



Überdachte, dachbegrünte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern

Projektvorschlag für die
Gemeinde Ostbevern



Lukas Peschke

Bürgerantrag / Anregung

gem. §24 Gemeindeordnung NRW sowie
gem. § 5 Hauptsatzung der Gemeinde Ostbevern

Stand: 28.04.2020

Gliederung

Einführung

Status quo

Förderprogramm

Projektentwurf

Antrag

Gliederung

Einführung

Status quo

Förderprogramm

Projektentwurf

Antrag

Antragsteller

Über mich ...

▪ **Kontakt**

Lukas Peschke

Lukas.Peschke@wwu.de

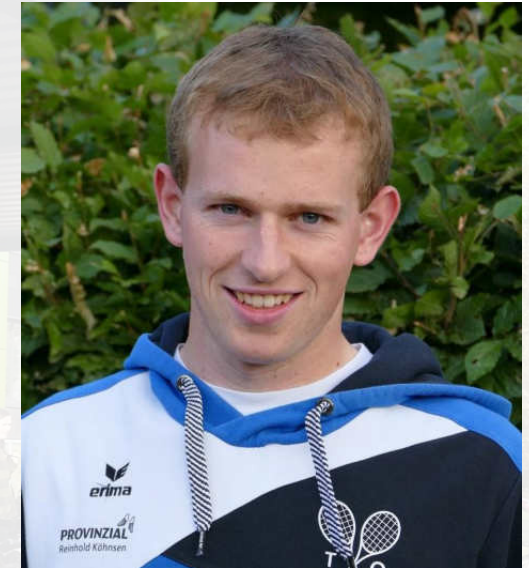
0157-76396971

Am Friedhof 6, 48346 Ostbevern

- **Masterstudent** im M.Sc. Humangeographie – Raumkonflikte, Raumplanung, Raumentwicklung an der WWU Münster

▪ **Sport / Aktivität und Ehrenamt**

- BSV Ostbevern – Fußball (Spieler 2. Herren); ehem. Volleyball; ehem. Tischtennis
- Tennisclub Ostbevern (Spieler 1. Herren); Vorstandsmitglied; Co-Jugendtrainer



Anknüpfungspunkte Fahrradabstellanlage

▪ Position Gemeinde Ostbevern

- „Trotz der Tatsache, dass im Gemeindegebiet bereits ein gut funktionierendes ausgebautes Radwegenetz vorhanden ist und auch in den neuen Baugebieten mit bedacht wird, **hat die Verwaltung das Thema der nachhaltigen Mobilität in den Focus gerückt**. Dabei werden zahlreiche strategische Ansätze mit dem **Ziel, den Radverkehrsanteil in der Gemeinde zu erhöhen**, verfolgt.“
 - Anschaffung und Aufstellung einer neuen, überdachten (und dachbegrünt) Fahrradabstellanlage als konkrete Umsetzungsmaßnahme dieser Ziele

▪ Position Landtag NRW

- „Eine **attraktive Radverkehrsinfrastruktur umfasst** sowohl das Radwegenetz selbst, als auch Verkehrsführung, Beschilderung, Beleuchtung, Vorrangregelungen und **Abstellmöglichkeiten**.“
- „Wie beurteilt die Landesregierung den Ausbaustand der sonstigen radspezifischen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen [...]?: Der Ausbaustand der sonstigen Radinfrastruktur ist uneinheitlich. Dies ist in erster Linie lokal bedingt. Bedauerlicherweise kommen in vielen Kommunen bei den Abstellanlagen immer noch sogenannte **„Felgenkiller“** zum Einsatz.“

Quelle: Sitzungsvorlage 2019/147 des Umwelt- und Planungsausschusses der Gemeinde Ostbevern vom 14.08.2019; Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), eigene Hervorhebungen L. Peschke; Landtag NRW (2016): Drucksache 16/11412 vom 08.03.2016. Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 17: Potenziale des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen erkennen und nutzen, S. 3 u. 33, eigene Hervorhebungen L. Peschke

Anknüpfungspunkte

Fahrradabstellanlage: Überprüfung der Anforderungen

Die Grundanforderungen an Fahrradständer sind:

- » Der Ständer muss für nahezu alle handelsüblichen Fahrräder passen; auch mit alltags-typischem Zubehör (Körbchen, Kindersitz etc.)
- » Das Fahrrad steht (auch im nicht angeschlossenen Zustand) sicher, kann nicht wegrollen und nicht umfallen (auch nicht beim Beladen oder mit zap-pelnden Kindern im Kindersitz).
- » Es darf keine Beschädigungsgefahr für das Fahr-rad bestehen (insbesondere nicht durch Seiten-kräfte auf die Felgen, aber auch Lackschäden sind auszuschließen).
- » Das Fahrrad muss mit einem handelsüblichen, normalgroßen Bügelschloss mit dem Rahmen und mindestens einem Laufrad am Ständer angeschlossen werden können.
- » Die Benutzung des Ständers muss selbst-erklärend sein.
- » Bei Reihenanlagen müssen die Seitenabstände so groß sein, dass die Fahrräder sich nicht verhaken und der Nutzer sich nicht verletzen oder die Klei-dung beschmutzen kann (ebenerdig mind. 70 cm Seitenabstand; höhenversetzt mind. 50 cm).



Fahrradbügel für **alle** Fahrradtypen 



ebenerdiger Untergrund 



keine Beschädigungsgefahr (auch nicht für Vorderradfelgen) 



sichere und flexible Anschließmöglichkeit 



schlicht, funktional und selbsterklärend 



vgl. Darstellungen im Folgenden 

Dass Vorderradklemmer – zurecht auch „Felgenmörder“ genannt – schon seit etlichen Jahrzehnten nicht mehr Stand der Technik sind, hat sich inzwischen einigermaßen herumgesprochen. Mittlerweile bietet der Markt eine große Auswahl hochwertiger Fahrradabstellanlagen an, die in den unterschiedlichsten Ausführungen, Gestaltungen und allen RAL-Farben lieferbar sind und so an jede städtebau-liche Situation angepasst werden können.

Quelle: Städte- und Gemeindebund NRW (2014): Radverkehr in Städten und Gemeinden (Broschüre), S. 38; eigene Bearbeitung L. Peschke

Anknüpfungspunkte

Fahrradabstellanlage: Überprüfung der Anforderungen



Fahrradparken

Jede Fahrradfahrt endet mit dem Abstellen des Fahrrades – eine Binsenweisheit. Und dennoch: Selbst in engagierten Kommunen, die in den letzten Jahren mit viel Einsatz zusammenhängende Radverkehrsnetze geschaffen haben, wissen Radfahrer am Ziel oftmals nicht, wo sie ihr Fahrrad lassen sollen. Nicht zuletzt angesichts zahlreicher Fahrrad-diebstähle (und einer jämmerlichen Aufklärungsquote) stellt das Fehlen guter und sicherer Fahrradabstellanlagen am Ziel einen wesentlichen Hinderungsgrund gegen eine stärkere Fahrradnutzung dar. Denn wer sich nicht sicher sein kann, sein – oftmals hochwertiges – Fahrrad vollständig und unversehrt wieder vorzufinden, der verzichtet u. U. gleich auf die Nutzung des Fahrrades.



Abstellanlagen, die die genannten und weitere Anforderungen erfüllen, können eine ADFC-Zertifizierung erhalten. Kommunen, die ADFC-zertifizierte Ständer einsetzen, haben damit die Sicherheit, allen Anforderungen genügende Ständer zu verwenden. Erläuterungen zur ADFC-Zertifizierung und eine Liste der zertifizierten Ständer gibt es im Internet¹.

Trotz der großen Auswahl an funktionalen und – auch gestalterisch – hochwertigen Fahrradabstellanlagen werden häufig „hübsche“ aber wenig funktionale Ständer eingesetzt. Teilweise werden sogar auf kommunalen Bauhöfen eigenkonstruierte Bügel von oft fragwürdiger Funktionalität hergestellt. Neben gestalterischen Argumenten (hinter denen die eigentliche Funktion oftmals zurückgestellt wird) wird oft auf güns-

tigere Kosten verwiesen. Dabei wird häufig übersehen, dass einfache Anlehnbügel zwei Fundamente benötigen, während professionelle Ständer bei der üblichen Gruppenaufstellung meist mit deutlich weniger Fundamenten hinkommen. Also: Immer die Kosten pro EINGEBAUTEM Ständer vergleichen! Unterm Strich ist dann der vermeintlich

teurere professionelle Ständer oftmals günstiger. Darüber hinaus kommen professionelle Abstellanlagen häufig mit deutlich weniger Fläche aus (z. B. durch Vorderradüberlappung), ohne dass der Komfort dabei leidet. Das ist in Innen-

stadtbereichen, noch mehr aber an Bahnhöfen etc. ein wichtiges Kriterium. Ausführliche Informationen über den Themenkomplex Fahrradparken gibt es auf der Website des ADFC².

Fahrradstationen

sind wichtig im
Gesamtsystem Radverkehr

Quelle: Städte- und Gemeindebund NRW (2014): Radverkehr in Städten und Gemeinden (Broschüre), S. 39; eigene Hervorhebung L. Peschke

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Gliederung

Einführung

Status quo

Förderprogramm

Projektentwurf

Finanzierung

Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverstadion (1)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverstadion (2)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverstadion (3)**



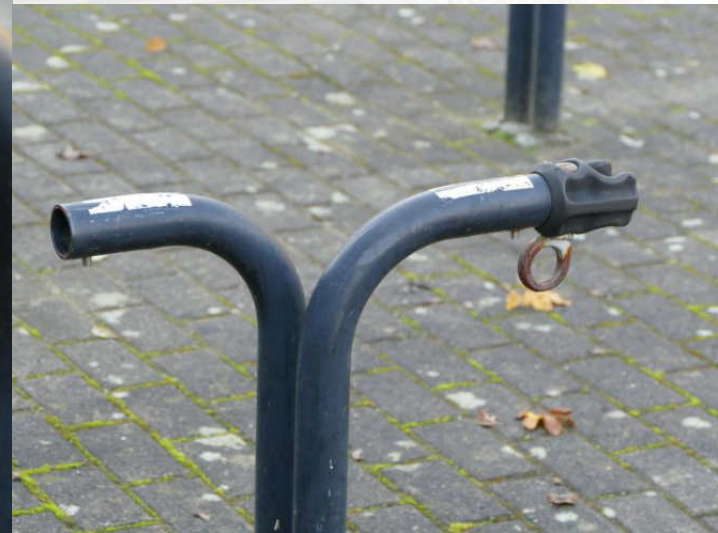
Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverstadion (4)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverstadion (5)**



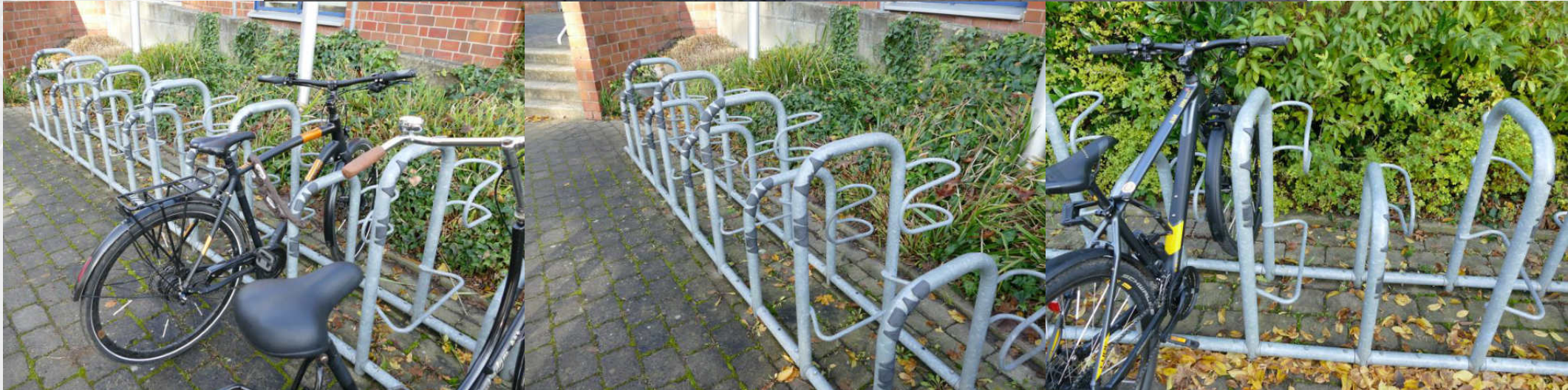
Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverstadion (6)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverhalle (1)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverhalle (2)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Beverbad**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Josef-Annegarn-Schule (1)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Josef-Annegarn-Schule (2)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Franz-von-Assisi-Schule (1)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Franz-von-Assisi-Schule (2)**



Fotos des derzeitigen Zustandes **Ambrosius-Sporthalle**



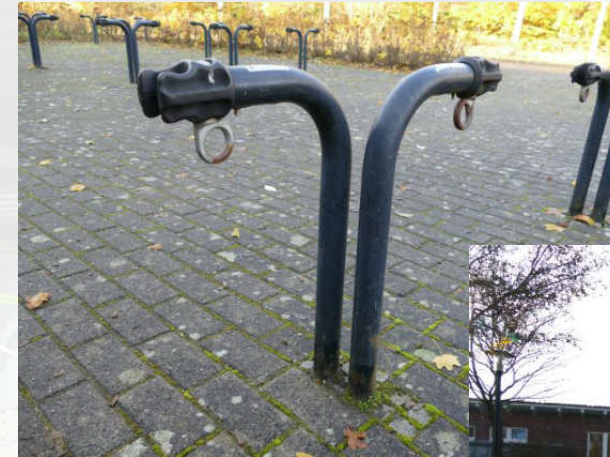
Fotos des derzeitigen Zustandes **St. Ambrosius-Kirche**



Fahrradabstellanlagen

Verbesserungsbedarfe

- Die aktuellen ‚Fahrradständer‘ (Ösen) am Beverstadion sind nicht mehr zeitgemäß ...
 - ... da nicht oder nur unzureichend für moderne Sicherheitsschlösser (Bügel- oder Faltschlösser) geeignet,
 - ... da nicht überdacht,
 - ... da nicht genutzt (zumeist werden Fahrräder auf die freie Fläche vor dem Eingangstor gestellt, da die Fahrradösen keinen offensichtlichen Mehrwert bieten).
 - Am Beverstadion, an der Beverhalle und auch am Beverbad gibt es bisher noch keine überdachte Fahrradabstellanlage.
 - Projektvorschlag: Austausch bestehender Fahrradständer (insbes. am Beverstadion) gegen Fahrradanklehnbügel, Erweiterung des Bestandes an Fahrradüberdachungen (vor Schulen und Sportanlagen) in Ostbevern.
- Nutzung des Landesförderprogramms Nahmobilität



Gliederung

Einführung

Status quo

Förderprogramm

Projektentwurf

Antrag

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Das Programm

The screenshot shows the 'Förderdatenbank' website. At the top, there's a navigation bar with links: Kontakt, RSS, Inhalt, Benutzerhinweise, Merkzettel. Below this is a search bar with the text 'Suchbegriff eingeben' and a 'Finden' button. The main header features the logo of the Bundesministerium für Wirtschaft und Energie and the title 'Förderdatenbank Förderprogramme und Finanzhilfen des Bundes, der Länder und der EU'. The breadcrumb trail reads 'Startseite » Förderrecherche » Fördersuche'. On the left, a sidebar menu lists various options: Förderrecherche, Fördersuche, Förderassistent, Inhaltsverzeichnis, Termine und Fristen, Aktuelles, Finanzierung, Förderwissen, Fragen und Antworten, Förderglossar, Förderorganisationen, and Service. The main content area is titled 'Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)' and includes a 'Trefferliste' button. It lists the following details: Förderart: Zuschuss; Förderbereich: Infrastruktur; Fördergebiet: Nordrhein-Westfalen; Förderberechtigte: Kommune; Öffentliche Einrichtung; Verband/Vereinigung; Ansprechpartner: zuständige Bezirksregierung Nordrhein-Westfalen. On the right, there are buttons for 'Seitenansicht drucken', 'Gesamtes Dokument drucken', 'Zum Merkzettel hinzufügen', and 'Neue Suche'. Below these is a section for 'Ansprechpartner' for the 'zuständige Bezirksregierung Nordrhein-Westfalen'. At the bottom, there are tabs for 'ÜBERSICHT', 'RICHTLINIE', and 'CHECKLISTE'. The 'ÜBERSICHT' tab is active, showing the 'Ziel und Gegenstand' of the program: 'Das Land Nordrhein-Westfalen fördert Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Nahmobilität) in den Gemeinden.' It also lists 'Gefördert werden:' with a bulleted list of measures like Radverkehrsanlagen, Fußverkehrsanlagen, Fahrradstationen, and Fahrradabstellanlagen.

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Förderart: Zuschuss
Förderbereich: Infrastruktur
Fördergebiet: Nordrhein-Westfalen
Förderberechtigte: Kommune; Öffentliche Einrichtung; Verband/Vereinigung
Ansprechpartner: zuständige Bezirksregierung Nordrhein-Westfalen

ÜBERSICHT | RICHTLINIE | CHECKLISTE

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Ziel und Gegenstand

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Nahmobilität) in den Gemeinden.

Gefördert werden:

- Radverkehrsanlagen,
- Fußverkehrsanlagen,
- Fahrradstationen,
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum und
- sonstige Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr.

Quelle: Online unter: <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=views;document&doc=12402&typ=CL> (Abruf: 18.11.2019);
aktuell online unter: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/NRW/nahmobilitaet.html> (28.04.2020)

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)												
förderfähiges Vorhaben	Nr. Kom. Zu NRW	Kategorie		Rechtsgrundlage	Regel-förder-satz	Zu-schlag Struktur-schwäche	Finanzierungs-quellen		Bagatell-grenze	Zweck-bindung	KAT	Beispiele hier insbesondere
							633 61	883 61				
Radverkehrsanlagen	NEU	RAD	Radwege	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	20 Jahre	RAD	Bau und Ausbau - straßenbegleitender Radwege - selbstständig geführter Radwege - gemeinsamer Rad- Gehwege
												Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen Fahrradstraßen
		BTR	Bahntrassenradwege								BTR	Bahntrassenradwege
		SIM	Sicherheitsmaßnahmen								SIM	Maßnahmen der Verkehrssicherheit Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen
Radverkehrsmarkierung	NEU	MAR	Markierung	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	MAR	Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen
Radwegweisung	511	WEG	Wegweisung	FöRi-Nah Nr. 2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	WEG	Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW)
Radschnellwegeplanung (nach Einzelfallentscheidung MBWSV)	525	AUP	Ausführungsplanung	FöRi-Nah Nr. 2.1	80 %	-	-	80 %	5.000 EUR	- ohne -	AUP	Ausführungsplanung
		MAS	Machbarkeitsstudie								MAS	Machbarkeitsstudie
Fußverkehrsanlagen	503	GEW	Gehwege	FöRi-Nah Nr. 2.2/2.1	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	20 Jahre	GEW	Bau und Ausbau - innerörtliche, separat geführte Gehwege - innerörtliche, in längsgeteilter Baulast liegende Gehwege (FöRi-Nah Nr. 2.1) - von Gehwegen im Zuge von Radschnellwegen
												Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen
												Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen
		SIM	Sicherheitsmaßnahmen								SIM	Maßnahmen der Verkehrssicherheit
Grundhafte Erneuerung - Nahmobilität	NEU	GER	Grunderneuerung	FöRi-Nah Nr. 2.1/2.2	70 %	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	GER	Erneuerung maßgebender Bestandteile der Verkehrsanlage ohne sonstige wesentliche geometrische Änderung
												grundlegende Brückenerhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen
Fahrradstationen	512	FST	Fahrradstationen	FöRi-Nah Nr. 2.3	70% max. 1.500 € zwf. Ausgaben je Platz	5 %	-	70 % +5%	20.000 EUR	10 Jahre	FST	Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, mit mindestens folgenden Dienstleistungen: - Bewachung und Witterungsschutz - Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur - Fahrradvermietung
Fahrradabstellanlagen	524	FAA	Fahrradabstellanlagen	FöRi-Nah Nr. 2.4	70% - max. 1.000 € zwf. Ausgaben je Platz - max. 1.250 € je Fahrradbox (zzgl. 500 € je Ladestation)	5 %	-	70 % +5%	5.000 EUR	10 Jahre	FAA	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum in kommunaler Baulast, die der Allgemeinheit zugänglich sind Ladestation für Elektrofahrräder
Aufgaben der AGFS	513	OEF	Öffentlichkeitsarbeit	FöRi-Nah Nr. 2.5	70 %	5 %	70 % +5 %	-	5.000 EUR	- ohne -	OEF	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität
		MOD	Modal Split								MOD	Modal Split
Zählstellen	NEU	ZST	Zählstelle	FöRi-Nah Nr. 2.5	70 %	5 %	-	70 % +5%	5.000 EUR	10 Jahre	ZST	Dauerzählstellen für den Radverkehr

Quelle: Landtag NRW (2016): Drucksache 16/11412 vom 08.03.2016. Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 17: Potenziale des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen erkennen und nutzen, S. 114

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Das Programm

Übersicht Förderprogramm-Bestimmungen

Ziel und Gegenstand	Das Land Nordrhein-Westfalen fördert Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Nahmobilität) in den Gemeinden.
Förderart	Zuschuss; Die Zuwendungen werden als Projektförderung für Einzelvorhaben gewährt.
Förderbereich	Infrastruktur
Fördergebiet	Nordrhein-Westfalen
Antrags- und Förderberechtigte / Zuwendungsempfänger	u.a. Kommune Ostbevern; Antragstellung bis 01.06.2020 für Förderbewilligung 2021
Ansprechpartner	Bezirksregierung Münster
Gegenstand der Förderung	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum: Gefördert werden die verkehrsgerechte Anbindung an die Basisstraße und die Abstellanlage in der Baulast der jeweiligen Kommune. Hierzu gehören auch Ladestationen für Elektrofahrräder.
Förderhöhe	70 % (teils bis zu 80 %)
Nicht zuwendungsfähige Ausgaben	Verwaltungskosten, Finanzierungskosten, Ablösebeträge
Bagatellgrenze	5.000 €
Zweckbindungsfrist	10 Jahre
Geltungsdauer	Die Richtlinie gilt bis zum 31. Dezember 2024.
Antragsverfahren	Anträge können fünf Jahre im Voraus, spätestens jedoch bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres unter Verwendung der Antragsformulare bei der örtlich zuständigen Bezirksregierung gestellt werden.
Quelle	Runderlass vom 1. Dezember 2014, Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen Nr. 37 vom 19. Dezember 2014, S. 818; verlängert durch Runderlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 16. Oktober 2019, Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen Nr. 23 vom 8. November 2019, S. 641.

Quelle: Online unter: <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=views;document&doc=12402&typ=CL> (Abruf: 18.11.2019)

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

„Checkliste“

Werden die wichtigsten Voraussetzungen der Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) erfüllt?

Sämtliche Fragen müssen mit „ja“ beantwortet werden, wenn die wichtigsten Fördervoraussetzungen gegeben sein sollen!

ja	nein	Fragen
X		1. Handelt es sich um ein Vorhaben zur Verbesserung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Nahmobilität) in den Gemeinden?
X		2. Handelt es sich bei dem Antragsteller um eine Gemeinde oder einen Gemeindeverband, um ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung oder um einen sonstigen kommunalen Zusammenschluss?
X		3. Ist die Maßnahme geeignet, sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten?
X		4. Ist die Maßnahme geeignet, motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern?
X		5. Wird der Vernetzung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessen Rechnung getragen?
X		6. Ist sichergestellt, dass die Maßnahme nicht im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau förderfähig ist?
X		7. Werden die anerkannten Regeln der Technik eingehalten?
X		8. Wird ein Eigenanteil in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben geleistet?

Quelle: Online unter: <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=views;document&doc=12402&typ=CL> (Abruf: 18.11.2019)

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Förderungen 2019

The screenshot shows the website of the Ministry of Transport of North Rhine-Westphalia (VM). The header includes the VM logo and navigation links: STARTSEITE, MINISTERIUM, VERKEHR, SERVICE, and PRESSE. The main content area is titled 'Pressemitteilung' and contains a press release dated 29.03.2019. The release is titled '29.03.2019 | Ministerium, Verkehr, Presse, Service: Aktionsplan Nahmobilität: Verkehrsministerium fördert 145 neue Projekte für Fußgänger und Radfahrer in Nordrhein-Westfalen'. The text discusses the importance of mobility in society and the government's commitment to improving infrastructure and services. A sidebar on the left lists various archives. A red box highlights a direct link to the 2019 measures.

Direktlink zu den geförderten Maßnahmen 2019: Online unter: https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2019/2019_03_29_Aktionsplan-Nahmobilitaet-2019/Massnahmen-Nahmobilitaet-2019.pdf (Abruf: 25.04.2020); Auszüge aus der gesamten Liste auf der nächsten Folie

29.03.2019 | Ministerium, Verkehr, Presse, Service: Aktionsplan Nahmobilität: Verkehrsministerium fördert 145 neue Projekte für Fußgänger und Radfahrer in Nordrhein-Westfalen

Die Bedeutung von Nahmobilität in unserer Gesellschaft nimmt stetig zu. Im Rahmen des Aktionsplans Nahmobilität fördert das Verkehrsministerium in diesem Jahr 145 neue Projekte. Das Programmvolumen umfasst 19,1 Millionen Euro. Zusätzlich der kommunalen Investitionsmittel wird insgesamt ein kommunales Bauvolumen von rund 28,4 Millionen Euro ermöglicht.

„Eine gut funktionierende Nahmobilität macht unsere Kommunen lebenswerter“, so Verkehrsminister Hendrik Wüst zur Veröffentlichung des Programms. „Wenn unsere Rad- und Fußwege besser werden, können mehr Autos stehen bleiben. Das entlastet die Straßen und schont die Umwelt.“

Gefördert werden infrastrukturelle Maßnahmen wie Radwege, Fahrradabstellanlagen und Gehwege oder sicherheitsfördernde Baumaßnahmen wie Fußgängerüberwege. Aber auch Serviceangebote wie Wegweisungssysteme, Ladestationen für Pedelecs, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sowie die Digitalisierung in der Nahmobilität sind Bestandteil des Programms. Durch die Förderung der Nahmobilität werden Kreise, Städte und Gemeinden darin ermutigt und unterstützt, die Bedingungen für das Radfahren und fürs Zufußgehen zu verbessern. Die Radschnellwegprojekte in Nordrhein-Westfalen werden gesondert gefördert. Nähere Details hierzu werden Mitte des Jahres bekannt gegeben.

Insgesamt ist das Haushaltsvolumen 2019 für die kommunale Nahmobilität gegenüber dem Vorjahr um 3,47 Millionen Euro erhöht worden. [...]

Das Programm im Detail:

Der Schwerpunkt des Nahmobilitätsprogramms liegt mit rund 15 Millionen Euro beim Bau von Rad- und Fußverkehrsanlagen. Die AGFS-Mitgliedskommunen werden mit rund 1,6 Millionen Euro bei ihrer Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität gefördert. Die Ausrichtung von Fahrradaktionsveranstaltungen oder die Teilnahme an der Aktion Stadtradeln zählen ebenfalls zu den Kommunikationsmaßnahmen.

Im Rahmen der Digitalisierung in der Nahmobilität werden 285.000 Euro für Modal-Split-Untersuchungen, 45.800 Euro für Fahrradzahlstellen und 93.800 Euro für neue Signalanlagen bereitgestellt. Zur Vernetzung der Verkehre tragen Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen mit rund 554.000 Euro bei.

Wegweisungssysteme für den Radverkehr unterstützen die Bürger dabei, effizient und sicher ihre Ziele zu erreichen. Vorgesehen sind im aktuellen Förderprogramm neue Vorhaben mit einer Förderung in Höhe von rund 136.000 Euro. Gehwege sowie barrierefreie Querungshilfen werden mit 1,2 Millionen Euro unterstützt.

Quelle: Online unter: https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2019/2019_03_29_Aktionsplan-Nahmobilitaet-2019/index.php (Abruf: 25.04.2020)

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Förderungen 2019: Beispiele (Auszug)

Lfd. Nr.	Baulast	Maßnahme	Zuwendungsfähige Kosten	Zuwendung	Förderquote
35	Dülmen	Lokales Wegweisungssystem für den Radverkehr in Dülmen	125.000,00 €	87.500,00 €	70 %
88	Kreis Warendorf	Neubau eines gem. Rad-/Gehweges in Everswinkel an der K 19 2.BA	652.000,00 €	456.400,00 €	70 %
90	Lemgo	Grundhafte Erneuerung und Verbreiterung der Geh-/Radwegverbindung	102.000,00 €	76.500,00 €	75 %
105	Münster	Gem. Geh-/Radweg an der Dorbaumstr. zwischen Wacholderweg und Am Hornbach im OT Handorf	230.000,00 €	161.000,00 €	70 %
107	Münster	Modal Split Erhebung	100.000,00 €	70.000,00 €	70 %
110	Oberhausen	Fahrradabstellanlagen im Straßenraum in Holten und Sterkrade	15.400,00 €	11.600,00 €	75 %
128	Solingen	Punktuellen Maßnahmen Veloroute in Solingen	705.800,00 €	529.400,00 €	75 %
135	Waltrop	Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet	80.000,00 €	60.000,00 €	75 %
143	Sonsbeck	Ausbau Radwegverbindung Rodekampsweg	481.900,00 €	361.400,00 €	75 %
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Quelle: Online unter: https://www.land.nrw/sites/default/files/asset/document/vm_24.04.2020_anlage.pdf (Abruf: 25.04.2020)

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Förderungen 2020

Startseite > Menü Landesportal > Aktuelles & Presse > Pressemitteilungen

Fast 21 Millionen Euro für besseren Fuß- und Radverkehr

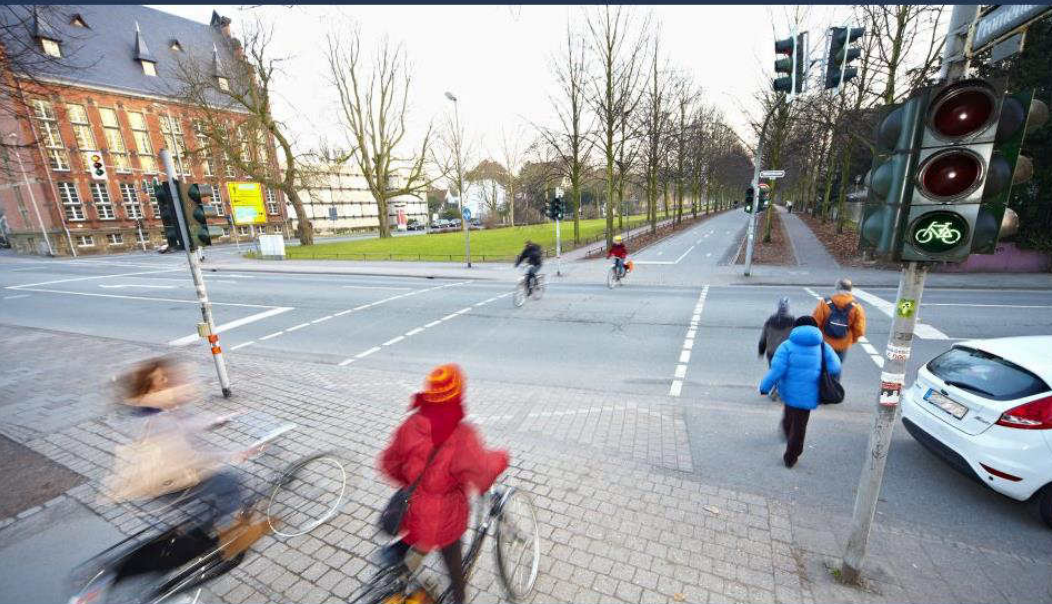


Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Bonn

23. April 2020

Fast 21 Millionen Euro für besseren Fuß- und Radverkehr in Nordrhein-Westfalen – Land fördert Radvorrangrouten mit 80 Prozent statt bisher 70 Prozent

Das Verkehrsministerium fördert in diesem Jahr 139 neue Projekte für einen besseren Fuß- und Radverkehr in Nordrhein-Westfalen.

→ PRESSESTELLE
KONTAKT



Pressestelle des Ministeriums für
Verkehr

Tel.: 0211 3843-1043

E-Mail: presse@vm.nrw.de

→ VERWANDTE
MELDUNGEN

Direktlink zu den geförderten Maßnahmen 2020:

Online unter:

https://www.land.nrw/sites/default/files/asset/document/vm_24.04.2020_anlage.pdf (Abruf: 25.04.2020); Auszüge aus der gesamten Liste auf der nächsten Folie

Das Ministerium für Verkehr teilt mit:

Das Verkehrsministerium fördert in diesem Jahr 139 neue Projekte für einen besseren Fuß- und Radverkehr in Nordrhein-Westfalen. Die Projekte werden mit 20,9 Millionen Euro aus dem Programm zur Förderung der Nahmobilität finanziert. Das Verkehrsministerium hat das Programm jetzt vorgelegt. Zu den Mitteln aus dem Landesprogramm kommen weitere kommunale Investitionsmittel hinzu. Insgesamt stehen damit rund 36,3 Millionen Euro für eine bessere Nahmobilität zur Verfügung. Im Vergleich zu 2019 steigt das Bauvolumen um knapp acht Millionen Euro.

„Mobilität muss besser, sicherer und sauberer werden“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst zur Veröffentlichung des Programms. „Eine gut funktionierende Nahmobilität macht unsere Kommunen lebenswerter. Deshalb unterstützen wir die Städte und Gemeinden dabei, die Rahmenbedingungen für Radfahrer und Fußgänger zu verbessern.“

Gefördert werden infrastrukturelle Maßnahmen wie Radwege, Fahrradabstellanlagen und Gehwege oder sicherheitsfördernde Baumaßnahmen wie Fußgängerüberwege. Aber auch Serviceangebote wie Wegweisungssysteme, Ladestationen für Pedelecs, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sowie Modal-Split-Erhebungen sind Bestandteil des Programms. [...].

Neu ist, dass Radvorrangrouten ab diesem Jahr stärker gefördert werden: Der Fördersatz steigt von 70 auf 80 Prozent der förderfähigen Kosten. Strukturschwache Kommunen erhalten darüber hinaus einen Zuschlag von fünf Prozent. Radvorrangrouten sind eine gute Alternative zu Radschnellwegen, weil die vorgeschriebenen Standards geringer sind als bei Radschnellwegen. Die erhöhten Fördersätze sind für die Städte und Gemeinden eine Chance, wenn die Standards für Radschnellwege nicht erreicht werden können. Die Landesregierung unterstützt damit eine weitere Möglichkeit für schnelle Achsen im Radverkehr.

Die Radschnellwegprojekte in Nordrhein-Westfalen werden gesondert gefördert. Voraussetzung für eine Landesförderung ist ein Beschluss der Regionalräte. Sie entscheiden, welche Radschnellwege in den Bau gehen sollen. Ein Überblick über diese Projekte folgt deshalb im Laufe des Jahres. Neben den kommunalen Projekten unterstützt das Land die Radwege in Nordrhein-Westfalen mit so viel Geld wie nie zuvor: In diesem wie im vergangenen Jahr stehen jeweils 47 Millionen Euro für Radwege zur Verfügung. 2017 waren 36 Millionen Euro dafür eingeplant.

Quelle: Online unter: <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/fast-21-millionen-euro-fuer-besseren-fuss-und-radverkehr-nordrhein-westfalen-land> (Abruf: 25.04.2020)

28.04.2020

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Förderungen 2020: Beispiele (Auszug)

Lfd. Nr.	Baulast	Maßnahme	Zuwendungsfähige Kosten	Zuwendung	Förderquote
6	Ahlen	Radstation mit 206 Stellplätzen	309.000,00 €	216.300,00 €	70 %
24	Brühl	Erweiterung Fahrradstation Brühl um 256 Stellplätze	951.000,00 €	665.700,00 €	70 %
39	Erkelenz	Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet Erkelenz	520.000,00 €	390.000,00 €	75 %
49	Halle	Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet	54.100,00 €	37.900,00 €	70 %
80	Kreis Soest	Fahrradabstellanlage mit Ladestationen in Soest	19.000,00 €	13.300,00 €	70 %
90	Kreis Warendorf	Öffentlichkeitsarbeit Nahmobilität 2020	10.000,00 €	7.000,00 €	70 %
91	Kreis Warendorf	Neubau Rad-/Gehweg K 46/2 Westbevern - Vadrup	290.000,00 €	203.000,00 €	70 %
97	Marsberg	Grundhafte Erneuerung Radweg Schnippelweg in Obermarsberg	73.400,00 €	51.400,00 €	70 %
98	Marsberg	Grundhafte Erneuerung Diemelradweg Abschnitt Rhenetal in Padberg	107.100,00 €	75.000,00 €	70 %
116	Rheda-Wiedenbr.	Fahrradabstellanlagen mit E-Ladestation Doktorplatz	17.000,00 €	11.900,00 €	70 %
137	Hamminkeln	Fahrradüberdachung vor dem Rathaus (5 Anlehnbügel)	5.000,00 €	3.800,00 €	76 %
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Quelle: Online unter: https://www.land.nrw/sites/default/files/asset/document/vm_24.04.2020_anlage.pdf (Abruf: 25.04.2020)

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Förderungen 2020: Beispiel Westbevern

Geld für Radstation und neuen Weg

KREIS WARENDORF. Der Kreis erhält 471 800 Euro unter anderem für den Bau einer Radstation in Ahlen (Landeszuschuss 216 300 Euro) und einen Geh- und Radweg von Westbevern nach Vadrup (Landeszuschuss 203 000 Euro). Das teilten die CDU-Landtagsabgeordneten Daniel Hagemeyer und Henning Rehbaum jetzt mit. Mit dem „Förder-

programm Nahmobilität 2020“ werden Kreise, Städte und Gemeinden unterstützt, die beispielsweise in Rad- und Gehwege oder Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für Pedelecs, Wegweisungssysteme oder in ihre Öffentlichkeitsarbeit investieren. Dieser Teil des Programms fördert 139 neue Projekte mit 20,9 Millionen Euro.

203 000 Euro für Geh- und Radweg

WESTBEVERN. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat den ersten Teil des „Förderprogramms Nahmobilität 2020“ veröffentlicht. Damit werden Kreise, Städte und Gemeinden unterstützt, die beispielsweise in Rad- und Gehwege oder Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für Pedelecs, Wegweisungssysteme oder in ihre Öffentlichkeitsarbeit investieren. Hinzu kommt, dass jetzt auch Radvorrang-

routen stärker gefördert werden. Kurz: Die Mittel stehen für den Ausbau und die Information über das Nahmobilitätsangebot zur Verfügung. Bewilligt wurde jetzt auch ein Landeszuschuss in Höhe von 203 000 Euro für den Geh- und Radweg von Westbevern nach Vadrup, schreiben die CDU-Landtagsabgeordneten Daniel Hagemeyer und Henning Rehbaum in einer gemeinsamen Pressemitteilung.

Westfälische Nachrichten

Quelle: WN vom 25.04.2020 (Kreisseite Warendorf) und WN vom 28.04.2020 (Lokalseite Telgte)

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Gliederung

Einführung

Status quo

Förderprogramm

Projektentwurf

Antrag

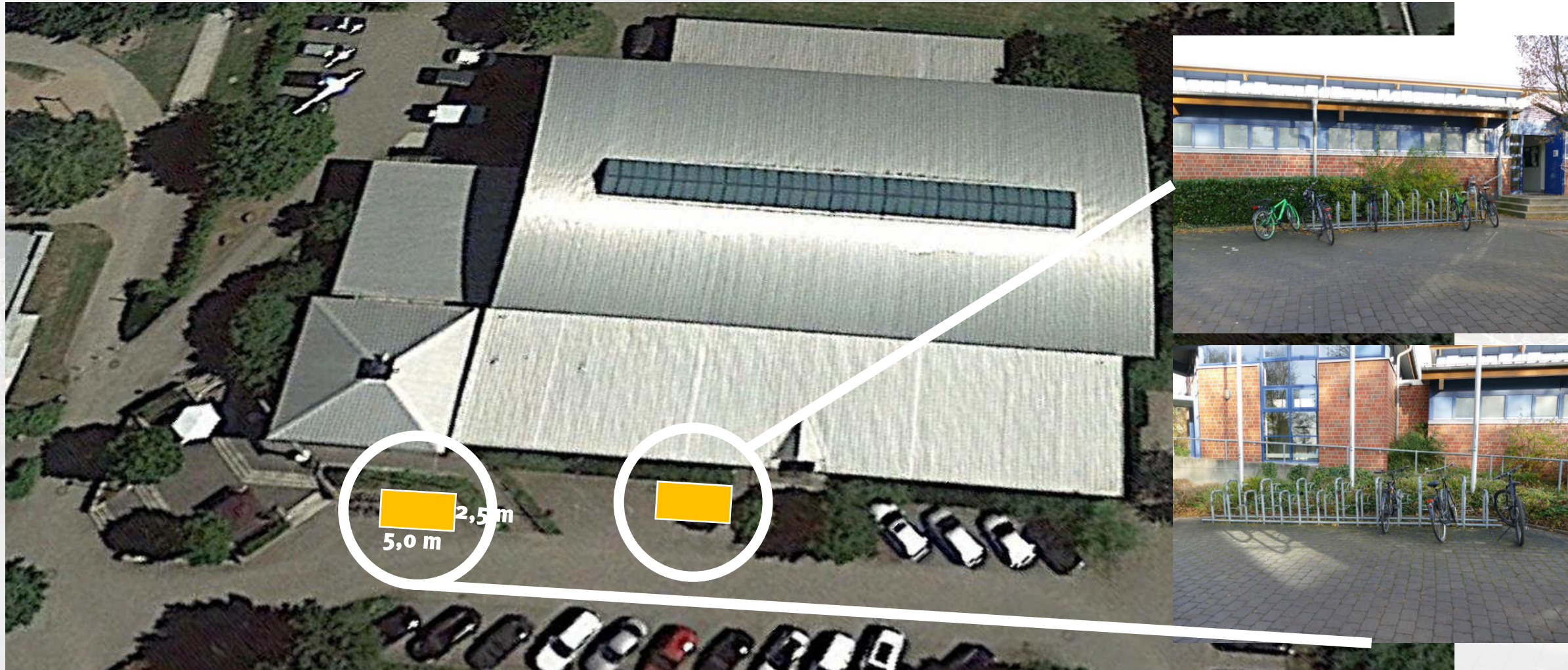
Fahrradabstellanlage

Positivbeispiel: Überdachung der Fa. Ziegler



Quelle: Heisenbergstraße 2, Münster. eigene Photographien L. Peschke; Luftbild: Fa. Ziegler
Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Fahrradabstellanlage **Vorschlag Beverhalle**



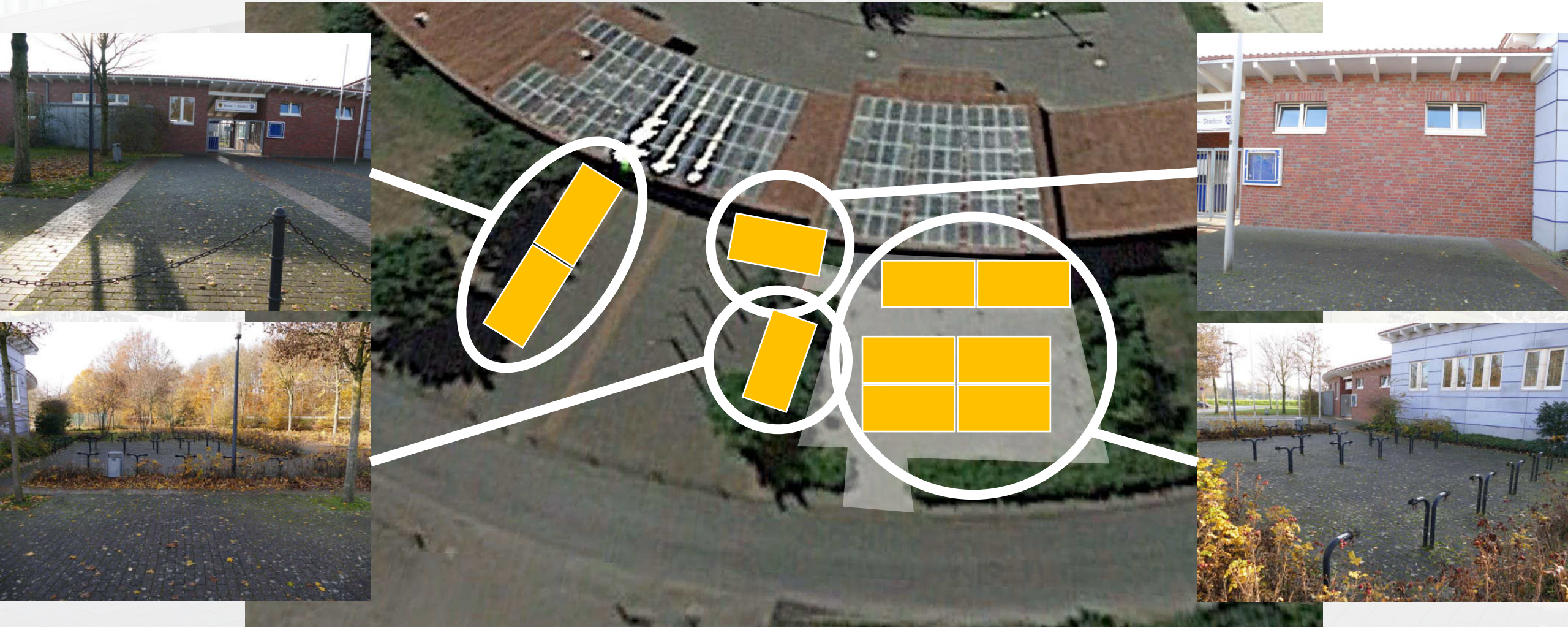
Quelle: Google Earth (2019), eigene Bearbeitung L. Peschke
Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Fahrradabstellanlage **Vorschlag Beverstadion**



Quelle: Google Earth (2019)

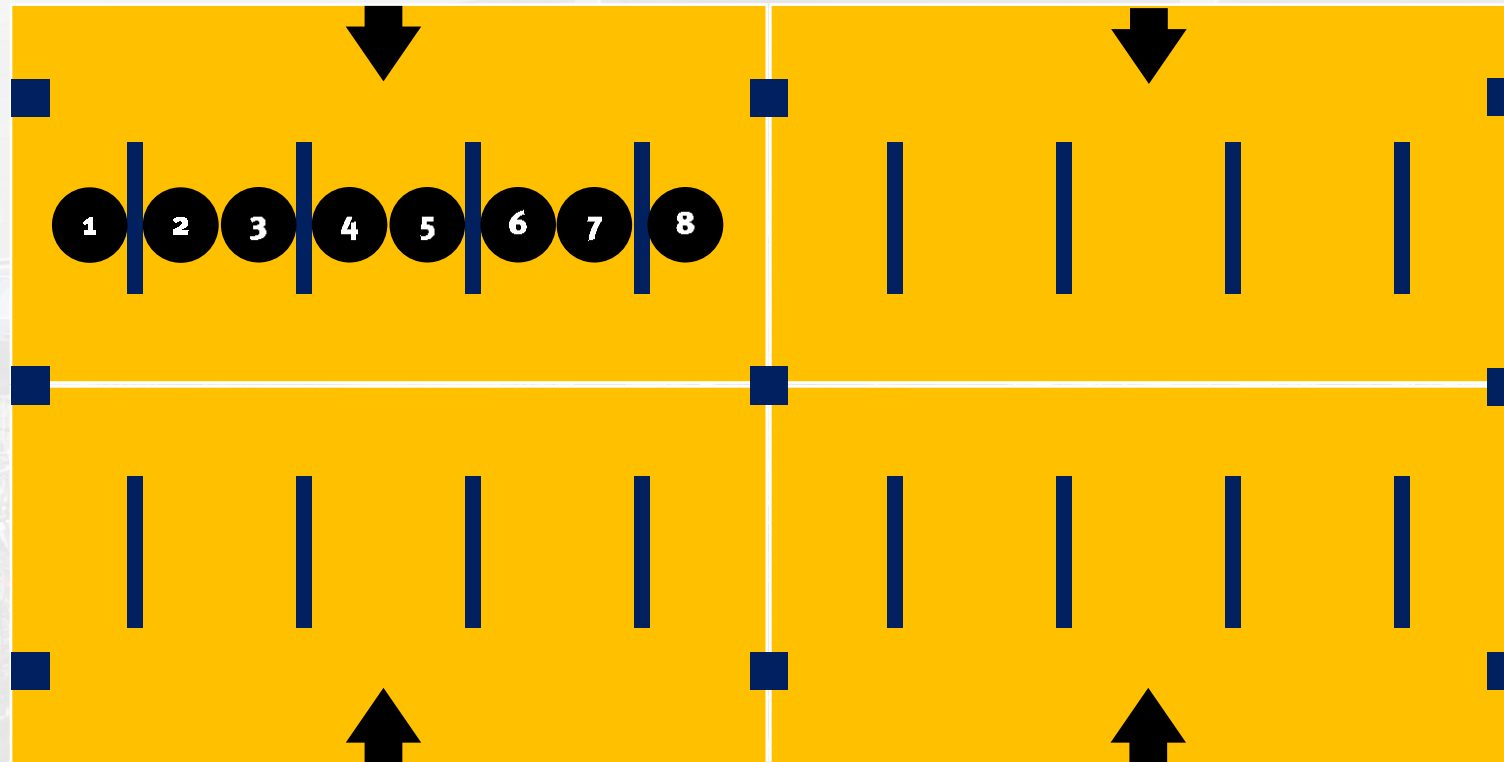
Fahrradabstellanlage **Vorschlag Beverstadion**



Quelle: Google Earth (2019), eigene Bearbeitung L. Peschke
Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Fahrradabstellanlage

Variante A: 4 Überdachungsmodule je 4 Fahrradbügel = 32 Stellplätze



Tiefe:
2,40 m

Breite: 4,58 m (ca. 4,46 m zw. Pfosten)

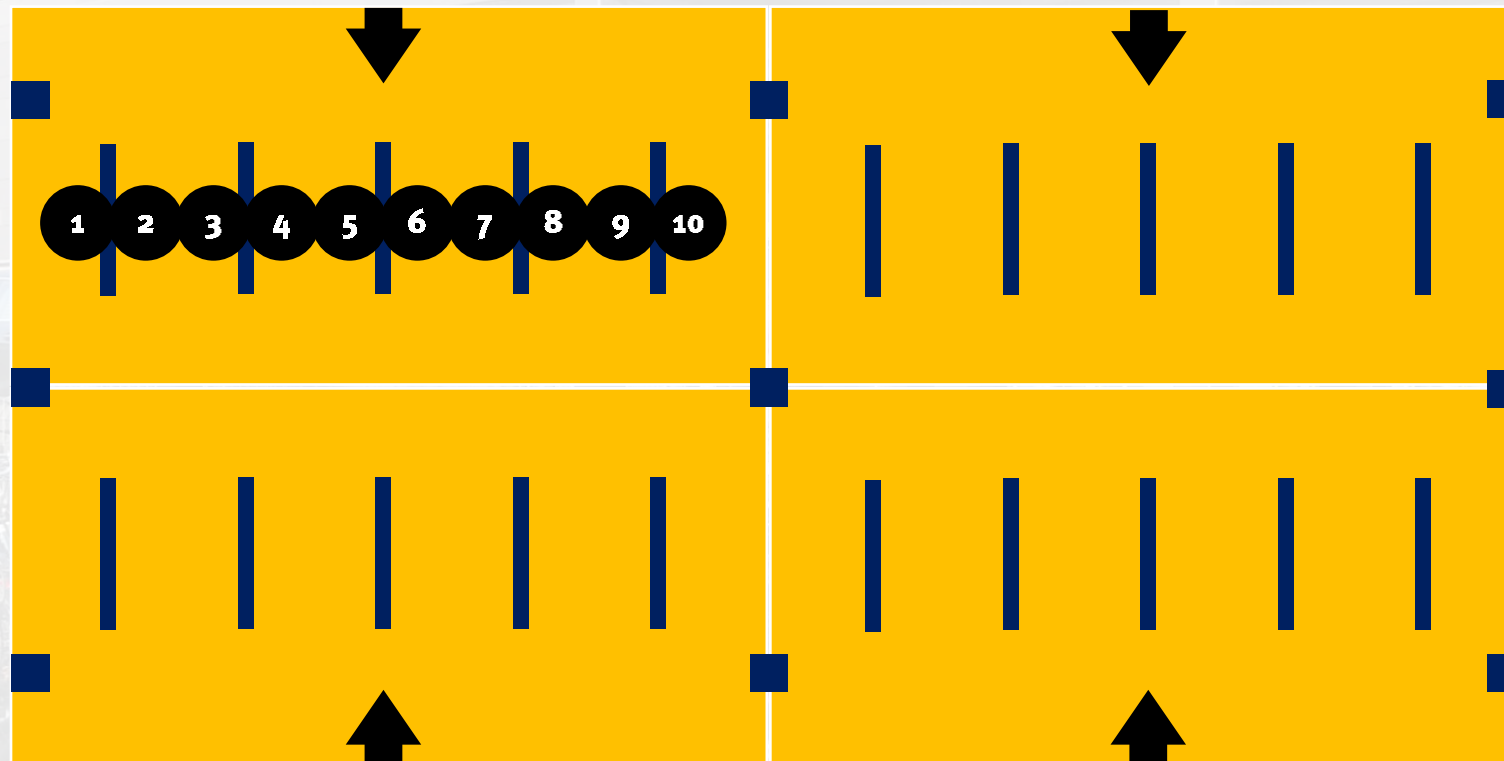
Abstand zwischen Fahrradbügeln 1,05 m

Abstand zwischen Fahrradbügeln und
Überdachungspfosten 0,55 m



Fahrradabstellanlage

Variante B: 4 Überdachungsmodule je 5 Fahrradbügel = 40 Stellplätze



Tiefe:
2,40 m

Breite: 4,58 m (ca. 4,46 m zw. Pfosten)

Abstand zwischen Fahrradbügeln 0,85 m

Abstand zwischen Fahrradbügeln und
Überdachungspfosten 0,40 m



Fahrradabstellanlage

Fahrradbügel



Quelle: links: eigene Photographien L. Peschke

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Fahrradabstellanlage

Fahrradbügel – Angebot der Fa. Ziegler

Zum Einbetonieren

Pos.	Artikel	Beschreibung	Menge	VK-Preis	Zeilenbetrag
1	123.813	Anlehnbügel ZAGREB L: 75cm , H: 120cm Anlehnbügel aus Rundrohr, Ø42mm. Bei Reihenaufstellung wird ein Bügelabstand von ca. 700mm empfohlen. Befestigungsart zum Einbetonieren Material Stahl Oberfläche feuerverzinkt B x T x H 750 x 42 x 900 mm Breite 750 mm Höhe 900 mm empfohlene Einbautiefe 300 mm Rohr-Ø/ Profildmaße Ø 42 mm	20 Stück	54,80 €	1.096,00 €
		Gewicht 8 kg			
		Gesamthöhe 1200 mm			

zzgl. Fundamente, Montage und Pflasterung

Quelle: Angebot Fa. Ziegler v. 18.11.2019

Fahrradabstellanlage

Überdachung und extensive Dachbegrünung – Angebot der Fa. Ziegler

4.5	247.023	Überdachung LUNA	1 Stück	6.100,00 €	Einzelpreis
Konstruktion: Die Überdachung LUNA besteht aus Stahlbau-Hohlprofilen mit einem fertig geschweißten Dachrahmen.					
Dach: Flachdach mit Trapezblecheindeckung und umlaufendem Attikaprofil, 170 mm hoch. Gewicht pro Dachsegment: 250 kg					
Schneelast auf dem Boden (sk): 2,00 kN/m ²					
Entwässerung: Das Attikaprofil ist als Regenrinne ausgebildet. Der Ablauf erfolgt korrosionssicher integriert in den vorderen und hinteren Stützen. Wasseraustritt ca. 150 mm über OK FFB durch Wasserspeier.					
Oberflächen: Oberflächen der Stahlteile feuerverzinkt und pulverbeschichtet. Farbe der Stahlteile: RAL-Farbe nach Wahl aus ZIEGLER Standardfarbkarte Oberfläche der Trapezbleche bandverzinkt und beschichtet. Innenseite Polyester / RSL grauweiß, Außenseite zusätzlich in grauweiß ähnlich RAL 9002 beschichtet.					
Befestigung: zum Aufdübeln bei {EINBAUTIEFE} auf bauseitige Fundamente nach unseren Plänen. Die Stützen werden mit angeschweißten Fußplatten sowie dem notwendigen Edelstahl-Befestigungsmaterial geliefert.					
Lieferung: Zerlegt auf Palette, Dach komplett montiert.					
Abmessungen:					
		Dachbreite	9160 mm		
		Dachtiefe	4800 mm		
		Gesamthöhe	2448 mm		
		Lichte Höhe	2275 mm		
		Stützenraster	4500 mm		

4.2	245.112	<i>Optional bieten wir Ihnen an:</i> Zulage Anpassung der Überdachung für Dachbegrünung Statische Prüfung und Anpassung der Überdachung für eine bauseits zu erbringende nachfolgende Dachbegrünung bis zu einem Komplettgewicht im wassergesättigten Zustand von 70 kg / m² und einer maximalen Begrünungshöhe von 10 cm. Wird anhand der am Aufstellort vorhandenen Schneelast eine konstruktive Verstärkung von statisch tragenden Bauteilen erforderlich, wird die Überdachung entsprechend angepasst. Zum Lieferumfang gehört: eine aus verzinktem Lochblech gefertigte Auflage mit passend zur Überdachung beschichteter Randblende zur Aufnahme des Begrünungsmaterials. Zwischenlage aus Polyestervlies vollflächig zwischen Lochblechauflage und Trapezblech-Dacheindeckung Hinweis: Filtervlies für die Dachbegrünung zur Auflage auf der Lochblechauflage nicht im Lieferumfang enthalten. Die beschichtete Randblende für die Begrünung kann über den Rand der Attika hinaus ragen. Sollte die bauseits geplante Dachbegrünung das o.g. Gesamtgewicht pro m² überschreiten, ist eine vorherige Klärung der Machbarkeit aus statischen Gründen zwingend erforderlich.	1 m ²	100,00 €	Einzelpreis
-----	---------	--	------------------	----------	-------------

„nachhaltige Infrastruktur“

zzgl. Filtervlies u. Bepflanzung (ca. 500 € für 45 m²)

zzgl. Fracht und Entladung (1.200 €), Fundamente, Montage und Pflasterung

Quelle: Angebot Fa. Ziegler v. 18.11.2019

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Extensive Dachbegrünung

Positivbeispiel: Bushaltestellen in Utrecht/Niederlande



Quelle: <https://www.nrz.de/staedte/duesseldorf/langenfeld-will-haltestellen-begrueuen-id226836277.html> und <https://www.wsm.eu/de/ueberdachungssysteme/haltestellen-fuer-mensch-und-natur/> (Abruf: 21.11.2019); WSM Überdachungssysteme in Utrecht (Buswartehallen)
Überdachte Fahrradabstellanlagen für Ostbevern - Lukas Peschke

Extensive Dachbegrünung

Vorteile und Mehrfachnutzen

Temperaturregulierung und klimatische Ausgleichsfunktion:

sommerlicher Wärmeschutz (kühlende Wirkung, Gebäudekühlung), da das gespeicherte Regenwasser verdunstet und die darunterliegenden Räume nicht aufgeheizt werden; natürlicher Wärme- und Wasserspeicher, Luftbefeuchtung

Lärminderung

Verbesserung des Mikroklimas: Bindung von Luftschadstoffen, Feinstaubfilterung; Wirksamkeit gegen hochsommerliche Überhitzungen (gegen Hitzeinseln = Urban Heat Island Effect).

Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen: neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere (etwa Insekten – bspw. Wildbienen und Schmetterlinge – oder Vögel); Erhalt und Förderung der biologischen Vielfalt; ökologisches Bauen als nachhaltige Zukunftsinvestition; Siedlungsbiotop; Erhöhung der Artenvielfalt

Verbesserung der Energiebilanz eines Gebäudes

Regenwasserrückhalt und Verdunstungseffekte:

„Gründächer können einen Beitrag zur Dämpfung von Abflussspitzen bei Starkregenereignissen durch Regenwasserrückhalt leisten. Durch die direkte Versickerung des Wassers auf Gründächern und die Retentionswirkung der Dächer wird die örtliche Kanalisation durch verzögertes Einleiten des Niederschlags vom Dach zumindest für einzelne Gebäude bzw. Gebäudekomplexe entlastet.“

Dachbegrünungen **schützen die Dachabdichtung** vor Witterungseinflüssen und Umweltbelastungen und **verlängern deren Lebenserwartung**

Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes; optische Aufwertung des Gebäudes und der Gebäudearchitektur; **Imagewerbung**

Erholung und Gesundheit: „Durch die stressreduzierende und entspannende Wirkung haben sie einen großen Einfluss z. B. auf die Gesundheit des Menschen.“; Verbesserung des Umfeldes für die Menschen

Anerkannte Minderungsmaßnahme bei der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung: „Mit zunehmender Tendenz wird die Dachbegrünung in Bebauungsplänen gefordert oder als Ausgleichsmaßnahme anerkannt [...]“; bspw. mögliche Gebührenminderung bei Kommunen mit gesplitteter Abwassersatzung und reduzierte Versiegelungsgebühren; Dachbegrünungen „können [...] einen Eingriff in Natur und Landschaft als **weniger eingriffsintensiv** ausgestalten“; **Ausgleichspotential für beeinträchtigte Funktionen der Schutzgüter** Boden, Wasser, Klima und Luft, Tiere und Pflanzen

Quelle: eigene Zusammenstellung L. Peschke 2019; vgl. Sebastian Schmauck, Bundesamt für Naturschutz (2019): Dach- und Fassadenbegrünung – neue Lebensräume im Siedlungsbereich. Fakten, Argumente und Empfehlungen. BfN-Skripten 538, S. 21-36, 49 u. 54; vgl. <https://www1.wdr.de/wissen/technik/dachbegruenung-kongress-100.html> (Abruf: 21.11.2019); vgl. <https://www.baufoerderer.de/bauberatung/wohkomfort/dachbegruenung-vorteile-tipps-foerderung> (Abruf: 21.11.2019); vgl. <https://www.optigruen.de/> (Abruf: 21.11.2019); vgl. <http://www.dachbegruenung-ratgeber.de/dachbegruenung> (Abruf: 21.11.2019)

Extensive Dachbegrünung

Dachbegrünungsarten und Pflegeaufwand

Extensive Dachbegrünung

naturnah angelegte Vegetation mit geringen Flächenlasten

minimaler Pflegebedarf
(„pflegearm, nicht pflegelos“; ein bis zwei Mal Pflege im Jahr)

Flächengewicht von ca. 70 kg/m² in wassergesättigtem Zustand,
zzgl. der Verkehrslasten

Dünnschichtaufbau mit Substrat

trockenheitsverträgliche Vegetation; Kultivierung insbes. von Sedumarten;
anspruchlos und pflegeleicht, winterfest, hohe Wasserspeicherkapazität,
immergrün, oft teppichbildend

„auch auf Bauten mit geringer Dachbelastung wie z. B. auf Carports“

Intensive Dachbegrünung

Dachgarten mit intensiver Begrünung oder Baumpflanzungen

hoher Pflegeaufwand

Flächengewicht von mindestens 300 kg/m²,
zzgl. der Verkehrslasten

vollwertiger Bodenaufbau mit höheren Substratschichten

höherer Bewuchs (bis hin zu Baumbepflanzung möglich)

für Fahrradüberdachungen bspw. nicht geeignet

Kombinationen beider Dachbegrünungsarten

- „In Deutschland werden jährlich etwa 10 Millionen Quadratmeter Dachfläche neu begrünt, davon etwa **80 Prozent extensiv** und 20 Prozent intensiv.“
- **Zu beachten:**
 - Statik (**Tragfähigkeit**); nachträgliche (auch extensive) Dachbegrünung zumeist nicht möglich
 - fachgerechte Detailplanung und **qualitativ hochwertige Bauausführung** (richtige Dachentwässerung und Durchwurzelungsschutz)

Quelle: eigene Zusammenstellung L. Peschke 2019; vgl. <https://www1.wdr.de/wissen/technik/dachbegruenung-kongress-100.html> (Abruf: 21.11.2019); vgl.

<https://www.baufoerderer.de/bauberatung/wohkomfort/dachbegruenung-vorteile-tipps-foerderung> (Abruf: 21.11.2019); vgl. Sebastian Schmauck, Bundesamt für Naturschutz (2019): Dach- und Fassadenbegrünung – neue Lebensräume im Siedlungsbereich. Fakten, Argumente und Empfehlungen. BfN-Skripten 538, S. 13 u. 17; vgl. Nils Polzin (2017): Dachbegrünungen als Ausgleichsmaßnahme für einen Eingriff in Natur und Landschaft. Abschlussarbeit M.Sc. Stadtplanung an der HafenCity Universität Hamburg, S. 6, 32, 34 u. 76

Extensive Dachbegrünung

Beschreibung

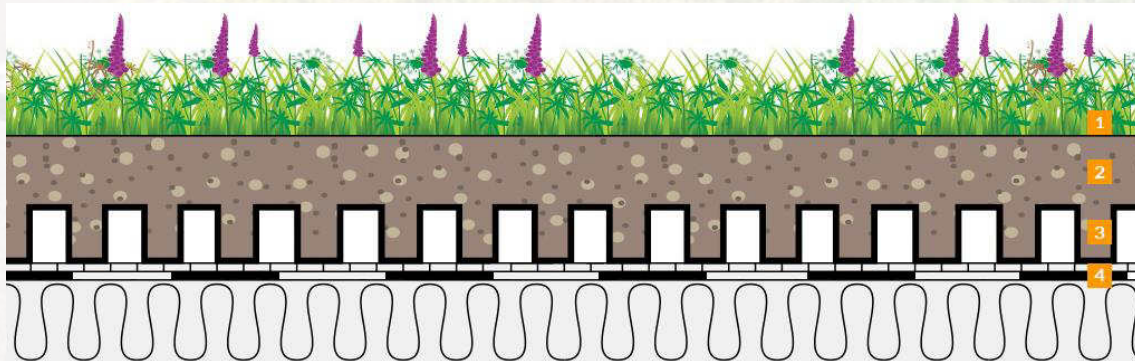
- „Durch die extensive Dachbegrünung wird eine **flächendeckende Bepflanzung** des Daches angestrebt. Anders als die ausgedehnte Vegetation bei dieser Variante der Dachbegrünung auf den ersten Blick vermuten lässt, erfordert sie **vergleichsweise geringe Aufbauhöhen**. Die extensive Dachbegrünung überzeugt somit durch ihre **einfache Umsetzbarkeit** und ihr geringes Gewicht gleichermaßen. [...]
- **Die optische Attraktivität einer extensiven Dachbegrünung**
 - [...] Die optische Attraktivität einer extensiven Dachbegrünung [...] besteht [...] weniger in einer enormen Pflanzenvielfalt [, sondern zeigt sich] vielmehr durch ein fein abgestimmtes Zusammenspiel ausgewählter Pflanzen. [...]
 - Die Pflanzen, die sich für eine extensive Dachbegrünung eignen, teilen dabei eine Gemeinsamkeit: Sie sind vergleichsweise **anspruchlos und somit pflegeleicht**. Beliebt bei einer extensiven Dachbegrünung sind unter anderem **Moose, Kräuter und Gräser**. [...]
- **Die ökonomische Attraktivität einer extensiven Dachbegrünung**
 - Eine extensive Dachbegrünung anzulegen, ist weniger aufwendig und somit auch **kostengünstiger als die Etablierung einer intensiven Dachbegrünung**. Die anspruchslosen, aber optisch attraktiven Pflanzen, die hier ihren Einsatz finden, benötigen nur niedrige Substratschichten und neigen nicht zum übermäßigen Wuchern. Die **Wasserzufuhr wird durch den natürlichen Niederschlag bestritten**. [...]



Quelle: <https://www.benning-dachbegruenung.de/extensive-dachbegruenung/> (Abruf: 20.11.2019), eigene Hervorhebungen L. Peschke

Extensive Dachbegrünung

Beschreibung eines extensiven Dachaufbaus



1 Anspritzbegrünung / Nassansaat (alternativ Trockenansaat)

Ansaat-Verfahren mit speziellem Keimsubstrat und abgestimmter Saatgutmischung besteht aus vielen Kräutern und einigen Gräsern sowie Sedum-Sprossen in mehreren Arten



2 Extensiv-Einschichtsubstrat Typ M (60 Liter)

Auf einschichtige extensive Bauweise abgestimmtes Substrat mit hoher Wasserkapazität und guter Dränleistung



3 Festkörperdrainage Typ FKD 25 (2,5 cm)

- Schneller Abfluss von Überschusswasser
- Vermeidung von Staunässe bei gefällelosen Dächern und bei großen Fließlängen
- Leichter Aufbau bei hoher Dränleistung



4 Schutz- und Speichervlies Typ RMS 300 (500)

Schützt die Dachabdichtung vor Beschädigungen und speichert Wasser. Bei Umkehrdächern anstelle des RMS-Vlieses das Rieselschutzvlies Typ RS verwenden.

Quelle: <https://www.benning-dachbegruenung.de/extensive-dachbegruenung/> (Abruf: 20.11.2019)

Position des Bundesamtes für Naturschutz

Kommunale Förderprogramme und Gründachstrategien

- „Die Begrünung von Dächern und Fassaden erfährt **in jüngerer Zeit eine erhöhte Aufmerksamkeit**. Ihre Verankerung in Bundes-, Landes- und Kommunalstrategien zur Klimaanpassung oder zur biologischen Vielfalt führt zu **wachsender Wahrnehmung in Politik, Praxis und Gesellschaft**. [...] **Kommunen kommt nun eine zentrale Rolle zu**, durch Informationen, Förderungen sowie bauleitplanerische Steuerung eine konsequente Umsetzung von **Gebäudebegrünung voranzubringen**.“
- „Dach- und Fassadenbegrünungen sind Teil vieler kommunaler Förderprogramme. Sie bieten den Bauherrinnen und Bauherren **finanzielle Anreize, Dach- und Fassadenbegrünungen auf und an ihrem Gebäude umzusetzen**. [...] Viele Gründachstrategien sind dabei meist ein Teil von Aktionsplänen zur Anpassung an den Klimawandel. [...]“

Empfehlungen des BfN

- „Für eine aus Sicht des Naturschutzes geeignete Gebäudebegrünung sind folgende Handlungsfelder zu beachten, die das Bundesamt für Naturschutz (BfN) zur weiteren Umsetzung empfiehlt:
 - **Einbettung von Dach- und Fassadenbegrünungen in übergreifende Konzepte** [...],
 - Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung:
 - [...] **Finanzielle Förderung**: [...] In Deutschland fördern immer mehr Kommunen die Dach- und Fassadenbegrünung und haben hierzu eigene kommunale Strategien und Förderprogramme ins Leben gerufen. Kommunen fördern die Regenwasserversickerung auf dem Dach in Form einer verringerten Niederschlagswassergebühr. [...],
 - Festsetzungen von Dach- und Fassadenbegrünung in Bebauungsplänen,
 - Nutzung kommunaler Gestaltungssatzungen,
 - **Vermeidung und Verminderung im Rahmen der Eingriffsregelung**
 - [...]“

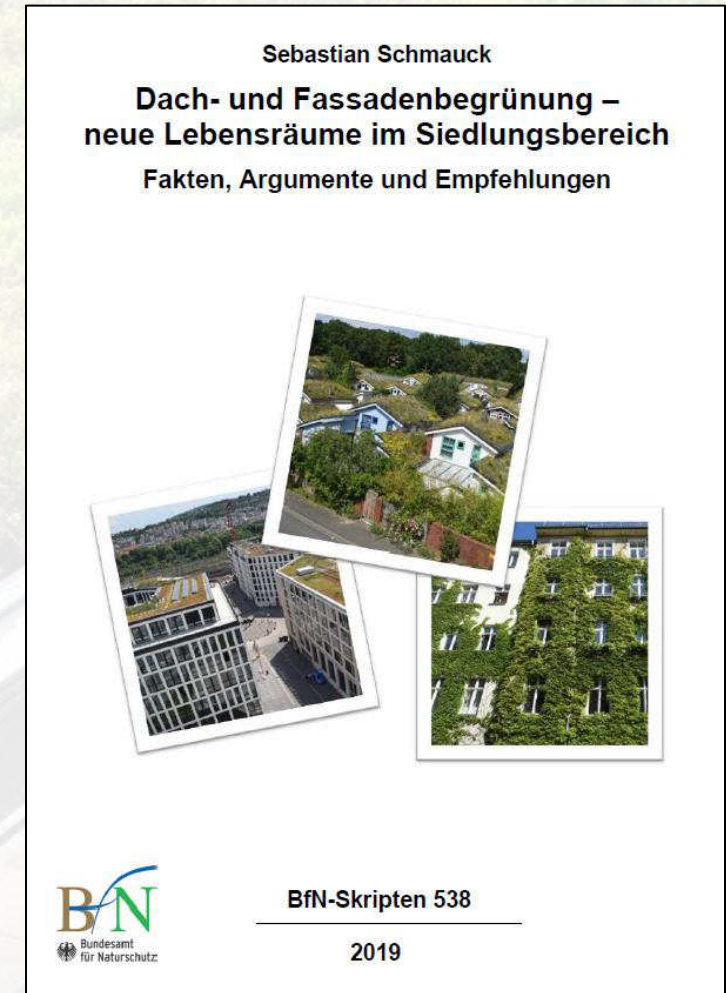
Quelle: Sebastian Schmauck, Bundesamt für Naturschutz (2019): Dach- und Fassadenbegrünung – neue Lebensräume im Siedlungsbereich. Fakten, Argumente und Empfehlungen. BfN-Skripten 538, S. 46, 50-54, eigene Hervorhebungen L. Peschke

Position des Bundesamtes für Naturschutz

Vorteile und Mehrfachnutzen einer Dachbegrünung

Dach- und Fassadenbegrünung als Teil der urbanen grünen Infrastruktur

„[...] Urbane grüne Infrastruktur steht [...] für die Wertschätzung des Stadtgrüns als ein wesentlicher Teil der Infrastruktur in der Stadt. Sie ist für ein gutes Leben in der Stadt ebenso von Bedeutung wie die technische und soziale Infrastruktur. Hierbei kann die grüne mit der grauen Infrastruktur ‚verzahnt‘ werden. Ein sehr anschauliches Beispiel für eine solche Verzahnung ist die aktive Begrünung von Dächern und Fassaden. Sie erfährt in jüngerer Zeit in der Stadtentwicklung und Architektur sowohl national als auch international eine erhöhte Aufmerksamkeit. Umweltpolitisch äußert sich dies durch die Berücksichtigung in diversen Bundes-, Landes-, und Kommunalstrategien zur Klimaanpassung, aber auch zur biologischen Vielfalt. Sie gewinnt damit an Relevanz bei der baulichen Entwicklung in Städten und Gemeinden.“



Quelle: Sebastian Schmauck, Bundesamt für Naturschutz (2019): Dach- und Fassadenbegrünung – neue Lebensräume im Siedlungsbereich. Fakten, Argumente und Empfehlungen. BfN-Skripten 538, S. 8, eigene Hervorhebungen L. Peschke

Positionen politischer Parteien

CDU

DACHBEGRÜNUNGEN

Mehr Artenschutz: CDU fordert Begrünung von Haltestellen

23.09.2019 - 11:57 Uhr

BOCHUM. Um Wildbienen mehr Nahrung anzubieten, will die CDU Haltestellen begrünen lassen. Das soll dem Artensterben entgegenwirken.

Die CDU im Rat will mehr Begrünungen von Dächern, weil Wildbienen dadurch zusätzliche Nahrung angeboten werde. „Um etwas gegen das Artensterben zu tun, haben wir im Rat beantragt, die Dächer der Haltestellen zu begrünen. Es ist schon einmal ein Erfolg, dass der Antrag nicht wie üblich von SPD und Grünen abgelehnt wurde“, erklärt CDU-Fraktionsvorsitzender Christian Haardt.

Der Antrag wurde an die Fachausschüsse überwiesen und wird dort abschließend beraten. Zunächst ist eine Prüfung durch die Bogestra vorgesehen. Sollten sich nicht alle Dachflächen eignen, ist darzustellen, mit welchen Maßnahmen und Kosten die Dachflächen begrünt werden könnten. Auch die Unterhaltungskosten sind hierbei zu ermitteln.

Stadt soll mit gutem Beispiel vorangehen

Die CDU will, dass die Verwaltung mit gutem Beispiel vorangeht und in der Zwischenzeit mit der Begrünung der städtischen Fahrgastunterstände beginnt. Haardt: „Die Stadt ruft ihre Bürger regelmäßig zu freiwilligen Aktionen auf. Da man beim Klima- und Umweltschutz stets mit gutem Beispiel vorangehen sollte, erwarten wir hier ein freiwilliges Agieren der Stadt und des Oberbürgermeisters, die städtischen Haltestellendächer zu begrünen und einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, sofern der Antrag die Zustimmung findet.“



Zum Schutz von Wildbienen will die CDU mehr Grün auf Haltestellendächern. Foto: Frank Rumpenhorst / dpa

Quelle: <https://www.waz.de/staedte/bochum/mehr-artenschutz-cdu-fordert-begrueung-von-haltestellen-id227172529.html> (Abruf: 22.11.2019), eigene Hervorhebungen L. Peschke;
CDU-Logo: <https://www.cdu-ostbevern.de/> (Abruf: 23.11.2019)

Positionen politischer Parteien

FDP

31.07.2019

Antrag der FDP-Fraktion auf Begrünung der Bushaltestellendächer

Sehr geehrter Herr [...],
die Fraktion der FDP beantragt, der Rat der Stadt Kempen möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit der neu gegründeten Arbeitsgruppe „Masterplan Klimaschutz“ ein Konzept zur Begrünung der Bushaltestellendächer in Kempen zu erarbeiten, um Insekten und anderen Kleintieren zusätzliche Lebensräume zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

Die Artenvielfalt ist neben der Vielfalt der Ökosysteme und der genetischen Vielfalt innerhalb der vorhandenen Arten eine der drei Ebenen der biologischen Vielfalt. Diese wird auch als Biodiversität bezeichnet. Ihr wird zu Recht immer mehr öffentliche Aufmerksamkeit gewidmet. Schon heute werden mit vielen öffentlichen oder privaten Maßnahmen Beiträge zur Bewahrung der Biodiversität geleistet. So trägt auch in Kempen besonders die Landwirtschaft dazu bei, die Biodiversität durch Gestaltung und Pflege unserer Kulturlandschaft zu erhalten und zu erhöhen: Z. B. durch Blühstreifen, blühende Heckenstrukturen oder durch das Stehenlassen von Kulturen in Randbereichen oder Zwickeln auf Ackerflächen, damit sich ideale Habitatstrukturen für eine Vielzahl von Insekten, Vögeln und Kleinsäugetern entwickeln.

Doch auch in urbaneren Gebieten kann mit geringfügigem Aufwand ein Beitrag zur Bewahrung der Biodiversität, insbesondere der von Insekten, geleistet werden. **Dachbegrünungen können einen Anteil leisten, die Insektenpopulation zu vergrößern. Mit einem interessanten Konzept ist dieses Jahr die niederländische Stadt Utrecht vorangegangen, die alle Bushaltestellen im Stadtgebiet begrünt hat.** Ähnliches wäre auch in Kempen gut umsetzbar. Durch die im Vergleich zu vielen anderen Flachdächern geringere Höhe der Dächer der Bushaltestellen, herrschen durch wenig Wind und gute Sonneneinstrahlung beste Voraussetzungen, um den Insekten ein zusätzliches Nahrungsangebot zu ermöglichen.

Die in Utrecht eingesetzten Sedum-Pflanzen, auch als Fetthennen oder Mauerpfeffer bekannt, haben nicht nur eine Vielzahl an Blüten, die sie besonders für Bienen und Hummeln attraktiv machen, sondern sie gedeihen als winterfeste und beinahe pflegefreie Pflanzen auch an Extremstandorten. Darüber hinaus filtern sie Schadstoffe aus der Luft, dämpfen Geräusche und können zu einer zusätzlichen Verbesserung des Stadtbildes beitragen.

Mit dieser Maßnahme können Verwaltung und Politik mit gutem Beispiel vorangehen und die Bürgerinnen und Bürger für dieses Thema sensibilisieren.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Irene Wüstuba

Quelle: <https://www.fdp-kempen.de/> (Abruf: 22.11.2019), eigene Hervorhebungen L. Peschke; FDP-Logo: <https://www.tagesschau.de/multimedia/bilder/fdp-logo-107.html> (Abruf: 23.11.2019)

Freie
Demokraten

FDP

„nachhaltige
Infrastruktur“

Positionen politischer Parteien

SPD

VORSCHLAG ZUM KLIMASCHUTZ

SPD Arnsberg will Bushaltestellendächer begrünen

06.08.2019 - 13:45 Uhr

ARNSBERG. Die Arnsberger SPD will, dass Dächer von Bushaltestellen und ähnlichen Baukörpern in der Stadt begrünt werden.

Die Arnsberger SPD-Fraktion beantragt bei der Neugestaltung von Bushaltestellen die Dächer der Wartehäuschen zu begrünen. Dasselbe sollte mit vergleichbaren Baulichkeiten geschehen. Die SPD-Fraktion verweist auf das Vorbild von Utrecht und anderen Kommunen.

Utrecht und Leipzig sind Vorreiter

Bienenfreundliche Dächer an Haltestellen kann man in Utrecht bewundern: Viele Medien berichteten im Juli über Bepflanzungen der 316 Wartehäuschen mit unkomplizierten, wasserspeichernden Sedum-Pflanzen.

Für klimafreundlich ausgestattete Haltestellen interessiert sich auch die Stadt Leipzig. Die Bahn- und Bushaltestellen der Leipziger Verkehrsbetriebe sollen laut Homepage der Stadt nicht nur eine Bedachung mit Solarzellen oder eine Dachbegrünung bekommen. Auch Bänke mit einer Sitzauflage aus Bambus sowie eine energieeffiziente LED-Ausleuchtung der Fahrplanaushänge sind geplant.

Klimaschutz und Diversität

„Um den Klimaschutz sowie der Förderung biologischer Diversität zu fördern, können auch kleine kommunale Maßnahmen das ihre beitragen“, so die SPD. Die Begrünung von Haltestellen könne zudem Vorbild und Anregung für Privatleute sein, etwa ihre Garagendächer ebenso zu begrünen. Bei der Begrünung von Haltestellen sollten solche Pflanzen wie der Mauerpfeffer genutzt werden, die Bienen und andere Insekten bevorzugen. Der Pflegeaufwand derartiger Pflanzen sei sehr gering. Bepflanzte Dächer von Buswartehäuschen könnten nicht nur dazu dienen, dem Bienen- und Insektensterben entgegen zu wirken. Sie dienen auch dazu, Feinstaub aus der Luft zu filtern und wirken sich positiv auf das Mikroklima aus. Die SPD bittet die Verwaltung, Kosten und Umsetzung auch bei vergleichbaren Baukörpern zu prüfen. Denkbar sei auch, bei der nötigen Sanierung oder der Neuaufstellung von Wartehäuschen die Begrünung durchzuführen.

Quelle: <https://www.wp.de/staedte/arnsberg/spd-arnsberg-will-bushaltestellendaecher-begrueuen-id226697647.html> (Abruf: 22.11.2019), eigene Hervorhebungen L. Peschke;

SPD-Logo: <https://www.spd.de/> (Abruf: 23.11.2019)



Mauerpfeffer eignet sich aus Sicht der SPD besonders für Dachbegrünung. Foto: Tubes

Positionen politischer Parteien

Bündnis 90/Die Grünen

Dachbegrünung – Anpassung der Musterfestsetzung im ämterübergreifenden Katalog

17. Okt 2016
[...]

Sachdarstellung [...]

Den negativen Auswirkungen von Flächenversiegelung kann durch eine entsprechende Begrünung von Dächern entgegengewirkt und der Verlust etwaiger Grünflächen soweit wie möglich reduziert werden. Gebäude mit Flachdach und leicht geneigter Dachfläche bieten eine ideale Voraussetzung für großflächige Dachbegrünungen. Insbesondere in Wohnbereichen mit schlechten bioklimatischen und lufthygienischen Bedingungen und fehlendem Platz für die Anlage von Grünflächen können Dachbegrünungen eine Alternative darstellen und einen Beitrag zur Verbesserung der klimatischen Situation leisten.

Bepflanzte Dachflächen sind „Alleskönner“:

- Als Isolationsschicht verringern sie die Erwärmung von Gebäudeflächen und deren Umgebung in den Sommermonaten und deren Abkühlung im Winter. Durch die wärme-isolierende Wirkung einer Substratschicht werden Heiz- und Kühlkosten eingespart. Dabei herrscht kein Nutzungskonflikt zwischen Solaranlagen und Gründächern, diese können kombiniert werden.
- Die Wasserspeicherkapazität von begrünten Dachflächen bietet einen doppelten Effekt: **Kühlung durch Verdunstung des gespeicherten Wassers, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit und ab einer nennenswerten Schichtdicke zusätzliche Entlastung von Kanalisation, Kläranlage und Vorflutern bei Starkregenereignissen.**
- Ein weiterer Effekt einer Dachbegrünung liegt in deren Filterwirkung. **Stäube und Schadstoffe werden gebunden;** durch Luft oder Niederschläge herangetragene Nährstoffe aufgenommen und verarbeitet.



Quelle: <https://www.gruene-duesseldorf.de/dachbegruenung-anpassung-der-musterfestsetzung-im-aemteruebergreifenden-katalog/> (Abruf: 22.11.2019), eigene Hervorhebungen L. Peschke;
Bündnis 90/Die Grünen-Logo: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:B%C3%BCndnis_90_-_Die_Gr%C3%BCnen_Logo.svg (Abruf: 23.11.2019)

Gliederung

Einführung

Status quo

Förderprogramm

Projektentwurf

Antrag

Bürgerantrag / Anregung

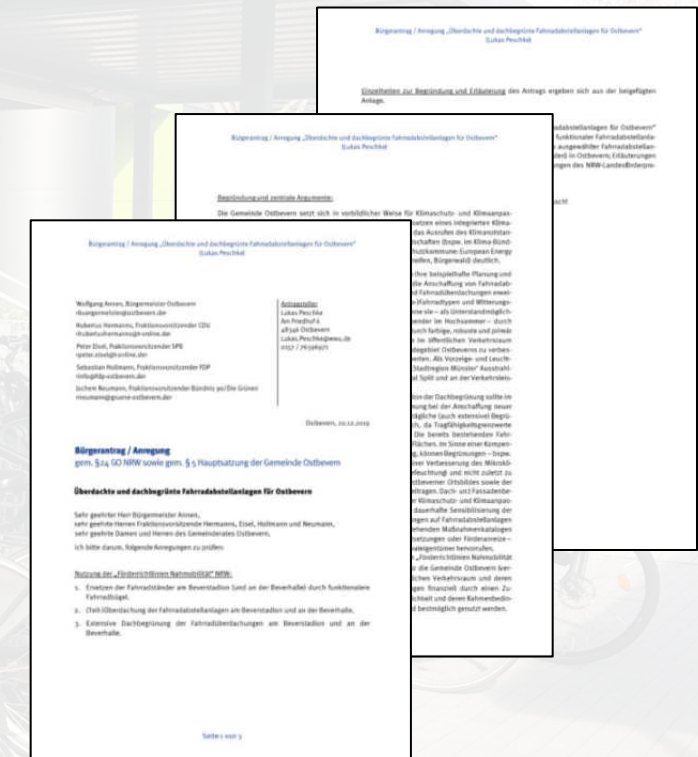
Antragspunkte

gem. §24 Gemeindeordnung NRW sowie gem. § 5 Hauptsatzung der Gemeinde Ostbevern

Ich bitte darum, folgende Anregungen zu prüfen:

Nutzung der „Förderrichtlinien Nahmobilität“ NRW:

1. Ersetzen der Fahrradständer am Beverstadion (und an der Beverhalle) durch funktionalere Fahrradbügel.
2. (Teil-)Überdachung der Fahrradabstellanlagen am Beverstadion und an der Beverhalle.
3. Extensive Dachbegrünung der Fahrradüberdachungen am Beverstadion und an der Beverhalle.



Bürgerantrag / Anregung

Zusammenfassung der Ziele und Begründungen



▪ Fahrradabstellanlagen und -überdachungen

- Ergänzung der fahrradfreundlichen Infrastruktur in Ostbevern
- Diebstahlschutz (Fahrradbügel als Anschliemglichkeit für alle Fahrradtypen)
- Witterungsschutz (Möglichkeit der einheitlichen, optischen Aufwertung durch farbige, schlichte, robuste und funktionale Modelle)

➤ **Nutzung des Landesfrderprogrammes Nahmobilität (70 %-ige Förderung)**



▪ Dachbegrünung

- Erweiterung der Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen Ostbeverns
- dauerhafte Sensibilisierung der Bevölkerung
- Schaffung von Lebensraum auf (ohnehin) versiegelten Flächen (bspw. für Vergrößerung der Insektenpopulation)
- optische und gestalterische Aufwertung des Ostbeverner Ortsbildes

➤ **Nutzung des Landesfrderprogrammes Nahmobilität bzgl. Baustatik der Überdachungen** (Pfadabhängigkeit: auch Neuanschaffungen von Überdachungen ohne Dachbegrnungsstatik-Anpassungen lassen sich nicht nachträglich begrünen!)





Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!

**Überdachte, dachbegrünte
Fahrradabstellanlagen
für Ostbevern**
Lukas Peschke

