

# Rückenwind

3/2021

Fahrrad-Magazin für Bonn, Rhein-Sieg und die Region

## Mit Gegenwind

Frei kommentierte Extraausgabe, kommentiert durch M. Verlinden  
3.6.2021

# Rheinradweg

## Chaos bleibt: schmal, hubbelig, zu voll

So wird ein Chaos herbeigeschrieben, dass dort nicht vorhanden ist!

[www.adfc-bonn.de](http://www.adfc-bonn.de)



**adfc**  
Bonn/Rhein-Sieg



Foto: Stadt Bonn

Blick über das Regierungsviertel auf das Gelände der Rheinaue in den 1970er Jahre: Deutlich zu sehen ist, dass es nur **direkt am Rhein Baumbestand** gibt. Im daneben liegenden Bereich, wo heute die ufernahen Geh- und Radwege liegen, wurden die Bäume erst zur Bundesgartenschau 1979 angepflanzt. Ein kleiner Teil dieser Bäume würde durch die Verbreiterung der Geh- und Radwege gefällt und durch neue, hochstämmige Laubbäume ersetzt.

**44 Bäume von 50 bis hundert Jahren Alter sollen für 5 Minuten**

**Tempo eliminiert werden. Der südl. Godesberger Teil wird hier kaum sichtbar.**

# Breiter Rheinradweg: Streit um Bäume

Beirat stoppt Projekt: **Eine Million Radler** warten auf bessere Bedingungen

Dürfen Bäume gefällt werden, um einen Radweg zu verbreitern? **44 Bäume** wollte die Stadt Bonn auf einer Strecke von **3,7 vier Kilometern** fällen, um die Radroute zwischen Bad Godesberg und Bonn am Rhein und durch die Rheinaue auf vier Meter zu verbreitern. Der Naturschutzbeirat hat die Fällung Mitte Mai abgelehnt. Jetzt ist guter Rat teuer.

Zunächst In den sozialen Medien und den Leserbriefspalten des General-Anzeiger ist das Thema mächtig hochgekocht. (ANm. Das Labyrinth hatte noch viel mehr Zuschriften). Während jedes Jahr Hunderte von Bäumen von Straßen.NRW entlang der Autobahnen und Bundesstraßen, von der Bahn entlang der Zugstrecken und von der Stadt für den Straßen und Wohnungsbau gefällt werden – zuletzt über 100 zum Teil sehr große Bäume

für den Neubau des Altenheimes Ippendorf –, ohne dass Baumschützer die Bäume mit gelben Kreuzen markieren, steht seit Wochen die Frage im Raum, ob man für einen breiteren, komfortableren und damit sichereren Radweg auch Bäume fällen darf – **einen pro 100 Meter.**

**3700:44=84 m 16% unterschlagen!**

Es geht im aktuellen Fall um 44 Bäume. Nicht um Buchen oder Eichen, sondern einen hohen Anteil von Silberweiden, Pappeln und invasive Scheinakazien, die eine begrenzte Lebenserwartung haben und sich gerne in Uferbereichen der Flüsse ausbreiten. Sie sind teilweise noch **relativ jung** und stammen aus der Zeit der Bundesgartenschau 1979, andere sind **auch 80 Jahre** alt. Ist es zu verantworten, diese Bäume durch 60 hochstämmige, aber jüngere Laubbäume zu ersetzen, damit mehr Menschen wegen besserer Radwege auf das Rad umsteigen? Der Naturschutzbeirat, dem nicht gewählte, sondern von

**Es handelt sich um 23 Bäume mit starkem bzw. sehr starkem Baumholz(über 1,5m Stammumfang), 20 Bäume mit mittlerem und einen Baum mit geringem Baumholz. 13 der zu rodenden Bäume weisen einen Stammumfang von über 2 m auf (über 80 Jahre alt). Im Detail s. Baumschutzgutachten dazu!!! s.u. letzte Seite**

## Grober Kommentar:

**Die Zählautomaten zählen Fahrräder nicht Personen, also ø 2000 Räder pro Tag, mehr als die Hälfte sind zweimal gezählt - hin und zurück - also 1000 Personen!**

Natur- und Umweltverbänden entsandte Mitglieder angehören, hat entschieden, dass ihm der Eingriff zu groß ist und sein Einverständnis für das Fällen der Bäume versagt.

## Eine Million Radler am Rhein

Wenn dieser Beschluss Bestand hat, ist nicht nur die Verbreiterung der Radroute zwischen Bonn und Bad Godesberg, die je nach Abschnitt zwischen **800.000 und 1,1 Millionen Radler** im vergangenen Jahr nach Auswertung der Daten der städtischen Dauerzählstellen genutzt haben, gescheitert. Auch die Verbesserung der teilweise aufgerissenen und durch Wurzeln sehr hubbeligen Oberfläche wird kaum möglich sein. Denn die Bäume sollen nicht gefällt werden, weil sie im Wege stehen, sondern die Baumgutachter davon ausgehen, dass Bauarbeiten innerhalb der Kronenbereiche die Wurzeln der Bäume so schädigen wird, dass sie **vorsorglich gefällt** werden müssen (siehe Interview). Deshalb nutzen auch viele jetzt vorgelegte Vorschläge wenig wie, die Radwegbreite von vier auf drei Metern zu reduzieren, den Radweg in Schlangenlinien zu führen oder Geh- und Radweg miteinander zu tauschen.

## Wieso reichen kleine Reparaturen nicht?

In diesen Konflikt, Eingriffe in die Natur gegen bessere Radverkehrsverbindungen abzuwägen, steht der ADFC seit geraumer Zeit. Dieser Konflikt wird noch zunehmen, je mehr für die Fahrradinfrastruktur getan wird. Denn nicht jeder neue oder verbreiterte Radweg führt über ehemalige Autostraßen. Doch worum geht es bei der von der Stadt geplanten Verbreiterung der Radwege in der linksseitigen Bonner Rheinaue? Und warum unterstützt der ADFC letztendlich, auch mit Bauchgrimmen, die Planung der Stadt?

## Zwei bestehende Radwege könnten Einbahnstraßen sein Uferradweg in schlechtem Zustand

Jahrzehntelang wurden in Radfahrerkreisen die zu engen Radwege am Rhein und die dortigen **Konflikte** zwischen Radlern und Fußgängern moniert. Fußgänger fühlen sich von Radfahrern bedrängt und monieren die unklare Wegführung, Radlern geht es genauso. Wir sind als ADFC an einem guten Miteinander beider Gruppen interessiert.

Als Ende 2018 die Stadt mitteilte, dass sie unter Ausnutzung eines Förderprogramms die dortigen Wege verbreitern wolle, waren alle hocherfreut. Die Planung wurde Anfang 2019 von den politischen Gremien verabschiedet, Detailfragen (und Corona) verzögerten den Projektanlauf, denn hier haben nicht nur Natur- und Umweltschutz (von Baumfällungen bis Fledermäusen), sondern auch Denkmalschutz und Urheberrecht ein gehöriges Wörtchen mitzureden. Im ADFC gibt es unterschiedlichen Meinungen in dieser Frage, insbesondere was die erforderliche Fällung von 44 Bäumen betrifft,



Foto: Tobias Mandt

*Für den Neubau des Altenheimes Ippendorf wurden gerade über 100 Bäume am Rande des Kottenforstes gefällt – ohne Proteste von Baumschützern und ohne Einspruch des Naturschutzbeirates.*

**auch wenn als Ersatz 60 neue Bäume gepflanzt** und die Beueler Wiesenflächen im Uferbereich ökologisch aufgewertet werden.

**ein Baum brauch ca. 30 Jahre bis er 50kg CO2/Jahr kompensiert**  
**Projekt aufgeben?**

Da auch ADFC-Verkehrsplaner und Vorstand Vorstellungen zur Detailplanung des Projekts hatten, haben wir mit Verwaltung, Baumexperten und Naturschutzbehörde die Fragen rund um das Projekt intensiv beraten – von alternativer Routenführung bis Begutachtung jedes einzelnen Baumes. Wir haben Alternativen vorschlagen, Verschwenkungen, wollten Engstellen akzeptieren und haben jeden Baum mit den Stadtplanern diskutiert. Wir mussten uns jedoch davon überzeugen lassen, dass die vorgelegte Planung den besten und einzig realisierbaren Kompromiss zwischen Natur- und

**Die Rheinaue ist das "unfallfreie Radgebiet" schlechthin in Bonn!**

**Breite Radrennschneisen erhöhen die Tempo bedingten Risiken.**

Foto: Axel Mörer



Rheinuferradweg: Vom Langen Eugen bis knapp hinter der Südbrücke würde der Radweg auf vier Meter verbreitert. Die dicken Bäume auf diesem Fotos links vom Radweg würden nicht angetastet.

**Fernradler kann man außen um die Aue herumführen!**

Umweltschutz, Denkmalschutz und Urheberrecht auf der einen und Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr und Erfüllung der Förderkonditionen des Landes auf der anderen Seite darstellt. Die Alternative wäre, das Projekt aufzugeben, und alles bliebe beim bisherigen **untragbaren Zustand**. Das aber kann nicht die Position des ADFC sein, darin waren sich unsere Verkehrsplaner und der Kreisvorstand einig. Und auch unsere Kreismitgliederversammlung hat in einem Meinungsbild diese Position mit großer Mehrheit unterstützt.

**Die übrigen Nutzer der Rheinaue sind sehr zufrieden! Familien, Kinder, Alte, Jogger, Flaneure**

Wir sind der Ansicht, dass die Förderung von mehr emissionsfreier Mobilität aktiver und langfristiger wirkender Natur- und Umweltschutz ist. Das ist der Grund für unsere letztendlich positive Stellungnahme zu dem Projekt. Das Grundproblem wird uns noch bei vielen weiteren Projekten beschäftigen. Denn auch die Verbesserung des Radweges entlang der Bahnstrecke zwischen Bonn und Bad Godesberg geht nicht ohne Eingriffe in die Natur und eine Kleingartenanlage. Auch am Rande des künftigen Radschnellweges zwischen Bornheim und Bonn entlang der Vorgebirgsbahn stehen einige Bäume, die schon für kritische Stimmen sorgen.

Was wird nun aus dem linksrheinischen Rad-

uferradweg, der ja auch Teil der internationalen **Tourismusstrecke EuroVelo 15** ist, dem 1500 Kilometer langen Rheinradweg von den Schweizer Alpen bis nach Rotterdam? Derzeit diskutieren Stadtverwaltung und Ratsfraktionen, wie man das Ziel erreichen kann, die unhaltbaren Zustände im Zuge der Rheinaue zu verbessern. Bei Redaktionsschluss des Rückenwind war das Ergebnis noch offen.

**Die Rheinaue ist so zu erhalten, wie sie ist! Wir alle sollten sachlich bleiben**

Eines aber sollte in diesen Debatten immer bedacht werden: Wer in einem dichten Landschaftsraum Verkehrswege baut, eine Bahnstrecke verbreitert wie die S-Bahnstrecke von Beuel zum Flughafen oder eine Fahrradbrücke über die Sieg plant, um Autoverkehr zu reduzieren, wer Gewerbegebiete ausweist, Flächen für neue Unternehmen und neue Wohnungen, der wird immer abwägen müssen zwischen Entwicklung und Naturschutz. Und genau dafür gibt es die Umweltverträglichkeitsprüfungen, die dann Ausgleichsmaßnahmen vorsehen. Im ADFC gibt es niemand, der leichtfertig und sinnlos Bäume fällen oder Natur beeinträchtigen will.

**Und deswegen war der Naturschutzbeirat klar entschlossen**

**Bernhard Meier & Axel Mörer**

**Es kann nicht angehen, Mobilitätskonflikte von den Straßen weg, in die Landschaftsschutzgebiete zu verlegen. Es gibt eine handvoll bestehender, gut genutzter Radverbindungen zwischen Godesberg und Bonn.**



# Café Camus Café Camper

Ideal für eine Auszeit mit gutem  
Kaffee, frischem Kuchen  
und Blick auf dem Rhein

Öffnungszeiten: Di-So 11-19Uhr

Adresse: Bonn, Rüngsdorfer Panoramabad  
direkt am Fahrradweg



# Stadt: Wir brauchen Rheinradweg

Planungschefin Denny erklärt, warum Eingriffe in Rheinaue akzeptabel sind

**Klar Frau Denny ist ja mit für diese merkwürdige Radschnellweg-Planung zuständig!**

Bonn. – Sie ist emotional und von viel Unkenntnis geprägt, die Debatte um die Verbreiterung der ufernahen Radwege durch die Rheinaue. Da machen Kritiker Vorschläge, die die Stadt schon geprüft hat oder sogar verwirklicht werden, wie der Tausch von Geh- und Radwegen. Petra Denny, Leiterin des Stadtplanungsamtes, und Stadtplaner Helmut Haux erläutern im Interview mit dem *Rückenwind* die Eingriffe.

**Beide erteilen sich gegenseitig ABSOLUTION**

**Rückenwind:** Frau Denny, in der öffentlichen Debatte ist von einem Radschnellweg, Radschnellstrecke, Radvorrangroute, gar von einer Radautobahn durch die Rheinaue die Rede. Was genau hat die Stadt vor?

**Denny:** Der heutige Radweg entlang des Rheins entspricht nicht mehr dem heutigen Standard. Er ist teilweise nicht einmal zwei Meter breit und damit viel zu schmal für Begegnungsverkehr. Er soll durchgehend auf vier Meter verbreitert werden, damit Freizeit- und Berufspendler genügend Platz haben. Aber es handelt sich um keine Fahrradautobahn, das wird eine schnelle Route, die zügiges Radfahren erlaubt.

**Es sind dort in Ufernähe zwei Radwege in Benutzung**

Der ADFC hatte vorgeschlagen, an einigen Stellen die Breite von vier Metern zu unterschreiten, um möglicherweise die Eingriffe in den Baumbestand zu reduzieren. Warum hat das die Stadt abgelehnt?

**Denny:** Es war uns wichtig, eine durchgehende Verkehrsführung zu bekommen, die auch verschiedene Geschwindigkeiten zulässt. Wir werden schnelle Pendler und langsame Freizeitradler auf der Strecke haben. Man muss sicher überholen können. Deshalb brauchen wir durchgehend eine Breite von vier Metern.

**25 kmh ist das beabsichtigte förderfähige Tempo**

Wir hatten in der Hoffnung, die Eingriffe weiter reduzieren zu können, vorgeschlagen, den Radweg aus Richtung Langem Eugen schon am Bismarckturm nach oben zu führen, statt erst

hinter der Brücke. In diesem Teilstück entlang des Rheins werden immerhin 16, überwiegend kleinere Bäume gefällt. Warum geht das nicht?

**Helmut Haux:** Wir haben den Vorschlag des ADFC, oben den breiteren Fußweg als Radweg zu nutzen, intensiv geprüft. Das Ergebnis war, dass dadurch noch mehr, vor allem größere und prägende Bäume hätten gefällt werden müs-



Foto: privat

Petra Denny, Leiterin des Stadtplanungsamtes in Bonn.

sen. Das liegt daran, dass der jetzige schmale Radweg auch für die vielen Fußgänger hätte verbreitert werden müssen.

**Denny:** Zudem befinden wir uns in einem sehr anspruchsvollen Raum. Wir müssen direkt

am Rhein die Belange der Schifffahrtsstraße und des Hochwasserschutzes mit dem Radverkehr in Einklang bringen, in der Rheinaue werden unsere Handlungsmöglichkeiten durch Landschaftsschutz, Urheberrecht des Architekten und den Denkmalschutz eingeschränkt. Je näher wir den oberen Flächen kommen, umso wichtiger ist der Denkmalschutz. Deshalb haben wir uns entschlossen, im Abschnitt vom Langem Eugen bis hinter die Südbrücke am Rhein zu bleiben. **Ging es nur um Radfahrer?**

**Die übrigen Nutzer der Rheinaue wurden nicht in diese "Ansprüche" einbezogen, obwohl sie zigfach mehr sind!**

Der ADFC hat vorgeschlagen, den Radverkehr von Godesberg nach Bonn auf dem Rheinuferweg zu führen, in Gegenrichtung auf dem vorhandenen oberen Radweg. Warum ist diese **Einbahnregelung** nicht möglich, um die Eingriffe zu verringern?

**Haux:** Auch das haben wir im Vorfeld überlegt und überprüft. Das Problem: Auch die Oberfläche des Rheinuferwegs ist in einem schlechten Zustand, auch durch **Wurzelaufbrüche** der Fahrbahn. Wenn wir diese für den Radverkehr auch in Einbahnrichtung erneuern würden, dann müssten wir ins Wurzelwerk vieler sehr großer Bäume eingreifen, die dann ebenfalls gefällt werden müssten. Die Eingriffe wären noch größer als bei der jetzigen Lösung.

**Wurzeln lassen sich technisch überbrücken!**

*44 Bäume werden nach den aktuellen Ausbauplänen auf einer Strecke von rund vier Kilometern gefällt. Teilweise stehen diese Bäume dem Ausbau aber gar nicht direkt im Weg, sondern werden vorsorglich gefällt, weil der Gutachter sagt, dass die Eingriffe ins Wurzelwerk die Bäume zu stark schädigen. Wäre es nicht sinnvoll, die Entwicklung abzuwarten?*

**Denny:** Da müssen wir den Baumexperten vertrauen, die jeden einzelnen Baum geprüft haben. Wenn die der Meinung sind, dass durch die Erneuerung und Verbreiterung der Rad- und Fußwege das Wurzelwerk zu stark beschädigt wird, **dann können wir das nicht anzweifeln.** Auch die vom ADFC vorgeschlagenen Bauverfahren wie Wurzelbrücken nutzen nichts. Die lassen sich nur bei neuen Bäumen einsetzen.

**Das ist unwahr. Man kann Fahrdämme aufschütten**

*Viele Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern entstehen ja nicht aus böser Absicht, sondern aus mangelnder Achtsamkeit und Unwissenheit. Könnte man die Radwege in der Rheinaue mit blauem Asphalt einfärben?*

**Haux:** Das hat die Obere Denkmalbehörde schon früh ausgeschlossen. Der Park ist ein Denkmal und da dürfen wir keine blauen Radwege bauen. Deshalb dürfen wir auch die sogenannten Amöben, die Rondells mit Sitzmöglichkeiten, nicht antasten. Diese stehen unter Urheberschutz.

**Denny:** Das Problem, dass heute Fußgänger auf den Radwegen laufen und die Radfahrer auf den breiteren Fußwegen, wollen wir ja gerade

dadurch lösen, dass wir eine klare Verkehrsführung schaffen. So wollen wir die Konflikte entschärfen. **4m breiter Asphalt Schnellweg? Und wie gelangen Familien an den Strand?**

*Für die Bäume, die gefällt werden, wird es Ersatzpflanzungen geben. Wo kommen die neuen Bäume hin und wie viele werden es sein?*

**Denny:** Es werden im direkten Umfeld der 44 Bäume, die gefällt werden, mindestens 60 hochstämmige, heimische und standortangepasste Laubbäume **als Ausgleich** gepflanzt. Zudem wird auf den Flächen vor dem Rheindeich **in Beuel** auf einer 8700 Quadratmeter großen Fläche eine artenreichen Hochstaudenflur mit vielen ökologisch wertvollen Mulden angelegt. Das alles wird vielleicht nicht sofort den Verlust ausgleichen, aber doch in absehbarer Zeit **Die 23 alten Bäume sind nicht durch 60 kleine junge Bäume ersetzbar!**

*Das ist das erste große Radinfrastrukturprojekt, das bei **einigen** Umwelt- und Baumschützern auf lautstarken Widerstand stößt. Es wurden sogar viele Bäume mit gelben Kreuzen markiert, die gar nicht gefällt werden. Wie will die Stadt Bonn künftig solche Konflikte zwischen Naturschutz und Radfahrerinteressen entschärfen?*

**Denny:** Wir müssen immer zwischen unterschiedlichen **Interessen** abwägen. Und das haben wir getan, wie haben verschiedene Möglichkeiten untersucht, haben zum Beispiel die komplette Führung des Radweges direkt am Rhein verworfen, weil dann die Eingriffe viel zu groß geworden wären. Wie haben jetzt die für den Naturschutz verträglichste Lösung **gefunden. Die Eingriffe sind absolut vertretbar**, und wir schaffen zugleich eine attraktive Verbindung für Freizeitradler und Pendler, die auch den wachsenden Radverkehr in Zukunft aufnehmen kann. Aber es wird trotzdem immer Menschen geben, die sich gegen diese Planung aussprechen. **Siehe unten unsere Petition, die auch von Radfans unterstützt wird!**

*Was passiert, wenn das Projekt scheitert?*

**Denny:** Wenn dieses so wichtige Projekt an **solch einem Widerstand** scheitert, werden wir die Mobilitätswende nicht voranbringen können. **An welchem Widerstand sonst?**

**Das Gespräch führte Axel Mörer**

**Link:** <https://www.openpetition.de/petition/online/rheinaue-bonn-alle-baeume-und-radwege-bleiben-fuer-entspannung-statt-stress#petition-main>

**Bäumegutachten:** <https://fragdenstaat.de/anfrage/baumgutachten-fur-bauvorhaben-radschnellroute-in-der-linksrheinischen-rheinaue/#nachricht-598343>

## Ein Baum! Nur ein BAUM?

Eine  
Etwa 100 Jahre alte  
Buche können Sie sich  
Etwa 20m hoch und mit  
Etwa 12m Kronendurchmesser  
Vorstellen. Mit mehr all 600.000  
Blättern verzehnfacht sie ihre 120 qm  
Grundfläche auf etwa 1.200 qm Blattfläche.  
Durch die Lufträume des Blattgewebes  
Entsteht eine Gesamtoberfläche für den  
Gasaustausch von ca. 15.000 qm, das entspricht  
Etwa zwei Fußballfeldern! An einem Sonnentag  
Verarbeitet dieser Baum 9.400 Liter = 18 kg CO<sub>2</sub>.  
Bei einem Gehalt von 0,03% Kohlendioxid in der Luft  
Müssen etwa 36.000 cbm Luft durch diese Blätter strömen  
In der Luft schwebende Bakterien, Pilzsporen, Staub,  
und andere Schadstoffe werden dabei größtenteils ausgefiltert.  
Gleichzeitig wird die Luft angefeuchtet, denn etwa 400 Liter  
Wasser verbraucht und verdunstet diese Buche an dem Tag.  
Die 13 kg Sauerstoff, die der Baum dabei als „Abfallprodukt“ bildet,  
decken den Bedarf von etwa zehn Menschen. Außerdem produziert  
der Baum an diesem tag 12 kg Zucker, aus dem er alle seine organischen  
Stoffe aufbaut. Einen Teil speichert er als Stärke, aus einem anderen  
baut er sein neues Holz. Wenn nun der Baum gefällt wird, weil  
eine neue Straße hin soll, weil jemand sich beschwert hat  
wegen des Laubfalls oder zuviel Schatten, oder weil dort  
ein neuer Autoparkplatz gebaut werden soll,  
dann müsste man etwa  
2.000 junge Bäume  
Mit einem  
Kronenvolumen  
Von jeweils  
1 cbm pflanzen,  
Wollte man ihn  
Vollwertig ersetzen.  
Die Kosten dafür dürften etwa 150.000 Euro betragen

Aus [www.die-gruene-stadt.de](http://www.die-gruene-stadt.de)