

RADWEGE IN DER #RHEINAUE BEUEL Ausbau unnötig

Anknüpfend an die Pressemitteilung der Stadt Bonn vom 17.12.21 s. Anhang Auszug: „...Der Ausbau der Wege im rechtsrheinischen Rheinauen-Park ist von besonderer Bedeutung. Die derzeitige Breite der Radwege ist unter den aktuell dafür geltenden **Mindestmaßen**. Die Route ist eine Hauptachse im städtischen und regionalen Radverkehr, sowohl für Berufs- als auch für Freizeitverkehr. Über das Jahr nutzen durchschnittlich **2.000 Radfahrende täglich** diese Verbindung, der Maximalwert an einem Tag liegt bei 7.700 Radfahrenden...“

1. Verkehrssituation falsch dargestellt

Es gibt laut **Unfallstatistik** und Radwegplanung weitaus stärker befahrene und engere Radwegverbindungen in Bonn und Beuel, die unfallträchtig und riskant für Radfahrende sind. Diese sollten stattdessen ausgebaut werden. Statt im Landschaftsschutzgebiet eine erheblichen Anzahl gestandener **Bäume** zu fällen.

Die Rad-**Nutzungsfrequenz** in der Beueler Rheinaue wird wieder einmal falsch dargestellt, Quelle: <https://www.eco-public.com/public2/?&id=100019729> am 19.12.21. Es lohnt sich, diese Statistik näher zu betrachten. Sie zeigt alle täglichen Fahrradzahlungen seit Juni 2015. Also über sechs Jahre. Der Meßpunkt liegt ungefähr in der Mitte der geplanten rechtsrheinischen Rad-Schnell-Route: in der Rheinaue, Rheinaustraße, Höhe Rhenusallee. Von dort gibt es mehrere alternative Verbindungen, mit dem Rad in die Zentren von Bonn, Beuel und Godesberg, zu Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie nach Süden Richtung Königwinter zu kommen, ohne durch die gesamte Rheinaue zu radeln.

Hier die **Durchschnitts-Schlüsselwerte** von **Radbewegungen** in der Gesamtzeit 1.6.2015 bis 18.12.2021

Mo. - Fr.	Ø täglich werktags	1 954 Fahrräder
Wöchentlich	Ø Mo-So	14 084 Fahrräder
Monatlich		61 242 Fahrräder
zum Vergleich linksrheinisch Plittersdorf		
Mo. - Fr.	Höhe Von-Sandt-Ufer	1 675 Fahrräder
Wöchentlich		12 149 Fahrräder
Monatlich		52 826 Fahrräder

Erläuterung, wie man die Statistik liest, um Bewegung und Nutzer zu unterscheiden:

* Ein „**Tageswert**“ von **1.954** registrierten Fahrradbewegungen bezieht sich als Durchschnittswert (die Hälfte der Werktagswerte lag also niedriger) auf die Gesamt-Summe der täglichen Bewegungen montags bis freitags stadteinwärts und stadtauswärts. Der Wert ist **nicht** eine Anzahl von Personen. Etwa nur knapp die **Hälfte der Summe** könnten statistisch gesehen „Personen“ sein.

Diese Personen sind wahrscheinlich überwiegend Radpendler, die morgens in die eine Richtung hin radeln und danach, etwa nachmittags, in die andere Richtung zurück fahren. Pendler etwa zur Schule, zur Uni, zur Arbeit oder/und zum Einkauf.

Demnach mögen es im langen Jahresdurchschnitt täglich etwa 900 Personen sein, die morgens hin- und dann später, nachmittags oder abends zurückfahren. Erfahrungsgemäß sind das Radpendler, die nicht alle am Rheinufer und in der Rheinaue zurück fahren, vorher etwa abbiegen, eine Brücke oder Fähre nehmen und auf einer anderen Strecke wieder nach Norden oder Süden zurückfahren. Es scheint grob gesehen an den Werktagen einen vernachlässigbar knappen täglichen Überhang von rund 5% der nach Norden Fahrenden zu geben. Was für eine stabile Pendleroute von etwa durchschnittlich **900 Pendlern** am Tag spricht.

In der **Pandemiezeit 1.4.2020-18.12.21** ist diese durchschnittliche Anzahl der Tages-Bewegungen, trotz einiger Möglichkeiten zum Home-Office, an dieser Zählstelle moderat um 375 Bewegungen auf täglich **2.329** angewachsen. Also haben in der Pandemiezeit vermutlich **1.100 Personen** dort täglich ihr Rad „hin und her“ benutzt. In der Pandemie schien es vielen sinnvoller, wegen Lockdown und erhöhtem Infektionsrisiko auf das Rad umzusteigen, statt den ÖPNV zu nehmen. Ob diese Zahl auch nach der Pandemie Bestand haben wird oder wieder sinkt, ist abzuwarten. Die Monatswerte während der Pandemie sehen im Jahr 2021 eher rückläufig aus, z.T. wetterbedingt.
Es scheint also statistisch völlig unangebracht, die Tageswerte der Radbewegungen den Nutzerzahlen (Menschen) gleichzusetzen!

Die zusätzliche Behauptung, es gäbe „**regelmäßig 5.000 Nutzer**“ täglich in der Rheinaue, ist sehr fragwürdig und in keiner hier bekannten Quelle statistisch belegt!

„**Spitzenwerte**“ von täglichen Radbewegungen über 3.500 sind selten, maximale Werte von **7.700** Radbewegungen werden nur an einzelnen, sonnigen Feiertagen wie Fronleichnam, Pfingsten, Christi Himmelfahrt als absolute Ausnahmen nachgewiesen. Man kann solche Tageswerte in all den Jahren an nur einer Hand abzählen. Und auch dann sind es nur halb so viele Menschen – also 3.850, da sie in der Regel hin und zurückradeln. Hier wären Wochen- und Monatswerte faktisch aussagekräftiger.

Man sollte hingegen auch die **Minimalwerte** erwähnen. Sie zeigen, dass es viel mehr Tage gibt, in denen wegen Hochwasser und Winterwetter kaum 300 Radpendler dort unterwegs sind.

Was bedeuten diese Tages-Durchschnittswerte für die „**Verkehrssituation**“, die „**Verkehrssicherheit**“ und für die angeblichen „**Nutzungskonflikte**“ in der Rheinaue? Da die täglichen Messungen hier nicht nach Tageszeiten und Stunden aufgeschlüsselt sind, müsste man von plausiblen Annahmen ausgehen, um eine möglichst typische **Rad-Verkehrsdichte** an der Zählstelle zu schätzen. Wenn man dazu eine Werktags-Rush-Hour annimmt, in der die rund 800 Radpendler dort in einem Zeitfenster von morgens zwei Stunden, also 7:30 bis 9:30 Uhr zur Arbeit, zur Ausbildung, zur Uni oder regelmäßig zu einem anderen Ziel in der Stadt fahren. Und zurück etwa zwischen 15:30 und 17:30 Uhr fahren, dann sähe die *Verkehrssituation* mit Radpendlern an der Rheinaue etwa so aus:

Bei angenommener Gleichverteilung auf zwei Stunden:

900 Radfahrende in 120 Minuten,

450 in 60 Minuten,

225 in 30 Minuten

113 in 15 Minuten

75 in 10 Minuten

8 in 1 Minute

Das bedeutet für die **Radverkehrsdichte** dort: etwa alle 7 Sekunden bewegt sich ein Rad über die Zählstelle in die eine oder andere Richtung.

Bei Tempo 15 kmh fährt ein Rad pro Minute etwa 250 Meter.

Es kämen also Radpendler in diesen zwei Stunden dort vorbei, die durchschnittlich 250 Meter Abstand voneinander haben – und auch bei Gegenverkehr begegnen sich Radfahrende dort durchschnittlich alle 250 Meter. Auf der 1,7 km langen Gesamt-Strecke in der rechten Rheinaue, in der es bereits einen genügend guten Radweg gibt, begegnet ein Radpendelnder in dieser Rushhour nur etwa 7 entgegenkommenden Radfahrenden.

Die Befürwortern der Rad-Schnell-Route in der Rheinaue verwenden also eine fahrlässige, unrichtige und zu Unrecht dramatisierende „Antrags- und Planungslyrik“. Man möchte damit offenbar Bedarf wecken und Ängste schüren, um den Eindruck zu erwecken, es läge eine bevölkerungsrelevante unerträgliche Notlage im Straßenverkehr vor. Obwohl die Rheinaue rechts- wie linksrheinisch in Wirklichkeit das größte unfallfreie und zur Entspannung bestens geeignete Radfahrgebiet in Bonn ist.

Die gleichen „alternativen Fakten“ werden von Rad-Schnell-Route-Befürwortern ebenso falsch hinsichtlich der Radwege in der linksrheinischen **Rheinaue in Bad Godesberg / Bonn Höhe Plittersdorf** verbreitet.

<http://www.eco-public.com/public2/?&id=100019728> am 19.12.21

2. Die naheliegende Lösung

Die **Straßenverkehrsordnung** <https://dejure.org/gesetze/StVO/> ist auch für Rad Fahrende relevant, sie zu befolgen erhöht die Sicherheit auch **in der Rheinaue**:

§ 1 Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

§ 3 Geschwindigkeit

(1) 1Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. 2Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. 3Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist. 4Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. 5Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss jedoch so langsam gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.

(2) Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, dass sie den Verkehrsfluss behindern.

(2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. ...

§ 4 Abstand

(1) 1Der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter diesem gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. 2Wer vorausfährt, darf nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen...

§ 5 Überholen

(1) Es ist links zu überholen.

(2) 1Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist.

2Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.

(3) Das Überholen ist unzulässig:

1. bei unklarer Verkehrslage oder
2. wenn es durch ein angeordnetes Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) untersagt ist.

Zusammengestellt 20.12.2021 von Martin Verlinden, Bonn,
martin.verlinden@gmail.com

Anhang

Ausbau der Radwege in rechtsrheinischer Rheinaue kann umgesetzt werden

17.12.2021

Der Ausbau der Radwege im rechtsrheinischen Rheinauen-Park kann erfolgen. Die Bezirksregierung Köln als Höhere Naturschutzbehörde hat der Stadtverwaltung am 16. Dezember 2021 mitgeteilt, dass sie keine Einwände gegen die erteilte naturschutzrechtliche Befreiung hat. Somit wird die Stadtverwaltung nun die weiteren Schritte zur baulichen Umsetzung angehen.

Der Stadtrat hatte am 28. März 2019 die Pläne zur Verbreiterung der Wege im rechtsrheinischen Rheinauen-Park beschlossen. Der Naturschutzbeirat hatte am 25. August 2020 der naturschutzrechtlichen Befreiung zugestimmt, sodass die Untere Naturschutzbehörde diese erteilte. Die Bezirksvertretung Beuel (16. Juni 2021) und der Stadtrat (28. Juni 2021) haben die Planung bestätigt und gleichzeitig eine deutliche Aufstockung der Baumersatzpflanzungen beschlossen.

Zuletzt hatte die Bezirksregierung Köln als Höhere Naturschutzbehörde auf Beschwerden einzelner Bürger*innen (?) hin die naturschutzrechtliche Befreiung überprüft und darum gebeten, bis zum Abschluss der Prüfung keine Baumaßnahmen zu veranlassen. Die Bezirksregierung teilt nun als Ergebnis dieser Prüfung mit, dass das Befreiungsverfahren korrekt verlaufen ist.

Hauptachse im städtischen und regionalen Radverkehr

Der Ausbau der Wege im rechtsrheinischen Rheinauen-Park ist von besonderer Bedeutung. Die derzeitige Breite der Radwege ist unter den aktuell dafür geltenden Mindestmaßen. Die Route ist eine Hauptachse im städtischen und regionalen Radverkehr, sowohl für Berufs- als auch für Freizeitverkehr. Über das Jahr nutzen durchschnittlich 2.000 Radfahrende täglich diese Verbindung, der Maximalwert an einem Tag liegt bei 7.700 Radfahrenden.

Die Wege im rechtsrheinischen Rheinauen-Park sollen auf einer Länge von insgesamt 1,7 Kilometern verbessert werden. Der bestehende Radweg wird von 1,80 bis zwei Metern auf drei Meter verbreitert. Der parallel verlaufende Fußweg bleibt bestehen. In den Bereichen gemeinsamer Wegeführung von Fuß- und Radverkehr erfolgt eine behutsame Verbreiterung. Eine Änderung der heutigen Verkehrsführung erfolgt nicht.

Die Ausschreibung der baulichen Umsetzung der Maßnahme ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Verwaltung wird nun den Auftrag erteilen. Auch aufgrund der Verzögerungen ist der Zeitplan zur Umsetzung noch zwischen Stadtverwaltung und Bauunternehmen abzustimmen, sodass derzeit noch keine verlässlichen Angaben gemacht werden können, wann die Baumaßnahmen beginnen. Die Kosten für den Wegeausbau sind mit 700.000 Euro kalkuliert, die zu 90 Prozent durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert werden.

Die Maßnahme ist Bestandteil des Projekts „Emissionsfreie Innenstadt“, das den Bau von 36 Mobilstationen, den Ausbau bestimmter Radrouten und die Beschaffung von E-Fahrzeugen für den städtischen Fuhrpark vorsieht. Ziel des Projektes ist es, klima- und gesundheitsschädliche Emissionen im Verkehrsbereich zu verringern, in dem der Umweltverbund und alternative Antriebe gestärkt werden.

Quelle am 18.12.21:

<https://www.bonn.de/pressemitteilungen/dezember-2021/ausbau-der-radwege-in-rechtsrheinischer-rheinaue-kann-umgesetzt-werden.php?fbclid=IwAR3UYDxtvhGkQnnsUHqVnXMQOSFVNZ88DI3cP1I80kcdWNzW3MVheOzNhk4>