



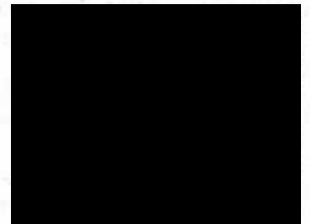
Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Stadt Bonn  
Die Oberbürgermeisterin  
-Untere Naturschutzbehörde-  
Berliner Platz 2  
53111 Bonn

Datum: 16.09.2021  
Seite 1 von 17

Aktenzeichen:  
51.5-8-BN-02/21

Auskunft erteilt:



**Beabsichtigte Erteilung einer Befreiung von den Verboten der Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Rheinufer nach § 67 BNatSchG**  
**Beteiligung der Höheren Naturschutzbehörde gemäß § 75 Absatz 1 Satz 4 LNatSchG NRW**  
Ihr Bericht vom 07.07.2021, ergänzt am 30.07., 13.08. und 26.08.2021  
Anlage: -1-

Zeughausstraße 2-10,  
50667 Köln

DB bis Köln Hbf,  
U-Bahn 3,4,5,16,18  
bis Appellhofplatz

Sehr geehrte Frau [REDACTED] sehr geehrte Frau [REDACTED] sehr geehrter Herr [REDACTED]

Besuchereingang (Hauptpforte):  
Zeughausstr. 8

Telefonische Sprechzeiten:  
mo. - do.: 8:30 - 15:00 Uhr

der Widerspruch Ihres Naturschutzbeirates vom 17.05.2021 gegen die beabsichtigte Befreiung für die Erweiterung/Erneuerung eines bestehenden Radweges zu einer Radschnellroute in der linksrheinischen Rheinaue (Abschnitte 2.2 und 2.3) ist berechtigt.

Besuchstermine nur nach  
telefonischer Vereinbarung

## Gründe

I.

Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz und nachfolgend der Hauptausschuss der Stadt Bonn beschlossen Ende 2016 ein Radwegesanierungsprogramm.

Mit E-Mail vom 17.01.2018 wurde laut den mir vorliegenden Verwaltungsvorgängen die Untere Naturschutzbehörde erstmals über den in diesem Konzept enthaltenen Ausbau des Uferradweges im Bereich der Rheinaue von 1,80 m auf 4,00 m informiert.

Am 21.03.2018 beschloss der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz eine Empfehlung an den Hauptausschuss, die Verwaltung mit der Planung zum Ausbau eines beleuchteten Radweges am

Landeshauptkasse NRW:  
Landesbank Hessen-Thüringen  
IBAN:  
DE59 3005 0000 0001 6835 15  
BIC: WELADEDXXX  
Zahlungsavise bitte an zentralebuchungsstelle@brk.nrw.de

Hauptsitz:  
Zeughausstr. 2-10, 50667 Köln  
Telefon: (0221) 147 - 0  
Fax: (0221) 147 - 3185  
US-ID-Nr.: DE 812110859

poststelle@brk.nrw.de  
www.bezreg-koeln.nrw.de



Rheinufer zwischen den Stadtbezirken Bonn und Godesberg zu beauftragen.

Die Planung sieht vor, den bestehenden Uferradweg zwischen der Hermann-Ehlers-Straße und der Konrad-Adenauer-Brücke (Abschnitt 2.2) sowie zwischen der Konrad-Adenauer-Brücke und der Hardtstraße (Abschnitt 2.3) auf einer Länge von insgesamt ca. 3,7 km auszubauen.

Die Untere Naturschutzbehörde forderte das Stadtplanungsamt am 11.08.2018 auf, für die naturschutzfachliche Prüfung ein detailliertes Baumgutachten, einen landschaftspflegerischen Begleitplan und ein Artenschutzgutachten zu erstellen.

Mit E-Mail vom 15.10.2018 informierte das Stadtplanungsamt die beteiligten Dienststellen über die Änderung der Routenführung über einen weiter oberhalb gelegenen Weg im Abschnitt 2.3.

Der Naturschutzbeirat wurde in seiner Sitzung vom 06.11.2018 erstmals über das Projekt Radschnellrouten in der Bonner Rheinaue informiert und nahm hiervon Kenntnis. Am 15.01.2019 nahm er zur Kenntnis, dass für den Ausbau der Radschnellrouten Förderanträge gestellt werden sollen. In der Sitzung vom 12.03.2019 signalisierte der Beirat seine prinzipielle Unterstützung und benannte Voraussetzungen für seine Zustimmung zu der erforderlichen naturschutzrechtlichen Befreiung.

Am 14.03.2019 nahm die Untere Naturschutzbehörde gegenüber dem Stadtplanungsamt zum Abschnitt 2.2 zwischen Hermann-Ehlers-Straße und Konrad-Adenauer-Brücke Stellung. Hierin wurde der Eingriff bilanziert, die Auswirkungen der Maßnahmen auf Fledermäuse, Vögel und Reptilien bewertet und notwendige Vermeidungsmaßnahmen benannt. Insbesondere wurde der Verzicht auf eine Beleuchtung des Radweges angeregt. Auf die Notwendigkeit einer naturschutzrechtlichen Befreiung wurde verwiesen.

Am 10.12.2020 erfolgte eine gemeinsame naturschutzfachliche Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde zu den Abschnitten 2.2 und 2.3. Diese enthielt eine deutlich ausführlichere Eingriffsbilanzierung unter Darstellung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen. Des Weiteren erfolgte eine differenziertere artenschutzrechtliche Bewertung mit der Benennung zwingend notwendiger artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere den Verzicht auf eine Beleuchtung. Abschließend wurde auf die Notwendigkeit einer Befreiung gemäß § 67 BNatSchG hingewiesen und festgestellt, dass eine Veränderung des Gebietscharakters der Landschaft durch die Umsetzung der Radwegeerweiterung nicht erwartet wird.



Die an die naturschutzfachliche Stellungnahme angepasste Planung wurde dem Naturschutzbeirat in seiner Sitzung vom 17.05.2021 mit der Bitte um Zustimmung zu der erforderlichen Befreiung gemäß § 67 BNatSchG zur Entscheidung vorgelegt. Der Beirat lehnte diese mit einer Gegenstimme und drei Enthaltungen mehrheitlich ab.

In seiner Sitzung vom 28.06.2021 bewertete der Rat der Stadt Bonn den Widerspruch für unberechtigt und verwies auf die abschließende Entscheidung durch die Höhere Naturschutzbehörde.

Mit Bericht vom 07.07.2021 baten Sie unter Beifügung ausgewählter Unterlagen erstmals um Entscheidung gemäß § 75 Absatz 1 Satz 4 LNatSchG NRW. Mit Verfügung vom 14.07.2021 habe ich Sie um Vorlage des gesamten entstandenen Original-Verwaltungsvorgangs, um ergänzende Sachverhaltsdarstellung sowie um ausführliche rechtliche Subsumtion des Vorliegens der Tatbestandsvoraussetzungen für die erforderliche naturschutzrechtliche Befreiung gebeten.

Am 30.07.2021 legten Sie einen ergänzenden Erläuterungsbericht vor. In diesem erfolgte eine ausführlichere Erläuterung der Bestandssituation sowie der geplanten Ausbaumaßnahmen. Unter Ziffer 5 „Gründe für den Wege-Ausbau im Rheinauenpark“ wurden mögliche Alternativrouten außerhalb des Parks und die Probleme hinsichtlich deren Realisierung beschrieben. Im Weiteren wurde das öffentliche Interesse am Radwegeausbau dargestellt. Abschließend erfolgte eine Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie dem Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen für eine naturschutzrechtliche Befreiung gemäß § 67 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 BNatSchG.

Am 13.08.2021 erfolgte schließlich die Übergabe eines nahezu vollständigen Verwaltungsvorgangs, so dass mir ab diesem Zeitpunkt eine Prüfung des Beiratswiderspruches möglich war.

## II.

Gemäß § 75 Absatz 1 Satz 4 LNatSchG habe ich über den Widerspruch Ihres Beirates abschließend zu entscheiden.

Der Widerspruch gegen die beabsichtigte Befreiung gemäß § 67 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 BNatSchG von den Verboten der Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Rheinufer" vom 22. Juli 2002 für die Erweiterung/Erneuerung einer Radroute zur Rad-schnellroute in der linksrheinischen Rheinaue (Abschnitte 2.2 und 2.3) ist berechtigt, da die erforderlichen Tatbestandsvoraussetzungen nicht vorliegen.



Gemäß § 67 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 BNatSchG kann eine Befreiung von den Geboten und Verboten nach dem (untergesetzlichen) Naturschutzrecht der Länder gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

### 1.

Die naturschutzrechtliche Befreiungsmöglichkeit dient dazu, einer rechtlichen Unausgewogenheit zu begegnen, die sich ergeben kann, wenn aufgrund der besonderen Umstände des jeweiligen Einzelfalls der Anwendungsbereich einer Vorschrift und deren materielle Zielrichtung nicht miteinander übereinstimmen. In derartigen Sonderfällen soll der generelle und damit zwangsläufig auch schematische Geltungsanspruch der Vorschrift zugunsten der Einzelfallgerechtigkeit durchbrochen werden können (BVerwG, Beschluss vom 14.09.1992 – 7 B 130/92, juris Rn. 5 zu § 31 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1a BNatSchG alte Fassung).

Ein solch atypischer Sachverhalt ist dann gegeben, wenn der Satzungsgeber den konkreten Sachverhalt und seine nachteiligen Auswirkungen bei Erlass der Vorschrift nicht erkannt hat und auch nicht erkennen konnte, so dass ihm eine Regelung durch die Aufnahme einer entsprechenden Ausnahme nicht möglich war.

Eine derartige atypische Sondersituation liegt jedoch nicht vor.

In meiner Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Rheinufer“ habe ich unter § 4 Absatz 2 Ziffer 1 verboten, bauliche Anlagen im Sinne des § 2 Absatz 1 Bauordnung NRW, Straßen, Wege, Reitwege oder sonstige Verkehrsanlagen –auch wenn sie keiner baurechtlichen Genehmigung oder Anzeige bedürfen- zu errichten oder deren Nutzung zu ändern.

Insbesondere aufgrund des ausdrücklichen Hinweises, dass das Verbot auch auf kleinere, nach Baurecht nicht genehmigungs- bzw. anzeigepflichtige Vorhaben Anwendung finden soll, habe ich bewusst - entgegen der von Ihnen im Erläuterungsbericht geäußerten Vermutung - jedwede bauliche Veränderung im gesamten Geltungsbereich der Landschaftsschutzgebietsverordnung zunächst ausgeschlossen.



Im Weiteren habe ich hiervon zwei Ausnahmen zugelassen:

a)

Unter § 5 Ziffer 5 der Verordnung habe ich die Unterhaltung und Wartung bestehender rechtmäßiger Anlagen und Verkehrswege erlaubt, soweit dadurch der Schutzzweck der Verordnung nicht nachhaltig beeinträchtigt oder der Charakter der Landschaft nicht nachhaltig verändert wird. Eine Veränderung, die den Schutzzweck nachhaltig verändert, habe ich hiermit bewusst ausgeschlossen.

b)

Die Ordnungsbehördliche Verordnung für das Landschaftsschutzgebiet (LSVO) Rheinaue verfügt zudem über eine Besonderheit. Sie wurde in zwei Bereiche unterteilt, um auf vorhandene und zukünftige Nutzungs- und Erholungsbedürfnisse in der Rheinaue eingehen zu können. So sind in den Bereichen, die unter § 2 Absatz 4 Buchstabe a) der Verordnung fallen, gemäß § 5 Ziffer 9 LSVO zum Beispiel die Durchführung von Veranstaltungen aller Art und Freizeiteinrichtungen sowie die diesen Zwecken dienenden baulichen und unterhaltungsbedingten Maßnahmen erlaubt, soweit dadurch der Schutzzweck der Verordnung nicht nachhaltig beeinträchtigt oder der Charakter der Landschaft nicht nachhaltig verändert wird. Bewusst für Vorhaben, die dem Schutzzweck Erholung und Freizeitnutzung dienen, habe ich die Möglichkeit eingeräumt, auf den entsprechend gekennzeichnet Flächen zukünftige Nutzungsänderungen und hiermit verbundene bauliche Maßnahmen zu ermöglichen. Für die unter § 2 Absatz 4 Buchstabe b) LSVO definierten Bereiche habe ich hingegen dem besonderen Schutz der Unberührtheit von Natur und Landschaft Rechnung getragen und Veränderungen über das bisherige Maß und die in § 5 LSVO erlaubten Tätigkeiten bewusst ausgeschlossen.

Die Flächen, auf denen der Ausbau zur Radschnellroute erfolgen soll, liegen überwiegend in diesem Bereich.

In Ihrem Erläuterungsbericht begründen Sie die Unvorhersehbarkeit der Maßnahme damit, dass zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung die veränderten klimatischen Bedingungen sowie erhöhte Luftverschmut-



zung und die hierdurch erforderlichen Maßnahmen zur Luftreinhaltung nicht bekannt gewesen seien.

Diese Aussage ist jedoch sowohl global als auch insbesondere für die Stadt Bonn unzutreffend.

Am 11. Dezember 1997 wurde das Kyoto-Protokoll zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen beschlossen. Dieses enthielt erstmals rechtsverbindliche Begrenzungs- und Reduzierungsverpflichtungen für die Industrieländer.

Die Stadt Bonn hat seit 1995 eine Klimaschutzoffensive auf ihrer Agenda und ist bereits seit diesem Jahr Mitglied im Klima-Bündnis, welches vorsieht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen alle fünf Jahre um 10 % zu senken und im Jahr 2030 im Vergleich zu 1990 zu halbieren.

Daher war mir als Verordnungsgeber bei Erlass der Verordnung durchaus bekannt, dass Maßnahmen zur Reduktion insbesondere von CO<sub>2</sub>-Emissionen auch im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur auf dem Gebiet der Stadt Bonn erforderlich sein könnten. Hätte ich hierzu erforderliche Maßnahmen auch im Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Rheinufer“ ermöglichen wollen, hätte ich einen entsprechenden Ausnahmetatbestand analog dem für zukünftige Nutzungsänderungen der Freizeit- und Erholungsnutzung in die Verordnung aufgenommen.

Auch der Hinweis auf die Festlegungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) vermag keinen atypischen Einzelfall herzuleiten. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wurden erstmals in 1995 veröffentlicht und wurden im Jahr 2010 an die veränderten technischen Regelwerke der FGSV, die StVO-Novelle von September 2009 sowie neueste Forschungs- und Praxisergebnisse angepasst.

Da bereits seit 1995 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bestanden, war mir als Verordnungsgeber bewusst, dass diese stets an neueste Entwicklungen und Erkenntnisse angepasst werden. Hätte ich dies für die Radwege innerhalb der LSVO Rheinufer über das zugelassene Maß berücksichtigen wollen, hätte ich eine entsprechende Ausnahmeregelung treffen können.

## 2.

Über die fehlende Atypik hinaus bestehen zudem erhebliche Zweifel daran, dass die Befreiung aufgrund eines überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 67 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 BNatSchG notwendig ist.



Dies setzt eine Abwägungsentscheidung im Einzelfall voraus, bei der zu prüfen ist, ob die Gründe des Gemeinwohls so gewichtig sind, dass sie sich gegenüber den Belangen des Naturschutzes durchsetzen.

In Ihrem Erläuterungsbericht führen Sie als Belange des öffentlichen Interesses die Luftreinhaltung, den Klimaschutz, die Umsetzung eines landesweiten Modellprojektes, die Radverkehrsförderung und die Verkehrssicherheit an.

Nach herrschender Rechtsauffassung stellen die Belange der Luftreinhaltung, des Klimaschutzes, der Radverkehrsförderung und der Verkehrssicherheit zweifelsfrei ein öffentliches Interesse dar. Auch das Modellprojekt „Emissionsfreie Innenstadt“ stellt in seiner Gesamtheit ein öffentliches Interesse dar.

Das Vorliegen eines öffentlichen Interesses begründet jedoch keinen allgemeinen Vorrang vor dem Naturschutz. Vielmehr muss im Einzelfall anhand einer Bilanzierung geprüft werden, ob die durch die Errichtung der geplanten Radschnellroute zu erreichenden positiven Auswirkungen auf diese öffentlichen Interessen, die hierdurch verursachten Beeinträchtigungen auf das Landschaftsschutzgebiet überwiegen.

Eine solche Bilanzierung ist auch im Rahmen des nachgereichten Erläuterungsberichtes nicht erfolgt.

Die öffentlichen Interessen werden unter Ziffer 7.3.2 nur allgemein benannt und auf die Ausführungen in Kapitel 5 (gemeint Kapitel 6) verwiesen. Unter Hinweis darauf, dass die Erholungsnutzung nicht eingeschränkt und der Eingriff in Natur und Landschaft langfristig kompensiert werden kann, wird ohne eingehendere Bilanzierung ein Überwiegen der öffentlichen Interessen festgestellt.

Ob es selbst nach eingehender Bilanzierung im vorliegenden Fall möglich sein wird, zu einem überwiegenden öffentlichen Interesse für den Bau der Radschnellroute durch das Landschaftsschutzgebiet Rheinufer zu gelangen, wird aufgrund nachfolgend aufgeführter Punkte erheblich bezweifelt.

### **Auswirkungen auf die benannten öffentlichen Interessen**

#### **Luftreinhaltung/Klimaschutz**

Im Erläuterungsbericht verweisen Sie im Wesentlichen auf die im August 2018 erstellte Wirkungsprognose, die durch den Bau der Rad-



schnellrouten in den Abschnitten 2.2 und 2.3 mögliche Einsparungen an NO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub> Emissionen prognostiziert. Die ermittelten Einsparungen basieren unter anderem auf der in 2012 erstellten Machbarkeitsstudie zur Errichtung von Radschnellwegen in Bonn. Diese forderte für den RSW2 eine Separation vom Fußverkehr und ging zudem von einer kompletten Beleuchtung der Strecke aus.

Durch die gegenüber den Vorgaben der Machbarkeitsstudie grundlegend geänderte Ausbauplanung ergeben sich folgende Punkte, die sich deutlich negativ auf die ermittelten Einsparprognosen auswirken könnten:

- Der Ausbau soll aus Gründen des Artenschutzes ohne Beleuchtung erfolgen. Hierdurch wird es vermutlich in den Wintermonaten zu einer geringeren Nutzung der Strecke nicht nur durch weibliche Berufspendler kommen.
- Durch die Verschwenkung des Abschnittes 2.3 auf den höher gelegenen Weg kommt es zu acht zusätzlichen Kreuzungsbereichen mit Fußgängern. Zudem müssen zusätzlich vier Plätze gequert werden, auf denen größere Verweilflächen für die Erholungssuchenden angelegt sind.
- Auf diesen Verweilflächen besteht zudem eine umfangreiche Pflasterung mit Kopfsteinen, die insbesondere bei nasser Witterung eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit notwendig macht.
- Auf dem letzten Teilabschnitt ist über eine Länge von etwa 300 m eine gemeinsame Nutzung der Route mit Fußgängern und anderen Freizeitnutzern vorgesehen. Da es gerade in diesem Bereich nach der vorgelegten Planung auch nicht möglich ist, eine durchgängige Breite von 4 m zu erreichen, ist hier ein schnelles Befahren des Streckenabschnittes unmöglich.

Das in der Machbarkeitsstudie geforderte durchgängig sichere und attraktive Befahren mit hoher Reisegeschwindigkeit wird durch die geänderte Ausführung erheblich beeinträchtigt.

Es ist daher zu bezweifeln, ob die Strecke in der derzeit geplanten Ausführung den Anforderungen an eine attraktive Radschellroute gerecht wird und geeignet ist, die Bürger der Stadt Bonn in der ursprünglich prognostizierten Anzahl zur Nutzung des Rades für den Weg zur Arbeit zu bewegen.

Zudem ist weder in der Machbarkeitsstudie noch in der Wirkungsprognose erkennbar, ob berücksichtigt wurde, dass die Nutzung der Route aufgrund zunehmender Hochwasserereignisse (auch in den Sommermonaten) nicht ganzjährig gesichert ist.





Eine aktualisierte Betrachtung der Auswirkungen unter Berücksichtigung der geänderten Ausbauplanung auf eine mögliche Reduzierung von Emissionen wäre demnach im Vorfeld einer Bilanzierung erforderlich gewesen.

Daneben führt der Luftreinhalteplan (2. Fortschreibung 2019) den Ausbau des Radweges in der Bonner Rheinaue zwar als eine der umzusetzenden Maßnahmen „Emissionsfreie Innenstadt“ an. Durchgesetzt werden kann diese Maßnahme aber nur dann, wenn die fachrechtlichen Befugnisse dies erlauben, d.h. u.a. die Voraussetzungen von § 67 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 BNatSchG vorliegen. Das ist hier (schon aufgrund der fehlenden Atypik) nicht der Fall. Das im öffentlichen Interesse liegende Ziel der Verminderung von Immissionen kann schließlich durch eine rechtmäßige alternative Routenführung erreicht werden und ist daher in nicht nennenswerter Weise berührt.

#### Umsetzung eines Modellprojekts

Die Umsetzung des Modellprojektes „Emissionsfreie Innenstadt“ stellt in seiner Gesamtheit ein Vorhaben dar, welches im besonderen öffentlichen Interesse liegt. Ob es bei der konkreten Umsetzung im Einzelfall ggfs. zu einer alternativen Maßnahmenumsetzung kommen wird, berührt dieses öffentliche Interesse nicht in nennenswerter Weise.

#### Radverkehrsförderung

Die Förderung des Radverkehrs in einer Stadt und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur stellen Ziele mit einem besonderen öffentlichen Interesse dar. Jedoch gilt auch hier, dass eine im Einzelfall geänderte Ausführung die Erreichbarkeit des Gesamtziels nicht nennenswert beeinflusst.

#### Verkehrssicherheit

Auch die Verkehrssicherheit stellt ein besonderes öffentliches Interesse dar. Bezogen auf den vorliegend zu betrachtenden Einzelfall verweisen Sie auf den schlechten Zustand der aktuellen Radwege und folgern hieraus, dass sich perspektivisch Probleme für die Verkehrssicherheit ergeben könnten. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit ist jedoch



nicht der Ausbau zu einer Radschnellroute erforderlich. Hierfür könnten geringfügigere Maßnahmen zur Sanierung des Wegebelaags umgesetzt werden. Zudem berücksichtigt Ihre Argumentation nicht, dass durch den Ausbau zur Radschnellroute auch neue Konfliktpunkte im Hinblick auf die Verkehrssicherheit entstehen können (beispielsweise: höhere Verkehrsdichte, deutlich höhere Durchschnittsgeschwindigkeit).

### **Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebietes**

Die geplanten Radschnellrouten der Abschnitte 2.2 und 2.3 liegen im Geltungsbereich der Ordnungsbehördlichen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Rheinufer“ vom 22.07.2002.

Gemäß § 3 der Verordnung erfolgte die Unterschutzstellung wegen der besonderen Bedeutung des Gebietes

- a) zur Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, insbesondere
- soll der Überflutungsbereich des Rheines (Aue), vor allem als Lebensraum einer speziell angepassten Flora und Fauna und als Retentionsraum erhalten werden,
  - sollen das Grünland, die Gehölzbestände und die Uferbereiche in ihrer Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, in ihrer klimatischen Ausgleichsfunktion und in ihren hydrologischen und bodenkundlichen Pufferfunktionen erhalten oder wiederhergestellt werden,
  - sollen Tiere und Pflanzen und ihre Lebensräume in einer städtisch geprägten Umgebung erhalten und gefördert werden,
  - soll die Biotopverbundfunktion des Rheines und der angrenzenden, unverbauten Bereiche in einem lokalen bis internationalen Biotopverbund erhalten oder wiederhergestellt werden,
  - soll die ökologische Ausgleichsfunktion der un bebauten Flächen für die umgebenden Siedlungsgebiete erhalten oder wiederhergestellt werden,
  - sollen die Freiflächen im Verdichtungsraum erhalten werden;
- b) wegen der Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes, das insbesondere durch das Flusstal des Rheins und die angrenzenden Freiflächen, die vornehmlich als Grünland und als großflächige Parkanlagen ausgebildet sind und häufig ältere Einzelbäume und Gehölzbestände aufweisen, geprägt wird;
- c) wegen der besonderen Bedeutung der Parkanlagen für die Naherholung und Freizeitgestaltung



Gemäß § 4 Abs. 1 der LSVO Rheinufer sind im Landschaftsschutzgebiet alle Handlungen verboten, die den Charakter der Landschaft verändern können oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.

Der geplante Ausbau des bestehenden Radweges zu einer Radschnellroute verstößt gegen folgende Verbote des § 4 Abs. 2 der Verordnung:

Ziffer 1: bauliche Anlagen im Sinne des § 2 Abs. 1 Bauordnung NRW, Straßen, Wege, Reitwege oder sonstige Verkehrsanlagen – auch wenn sie keiner baurechtlichen Genehmigung oder Anzeige bedürfen – zu errichten oder deren Nutzung zu ändern sowie die Außenseite baulicher Anlagen zu ändern.

Ziffer 7: Aufschüttungen, Verfüllungen, Abgrabungen, Ausschachtungen, Bohrungen oder sonstige Veränderungen der Bodengestalt vorzunehmen.

Ziffer 13: Böden zu verfestigen, zu versiegeln, zu verunreinigen oder die Bodenerosion zu fördern

Ziffer 15: Raine zu beseitigen sowie Feld- oder Ufergehölze, Gebüsche einschließlich Hecken, Einzelbäume, Baumgruppen, -reihen oder -alleen sowie Streuobstgehölze zu beseitigen oder zu beschädigen.

In Ihrem Erläuterungsbericht führen Sie an, dass der geplante Ausbau einen nachhaltigen Eingriff auf die Schutzzwecke

- Erhalt der Überflutungsbereiche des Rheins als Lebens- und Retentionsraum sowie
- den Erhalt des Grünlandes, des Baum- und Gehölzbestandes

darstellt, welchen Sie jedoch als vertretbar erachten, da der Eingriff in den Auen- und Retentionsraum und auch die Entfernung von 44 Bäumen in Relation zum umfangreichen Baumbestand im Park eher geringfügig sei und zudem langfristig ausgeglichen werde. Im Weiteren weisen Sie darauf, dass durch den landschaftspflegerischen Begleitplan zudem Vermeidungsmaßnahmen erarbeitet wurden.

Hiermit werden die Beeinträchtigungen dieser Schutzzwecke unzureichend dargestellt und bewertet. Die Bewertung der Beeinträchtigung des Schutzzweckes ist zudem unabhängig davon vorzunehmen, ob diese im Rahmen der Eingriffsregelung ausgeglichen wird. Im vorliegenden Fall wird der Ausgleich überdies zu einem Teil außerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Rheinufer“ erfolgen und damit seinen Schutzzwecken nicht zu Gute kommt. Die Fällung von 44 überwiegend groß-



kronigen Bäumen, die laut LBP den Uferbereich prägen und überwiegend mittel bis starkes Baumholz aufweisen, stellt jedenfalls eine deutliche Beeinträchtigung der verschiedenen Schutzzwecke dar – sowohl im Hinblick auf die Lebensraum- und Biotopverbundfunktion, die klimatische Ausgleichsfunktion als auch auf die Bedeutung für das Landschaftsbild.

In Ihrer Wertung der Beeinträchtigungen der Ausbauplanung bleiben zudem die umfangreichen Baumpflegemaßnahmen völlig unberücksichtigt. Neben den Fällungen sind aufgrund der Baumaßnahme an 160 Bäumen baumpflegerische Maßnahmen (Lichtprofilschnitte, Kronenpflegeschnitte, Kronenteileinkürzungsschnitte, Wurzelbehandlungsmaßnahmen sowie eine Wurzelbrücke) erforderlich, deren Auswirkungen auf den Erhalt der Bäume im Vorgang widersprüchlich beurteilt wird. Gegenüber dem Naturschutzbeirat wurde erklärt, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass einige dieser Bäume trotz der Pflegemaßnahmen nicht dauerhaft erhalten werden können. In einer Telefonnotiz vom 02.12.2020 wird die Abgängigkeit der gepflegten Bäume als sehr realistisch/wahrscheinlich bewertet.

Eine Berücksichtigung dieser Beeinträchtigung sowie eine fundierte Bewertung zum voraussichtlichen Erhalt der gepflegten Bäume wäre erforderlich gewesen.

Das Vorhaben und hier insbesondere die damit verbundenen Baumfällungen beeinträchtigen die Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes. Die Verordnung benennt explizit die älteren Einzelbäume als ein typisches für dieses Gebiet besonders prägendes Element. Eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Schutzzweck Landschaftsbild fehlt völlig.

Hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen auf den Schutzzweck der besonderen Bedeutung der Parkanlage für die Naherholung und Freizeitgestaltung weisen Sie pauschal darauf hin, dass die Funktion nicht verloren gehe und dass auf bereits bestehende Wege zurückgegriffen werde. Beschilderungen und klare Wegführungen würden Konflikte der unterschiedlichen Nutzergruppen im Vergleich zum Status Quo minimieren. Zudem bestünde für Spaziergänger im Abschnitt 2.3 nunmehr die Möglichkeit, direkt am Rhein zu gehen. Für den allergrößten Teil des Parks ergäben sich überhaupt keine Konsequenzen.



Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass der Park bereits heute eine eindeutig beschilderte Wegeführung besitzt. Die Wege sind mit Piktogrammen sowie einer umfangreichen Beschilderung ausgestattet. Die Wegeführung wird jedoch dennoch -selbst bei einer geringen Frequentierung des Parks- von allen Nutzungsgruppen nicht beachtet.

Im Weiteren weisen Sie darauf hin, dass es Fußgängern zukünftig möglich sein wird, den rheinnahen Uferweg zu nutzen, ohne hierbei zu beachten, dass dieser im Abschnitt 2.3 häufig nicht barrierefrei zu erreichen ist, da hier Treppen auf den unterhalb liegenden Weg führen. Diese befinden sich teilweise auch in einem schlechten Zustand.

In Ihrer Einschätzung werden zudem beispielsweise folgende Aspekte außer Acht gelassen bzw. nicht geprüft:

- Durch die Ausweisung als Radschnellroute ergibt sich ein deutlich anderes Nutzungsverhalten des Radweges. Neben einer noch stärkeren Frequentierung (bereits heute nutzen bis zu 7.000 Radfahrer täglich den Park), bedeutet eine Radschnellroute zudem, dass die Wege mit einer erheblich höheren Durchschnittsgeschwindigkeit genutzt werden.

- Im Abschnitt 2.2 steht bei einer strikten Nutzungsbeschränkung des Uferweges für den Radverkehr in den attraktiven Sommermonaten für die Erholungsnutzung der ufernahe Bereich nicht zur Verfügung. Durch die Veranstaltungsreihe „Kunstrasen“, die auf ein überregionales Publikum ausgelegt ist, wird der weiter oberhalb parallel verlaufene Weg abgesperrt, da hierauf die Lärmschutzcontainer aufgestellt werden. Stand heute sind für 2022 bereits Veranstaltungen vom 21.06.2022 bis zum 13.08.2022 vorgesehen. Einschließlich Auf- und Abbauarbeiten bedeutet dies gemeinsam mit einer möglichen Beschränkung des Uferweges auf den Radverkehr, dass dieser Bereich den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bonn zur Erholungsnutzung im Sommer fast 3 Monate nicht zur Verfügung steht.

- Im Abschnitt 2.3 wird im an den Abschnitt 2.2 anschließenden Bereich der Park und seine Erholungsfunktion zerschnitten. Da der oberhalb liegende Weg nunmehr ausschließlich dem Radverkehr zur Verfügung stehen soll, sind die daran anschließenden Sport- und Aufenthaltsflächen für Fußgänger und andere Nutzende nicht mehr über die bisher bestehende Wegeverbindung zugänglich. Die Flächen sind nur noch querfeldein unter Kreuzung der Radschnellroute zu erreichen. Hierdurch werden neue Konfliktsituationen zwischen den einzelnen Nutzungen



geschaffen. Insbesondere wenn Familien mit kleinen Kindern den besonders attraktiven Wildpark aufsuchen wollen, müssen sie die unmittelbar am Wildgehege entlanglaufende Radschnellroute queren und permanent darauf achten, dass ihre Kinder nicht auf diese laufen. Hier wird sogar eine nicht unerhebliche Gefahrensituation geschaffen.

- Die im Abschnitt 2.3 befindliche Strecke, die gemeinsam von Erholungssuchenden und dem Radschnellverkehr genutzt werden soll, kann aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten nur geringfügig verbreitert werden, teilweise können nicht einmal die avisierten 4 m erreicht werden. Diese Strecke besitzt bereits im Rahmen ihrer heutigen Nutzung ein großes Konfliktpotential, welches sich durch die noch stärkere Frequentierung und die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit nach einem Ausbau zur Radschnellroute noch erhöhen wird.

Bereits die oben ausgeführten beispielhaften Aspekte machen deutlich, dass eine dezidiertere Betrachtung der Auswirkungen der Radschnellroute auf die Schutzzwecke erforderlich gewesen wäre.

### **Überwiegendes öffentliches Interesse**

Nach einer aktualisierten Ermittlung der Auswirkungen der geplanten Radschnellroute auf die bestehenden öffentlichen Interessen und einer differenzierteren Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter wäre eine Bilanzierung vorzunehmen gewesen. Eine naturschutzfachliche Befreiung wäre nur dann möglich, wenn der Nutzen der Maßnahme für die öffentlichen Interessen, die erwarteten Beeinträchtigungen der Schutzzwecke überwiegen würde. Aufgrund des oben Ausgeführten vermag ich derzeit ein überwiegendes öffentliches Interesse nicht zu erkennen.

### **Notwendigkeit einer Befreiung aufgrund überwiegenden öffentlichen Interesses**

Schließlich müsste ein überwiegendes öffentliches Interesse die Beeinträchtigung der Schutzzwecke auch erfordern. Dafür müsste die gewählte Route durch die Rheinaue die einzige vernünftigerweise gebotene Streckenführung sein. Hierfür wäre eine sorgfältige Abwägung möglicher Alternativrouten, insbesondere außerhalb der Rheinaue, erforderlich gewesen. Bereits im Rahmen der in 2012 erstellten Machbarkeitsstudie stand jedoch die Routenführung in der Rheinaue basierend auf dem bestehenden Radwegesanierungskonzept der Stadt Bonn fest. Spätestens



mit dem politischen Willen, den Weg nicht nur zu sanieren, sondern zu einem Radschnellweg bzw. einer Radschnellroute auszubauen, hätte eine Trassenführung auch außerhalb der Rheinaue geprüft werden müssen. Nach dem mir vorliegenden Verwaltungsvorgang ist dies jedoch nicht erfolgt.

Auf meine Verfügung vom 14.07.2021 hin, enthält der Erläuterungsbericht nunmehr Ausführungen zu großräumigen Alternativen und beschreibt drei mögliche Varianten und deren jeweilige Problempunkte. Eine Prüfung im Rahmen einer verkehrstechnischen Begutachtung erfolgte offensichtlich nicht.

Zu den einzelnen beschriebenen Varianten und den bestehenden Problempunkten sei folgendes angemerkt:

#### Alternative Achse Ludwig-Erhard-Alle/Petra-Kelly-Allee

Die geschilderten Probleme bei einer Führung des Radweges im Seitenbereich sind in Teilen plausibel dargestellt.

Die Argumentation gegen die Umwandlung einer Autospur -in anderen Städten wird dies gerade großflächig praktiziert- überzeugt jedoch zunächst nicht. Insbesondere der vorgebrachte Grund, dass die Autospur temporär als Parkplatz für Veranstaltungen benutzt werden muss, widerspricht dem eigentlichen Ziel der Stadt Bonn, den Autoverkehr zugunsten des Radverkehrs zu reduzieren. Sofern die Anfahrt zu den Veranstaltungen mit dem Auto unattraktiv wird, wird das Auto auch weniger genutzt. Hierdurch würden sich auch die nachfolgend beschriebenen Konfliktsituationen reduzieren. Hier sei zudem angemerkt, dass der Fußgängerverkehr vom Parkplatz zu den Veranstaltungsflächen den Straßenraum nicht mehr queren muss, so dass auch dieses Argument nicht trägt.

Neben den beiden beschriebenen möglichen Routenführungen für einen Radschnellweg sind weitere mögliche Streckenführungen augenscheinlich nicht in die Erwägungen miteingeflossen. So hätte beispielsweise die Möglichkeit einer baulich getrennten Führung in der Straßenmitte geprüft werden können bzw. müssen.

Der Hinweis auf die geringe Akzeptanz dieser Strecke vermag ebenfalls nur bedingt zu überzeugen. Zweifelsfrei wäre eine sichere Streckenführung mit wenigen Störfaktoren Voraussetzung für eine Akzeptanz. Ob eine solche erreicht werden kann, ist jedoch nach der mir vorliegenden Aktenlage noch nicht ausreichend geprüft.



Abgase und Lärm durch den Autoverkehr stellen zwar einen Störfaktor dar, dieser würde sich jedoch mittelfristig im Rahmen der eingeleiteten Verkehrswende verringern.

Anzumerken ist zudem, dass auch die Route in der Rheinaue durch die fehlende Beleuchtung, die vielen Konfliktsituationen mit der Freizeitnutzung und die teilweise gemeinsame Nutzung mit den Fußgängern ebenfalls Faktoren aufweist, die insbesondere Pendler, die mit einer hohen Geschwindigkeit zum Ziel kommen wollen, abschreckt.

Das abschließend vorgebrachte Argument, dass die Route für die Radfahrer einen Umweg darstelle, ist nur in Teilen zutreffend. Für Bewohner der weiter oberhalb gelegenen Wohngebiete würde eine Streckenführung entlang der Ludwig-Erhard-Allee/Petra-Kelly-Allee sogar eine kürzere Wegstrecke darstellen.

Insofern teile ich Ihr Fazit, dass dieser Route als Alternative ausscheidet, nach derzeitigem Prüfungsstand nicht.

#### Alternative Achse B9

Auch hier scheint eine eingehendere verkehrstechnische Begutachtung bisher nicht erfolgt zu sein.

Unter Hinweis auf den Baumbestand entlang der Strecke wird eine Ausbaumöglichkeit des bestehenden Radweges ausgeschlossen. Offen bleibt, ob darüber hinaus eine alternative Routenführung ohne die Erforderlichkeit von Baumfällungen geprüft wurde.

Der Verweis auf viele Kreuzungsbereiche, Ein- und Ausfahrten und das hieraus resultierende Gefahrenpotential erfolgt pauschal. Es ist nicht erkennbar, ob Möglichkeiten geprüft wurden, diese Gefahrenpunkte zu entschärfen.

Zur Attraktivität der Route und der Frage, ob sich durch die Streckenführung tatsächlich ein Umweg ergibt, verweise ich auf das oben Ausgeführte.

#### Alternative Achse entlang der DB-Trasse

Auf diese Trasse gehen Sie nur sehr vage ein und vermuten, dass der Ausbau aufgrund beschränkter Flächenverfügbarkeit nicht möglich sein wird.





Datum: 16.09.2021  
Seite 17 von 17

Zusammenfassend bleibt daher festzuhalten, dass eine eingehende Auseinandersetzung mit allen Aspekten einer alternativen Trassenführung offensichtlich bisher nicht erfolgt ist. Der derzeitige Prüfungsstand lässt daher noch keinen Rückschluss darauf zu, dass eine alternative Streckenführung ausscheidet.

Eine Befreiung auf Grundlage des § 67 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 BNatSchG ist somit nicht möglich, da die hierfür erforderlichen Tatbestandsvoraussetzungen nicht erfüllt werden.

Der Widerspruch Ihres Naturschutzbeirates ist berechtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

