

Liebe Mitengagierte,

Bonn 30.1.22

Wenn Ihr mögt, kommt bitte jetzt Mittwoch 2.2.22, um 16:30 Uhr vor das **Rathaus in Beuel**. Wir treffen uns dort zu einer Kundgebung, zumal die Bezirksverordneten wieder das Thema Radschnellroute in der Rheinaue auf der Tagesordnung haben. Eine kleine Mehrheit will, dass noch in diesem Februar die Fällungen stattfinden.

Wer an der Kundgebung teilnehmen und sich informieren möchte, kann sich auch bei Anja anja.nostadt@gmail.com anmelden. Kommt und gebt den Bäumen eine kräftig Stimme!

Rückblick: Unsere gemeinsame Kundgebung eine Woche zuvor "im Zentrum" war sehr angenehm und wirkungsvoll. Auch die Feedbacks der über 70 Teilnehmenden bestätigten diesen Eindruck. Gewiss können wir noch hier und da mehr Kultur reinbringen, aber der Anfang war vielversprechend. Trotz Nieselregens und Corona-Risiken waren mitten am Tag so viele aktive Baumschützer auf dem Marktplatz vor dem historischen Rathaus in Bonn versammelt. Das fand auch kritische Aufmerksamkeit von Befürwortern der Fällungen in der Rheinaue. Einige empörten sich auch im Namen von ADFC oder Radentscheid Bonn: *Warum wir seit letztem Jahr das Vertrauen in die Planer und Koalition verloren hätten, weshalb wir uns nicht um Wälder oder andere Baugebiete kümmern würden, wo mehr Bäume in Gefahr seien...*

Eine wirkliche Einsicht in unser berechtigtes Anliegen scheinen sie hinter formalen Nebensächlichkeiten, Reframing und Whataboutism zu verweigern.

Diese PRIORITÄTEN sind unser aller Motive nach Wahrheit, Anteilnahme, Gleichberechtigung, nachhaltiger Gesundheit und hoher Lebensqualität, daraus resultiert der RAHMEN mit etwa folgenden BIPOLARITÄT:

1. **Baumschutz** statt schnurgerader Radschnellrouten und Mini-Neupflanzungen
2. **Grundwasserschutz** statt Flächenversiegelung
3. **Naturschutzgutachten** gewissenhaft erstellen und gleichberechtigt anwenden *statt* so zu tun als könne man willkürlich belebte Ökotope schutzlos mit Stumpf und Stil verbauen und dafür Fördergelder einstreichen.
4. **Landschaftsschutz und Denkmalschutz** *statt* Verkehrsprobleme von der Straße in die Parks zu verlagern.
5. Ursachen der **Emissionen** angehen *statt* Schiffsverkehr, der 57% der Emissionen ausmacht, und den Kfz-Verkehr mit lediglich 41% Anteil zu hätscheln und zu schonen
6. **Bürger beteiligen** *statt* Exklusivpolitik von Lobbyisten wie dem ADFC.
7. Auswirkungen von **Klimakrise** in die Landschafts- und Baumschutzpolitik einbeziehen, *statt* in alten Planungen unkritisch die Extremhochwasser und Hitzeperioden der letzten Jahre zu ignorieren.
8. Zunehmende **Fußgänger Bedarfe** ernst nehmen, *statt* die beliebten Parks und Uferzonen an den Radverkehr zu versteigern.
9. Auswirkungen nicht nur der **Pandemie** auf die Routinen der Bevölkerung langfristig einbeziehen *statt* so zu tun, als wären Erholungsbedürfnisse, Tempofetischismus, zwischenmenschliche Kontakte, Hygiene-Abstände, Homeoffice, ÖPNV und online-Kaufgewohnheiten immer noch auf dem Stand von 2016 oder gar 2010 (Radfahrerinnen haben zum Beispiel andere Radfahrgewohnheiten als Radfahrer!)

Meinen Beitragstext mit Stichworten zur Kundgebung vom 27.1.22 lege ich bei.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Verlinden

RADSCHNELLWEGE IN DER RHEINAUE

ÜBER VERKEHR PLANENDE UND NATUR SCHÜTZENDE

A. GRUNDLAGEN – WO WIR WEITGEHEND ÜBEREINSTIMMEN

- 1) **GRUNDMOTIVATION**, Radfahren, Spaziergehen, Klima und Natur zu schützen - betreiben wir aus dem gleichen natürlichen **Bedürfnis**, wir suchen nachhaltige **Gesundheit und Lebensqualität**.

- 2) **BÄUME SIND LEBEWESEN, die uns erhalten und nützen**. Sie absorbieren CO₂, liefern Sauerstoff, Schatten, Nahrung, Nistplätze, Luftfeuchtigkeit, Staubfilter, Bodenleben, Panorama und Ästhetik. Leider fallen mehr und mehr Bäume insbesondere in der Stadt der **Klimakrise** und der **unzureichenden Pflege** zum Opfer. Slechtsamen Zeitgenossen stehen Bäume sogar im Weg. Man vernachlässigt sie, lässt sie vertrocknen, von Schädlingen befallen und sägt sie schließlich ab, so fallen sie nicht auf. Nur selten gibt man ihnen eine Chance zu überleben. Und selbst bei alten Bäumen, wo eine **Nachpflanzung** vorgeschrieben ist, wird vielfach nicht ein einziger Baum nachgepflanzt. Die Stadt steht hier mit über tausend von Bäumen in der Kreide.

- 3) **FLÄCHENVERSIEGELUNG SCHADET ENORM**. Wer jetzt im Klimanotstand unnötig Böden mit Asphalt versiegelt, schadet der Stadt in besonderer Weise: verhindert die Balance im Grundwasserspiegel, fördert Erosion, mindert Bodenmikrobiologie und -chemie, erhöht Überflutungsgefahren, insbesondere am Flussufer, wo regelmäßig und zunehmend Hochwassergefahr besteht.

- 4) **RADFAHREN IST UNTERSCHIEDLICH LEICHT**, an wenigen Stellen in BONN ist es so sehr **entspannend wie in der Rheinaue**, an sehr vielen Orten der Stadt jedoch stressig und sogar **riskant** – diese Stellen brauchen dringende Maßnahmen, besonders die drei **BRÜCKEN**, die unsere Stadtteile über den Rhein miteinander mehr schlecht als recht verbinden.

- 5) **RADVERKEHRSDICHTE** wird an Stellen unserer Stadt kontinuierlich gemessen.* Mir sind 14 Zählschwellen bekannt. Bewegung in beide Richtungen 24/7 wird gemessen. Die **BRÜCKE** zwischen Beuel und Bonn ist dreimal stärker befahren als die Rheinaue! Dort ist aber das **UNFALLRISIKO** mit Radgegenverkehr und Fußgängern extrem **OHNE EINE ALTERNATIVE FÜR RADVERKEHR**.

- 6) **FAHRRADUNFÄLLE** werden überall in der Stadt erfasst und sind im Unfallatlas NRW** mit Ort und Art erfasst. Nirgendwo in der Stadt sind **RADFAHRTEN SO SICHER** wie in der Rheinaue!
- 7) **RHEINAUE IST EIN ATTRKTIVES JUWEL auf beiden Seiten des Rheines**, ein Erholungspark, Denkmal, Landschaftsschutzgebiet, bietet Panorama mit beruhigendem Blick auf Fluss, Skyline und Siebengebirge. Die Rheinaue ist weit über das Rheinland hinaus bekannt für Erholung Suchende, insbesondere für zu Fuß Gehende aller Generationen. Ihre Attraktivität hat mit der **PANDEMIE** und den damit verbundenen Kontakt- und Reisenbeschränkungen vielfach zugenommen.
- 8) **LUFTVERUNREINIGUNG***, Abgase** von Industrie, Haushalten und Autos, insbesondere NO₂ Stickstoffdioxid müssen laut Gerichtsurteil insgesamt reduziert werden, damit die Luft an bestimmten Stellen der Stadt nicht mehr so extrem toxisch ist (etwa im Zentrum nahe der B56 in Ost-West-Richtung: Bornheimerstr., Belderberg/Oxfordstr., Konrad Adenauer Platz/Beuel oder die Reuterstr.). Das wurde gerichtlich durch die Deutsche Umwelt Hilfe nicht nur gegen die Stadt Bonn erzwungen. Siehe „Luftreinhalteplan Bonn 2019“****
- 9) **SCHIFFSVERKEHR***** verursacht im Stadtgebiet Bonn **DEN GRÖßTEN ANTEIL** der verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen (**57%**) NO_x, gefolgt vom Straßenverkehr (**41 %**). Der Schiffsverkehr, die riesigen Dieselmotoren auf dem Rhein, gelten jedoch als unantastbar! siehe Luftreinhalteplan Bonn 2019, ebda S. 29 und S. 76ff

B. LYRIK UND FANTASIE – WO WIR STARKE ZWEIFEL HABEN

- 1) **FEHLINFORMATIONEN** in der „**RAD-SCHNELL-ROUTEN“-PLANUNG** finden wir bereits im **BEGRIFF** und im Umgang damit. Gegenüber **Geldgebern** und Entscheidungsgremien wird seit vielen Jahren protzig von „**RADSCHNELLWEGEN**“ gesprochen. Bis auch wir öffentlich klar belegten, dass diese Radschnellwege gar nicht in dem **Landschaftsschutzgebiet** Rheinaue gebaut werden dürfen. Dann entwickelte man notgedrungen andere verschleierte Worthülsen: *Ertüchtigung, Bau vernünftiger Radwege, Reparatur unzumutbarer Radwege, Modernisierung der vorhandenen Radwege, genüssliche Wege für Ferntouristen auf internationalen Fernradwegen ...*

- 2) MASSIVE EINGRIFFE** - Man wolle mittlerweile nur *reparieren, ERTÜCHTIGEN und auf ein erforderliches, modernes MASS verbreitern*. Dafür aber mit **RIESIGEN MASCHINEN ANRÜCKEN**, die meist einen sechs Meter breiten RAUM BEANSPRUCHEN und WENDEFLÄCHEN, um eine ASPHALTSTRECKE von 3-4 Metern Breite über Kilometer zu gießen.
- 3) FLÄCHEN NEU VERSIEGELN** Insgesamt wollten Planer die Rheinaue links und rechts des Rheines zusätzlich auf $(4.500 \text{ m}^2 + 1.410 \text{ m}^2) = 6.000 \text{ m}^2$ **zuasphaltieren eine Fläche von 60 X 100 m**, ein üblicher Fußballplatz, auf dem sich **mehr als 1.200 Autos parken** ließen!
- 4) UNKLARE ANZAHL DER FÄLLUNGEN** – Die Baumfäller würden **nur ganz wenige** Bäume fällen, 44 rechts-, 27 links-rheinisch und das täte allen wirklich leid. Doch faktisch sind **drei bis viermal** so viele Bäume gefährdet, nämlich durch erhebliche Wurzel- und Kronenschnitte, weil man tief graben und bauen will, um die Radwege zu befestigen und zu verbreitern. **IGNORIERT WIRD**: Dass man Baumfällungen jedoch durch abschnittsweise Verschmälerung oder sanfte **VERSCHWENKUNGEN** der Trasse vermeiden könnte. Und noch besser wäre, die vielen guten, bestehenden und besseren Alternativ-Routen außerhalb der Rheinaue zu nutzen, ohne einen einzigen Baum in dem Erholungspark Rheinaue zu fällen!
- 5) UNGENÜGENDE SIND ERSATZPFLANZUNGEN** als Kompensationen der beseitigten Baumveteranen, wir können den gesamten ökologischen Wert eines einzigen 50 bis 100 Jahre alten Baumes weder durch 5 noch durch 15 junge Bäumchen kompensieren, deren **Anwachsen** in dieser Klimakrise zudem keiner der Planer garantieren kann.
- 6) VORGETÄUSCHTER NATURSCHUTZ** – Man las stets: alles wäre bestens begutachtet und geprüft, der **Naturschutzbeirat** müssten dem am 18.5.21 lediglich noch zustimmen und zwar schnell, hopp-hopp! Doch das wurde gestoppt. Es kam vom Beirat ein klares **NEIN!** Zudem ein 23 Seiten Gutachten vom Bonner **BUND** und **NABU**, vom 29.6.21. Das gefiel aber der **BONNER MEHRHEITS** Koalition nicht; sie schaltete sofort die **Bezirksregierung** ein, die allerdings am 16.9.21 mit einer 17 Seiten umfassenden, extrem vernichtenden Stellungnahme gegen den Murks der Radschnellroutenplanung antwortete. Schließlich traf auch noch eine Beschwerde der **DUH** am 29.9.21 gegen diese Radschnellrouten und Baumfällungen in der gesamten Rheinaue ein.

- 7) IRREFÜHRENDE BEHAUPTUNG - „DENKMALSCHUTZ und URHEBERRECHT“** wären bereits genehmigt. Das erwies sich in paradoxen Verstrickungen als falsch (es gibt keine schriftliche Zusage des URHEBERS der Rheinaue, nach vergeblicher Absicht den Architekten in München zu beknien, wurde Rechtsabteilung beauftragt, die RISIKEN abzuschätzen, ohne den Architekten zu bauen... Das Gutachten ist uns „unbekannt“. Doch man beschloss im Planungsamt, das Urheberrecht wäre unbedeutend.
- 8) ZEITDRUCK UND BEWILLIGUNGSFRISTEN ALS NÖTIGUNG** – Fällungen müssten schnell ab Oktober 2021 bis Ende Februar 2022 erfolgen, Baumaßnahme müssten bis Oktober 2022 abgeschlossen sein – ABER: Man fand dennoch gegen die Drängelnden bei der **Landesregierung** Düsseldorf heraus, dass Verlängerungsfristen von bis zu 8 Monaten möglich seien. Das wollten **Koalitionsmitgliedern** überheblich, selbst in öffentlicher Sitzung als „Märchen“ abtun.
- 9) WIRTSCHAFTSINTERESSE** – **Es gibt einen beachtlichen, trendigen** E-Bike und Elektroscooter Verkaufs- und Vermietungs-Boom, an dem auch die Stadt Bonn gern durch Strom-Ladesäulen und Vermietungen mitverdienen möchte, – nur liegen die Ladesäulen fernab der Radschnellrouten.
- 10) ÜBERTREIBUNGEN - WER BRAUCHT UND NUTZ WIRKLICH DIE RADWEGE** am Rheinufer? Es sind diverse Nutzergruppen zu verschiedenen Jahreszeiten und Feiertagen. Es sind Radelnde, die von ihrer Wohnung zu mehr oder weniger entfernten Ausbildungs- und Arbeitsstellen radeln. An Wochenenden und Feiertagen durchaus auch mal mehr. Woher wissen wir das? Das bestätigen tägliche Messungen und Schlüsselzahlen seit 2015 auch für die Beueler Rheinaue Höhe Rhenusalle. Dort sind das rund 2.000 Radbewegungen im Tagesdurchschnitt, Montags bis Freitags. Nur an sehr seltenen sonnigen Spitzentagen misst man schon mal bis zu 7.600 Radbewegungen, das war der bisherige Rekord der letzten 6 Jahre Christi Himmelfahrt am 21.5.2020. Es sind also dieselben 1.000 Radler, die morgens zu ihrem Ziel hin und am Nachmittag zu ihrer Wohnung zurückradeln. Wenn wir die am Morgen auf nur 2 Stunden verteilen würden wären das (1.000:120=) **8,3 Radfahrer**, die in einer Minute an uns vorbeifahren. **Alle 7 Sekunden** etwa ein Radfahrer. Am Nachmittag zwischen 15 und 17 Uhr wären es auch nicht mehr. Der übrige Tag wäre dann aber frei von Radelnden. Von wegen man müsse dichtem, riskanten Verkehr nachgeben!
- 11) FLAUTENMONATE NOVEMBER BIS MÄRZ**, **Es gibt FÜNF** Monate, **wo die überzeugten Rad-Pendler sich zeigen** und zwar mit durchschnittlich rund 580 RADNUTZERN am Tag – verteilt man sie auf

nur zwei Rush-Hour-Zeit-Fenster 7:30-9:30 (580:120 Min =) wären das **5 Radler** pro Minute, etwa **alle 12 Sekunden** fährt da mal ein Rad vorbei. Wahrscheinlich wegen gesteigerter Neugier auf e-Bikes und e-Scootern und wegen der erhöhten Ansteckungsrisiken im ÖPNV samt Lockdowns der Corona-Pandemie 2020 **ist wohl vorübergehend die tägliche** Rad-Pendlerzahl auf durchschnittlich 780 in November 2020 bis März 2021 gewachsen - bedeutet 6 Rad-Pendler pro Minute. Die Zahl sinkt derzeit offenbar aber wieder, auch in Folge von Lockerungen. Ob daraus ein stabiler Trend in der Zukunft entsteht, bleibt abzuwarten.

12) WIRKUNGSPROGNOSE hörten wir von Radschnellrouten-Planern: **Radwege von 3 bis 4 Metern Breite wären eine Vorleistung, ein Köder für AUTOPENDLER, diese würden dann flugs und hoffentlich für immer auf den Satteln umsteigen und** das brächte erhebliche Einsparungen an Autoemissionen. **So einfach!** Da fällt mir wieder der **Schiffsverkehr mit 57% Emissionsanteil ein. Wir fragten mehrmals nach angesichts solcher magischen Wirkungs-Visionen für Bonn: Wie das ermittelt und gemessen werden würde? Doch das blieb bei den Grünen, der SPD, Linken und Volt ein GEHEIMNIS.**

13) VON ENTSCHEUNIGUNG IN DER RHEINAUE WURDE GESPROCHEN ABER DAZU WURDEN KEINE KLAREN ENTSCHEUNIGUNGSHILFEN AUSSER „BREITEREN WEGEN“ benannt – Umleitungen, Tempolimit, Schrittgeschwindigkeit oder Poller, Geschwindigkeitsmessungen – Fehlanzeige.

C) WAS WIR ZU DEN BISHERIGEN ERFOLGEN ZÄHLEN

- (1) AUSDAUER** immer wieder suchten wir den **DIALOG MIT DEN POLITIKERN UND DER VERWALTUNG**, in den Bezirken, im Stadtrat, überregional, haben telefoniert, gemeinsam zig Briefe und Appelle geschrieben sowie Dutzende von Bürgeranträgen gestellt
- (2)** Wir haben das Bewusstsein für **UMWELT- UND ATURSCHUTZ** sowie die **PARTIZIPATIONSBEREITSCHAFT** der Bevölkerung gestärkt.
- (3)** Das belegen auch die **4.335 UNTERSCHRIFTEN** (3.462 allein aus Bonn), die wir gesammelt haben und die sehr beachtenswerten 1.700 **schriftlichen KOMMENTARE** von weitgehend Ortskundigen. Sie sprechen eine eindeutige Sprache der Bevölkerung!
- (4)** Hunderte persönlicher **GESPRÄCHE** mit Passanten wurden geführt, die gefährdeten Bäume **MARKIERT, FÜHRUNGEN** dorthin angeboten.

- (5) Erfahrene und neue **INITIATIVEN** aus dem Umwelt- und Naturschutz schlossen sich uns an, halfen uns und sind aus unserer Initiative entstanden.
- (6) **Unsere MEDIENPRÄSENZ** haben wir zunehmend verstärkt, das sehen wir an zahlreichen Leserbriefen, Zeitungsartikel, Fernsehbeiträgen und Posts in sozialen Medien wie facebook.
- (7) **Wir konnten sogar den überdimensionierten Radschnellrouten-Ausbau auf der Linken Rheinseite stoppen**

UND HEUTE SIND WIR HIER, UM UNSEREM WUNSCH NACHDRUCK ZU VERLEIHEN; AUCH DIE RECHTE RHEINAUE GEGEN BAUMFÄLLUNGEN UND GEGEN DIE BEGEHRICHKEITE EINER OFFENSIVEN RADFAHRLOBBY ZU SCHÜTZEN; DIE SICH NICHT ZUM DIALOG BEREIT FINDET und KEINEN BOGEN UM EINEN ALTEN BAUM FAHREN MÖCHTE.

D) AUSBLICK

FALLS das KETTENSÄGEN-MASSAKER an den Bäumen in Beuel noch in diesem Februar beginnen sollte, hoffen wir auf Euren Beistand. Denn das können wir nicht so ohne weiteres geschehen lassen.

Falls Ihr Ideen habt, wie man die möglicherweise anstehenden Fällungen aufhalten kann, sind wir für gute Anregungen dankbar,

Links

* Automatische Radbewegungserfassungen in der Beueler Rheinaue Höhe Rhenusallee:
<https://www.eco-public.com/public2/?&id=100019729> abgelesen 30.1.22

** Keine nennenswerten Unfälle in der Rheinaue links- wie rechtsrheinisch
<https://unfallatlas.statistikportal.de/>

*** Luftreinhalteplan Bonn 2019, Anteil des Schiffsverkehrs an Immissionen S. 29, Tabelle 5. Und Bewertung als „unbeeinflussbar“ S. 76
https://www.bonn.de/medien-global/amt-67/luftreinhaltung/Luftreinhalteplan_Bonn_-_2._Fortschreibung_2019.pdf