

Martin Verlinden, Bonn, den 5.5.2021

An Persönlichkeiten mit Verantwortungsbereitschaft für die Menschen in Bonn

Neubau von Radwegen in der Rheinaue als „Radschnellroute“

Werte UnterstützerInnen der Petition,

herzlichen Dank für Ihre aufrichtige Anteilnahme und Engagement für die Lebensqualität in Bonn. Ich freue mich über die lebhaftige Diskussion, die wir angestoßen haben. Zeigt sie doch, dass die Beteiligung der Bürgerschaft erforderlich ist.

Neulich las ich in der vollmundigen Pressemitteilung der Stadt Bonn vom 15.4.21 unter der Überschrift

- >> **Mitwirkungsverfahren fürs Klima:** *Das sind die Meilensteine von Bonn4Future* „...Mit der Ausrufung des Klimanotstandes im Juli 2019 hat die Stadt Bonn anerkannt: Wenn wir so weitermachen wie bisher, wird es die Erde, wie wir sie kannten, nicht mehr geben. Die Hitzesommer und das Baumsterben machen die Klimakrise auch in Bonn sichtbar. Wenn wir die schlimmsten Folgen verhindern wollen, dann müssen wir jetzt handeln...“ << Gleichzeitig sollen aber völlig unnötig wundervolle, alte Bäume getötet werden - für kaum fünf Minuten mehr Schnelligkeit in der Rheinaue auf 4500qm klimaschädlicher, neuer Asphalt-Renn-Strecke von 4 m Breite für eine nicht repräsentative Zahl von Zweirädern, die genau so gut langsamer fahren könnten.

Bitte stimmen Sie diese Planungen in solch gigantischer Form nicht zu und besprechen Sie das mit klardenkenden Menschen, ohne Verbands- oder Parteikalkül. Verbreiten Sie unseren Petitionslink und entsprechende Informationen.

Sie haben eine besondere Motivation, Expertise und Verantwortung gezeigt für die Belange der Zukunft der Stadt Bonn, für ihre Natur und ihre gesamten Bevölkerung.

Mit vielen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bonn sind wir[1] uns einig, dass der aktuell beim Naturschutzbeirat zur Beratung anstehende Beschluss über #den großangelegten Neubau der Radwege in der Rheinaue als „Radschnellroute“ (als Radschnellweg) so nicht realisiert werden darf. Radfahren, Natur- und Klimaschutz werden hier planmäßig in unnötige Zielkonflikte hineinbefördert.

Wenn Sie sich die bereits bestehenden Radwege und deren derzeitige Einbettung in die Landschaft und Natur persönlich (!) radelnd ansehen, werden Sie die folgenden zehn Aspekte und belegten Argumente gegen den leichtfertigen Neubau in der Rheinaue nachvollziehen können:

1. BEDARF ist gesättigt:

Der langjährige gemessene BEDARF und die konkret NUTZUNG (seit 2015 bis heute)[2] für diese Radstrecke durch die Rheinaue, die wohl als die „attraktivste“ Radstrecke im Bonner Stadtgebiet bewertet werden darf, sind seit Jahren stabil. Montags bis freitags fahren dort durchschnittlich täglich knapp 1.700 Fahrräder, egal in welche Richtung und rund 12.000 Räder pro Woche.

(Das sind auf ein Zeitfenster von 12h/Tag gleichmäßig verteilt: pro Minute etwa 2 Räder und auf ein Zeitfenster von nur 4 Stunden verteilt maximal 7 pro Minute also in der Rushhour etwa alle 8-10 Sekunden ein Fahrrad – wenn ich leise bis 8 zähle, spüre ich gelassene Ruhe.)

Mit nachhaltig zunehmender Nutzung von Homeoffice, Onlinestudium und Homeschooling dürfte dieser Alltags-Bedarf für den Radverkehr durch die Rheinaue zu den entfernten (!) Einkaufs-, Arbeits-, Studien-, Schul- und Ausbildungsstätten auch nach der Pandemie eher sinken statt steigen.

Andere Routen, zum Beispiel entlang der Bahngleise ins Zentrum sind rein zeitlich für sehr viele Fahrradnutzende attraktiver. Eine erhoffte Entlastung für den Kfz-Verkehr und für andere bestehende gute Radwege durch diese überflüssige Megatrasse („Bypass“ für Radverkehr) erscheint mittlerweile illusorisch und sehr fraglich.

2. VORHANDENES reicht aus:

Derzeit gibt es dort auf weiter Strecke, in geringer Entfernung voneinander liegend, bereits ZWEI BESTEHENDE RADWEGE von mindestens je 2m Breite, weitgehend 3m. Diese entsprechen mit einer eindeutigen EINBAHNSTRASSEN-Markierung

(*etwa: ufernah=>rheinabwärts vs. uferfern=>rheinaufwärts=hochwassersicher*)

und einer klaren Beschilderung und Bodenmarkierung vorzüglich den mitunter subjektiv beeindruckenden Engpässen an den wenigen radintensiven Tagen, etwa an besonderen Feiertagen,

z.B. dem bisherigen absoluten Nutzungsmaximum Christi Himmelfahrt 21.5.2020 von rund 7.000 Rädern am Tag, bei einem historischen Höchstwert in jener Woche von rd. 28.000 Rädern.[3]

An den vorhandenen Trassen ließen sich ohne viel Aufwand in genügender Distanz einige verbreiterte, eben gepflasterte Abschnitte zum Überholen, Vorbeilassen und Anhalten einrichten.

3. VERSIEGELUNG ist klimaschädlich:

Ein radikaler Neubau der Radwege auf 4m Breite samt zusätzlicher NEUVERSIEGELUNG von 4.535 m² [4a] scheint völlig unangemessen, insbesondere dann, wenn nicht gleichzeitig andere Flächen dort entsiegelt werden. Es gibt seit langem gute, alternative Radwegoberflächen, die nicht asphaltiert sind, aber Sickerwasser aufnehmen und speichern können.

4. BÄUME FÄLLEN vermeiden:

Die geplante aber unnötige FÄLLUNG von mindestens 44, nicht nur klimatisch wertvollen Bäumen, die zum Teil ein hohes Alter besitzen, von Tieren bewohnt sind und das Landschaftsbild dort prägen, wirkt aus Klima- und Naturschutzperspektive paradox angesichts der zunehmenden Klima-Krise und dem Baumsterben auch in unserer Stadt.

Wenn Sie sich die zur Fällung bereits vorgesehenen (dort gelb markierten) Bäume persönlich radelnd ansehen, etwa im südlichen Bereich ab Plittersdorf zwischen Haus Carstanjen und dem Tiergehege, werden Sie das nachvollziehen können. Die projektierte, unnötig breite Radschnellroute gefährdet bestehende Bäume und Pflanzengruppen durch lang-gestreckte Speed-Geraden, statt sie durch zumutbare Kurven zu schonen (Vorlage – 202253).[4a]

5. AUSGLEICH ist zu gering:

Die vorgesehenen AUSGLEICHSPFLANZUNGEN von ein bis zwei jungen Ersatzstämmchen für die Jahrzehnte alten, eindrucksvollen Bäume entsprechen schon lange nicht mehr den gängigen wissenschaftlichen Erkenntnissen über den klimatischen und systemischen Nutzen vorhandener, gedeihender Bäume und über notwendige nachhaltige Klimaschutzmaßnahmen - weder in der BAUMANZAHL noch in der BAUMART. Auch derzeit hier nicht heimische, etwa mediterrane Baumarten sollten dem Klimawandel entsprechend zugepflanzt werden.[4b]

6. MOBILITÄTSKONFLIKTE mit Fußgängern verringern:

Die Rheinaue selbst ist ein äußerst beehrtes UNFALLFREIES (!) [5] Landschaftsschutz- und Naherholungsgebiet und es ist überdurchschnittlich fußgänger- und fahrradfreundlich. Die meisten anderen vergleichbaren Kommunen in Deutschland wären froh, ein derartiges Gebiet in Zentrumsnähe (!) vorweisen zu können.

Bereits heute nutzen und genießen viele Senioren, Familien mit Kleinkindern, Kinderwagen und Hunden, Jogger und Inliner in angemessener Rücksicht aufeinander das nahe Rheinufer an der Rheinaue als attraktives Spiel-, Picknick- und entspannungsreiches Ausflugsziel für alle Generationen und Milieus.

Eine dorthin verlegte Radschnellroute von 4m Breite würde mit großer Wahrscheinlichkeit verlockend sein für sehr schnell fahrende Radsportgruppen und ortsfremde E-Biker, die gern Tempo und Langstrecken erleben, würde aber die Flanierenden und gemächlich Radfahrenden verstärkt in völlig neue, bisher nicht dagewesene MOBILITÄTSKONFLIKTE stürzen. Dafür müssten Entschleunigungs-Hilfen eingeplant sein.

Zwei Beispiele für bekannte Engpässe sind etwa die Brücke über die Einmündung des Godesberger Baches oder an der Mehlemer Fähre nach Königswinter.

7. KONZENTRATION zu unflexibel:

Förderfähige Radschnellrouten/-wege[6] sollen Fahrradströme erheblich beschleunigen, kreuzungsarm „bündeln“, also verdichten und andere, bestehende Fahrradwege entlasten. Wie soll diese BÜNDELUNG und Kreuzungsfreiheit erreicht werden – etwa durch Verbote auf den vielen anderen nahen und gelassen genutzten Strecken, gar Radverbote in der gesamten übrigen Rheinaue?

Wohin soll der Radverkehr ausweichen bei mehrwöchigen Hochwasserzeiten im nördlichen Teil der unter Wasser stehenden Radschnellroute?

Hierfür ist zwar bereits eine Beschilderung installiert, allerdings entlang der entfernten innerörtlichen Bundesbahngleise!

8. BAUAUFSICHT unklar:

Fraglich ist zudem die AUFSICHT bei der Durchführung der durchaus risikoreichen Bau-Maßnahmen in dem Gebiet, das ein artenreiches Landschaftsschutzgebiet ist: Baumfällungen, Kroneneingriffe, Erdaushub, Wurzelkappungen etc. sollen stattfinden und zwar mit schwerem Gerät, breiten, tiefgreifenden Maschinen und Transportfahrzeugen.

Wer kontrolliert die entstehenden Risiken, Entscheidungen, nachhaltigen konkreten Folgen für die Pflanzen, Tiere und Biotope?

9. KOSTEN fraglich:

Die Erstellungs-KOSTEN sind veranschlagt auf etwa 6 Millionen Euro, inklusive einer 90%-Bezuschussung durch das Land NRW(?). Es darf bezweifelt werden, dass es bei diesen Erstellungs-Kosten bleiben wird. Zudem werden FOLGEKOSTEN auftreten, die mit besonderer Pflege und Instandhaltung der Radschnellroute zu allen Jahreszeiten entstehen.

10. NACHHALTIGE BILANZ erforderlich:

Schließlich enthält die Planung keine konkreten Aussagen über ein Monitoring über die Belastung und Veränderung der kommunalen Ökobilanz durch diese Baumassnahme.

Welcher klimatische und ökologische Schaden steht welchem erhofften Gewinn gegenüber? Dies sollte in einer ÖKO-BILANZIERUNG angegeben sein. Wer berechnet anhand welcher Indikatoren, ob sich diese Radschnellroute langfristig eher positiv oder eher negativ auf das Klima, den Kfz-Verkehr, den ÖPNV, die Rheinaue und die Menschen der Stadt auswirkt?

Insgesamt möchte ich Sie bitten, das vorgelegte Planungskonzept einer kostspieligen Radschnellroute wegen obiger Gründe und Unklarheiten mit uns aufzuhalten und sich für eine ressourcenschonende, ortsangemessene, konfliktarme, klimafreundliche Gestaltung der vorhandenen Wege mit Augenmaß in der Rheinaue [7] einzusetzen.

Das können Sie ganz praktisch tun, indem Sie den Link zu unserer Petition an Freunde und Mitmenschen versenden.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Verlinden
begeisterter Radfahrer, Natur- und Umweltfreund

Fussnoten

[1] Initiative Rheinaue Bonn Onlinepetition: Alle Bäume und Radwege bleiben, für Entspannung statt Stress in Bonn: <https://www.openpetition.de/petition/online/rheinaue-bonn-alle-baeume-und-radwege-bleiben-fuer-entspannung-statt-stress>

Am 17. Mai um 17 Uhr tagt voraussichtlich der Naturschutzbeirat der Stadt Bonn zu diesem Thema. Eine öffentliche Online-Sitzung, zu der Sie bei Annegret.arenz@bonn.de den Zutritts-Link beantragen können - oder auch im Bürgerbüro buergerbueero@bonn.de

[2] Offizielle Messungen täglich über sechs Jahre, südliches Ende der geplanten Strecke: Höhe Friedhof Plittersdorf

<http://www.eco-public.com/public2/?&id=100019728>[\http://www.eco-public.com/public2/?&id=100019728

[3] Ebenda als bisheriger absoluter Tagesspitzenwert.

[4a] Vgl Beschlussvorlage – 202253 www.bonn.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=9440&refresh=false&fbclid=IwAR2hvbqKJ- und die dortigen, allerdings kaum lesbaren Planungsanhänge /Skizzen zu den Abschnitten 2.2 und 2.3 in der Rheinaue

[4b] Vgl. Hinweise zum urbanen Grün, z.B.

https://www.lwg.bayern.de/landespflge/urbanes_gruen/085113/index.php

[5] Auswertung interaktiver Unfallatlas ranzoomen auf Stadtgebiet Bonn, Bad Godesberg Rheinaue <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

[6] Zielstandards siehe: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW <https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/radverkehr/planungsleitfaden-radschnellverbindungen> (2017-2021) sowie <https://www.radschnellwege.nrw/#Fachinfo4>

[7] Die Rheinaue besitzt mittlerweile als Gesamtbild monumentale Bedeutung für zeitgemässe Landschaftsgestalten in urbanen Zentren

https://www.bundesgartenschau.de/fileadmin/user_upload/Bilder_Themen/Die_Rheinaue_steht_nun_unter_Denkmalschutz_final_2.Teil.pdf