



ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V. und Radentscheid Bonn
Breite Str. 71, 53111 Bonn, vorstand@adfc-bonn.de
kontakt@radentscheid-bonn.de

An die
Stadtverordneten des Rates der Stadt Bonn

An die
Bezirksverordneten der Bezirksvertretungen Beuel, Bonn und Bad Godesberg

Bonn, 11.01.2021

Stellungnahme von ADFC Bonn/Rhein-Sieg und Radentscheid Bonn zur Verbreiterung des Radwegs in der Beueler Rheinaue

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor dem Hintergrund der aktuellen Presseberichterstattung, Bürgeranträge und der vielen aus fachlicher Sicht nicht haltbaren Behauptungen zur Verbreiterung des rechtsrheinischen Radwegs möchten wir Ihnen unsere Argumente für den notwendigen Ausbau darlegen.

Wir befürworten den Ausbau des Radwegs, da es nicht darum geht, die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu erhöhen, sondern **sicheres Radeln für alle Radfahrenden**, egal ob geübt oder nicht, zu ermöglichen. Diese Maßnahmen tragen zudem zur erhöhten Sicherheit von zu Fuß Gehenden bei.

Es handelt sich, wie aus den vorliegenden Ausführungsplänen deutlich hervorgeht, ausschließlich um eine **einfache Verbreiterung des rechtsrheinischen Radwegs**. Auch wenn die Bonner Stadtverwaltung das Projekt ursprünglich auf den Namen „rechtsrheinische Radschnellroute“ getauft hatte, so enthält die Planung keine Änderungen an der Wegführung, die zu einer Erhöhung der Geschwindigkeit führen würde. Insbesondere das Höhenprofil der Strecke, das einen wesentlichen Einfluss auf die gefahrenen Geschwindigkeiten hat, wird nicht verändert. Aus diesem Grund haben sowohl alle Fraktionen in der Beueler Bezirksvertretung als

auch die Stadtverwaltung den Begriff „Radschnellroute“ mittlerweile als „unglücklich“ bezeichnet.¹

Dass die **Radwegbreite keinen Einfluss auf die Geschwindigkeit** hat, zeigt sich auch in den Daten zur Geschwindigkeit von Radfahrenden, die die TU Dresden im Rahmen des MOVEBIS-Projekts² erhoben hat. Unsere Auswertung dieser Daten zeigt, dass rechtsrheinisch die Geschwindigkeitsunterschiede auf dem gut ausgebauten 3,5 Meter breiten, flachen Radweg an der Promenade und dem 1,8 bis zwei Meter schmalen, leicht hügeligen Radweg in der Rheinaue nur 0,7 km/h betragen. Ähnliches zeigt sich linksrheinisch: Zwischen dem 1,8 bis zwei Meter schmalen Uferweg in der Rheinaue und dem sich nördlich anschließenden drei bis fünf Meter breiten Radweg auf der Rheinpromenade beträgt der Geschwindigkeitsunterschied sogar nur 0,28 km/h. Es ist also offensichtlich nicht so, dass eine reine Verbreiterung eines Radwegs, wie sie hier geplant ist, zu einer Zunahme der Geschwindigkeit führt.

Aus Perspektive der Sicherheit ist dagegen festzustellen, dass der derzeitige Radweg nicht einmal die Mindestanforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen von 2010 erfüllt. Gemäß diesen sollen Zweirichtungsradwege mit geringem Radverkehrsaufkommen mindestens 2,5 Meter breit sein. Bei Wegen mit starker Nutzung, von der hier mit 900.000 Rädern im Jahr bzw. mehr als 600 Rädern pro Stunde in Spitzenzeiten ausgegangen werden kann³, **soll die Wegbreite sogar mindestens drei Meter** betragen⁴. Diese Breiten sind notwendig, um einen **sicheren Begegnungsverkehr** zu ermöglichen.

Davon profitieren insbesondere **unsichere Radfahrende und Kinder sowie Eltern mit Fahrradanhängern oder mobilitätseingeschränkte Radfahrende**, die mit Spezialrädern wie etwa Dreirädern unterwegs sind. Zum Beispiel sind die weit verbreiteten Fahrradanhänger des Herstellers Thule in der Version für zwei Kinder achtzig Zentimeter breit. Wenn sich zwei Eltern mit diesen Anhängern auf dem nur 1,8 Meter breiten Weg begegnen, müssten sie mit nur zwanzig Zentimeter Abstand einander passieren. Dies ist für eine sichere Passage völlig unzureichend und führt dazu, dass die Radfahrenden auf die Wiese ausweichen müssen, um ausreichend Sicherheitsabstand halten zu können.

Im **Herbst und Winter** ist das Befahren des schmalen Radwegs noch einmal deutlich erschwert. Der Weg ist oft durch Laub stark verschmutzt und Schul- und Arbeitswege müssen größtenteils bei Dunkelheit zurückgelegt werden. Durch die Verschmutzung ist die Wegbreite oft nicht mehr einschätzbar und bei Dunkelheit kann auch die Breite entgegenkommender Radfahrer nicht abgeschätzt werden. Dies ist nicht sicher und führt zu einem starken Unsicherheitsgefühl bei den Radfahrenden.

Diese Bedenken sind nicht aus der Luft gegriffen. Die Bonner Stadtverwaltung führte 2017 eine **Online-Bürgerbeteiligung** namens „Rad-Dialog“ durch, um zu erfahren, wo Radfahrende Verbesserungsbedarf im Radverkehrsnetz der Stadt Bonn sehen. In der Kategorie „Radwegqualität“ bezogen sich 42,8 % der von den Bürgerinnen und Bürgern abgegebenen Hinweise auf Radwege mit zu geringer Breite⁵. Dies zeigt, dass **zu schmale Radwege eine wichtige Wirkung auf die Wahrnehmung der Qualität und der Sicherheit des Radverkehrsnetzes** haben. Konkret auf den Radweg in der Beueler Rheinaue bezogen, gab es allein sechs Hinweise⁶, die die zu geringe Breite des Weges bemängelten. Zwei dieser Hinweise gehörten zu den *top five*, die die meisten Stimmen in der Kategorie „Radwegqualität“ erhielten.⁷ Zwei Kommentare zu diesen Hinweisen belegen eindrücklich, dass Radfahrende Sicherheitsbedenken haben:

„Die Breite des Radweges reicht gerade für eine Richtung mit wenig Verkehr und keinen Spezialrädern oder Anhängern. Doch auf der Strecke soll in beide Richtungen gefahren werden und dafür muß er einfach doppelt so breit werden.“⁸

„Besonders das Fahren mit Kindern ist auf den Wegen gefährlich. Die Radwege sollten doppelt so breit sein und die gegenläufigen Fahrtrichtungen durch einen Mittelstreifen getrennt werden. Die Strecke am Rhein ist hervorragend geeignet, um als Fahrradfahrer den Autoverkehr zu umgehen, jetzt müssen nur die Wege den heutigen Bedürfnissen angepasst werden...“⁹

Ein oft vorgebrachtes Argument gegen die Verbreiterung des Radwegs ist eine **angebliche Zunahme von Konflikten** zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Gegen diese Behauptung spricht zum einen die allgemeine Tatsache, dass breitere Wege sehr viel mehr Raum bieten, um Abstand voneinander halten und einander ausweichen zu können. Zum anderen verläuft speziell in der Rheinaue der Rad- und Fußweg größtenteils getrennt auf eigenen Wegen, sodass sich hier unabhängig von der Wegbreite keine Konflikte ergeben.

Die einzigen Stellen, an denen Rad- und Fußverkehr zusammengeführt werden, sind die **Rondelle bzw. Amöben**. Aber selbst hier ergeben sich schwerlich Konflikte, weil sich der allergrößte Teil der zu Fuß Gehenden und der Radfahrenden auf den beiden parallelen Wegen entlang des Rheins bewegt. Die Rondelle passieren die zu Fuß Gehenden flussseitig der dort stehenden Baumgruppen und die Radfahrenden landseitig, sodass sich ihre Wege nicht kreuzen. Die anderen Zuwege zu den Rondellen sind deutlich weniger stark frequentiert, und die Querung des Radwegs ist unproblematisch, da die Wege gut einsehbar sind.

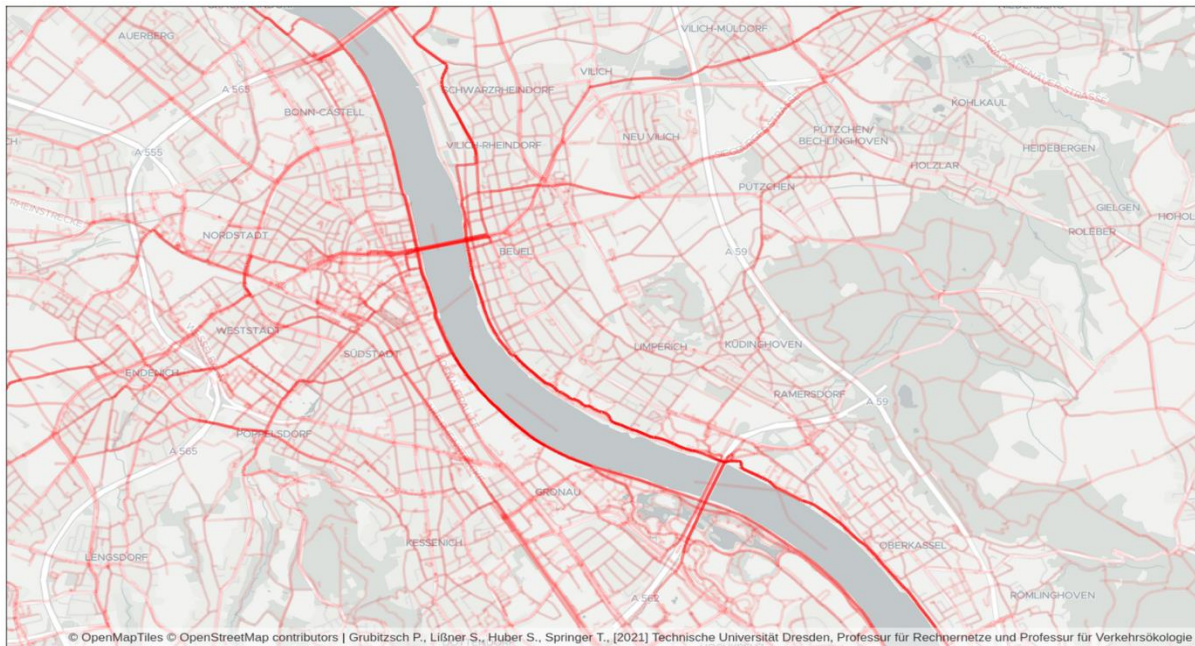
Diese **gemeinsame und konfliktfreie Nutzung** der Rheinaue durch zu Fuß Gehende und Radelnde entspricht genau dem **Wunsch und der damaligen Planung des Architekten Gottfried Hansjakob**:

„Parallel zum Uferwanderweg ist ein separater Radweg angelegt, damit sich an schönen Tagen Fußgänger und Radfahrer nicht in die Quere kommen.“¹⁰

Auch die Verbreiterung des Radwegs behält diese Kernidee der ursprünglichen Planung bei und passt sie nur an das heutige Radverkehrsaufkommen und die sich daraus ergebenden Bedürfnisse an die Verkehrssicherheit an.

Die Strecke entlang des rechten Rheinufer ist heute **eine der wichtigsten und meistgenutzten Radrouten Bonns**. Sie verbindet nicht nur die nördlichen Beueler Stadtteile mit dem Süden der Stadt, sondern über die Radwege auf dem Rheindamm und an der Sieg auch die nordöstlichen Ortschaften wie Geislar, Mondorf, Meindorf bis hin nach Troisdorf und Siegburg. Dieses Wegenetz ist in weiten Teilen gut ausgebaut und erlaubt durch seine weitgehende **Kfz-Freiheit** ein sicheres Radfahren insbesondere auch mit Kindern. Der Radweg in der Rheinaue bildet das Herzstück dieses Wegenetzes. Gerade deshalb ist es wichtig, dass er eine ausreichende Breite aufweist, um allen Radelnden, egal wie geübt sie sind, auch bei viel Radverkehr eine sichere Fahrt zu ermöglichen.

Die **Bedeutung der Radwege entlang des Rheins** zeigt sich nicht nur in den Zahlen der Radverkehrszählstellen der Stadt Bonn, die für die Radwege am Rhein das **zweithöchste Radverkehrsaufkommen in Bonn** aufweisen¹¹, sondern sie ist auch in der Kartendarstellung der Fahrtrouten¹² der über 2.800 Teilnehmenden¹³ der Stadtradeln-Aktion 2020 deutlich sichtbar. Je kräftiger die Rotfärbung einer Strecke ist, desto mehr Fahrten wurden dort aufgezeichnet. Die leuchtend roten Linien entlang des Rheins zeigen deutlich: **Diese Strecken gehören zu den meist frequentierten Wegen im Bonner Radwegenetz.**



Diese verbindende Rolle der Uferwege ist nicht überraschend. Hatte **der Architekt der Rheinaue Gottfried Hansjakob** doch in seiner Planung die Uferwege bewusst als Verbindungen zwischen den Stadtteilen der zusammenwachsenden Stadt gesehen:

„Es galt, den Park möglichst nahtlos mit dem bestehenden Stadtgefüge und den Rheinpromenaden von Bonn, Bad Godesberg und Beuel zu verbinden. Der Rheinauenpark sollte als Mitte der Stadt wahrgenommen werden.“¹⁴

„Die vorhandenen Rheinpromenaden von Bonn und Bad Godesberg sowie von Beuel nach Oberkassel haben wir durch den Ausbau der fehlenden Zwischenstücke zu langen, zusammenhängenden Uferpromenaden bzw. Uferwegen im ganzen Stadtgebiet verbunden.“¹⁵

Die hohen Nutzungszahlen der Wege zeigen, wie gut und richtig dieser Gedanke des Architekten war und wie sehr er von den Menschen in Bonn aufgegriffen wurde.

Der **Radweg ist zum Arbeitsweg für viele Bürgerinnen und Bürger** geworden, die durch die Rheinaue und über die Südbrücke ins Bundesviertel radeln. Er bietet Bewohnerinnen und Bewohnern etwa im Beueler Süden eine weitestgehend Kfz-freie Verbindung in die Bonner Innenstadt und er ist nicht zuletzt auch Schulweg für Schülerinnen und Schüler des an die Rheinaue angrenzenden Kardinal-Frings-Gymnasiums, die mit dem Rad zur Schule fahren.

Der Radweg ist aber nicht nur eine zentrale Verbindung zwischen den Stadtteilen. Viele Bürgerinnen und Bürger radeln auch **in ihrer Freizeit in die Rheinaue**. Dies ist insbesondere bei der in die Rheinaue integrierten Gastronomie wie dem Biergarten „Blauer Affe“ zu beobachten. Aber auch die Gruppen, die die Wiesen im Sommer zum Lagern und für den Sport nutzen, kommen oft mit dem Fahrrad dorthin. Der Rheinauenpark ist bei weitem kein Park nur für Flanierende. Es wäre aus Umweltsicht kontraproduktiv, wenn mehr Menschen mit dem Auto dorthin führen. Auch aus dieser Sicht ist es wichtig, dass es sicher nutzbare Radwege in der Rheinaue gibt.

Eine Führung des Radverkehrs außerhalb der Beueler Rheinaue und um sie herum, wie sie teilweise vorgeschlagen wird, reduziert diese Zugänglichkeit des Parks. Sie widerspricht auch der ursprünglichen Intention des Architekten zur Wegführung in der Rheinaue, die den Radverkehr explizit mit vorgesehen hat. Darüber hinaus wird solch eine Umfahrung kaum als

attraktive Alternative zu der Wegführung in der Rheinaue zu gestalten sein. Denn der Radweg in der Rheinaue bietet den **großen Vorteil gegenüber anderen Wegführungen, einen schönen Ausblick auf den Rhein zu haben, naturnah und Kfz-frei zu sein**. Dies/Letzteres ist ein wichtiger Aspekt für das Sicherheitsgefühl vieler Radfahrender, insbesondere solcher mit Kindern. Eine alternative Streckenführung um die Rheinaue herum müsste daher als von der Straße abgegrenzter Radweg angelegt werden, um für die Nutzergruppe, die von einem breiteren Weg besonders profitieren würde, eine attraktive Alternative zum Radweg in der Rheinaue darzustellen. Wie man sich leicht überzeugen kann, bieten die angrenzenden Straßen (Elsa-Brändström-Straße, Rudolf-Hahn-Straße usw.) aufgrund ihrer geringen Breite und vor allem ihres straßenbegleitenden Baumbestands für eine solche Radwegführung allerdings gar nicht den nötigen Platz. Damit bleibt der Weg in der Rheinaue die **bevorzugte Strecke entlang des Beueler Rheinufer**s. Darum ist es aus unserer Sicht so wichtig, dass auch hier die Sicherheit verbessert und der Weg verbreitert wird.

Mit dem **Radentscheid Bonn** und im **ADFC Bonn/Rhein-Sieg** engagieren wir uns für ein gutes, leicht nutzbares, durchgängiges und sicheres Radwegenetz, weil wir davon überzeugt sind, dass dies ein wichtiger Baustein für eine menschenfreundliche und klimagerechte Stadt ist. Nur so werden wir die individuelle Mobilität erhalten und die städtischen Räume für die Menschen vielfältig nutzbar halten. **Der durchgängige Radweg am Rhein ist seit Jahrzehnten eine wichtige Verbindungsrout**e zwischen den Stadtteilen, die Menschen zu **regelmäßigem Radfahren motiviert**. Diese Route muss dringend **zeitgemäß nutzbar** gemacht werden. Über 28.000 Menschen haben unser Bürgerbegehren *Radentscheid Bonn* unterschrieben und sich damit für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Bonn entschieden.

Wir sind sicher, dass eine große Mehrheit der Bonnerinnen und Bonner den Ausbau der Radwege in der Rheinaue befürwortet und auch keine Verzögerung des Projektes wünscht. Wir bitten Sie daher, nicht von der von Ihnen beschlossenen Verbreiterung des Radweges im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden und der Mobilitätswende abzuweichen.

Mit freundlichen Grüßen



Annette Quadvlieg
1. Vorsitzende
ADFC Bonn/Rhein-Sieg



Rebecca Heinz
Vertretungsberechtigte
Radentscheid Bonn



Bernhard Meier
2. Vorsitzender
ADFC Bonn/Rhein-Sieg



Christoph Böhme
Radentscheid Bonn

Quellen und Zitate:

- ¹ Generalanzeiger Bonn, 17. Juni 2021: https://ga.de/bonn/beuel/radroute-in-der-rheinaue-wird-verbreitert_aid-59665679
- ² Grubitzsch P., Lißner S., Huber S., Springer T., Technische Universität Dresden, Professur für Rechnernetze und Professur für Verkehrsökologie, 2021: <https://www.movebis.org/>
- ³ Auswertung der Radverkehrszählstelle „Rhenusallee“ in der Rheinaue, 2020: <https://data.eco-counter.com/public2/?&id=100019729>
- ⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV Verlag, 2010: Tabelle 5 (S. 16) sowie S. 26 und S. 75
- ⁵ Escher T.: Bonner Rad-Dialog, Abschlussbericht zur aktiven Beteiligungsphase vom 13. September bis 17. Oktober 2017. Düsseldorfer Institut für Internet und Demokratie, 20. April 2018: S. 24. Abrufbar unter <https://www.raddialog.bonn.de/informationen/meldungen/abschlussbericht-des-bonner-rad-dialogs.html>
- ⁶ Archiv des Rad-Dialog: <https://www.raddialog.bonn.de/dialoge/bonner-rad-dialog.html>
- ⁷ Escher T.: Bonner Rad-Dialog: S. 84
- ⁸ Kommentar im Archiv des Rad-Dialog:
<https://www.raddialog.bonn.de/comment/1156.html#comment-1156>
- ⁹ Kommentar im Archiv des Rad-Dialog:
<https://www.raddialog.bonn.de/comment/1193.html#comment-1193>
- ¹⁰ Hansjakob G., Hansjakob A.: Die Rheinaue in Bonn, Geschichte eines Parks. Mercator-Verlag, 2014: S. 14
- ¹¹ Dieses wird nur noch übertroffen von dem auf der Kennedybrücke. Übersicht der Dauerzählstellen für den Radverkehr in Bonn: <https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/zukunft-radverkehr.php>
- ¹² Grubitzsch P., Lißner S., Huber S., Springer T., Technische Universität Dresden, Professur für Rechnernetze und Professur für Verkehrsökologie, 2021: <https://www.movebis.org/>
- ¹³ Stadtradeln Bonn, 2020: <https://www.stadtradeln.de/bonn>
- ¹⁴ Hansjakob G., Hansjakob A.: Die Rheinaue in Bonn: S. 89
- ¹⁵ Hansjakob G., Hansjakob A.: Die Rheinaue in Bonn: S. 14