

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 36/0048/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	12.05.2015
		Verfasser:	Keim, Katja
Antrag auf Aufnahme des Regelbetriebs im Bike-Park am Dreiländereck			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
02.06.2015	LBR	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Landschaftsbeirat widerspricht der beabsichtigten Befreiung nicht und stimmt dem Eingriff zu.

In Vertretung

Dr. Lothar Barth
Beigeordneter

FB 36/82	FB 36/00	FB 36/40	FB 36/42
mitge- zeichnet per E- Mail			

Erläuterungen:

2013 wurde am Dreiländereck in Aachen (Landschaftsschutzgebiet) durch den Verein Geländefahrad e.V. ein Bikepark (2-3 ha groß) errichtet. Unter Beteiligung des Landschaftsbeirats wurde mit Genehmigungsbescheid vom 05.03.2013 eine auf 2 Jahre nach Inbetriebnahme befristete landschaftsrechtliche Befreiung für die Einrichtung und den Betrieb des Bikeparks erteilt.

Der Bikepark hat laut Angaben des Vereins zum Ziel „den Mountainbikesport auf eine im Verhältnis zum gesamten Wald geringe Fläche zu konzentrieren und dazu beizutragen, das illegale Fahren im restlichen Waldgebiet zu reduzieren“. Derzeit sind 600 Mitglieder im Verein auf der Strecke aktiv (Stand Mai 2015), hinzu kommen nochmals 100-200 Gastnutzer jährlich. Die Nutzungszeit des Parks liegt zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang, hauptsächlich am Wochenende. Die Anlage kann ganzjährig genutzt werden. Die Benutzer des Parks reisen laut Angaben des Vereins hauptsächlich mit dem Fahrrad an; Nutzer, die mit dem PKW anreisen, können vorhandene Stellplätze am Dreiländerturm nutzen.

Seit 2013 wurden folgende Elemente auf der Strecke eingerichtet:

- Gemeinsamer Anfangspunkt der drei Streckenabschnitte ist ein Startturm aus Holz (seitlich offene Bauweise, 5 m hoch, ca. 17 m lang). Vom Dreiländerweg ist der Turm aufgrund des Birkenbestands während der Vegetationszeit kaum einsehbar (siehe Foto)
- Vom Startturm aus erfolgte bislang die Anlage von 2 Downhill-Strecken (jeweils etwa 400 m lang, auf je rund 1,5 m Streckenbreite)
- Weiter erfolgte die Anlage einer Singletail-Strecke (70 cm breit)
- Auf dem Gelände ist an verschiedenen Stellen Werbung für Sponsoren angebracht – diese wurde so angebracht, dass sie von den Nutzern der Strecken – aber nicht direkt für sonstige Waldbesucher von den Wegen aus – sichtbar ist.
- Zur Unterhaltung der Strecken werden an mehreren Stellen des Geländes Kies und Erde (<1m³) gelagert und zur Ausbesserung/ Unterhaltung der Streckenabschnitte vorgehalten.
- Weiter gibt es für die Unterbringung von Werkzeugen einen abschließbaren Container.



Nähere Informationen zum Bikepark, insbesondere zum Verlauf und zur Ausstattung der Strecken

können den beigefügten Antragsunterlagen entnommen werden.

Aktuell wird der Park um eine Freeride-Strecke erweitert (diese war bereits Bestandteil des Antrags aus 2013 und wird von der Befreiung Bescheid vom 05.03.2013 umfasst). Die Freeride-Strecke umfasst entgegen den Angaben aus dem Antrag von 2013 jedoch mehr sog. künstliche Elemente (siehe Streckenplan in den beigefügten Antragsunterlagen) – dies wurde mit FB 36/82 abgestimmt. Auch der Verlauf der Strecke (siehe Übersichtsplan, gelb) wurde mit dem FB 36/82 (Hr. Dr. Krämer, Hr. Odrost) abgestimmt und markiert.

Mit Antrag vom 08.05.2015 beantragt der Verein Geländefahrrad Aachen e.V. nun eine erneute landschaftsrechtliche Befreiung für den dauerhaften Betrieb/ Regelbetrieb des Bikeparks.

Während des Regelbetriebs sollen auf dem Gelände regelmäßige organisierte Veranstaltungen stattfinden. Der Verein beantragt, in der Anlage (a) ein bis zwei jährliche, interne Vereinsveranstaltungen, z.B. Vereinsmeisterschaften sowie b) bis zu drei Test- und Werbeaktionen von Sponsoren jährlich zu organisieren.

Die Verwaltung beabsichtigt, diese Veranstaltungen nicht zum Gegenstand der Befreiung für den Regelbetrieb zu machen und Befreiungen für geplante Veranstaltungen jeweils auf gesonderten Antrag hin zu prüfen.

Anlage/n:

1. Antrag auf landschaftsrechtliche Befreiung
2. Erläuterungen zum Antrag

Name, Vorname: Dominik Brachmanski	
Straße, Hausnummer: Jakobstraße 158	
PLZ, Wohnort: 52064 Aachen	
Telefon: 0151 222 41 788	E-Mail: vorstand@gelaendefahrrad-aachen.de

Stadt Aachen
 -Untere Landschaftsbehörde-
 Reumontstr. 1
 52064 Aachen

Antrag auf Befreiung von den Verbotsbestimmungen des Landschaftsplans der Stadt Aachen 1988 nach dem Bundesnaturschutzgesetz / Landschaftsschutzgesetz NW

<u>Lage</u>	<u>Gemarkung:</u> Laurensberg	<u>Flur:</u> 1	<u>Flurstück(e):</u> 31
<u>Projektbezeichnung:</u> (ggfls. auf gesondertem Blatt)	Bikepark Dreiländereck		

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Verwirklichung des oben angegebenen Projektes innerhalb des Geltungsbereichs des Landschaftsplans der Stadt Aachen ist eine Befreiung nach den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) bzw. Landschaftsgesetzes (LG NRW) und diesem nachgeschalteter Bestimmungen erforderlich.

Hiermit beantrage(n) ich/wir die Befreiung nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen.

Ich/Wir nehme(n) zur Kenntnis, dass die Entscheidung über einen Antrag auf Befreiung gebührenpflichtig ist.

Mit freundlichen Grüßen



 Datum / Unterschrift(en) Antragsteller(in)

Anlage: Projektvorstellung

Antrag zwecks Befreiung gemäß § 69 LG.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wenden uns an Sie mit dem Anliegen, eine landschaftsrechtliche Befreiung des Flurstücks 1, Flur 31 der Gemeinde Laurensberg, Stadt Aachen zu erwirken. Dies soll zur Aufnahme des Regelbetriebs des dort befindlichen Bikeparks geschehen. Im folgenden Schreiben werden diese Kapitel enthalten sein:

Inhalt

- 1.) Begriffsklärung:
 - I. Künstlich, naturähnlich, naturnah
 - II. Vorstellung diverser Beispielhindernisse
- 2.) Plan zu Lage und Art der Strecken
- 3.) Art und Intensität der Anlagennutzung und Nutzungszeiten
 - I. Allgemeiner Betrieb
 - II. Veranstaltungen
- 4.) Informationen zu Nebeneinrichtungen/ Baubetrieb/ Sponsorenwerbung
- 5.) Stellplatzbedarf
- 6.) Vereinsprofil
- 7.) Anlagen
- 8.) verzeichnis

1) Begriffsklärung

1.1) Künstlich, Naturnah, Naturähnlich

Zur Verbesserung des Sachverständnisses im Bezug auf landschaftsästhetische und bauliche Aspekte sollen die im Bikepark befindlichen und geplanten Elemente kategorisiert werden. Deshalb soll anhand des verwendeten Materials und des Eingriffs in die Landschaft und Umwelt zwischen künstlich, natürlich bzw. naturähnlich unterschieden werden. Danach sollen die häufigsten Bauformen anhand von Abbildungen erläutert werden.

Künstliche Hindernisse (i)

Ein künstliches Hindernis wird aus nicht im Wald vorhandenen Materialien errichtet. Im Speziellen bedeutet dies, dass alle Elemente aus verarbeitetem (gesägtem, ansonsten unbehandeltem) Holz und aus gebietsfremdem Erdmaterial hierzu gezählt werden.

Um Stabilität und Sicherheit der Hindernisse gewährleisten zu können, wird eine Massivholzbauweise aus hochwertigen Hölzern (etwa Douglasie oder Lärche) angewendet. Die Qualität der Umsetzung wird von erfahrenen und qualifizierten Mitgliedern (Sägeschein, Ausbildung im Handwerk) des Vereinsbauteams sichergestellt und überwacht. Weil grundsätzlich unbehandeltes Holz verwendet wird, muss mit einem Nachgrauen der Oberflächen gerechnet werden.

Der Vorteil eines auf diese Weise gebauten Elements ist die Möglichkeit, aus sportlicher Sicht notwendige, komplexe Elemente mit einem vergleichsweise geringen Eingriff in den Boden errichten zu können, weil kleine Fundamente (z.B. Bodeneinschlaghülsen, vereinzelt Punktfundamente) zur Verankerung ausreichen und kein Aushub im Gebiet vorgenommen werden muss.

An Stellen mit erhöhtem Sturzrisiko (insbesondere Landungen von großen Sprüngen) und auf ebenen Streckenabschnitten wurde LAGA Z0 zertifizierte Fremderde nach Absprache mit Herrn Quil (FB 36/52, Sachgebiet Nachsorgender Bodenschutz) verwendet. Der Einsatz von Erde geschieht im Rahmen der Sicherheit zur Vermeidung von Verletzungen durch scharfe Kanten oder Hängenbleiben von Gliedmaßen in Lücken zwischen Brettern, Verringerung des Sturzrisikos bei schiefer Landung durch Glättebildung bei Nässe und Ausschließen eines Bruchs von Holzkonstruktionen wegen Änderung der Materialeigenschaften über die Zeit (Schädigung durch Lastwechsel, Witterung) oder durch Belastungsspitzen.

Naturähnliche Hindernisse (ii)

Ein naturähnliches Hindernis wird aus im Wald vorhandenen Materialien errichtet und schließt eine Geländemodellierung ein. Naturähnliche und natürliche Hindernisse können kombiniert werden (z.B. gebauter Sprung in einen vorhandenen Hang). Die meisten Elemente im Bikepark sind derart gestaltet.

Häufig wird eine Befestigung in Form eines Holzrahmens, meistens aus präparierten Stämmen, vorgenommen werden muss um Regenerosion und dem Abtragen durch das Befahren standzuhalten.

Naturnahe Hindernisse (iii)

Ein naturnahes Hindernis nutzt die Geländebeschaffenheit aus, die zum Zeitpunkt des Anlegens der Strecken schon vorhanden ist und in den Streckenverlauf ohne Veränderung durch Werkzeug integriert werden kann. In diese Kategorie fallen sowohl topografische Gegebenheiten (wie Hänge), aber auch Bodenbeschaffenheiten (wie Wurzel- oder Steinfelder) oder beides in Kombination (z.B. steiles Hangstück mit Absätzen durch hervorstehende Steine und/oder Wurzeln).

Der Bauliche Aufwand beschränkt sich auf das Anlegen einer Fahrspur, weil es sich um Objekte handelt, die in ähnlicher Form natürlicherweise im Wald vorkommen und gegeben sind.

1.II) Beispiele für Hindernisse und Zuordnung von o.g. Kategorien i-iii



Wurzelfelder/Steilhänge/Schräghänge, (ii): Natürliche Gegebenheiten werden weitgehend unverändert in die Strecken übernommen.



Prallschutz, (i): An Ausläufen von schwierigen Sprüngen und Kurven, in denen Bäume stehen, soll ein Prallschutz montiert werden, damit Verletzungen durch Fahrfehler vorgebeugt wird. Es wurden entgegen der Abbildung dunkle Farben verwendet. Bedruck der Folie mit Sponsorenlogos als Möglichkeit der Werbeplatzierung. Verwendung insbesondere im Bereich der Aushubkrater im Fichtenwald, nach dem Startturm und am Sprung „Watzke“ (siehe Anlage Streckenbuch).



Geländedrop, (ii)-(iii): Sprung mit negativer Höhendifferenz und großem Verhältnis von Höhe zu Weite. Natürliche Gegebenheiten werden ergänzt und so nachträglich in den Streckenverlauf integriert. (im Kraterbereich)
Oft leichte Formgebung notwendig.



Stepdown/Stepup, (i)-(ii): Sprung mit negativer/positiver Höhendifferenz mit kleinem Verhältnis aus Höhe zu Weite. Wegen der benötigten Absprung- und Landeformgebung nur mit Befestigung möglich.



Double/Table/Sonderformen ebener Sprünge, oft (i), selten auch (ii) oder (iii):

Ebene Sprünge benötigen angeschüttete oder künstlich gebaute Landungen und Absprünge. Bei einem sog. Table ist die Lücke zwischen Absprung und Landung durch Erdanschüttung oder durch eine Brücke (z.B. aus Holz) geschlossen, sodass insb. Anfängern ein Herantasten an größere Sprungweiten ermöglicht wird. Ausführung auf den Bildern als massives Erdelement. Pflanzen werden sich auf den nicht befahrenen Teilen der Elemente bilden, sodass diese Elemente mit der Zeit an Auffälligkeit verlieren und an Stabilität gewinnen.



Anlieger, überhöhte Kurve, (i) - (iii): Erhöhung des Fahrflusses und der Geschwindigkeit. Änderung der Geländeform durch Anschüttung und Befestigung durch Rahmen (je nach Bodenbeschaffenheit und Größe auch ohne Rahmen)



Bodenwellen, (i)-(iii): sehr unauffälliges Element, das durch Umverteilung oder geringen Erdeinsatz entsteht und diverse Möglichkeiten für die Fahrer bietet.



Holzdrop (i): Ein aus Holz gebauter Drop (mit und ohne Nutzung der Seitenfläche durch Sponsorwerbung) ist immer dann notwendig, wenn sich durch die Geländesteilheit zwar eine Landung anbietet, der Absprung aber nicht aus dem vorhandenen Gelände heraus errichtet werden kann.



Wallrides (i): nahezu senkrechte Wand, entweder gerade oder gekrümmt. Bietet eine große Fläche, auf der Werbung entsprechend obiger Darstellung platzierbar ist.

Startturm

Als gemeinsamer Anfangspunkt aller drei Strecken wurde ein Startturm aus Holz errichtet. Aufgrund der flachen Geländeform im oberen Teilstück ist ein solcher Turm notwendig um die Fahrer auf eine ausreichende Startgeschwindigkeit zu beschleunigen. Die Höhe dieses Elements beträgt 5m (Podesthöhe) und generiert damit eine Startgeschwindigkeit von 35-40 km/h. Die Platzierung des Startturms wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft Natur- und Sportfreunde Aachen e.V. gewählt, sodass eine Beeinträchtigung der Privatsphäre der dort Freikörperkultur-treibenden durch Sicht vom Startturm ausgeschlossen ist.

Aufgrund der Entfernung zum Weg, der seitlich offenen Bauweise und dem dazwischen befindlichen Birkenwald hat der Turm während der Vegetationszeit der Bäume vom Weg aus nur eine geringe Auffälligkeit.

1

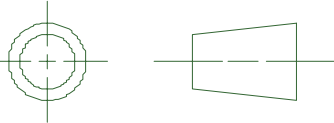
2

3

4

5

6



D

D

C

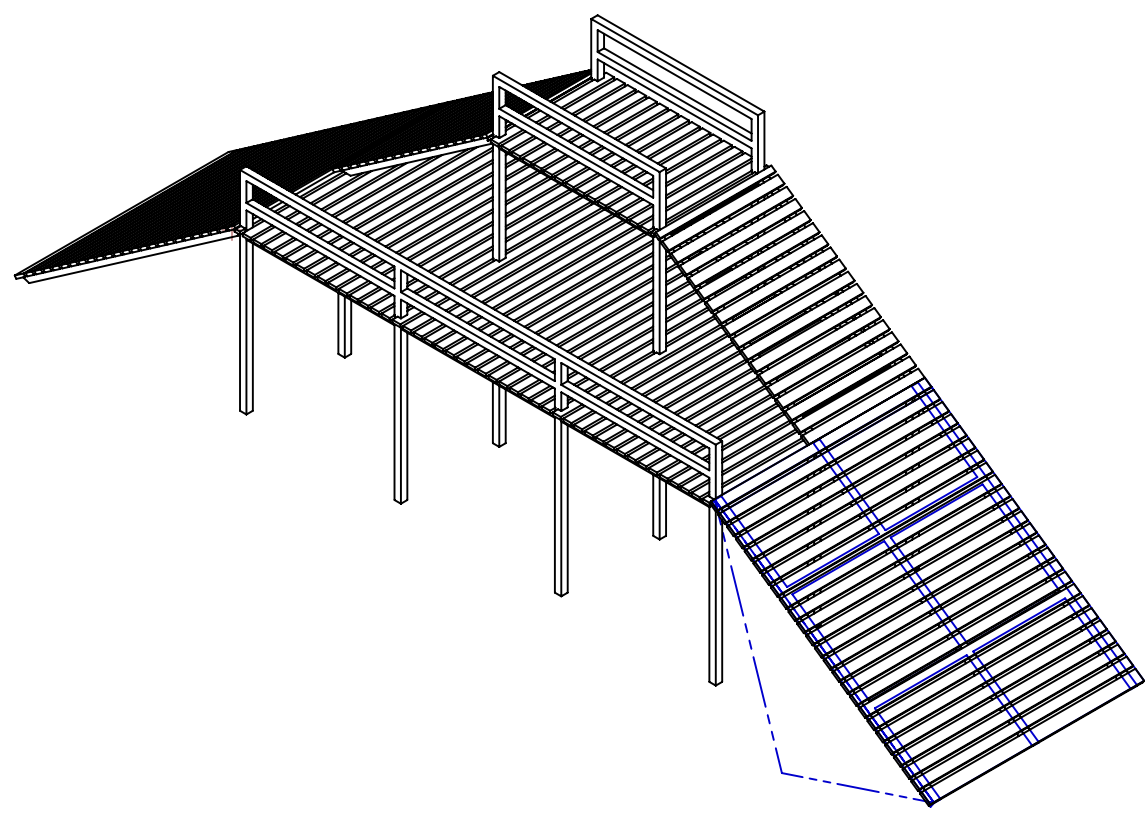
C

B

B

A

A



ALL DIMENSIONS IN MM
 3D CAD MASTER PART NAME: Baugruppe

		THIS DRAWING HAS BEEN PRODUCED USING AN EXAMPLE TEMPLATE PROVIDED BY UGS.	
FIRST ISSUED		TITLE	
DRAWN BY		Edit DB_PART_DESC Attribute	
CHECKED BY		(File > Properties > Attributes)	
APPROVED BY		SIZE DWG NO.	REV.
		A4 Baugruppe_dwg5	A
		SCALE 1:1	SHEET 1 OF 2

1

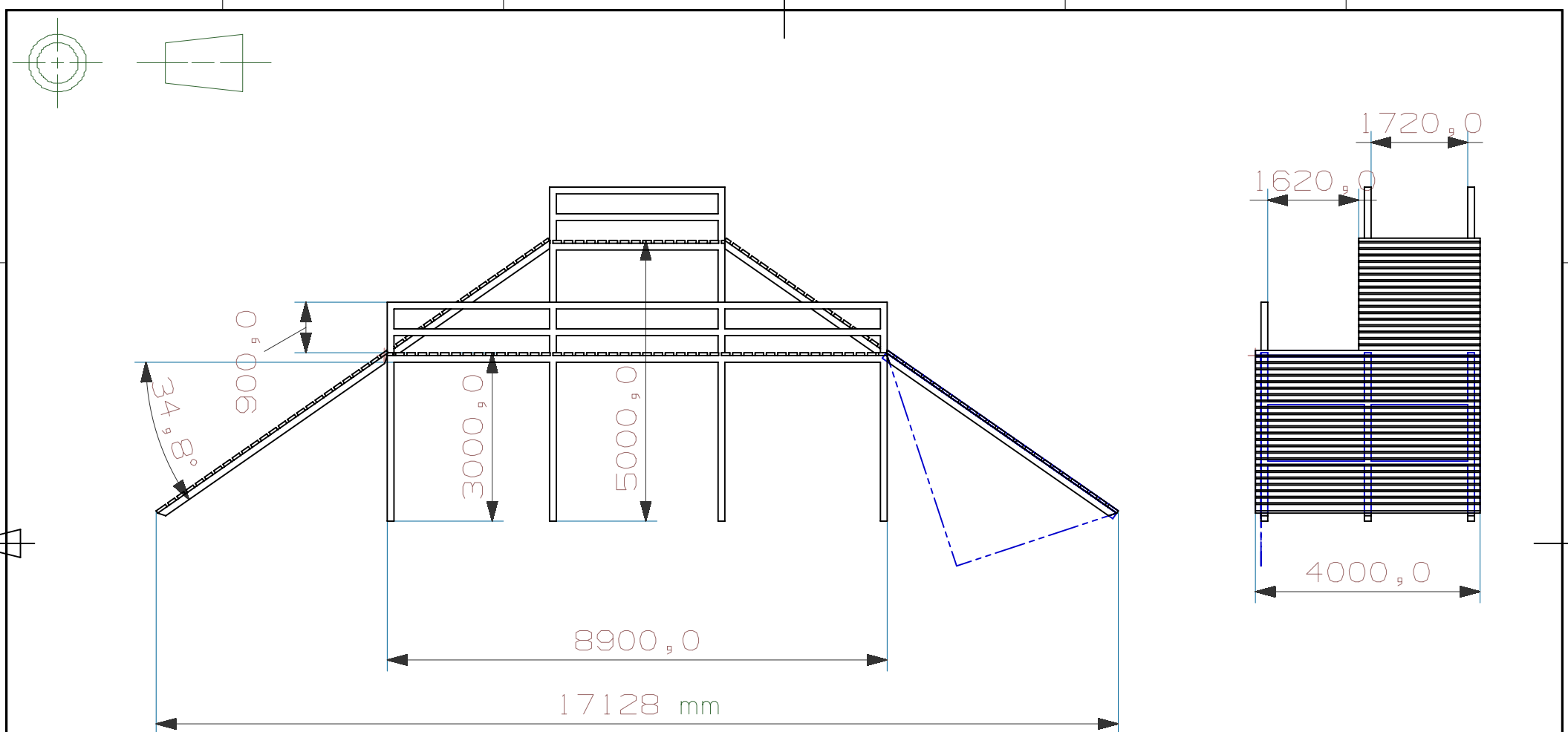
2

3

4

5

6



ALL DIMENSIONS IN MM
 3D CAD MASTER PART NAME: Baugruppe

		THIS DRAWING HAS BEEN PRODUCED USING AN EXAMPLE TEMPLATE PROVIDED BY UGS.			
FIRST ISSUED		TITLE			
DRAWN BY		Edit DB_PART_DESC Attribute (File > Properties > Attributes)			
CHECKED BY		SIZE DWG NO.		REV.	
APPROVED BY		A4 Baugruppe_dwg1		A	
		SCALE 1:1		SHEET 1 OF 2	

1

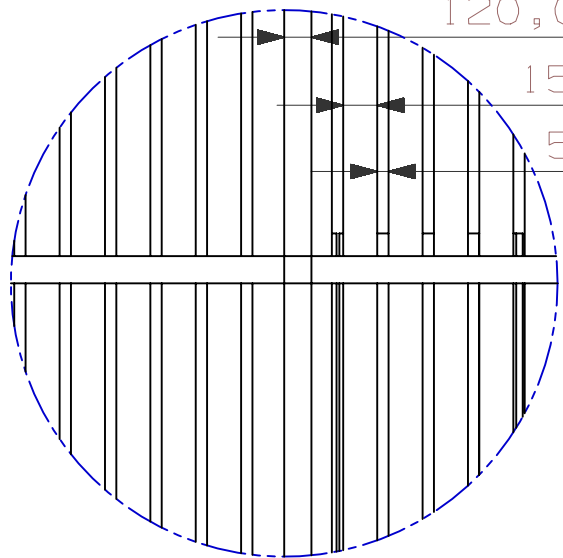
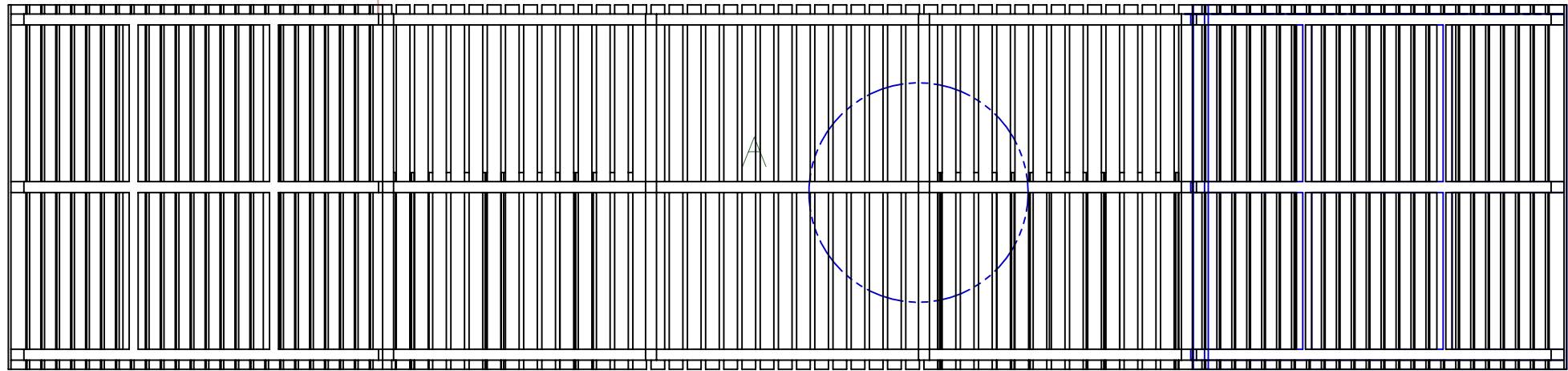
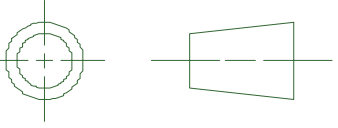
2

3

4

5

6



120,0
150,0
50,0

		THIS DRAWING HAS BEEN PRODUCED USING AN EXAMPLE TEMPLATE PROVIDED BY UGS.	
FIRST ISSUED		TITLE	
DRAWN BY		Edit DB_PART_DESC Attribute	
CHECKED BY		(File > Properties > Attributes)	
APPROVED BY		SIZE DWG NO.	REV.
		A4 Baugruppe_dwg4	A
		SCALE 1:1	SHEET 1 OF 2

ALL DIMENSIONS IN MM
3D CAD MASTER PART NAME: Baugruppe
DETAIL A
SCALE 2:200

1

2

5

6

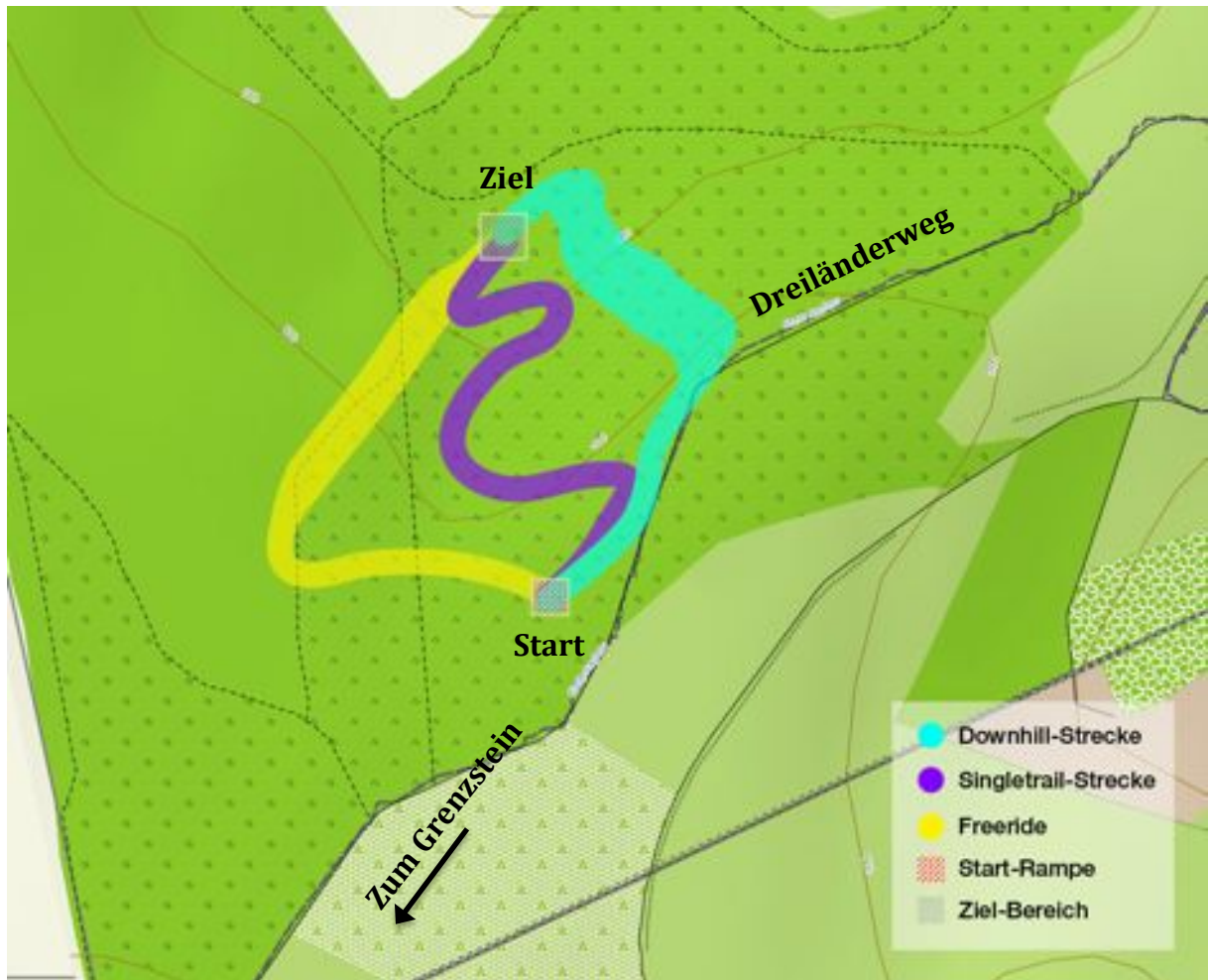


2.) Plan zu Lage und Art der Strecken

Mountainbiken ist ähnlich dem Skisport in mehrere Unterdisziplinen staffelbar. Weil jede dieser Disziplinen einen anderen Anspruch an die Charakteristika der jeweiligen Strecke hat, werden im Park verschiedenartige Strecken angelegt, um die einzelnen Genres zu bedienen.

Zur Veranschaulichung wurde folgender Lageplan eingefügt, auf dem geplante Nutzungsflächen farblich markiert sind:

Entsprechend der Legende, kann zwischen einer Freeride -, Singletrail - und einer Downhillstrecke unterschieden werden. Die Bezeichnungen der Strecken stammen aus dem englischen Sprachgebrauch und lassen sich nur sehr schwer exakt übersetzen. Der Begriff „Downhillstrecke“ drückt aus, dass es sich um eine anspruchsvolle Abfahrtsstrecke handelt, ein „Singletrail“ ist einem Wanderpfad ähnlich und entspricht einem schmalen, nur stellenweise befestigten und modellierten Pfad, „Freeride“ bezeichnet eine stark modellierte Strecke mit einem hohen Anteil künstlicher Elemente.



Alle Strecken beginnen an der rot markierten **Startrampe**.

Im türkis markierten Bereich wurden zwei Strecken angelegt, die in die Kategorie **Downhill** fallen. Es wurde angestrebt, die gegebene Geländeform mit Hilfe einiger naturnaher und naturähnlicher Hindernisse möglichst effizient zu integrieren. Steile und große Krater als vorhandene Gegebenheit im oberen Teilstück werden genutzt. Im Bereich der Krater teilt sich die gemeinsame Trasse auf.

Zum Beginn der Strecke wird ein nahe am Asphaltweg liegendes Relief genutzt, der minimale Abstand beträgt 7m, außerdem ist in diesem Bereich eine Abzäunung eingerichtet. Die Länge dieses Abschnitts beträgt etwa 40m. Die Downhillstrecken sind jeweils etwa 400m lang. Der Platzbedarf der Strecke beträgt bis auf wenige Ausnahmen (Sicherheitsbreite bei Absprüngen und Landungen) ca. 1.5m.

Der **Singletrail** (lila) wurde mit ähnlichen Mitteln, wie die Downhillstrecken gestaltet und weist vorwiegend natürliche Hindernisse auf, im vergleichbar kleinem Umfang wurden naturähnliche Hindernissen integriert. Die Strecke erhält so den Charakter eines schmalen Pfades und ist ca. 70cm breit.

Der **Freeride** (gelb) wird im Siefen verlaufen und aufgrund der dort teilweise hohen Bodenfeuchtigkeit und des sportlichen Anspruchs einige künstliche und naturähnliche Hindernisse beinhalten. Ein Streckenentwurfsplan ist anbei.

Die Streckenverläufe wurden auf mehreren Begehungen mit Herrn Odrost (Revierleitung Städtische Waldgebiete westlich der B 258, Dreiländereck, Brander Wald) und Herrn Dr. Krämer (Abteilungsleiter FB 36/82) zusammen festgelegt und

markiert. Es wurde darauf geachtet, dass die Streckenführung waldmäßige und sportliche Interessen gleichermaßen berücksichtigt.

Das zur Errichtung naturähnlicher Hindernisse benötigte Material wurde während der Bauphase 2013 vollständig aus dem Gebiet entnommen, lediglich auf der Freeridestrecke und an einem Tablesprung (siehe Anlage 3) wird LAGA Z0 Zertifizierte Fremderde zum Bau des Elements eingesetzt.

3.) Art und Intensität der Anlagennutzung und Nutzungszeiten

3.I) Allgemeiner Betrieb durch Verein

Nach Gestattungsvertrag ist eine Nutzung der Anlage im Zeitraum zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang erlaubt.

Derzeit sind 600 Mitglieder (Stand 03.05.15) im Verein aktiv. Hinzu kommen etwa 100 - 200 Gastfahrer im Jahr. Das Altersprofil des Vereins hat seinen Durchschnitt bei 29,2 Jahren (Stand 03.05.2015), die meisten Mitglieder sind berufstätig oder im Studium und finden unter der Woche zumeist nur Nachmittags und Abends die Möglichkeit auf der Anlage zu fahren, die Hauptnutzungstage fallen daher auf die Wochenenden und in die Ferienzeiten. Die Anlage ist ganzjährig und an sieben Tagen in der Woche geöffnet.

Das Gastfahrerpublikum beschränkt sich auf Mitgliedschaftsinteressenten (eine Verrechnung des Tageskartenpreises wird angeboten) und auf unregelmäßig wiederkehrende Besucher aus dem weiteren Grenzgebiet (B, NL), sowie der näheren Umgebung (D). Aufgrund der Preisgestaltung ist für Sportler aus dem näheren Grenzgebiet eine Mitgliedschaft bereits nach vier Fahrten lukrativ. Größere, kommerziell betriebene Bikeparks mit Infrastruktur im Umkreis von ca. 40 Autominuten um Aachen ziehen Touristen von Außerhalb weitgehend aus dem Aachener Gebiet ab. (Parks: Filthytrails – Maas Mechelen, Bikepark Ferme Libert - Malmedy, Nordeiffel Gravity Park – Simonskall). Der Bikepark dient vorrangig der lokal ansässigen Interessengemeinschaft.

3.II) Veranstaltungen

Es soll eine vertraglich regulierte Nutzung des Bikeparks durch Sponsoren und Verein im Rahmen von organisierten Veranstaltungen stattfinden. Sponsoren sollen die Anlage bis zu drei Mal im Jahr für Testangebote und Werbeaktionen nutzen können (Veranstaltungen mit Fremdbeteiligung), der Verein selbst soll bis zu zwei internen Veranstaltungen (Vereinsmeisterschaften) im Jahr durchführen dürfen.

Transparenz bezüglich der Fremdnutzung durch Sponsoren wird gewährleistet durch vorab zugewiesene Gastkartenkontingente.

Die Sponsoren führen keine Veranstaltungen durch, bei denen motorbetriebene Fahrzeuge oder Beschallungstechnik im Bikepark oder umliegenden Waldgebiet zum Einsatz kommen. Zeitweilige werbewirksame Einrichtungen (Werbestände, die über einen Strom- und Wasseranschluss verfügen, Fahrzeuge) werden grundsätzlich aus dem Raum Wald ausgelagert.

Bei Witterungsbedingungen, bei denen das Befahren der Strecken zu große Erosionsschäden verursachen würde (etwa bei oder unmittelbar nach sehr starkem Regen) oder bei denen das Befahren der Strecken eine Gefährdung für die Nutzer

darstellt (Gewitter, Sturm, starker Schneefall), wird per Internet ein Hinweis auf eine sich aus dem Regelwerk ergebende Sperrung der Strecken ausgesprochen. Die Einhaltung der Sperrung obliegt dem einzelnen Nutzer in Eigenverantwortung. Es findet keine Einrichtung von Barrieren statt. Hinweisbeschilderung am Startturm (Nichtbenutzung bei Glätte) wurde installiert, im Regelwerk (Bikeparkschildtafeln an jedem Zu- und Ausgang) steht der betreffende Passus für ein Befahrungsverbot unter den o.g. Witterungseinflüssen geschrieben. Des weiteren unterschreibt jedes Mitglied und jeder Gastkartenkäufer, das Regelwerk gelesen, verstanden und akzeptiert zu haben.

4.) Informationen zu Nebeneinrichtungen/ Streckenbau/ Sponsorwerbung im Park

Auf dem Gelände des Bikeparks befindet sich ein abschließbarer Container zur Aufbewahrung von Handwerkzeugen, die bei der Pflege der Anlage eingesetzt werden. In geringen Mengen lagert neben der Strecke an einigen Stellen Material zur Pflege. (Kies- und Erdhaufen je 1m^3) Zudem sind im Startturm das Streckenbuch, sowie Verbandsmaterial untergebracht

Streckenbau und Pflege werden von einem ca. 25 Personen starken Team durchgeführt. Es kommen überwiegend Handwerkzeuge zum Einsatz. Die Sägescheine der Personen, die auf dem Gelände Sägearbeiten durchführen, wurden vom Verein gesammelt und dem Forstamt übermittelt. Nach Bedarf (wenn Erdbewegungen notwendig) werden auch Maschinen auf dem Gelände eingesetzt. Zu Maschinenfahrspuren, Materialabladeorten und Werkzeug An- und Abfahrt (falls spezielles Werkzeug benötigt wird) werden Absprachen mit dem Forstamt getroffen.

Die Baukosten werden zu einem großen Teil durch Sponsoren gedeckt, daher wurden in Absprache mit dem Forstamt Orte im Bikepark abgesteckt, an denen Sponsoren die Möglichkeit bekommen, sich werbewirksam im Park zu platzieren. Die Werbung wird von Hauptwegen aus nicht-sichtbar platziert, die Werbewirkung soll stattdessen durch das Abbilden des Sponsors auf Fotos (z.B. Parkwerbung in der Presse oder auf der Internetseite unseres Vereins) und die Sichtbarkeit für die Fahrer erfüllt werden.

5.) Stellplatzbedarf

Die meisten Nutzer der Anlage sind im Innenstadtbereich wohnhaft und reisen deshalb direkt per Fahrrad an. (Siehe Verteilung der PLZ-Bereiche in Anlage 4 – Statistik) An Tagen hoher Frequentierung rechnen wir deshalb mit einem Stellplatzbedarf von 10-15 KFZ. Die Anfahrt wird vom Verein über Belgien (Kelmis, Gemmenich) oder über die Niederlande (Vaals) ausgewiesen.

6.) Vereinsprofil

Der Verein spricht mit dem Projekt bereits eine große Zahl von Sporttreibenden an. Bereits jetzt erhalten wir positives Feedback zur Art der Streckenumsetzung. Es ist gelungen, die Streckenelemente in das Gelände und die Umgebung zu integrieren. Künstliche Elemente mit großem Fremdmaterialeintrag beschränken sich auf Ausnahmen, natürliche Gegebenheiten wurden in Kombination mit naturähnlichen Elementen ausgenutzt, sodass der Eingriff in den Boden flächenmäßig gering gehalten wurde.

Die Finanzierung des Projekts wurde über Sponsoren gesichert. Wir möchten deshalb die unter Punkt zwei beispielhaft dargestellten Werbeflächen auf einzelnen Elementen anbieten können, sodass Sponsoren ihren Namen mit unserem Projekt in Verbindung bringen können. Werbeflächen wurden bei der Planung so platziert, dass sie für andere Waldbesucher, die den Park nicht betreten, auch nicht unmittelbar sichtbar sind.

Neben dem Nutzen für die Sportler durch die Anlage, trägt das Projekt auch zur Etablierung des gesamten Mountainbikesports bei, indem wir durch unsere Zusammenarbeit mit den Behörden der Stadt, dem Forstamt und der Presse zur Steigerung des Ansehens der Gemeinschaft beitragen und damit die Akzeptanz des Sports im Allgemeinen erhöhen. Dem Eindruck mehrerer Befragter zu Urteilen hat sich die bis dato angespannte Gruppendynamik bereits gebessert.

Der Verein engagiert sich seit Beginn im Bereich der Jugendarbeit und führt im Bikepark ebenfalls Nachwuchsförderung durch. Ebenfalls konnte ein großer Teil des Vereinslebens in Kooperation mit dem Kinder- und Jugendzentrum der Gemeinde St. Hubertus gestaltet werden. Im Rahmen der Kooperation wird eine Fahrradwerkstatt, sowie ein „Pumptrack“ (ebener Rundkurs auf dem Gelände des Kijuze) für die Kinder und Jugendlichen des Kijuze betrieben, außerdem finden dort einige Veranstaltungen für das erwachsene Publikum des Vereins statt (Pumptracksession, Saisonabschlussgrillen, gemeinsames Schauen von Sportveranstaltungen).

Das Projekt „Bikepark Dreiländereck“ hat das Ziel, den Mountainbikesport auf eine im Verhältnis zum gesamten Wald geringe Fläche zu konzentrieren und dazu beizutragen, das illegale Fahren im restlichen Waldgebiet zu reduzieren und die bis dato teils angespannte Gruppendynamik zu entspannen.

Das Projekt wird durch den Sportausschuss und das Sportamt unterstützt und wurde für die Pilotphase im Umweltausschuss befürwortet.

7.) Anlagenverzeichnis:

1. Bilderauswahl der aktuellen Strecken
2. Einordnung der bestehenden Elemente in die Klassifizierung nach (i), (ii), (iii)
3. Bilderauswahl und Planungsskizze Freeridestrecke (im Bau)
4. Mitgliederstatistik 2013

Anlage 1: Bilderauswahl der aktuellen Strecken





Anlage 2: Einordnung der bestehenden Elemente

Streckenelemente 1/2 - Nordrampe (Singletrail/ Klappergasse)

(i) künstliches Hindernis (ii) naturähnliches Hindernis (iii) naturnahes Hindernis

Element	Kategorie	Beschreibung	
Sektion Startturm incl. Table bis Abbiegung Singletrail (S01)	(ii)	Verdichtet und geebnet	
Table (T01)	(i)	Angeschütteter Table	
Anlieger Einfahrt Singletrail (A01)	(ii)	Aus gebietsimmanentem Material gebaute Steilkurve	-> Einstiegspunkt Klappergasse
Flaches Stück nach Anlieger bis Kicker (S02)	(iii)	Pfad freigeschnitten und so belassen	
Kicker vor Rechtskurve (K01)	(ii)	Absprung mit Verkastung, Landung nicht modifiziert	
Rechtskurve und abgestützter Schrähgung (S03)	(ii)	Steilkurve aus gebietsimmanentem Material	
nicht abgestützter Schrähgung und Wurzelfeld (S04)	(iii)	Pfad Eingefahren ohne sonstige Befestigung	
Anlieger im Hang nach Wurzelfeld (A02)	(ii)	Steilkurve aus gebietsimmanentem Material	
Flaches Stück nach Anlieger bis 180° Kurve (S05)	(iii)	Pfad Eingefahren ohne sonstige Befestigung	
180° Kurve (A03)	(ii)	Steilkurve aus gebietsimmanentem Material	
Offenes S nach 180° Kurve bis Geländestufe (S06)	(iii)	Enge, flache Kurve. Fahrerisch recht anspruchsvoll, obere Bodenschicht abgetragen, bis Feuersteinschicht freigelegt war	
Geländestufe (K02)	(ii)	Bereits liegender Baumstamm mit etwas Erde angeschüttet (obere Bodenschicht von S-Kurven verwendet) und so belassen	
Rechtskurve nach Geländestufe (A04)	(iii)	Kurve nur freigeharkt, Steilkurve ist durch Wurzeln vorgegeben	
Schrähgung nach Rechtskurve vor Anliegerkurven (S07)	(iii)		
Anliegerkurven und Auslauf (A05 + A06)	(ii)	Niedrige, weite Anliegerkurven, Abstützung <20cm Höhe	
Sektion bis Watzke nach Abbiegung Singletrail (S08)	(ii)	Geebnet und seitlich drainiert	<- Sprung zum Einstiegspunkt Klappergasse
Watzke (K03)	(ii)	Größter, nicht künstlicher Absprung im Park, Sprungweite bis zu 9m, Erdaushubstelle hat Funktion als Drainagegraben (ca 20cm breit) und wurde mit Geäst und Krautbewuchs unsichtbar gemacht	
Naturtable (T02)	(iii)	Nur Absprung und Anfahrt durch Kuhle leicht geformt, Landung und Tablefläche gegeben	

Steckenelemente 2/2 - Nordrampe (Klappergasse/ Korkenzieher)

Element	Kategorie	Beschreibung	
Wurzelfeld nach Naturtable bis Einstieg Klappergasse (S09)	(iii)	Unverändertes Wurzelfeld	
Anlieger und Einstieg Klappergasse (A07)	(ii)		-> Einstiegspunkt Korkenzieher
Krater nach Einstieg incl. Holzbrücke (H01) und Stepup (K04)	(iii)/(i)	Holzbrücke zur Vermeidung von Verschlämmung und Erosion in der Kompressionszone (etwa am Punkt der größten Krümmung).	
Abschnitt nach Krater incl. Stepdown (K05), Kurven (A08) bis Blockhaus	(ii)		
Blockhaus (T03)	(ii)	Sprung mit Holzverkastung aus von einem Nachbargebiet zugekaufter Baumstämme.	
Sektion ab Blockhaus bis Anlieger (S10)	(ii)	Abstützung aus Baumstämmen	
Anlieger (A09, A10, A11) und Wellen (K06)	(ii)	Anlieger geformt aus umverteiltem Material, großflächig Abgetragen, Humusdeckschicht danach am Entnahmeort auf Boden wieder aufgetragen	
Abschnitt nach Wellen bis Auslauf (S11)	(ii)	Weitgehend Naturbelassen, lediglich zur Abbremsung eingerichtete Elemente aus kurzen Verschnittstücken der Verkastungen	
Sektion ab Naturtable bis Anlieger vor Kraterlinien (S12)	(iii)		<- Sprung zum Einstiegspunkt Korkenzieher
Anlieger vor Kraterlinien (A12) + Holzbrücke (H03)	(ii)		
Profilinie ab Anlieger A12: Hipjump (K07) + Anlieger unten (A13), Drop (H02) bis Stepup	(ii)/(i)		-> Einstiegspunkt Chickenway
Umfahrung ab Hipjump: S-Kurven (A14, A15, A16), Transfer aus erster Kurve A14 in Droplandung bis Stepup	(ii)		<- Sprung zum Einstiegspunkt Chickenway
Stepup aus Kraterlinien (K08)	(ii)		
Großer Anlieger Rechts (A15)	(ii)		
Großer Anlieger Links (A16)	(ii)		
Auslauf (S13)	(iii)	Freigefahrener Pfad	

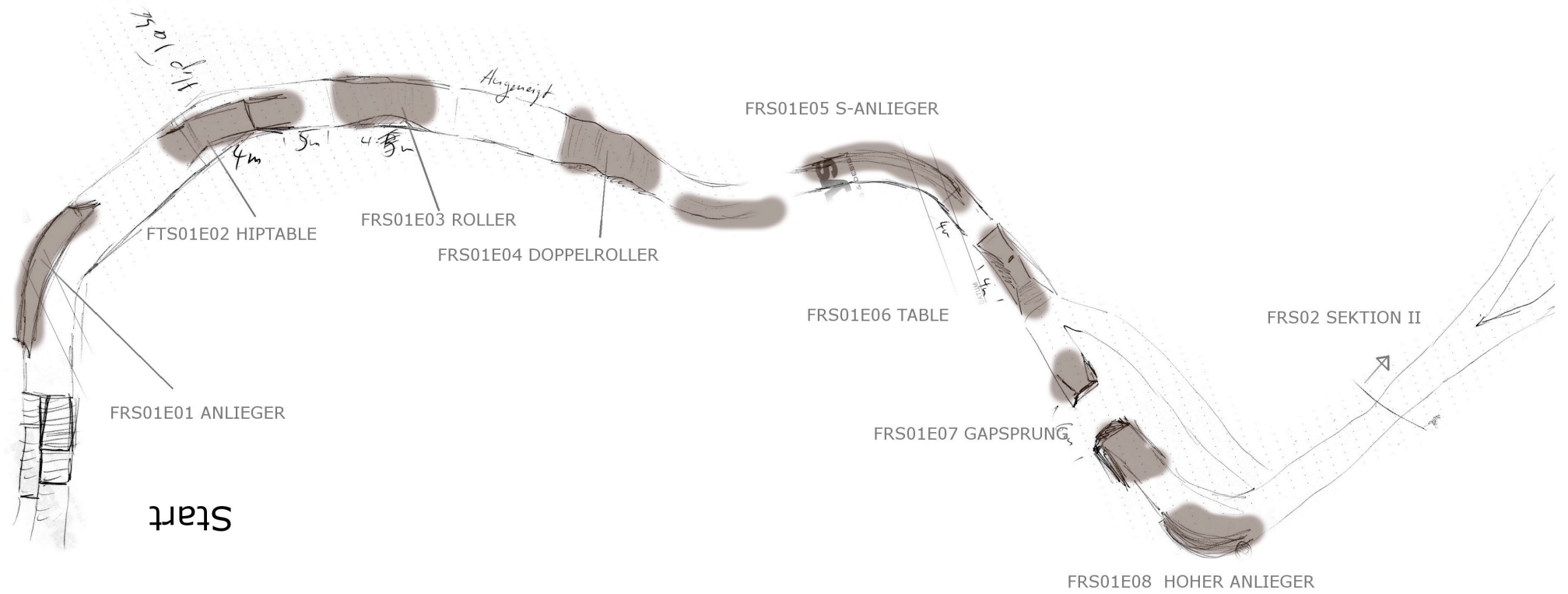
Anlage 3: Bilderauswahl Freeridestrecke und Planungsskizze mit Kategorisierung der Elemente

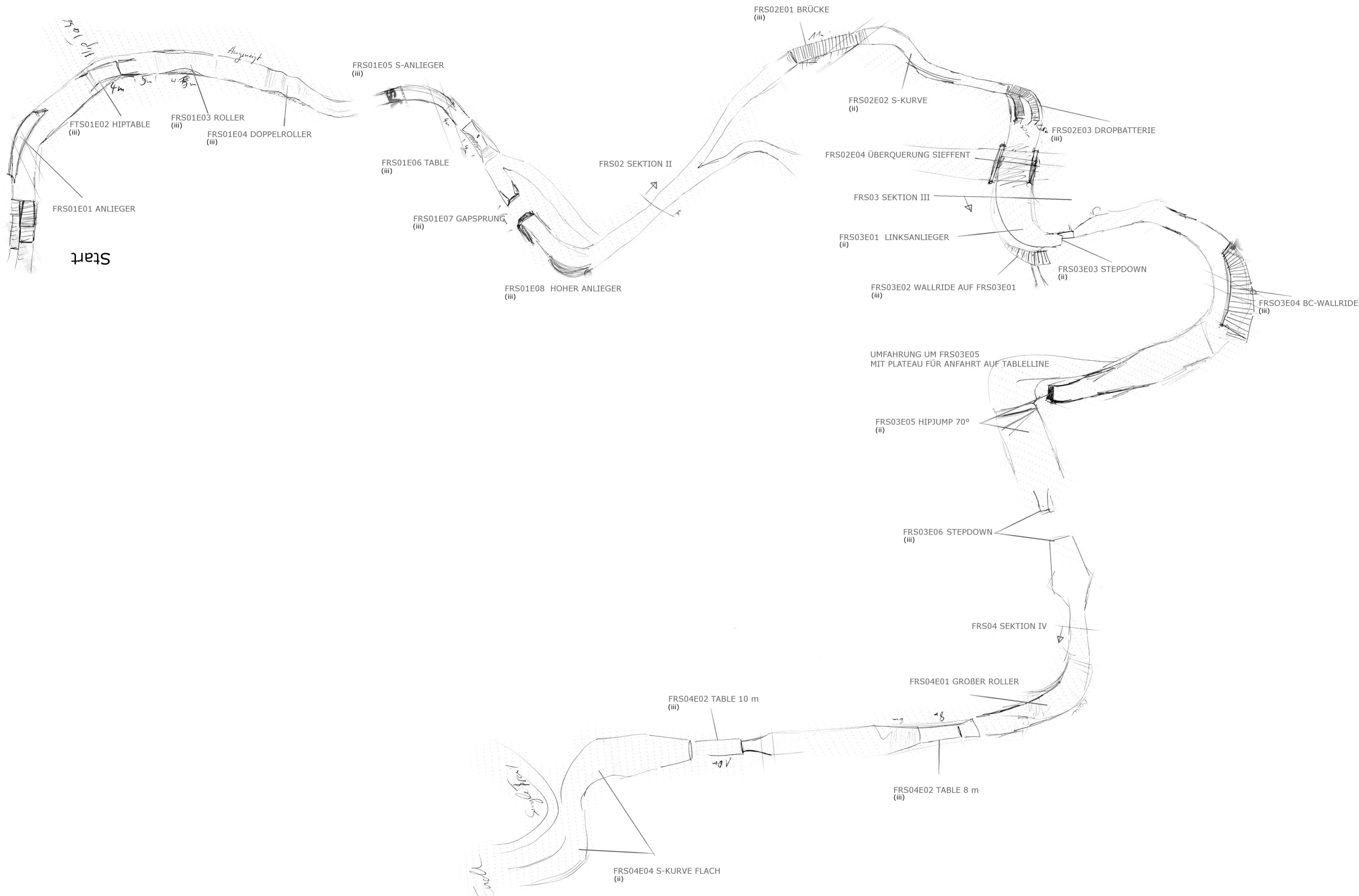
+

Erdverteilungsplan Sektion I





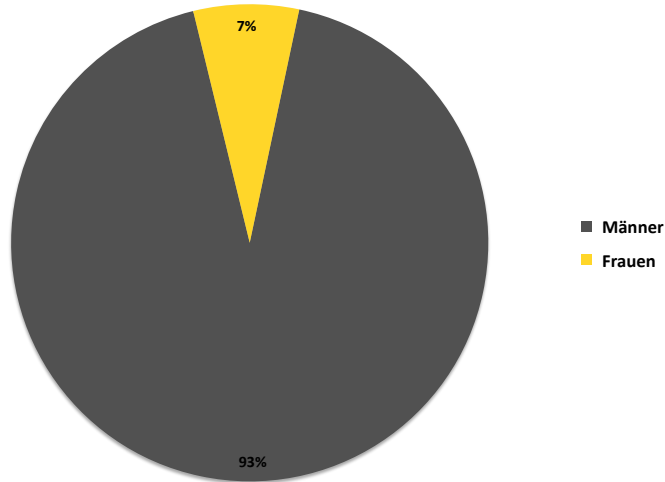




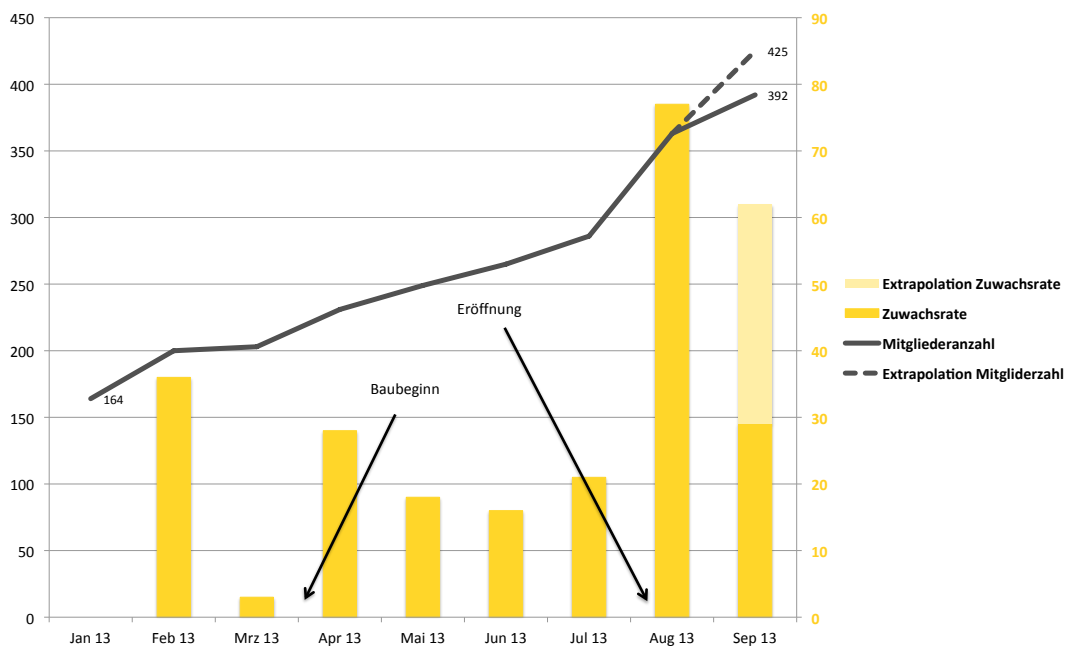
Anlage 4: Mitgliederstatistik 2013

Vereinsentwicklung Geländefahrrad Aachen e.V.

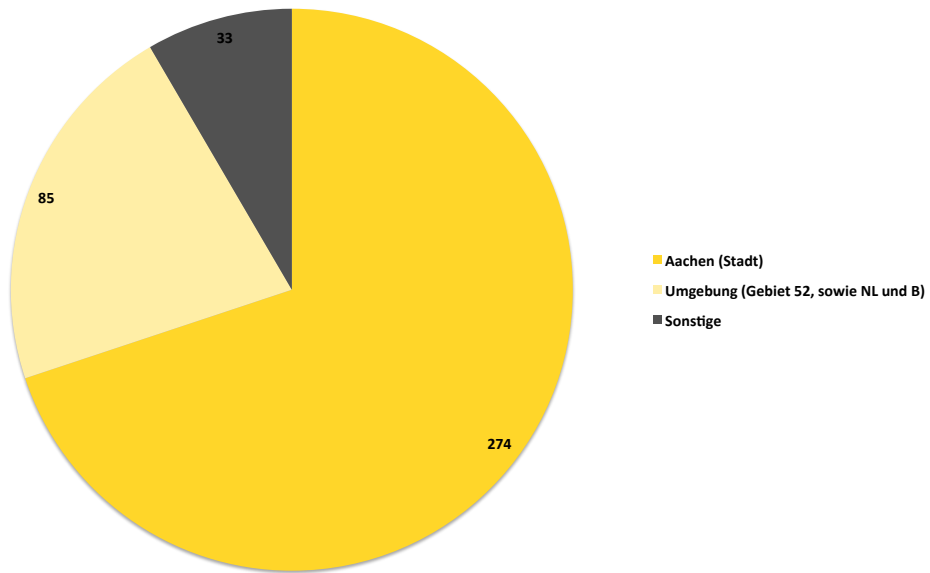
Geschlechterverteilung



Mitgliederentwicklung 2013



Mitgliederherkunft



Altersgruppen

