleitfadens für Kommunen“ der Studie „Wege

Entwurf Stand 23.09.10 in Anlehnung an den Leitfaden MLUR vom 15.07.2010
mit Aussichten“ (siehe A 1.3) in einer Karte mit gemeindeübergreifender Einbindung einschl. der
Darstellung der klassifizierten Straßen sowie der Ortsstraßen und der beschränkt öffentlichen Wege.

o Wegekategorien 1-4:

- Feldweg ohne Vernetzung zu anderen Wegen (Stichweg),
 - Feld-/Waldweg mit Vernetzung zu anderen Wegen,
 - Verbindungsweg,
 - Gemeindeverbindungsweg
2. Darstellung von herausgehobenen Funktionen und Nutzungen (z.B. landwirtschaftlicher Betrieb, Gewerbe, Schule, Bauernhofcafé, Biogasanlage, Freizeitanlage, Freizeitrouten...)
 3. Darstellung aller Kernwege und besondere Kennzeichnung der Wege, die zur Modernisierung im Rahmen des ZPLR vorgesehen sind

In der Kartenlegende finden sich die darzustellenden Karteninhalte entsprechend wieder.

Muster-Legende für gemeindliche Wegekarten:

• Wegebestand

	Klassifizierte Straßen mit verschiedenen Strichstärken nach Bedeutung der Straße	schwarz
	Gemeindeverbindungswegen	rot
	Sonstige Verbindungswegen	blau
	Feld-/Waldwegen mit Vernetzung	grün
	Feld-/ Waldwegen ohne Vernetzung (Stichweg)	grün gestrichelt
	Ortsstraßen	gelb
	Beschränkt öffentliche Wegen	türkis
	L Landwirtschaftlicher Betrieb B Biogasanlage	grün
	Touristisches Ziel C Camping, HH Heuherberge, HC Hofcafé	blau
	Gewerbliches Ziel	rot
	Sozio-kulturelles Ziel S Schule	gelb

Weitere Kürzel mit eigener Legende möglich

- Wegeentwicklung

	Ländliche Kernwege (ohne Ausbau)	magenta
	Ländliche Kernwege (zum Ausbau beantragt)	magenta gestrichelt

3.3 AktivRegions-Ebene

Auf Ebene der AktivRegion sind aller Kernwege in eine Übersichtskarte zu übernehmen (Maßstab ca. 1:50.000 – 1:75.000). Wege, die zur Modernisierung (ZPLR) vorgesehen sind, sind besonders zu kennzeichnen. In die Übersichtskarte der AktivRegion sind zudem die klassifizierten Straßen sowie der Freizeit-routen von landesweiter Bedeutung darzustellen.

Muster-Legende für gemeindliche Wegekarten:

- Wegebestand

	Autobahn	rot
	Bundesstraßen	blau
	Landesstraßen	grün
	Kreisstraßen	gelb
	Freizeitroutes mit landesweiter Bedeutung (z.B. Ochsenweg ...)	grün

- Wegeentwicklung

	Ländliche Kernwege (ohne Ausbau)	magenta
	Ländliche Kernwege (zum Ausbau beantragt)	magenta gestrichelt

B Wegekonzzept im Rahmen des ZPLR der Gemeinde Groß Nordende

1 Vorgehen in der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest

Als ersten Schritt auf dem Weg zur Erstellung der Wegekonzeppte fand unter Federführung des Regionalma-nagement der eine Informationsveranstaltung (25. März 2010, Amt Elmshorn-Land) in der AktivRegion statt. Eingeladen waren die Bürgermeister der Mitgliedsgemeinden sowie Experten zum Thema. Im Anschluss fand eine schriftliche Abfrage der Gemeinden zum Ausbaubedarf statt. Auf der Informationsveranstaltung wurde zudem über die Bildung einer Projektgruppe beraten und die Mitglieder benannt.

Zusammensetzung der Projektgruppe:

- Herr Rosenthal, Gemeinde Seeth-Ekholz/WUV
- Herr Denker, Amt Moorrege
- Herr Hagemann, Kreis Pinneberg
- Herr Günther, AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest
- Die für das regionale Wegekonzept notwendigen Karten und Pläne sollen im Auftrag des Regionalmanagements von dem Büro GRISARD & PEHL GMBH erstellt werden.

Im April folgte die schriftlich Projektabfrage bei den Gemeinden der AktivRegion und im Mai fand eine Sitzung der Projektgruppe statt, um die nächsten Schritte in der Konzepterarbeitung der Gemeinden zu klären und Eckpunkte für die zu erarbeitenden Wegekonzepte zu formulieren, die nachfolgend mit Vertretern der Gemeinde abgestimmt wurden. Generell gilt, dass die Gemeinden ein Wegekonzept mit Kernwegen für die gesamte Gemeinde erarbeitet.

Das weitere Vorgehen der Gemeinden orientiert sich an den formulierten Anforderungen an Wegekonzepte im Rahmen des ZPLR (siehe A 3) und umfasst folgende Arbeitsschritte:

- Klassifizierung und kartografische Darstellung der ländlichen Wege nach den vier Wegekategorien
 - o Grundlage ist das Kataster der WUV
 - o Bereitstellung von vorbereiteten Kartenmaterial durch das Regionalmanagement
- Angabe der Wegefunktionen mit Hilfe des Datenblatts
 - o sowie Angaben über schwerlasterzeugende Betriebe
- Ableitung des ländlichen Kernwegenetzes mit und ohne Ausbaubedarf
 - o Orientierung an den Wegekonzepten der Studie „Wege mit Aussichten“ sowie der Modellregionen der in 2010 geplanten Fortsetzung der Studie
- Erstellung von Projektblättern für auszubauende Kernwege

Bei ihrer Arbeit werden die Gemeinden durch das Regionalmanagement der AktivRegion fachlich unterstützt.

Nach Vorlage aller Wegekonzepte der Gemeinden werden diese abschließend vom Regionalmanagement zu einem regionalen Kernwegenetz gebündelt und in einer Übersichtskarte dargestellt. Das gebündelte Konzept mit Übersichts- und Detailkarten und Projektblättern wird dann beim LLUR-Zentraldezernat in Flintbek eingereicht.

Erst nach erfolgreicher Prüfung durch das LLUR-Zentraldezernat erfolgt die Bewertung der förderfähigen Einzelprojekte durch die AktivRegion. Übersteigt die Gesamtfördersumme aller eingereichten Ausbaumaßnahmen das zur Verfügung stehende Budget für den Ausbau ländlicher Kernwege stellt das Entscheidungsgremium der LAG AktivRegion eine Prioritätenliste auf.

Anschließend werden die Leader-Förderanträge mit qualifizierten Entwurfsunterlagen über das Entscheidungsgremium der LAG AktivRegion an das LLUR - Regionaldezernat zur Bewilligung gesandt. Das LLUR prüft die Antragsunterlagen und entscheidet über die Bewilligung. Nach der Bewilligung beginnt die Gemeinde mit der Durchführung der Baumaßnahme und rechnet diese ab.

2 Herleitung des ländlichen Kernwegenetzes

2.1 Funktions- und Nutzungsanalyse

2.1.1 Grundlagen

Die Datengrundlage für die Funktions- und Nutzungsanalyse bildet das Kataster des WUVs. Die gemeindlichen ländlichen Wege werden entsprechend der Studie „Wege mit Aussichten“ in 4 Kategorien unterteilt (siehe A 1.3) und in der Legende durch unterschiedlich farbige Linien dargestellt.

Im Rahmen der Erstellung des Wegekonzeptes werden in der Gemeinde Kernwege definiert, auf die sich der landwirtschaftliche Schwerlastverkehr konzentriert. Als Anhaltspunkte dafür dienen folgende Kriterien, die sich an der Studie „Wege mit Aussichten“ (Untersuchung der Beispielgemeinden, S.20) orientieren:

- Größe der erschlossenen landwirtschaftlichen Fläche unter Berücksichtigung der Flächennutzung und der Tierhaltung zur Abschätzung der Überrollungen
- Berücksichtigung des Einflusses der Schlaggrößen auf die Wegenetzdichte / Dichte des Kernwegenetzes (Abhängigkeit vom Naturraum und vom Untergrund)
- Ausschluss von Stichwegen aus dem Kernwegenetz
- Überprüfung der Gemeindeverbindungswege auf ihre tatsächliche Funktion und ggf. Zuordnung zum ländlichen Kernwegenetz
- Bewertung klassifizierte Straßen hinsichtlich ihrer Erschließungsqualität und Einbeziehung in die Netzbildung
- Berücksichtigung des Schwerlastverkehr durch Dritte (Gewerbe, Schulbus, ggf. Müll)

Zur Erfassung der unterschiedlichen Nutzungen eines jeden Weges wird auf das ‚Datenblatt ländliche Wege‘, das auf der Studie „Wege mit Aussichten“ basiert, zurückgegriffen.

2.1.2 Bestandsdarstellung und Analyse

- Die Gemeinde Groß Nordende hat eine Größe von 563 ha. Die Gemeinde ist überwiegend landwirtschaftlich orientiert. Die Gemeinde hat mit Stand vom 31.03.2009 711 Einwohner. Durch eine ungewöhnlich intensive Bautätigkeit wurde die Wohnfunktion immer mehr hervorgehoben. Ein Baugebiet an der Dorfstraße (Achtern Hollernbusch) wurde erschlossen. Einige Maßnahmen zu Verbesserung der Infrastruktur (Einrichtung eines Kreisverkehrs, Gebäude für eine kindertagesstättenähnliche Einrichtung, autonome Einleitung des Abwassers in das Leitungsnetz des AZV) konnten verwirklicht werden. Der Bau eines Gehweges an der Ostseite der B 431 konnte nach einigen Verzögerungen zum Ende des Jahres 2001 fertig gestellt werden; die an den Kreisverkehr erfolgte 2002. Ein Dorfgemeinschaftshaus mit Gymnastikraum wurde 1982 fertig gestellt. Die unter Denkmalschutz gestellte ehemalige Schule wurde mit erheblichen Aufwendungen restauriert. In einem Teilbereich dieses Gebäude sind öffentliche Räume, die als Arbeitszimmer der Bürgermeisterin, als Groß Nordender Zimmer (Heimatismuseum) und für gemeindliche Veranstaltungen genutzt werden können, entstanden. Der Bau einer zentralen Schmutzwasserbeseitigung ist 1986/87 durchgeführt und 1993/94 sowie 1998 erweitert worden, sodass das gesamte Gemeindegebiet an die Schmutzwasserkanalisation angeschlossen werden konnte.
- Durch die Gemeinde Groß Nordende verläuft die Bundesstraße 431.
- Die Verkehrsbelastung beträgt täglich ca. 4.104 Fahrzeuge.

2.1.3 Entwicklungsziele

- Künftige Nutzungserfordernisse / Ausbaubegründung

Durch den Ausbau bzw. die Erneuerung des Teilstückes Neuenfeldsweg wird im starken Maße den Forderungen der Landwirtschaft, welche einen Teil ihrer Flächen auf dem Gemeindegebiet Neuendeich hat, aber auch dem Fahrradtourismus in Richtung Landesradwegenetz als auch dem Historischen Wanderweg (Neuendeich) Rechnung getragen

2.2 Entwicklung des ländlichen Kernwegenetzes

Aus der Funktions- und Nutzungsanalyse leitet sich das ländliche Kernwegenetz der Gemeinde ab. Folgende Zuordnungen werden vorgenommen:

Gemeindeverbindungswege und Kernweg

- Dorfstraße B 431
- Utweg
- Altendeichsweg
- Neuenfeldsweg

Gemeindeverbindungswege

- Am Gemeindezentrum
- Lander
- Klüvers Weg
- Neuer Weg

Sonstiger Verbindungswege

-

Feld- und Waldwege mit Vernetzungsfunktion

- Kahlkes Weg
- Moorfeldsweg

Feld- und Waldwege ohne Vernetzungsfunktion (Stichwege)

-

Beschränkt öffentliche Wege.

2.3 Bewertung des Ausbaubedarfs der Kernwege

Die Gegenüberstellung des IST-Zustands der Straßen/Wege mit den definierten Ausbaustandards für Kernwege zeigt den Handlungsbedarf bezüglich der Modernisierung ländlicher Wege auf. Zur abschließenden Betrachtung gehören:

- Darstellung der Situation
Die Dorfstraße (B431) durch Gemeinde stellt einen wesentlichen Kernweg dar und erfüllt alle gestellten Anforderungen
- Nennung der Wege, die für eine Förderung vorgesehen sind
Neuenfeldsweg
- Begründung / Verweis auf Projektblatt
Der Aufbau der Betonspurbahn ist den heutigen Belastungen durch die landwirtschaftlichen Fahrzeuge nicht mehr gewachsen und zeigt irreparable Schäden. In der Weiterführung auf Neuendeicher Gebiet wurde bereits erneuert.
- Ggf. Ranking (bei mehreren Wegen)
Neuenfeldsweg

C Wegenetz der Gemeinde Groß Nordende - Kartendarstellung

D Anhang**1 Datenblatt ländliche Kernwege** (für alle Kernwege zu erstellen)

Bearbeitungsdatum	18.10.2010	Bearbeiter/in	Uwe Denker
--------------------------	------------	----------------------	------------

1) Basis-Wegedaten			
Kreis	Gemeinde	Lage / Bezeichnung	Wege-Nr.
Pi	Groß Nordende	Neuenfeldsweg	
Klassifizierung		Bauweise	Bauwerke (z. B. Brücken)
☐ Gemeindeverbindungsweg ☐ sonstiger Verbindungsweg ☐ Feld-/Waldweg ☐ mit ☐ ohne Vernetzung ☐ Ortsstraße (nicht föfä) ☐ beschränkt öffentlicher Weg		☐ Schwarzdecke ☐ Betonspurbahn / -platte ☐ Betonvollbahn ☐ wassergebunden ☐ Lehm Kies ☐ Recyclingmaterial ☐ unbefestigt / Gras _____	Bemerkungen (z.B. Entwicklungsziel)
Länge (m)		Kronenbreite (m)	Befestigungsbreite (m)
495			
			Jahr der letzten Grundinstandsetzung

2

2) Wegenutzung (Bewertung: 0 = kommt selten vor, 1 = kommt vor, 2 = kommt häufig vor)												
Belastung Funktion	Pkw	Lkw < 7,5t	Lkw > 7,5t	Bus	landw. Fahrz.- < 10t	landw. Fahrz.- > 10t	forstw. Fahr- zeug	Rad- fahrer	Fuß- gänger	Reiter	Sonstige (z.B. Skater)	
Ortsverbindung	1	2	1	0	1	1	0	2	2			
Gemeindeverbindung	1	2	1	0	2	2	0	2	2			
Sonderweg (z.B. Deichvert.)												
"Schleichweg"	1	2	1	0	1	1	0	2	0			
Schulweg												
Erschließung von ...	Wohnplätze	1	0	0	0			2	2			
	Gewerbe u.ä.											
	landw. Betriebstätte											
	landw. Flächen		2	2		2	2					
	Biogasanlage											
	forstw. Betriebstätte											
	forstw. Flächen											
touristisches Ziel	2	1	1	1				2	2	1	1	
lokale Freizeitroute								2	2	2	1	
regionale Route								2 *	2	2	1	
landesweite Route								**				

Gemeint sind: * Gemäß Erlaß beschildertes Kreisnetz, ** Landesweites Radverkehrsnetz (ggf. bei zuständiger Kreisverwaltung erfragen)

2) Basis-Wegedaten			
Kreis	Gemeinde	Lage / Bezeichnung	Wege-Nr.
Pi	Groß Nordende	Utweg	
Klassifizierung		Bauweise	Bauwerke (z. B. Brücken)
☒ Gemeindeverbindungsweg ☐ sonstiger Verbindungsweg ☐ Feld-/Waldweg ☐ mit ☐ ohne Vernetzung ☐ Ortsstraße (nicht föfä) ☐ beschränkt öffentlicher Weg		☒ Schwarzdecke ☐ Betonspurbahn / -platte ☐ Betonvollbahn ☐ wassergebunden ☐ Lehm Kies ☐ Recyclingmaterial ☐ unbefestigt / Gras _____	
		Bemerkungen (z.B. Entwicklungsziel)	
Länge (m)	Kronenbreite (m)	Befestigungsbreite (m)	Jahr der letzten Grundinstandsetzung
750	8,00	3,50	1990
3) Basis-Wegedaten			
Kreis	Gemeinde	Lage / Bezeichnung	Wege-Nr.
Pi	Groß Nordende	Altendeichsweg	
Klassifizierung		Bauweise	Bauwerke (z. B. Brücken)
☒ Gemeindeverbindungsweg ☐ sonstiger Verbindungsweg ☐ Feld-/Waldweg ☐ mit ☐ ohne Vernetzung ☐ Ortsstraße (nicht föfä) ☐ beschränkt öffentlicher Weg		☒ Schwarzdecke ☐ Betonspurbahn / -platte ☐ Betonvollbahn ☐ wassergebunden ☐ Lehm Kies ☐ Recyclingmaterial ☐ unbefestigt / Gras _____	
		Bemerkungen (z.B. Entwicklungsziel)	
Länge (m)	Kronenbreite (m)	Befestigungsbreite (m)	Jahr der letzten Grundinstandsetzung
686	8,00	5,50	1988

2 Projektblatt ländliche Kernwege

Antragsteller: (Gemeinde, Kreis)	Gemeinde Groß Nordende	Ansprechpartner: (Name, Anschrift, Telefon)	Uwe Denker Amt Moorrege Amtsstraße 12 25436 Moorrege 04122/854-112
--	------------------------	---	---

1) Basis-Wegedaten (siehe auch Datenblatt²)

Kreis	Gemeinde	Lage / Bezeichnung	Wege-Nr.	Foto-Nr.
Pi	Groß Nordende	Neuenfeldsweg		

2) Wegenutzung (siehe Datenblatt²)**3) Wegezustand**

Ø Stärke Decke (cm)	Ø Stärke Oberbau (cm)	Ø Stärke Unterbau (cm)	Untergrund
Dokumentation der Unterhaltung (ab 2005)			
Zustand straßenbegleitender Gräben / Entwässerung		Zustand straßenbegleitender Gehölze	
☐ in Ordnung	☐ Graben / Mulde zugewachsen	☐ Entwässerungsproblem	☐ in Ordnung ☐ Lichtraumprofil zugewachsen
Zustand der Bankette (vgl. Kap. 3.2.1 Studie Teil C)			
☐ in Ordnung	☐ hochgewachsen (S1)	☐ ausgefahren (S2)	☐ zu schmal (S3)

² das entsprechende Datenblatt ist Bestandteil des Projektblattes

4) Objektbeschreibung

Funktion und Bedeutung im Netz

Durch diesen gemeindlichen Kernweg werden die an dieser Gemeindestraße liegenden landwirtschaftlichen Betriebe und Siedlungshäuser erschlossen. Zudem werden durch diese Straße umfangreiche landwirtschaftliche Nutzflächen erschlossen. Die Nutzung erstreckt sich auf Weideland für Rinder-, Schaf- und Pferdehaltung sowie den Anbau landwirtschaftlicher Erzeugnisse.

Außer den vorgenannten Funktionen erfüllt diese Straße eine gemeindeverbindende Funktion zu Neuendeich, und dies sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Bürger beider Gemeinden.

Über diese Straße werden ca. 80 ha landwirtschaftliche Fläche erschlossen.. Die Nutzung erfordert hier eine sehr große Zahl von Überrollungen zur Dünger- und Saataufbringung, Ernte, Beackerung sowie zur Versorgung des Viehbestandes.

Der Kernweg ist durchgängig nutzbar. Im Bezug auf diese Kernwege sind die angrenzenden Gemeindestrassen und Feldwege ausgebaut und geeignet den Fahrzeugverkehr aufzunehmen. Die klassifizierten Strassen weisen durchgängig eine ausreichende Erschließungsqualität auf.

Das Wegenetz der Gemeinde Groß Nordende ist für den innerörtlichen Verkehr von über 600 Einwohnern mit einer Vielzahl von landwirtschaftlichen Betrieben ausgelegt. Hinzu viele Naherholungssuchende, welche sowohl den Ort durchqueren, als auch die Flora und Fauna entlang der Gemeindegewege besuchen, um sich zu erholen.

Die Landwirtschaft braucht diesen Kernwegbereich, um wirtschaftlich auf diesen ausgebauten Wegen ihre landwirtschaftlichen Flächen zu erreichen und zu bewirtschaften.

Vermehrt kommt in den letzten 10 Jahren auch der Fahrradtourist in die Gemeinde und erkundet abseits der Hauptverkehrsstrassen gerne diesen Ort in der Marsch. .

Topografie und Untergrundverhältnisse

Bei dem Baugrund handelt es sich um teilweise marschtypische Bodenformationen, so dass eine Verstärkung der Tragschicht unumgänglich ist.

Verkehrsbelastung und Nutzungsfrequenz (Schwerlast)

Durch den landwirtschaftlichen Verkehr ist aufgrund der heutigen Fahrzeuggröße mit zulässigen Gesamtgewichten von bis zu 30 to zu rechnen.

Baulicher Zustand / Ausbaubedarf (incl. Aussagen zum Unterbau)

Die Betonspurbahn ist in einem sehr schlechten Zustand (Betonbahnen gebrochen). Für eine Unterbauverstärkung wird die vorhandene Betonspurbahn gefräst und eingebaut..

Künftige Nutzungserfordernisse / Ausbaubegründung

Die Straße Neuenfeldsweg wurde in den 60-ger Jahren gebaut. Sie ist die Verlängerung der Straße Rosengarten (Neuendeich).

Aufgrund der intensiven Nutzung und vor dem Hintergrund heute erheblich größerer und schwererer landwirtschaftlicher Fahrzeuge ist eine Reparatur mit einer Verbesserung der Tragfähigkeit unumgänglich.

Hinzu kommt der vermehrte Tourismus, welcher die Landschaft mit dem Rad oder zu Fuß erkunden und sich erholen möchte

5) Ausbauplanung	
Ausbaulänge (m)	495
Ausbaubreite (m, Befestigungsbreite ohne Bankette)	
Ausbauart (Material und Menge/ m²)	Schwarzdecke

6) Kostenplanung	
Baukosten netto Wegebau (€)	230
Baukosten netto Brücken / Tunnel (€)	
Planungs- und Ingenieurleistungen netto (€)	9.579,83
Nettokosten gesamt (€)	114.000
Mehrwertsteuer, nicht föfä (€)	18.201,68
Grunderwerb, nicht föfä (€)	
Gesamtbruttokosten (€)	86.218,49

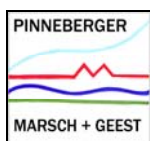
7) Zeit-/Prioritätenplanung	
Jahr der Umsetzung	
Ausbaupriorität in der Gemeinde (Rankingposition)	

Anlagen: Karten zum Wegekonzzept (Gemeinde und AktivRegion)

Lageplan (1: 5.000)

Fotodokumentation

3 LEADER-Antrag



Antrag



ZUKUNFTSprogramm
Ländlicher Raum
Investition in Ihre Zukunft

An das LLUR **Außenstelle Itzehoe**

über:

Den Vorstand
der AktivRegion **Pinneberger Marsch & Geest**

Antrag auf Förderung **im Rahmen** des Schwerpunktes 4 (LEADER / AktivRegion)

des Zukunftsprogramms Ländlicher Raum (ZPLR)

Projekt: Gemeinde Groß Nordende -Neuenfeldsweg

Die Förderung wird im Rahmen des Zukunftsprogramms Ländlicher Raum in der am 04.12.2007 von der EU-Kommission genehmigten Fassung genannten Bestimmungen beantragt:

ZPLR-Maßnahme und Code (aus Schwerpunkt 1 bis 3):

ggf. Förderrichtlinie: Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein (Fassung vom: 16.07.2009)

1. Antragsteller/in:

1.1. Name: Gemeinde Groß Nordende

1.2. Anschrift: Amtsstraße 12, 25436 Moorrege

1.3. Rechtsform: Körperschaft des öffentlichen Rechts

1.4. Ansprechpartner/in: Frau Ute Ehmke, Uwe Denker

1.5. Telefon: 04122/854-112 **Telefax:** 04122/854-212

1.6. E-Mail: uwe.denker@amt-moorrege.de

2. Projekt:

2.1. Kurzbeschreibung des Projektes:

- *Beschreibung des zu fördernden Kernwegs*
 - o *Einordnung ins Wegekonzzept / Wegefunktionen*

An den gemeindlichen Kernwegen liegen umfangreiche landwirtschaftliche Nutzflächen. Die Nutzung erstreckt sich auf Weideland für Schaf- und Pferdehaltung sowie den Anbau landwirtschaftlicher Erzeugnisse und Baumschulflächen.

Allein an den Wegen im Neuenfeldsweg liegen Flächen von ca. 500 ha. Die Nutzung erfordert hier eine sehr große Zahl von Überrollungen zur Dünger- und Saataufbringung, Ernte, Beackerung sowie zur Versorgung des Viehbestandes.

Der Kernweg ist durchgängig nutzbar. Im Bezug auf diese Kernwege sind die angrenzenden Gemeindestraßen und Feldwege ausgebaut und geeignet den Fahrzeugverkehr aufzunehmen. Die klassifizierten Straßen weisen durchgängig eine hohe Erschließungsqualität auf.

Die Landwirtschaft braucht diesen Kernwegbereich, um wirtschaftlich auf diesen ausgebauten Wegen ihre landwirtschaftlichen Flächen zu erreichen und zu bewirtschaften.

Vermehrt kommt in den letzten 10 Jahren aus der Fahrradtourist in die Gemeinde und erkundet abseits der Hauptverkehrsstraßen gerne diesen Ort an der Grenze zur Marsch. An den Radwegen laden Gaststätten, Cafe´s und Herbergen zum verweilen und auch Übernachten ein.

- o *Erforderliche Ausbaustandards*

Aufgrund der intensiven Nutzung, des nicht unproblematischen Untergrundes und vor dem Hintergrund heute erheblich größerer und schwererer landwirtschaftlicher Fahrzeuge ist ein Ausbau unumgänglich.

Hinzu kommt der vermehrte Tourismus, welcher die Landschaft mit dem Rad oder zu Fuß erkunden und sich erholen möchte.

Gebaut werden soll eine Strecke mit bituminöser Befestigung mit einer Breite von 3,50 m zzgl. Ausweichen.

2.2. Antrag

Es wird die Gewährung einer nicht rückzahlbaren Zuwendung im Rahmen der Projektförderung in Höhe von **52.689,08 €** bzw. in Höhe von **55%** der zuschussfähigen Gesamtkosten beantragt.

Der formelle Förderantrag (Vordruck entsprechend der jeweiligen ZPLR-Maßnahme) wird als Anlage beigelegt.

Ort, Datum

Unterschrift des Antragstellers

MUSTER

4 DE-Antrag

**Antrag auf Gewährung einer Zuwendung an kommunale Körperschaften im Rahmen der
Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung
in Schleswig-Holstein**

(Antragsteller/in) Gemeinde Groß Nordende über Amt Moorrege Amtsstraße 12 25436 Moorrege	Ort, Datum Moorrege, 18.10.2010
An das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Regionaldezernat Itzehoe Breitenburger Straße 25 25524 Itzehoe	Auskunft erteilt: Uwe Denker Tel.-Nr.: 04122/854-112 E-Mail: uwe.denker@amt-moorrege.de
	Bankverbindung VR Bank Pinneberg BLZ 221 914 05 Kto.-Nr. 43557090

Betr.: AktivRegion Pinnerbeger Marsch & Geest

Projekt: Groß Nordende, Kernwege – Neuenfeldsweg-

Bezug: Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein

1. Fördermaßnahme (kurze, eindeutige Beschreibung (ggf. genauere Angaben als Anlage))

Erneuerung der defekten und unpassierbaren wassergebundenen Wegeflächen des Kernweges der Gemeinde Groß Nordende – Neuenfeldsweg – zur Ertüchtigung der Straße für die Landwirtschaft und den Tourismus.

2. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme soll im _____ Sommer 2011 _____ begonnen
und im _____ September _____ fertig gestellt sein.

3. Beantragte Zuwendung

Es wird die Gewährung einer Zuwendung beantragt in Höhe von 52.689,08 Euro bzw. in Höhe von 55 % der zuwendungsfähigen Kosten.

4. Kosten- und Finanzierungsplan

Aufwendungen:

Die voraussichtlichen Aufwendungen betragen insgesamt 114.000 Euro.

Der detaillierte Kosten- und Finanzierungsplan ist als Anlage 1 beigelegt.

5. Begründung

1. Zur Maßnahme selbst (Notwendigkeit, Konzeption, Ziel, Zusammenhang mit anderen Maßnahmen, Strukturwirksamkeit, etc.)

Die Baumaßnahme ist für die Verbesserung der Zuwegung für die Landwirtschaft und auch den Tourismus um ungänglich

2. Zur Finanzierung und zur Bemessung der Zuwendung (Eigenmittel, Höhe der Zuwendungen usw.)

Ohne eine Bezuschussung würden die Baukosten die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde überschreiten. Der gemeindliche Anteil kann durch die Gemeinde aufgebracht werden und ist im Haushalt 2011 eingeplant.

6. Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn

Die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn wird beantragt: (ggf. ankreuzen)



Ja

Begründung der Dringlichkeit: Mit der Maßnahmen ist unverzüglich zu beginnen, um die das Grundbudget 2009 der LAG in Maßnahmen binden zu können.

7. Erklärungen der Antragstellerin bzw. des Antragstellers:

Die Antragstellerin / der Antragsteller erklärt, von den folgenden Unterlagen Kenntnis genommen zu haben und sie - soweit es sich nicht ohnehin um allgemein verbindliche Rechtsvorschriften handelt - als verbindlich anzuerkennen:

1. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften
-ANBest-K-;
2. Baufachliche Ergänzungsbestimmungen zu den Verwaltungsvorschriften VV / VV-K Nr. 6 zu § 44 Abs. 1 LHO
(ZBau) (bei Baumaßnahmen);
3. Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein vom 16. Juli 2009 i.V.m. den GAK-Fördergrundsätzen für die integrierte ländliche Entwicklung i.V.m. mit dem Zukunftsprogramm Ländlicher Raum (ZPLR)
4. §44 LHO i.V.m. mit den entsprechenden Verwaltungsvorschriften
5. Antragsmerkblatt über die Vorschriften für Sanktionen
6. Merkblatt zur Transparenzrichtlinie „Information der Empfänger von Mitteln aus dem Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft und dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des Ländlichen Raum gemäß Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 259/2008 der Kommission“.

Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller erklärt, dass

- das Vorhaben noch nicht begonnen wurde und auch vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird, sofern keine Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn erteilt wurde;

- die jeweiligen Bestimmungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge beachtet werden/wurden.
- Mittel aus weiteren Förderprogrammen des Landes / der EU nicht beantragt wurden und werden.

Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller versichert die Richtigkeit und Vollständigkeit der in diesem Antrag und in den Antragsunterlagen gemachten Angaben. Die Gesamtfinanzierung ist gesichert.

Ausfertigungen dieses Antrags wurden übersandt an:	Anzahl	
	Original	/ Mehrausf.
AktivRegion	1	2

Dem Antrag wurden folgende Unterlagen beigelegt:

Wegepläne

Fotodokumentation

Finanzierungsplan

(Rechtsverbindliche Unterschrift)

Finanzierungsplan

Projekt : Groß Nordende Neuenfeldsweg

Länge der Ausbaustrecke 495 m

					Gemeinde
Baukosten netto			86.218,49 €		
Ing.-Leistungen			9.579,83 €		
Gesamtnetto			95.798,32 €		
Förderung	55 % v. netto		52.689,08 €		
Gemeindeanteil	netto				43.109,24 €
19 % Mwst. auf	Förderung				10.010,92 €
19 % Mwst. auf	Gemeindenetto				8.190,76 €
Brutto-BK			114.000,00 €		
					61.310,92 €

