



Stadt Hamminkeln

Ländliches Wegenetzkonzept

Ge-Komm GmbH
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

49324 Melle | Bismarckstraße 15 | www.ge-komm.de | info@ge-komm.de



„Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete“.

erstellt durch:

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur
Bismarckstraße 15
49324 Melle



Tel.: 05422 98151-60
Fax: 05422 98151-69
E-Mail: info@ge-komm.de
Internet: www.ge-komm.de

Inhaltsverzeichnis

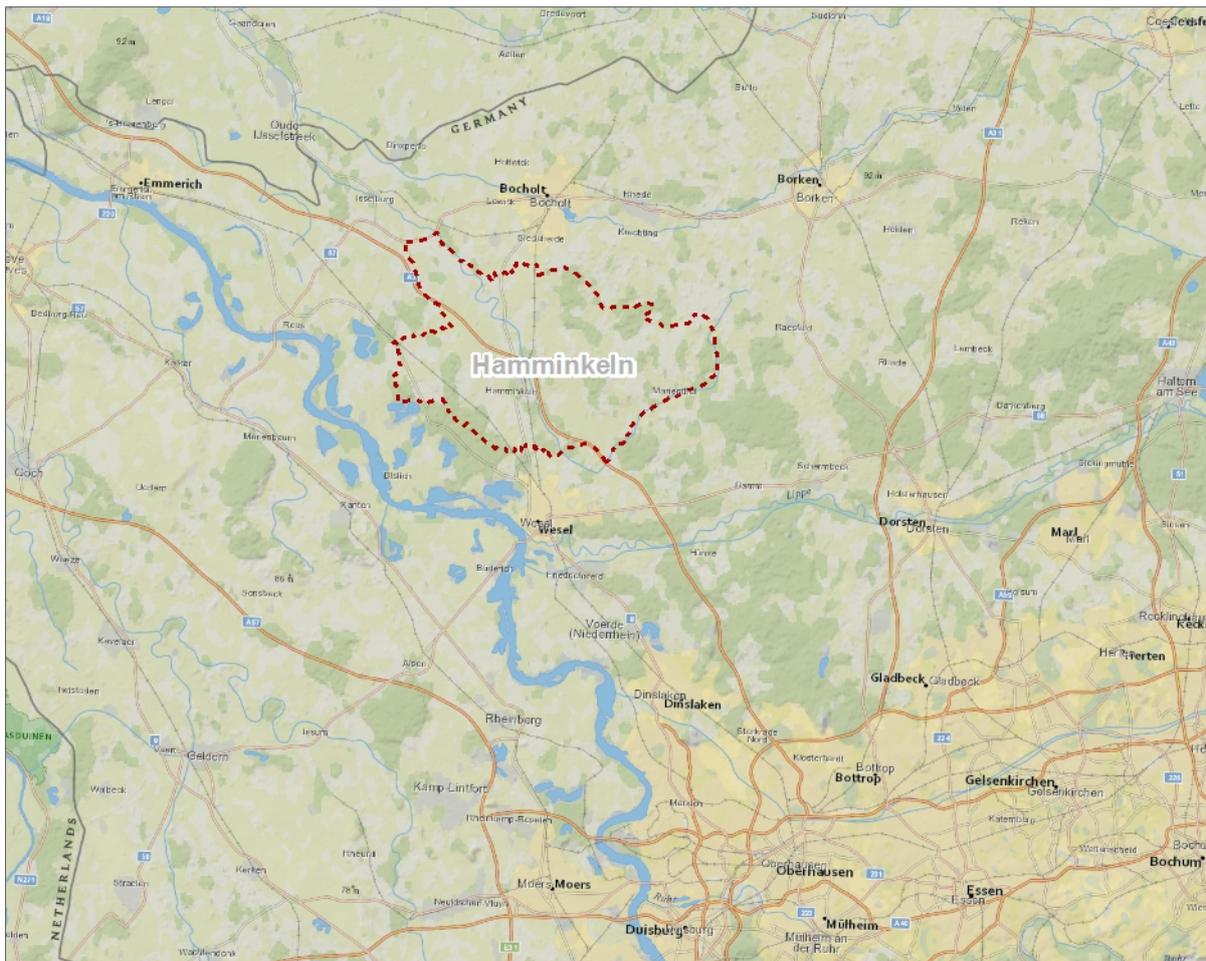
1.	Einführung.....	- 1 -
1.1	Vorbemerkungen.....	- 1 -
1.2	Landschaftsbild/ Flächennutzung.....	- 3 -
2	Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW.....	- 6 -
2.1	Zielsetzung.....	- 6 -
2.2	Konzeptförderung	- 6 -
3	Ländliches Wegenetz-konzept für die Stadt Hamminkeln	- 8 -
3.1	Arbeitsgrundlagen/ Vorgaben.....	- 8 -
3.1.1	Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte.....	- 8 -
3.1.2	Datengrundlagen.....	- 8 -
3.2	Bestandsanalyse (IST).....	- 8 -
3.2.1	Vorgehensweise	- 8 -
3.2.2	Kategorisierung gemäß Leitfaden	- 9 -
3.2.3	Statistiken ländliches Wegenetz der Stadt Hamminkeln	- 11 -
3.3	Erarbeitung des Soll-Konzeptes.....	- 13 -
3.3.1	Vorentwurf	- 13 -
3.3.2	Brückenbauwerke.....	- 14 -
3.4	Beteiligungsverfahren	- 17 -
3.4.1	Projektgruppe „Wirtschaftswegekonzept“	- 17 -
3.4.2	Bürgerbeteiligung.....	- 17 -
3.4.3	Bürgerdialog www.wirtschaftswegekonzept.de	- 27 -
3.5	Projektabschluss.....	- 32 -
3.5.1	Abschlussveranstaltung zum ländlichen Wegenetzkonzept der Stadt Hamminkeln / Ratsbeschluss	- 32 -
3.6	Zukünftige Finanzierungsformen/ - modelle.....	- 34 -
3.6.1	Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz	- 34 -
3.6.2	Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW	- 36 -
3.6.3	Wiederkehrende Beiträge	- 36 -
3.6.4	Erhöhung der Grundsteuer A	- 36 -
3.6.5	Treckermaut	- 37 -
3.7	Handlungsempfehlungen	- 37 -
4	Fazit/ Ausblick	- 42 -

1. Einführung

1.1 Vorbemerkungen

Die Stadt Hamminkeln liegt östlich des Niederrheins (ca. 12 km) und südlich der

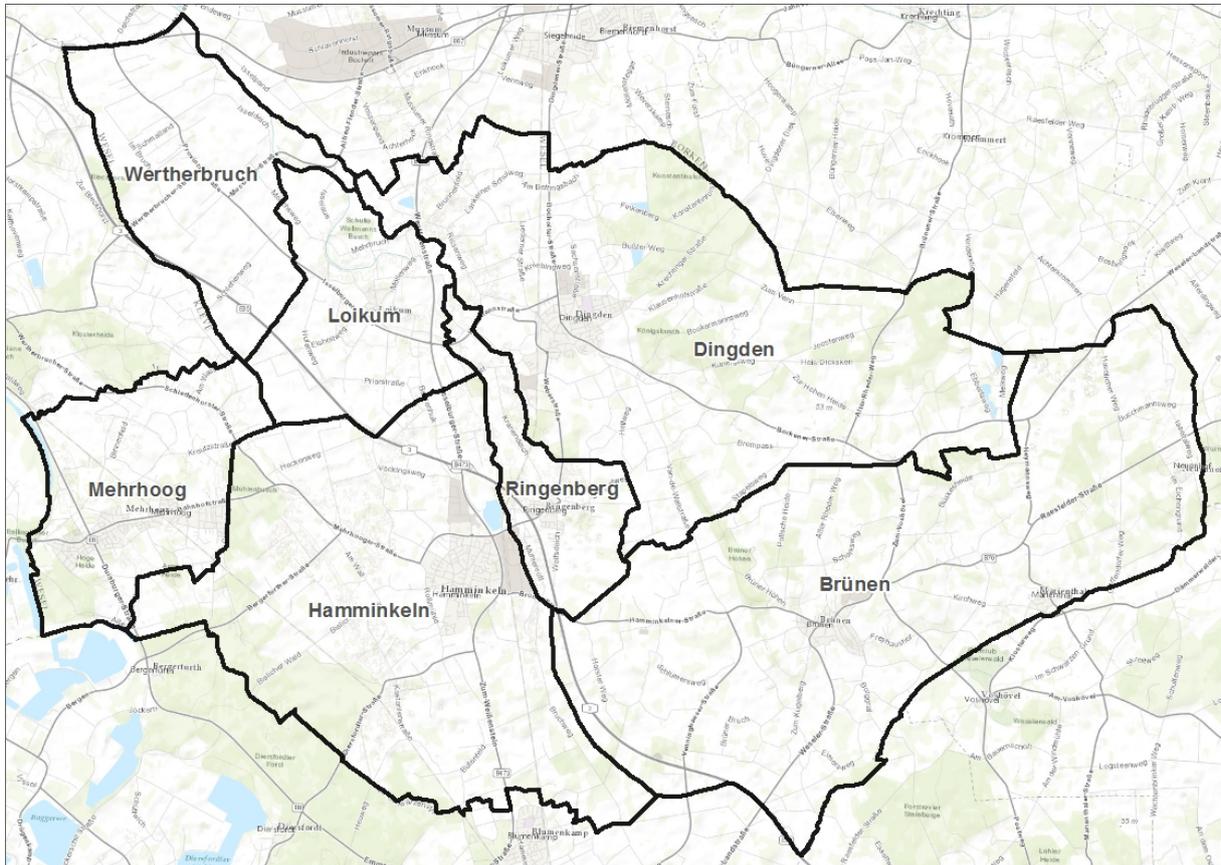
deutsch-holländischen Grenze (ca. 16 km) zwischen Bocholt im Norden (ca. 15 km) und Wesel im Süden (ca. 10 km) in den Ausläufen des Ruhrgebietes. So sind die Ballungszentren Oberhausen / Duisburg / Gelsenkirchen / Essen in nur 30 – 45 Autominuten zu erreichen.



Quelle: National Geographic, Esri, DeLorme, HERE, UNEP-WCMC, USGS, NASA, ESA, METI, NRCAN, GEBCO, NOAA, increment P Corp.

Die Stadt Hamminkeln ist im Norden des Kreises Wesel gelegen und ist mit 164,54 km² die flächengrößte Stadt des Kreises. Insgesamt lebten im Jahr 2015 28.017 Menschen in Hamminkeln. Die Gesamtfläche und die

Einwohnerzahl verteilt sich auf die sieben Ortsteile wie folgt (Quelle: www.hamminkeln.de):



Quelle: Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), swisstopo, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Brünen

- 46 km²
- 4.072 Einwohner

Hamminkeln

- 34 km²
- 6.658 Einwohner

Dingden

- 41 km²
- 7.032 Einwohner

Loikum

- 11 km²
- 794 Einwohner

Mehrhoog

- 13 km²
- 6.415 Einwohner

Ringenberg

- 6 km²
- 2.006 Einwohner

Wertherbruch

- 13 km²
- 1.040 Einwohner



Bild: Ge-Komm GmbH

Moorlandschaft und der Diersfordter Forst ist der größte zusammenhängende bodensaure Eichenwald Nordrhein-Westfalens.



Bild: Ge-Komm GmbH

In Hamminkeln gibt es zahlreiche Sehenswürdigkeiten und touristische Ziele. Folgende Ausflugstipps werden auf dem Internetauftritt der Stadt Hamminkeln aufgeführt:

- Brennerei Bovenkerck
- Christopherus-Fresko in der evangelischen Kirche Hamminkeln
- Dingdener Heide
- evangelische Kirche Ringenberg
- evangelische Kirche Wertherbruch
- Gut Rodehorst
- Gut Venninghausen
- Heimathaus Dingden
- Humberghaus
- katholische Kirche Ringenberg
- Klosterkirche Marienthal
- Roßmühle
- Rundlingssiedlung Ringenberg

1.2 Landschaftsbild/ Flächennutzung

Etwa zwei Drittel des Stadtgebiets liegen im Naturpark Hohe Mark-Westmünsterland. Auf Hamminkeler Gebiet verläuft die abwechslungsreiche Landschaft des nördlichen und westlichen Teils des Naturparks. Vor allem ist die Landschaft geprägt durch Bäume, Hecken, Wälder, Grünland- und Ackerflächen. Zudem sind die gut erhaltenen Wasserschlösser und Burgen kulturhistorisch bedeutend.

Zur Stadtgrenze nach Wesel liegt das Naturschutzgebiet Diersfordter Forst/ Großes Veen. Das „Große Veen“ ist dabei eine

- Schloss Ringenberg
- Turmwindmühle Königsmühle - Ehrenmal Dingden
- Turmwindmühle Nordbrock
- Windmühle Weßling

Die weitläufige dörfliche Landschaft Hamminkeln mit dem gut ausgebauten ländlichen Wegenetz wird neben der Land- und Forstwirtschaft auch von Erholungssuchenden und Freizeitsportlern stark frequentiert. Es verlaufen zahlreiche Rad- und Wanderrouten durch das Stadtgebiet. Neben der 3-Flüsse-Route und der Niederrheinroute verfügt Hamminkeln über vier stadteigene Routen. Zahlreiche Cafés, Restaurants und Hotels bieten dabei den Touristen eine Einkehrmöglichkeit. Die Stadt Hamminkeln gilt und versteht sich selbst als fahrradfreundliche Stadt.

Gelegen an der Issel und einem Altarm des Rheins wird das Landschaftsbild Hamminkeln auch durch die Flusslandschaft geprägt. Für Schlagzeilen sorgte Hamminkeln und der Fluss Issel im Sommer 2016 durch eine Hochwasserwelle, die Überflutungen und große Schäden mit sich brachte. Dabei drohte der Deich zu brechen und ganze Siedlungen zu überfluten.

Ähnlich wie viele andere Kommunen und Städte mit ländlich bis dörflich geprägter Siedlungsstruktur muss sich auch Hamminkeln mit dem demografischen Wandel beschäftigen und sich einem Strukturwandel unterziehen. Die Stadt ist bestrebt, Arbeitsplätze in der Region zu sichern, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken, den Wohnraum attraktiv zu gestalten und außerdem die regionale Siedlungsflächenentwicklung positiv voranzutreiben.

Die Siedlungsstruktur in Hamminkeln ist über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Einzeln gelegene Höfe umgeben von land- oder forstwirtschaftlichen Flächen sind in einer

großen Anzahl vorzufinden. Das bedeutet gleichzeitig, dass ein verhältnismäßig großes Infrastrukturnetz zur Erschließung der Wohnhäuser vorgehalten werden muss.



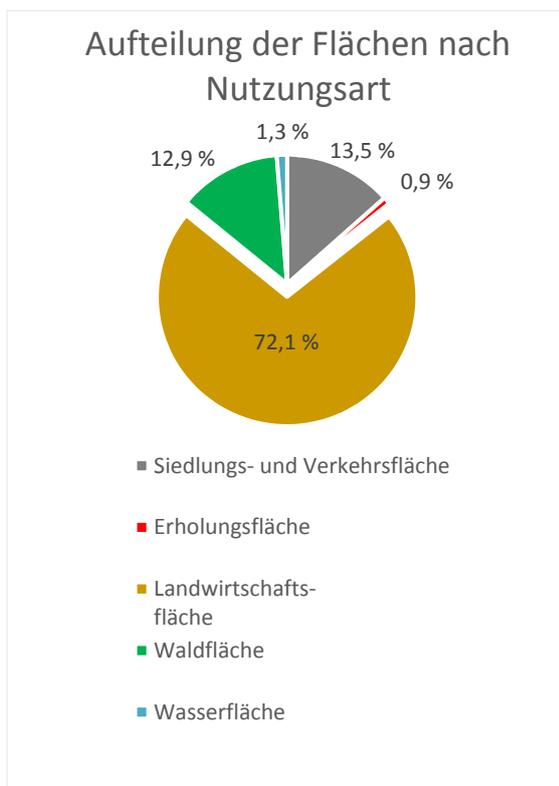
Bild: Ge-Komm GmbH

Fläche						
Katasterfläche am 31.12.2015 nach Nutzungsarten						
Amtliche Schlüsselnummer	Land Regionalverband Ruhr (RVR) Kreise und Gemeinden des Regionalverbands Ruhr	darunter				
		Siedlungs- und Verkehrsfläche	Erholungsfläche	Landwirtschaftsfläche	Waldfläche	Wasserfläche
		%				
170 012	Hamminkeln, Stadt	13,5	0,9	72,1	12,9	1,3

Quelle: <http://www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr/statistik-analysen/statistik-portal.html>

Zu großen Teilen ist die Landschaft mit einer ebenen bis leicht hügeligen Geländeeigenschaft topografisch nur mäßig bewegt. Nur vereinzelt gibt es leichte Gefällesituationen.

In der Stadt Hamminkeln gliedert sich die Aufteilung der Flächen nach der Nutzungsart wie folgt (Stand 31.12.2015):



Grafik: Ge-Komm GmbH

Demnach kann Hamminkeln als eine landwirtschaftlich geprägte Stadt bezeichnet werden.

2 Erstellung ländlicher Wegenetzkonzepte in NRW

2.1 Zielsetzung

Ländliche Wege erfüllen vielfältige Funktionen. Sie dienen als Verbindung von Gemeinden, Gemeindeteilen und kleineren Siedlungseinheiten oder zur Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz. Sie erschließen die land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen oder unterstützen die naturnahe Erlebbarkeit der landschaftlichen Vielfalt zur Freizeit und Erholung. Sie sollen eine gute und ganzjährige Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsorte der Bevölkerung und eine witterungsangepasste Landnutzung gewährleisten und die Grundlage für eine intakte Kulturlandschaft bilden.

Die ländlichen Wegenetze sind ein wesentlicher Infrastrukturbaukasten, um ländliche Räume zu erschließen und zu entwickeln. Sie stellen die Lebensadern der kommunalen Außenbereiche dar.

Daneben erfüllen sie mit ihren Rainen auch wichtige Funktionen als linienhafte Landschaftselemente, die die Kulturlandschaft gliedern und beleben. Raine und Wegerandstreifen grenzen häufig auf ganzer Länge an landwirtschaftliche Flächen und bilden ein wichtiges naturnahes Biotop. Auf Wegrainen leben zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, für welche diese ungenutzten, ganzjährig verfügbaren Lebensräume besonders wichtig sind, da auf den Äckern gepflügt, gedüngt und mit Pestiziden gespritzt wird. Eine vielfältige Struktur aus Gräsern, Stauden, kleinen Gebüschchen oder Einzelbäumen bietet dort Nischen für eine große Artenvielfalt. Durch den Erhalt und die Entwicklung dieser Biotopverbundelemente wird auch der Erhalt der Artenvielfalt im Sinne der Biodiversitätsstrategie NRW unterstützt. Die heutigen Wegenetze wurden im Wesentlichen in den 1950er bis 1970er Jahren für die seinerzeit vorherrschenden Besitz- und

Bewirtschaftungsverhältnisse geplant und gebaut. Inzwischen haben sich Betriebsgrößen, Besitz- und Produktionsweisen gravierend verändert und außerlandwirtschaftliche Nutzungen erheblich zugenommen.

Für die daraus resultierenden, deutlich geänderten Anforderungen weist das vorhandene ländliche Wegenetz funktionale und qualitative Defizite auf, die objektive Entwicklungshemmnisse für die Leistungsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft sowie vielerorts für die Erschließung von Gemeinden und Ortschaften bedeuten. In manchen Regionen Nordrhein-Westfalens ist das vorhandene Wegenetz zudem viel zu engmaschig.

Ziel der Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte (Wirtschaftswegekonzepte) ist es, den Städten und Gemeinden unter Einbeziehung der relevanten, örtlichen Akteure die Planung zukunftsfähiger und bedarfsgerechter Wegenetze zur Entwicklung des gemeindlichen Freiraums zu ermöglichen. Die Wegenetze sollen an der verkehrlichen Bedeutung ausgerichtet sein und Natur- und Landschaftselemente berücksichtigen. Abschließend sollen sich Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege ableiten lassen.

2.2 Konzeptförderung

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Erstellung kommunaler ländlicher Wegenetzkonzepte im Rahmen des NRW-Programms „Ländlicher Raum 2014 - 2020“ mit bis zu 75 % der Gesamtkosten – max. 50.000 Euro pro Stadt/ Gemeinde.

Das gesamte Verfahren ist von der europäischen Kommission über die ELER-Verordnung detailliert vorgegeben. Die Anträge auf Förderung sind zu bestimmten Stichtagen (1 - 2 pro Jahr) bei den Bezirksregierungen als Bewilligungsbehörden einzureichen. Die erste Förderperiode lief im Frühjahr 2016 an und endet 2016, sodass

geförderte Projekte bis ca. Mitte November 2016 vollständig abgeschlossen sein müssen.

Dazu wurde fristgerecht ein formaler Antrag auf Förderung nebst Anlagen und Beschreibung der Multifunktionalitäten eingereicht. Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens wurden aus allen Anträgen die förderwürdigsten anhand bestimmter Kriterien ausgewählt und erhielten die Zusage samt Förderbescheid. Gewichtige Kriterien zur Auswahl waren u. a. die ländlichen Strukturen, die Siedlungsstruktur, die landwirtschaftliche Situation und die Notwendigkeit eines Wegenetzkonzeptes.

Im Regierungsbezirk Düsseldorf erhielten lediglich die Stadt Hamminkeln und die Gemeinde Rommerskirchen eine Förderzusage.

Grundlage der Fördermaßnahme ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) vom 26.1.2016, ergänzt durch den „Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte“ vom 25.2.2016. *(Anm.: Der Leitfaden ist mittlerweile in ergänzter Form in der Fassung 22.09.2016 erschienen.)*

Das Projekt in Hamminkeln fand unter enger Einbeziehung der Bezirksregierung Düsseldorf statt. Das folgende Foto entstand am Rande der Kick-Off-Besprechung im Hause der Bezirksregierung in Mönchengladbach.



Bild: Ge-Komm GmbH (von links: Herr Siedenbiedel – Stadt Hamminkeln, Herr Reimert – Gemeinde Rommerskirchen, Herr Klassen - Ge-Komm GmbH)

3 Ländliches Wegenetzkonzept für die Stadt Hamminkeln

3.1 Arbeitsgrundlagen/ Vorgaben

3.1.1 Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte

Als wesentliche Arbeitsgrundlage und verpflichtende Vorgabe dient der Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte gem. Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 26.1.2016. Der Leitfaden gibt vor, welche Eigenschaften in welchem Umfang erfasst werden müssen und beschreibt umfassend die Kategorisierung der Wege im IST-Bestand und im SOLL-Konzept.

3.1.2 Datengrundlagen

Zur Bearbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes dienten folgende Datengrundlagen:

- Luftbild
- ATKIS-Daten
- ALKIS-Daten
- Offizielle Tourismusrouten
(z. B. Radrouten, Wanderrouten, Reiterwege)
- Offizielle Bus- und Schulbusrouten

3.2 Bestandsanalyse (IST)

3.2.1 Vorgehensweise

Als vorbereitende Maßnahme wurden zunächst alle o. g. digitalen Datengrundlagen in einem professionellen GIS-System aufbereitet und zusammengestellt. Eigentumsflächen der Stadt Hamminkeln wurden auf Basis der Katasterdaten (ALKIS) selektiert und für die weitere Bearbeitung flächig eingefärbt sowie grafisch hervorgehoben.

Im zweiten Schritt erfolgte der örtliche Feldvergleich mit der Erhebung aller relevanten Informationen. Alle ländlichen Wege und Wegeflurstücke im Eigentum der Stadt Hamminkeln und strategisch wichtige, bzw. stark frequentierte Wege im sonstigen Eigentum wurden in der Örtlichkeit angefahren und gemäß Vorgaben des Leitfadens zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte erfasst. Diese Erfassungen wurden dabei von ortskundigen städtischen Mitarbeitern begleitet.



Bild: Ge-Komm GmbH

Zusätzlich wurde eine umfassende und flächendeckende Fotodokumentation von allen Wegen angefertigt. Zu den einzelnen Bildern wurden zudem GPS-Daten automatisiert erhoben (Geoimaging). Dadurch ist es möglich, die jeweilige örtliche Situation auch später noch nachzuvollziehen. Eine solche Vorgehensweise der Visualisierung hat sich insbesondere im Rahmen der hauseigenen Qualitätssicherung (Abgleich des

Aufnahmestandortes und des erfassten Weges) und bei bereits durchgeführten Beteiligungsverfahren bestens bewährt.



Bild: Ge-Komm GmbH

Die Fotoaufnahmen sind unabdingbar für die tiefgreifende Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes sowie für die Beteiligung der Bürger und bieten nicht zuletzt einen langfristigen Mehrwert für die weiterführende Bearbeitung nach Abschluss des Wegenetzkonzeptes.

Die erfassten Daten wurden im dritten Schritt in das Geoinformationssystem integriert und als Punktsymbol (POI) aufbereitet. Es erfolgten EDV-gestützte Prüfroutinen und Anpassungen der vor Ort erhobenen Daten aus einem übergeordneten Blickwinkel unter Beachtung des großflächigen Netzzusammenhangs (auch kommunalübergreifend). Dabei wurden alle gemäß Leitfaden geforderten Attribute ebenfalls visuell geprüft und vervollständigt. Bis dahin offen gebliebene Punkte wurden in Abstimmung mit der Verwaltung geklärt und in das Konzept eingearbeitet.

3.2.2 Kategorisierung gemäß Leitfaden

Um die Wege in die vorgegebenen Kategorien einordnen zu können, wurden zunächst folgende Eigenschaften (Attribute) erhoben:

- **Nutzung der Wege nach Umfang (Verkehrsmenge)**
 - a. häufige Überfahrten, maßgebende Achslast 11,5 t
 - b. gelegentliche / saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t
 - c. seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t

- **Nutzungshäufigkeit nach Funktionalitäten für**
 - a. Ländliche Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft) / Diversifizierung
 - b. Tourismus, Freizeit und Erholung, insbesondere:
 - Wanderer
 - Reiter
 - Radfahrer
 - c. Daseinsvorsorge/ Mobilität
 - d. Siedlungsstrukturelle Entwicklungen/ Demografie
 - e. Produktion erneuerbarer Energien
 - f. Natur- und Kulturlandschaft / Biodiversität
 - g. weitere

- **Ausbauart**
 - a. befestigt (bituminös, Pflaster, Beton)
 - b. teilbefestigt (Spurwege)
 - c. wassergebunden (Schotter, Vorabsiebungen, etc.)
 - d. ohne Befestigung
 - e. Kreuzungsbauwerk

- **Ausbauzustand**

- a. in Ordnung
- b. Einzelmaßnahmen erforderlich:
Oberflächenerneuerung und/ oder
Entwässerung erneuern und/ oder
Bankette / Seitenräume erneuern, etc.
- c. Gesamtsanierung erforderlich

- **Tragfähigkeit**

- a. hoch (für häufige Überfahrten mit 11,5 t Achslast geeignet)
- b. mittel (für gelegentliche/ saisonale Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t geeignet)
- c. gering (für seltene Überfahrten, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t geeignet)

Die tatsächliche Tragfähigkeit wurde rein nach visuellem Verfahren erhoben und bestimmt. Auf eine weiterführende Baugrunduntersuchung durch Entnahme von Kernbohrungen und deren Analyse wurde aus wirtschaftlichen Gründen verzichtet. Auch wurden keine Schürfungen o. ä. Verfahren angewandt.

Aufgrund der visuell-sensitiven Eindrücke und der Erfahrungen der Mitarbeiter vor Ort ist davon auszugehen, dass der Großteil der Wege nicht nach heutigem Regelwerk (RLW, RStO) hergestellt worden ist. Oftmals wurden unterschiedliche Sanierungs- oder Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt, sodass der Aufbau der Wege „historisch gewachsen“ ist.

Eine verlässliche Aussage zur Tragfähigkeit lässt sich nur mit weitergehenden Untersuchungen treffen. Aus diesem Grund wurden alle Wege in Absprache mit der Verwaltung als mittelmäßig tragfähig eingestuft. Eine Ausnahme bilden alle neu

angelegten Wirtschaftswege, die nach bekanntem Regelwerk erstellt worden sind.

Alle unbefestigten Wege wurden nach Rücksprache mit den Experten der Verwaltung als gering tragfähig eingestuft.

- **Länge und Breite**

- a. Länge: automatisierte Ableitung aus dem GIS
- b. vorwiegende Kronenbreite: entspricht der überwiegenderen Breite des Weges inkl. befahrbarem Seitenstreifen
- c. vorwiegende Fahrbahnbreite
- d. kleinste Kronenbreite: entspricht der schmalsten Stelle des Weges inkl. befahrbarem Seitenstreifen

- **Unterhaltungspflicht**

Gemeinde, Kreis, Land, Bundesrepublik Deutschland, natürliche oder juristische Personen des Privatrechts, Sonstige

Auf Grundlage der o. g. Eigenschaften erfolgte die Kategorisierung der Wege nach folgenden Vorgaben:

- **Kategorisierung der vorhandenen Wegesituation:**

Kategorie A = klassifiziertes Straßennetz; maßgebliche Verkehrsmittel: allgemeiner KFZ-Verkehr

Kategorie B = multifunktionale Wege, d. h. Radverkehr, land- und forstwirtschaftlicher (luf) Verkehr und/ oder eingeschränkter KFZ-Verkehr; maßgebliche Funktion: Sicherung kleinräumiger Verbindungen und Erschließung; maßgebliche Verkehrsmittel: Radverkehr, luf Verkehr, Anliegerverkehr; Indizien für diese Kategorie-Einteilung: regelmäßig angefahrene Ziele im

Außenbereich, z. B. luf Betriebe, öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, touristische Ziele etc., zusätzlich alle Radrouten/ -wege (Verbindungswege gem. RLW)

Kategorie C = Wege zur Sicherstellung luf Verbindungen oder Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke; maßgeblicher Verkehr: luf Verkehr (Hauptwirtschaftswege oder Wirtschaftswege gem. RLW)

Kategorie D = Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger, d.h. Wege, die grundsätzlich der Erschließungssicherung von kleineren Feldblöcken dienen und über die regelmäßig Fußgänger gehen oder Wander-routen; maßgeblicher Verkehr: Fußgänger und luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)

Kategorie E = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion, z. B. zu kleineren Feldblöcken für einzelne Anlieger, kein unmittelbares öffentliches Interesse; maßgebliches Verkehrsmittel: luf Verkehr (Wirtschaftswege gem. RLW)

Kategorie F = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen; alle Verkehrsarten, aber nur in geringer Menge, z. B. Zufahrten zu einzeln gelegenen Wohnhäusern ohne luf Bedeutung, Windkraftanlagen, Scheunen etc.

Kategorie G = im Netzzusammenhang weniger wichtige Wege, die ausschließlich der Feinverteilung innerhalb eines Feldblocks dienen oder zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung bzw. Erschließung von geringer oder keiner Bedeutung sind

Kategorie H = nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege

Kategorie I = reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbstständige Wege für luf Verkehr nicht nutzbar sind.

3.2.3 Statistiken ländliches Wegenetz der Stadt Hamminkeln

Im Konzept berücksichtigtes/ erfasstes ländliches Wegenetz nach Eigentumsverhältnissen:

Eigentum	Länge Wegeabschnitte in m
Stadt	424517,68
andere Baulastträger (u.a. privat, Land, Bund)	19787,43

Grafik: Ge-Komm GmbH

Wegekategorie IST-Situation:

Wegekategorie IST	Länge Wegeabschnitte in m
A	362,80
B	282376,28
C	7411,39
D	25504,37
E	86613,40
F	10621,91
G	7499,35
H	20201,90
I	3713,72

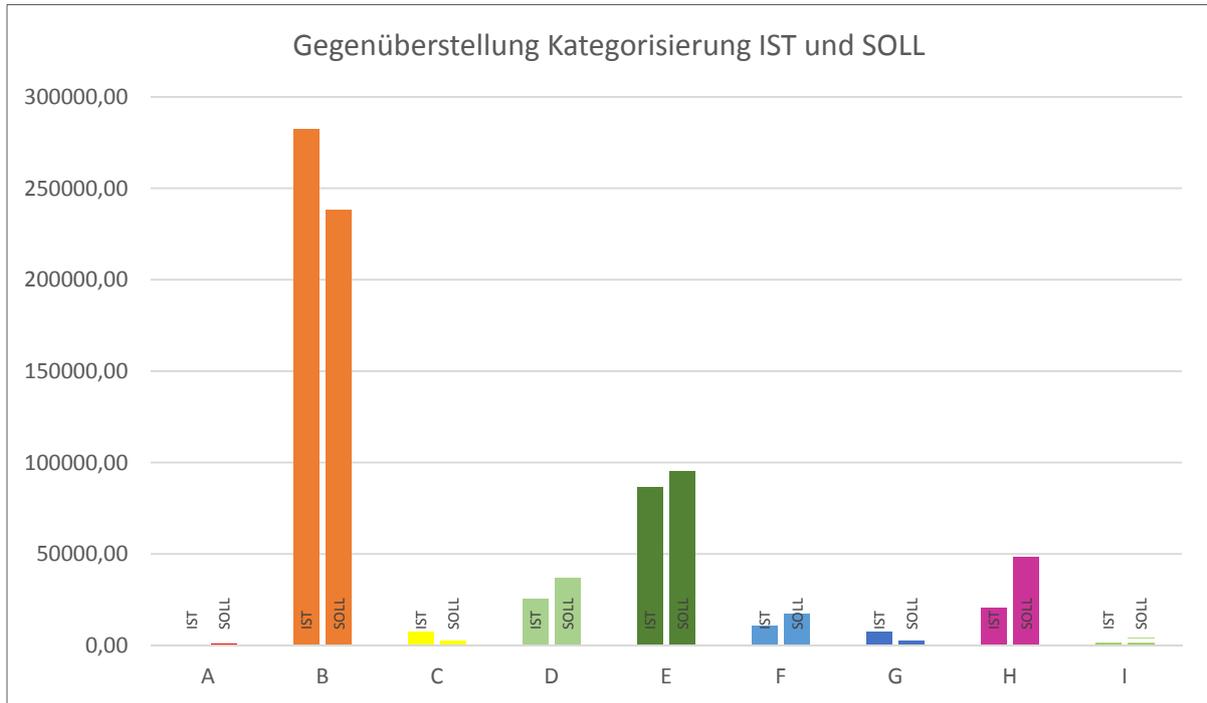
Grafik: Ge-Komm GmbH

Wegekategorie SOLL-Konzept:

Wegekategorie SOLL	Länge Wegeabschnitte in m
A	749,31
B	237875,06
C	2115,88
D	36655,21
E	95103,83
F	17221,03
G	2320,72
H	48189,15
I	4074,92

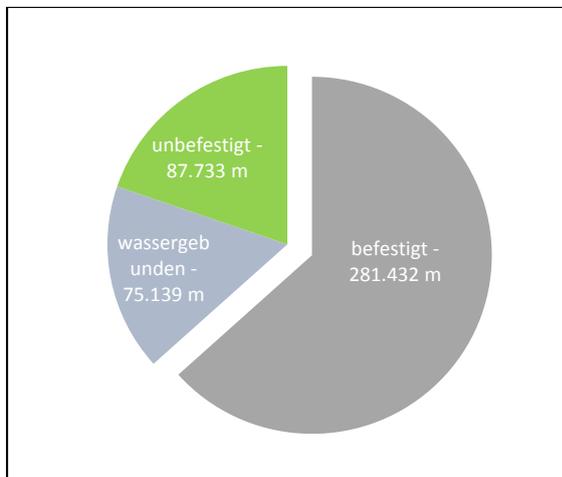
Grafik: Ge-Komm GmbH

Gegenüberstellung IST-SOLL



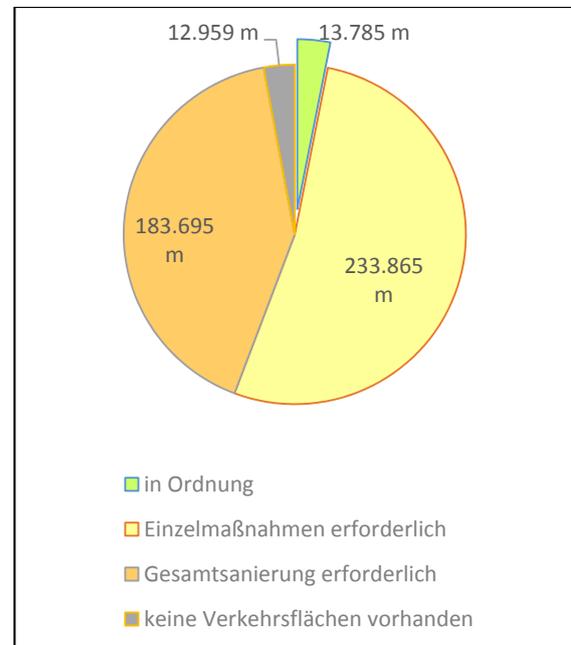
Grafik: Ge-Komm GmbH

Ländliches Wegenetz nach Befestigungsart:



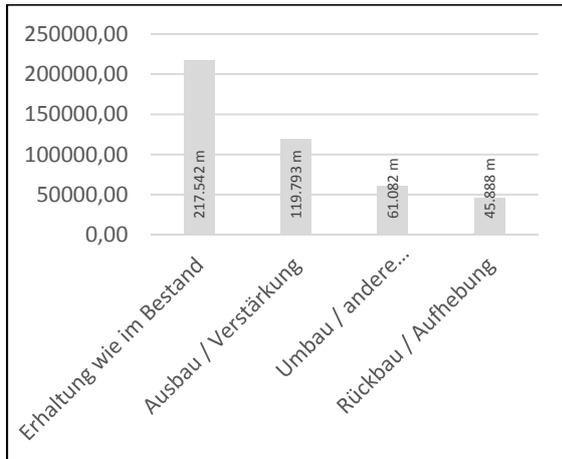
Grafik: Ge-Komm GmbH

Zustand des Wegenetzes:



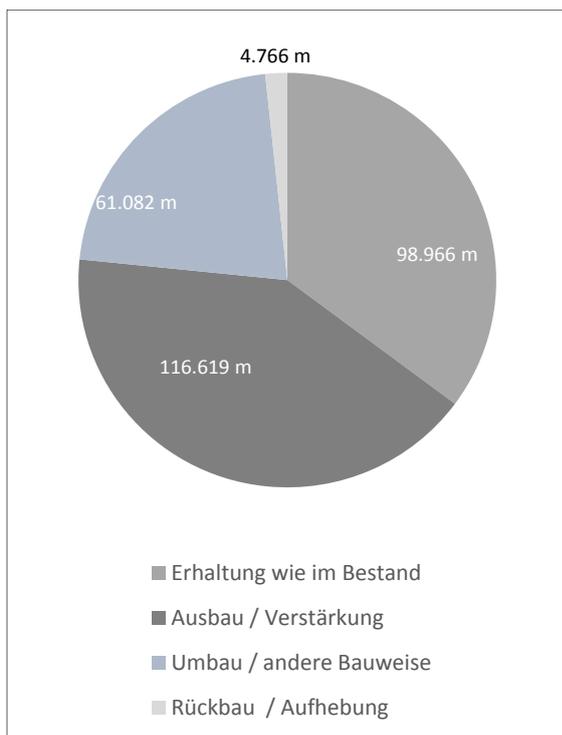
Grafik: Ge-Komm GmbH

Handlungsempfehlungen Wege gesamt:



Grafik: Ge-Komm GmbH

Handlungsempfehlungen für befestigte Wege:



Grafik: Ge-Komm GmbH

Wege die unter der Kategorie „Erhaltung wie im Bestand“ aufgeführt sind, bedürfen keiner grundlegenden Sanierungsmaßnahme. Es empfiehlt sich die Unterhaltung in gewohntem Maße durchzuführen.

Zur Kategorie „Ausbau/ Verstärkung“ zählen Wege, welche sich in einem schlechten Zustand

befinden und bei Bedarf erneuert bzw. ausgebaut werden sollten.

Derzeit ausgebaut bzw. asphaltierte Wege, die in der Kategorie „Umbau/ andere Bauweise“ eingeordnet sind, sollten bei Handlungsbedarf in eine andere Bauweise überführt werden, z. B. wassergebundene Befestigung.

3.3 Erarbeitung des Soll-Konzeptes

3.3.1 Vorentwurf

Nach Erstellung des IST-Bestandes für das Wegenetz erfolgte die konzeptionelle fachliche Erarbeitung des SOLL-Konzeptes als Vorentwurf durch die Ge-Komm GmbH.

Als unabhängiger externer Partner mit einer objektiven und unvoreingenommenen Sichtweise stellte die Ge-Komm GmbH Vorschläge und Ideen in einem SOLL-Konzept als Vorentwurf zusammen.

In die Bearbeitung sind zunächst bewusst keine Kenntnisse oder Wünsche bzw. Vorgaben der Verwaltung oder anderer Beteiligter eingeflossen. Diese unvoreingenommene Sichtweise ist von hoher Bedeutung für die Bearbeitung. Eine objektive Herangehensweise ermöglicht es, die teilweise eingefahrenen Strukturen kritisch zu hinterfragen und im Vorentwurf bewusst neue Anregungen und Impulse zu geben.



Bild: Ge-Komm GmbH

Durch eine solche Vorgehensweise lassen sich z. B. auch überregionale Abkürzungsverkehre die sich im Laufe der Zeit entwickelt haben, oder die Notwendigkeit von gefährlichen unbeschränkten Bahnübergängen kritisch hinterfragen.



Bild: Ge-Komm GmbH

Zur baulichen Bewertung und Prüfung einiger Bauwerke gem. DIN 1076 liegen die entsprechenden Berichte vor. In das Konzept sind alle bisherigen und bekannten Aspekte hinsichtlich der Bauwerke eingeflossen. Brückenprüfungen werden in regelmäßigen Abständen beauftragt und mit externer Unterstützung durchgeführt.



Bild: Ge-Komm GmbH

3.3.2 Brückenbauwerke

Insgesamt wurden in der Stadt Hamminkeln im Wirtschaftswegenetz 37 Brückenbauwerke in der Baulast der Stadt vorgefunden, zu denen Daten erhoben wurden. Zusätzlich sind Überfahrten und Durchlässe vorhanden, die jedoch im Projektzusammenhang nicht näher betrachtet worden sind.

Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgte eine intensive Beschäftigung mit der Thematik der Brückenbauwerke.

An dieser Stelle sei auf die Publikation aus dem Jahre 2013 „Bauwerksprüfung nach DIN 1076 – Bedeutung, Organisation, Kosten“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen. *Der guten Form halber sei erwähnt, dass das Ministerium zwischenzeitlich umbenannt worden ist in Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.*



Bild: Ge-Komm GmbH

Unter dem folgenden Link steht die Dokumentation als PDF-Datei zum Download zur Verfügung:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/bauwerkspruefung-und-bauwerksueberwachung.html?linkToOverview=js>



Bild: Veröffentlichung des Bundesministeriums

Grundsätzlich ergibt sich immer die theoretische Möglichkeit, auf einzelne Bauwerke langfristig verzichten zu können. Dieses bedeutet jedoch, dass die bisherigen Nutzer zukünftig Komforteinbußen und Umwege in Kauf nehmen müssen.

Insgesamt haben die Untersuchungen ergeben, dass unter Umständen auf vier Brückenbauwerke verzichtet werden kann. Vier weitere Bauwerke können ggf. auf die Kategorie I herabgestuft werden und sollen zukünftig nur für den Fußgänger-/ Rad-/ Reitverkehr freigegeben werden. Diese Vorschläge sind politisch intensiv zu diskutieren und abzuwägen, da sie auf der einen Seite erhebliche finanzielle

Einsparpotentiale aufzeigen und auf der anderen Seite tiefgreifende Einschnitte für einzelne Nutzer bedeuten können.



Bild: Ge-Komm GmbH

Das Konzept empfiehlt aber auch gleichzeitig einen Neubau eines Brückenbauwerkes, das während des Hochwassers im Juni 2016 stark beschädigt wurde und zum Erreichen einzelner Flurstücke notwendig ist.



Bild: Ge-Komm GmbH

Übersicht der Brückenbauwerke im Wirtschaftswegenetz der Stadt Hamminkeln:

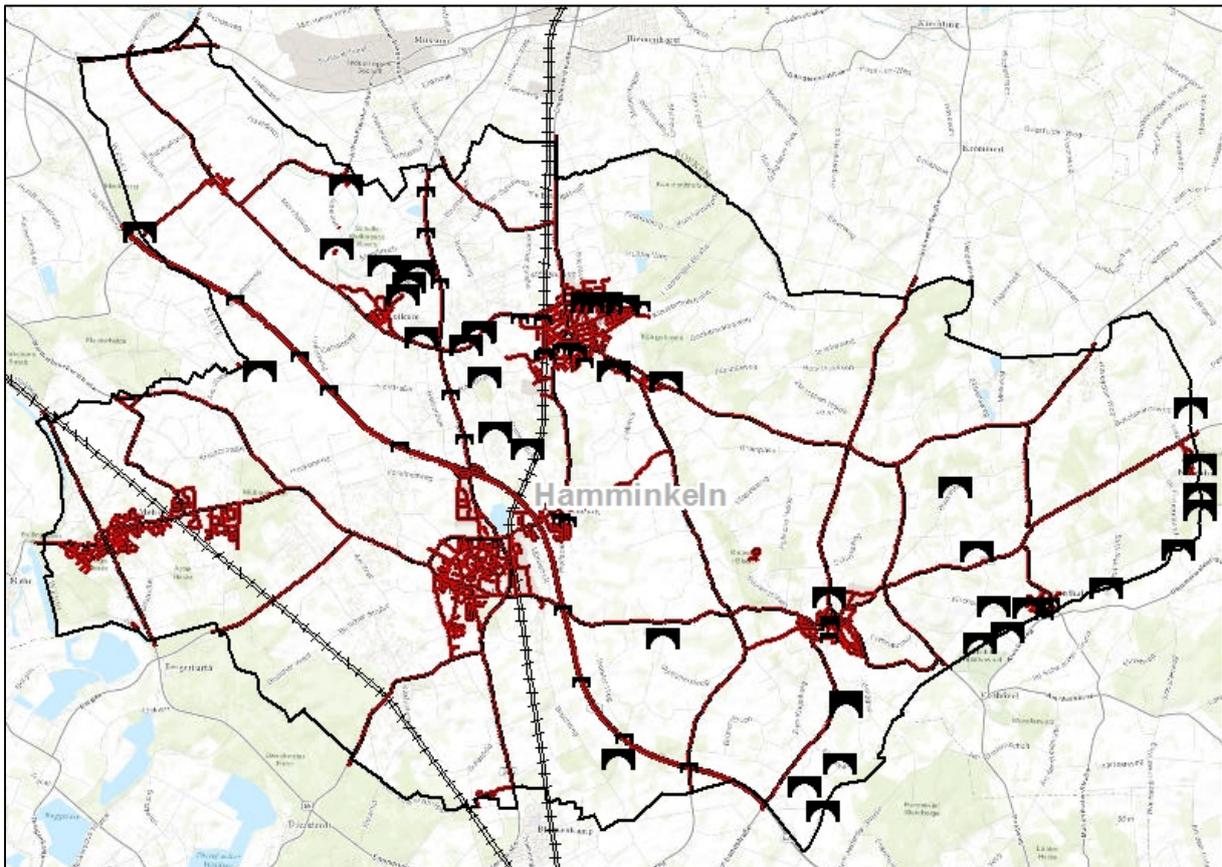


Bild: Übersicht über Brückenbauwerke im Wirtschaftswegenetz

3.4 Beteiligungsverfahren

Ein wesentlicher Baustein des ländlichen Wegenetzkonzeptes ist eine umfassende Beteiligung aller Nutzer. Dabei ist es wichtig, die Beteiligung im höchsten Maße transparent zu gestalten, sodass möglichst viele Nutzer an dem ländlichen Wegenetzkonzept mitwirken können. Dieses ist Voraussetzung für eine breite Akzeptanz des Ergebnisses bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Die Beteiligung zum Wirtschaftswegekonzept in der Stadt Hamminkeln erfolgte über verschiedene Medien und auf unterschiedliche Arten, die im Folgenden erläutert werden:

3.4.1 Projektgruppe „Wirtschaftswegekonzept“

Die Erarbeitung des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde begleitet durch die Projektgruppe „Wirtschaftswegekonzept“, die sich zu diesem Thema regelmäßig zusammenfindet. Diese Projektgruppe besteht aus etwa 50 Teilnehmern. Unter anderem zählen dazu die vom Rat einberufene Arbeitsgruppe (Stellvertreter aus Politik und Landwirtschaft, Beschluss vom 03.02.2016), weitere Vertreter der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, der Feuerwehr, der Busunternehmen, der Kreisbauernschaft, der Industrie- und Handelskammer, der Landwirtschaftskammer, des NABU, der Biologischen Station Wesel, Vertreter aller im Rat vertretenen Parteien, Mitarbeiter unterschiedlicher Fachbereiche der Verwaltung. Diese Personen vertreten die wichtigsten Nutzergruppen, sie haben Fachwissen und Ortskenntnisse und sind gleichzeitig Multiplikatoren für die Beteiligung der breiten Masse.



Bild: Stadt Hamminkeln



Bild: Stadt Hamminkeln

Die Ge-Komm GmbH war bei insgesamt 3 Zusammenkünften der Projektgruppe zugegen und hat über den aktuellen Stand berichtet.

3.4.2 Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes fand eine intensive Einbindung aller Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hamminkeln statt. Die Bevölkerung wurde dabei auf verschiedenen Wegen informiert und zur Beteiligung eingeladen.

Die wichtigsten Informationen zum Thema ländliches Wegenetzkonzept und die Termine zur Bürgerbeteiligung wurden seitens der Stadt Hamminkeln auf deren Internetseiten und über die lokale Presse veröffentlicht.

Zusätzlich wurde stets auf das Bürgerdialogportal der Ge-Komm GmbH „www.wirtschaftswegekonzept.de“ verwiesen.

Hamminkelner Wirtschaftswege: Neue Erörterungstermine in Dingden und Mehrhoog



Die Erarbeitung des Wirtschaftswegekonzeptes ist im vollen Gange, die ersten Beteiligungstermine sind erfolgt. Trotzdem möchte die Stadt Hamminkeln noch einmal auf die beiden letzten Termine zur Bürgerbeteiligung in den Gemarkungen Dingden und Mehrhoog hinweisen.

Diese finden in der kommenden Woche am Montag, 26.09.2016, 19.00 Uhr im Gasthof Hoffmann, Weberstraße 39 und am

Dienstag, 27.09.2016, 19.00 Uhr im Tennisclub Mehrhoog, Im Hogenbusch 8, statt. Hier haben alle interessierten Bürgerinnen und Bürger der genannten Gemarkungen nochmals die Gelegenheit, sich nach ersten, notwendigen Erklärungen zur Vorgehensweise vom betreuenden Fach-Büro direkt über bestimmte Wege zu informieren.

Das Büro zeigt bei konkreten Wünschen den IST-Zustand und erläutert den zukünftigen SOLL-Zustand. Es wird noch einmal darauf hingewiesen, dass es sich um ein Konzept handelt, das alle Wege und Brücken mit einbezieht und das aufgezeigt wird, welche Strecken besonders bedeutungsvoll und wichtig sind und welche zukünftig evtl. im Standard gesenkt werden können oder sogar für die Allgemeinheit entbehrlich sind. Ziel ist es, ein Wegenetz zu definieren, das den Anforderungen der Zukunft gerecht wird und auch langfristig finanzierbar ist.

Um sich aktiv an diesem Prozess beteiligen zu können, kann man sich im Anschluss an jeden Termin auf dem Internetportal www.wirtschaftswegekonzept.de anmelden und sich umfassend und zu jeder Zeit informieren. Es besteht die Gelegenheit, Kommentare, Wünsche und Anregungen zu einzelnen Wegeabschnitten abzugeben, die zunächst gesammelt werden, um dann im nächsten Schritt nach einem Abwägungsprozess ggfs. in das Konzept Aufnahme zu finden.

Aufgrund des sehr engen Zeitplans, vorgegeben von der Bezirksregierung Düsseldorf als Förderbehörde, wird es so sein, dass die einzelnen Gemarkungen im Internet für ca. zwei Wochen nach den Bürgerbeteiligungen freigeschaltet werden, so dass jeder seine Anregungen und Wünsche äußern kann. Im Anschluss daran werden die Kommentare bearbeitet, um dann Ende Oktober in einer überarbeiteten Gesamtversion der Projektgruppe Wirtschaftswege, mit Teilnehmern aus Politik und Interessensvertretern aus Wirtschaft, Verwaltungen, Vereinen und Tourismus, vorgestellt zu werden.

Abschließend wird es eine Vorstellung und einen Beschluss im Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung am 16.11.2016 geben, so dass der angestrebte Abschluss des Projektes am 20.11.2016 eingehalten werden kann.

Die Ergebnisse werden dann ebenfalls auf der Internetplattform <http://www.wirtschaftswegekonzept.de> eingestellt, so dass sich jeder über den aktuellen Stand informieren kann.

Quelle:

<http://www.lokalkompass.de/hamminkeln/natur/hamminkelner-wirtschaftswege-neue-erörterungstermine-in-dingden-und-mehrhoog-d697820.html>

Wie ist der Zustand der Wirtschaftswege?

Dieser Frage gehen seit gestern Mitarbeiter des Bauhofs sowie der Firma „Ge-Komm“ nach. Dafür schauen sie in den kommenden Wochen vor Ort nach und fertigen etwa 7000 Fotos – von wirklich jedem Abschnitt



„Es hat gestern ein Drehbuch geschrieben. Die Stadt Hamminkeln hat einen Mitarbeiter des Bauhofs und einen Mitarbeiter der Firma „Ge-Komm“ mit sich genommen. Sie sind heute in der Gemarkung Dingden und Mehrhoog unterwegs. Sie schauen sich die Wirtschaftswege an und machen Fotos. Die Fotos werden dann in einem Bericht veröffentlicht. Der Bericht wird dann in der Zeitung veröffentlicht. Der Bericht wird dann in der Zeitung veröffentlicht. Der Bericht wird dann in der Zeitung veröffentlicht.“

Quelle: WAZ 18.5.2016

40 Kilometer im Straßennetz sind entbehrlich

Ab Montag wird das Wirtschaftswegekonzept vorgestellt

HAMMINKELN (sp). Eins hat die Arbeit am Wirtschaftswegekonzept schon gezeigt: Aus dem 450 Kilometer langen Netz auf dem Papier sind 430 Kilometer in der Realität geworden. Manche öffentlichen Wege sind zugewuchert oder aus anderen Gründen nicht mehr existent. Ab der kommenden Woche stellt das Ingenieurbüro Ge-Komm die Ergebnisse ihrer Untersuchung vor. Ab Montag, 5. September, touren die Planer mit der Stadtverwaltung durch die großen Ortsrteile und decken nach und nach ihre Vorschläge für die künftige Nutzung auf.



Im Mai hat die Firma Ge-Komm das Wegenetz kartiert. Foto: sp

Verschiedene Kategorien große Bedeutung haben. „Bedarfsgerecht“ und „finanzierbar“ sind Stichworte für die Planer. Das sind aber nur Vorschläge, die bei den fünf Veranstaltungen der Öffentlichkeit unterbreitet werden sollen. Die Bürger können dann im Internetportal „Wirtschaftswegekonzept“ ihre Meinung dazu abgeben oder Anregungen machen. Das Konzept muss bis Ende November verabschiedet sein, erklärt Bürgermeister Bernd Romanski. Das bedeutet dann allerdings keinesfalls, dass dann schon eine Prioritätenliste steht, wann welcher Weg saniert wird. Das müsse noch politisch geklärt werden. Die Bezirksregierung, die gestern schon einen Blick auf das Konzept geworfen hat, sei aber über-

rascht gewesen, wie viele Straßen in Hamminkeln asphaltiert seien. Die Vorstellung des Konzeptes in den Ortsteilen beginnt jeweils um 19 Uhr: Hamminkeln/Ringenberg: Montag, 5. September, Forum Realschule Brünen/Marienthal: Montag, 19. September, Gasthof Majert Loikum/Wertherbruch: Dienstag, 20. September, Bürgerhalle Loikum Dingden: Montag, 26. September, Saal Hoffmann Mehrhoog: Dienstag, 27. September, TC Mehrhoog Die Bürger müssen sich auf dem Internetportal der Firma Ge-Komm registrieren, um Anregungen zu geben. www.wirtschaftswegekonzept.de

Quelle: Bocholter-Borkener Volksblatt

HAMMINKELN

Kamera dokumentiert Schäden

Das Ingenieurbüro Ge-Komm befährt die Wirtschaftswege / Konzept muss bis Oktober stehen



HAMMINKELN. Lange wurde darüber diskutiert, wie gut es endlich los. Mit dem Ingenieurbüro Ge-Komm aus Melle (Landkreis Osnabrück) erarbeitet die Stadt ein Wirtschaftswegekonzept, das Auskunft über den Ist- und Zustand der Straßen geben soll. Bis Ende Oktober muss das Konzept stehen, das in eine Bestimmung der Förderung durch EU-Mittel, 50 000 Euro, bekommt. Die Stadt als zuständiger Sport-Club nennt Geschäftsführer Bernd Mendel dem engen Zustand. Sein gestern befindet sich Mitarbeiter Sascha Barzel mit der Kamera der Firma Ge-Komm auf den Wirtschaftswegen der Stadt.

Alle 100 Meter ein Foto. Wäre es nicht, wenn die kommenden zwei bis drei Wochen ein Wagen der Baugesellschaft langsam über die Wege jockert? Alle 100 Meter macht Barzel ein Foto. Die Fotos werden dann in einem Bericht veröffentlicht. Der Bericht wird dann in der Zeitung veröffentlicht. Der Bericht wird dann in der Zeitung veröffentlicht.

Das bedeutet erst einmal viel Arbeit für das Ingenieurbüro, sagt Mendel. Nach dem Konzept werden die Daten ausgewertet. Nach dem Konzept werden die Daten ausgewertet. Nach dem Konzept werden die Daten ausgewertet.

Per Fernbedienung löst Sascha Barzel (kleines Foto) die Kamera an der Windschutzscheibe aus. Die GPS-Daten werden automatisch erfasst. Der erste Einsatz führt zur Böhlenberg. Foto: sp

und bedarfsgerechtes Wegenetz zu planen. Welche Wege haben eine übergeordnete Bedeutung? Und welche dauerhafte Unterhaltung ergibt sich daraus? Wenn die Fläche einer landwirtschaftlichen Fläche dran hängt, was soll mit dem Ding? sagt Barzel. „Es gibt es auch andere Beispiele, sagt Ge-Komm-Geschäftsführer Bernd Mendel. Die Stadt Borken zum Beispiel investiert jährlich 700 000 Euro in den Unterhalt, da seien die Wege in einem guten Zustand. In Hamminkeln werden 100 000 Euro für Straßen ausgeben. Die Verkehrsbehörde ist ebenfalls mit der Verwaltung beauftragt und hat ein Budget von 100 000 Euro für die Unterhaltung der Straßen. Die Verkehrsbehörde ist ebenfalls mit der Verwaltung beauftragt und hat ein Budget von 100 000 Euro für die Unterhaltung der Straßen.“

Quelle: Bocholter-Borkener Volksblatt

Stadtentwicklung

Bürger diskutieren über Hamminkelns Wegekonzept

06.09.2016 | 17:54 Uhr



Bürger diskutierten mit Vertretern der Stadt und den Gutachtern über das neue Wirtschaftswegekonzept in Hamminkeln.

Foto: Lars Fröhlich

Viel Zeit sollten sich die Bürger auf jeden Fall nicht lassen, mit ihrer erwünschten Bürgerbeteiligung an der Erstellung des Wirtschaftswegekonzeptes für die eigene Kommune, das ist klar und steht fest.

Denn mit der öffentlichen Präsentation des Wirtschaftswegekonzeptes am vergangenen Montagabend im Forum der Realschule in den Ortsteilen Hamminkeln und Ringenberg läuft nun die nur rund zweiwöchige Frist, um Anregungen, Ideen, Kritik, Hinweise und Vorschläge zu machen. Der Grund für die kurze Zeitspanne: bis Mitte November muss das Wirtschaftswegekonzept beim Land NRW eingereicht werden, damit Hamminkeln die Fördersumme von rund 50.000 Euro erhalten kann. Bürgermeister Bernd Romanski freute sich „das schon ewig lange diskutierte Thema“ voranzubringen. „Es ist wichtig, den Stand der Dinge zu erfassen um dann auf dieser Basis Entwicklung bei den Wirtschaftswegen voranbringen zu können“, so Romanski weiter.

Alle Straßen in städtischem Besitz sind bereist, erfasst und der Ist-Zustand mit GPS kodierten Fotos fixiert worden. Darüber hinaus ist der momentane Nutzungszweck (z.B. Radweg, Fußweg, u.v.a.m.) vermerkt worden. All diese Infos sind nun für kurze Zeit online im Internet unter www.wirtschaftswegekonzept.de verfügbar. Sehen kann man da vor allem aber auch die angestrebte Soll-Situation der Wirtschaftswege in der Kommune Hamminkeln. Denn der externe Berater hat auch erstellt, welcher Kategorie – also mit welcher Bedeutung – die Wege in Zukunft bedacht sein sollen. Und genau hier sind jetzt alle Bürgerinnen und Bürger gefragt, ob die vorgeschlagene Soll-Situation tatsächlich so gelten, so sein soll? Jeder ist aufgefordert seine Kommentierungen und Vorschläge online einzugeben, damit nach Ablauf der Bürgerbeteiligungsfrist (ca. zwei Wochen) eine endgültige Fassung erstellt werden kann. Viele Fragen hatten die rund 40 Bürgerinnen und Bürger nicht, vielmehr nutzten sie die Gelegenheit, die eigene Anliegersituation zu prüfen und sich mit dem Onlineportal vertraut zu machen. Bürgermeister Bernd Romanski empfahl immer wieder: „Jede Einzelsituation anschauen und online kommentieren!“ Um die Online-Kommentierung nutzen zu können, ist eine einmalige Registrierung auf der o.g. Website notwendig. Natürlich wurde auch die Frage nach Anliegerkosten gestellt, die vom 1. Beigeordneten Robert Graaf mit der Information beantwortet wurde: „Bei anfallenden Arbeiten könnten ca. 80 Prozent der Kosten als Gebühren erhoben werden.“ Es lohnt sich also in mehrfacher Hinsicht, das Wirtschaftswegekonzept im Internet anzuklicken. Nach gut zwei Stunden war die Veranstaltung beendet und die Meinung der Bürger eindeutig: „Nach den vielen Jahren der Diskussion ist jetzt endlich mal konkret angefangen worden was zu machen!“

Michael Mrosek

Quelle: <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-wesel-hamminkeln-und-schermbek/buerger-diskutieren-ueber-hamminkeln-s-wegekonzept-id12171147.html>

Wegenetz wird überarbeitet

Erste Präsentation für das Wirtschaftswegekonzept / Bürger sollen im Internetportal Anregungen geben

Von Stefan Pingel

HAMMINKELN. Bürgermeister Bernd Romanski und die Planer vom Ingenieurbüro Ge-Komm mussten die Zuhörer manches Mal zurückholen. Denn die Bürger waren meistens schon einen Schritt voraus und wollten schon über Ausbaustandard und Kosten sprechen. Doch darum ging es am Montagabend im Forum des Schulzentrums noch gar nicht. Stattdessen sollen mit dem Wirtschaftswegekonzept, das die Gutachter derzeit erstellen, die Straßen und Wege „nur“ klassifiziert werden. Mit welcher Priorität dann später einmal saniert wird, werde erst diskutiert, wenn dieses bedarfsgerechte Netz steht, wiederholte Romanski mehrfach.

Stichweg am Issselbruch

Die Bereiche Hamminkeln und Ringenberg wurden am Montagabend im Forum des Schulzentrums vorgestellt. Seit gestern sind sie auch im Internetportal „Wirtschaftswegekonzept“ einsehbar. Dort sollen sich die Bürger registrieren und ihre Kommentare abgeben, sagte Geschäftsführer Bernd Mende. Nicht immer sei für die Planer klar erkennbar, wie ein Weg genutzt wird. Es gehe bei dem Konzept nicht darum, den Zustand zu erfassen, sondern seine Bedeutung und Nutzung, sagte Mende. Wird er nur von der Landwirtschaft genutzt? Ist er eine beliebte Fahrradrouten? Oder fahren hier sogar Schulbusse?

Manche Wege wurden dabei von dem Büro als entbehrlich eingestuft. Das bedeutet aber nur entbehrlich für die Allgemeinheit, nicht



Eugen Bitjukov (vorne links), Geschäftsführer des Büros Ge-Komm, stellt die Überlegungen zu den Wirtschaftswegen im Bereich Hamminkeln und Ringenberg vor. Foto: Stefan Pingel

für den einzelnen Nutzer oder Anlieger. Ein Beispiel gab es am Issselbruch. Dort endete ein asphaltierter Stichweg nach wenigen Metern in einem Feld. Die Planer schätzten den Weg als

entbehrlich ein. Was für sie nicht ersichtlich war: Mehrere Landwirte fahren über diesen Weg die Fläche an. Ganz unberührt ist dabei noch die Frage, wie Wege später einmal saniert oder

ausgebaut werden. Es könnte ausreichen. Wege mit einer wassergebundenen Decke zu versehen, sagte Bürgermeister Romanski. Das sei auch in der Pflege billiger. Zudem hob er den verkehrslenkenden Charakter hervor. Solche Straßen eignen sich nicht als Schleichwege für den Pkw-Verkehr. Romanski sind da unter anderem der Bruchweg oder der Wolfsdeich als Ausweichstrecken für Pendler Dornen im Auge. Eines sei allerdings schon jetzt klar, ergänzte der Beigeordnete Robert Graaf. Die Stadt wer-

de auf jeden Fall Anwohner zu 80 Prozent an den Sanierungskosten beteiligen, egal wie die Wege kategorisiert sind.

Nächster Termin in Brünen

Der nächste Termin ist am Montag, 19. September. Im Gasthof Majert für die Gemarkung Brünen. Beginn ist um 19 Uhr. Einen Tag später wird der Bereich im Internet freigeschaltet. Dort können seit gestern registrierte Nutzer den Bereich Hamminkeln/Rienberg kommentieren. | www.wirtschaftswegekonzept.de

Ringenger Schützenfest vergessen

Ein „Fauxpas“ sei der Verwaltung unterlaufen, gab Bürgermeister Bernd Romanski zu. Bei der Terminfestlegung habe man nicht berücksichtigt, dass ja am Montagabend noch das Schützenfest in Ringenberg

gefeiert wird. Der „Fauxpas“ wog umso schwerer, da sein Bruder Lutz König geworden ist. Die Ringenger haben jetzt bei den Terminen in Brünen und Dingden Gelegenheit, ihre Fragen zu stellen, versicherte er.

Quelle: Bocholter-Borkener Volksblatt

Ist der Lankernbrok entbehrlich?

Die Präsentation des Wirtschaftswegekonzeptes endet mit den Abschnitten Dingden und Mehrhoog



Nach dem Konzeptentwurf ist der Bahnübergang Lankernbrok entbehrlich. Allerdings weist Karl Heinz Klötgen auf die Zufahrt zu seiner Gärtnerei (links im Hintergrund) hin. Die Kunden kommen von der Bocholter Straße aus zu seinem Betrieb.

Foto: Stefan Pingel

Von Stefan Pingel

DINGDEN. Es war die erste Veranstaltung, bei der es mal nicht um den Ausbauzustand der Wirtschaftswege ging. In der Beziehung lobte Bürgermeister Bernd Romanski am Montagabend die 70 Zuhörer im Saal Hoffmann als „sehr diszipliniert“. Tatsächlich wurde – wie es die Präsentation vorsah – „nur“ über die Kategorien der Wege gesprochen. Bei diversen entbehrlichen Wegen nickte das Publikum wissend, die waren zum Teil ohnehin „unter den Pflug“ gekommen. An anderen Stellen – vor allem in Lankern – gab es aber Widerspruch.

Da waren zum einen die Landwirte, die an manchen Stellen feststellten, dass sie nicht mehr zu ihren Feldern kommen, weil die vorgeschlagenen Wege dorthin zu

schmal für die Traktoren sind. Zum anderen witterte Gärtner Karl-Heinz Klötgen für seinen Betrieb am Lankernbrok Unheil. Denn nach den Vorstellungen der Planer vom Büro Ge-Komm sind Teile der Wege zum Bildstock und Lankernbrok entbehrlich, weil sie auch von der Liederner Straße aus angefahren werden können. Da widersprach Klötgen heftig. Für ihn sei es das „wirtschaftliche Aus“, denn seine Kunden fahren die Gärtnerei von der Bocholter Straße aus an.

Vorwurf der Absprache

Klötgen hatte schon am Montagabend die Planer beschuldigt, die Sperrung des Bahnübergangs mit der Deutschen Bahn abgesprochen zu haben. Gestern wiederholte er gegenüber dem BBV diesen Vorwurf. Das

aber wies Bürgermeister Bernd Romanski von sich. Es habe im Vorfeld keine Absprachen gegeben.

Es würde ihn aber auch nicht wundern, wenn die Bahn in solche Richtungen denkt. Denn die stehe vor dem Problem, dass sie eventuell für viel Geld unfallträchtige Bahnübergänge sichern müsse. Aber das könne die Deutsche Bahn auch nicht einseitig entscheiden, wenn der Übergang von den Lankernern benutzt wird, sagte Romanski. Da habe die Stadt – und die Bürger – ein Wörtchen mitzureden.

Für die bevorstehende Elektrifizierung der Strecke ist allerdings keine Veränderung der Übergänge im Lankerner Bereich erforderlich, ergänzte Romanski. Dort werden die Züge nämlich weiter mit 80 Stundenkilometern unterwegs sein. An-

ders sehe das im Bereich zwischen Hamminkeln und Blumenkamp aus. Damit sich die Züge in Hamminkeln begegnen können, müssen sie auf diesem Abschnitt 100 Stundenkilometer fahren. Und bei dieser Geschwindigkeit müssen die Bahnübergänge gesichert werden. Auch da würde es

Zwei Wochen

Gestern Abend ist in Mehrhoog die Präsentation des Wirtschaftswegekonzeptes zu Ende gegangen. Die Bürger haben jetzt noch zwei Wochen Zeit, im Internet ihre Kommentare abzugeben, die in das Konzept einfließen sollen. Am 16. November wird der Entwurf im Planungsausschuss vorgestellt und verabschiedet.

Romanski nicht wundern, wenn die Bahn Übergänge aufgeben wolle.

Kommentare abgeben

Romanski warb bei der Versammlung öfter noch einmal darum, sich im Internetportal zu beteiligen und die Wege zu kommentieren. Nur so können die Anregungen in den Konzeptentwurf einfließen. Die echte Diskussion steht dann noch bevor. Und die wird sich dann doch um Zustand und Ausbau der Wege drehen. Dreh- und Angelpunkt werden dabei solche „Autobahnen“ wie der Bruchweg oder der Beerenhuk. Doch auch Straßen, die von verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt werden, müssen nicht unbedingt eine Asphaltdecke haben, gab er zu bedenken.

| www.wirtschaftswegekonzept.de

Quelle: Bocholter-Borkener Volksblatt

Bürger kennen Wege im Hinterland genau

HAMMINKELN (thh) Viele der 450 Kilometer Wirtschaftswege in der Flächenstadt Hamminkeln sind in die Jahre gekommen. Manche sind regelrecht verkommen, etliche aus Verkehrssicherungsgründen Sanierungsfälle. Mit einer neuen Konzeption rückt die Stadt dem Problem, das Kommune und Anliegern teuer werden kann, nun zu Leibe. 50 Teilnehmer waren im Realschul-Forum dabei, als diese vorgestellt wurde.

Das schwierige Verfahren wurde in seiner Logik nachvollziehbar dargestellt. Es gab in der Bürgerversammlung beim Durchgang, in dem Stück für Stück die Wege- und Straßennetze in den Ortsteilen Hamminkeln und Ringenberg „durchfahren“ wurden, bereits erste Ideen für Verbesserungen und viel Detailwissen von Bürgern, die vor Ort jede Scholle kennen. So soll es weitergehen. Unter www.wirtschaftswegekonzept.de werden die Planungen und ihr Stand freigeschaltet. Hier

kann man Meinungen und Vorschläge hinterlegen.

Denn es ist kaum möglich, sofort den Überblick angesichts der großen Ausdehnung des Wegenetzes zu haben. Das schrumpfte, wie berichtet, bereits um 20 Kilometer, weil Wege nicht mehr vorhanden sind. Es kann um weitere 40 Kilometer verringert werden, die das Büro Ge-Komm als „entbehrlich“ eingeschätzt hat. Der Sanierungsaufwand wäre also begrenzt. Doch entscheidend ist das Konzept, die vorgefundenen und von den Experten abgefahrenen Strecken in ein Kategorienraster von B (multifunktionale Wege) bis I (nicht mehr vorhanden oder genutzt) einzuordnen.

Dazu kommt die Untersuchung, wo sich Verkehrsbeziehungen neu ordnen bzw. konzentrieren lassen. Bisher fließt der Verkehr auf historisch gewachsenen Verbindungen. Nicht alles ist sinnvoll. Ge-Komm-Geschäftsführer Bernd Mende sag-

te, dass der „unvoreingenommene Blick von außen“ wichtig sei.

Als vier Verfahrensschritte nannte er Ist-Situation, Bedarfsfeststellung und Anforderungen, Soll-Zustand als mittelfristige Perspektive und die Bürgerbeteiligung. Letztere wurde von den Teilnehmern der Versammlung ausgiebig genutzt. Es gab bereits wertvolle Hinweise, wo welche Nutzungen üblich oder gewachsen sind. Straßen und Wege können so in neue Kategorien rutschen, die entweder eine kostengünstige Standardverringering möglich oder einen besseren, teuren Ausbau nötig machen. Das kann auch die Anwohner bis zu 80 Prozent der Bausumme kosten. Hier hätten manche gerne sofort gewusst, was auf sie zu kommt. Dafür ist es zu früh.

Allzu lange wird die Situation nicht mehr „frei“ sein. Für die Entwicklung gibt es 50.000 Euro Fördergeld, wenn die Stadt bis Ende November das Wegekonzept vorlegt

und politisch beschließt. Die nächste Bürgerbeteiligung für Brünen/Marienthal ist am Montag, 19. September, 19 Uhr, im Gasthof Majert.



**DAUERHAFT & FESTSITZENDE
IMPLANTATLÖSUNGEN FÜR IHRE
INDIVIDUELLEN ANSPRÜCHE!**

Quelle: Rheinische Post

Die Erläuterung zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes und die Vorstellung des Vorentwurfs erfolgte für die Öffentlichkeit an insgesamt fünf Terminen aufgeteilt nach Gemarkungen. Zu diesen Auftaktveranstaltungen kamen bis zu 80 interessierte Bürger:

DATUM	UHRZEIT	GEMARKUNG	ORT
05.09.2016	19:00h	Hamminkeln und Ringenberg	Forum der Realschule, Diersfordter Straße 32
19.09.2016	19:00h	Brünen	Landgasthof Majert, Weseler Straße 88
20.09.2016	19:00h	Loikum und Wertherbruch	Bürgerhalle Loikum, Elsholtweg 6
26.09.2016	19:00h	Dingden	Gasthof Hoffmann, Weberstraße 39
27.09.2016	19:00h	Mehrhoog	Tennisclub Mehrhoog, Im Hogenbusch 8

Bild: Ge-Komm GmbH

An allen Terminen wurden zuerst allgemeine Informationen zur Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes gegeben und erläutert, die Kategorisierungen der Wegeabschnitte anhand von Praxisbeispielen detailliert erklärt und abschließend das Konzept im Entwurf vorgestellt und zur Diskussion freigegeben.

Jeder Anwesende konnte Fragen stellen und sich z. B. die Einstufung bestimmter Wegeabschnitte näher erläutern lassen.



Bild: Stadt Hamminkeln



Bild: Stadt Hamminkeln



Bild: Stadt Hamminkeln



Bild: Stadt Hamminkeln



Bild: Stadt Hamminkeln

Im Folgenden die Einführungspräsentation:

Stadt Hamminkeln 

Kommunales Wirtschaftswegekonzept für die Stadt Hamminkeln

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle

Wirtschaftswegenetz.de



Warum ein Wirtschaftswegekonzept?

- Das Investitionsbudget der Städte und Gemeinden reicht nicht für eine flächendeckende Optimierung (~ Straßenausbaubeiträge analog zum kommunalen Innenbereich werden für Wirtschaftswege fast nie erhoben)

BÜRGER, RAT UND VERWALTUNG

Bürger*in • Bürger, Rat und Verwaltung • Ratkass • Ortschaft

Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 6 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Hamminkeln vom 15. Dezember 2011 - Straßenbeitragsatzung (SBS)

Aufgrund des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.04.1994 (GV NRW 1994, S. 684/20) (NRW 2023) - in der aktuell gültigen Fassung - und des § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.10.1990 (GV NRW 1990, S. 712/50) (NRW 610) - in der aktuell gültigen Fassung - hat der Rat der Stadt Hamminkeln in seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Erhebung des Beitrages

Zum Zweck des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung, Erhaltung und Verbesserung von Anlagen im Bereich von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen und als Gegenleistung für die durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme den Eigenheimen und Erbbauberechtigten der erschlossenen Grundstücke erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile erhebt die Stadt Beiträge nach Maßgabe dieser Satzung.

Die gleiche gilt für die aufgrund öffentlich-rechtlicher Entscheidung der Stadt bereitgestellten Straßen, Wege und Plätze (insbesondere Wirtschaftswege).



Warum ein Wirtschaftswegekonzept?

- Es gilt, die Wegenetze der kommunalen Außenbereiche fit für die Zukunft zu machen
- Durch ein Gesamtkonzept, das alle Wege und Brückenbauwerke einbezieht, soll aufgezeigt werden, welche Strecken / Bereiche besonders wichtig und bedeutungsvoll sind, und welche ggfs. zukünftig evtl. im Standard gesenkt werden können oder sogar für die Allgemeinheit entbehrlich sind
- Ziel ist es, ein Wegenetz zu definieren, das den Anforderungen der Zukunft gerecht wird und auch langfristig finanzierbar ist





Warum ein externer Partner?

- Ein erfahrener und unabhängiger Partner kann unvorbelastet agieren und auf Erfahrungen und Ideen aus weiteren Projekte anderer Regionen zurückgreifen
- Gerade der objektive Blick von außen, also eines unvoreingenommenen Dritten, ist sinnvoll und wichtig
- Praxiserfahrung ist auch unabhängig, um ein Projekt dieser Tragweite in angemessener Zeit zum Erfolg und Abschluss zu führen
- Das Land NRW fördert die Erstellung eines Konzeptes mit 75% (bis zu 50.000 €), sofern es mit externer Unterstützung erstellt wird





Warum ein Wirtschaftswegekonzept?

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





Welche Schritte sind erforderlich?

- Erhebung der vorhandenen IST-Situation
- Feststellung des objektiven Bedarfs, bzw. der zukünftigen Anforderungen
- Definition des SOLL-Zustandes als Perspektive
- Umfassende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Was bisher geschah

- Auswahl des externen Partners / Beauftragung der Ge-Komm GmbH am 06.05.2016
- Zwei Sitzungen der Projektgruppe Wirtschaftswegekonzept am 28.06.2016 und 01.09.2019



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Was bisher geschah

- Kategorisierung gem. Förderrichtlinie / Leitfaden des Landes NRW
 - Kategorie A = Klassifiziertes Straßennetz
 - Kategorie B = Multifunktionale Wege
 - Kategorie C = Erforderliche Wege zur Sicherstellung land- oder forstwirtschaftlicher Verbindungen
 - Kategorie D = Untergeordnete Wege mit Bedeutung für Fußgänger
 - Kategorie E = Wege mit untergeordneter Erschließungsfunktion
 - Kategorie F = Erschließungswege, die Einzelinteressen dienen
 - Kategorie G = Im Netzzusammenhang weniger wichtige oder entbehrliche Wege
 - Kategorie H = Nicht mehr vorhandene oder genutzte Wege



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Was bisher geschah

- Bereisung der Wege / Vor-Ort-Besichtigung



Abb.: GPS-Codierte Fotos (sog. Geotagging) im Geoinformationssystem

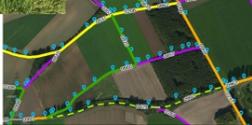


Abb.: Bereisung der Wirtschaftswege

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Was kann ich als Einzelner tun?

- Mitwirkung / Beteiligung
 - Bilden die bisherigen Erhebungen die tatsächliche Situation korrekt ab?
 - Was kann der externe Partner nicht wissen?
 - Welche Ergänzungen / Wünsche / Ideen habe ich?



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Was bisher geschah

- Kategorisierung gem. Förderrichtlinie / Leitfaden des Landes NRW
 - Nutzungshäufigkeit nach Funktionalität
Land- und Forstwirtschaft, Tourismus-Freizeit, Daseinsvorsorge, Produktion Erneuerbare Energien ...
 - Nutzung nach Umfang (Verkehrsmenge)
häufig, gelegentlich, selten



Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Warum sollte ich mich engagieren?

- Mitwirkung / Beteiligung
 - Es geht bei der Diskussion schließlich um „meine Wege“ und meine Interessen
 - Jetzt habe ich die Gelegenheit, mich einzubringen und aktiv mitzugestalten
 - Weil ich auch meinen Kindern eine verlässliche Perspektive bieten möchte




Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wie geht es weiter?

- Bürgerdialog-Portal
 - Die Stadt Hamminkeln bietet mir die Möglichkeit, mich ständig umfassend über das Wirtschaftswegenetzkonzept unter „wirtschaftswegenetz.de“ zu informieren und das Projekt online zu verfolgen
 - Nach einmaliger Registrierung kann ich dort auch meine weiteren Anmerkungen / Wünsche digital einstellen – und das sogar „rund um die Uhr“




Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Wie geht es weiter?

- Ausblick / Fahrplan
 - Das Projekt muss Mitte November 2016 beendet sein
 - Die Förderrichtlinien des Landes NRW fordern diesen engen Zeitplan zwingend, ansonsten verliert die Stadt Hamminkeln die Ansprüche auf die Fördermittel
– Das wäre schade, 50.000 € sind schließlich eine Menge Geld!



Stadt Hamminkeln


Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Ge-Komm GmbH
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle
T 05422 98151-60
E info@ge-komm.de

www.ge-komm.de www.wirtschaftswegenetz.de





Bild: Ge-Komm GmbH

3.4.3 Bürgerdialog www.wirtschaftswegekonzzept.de

Eine besonders herausragende Rolle im Bürgerbeteiligungsverfahren nahm das digitale Bürgerdialogportal ein:
www.wirtschaftswegekonzzept.de.

Die von der Ge-Komm GmbH entwickelte Internetplattform gab interessierten Bürgern und denjenigen, die sich an der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes beteiligen wollen, allgemeine und weiterführende Informationen und die Möglichkeit, Stellungnahmen in Form von Kommentaren abzugeben.

Gemäß dem Motto „Bürgerbeteiligung braucht neue, zeitgemäße Wege“ hat die Ge-Komm GmbH ein modernes GIS-gestütztes Bürgerdialogportal entwickelt und stärkt damit nachhaltig die moderne Beteiligungskultur für komplexe Zusammenhänge im Bereich der ländlichen Wegenetzkonzepte.

Da Bürgerinnen und Bürger heutzutage immer stärker in Entscheidungsprozesse einbezogen werden wollen, ist eine internetbasierte Beteiligungsform ideal, um Betroffenen und Interessierten die Möglichkeit zur Mitgestaltung zu geben.

Dieses Portal stand allen Interessierten rund um die Uhr (24/7) zur Verfügung und konnte bequem von zu Hause oder aber auch von unterwegs besucht werden. Durch die permanente Erreichbarkeit wurden eine bürgernahe Transparenz des Konzeptes und

eine hohe Beteiligung erreicht, ohne die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung der Stadt Hamminkeln zu belasten.

Die digitale Auskunft und Kommentierung ersetzen zum großen Teil die telefonische, schriftliche oder persönliche Beratung. Die Bürger werden ohne zeitlichen oder personellen Mehraufwand unmittelbar mit einbezogen. Das Portal wird von der Ge-Komm GmbH vorgehalten und administriert.

Alle Kommentare wurden seitens der Ge-Komm GmbH gesammelt und verwaltet, um dann aufbereitet und gebündelt an die Verwaltung der Stadt Hamminkeln übergeben zu werden.

Das Portal für das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Hamminkeln wurde Anfang September 2016 geöffnet. Die Phase der Bürgerbeteiligung dauerte, wie vorab angekündigt, bis Mitte Oktober 2016 an. Die bis dahin eingegangenen Kommentare wurden in dem Konzept berücksichtigt. Nach Projektabschluss steht das Portal bis Ende des Jahres 2016 noch informativ zur Verfügung. Eine Verlängerung des Zeitraums kann auf Wunsch realisiert werden.

Wie die folgende Statistik zeigt, wurde das Projekt im Beteiligungszeitraum insgesamt 2.555 Mal aufgerufen. Insgesamt sind über das Portal über mehr als 250 Kommentare eingegangen, insgesamt waren es etwa 300 Kommentare.

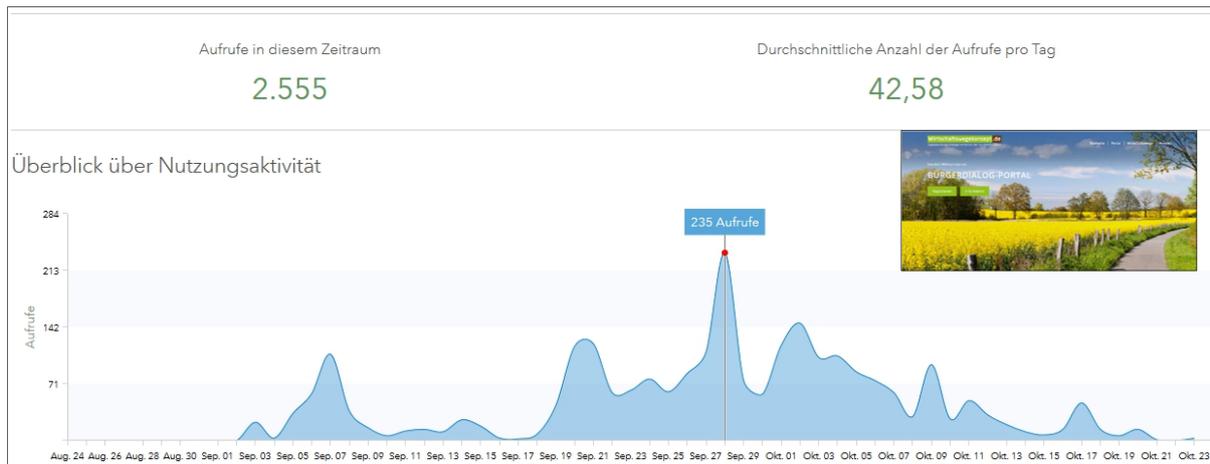


Bild: Nutzungsaktivität im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzept.de

Nach einmaliger Registrierung erhielt der Benutzer den Projektzugang und konnte sich ausführlich über das ländliche Wegenetzkonzept der Stadt Hamminkeln informieren und Vorschläge einbringen.

erfolgte außerdem nochmals die Erinnerung an die Veranstaltungstermine. Im Folgenden sind einige Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal www.wirtschaftswegekonzepte.de aufgeführt.

Es bestand die Möglichkeit, auf die Einführungspräsentation zurückzugreifen. Es



Bild: Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

1. Webseite
Geben Sie die Webadresse www.wirtschaftswegekonzept.de in Ihren Webbrowser ein.

2. Portal
Über den Menüpunkt *Portal* gelangen Sie zum Registrierungsvorgang.

3. Einmalig registrieren und Benutzeraccount anlegen
Wählen Sie *Registrieren* um Ihren Nutzeraccount zu erstellen.
Geben Sie folgende Daten ein:
▶ *Vor- und Nachname* (wichtig: keine Umlaute!)
▶ *E-Mail Adresse*
▶ *Passwort* (und Wiederholung)
Akzeptieren Sie die Bedingungen und klicken Sie auf *Registrieren*.

4. Einloggen
Um sich mit Ihrem neu erstellten Account anmelden zu können, wählen Sie im Menü *Portal* und dann *Login*.
Nun werden Sie aufgefordert Ihren Benutzernamen (oder Ihre E-Mail Adresse) und Ihr Passwort einzugeben.
Wählen Sie *Anmeldung*.

5. Zum Projekt gelangen
Um zu dem Projekt Ihrer Wahl zu gelangen, geben Sie nun den Namen Ihrer Gemeinde/ Stadt ein.


Hier geht es zum Bürgerdialog-Portal:
www.wirtschaftswegekonzept.de

? Sie kommen nicht weiter oder haben weitere Fragen? Wählen Sie *FAQ* im Navigationsmenü.

Bild: Benutzerhinweise zur Anmeldung im Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

HAMMINKELN

Die Stadt Hamminkeln hat unsere Gesellschaft mit der Erarbeitung eines ländlichen Wegenetzkonzeptes beauftragt. Das Projekt wird mit Mitteln des Europäischen Agrarfonds ELER zu 75% gefördert.

i PROJEKTGRUPPE

Am 01. September 2016 hat die zweite Projektgruppensitzung zum Projekt stattgefunden. Dort wurde der Startschuss für die im September folgenden 5 Beteiligungstermine gegeben.

Info unter: hamminkeln.de



Bild: Bürgerdialog-Portal: www.wirtschaftswegekonzepte.de

Mit Hilfe des Kommentarfeldes ließen sich Kommentare mit eindeutigem Bezug zu Wegenummern benutzerfreundlich eingeben.

KOMMENTARE

Ihr Kommentar

Name *

E-Mail *

Bezeichnung/Wegenummer/Beschreibung

Ihr Kommentar *

Um mehrere Kommentare zu senden, laden Sie diese Seite bitte neu.

Bild: Bürgerdialog-Portal:
www.wirtschaftswegekonzepte.de

Informationen wurden mittels des Bürgerdialog-Portals auf einfache Art und Weise immer tagesaktuell präsentiert. Zudem ließen sich die geocodierten Fotos mittels eines einfachen Klicks auf das Symbol aufrufen und anzeigen.



Bild: Bürgerdialog-Portal:
www.wirtschaftswegekonzepte.de

Für weiterführende Informationen ließ sich eine Kartenlegende einblenden.



Bild: Bürgerdialog-Portal:
www.wirtschaftswegekonzepte.de

Die Mitschriften und Notizen aus den jeweiligen Abendsitzungen wurden akribisch ausgewertet. Weitere Stellungnahmen sowie Kommentare aus dem Bürgerdialog-Portal

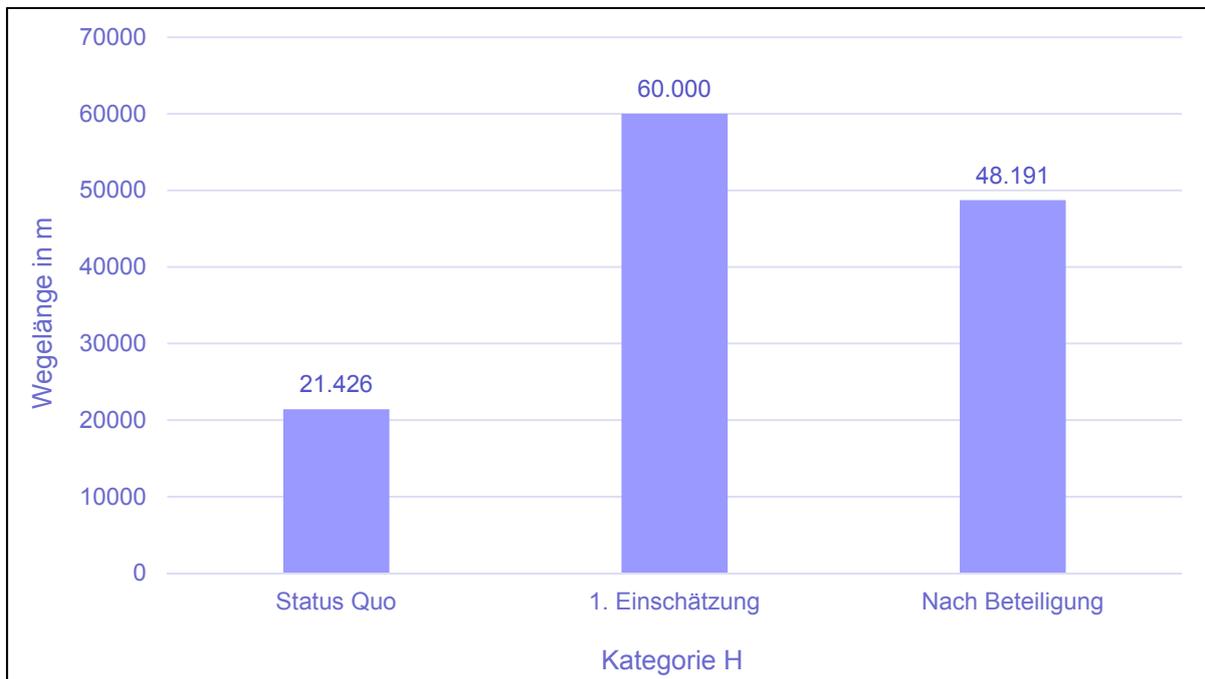
wurden ebenfalls berücksichtigt und ausgewertet.

Datum	Wegenummer / Straßenabschnitt	Kommentar / Anmerkung	Stellungnahme der Verwaltung / Abwägung
02.10.2016	1195	Ich brauche die Autobahnüberführung als Zufahrt für meine Flächen auf der anderen Seite der Autobahn.	Der Anregung wurde gefolgt. Änderung von Kat. H zu E.
03.10.2016	Wegenummer 1857,1262,1260,1700	Bei genannten Wegenummern handelt es sich laut Navi um Hauptverkehrsstraßen. Sattelzüge die zum Betriebsgelände der Sonac Pollsche-Heide 1 möchten werden vom Navigationssystem durch diese Wege geführt und bleiben stecken. Weiterhin wird der Rettungswagen durch diese Wege gelotst und verliert sehr wertvolle Minuten wie wir selbst feststellen mussten. Dieses sollte bitte mal geprüft werden.	1260 Kat. E. 1700 Kat. B. Der Anregung wurde gefolgt, wird geprüft.
04.10.2016	105	Um hier den Schulbusverkehr sicher zu stellen, sollte die Straße instand gehalten werden. Hier sind ebenfalls viele Schüler mit dem Fahrrad unterwegs. Die Straße ist gut und breit gebaut und dient so mit auch als LKW Zufahrt zur Hofstelle.	Der Anregung wurde gefolgt. Kat. B.
06.10.2016	Kat: H, Wegenummer 1845 und 0312	Weg 1845 führt direkt durch meine Fläche und ist seit Jahrzehnten nicht mehr als Weg genutzt. Ich hätte großes Interesse diese Fläche zu kaufen. Des Weiteren liegt Weg 0312 direkt an meiner Fläche und wird auch seit Jahrzehnten von niemandem mehr genutzt. Auch hier hätte ich Interesse die Teile zu kaufen die an meiner Fläche liegen. Vielen Dank	Der Anregung wurde gefolgt. Weiterleitung an FD 23

Bild: Eingegangene Stellungnahmen (Auszug)

Die folgende Statistik zeigt den Status Quo (IST) der Wege in der Kategorie H (nicht vorhanden oder nicht als solche genutzt) und dazu im

Vergleich die Einschätzungen (SOLL) für die Kategorie H (zukünftig entbehrlich) vor und nach dem Beteiligungsverfahren.



Grafik: Ge-Komm GmbH

3.5 Projektabschluss

3.5.1 Abschlussveranstaltung zum ländlichen Wegenetzkonzept der Stadt Hamminkeln / Ratsbeschluss

Die Abschlusspräsentation fand im Rahmen einer öffentlichen Sondersitzung des Rates der Stadt Hamminkeln zum Thema „ländliches Wegenetzkonzept der Stadt Hamminkeln“ am 15.11.2016 in der Bürgerhalle in Loikum statt. Gleichzeitig diente dieser Termin als Abschlussveranstaltung im Sinne des Leitfadens. Dazu hat die Stadtverwaltung die Bürger Hamminkeln eingeladen und die Veranstaltung über die Presse bekannt gegeben.



Bild: Ge-Komm GmbH

Herr Romanski, Bürgermeister der Stadt Hamminkeln, eröffnete die Ratssitzung mit einer Begrüßung der Anwesenden und führte in die Thematik ein.

Herr Bitjukov von der Gesellschaft für kommunale Infrastruktur aus Melle stellte den Anwesenden ausführlich die Ergebnisse des Wirtschaftswegekonzeptes dar und gab einen kurzen Ausblick auf die nun anstehenden Aufgaben unter Bezifferung eines geschätzten jährlichen Finanzbedarfes. Abschließend unterstrich Herr Bitjukov das außergewöhnlich hohe persönliche Engagement aller an der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes beteiligten Mitarbeiter der Verwaltung und bedankte sich für die konstruktive Zusammenarbeit.

Nach der Ergebnispräsentation bestand Gelegenheit zur Diskussion. Die Ratsmitglieder lobten mehrfach die Transparenz und das Ergebnis des Wirtschaftswegekonzeptes. Die einhellige Meinung war, dass der Stadt Hamminkeln nun eine gute detaillierte Datenbasis für die Erarbeitung weiterer Schritte zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen vorliegt. Das Konzept sei „nicht in Stein gemeißelt“ und soll nun einzelfallbezogen umgesetzt und fortgeschrieben werden.

Das Ergebnis des ländlichen Wegenetzkonzeptes wurde abschließend durch den Rat der Stadt Hamminkeln einstimmig und ohne Enthaltung beschlossen.

14. November 2016 | 00.00 Uhr

Hamminkeln

Morgen Sondersitzung zu Wirtschaftswegen



Hamminkeln. Das Wirtschaftswegekonzept ist in der Arbeitsgruppe mit Politik, Verwaltung und Fachfirma fertiggestellt worden und wird nun in einer Sondersitzung des Hamminkeler Rates endgültig beschlossen. Am morgigen Dienstag, 15. November, sind alle interessierten Bürger eingeladen, sich den Abschlussbericht des Büros Ge-Komm anzuhören. Die Sitzung beginnt um 17 Uhr im Bürgerhaus Loikum, Elsholtweg 6.

"Diese Sondersitzung ist zugleich als Abschlussveranstaltung für den gesamten Prozess "Erstellung eines Wirtschaftswegekonzeptes" zu sehen", teilte die Stadtverwaltung mit.

Quelle: <http://www.rp-online.de/nrw/staedte/wesel/morgensondersitzung-zu-wirtschaftswegen-aid-1.6393067>

Neben den anwesenden Ratsmitgliedern und den Pressevertretern waren auch zahlreiche Interessierte, darunter auch Herr Engelmann von der Bez.-Reg. Düsseldorf, der Einladung der Stadt Hamminkeln gefolgt und haben die Abschlussveranstaltung zum ländlichen Wegenetzkonzept in der Bürgerhalle in Loikum besucht.



Bild: Ge-Komm GmbH (von links: Herr Graaf - Erster Beigeordneter und Kämmerer Stadt Hamminkeln, Herr Bitjukov - Ge-Komm GmbH, Herr Engelmann – Bezirksregierung Düsseldorf, Herr Siedenbiedel - Gemeinschaftsbetrieb Hamminkeln, Frau Beuchelt-Giesen - Gemeinschaftsbetrieb Hamminkeln, Herr Romanski – Bürgermeister Stadt Hamminkeln, Herr Payer - Vorstandsbereichsleiter Technik Stadt Hamminkeln)

WAZ

NEWS STÄDTE POLITIK SPORT PANORAMA WIRTSCHAFT KULTUR REISE AUTO LEB

Stadtauswahl Regionen Bochum Dortmund Duisburg Essen Gelsenkirchen Hagen Iserlohn Oberh

Start » Städte » Nachrichten aus Wesel, Hamminkeln und Schermbeck » Gutachter rechnet teure Sanierung vor

Nachrichten aus Wesel, Hamminkeln und Schermbeck

Gutachter rechnet teure Sanierung vor

16.11.2016 | 05:36 Uhr

Hamminkeln. Groß war das Interesse der Hamminkeler Bevölkerung an dem Wirtschaftswegekonzept. Die Firma „Ge-Komm“ hatte in den vergangenen sechs Monaten 445 Kilometer Wirtschaftswege unter die Lupe genommen und dabei rund 15000 Fotos erstellt. Gestern wurden die Ergebnisse sowie Handlungsempfehlungen dazu in einer Sonder-Ratssitzung von Diplomingenieur Eugen Bitjukov vorgestellt.

„Außergewöhnlich hoch“ sei der Anteil der asphaltierten Wirtschaftswege, nämlich mit 281 Kilometern fast zwei Drittel, erläuterte er. Mit 217 Kilometern sei die Hälfte der registrierten Wege in Ordnung, die andere Hälfte aber sanierungsbedürftig. Ursprünglich hielt seine Firma 60 Kilometer für entbehrlich, nach der Bürgerbeteiligung immerhin noch 48 Kilometer. Von den etwa 40 Brückenbauwerken könne man auf vier verzichten, so der Experte. Teilweise seien Zuwege zu Häusern oder Gehöften doppelt und dreifach.

Auch zur Finanzierung der Wirtschaftswege-Erhaltung präsentierte Bitjukov eine Hochrechnung, nach der pro Jahr und Quadratmeter 1,13 Euro nötig wären – für Hamminkeln also rund 1,5 Mio Euro. Das wird die Stadt aber nie aufbringen. Im Haushalt sind in der Regel etwa 100 000 Euro jährlich für den Erhalt der Wirtschaftswege vorgesehen, so Kämmerer Robert Graaf.

Quelle:

<http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-wesel-hamminkeln-und-schermbeck/gutachter-rechnet-teure-sanierung-vor-aimp-id12362330.html>

3.6 Zukünftige Finanzierungsformen/ modelle

Im Rahmen des Projektes fanden auch eine offene Untersuchung und eine neutrale Betrachtung von Optionen hinsichtlich möglicher zukünftiger Finanzierungsformen des ländlichen Wegenetzes statt.

Bereits in den Beteiligungsgesprächen wurde daher regelmäßig darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Erhaltung von Straßen und Wegen für die Netzbetreiber mit einem beträchtlichen finanziellen Aufwand verbunden sind.

Laut dem Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, herausgegeben im Jahre 2004 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Kommission kommunaler Straßenbau, ergibt sich als Kennzahl bei Wirtschaftswegen ein Betrag in Höhe von 0,80 Euro/qm als jährlicher Finanzbedarf. Angepasst an das Jahr 2015 beträgt der Wert 1,13 Euro pro Quadratmeter Wirtschaftsweg p. a.

Laut FGSV gilt dieser Wert für den Aufwand für Instandsetzung und Erneuerung, er beinhaltet aber auch einen Anteil für die bauliche und betriebliche Unterhaltung.

Die FGSV weist besonders darauf hin, dass es sich bei den Kennzahlen um Mittelwerte zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes eines permanent unterhaltenen Netzes handelt. Eine Verbesserung des Status Quo kann damit aber im Allgemeinen nicht erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass gerade die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel für die Finanzverantwortlichen in den Städten und Gemeinden eine große Herausforderung darstellt – so auch in Hamminkeln.

Die Kosten für laufende Unterhaltungsleistungen trägt in der Regel die jeweilige

Kommune allein aus allgemeinen Haushaltsmitteln, während die Kosten für Erneuerungsmaßnahmen in NRW, auf Grundlage des Abgabenrechts und der bestehenden Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes, auch von den (jeweils unmittelbar betroffenen) Anliegern anteilig mitzutragen sind.

Laut Satzung der Stadt Hamminkeln vom 15.11.2011 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG (Kommunalabgabengesetz) besteht die Möglichkeit und somit gleichzeitig die Verpflichtung, auch für grundlegende Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese entspricht der Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes NRW und den Empfehlungen der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen.

3.6.1 Straßenbaubeiträge gemäß Kommunalabgabengesetz

In Nordrhein-Westfalen wurde seitens der Geschäftsstelle des Städte- und Gemeindebundes NRW in Abstimmung mit dem Innenministerium des Landes ein Muster einer Straßenbaubeitragsatzung gemäß § 8 KAG NRW erarbeitet. Diese Mustersatzung wird heute von zahlreichen Kommunen angewendet. Dadurch ergibt sich eine sehr hohe Rechtssicherheit, was gerade in diesem häufig mit Konfliktpotenzial behafteten Themenbereich von Bedeutung ist.

Erwähnt sei auch, dass insbesondere bei Einzelfragen oder Sonderfällen die Möglichkeit der Rechtsberatung durch den Städte- und Gemeindebund NRW besteht. Im Rahmen einer Mitgliedschaft beim StGB NRW ist dies für die Kommunen kostenfrei.

Die Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz für straßenbauliche Maßnahmen bezieht insbesondere die Wirtschaftswegen mit ein (§ 1 Erhebung des Beitrages).

Bei Wirtschaftswegen beträgt der Anteil der Beitragspflichtigen 50–80 %, die anrechenbare Breite wird mit 3,00 m festgesetzt.

Besonders erwähnenswert sind die Kosten für die Erneuerung von Brückenbauwerken. Diese werden in der Mustersatzung als nicht beitragsfähig aufgeführt, können (und sollten) jedoch laut Aussage des StGB NRW zukünftig mit berücksichtigt werden.

Nach entsprechender Beratung sind bereits einige Kommunen dieser Empfehlung gefolgt, beispielhaft sei hier die Stadt Preußisch Oldendorf genannt.

In der Satzung der Stadt Preußisch Oldendorf über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für Maßnahmen an Einrichtungen des Straßenbaus im Außenbereich vom 23.07.2013 heißt es dazu:

§ 2 Umfang des beitragsfähigen Aufwandes

(1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für

1. den Erwerb (einschließlich Erwerbsnebenkosten) und die Freilegung der für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Anlage benötigten Grundflächen.

2. den Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen zum Zeitpunkt des Beginns der Maßnahme.

3. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung der Fahrbahn mit Unterbau, Tragschichten und Decke sowie für notwendige Erhöhungen und Vertiefungen, Randsteine und / oder Schrammborde.

4. die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von

- a. Beleuchtungseinrichtungen
- b. Entwässerungseinrichtungen
- c. Böschungen, Schutz- und Stützmauern
- d. Trenn-, Rand- und Sicherheitsstreifen

e. Brücken, Tunnel, Durchlässe und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen.

(2) Nicht beitragsfähig sind die Kosten für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung der Straßen, Wege und Plätze.

Hinweise zur Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Einbeziehung von Wirtschaftswegen in Straßenbaubeitragssatzungen liefert in Nordrhein-Westfalen auch die Gemeindeprüfungsanstalt (GPA NRW).

Im Zuge von überörtlichen Prüfungen werden deutliche Empfehlungen hinsichtlich der Straßenbaubeiträge gegeben. Zum einen werden die Kommunen aufgefordert, die maximal zulässigen Prozentsätze von den Anliegern zu erheben und zum anderen wird die Berücksichtigung der Wirtschaftswege gefordert.

Die folgende Abbildung (Auszug) zeigt die entsprechenden Empfehlungen für Kommunen zur Ausschöpfung der Ertragsseite seitens der GPA NRW:



Bild: Auszug aus einem Bericht der Gemeindeprüfungsanstalt NRW

Darüber hinaus werden seitens der GPA NRW sog. Potenzialberechnungen für KAG-Beiträge durchgeführt. Diese Berechnungen verdeutlichen, welche Möglichkeiten der Mehreinnahmen sich durch die Anpassung der prozentualen Beitragssätze für Kommunen erreichen lassen.

Es ist erkennbar, dass Städte und Gemeinden in NRW somit nachdrücklich aufgefordert werden, die entsprechenden Schritte zu gehen. Zahlreiche Kommunen haben dies bereits vollzogen bzw. befinden sich in der

entsprechenden Übergangsphase zur Umsetzung.

3.6.2 Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden in NRW

Von der Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden erhoffen sich viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen eine zusätzliche Variante für Teilbereiche der verkehrlichen Infrastruktur.

Ähnlich wie bei der Flurbereinigung oder bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen werden dabei räumlich abgrenzbare Wegenetze, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen („Bauernschaften“ / Forstbetriebsgemeinschaften o. ä.), durch eine Gemeinschaft von Verantwortlichen unterhalten, zu denen auch die Kommune gehört. Der Verband stellt ein Nutzungs- und Sanierungskonzept für die Wege im Verbandsgebiet auf, führt die Sanierungsmaßnahmen nach diesem Konzept durch und finanziert die Maßnahmen über die Verbandsbeiträge.

Seitens des Städte- und Gemeindebundes NRW wurden rechtliche Fragestellungen bereits umfassend geprüft sowie Satzungsentwürfe erarbeitet. Auf dieser Grundlage existieren bereits in einigen Kommunen entsprechende Bestrebungen zur Gründung von Wegeunterhaltungsverbänden.

Das NRW-Umweltministerium hat im Dezember 2015 erklärt, dass es einer solchen Lösung nach dem Wasser- und Bodenverbandsgesetz (WVG) nicht mehr generell widerspricht und diese grundsätzlich für zulässig hält. Durch Verbände nach dem WVG lassen sich Herstellung und Unterhaltung von Wegen, die überwiegend land- oder forstwirtschaftlichen Interessen dienen, organisieren.

Die Stadt Hamminkeln hat derzeit auf Basis der existierenden Satzung vom 15.11.2011 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG die

Möglichkeit, für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese Verfahrensweise entspricht den Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes NRW und der Gemeindeprüfungsanstalt des Landes Nordrhein-Westfalen. Gegebenenfalls kann es trotzdem sinnvoll sein, zusätzlich zu dieser Variante für den Außenbereich der Stadt die Möglichkeit zur Gründung eines (oder mehrerer) Wegeverbandes zu prüfen.

3.6.3 Wiederkehrende Beiträge

Im Rahmen der Diskussion über Kostenerhebungen im Zusammenhang mit der kommunalen verkehrlichen Infrastruktur wurden auch in NRW die wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge angesprochen. In einer Stellungnahme der AG der kommunalen Spitzenverbände in NRW vom April 2013 zum Entwurf eines „Gesetzes zur Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge“ ziehen die kommunalen Spitzenverbände aber gesetzliche Ansätze zur Vereinfachung des Beitragsrechts innerhalb des bestehenden Beitragserhebungssystems einem systemändernden Lösungsansatz mit wiederkehrenden Beiträgen vor.

Ablehnend zu wiederkehrenden Beiträgen hat sich auch der Bund der Steuerzahler in NRW geäußert. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt daher nicht zu erwarten, dass ein entsprechender Systemwechsel in Nordrhein-Westfalen vollzogen wird.

3.6.4 Erhöhung der Grundsteuer A

In der Vergangenheit wurden in Bezug auf die Finanzierung von Wirtschaftswegen in NRW auch vereinzelt Diskussionen zur Anpassung der Grundsteuer A geführt. Durch eine Anhebung dieser Steuer sollten bauliche Wegemaßnahmen finanziert werden.

Hierzu sei auf Folgendes verwiesen:

Begriff der „Steuern“:

Gem. § 3 Abs. 2 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen sollen Gemeinden Steuern nur erheben, soweit die Deckung der Ausgaben durch andere Einnahmen, insbesondere durch Gebühren und Beiträge, nicht in Betracht kommt.

Während Gebühren und Beiträge Geldleistungen sind, die für eine besondere Leistung wie z. B. Amtshandlung oder für die Nutzung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen erhoben werden, steht Steuern dagegen keine spezielle Leistung der Gemeinde gegenüber. Sie werden zur Finanzierung der übrigen, nicht aus Gebühren, Beiträgen u. a. Einnahmen gedeckten Ausgaben erhoben.

Steuergegenstand der Grundsteuer A gem. § 2 Nr. 1 Grundsteuergesetz (GrStG) sind die Betriebe der Land- und Forstwirtschaft.

Betriebe der Land- und Forstwirtschaft sind gem. § 33 Bewertungsgesetz wie folgt beschrieben:

Zum land- und forstwirtschaftlichen Vermögen gehören alle Wirtschaftsgüter (insbesondere Grund und Boden, Wohn- und Wirtschaftsgebäude, stehende und umlaufende Betriebsmittel), die einem Betrieb der Land- und Forstwirtschaft dauernd zu dienen bestimmt sind. Betrieb der Land- und Forstwirtschaft ist die wirtschaftliche Einheit des land- und forstwirtschaftlichen Vermögens.

Wie oben beschrieben, unterliegt die Grundsteuer A somit grundsätzlich nicht der Zweckbindung. Beabsichtigt eine Kommune also, zur Finanzierung der Erneuerung, Unterhaltung und Instandsetzung von Wirtschaftswegen den Weg über eine Anhebung dieser Steuer zu gehen, müsste sie im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen eine solche Zweckbindung von Jahr zu Jahr neu beschließen.

Doch selbst bei einer solchen Vorgehensweise ist zu bedenken, dass hierdurch keine volle Verbindlichkeit besteht. Es wäre also möglich,

dass zusätzlich die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen erforderlich werden könnte. Aufgrund erheblicher Bedenken zahlreicher Fachleute sollte von einer Erhöhung der Grundsteuer A zur alleinigen Finanzierung von Wirtschaftswegen derzeit abgesehen werden.

3.6.5 Treckermaut

In der niedersächsischen Gemeinde Wardenburg wurde Anfang 2015 eine sogenannte Treckermaut eingeführt.

Eine solche Variante zur Finanzierung der ländlichen Wegenetze hat sich nicht zuletzt aufgrund der Schwierigkeiten bei der Überwachung nicht bewährt, sodass ein solches Vorhaben nicht als Optimum anzusehen ist.

3.7 Handlungsempfehlungen

Das Hauptziel des ländlichen Wegenetzkonzeptes ist es, die verkehrliche Infrastruktur im Außenbereich bedarfsgerecht und finanzierbar zu gestalten. Dieses gilt sowohl für die ländlichen Wege selbst, als auch für die dortigen Ingenieurbauwerke (insbesondere Brücken).

Eine wesentliche Rolle bei der Konzeptentwicklung spielt die prognostizierte zukünftige Nutzung gemäß SOLL-Konzept. Auf dieser Basis lässt sich der Bedarf passgenau ermitteln.

Konkrete Maßnahmen zu definieren ist eine wichtige Grundlage für die nächsten Schritte. Dabei spielen auch Befestigungsart und Ausbauqualität eine Rolle. Vor allem ergeben sich dadurch deutliche Unterschiede bezüglich der Herstellungs- und Unterhaltungskosten. Nicht unerheblich sind zudem ökologische Aspekte.

Auch durch die Möglichkeit der Festlegung einer zukünftigen Befestigungsart lassen sich gezielt verkehrslenkende Maßnahmen ermöglichen. Unerwünschte Abkürzungstrecken werden z. B. für den Durchgangsverkehr unattraktiver, wenn Teilbereiche in wassergebundener Decke ausgeführt werden.

Eine stringente Zuweisung von Befestigungsarten zu den einzelnen Kategorien ist nicht vorgesehen und aus unserer Sicht auch nicht sinnvoll. Alle Entscheidungen hinsichtlich der zukünftigen Befestigungsarten müssen fallweise getroffen werden und lassen sich nicht pauschalieren. Hierzu sind die jeweils zum Ausführungszeitpunkt besonderen Rahmenbedingungen in die Regelwerk-konforme Planung einzubeziehen. Eine wesentliche Bedeutung dabei spielen auch die Bodenverhältnisse, die Geländeform und das vorhandene Material (Altlasten, PAK).

Befestigte Wege (bituminös)

In der Stadt Hamminkeln wurde eine über-durchschnittlich hohe Anzahl an bituminös befestigten Wegen ermittelt. Das liegt vor allem an der stark verstreuten Siedlungsstruktur mit einer großen Anzahl an Höfen im Außenbereich. Diese sind zudem oftmals mehrfach über einen bituminös ausgebauten Weg erschlossen. Das führt zu einem verhältnismäßig großen befestigten Wegenetz im Außenbereich und dementsprechend hohen Unterhaltungskosten. Ein wichtiges Ziel dieses Konzeptes ist daher den tatsächlichen Bedarf zu ermitteln und die asphaltierten Wirtschaftswege auf ein finanzierbares und gleichzeitig bedarfsgerechtes Maß zu reduzieren.

Wege in wassergebundener Bauweise

Als wassergebunden bezeichnet man Bauweisen, bei denen die Deckschicht ohne Bindemittel (DoB) hergestellt wird. Wassergebundene Wege sind für hohe Achslasten, aber nicht für schnellen Verkehr geeignet.

Sie werden von Wanderern und Reitern aufgrund ihrer Elastizität besonders bevorzugt. Für Radfahrer sind wassergebundene Strecken aufgrund des höheren Rollwiderstandes und der Unebenheiten bedingt geeignet. Trotzdem sind wassergebundene Wege auch auf vielen reinen Radwegstrecken zu finden. Bei entsprechender Unterhaltung ist dies durchaus eine gute Variante.

Vorteile (gegenüber bituminöser Befestigung)

- gerade für instabile Untergründe geeignet durch einfachere Instandhaltung
- besonders lange Lebensdauer bei optimaler Unterhaltung
- geringe Störung des Landschaftsbildes
- geringer Versiegelungsgrad
- hohe Multifunktionalität
- vergleichsweise niedrige Herstellungskosten

Nachteile (gegenüber bituminöser Befestigung)

- nicht für hohes Verkehrsaufkommen und schnellen Verkehr geeignet
- sehr hoher Unterhaltungsaufwand
- Kurvenbereiche bzw. Bereiche, die starken Lenkbewegungen ausgesetzt sind, sollten genauso wie Strecken, auf denen häufig angefahren bzw. gebremst wird, bituminös ausgeführt werden
- starke Gefällestrrecken sind mit „Wasserableitern“ auszustatten

Wegeaufbau wassergebundene Befestigung

Ein wassergebundener Weg besteht aus einer ungebundenen Tragschicht aus Kiesgeröll, Schotter, unsortiertem Gestein oder Betonrecycling. Die Stärke richtet sich nach der Tragfähigkeit des Untergrundes und der Beanspruchung des Weges und kann zwischen 20 und 45 cm liegen. Darauf wird eine 5 cm starke Deckschicht aus Sand, Kies-Sand oder Splitt-Sand-Gemischen eingebaut.

Wassergebundene Befestigungen haben den Nachteil, dass sie teilweise sehr

unterhaltungsintensiv sind und bei fehlender Unterhaltung schnell Qualitätsverluste bei der Befahrbarkeit eintreten.

Näheres regeln die ZTV LW 16 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau Ländlicher Wege, Ausgabe 2016).



Bild 34: Deckblatt der ZTV LW 16, FGSV

Für Wege mit einer multifunktionalen Nutzung durch unterschiedliche Verkehrsteilnehmer (Nutzergruppen) ergeben sich in der Regel bestimmte Anforderungen. Das bedeutet, dass die Wege der Kategorie B in der Regel befestigt sein sollten. Nicht immer ist jedoch eine bituminöse Befestigung erforderlich, in bestimmten Fällen genügen auch wassergebundene Wege den Anforderungen.

Die Handlungsempfehlungen gemäß Leitfaden beschreiben Maßnahmen, die notwendig sind, um den SOLL-Zustand der Wege zu erreichen und / oder zu erhalten. Maßnahmen können laut Leitfaden sein:

- a. Erhaltung wie Bestand (normale Unterhaltung)
- b. Sanierung (gleiche Kategorie)
- c. Umbau / andere Bauweise (veränderte Kategorie)
- d. Rückbau / Aufhebung,
- e. Neubau (neue Trasse).

Dabei ist eine Priorisierung nach kurz-, mittel- und langfristigem Handlungsbedarf sinnvoll. Alle Handlungsempfehlungen sind dem digitalen GIS-Datenbestand eindeutig zugeordnet. Die Informationen lassen sich automatisiert sowohl in Listen- als auch in grafischer Form ausgeben und darstellen.

An dieser Stelle sei auf die im August 2016 neu erschienenen „Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, Teil 1: Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung ländlicher Wege“ hingewiesen. Herausgeber ist die Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA).

Demnach ergeben sich folgende Begriffsbestimmungen für ländliche Wege:

Verbindungswege

verbinden einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöfte und Weiler untereinander sowie mit benachbarten Orten oder schließen diese an das gemeindliche und überörtliche Verkehrsnetz an. Sie verbinden örtliche Wegesysteme und ermöglichen einen übergemeindlichen Verkehr. Sie nehmen sowohl allgemeinen ländlichen Verkehr als auch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf. Verbindungswege sind ganzjährig auch mit hohen Achslasten befahrbar.

Feldwege

dienen der Erschließung der Feldflur und werden je nach Verkehrsbeanspruchung,

Funktion im Wegenetz und Erschließungsleistung als Hauptwirtschaftswege (HWW), Wirtschaftswege (WW) oder Grünwege angelegt.

Hauptwirtschaftswege

dienen der weitmaschigen Erschließung der Feldflur. Sie schaffen die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Einsatz der Landtechnik und erfüllen häufig auch die Anforderungen an eine multifunktionale Nutzung.

Wirtschaftswege

dienen der engmaschigen Erschließung der Feldflur. Sie sind entsprechend ihrer Verkehrsbeanspruchung auszubauen. Sie können auch die Anforderungen an eine multifunktionale Nutzung erfüllen.

Grünwege

dienen der Erschließung und der Bewirtschaftung der Grundstücke. Sie sind unbefestigte Feldwege, die mit Traktoren und anderen landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen bei geeigneter Witterung befahrbar sind.

Waldwege

dienen der Walderschließung. Sie ermöglichen bzw. erleichtern u. a. den Transport von Holz und sonstigen Forstprodukten, von Personen und Betriebsmitteln, dienen der Erholung der Bevölkerung und der Lenkung des Erholungsverkehrs. Waldwege werden in **Holzabfuhrwege (Fahrwege)** und **Betriebswege (Maschinenwege)** unterteilt.

Holzabfuhrwege

sind überwiegend ganzjährig befahrbar und werden mit LKW, PKW und Arbeitsmaschinen

befahren. Sie dienen im Seitenraum der Holzlagerung, haben hervorgehobene Erschließungswirkung und binden Waldgebiete an die öffentlichen Straßen an.

Betriebswege

werden ausschließlich von PKW und Arbeitsmaschinen genutzt, dienen der weiteren Erschließung der Fläche und können bei Bedarf zu Holzabfuhrwegen entwickelt werden, wenn die forstwirtschaftlichen Verhältnisse der angrenzenden Waldflächen dies erfordern.

Sonstige ländliche Wege

stehen in der Regel auch Fußgängern und Radfahrern, beschränkt auch Reitern, zur Verfügung (Gehwege, Wanderwege, Radwege und Viehtriebe).

Grundsätzlich gelten laut RLW folgende Planungsaspekte:

- Verkehrstechnische Aspekte
- Agrarstrukturelle Aspekte
- Landespflegerische Aspekte
- Boden- und Gewässerschutz
- Arten- und Biotopschutz
- Erhaltung des Landschaftscharakters

Als Besonderheit ist darüber hinaus die Topographie (gering / stark bewegtes Gelände) von Bedeutung.

Neben der Art und dem Umfang des Verkehrs spielen auch Abmessungen, Achslasten, Gesamtgewichte und Geschwindigkeiten der Fahrzeuge eine Rolle. Die Bemessung der ländlichen Wege erfolgt gemäß RLW für eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h für Traktoren auf einer ebenen, geraden Strecke.

Es wird empfohlen, diese Richtlinie bei zukünftigen grundhaften Erneuerungen unter Berücksichtigung oben genannter Planungsaspekte zu Grunde zu legen.

Welche Variante gewählt wird, ist dem tatsächlich aufkommenden Verkehr und den vorherrschenden Verkehrsarten anzupassen.

Für Wegeabschnitte der Kategorie F, also Erschließungswege, die dem Einzelinteresse dienen, wird empfohlen, diese entweder in das Privateigentum zu überführen oder zumindest die Unterhaltungspflicht an die Privatpersonen zu übertragen. Der Ausbaustandard ist mit dem jeweiligen Anlieger abzustimmen.

Die in die Kategorie H eingestuften Wege bedürfen jeweils einer Einzelfallbetrachtung. Mögliche Varianten im Umgang mit diesen Wegeabschnitten können Privatisierungen, Rückbau, ökologische Aufwertung oder Zuweisung zu Kompensationsflächen darstellen.

Hierzu sind vor der Umsetzung tiefergreifende Untersuchungen und Überlegungen notwendig. Insbesondere sind bei einer Privatisierung alle Anlieger zu hören. Dabei ist zu beachten, dass die zukünftige Erschließung aller Eigentumsflächen sichergestellt bleibt.

Ist eine ökologische Aufwertung vorgesehen, so muss sie agrarstrukturverträglich erfolgen, d.h. Wegeflächen sollen nach Möglichkeit nicht innerhalb geschlossener Ackerflächen an Ort und Stelle ökologisiert werden, sondern an Randbereiche der Ackerflächen verlegt werden. Bedarfsweise kann dafür ein Flächentausch oder eine Bodenneuordnung zielführend sein.

4 Fazit/ Ausblick

Die Stadt Hamminkeln konnte im Jahre 2016 als eine von insgesamt nur zwei Kommunen im Regierungsbezirk Düsseldorf mit finanziellen Zuwendungen im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung (ILE-Richtlinie) ein ländliches Wegenetzkonzept (sog. Wirtschaftswegekonzept) erarbeiten. Grundlage dafür bildete der Runderlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz – IIB2.0228.22901.02 vom 27. Januar 2016.

Als externer Partner wurde die Ge-Komm GmbH aus Melle im Rahmen eines förmlichen Verfahrens ausgewählt.

Die erfolgten Bearbeitungsschritte wurden gemäß Leitfaden zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte Nr. 2 der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer integrierten ländlichen Entwicklung vom 26.1.2016 durchgeführt.

Laut Leistungsspektrum wurden folgende Schritte (Positionen) durchgeführt:

Pos. 1 Grundlagenaufbereitung / Projekt-einrichtung

Pos. 2 Bereisung/ Vor-Ort-Besichtigung/ Erhebung der IST-Situation

Pos. 3 Datenanalyse/ Vorbereitende Arbeiten

Pos. 4 Datenanalyse/ Entwicklung eines SOLL-Konzeptes

Pos. 5 Vorbewertung/ Beteiligung/ Einbeziehung von Akteuren

Pos. 6 Einarbeitung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

Pos. 7 Ergebnisbericht/ Handlungsempfehlung

Pos. 8 Ergebnispräsentation

Pos. 9 Ergänzung und Aufbereitung der ATKIS-Datenbestände

Die Projektbearbeitung erfolgte im Zeitraum Mai bis November 2016.

In diesem Rahmen wurden alle Wege der Stadt Hamminkeln hinsichtlich des IST- und des SOLL-Zustandes klassifiziert. Bei der Bearbeitung hat sich herausgestellt, dass eine zusätzliche Wegekategorie erforderlich wird für reine Fuß-, Reit- bzw. Radwege, die als selbstständige Wege für Luftverkehr nicht nutzbar sind.

Es wurde in diesem Zuge in enger Abstimmung mit der Bezirksregierung Düsseldorf eine interne Kategorie „I“ dafür vergeben.

(Anm.: Diese Kategorie wurde mittlerweile fest in den überarbeiteten Leitfaden mit Stand vom 22.9.2016 eingeführt.).

Der SOLL-Zustand und die Handlungsempfehlungen wurden in einem mehrstufigen Verfahren mit allen Betroffenen und Interessierten besprochen und intensiv diskutiert.

Dabei konnte letztendlich ein großer Konsens erzielt werden, sodass von einer hohen Akzeptanz auszugehen ist.

Der Stadt Hamminkeln liegt nunmehr eine umfassende Datenbasis für zukünftige Entscheidungen vor, die von der breiten Mehrheit akzeptiert wird.

Auf dieser Basis lassen sich zukünftige Planungen effizient und passgenau durchführen und die notwendigen Entscheidungen herbeiführen. Handlungsoptionen für Investitionsentscheidungen und für die dauerhafte Unterhaltung der Wege lassen sich so ebenfalls besser aufzeigen und einleiten.

Gemäß Ratsbeschluss vom 15.11.2016 bildet das Konzept die Grundlage für die Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges mit Aufstellung von Prioritäten, Maßnahmenbeschreibungen, eines Zeitplanes zur Umsetzung und einer Kostenermittlung. Die Bezirksregierung Düsseldorf setzt voraus, dass die Stadt Hamminkeln die während der Erstellung des ländlichen Wegenetzkonzeptes praktizierte Transparenz und Einbeziehung der Interessen- und Bürgervertreter auch bei der Umsetzung des Konzeptes und bei weiteren Planungsschritten anwendet. Insbesondere im Bezug auf die Themen Agrarstruktur und Biodiversität ist eine solche Vorgehensweise wichtig.

Im Bezug auf die im Konzept verzichtbaren Brückenbauwerke sind weitere eingehende Überlegungen anzustellen und Entscheidungen zu treffen. Evtl. kann es sinnvoll werden, das Konzept dann punktuell zu überarbeiten und anzupassen.

Die Stadt Hamminkeln hat derzeit auf Basis der existierenden Satzung vom 15.11.2011 über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG die Möglichkeit, für grundhafte Erneuerungen von Wirtschaftswegen Anliegerbeiträge zu erheben. Diese Verfahrensweise entspricht den Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes NRW und der Gemeindeprüfungsanstalt GPA des Landes Nordrhein-Westfalen.

Gegebenenfalls kann es trotzdem sinnvoll sein, zusätzlich zu dieser Variante für den Außenbereich der Stadt die Möglichkeit zur

Gründung eines (oder mehrerer) Wegeverbandes zu prüfen.

Diese Variante wird insbesondere in NRW vielfach von der Landwirtschaft gefordert und verspricht, langfristig eine gute Lösung für die kommunalen Außenbereiche der Städte und Gemeinden in NRW zu sein. Auch für solche Überlegungen lässt sich das erstellte Werk nutzen.

In jedem Fall sei der Stadt Hamminkeln empfohlen, das nunmehr erstellte und aufwendig abgestimmte Wirtschaftswegekonzept zukünftig konsequent anzuwenden und permanent fortzuführen. Nur auf Basis aktueller Datengrundlagen lassen sich die richtigen Entscheidungen treffen.

Es wird auch wichtig sein, das Konzept weiterhin in bürgerfreundlicher Art und Weise für die Betroffenen einsehbar zu machen. Hierzu kann das Bürgerdialog-Portal auch weiterhin eine gute Variante darstellen.

Melle, im November 2016

Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur



Geschäftsführende Gesellschafter der Ge-Komm GmbH | Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

Alexander Klassen *E. Bitjukov* *Bernd Mende*
Alexander Klassen Eugen Bitjukov Bernd Mende