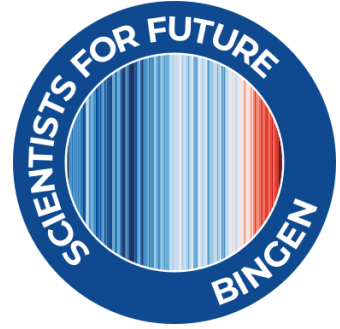


Weitere Impulse zum geplanten Ausbau der Ortsdurchfahrt Bingerbrück (B9)

Version 1.0, 25. Oktober 2022

Scientists for Future Bingen



Absender: Scientists for Future Bingen · Drususstraße 3 · D-55411 Bingen am Rhein

An den
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
z.H. Herrn Bernhard Knoop
Schönauer Str. 5
67547 Worms

sowie an die

Stadt Bingen am Rhein
z. H. Herrn Oberbürgermeister Thomas Feser,
Herrn Bürgermeister Ulrich Mönch,
der Herren Beigeordneten,
der Herren Fraktionsvorsitzenden im Binger Stadtrat,
der Mitglieder des Planungsausschusses und
Frau Dagmar Leitner

Scientists for Future Bingen

E-Mail-Adresse: mail@s4f-bingen.de

Webseite: <https://s4f-bingen.de/>

Postanschrift:

Scientists for Future Bingen
Drususstraße 3
55411 Bingen am Rhein

Bingen am Rhein, den 25.10.2022

Weitere Impulse zum geplanten Ausbau der Ortsdurchfahrt Bingerbrück (B9)

Sehr geehrter Herr Knoop,

sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Feser,
sehr geehrter Herr Bürgermeister Mönch,
sehr geehrte Herren Beigeordnete,
sehr geehrte Herren Fraktionsvorsitzende im Binger Stadtrat,
sehr geehrte Damen und Herren des Planungsausschusses,
sehr geehrte Frau Leitner,

vielen Dank Herr Knoop für die fachtechnische Stellungnahme vom 30.08.2022 aus Ihrem Hause zu unseren Impulsen vom 12.07.2022. Sie gehen damit dezidiert auf unsere Anregungen ein.

Wir haben an der Bürgerinformation zum Planungskonzept am 05.09.2022 teilgenommen und die Besorgnis der anwesenden Bürger wahrgenommen. Wir sind uns durchaus der schwierigen Situation bewusst, die konkurrierenden Interessen im Planungsraum fair gegeneinander abzuwägen und letztlich in Einklang zu bringen.

Im Nachgang möchten wir Sie noch auf einige wesentliche Aspekte hinweisen, die aus unserer Sicht bislang nicht hinreichend berücksichtigt werden:

Inhalt

<u>Verkehrssicherheit für die vulnerabelsten Verkehrs-teilnehmer*innen (Mobilitätseingeschränkte, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen)</u>	<u>3</u>
<u>Radverkehr</u>	<u>3</u>
<u>Fußverkehr</u>	<u>4</u>
<u>Allgemein</u>	<u>5</u>
<u>Mobilitätswende – Verkehrsplanung für die nahe Zukunft</u>	<u>6</u>

Verkehrssicherheit für die vulnerabelsten Verkehrs- teilnehmer*innen (Mobilitätseingeschränkte, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen)

Die entsprechend Ihren Ausführungen nach aktueller Rechtslage zulässige Planung stellt aus unserer Sicht das absolute Minimum hinsichtlich Verkehrssicherheit für Mobilitätseingeschränkte, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen dar. Die vorliegende Planung wird jedoch aus unserer Sicht weder den Anforderungen der Mobilitätswende noch den berechtigten Sicherheitsbedürfnissen der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer*innen gerecht.

Radverkehr

Entsprechend den Grundsätzen für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in der Fassung vom 21.04.2020 kommen innerorts neben einem baulich angelegten Radweg auch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in Betracht, falls dadurch die Verkehrssicherheit gleichermaßen gewährleistet werden kann und das Technische Regelwerk eingehalten wird. Die durch Unterstreichung hervorgehobene erforderliche Voraussetzung für Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sehen wir aufgrund der zu geringen Gesamtbreite (Fahrbahn, Radfahrbereich, Dooringschutzbereich) als nicht gegeben an.

Wenn man in die von Ihnen vorgeschlagenen bemaßten Querschnitte der verschiedenen Straßenabschnitte große, aber übliche Fahrzeuge (LKWs, Busse, Transporter und SUVs) mit ihren jeweiligen tatsächlichen, im Jahre 2022 üblichen Maßen in beiden Verkehrsrichtungen und auf den Stellplätzen darstellt und gleichzeitig auf dem Radfahrstreifen radfahrende Kinder von 9 Jahren und Lastenfahrräder einzeichnet, wird deutlich,

- dass größere Fahrzeuge einander im Gegenverkehr nicht mit angemessenem Abstand passieren können, ohne über den Radfahrstreifen zu fahren, auf dem gerade beispielsweise ein 9-jähriges Kind mit dem Rad unterwegs ist,
- dass die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 1,5 m zu den Radfahrer*innen bei Gegenverkehr nicht möglich ist (dies ist bereits für kleinere PKWs der Fall).

Zudem ist ein Sicherheitsstreifen von 0,50 m zwischen den Parkständen und dem Radfahrstreifen nicht ausreichend, um Radfahrende vor dem plötzlichen Öffnen von Fahrzeugtüren parkender PKWs zu schützen. Um sicher an parkenden PKWs vorbeifahren zu können, sollten Radfahrende als Faustregel eine Türbreite Abstand halten. Dabei sind zur Orientierung

selbstverständlich die heute immer üblicher werdenden Fahrzeugdimensionen zu berücksichtigen. Selbst ein Abstand von 1,00 m zu parkenden PKWs kann daher heute nicht mehr als ausreichend betrachtet werden. Dies umso mehr, da ja der Druck des fließenden Verkehrs auf der linken Seite besteht, der Radfahrende intuitiv rechts fahren lässt, um einen größtmöglichen Abstand zu den fahrenden Autos zu wahren.

Sollte es nicht möglich sein, diesen erwartbaren eklatanten Sicherheitsrisiken für Radfahrende auf einem Radfahrerschutzstreifen entgegen zu wirken, kann kaum von einem „Schutz“streifen die Rede sein – allenfalls von einem Feigenblatt, zumal Ihr Entwurf sich auf inzwischen unter Expert*innen als veraltet geltenden Richtmaße beruft. Das Anlegen eines so gestalteten (unsicheren) Radfahrerschutzstreifens würde ein falsches Sicherheitsgefühl vermitteln und somit alle Verkehrsteilnehmenden zu einer riskanten Fahrweise mit zu geringen Sicherheitsabständen und riskanten Überhol- und Ausweichmanövern verleiten.

Eine Lösungsmöglichkeit sehen wir in der deutlichen Reduzierung des ruhenden Verkehrs entlang der Koblenzer Straße gegenüber der aktuellen Planung (Begrenzung auf eine Seite der Straße, unterbrochen von Grünflächen) oder, alternativ, dessen gänzlicher Streichung im Straßenbereich.

Die Nutzung des öffentlichen Raums für private PKW-Stellplätze sollte ohnehin dringend reduziert werden, nicht nur wegen der Platzkonkurrenz (siehe den Abschnitt „Mobilitätswende – Verkehrsplanung für die nahe Zukunft“ weiter unten).

Hierzu ist durch die Stadt Bingen ein intelligentes Parkraumkonzept aufzustellen, das vorhandene und/oder zu erstellende Parkplätze außerhalb des Verkehrsraums Koblenzer Straße, zum Beispiel auch auf privaten Grundstücken, einbezieht und es ermöglicht, dass ausreichend Kurzzeitparkplätze in geringer Entfernung zu Praxen von Ärzt*innen und Physiotherapeut*innen, Apotheken, Gewerbetreibenden sowie Parkplätze für Lieferverkehr, Handwerker*innen, Pflegekräfte, Einsatzkräfte, etc. vorhanden sind. Diese funktionalen Parkplätze sind für einen lebendigen Stadtteil unumgänglich. Auf Langzeitparkplätze für Privat-PKW sollte hingegen im Planungsraum gänzlich verzichtet werden. Diese sollten nicht im öffentlichen Raum, sondern auf Privatgrundstücken liegen.

Es wäre zu prüfen, ob die (teilweise) Verlegung des westlichen Radweges in die Gutenbergstraße eine verkehrssichere Alternative bieten könnte. Dazu müsste diese jedoch idealerweise in eine Fahrradstraße umgewandelt und es wäre erforderlich, die Zufahrten fahrbar zu gestalten.

Es wäre zudem zu prüfen, welche Radweg-Sicherungsmaßnahmen (protected bike-lanes) ausreichend Sicherheit für den Radverkehr bieten und für den Fall der Nutzung der Koblenzer Straße als Militärstraße überfahren werden können. (An dieser Stelle möchten wir auf eine derzeit laufende Bewertung der verschiedenen Sicherungsmaßnahmen durch den ADFC hinweisen.) Eine rechtlich, optisch und physikalisch für Alltagsfahrzeuge „nicht überfahrbare“ Abgrenzung kann je nach Ausgestaltung für den militärischen Verkehr durchaus überfahrbar sein. Dies kommt zudem den Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS 1996) entgegen. Diese empfiehlt, die Mehrbreite gegenüber den Erfordernissen des allgemeinen Verkehrs unterschiedlich zu gestalten.

Fußverkehr

Gleichfalls ist entsprechend der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in der Fassung vom 21.04.2020 besonderes Augenmerk auf die sichere Gestaltung von Knotenpunkten einschließlich Querungshilfen und Wechsel der Führungsform zu legen.

Auch diesbezüglich sehen wir in der Planung deutlichen Änderungsbedarf.

Für eine realitätsnahe Einschätzung der Verkehrssicherheit und vor allem des Sicherheitsgefühls der Verkehrsteilnehmer*innen auf den Fußgängerwegen bei der Straßenüberquerung mit Querungshilfen am Kreisverkehr am Knoten B9/K8 könnte ein Digitalmodell mitsamt 3D-Visualisierung und -modellierung hilfreich sein. So könnte der Blickwinkel eines am Verkehr teilnehmenden Kindes – die B9 muss von vielen Kindern auf dem Schulweg überquert werden – oder Rollstuhlfahrenden eingenommen werden. Wenn das 3D-Modell dann die heute realen großen Fahrzeuge (LKWs, Busse, SUVs in ihren jeweiligen Breiten und Höhen) in der Rush Hour bei realen Geschwindigkeiten berücksichtigt, dürfte die Problematik für die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer*innen offensichtlich werden. Alternativ könnte auch ein Kind/Rollstuhlfahrender mit einer Kamera in Augenhöhe eine vergleichbare Verkehrssituation aus der eigenen Perspektive aufzeichnen.

In beiden Fällen sollte nachvollziehbar sein, dass das Überqueren der vielbefahrenen Straßen über Querungshilfen durch die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer*innen nicht sicher und sicherlich nicht ohne Furcht möglich ist. Ein Problem ist, dass ohne einen Zebrastreifen sämtliche Fahrzeuge auf der Fahrbahn Vorrang vor den Fußgänger*innen haben, diese also warten müssen. Auf Basis der aktuellen Planung dürfte eine sichere Überquerung der B9 oder der K8 am Kreis für Kinder oder Mobilitätseingeschränkte praktisch unmöglich sein.

Eine Lösungsmöglichkeit sehen wir im Anbringen von Zebrastreifen an den Querungshilfen des Kreisverkehrs, um dort Fußgänger*innen zu bevorzugen – was faktisch bedeuten dürfte, den „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer*innen in der Rush Hour überhaupt eine Chance zu geben, die B9 beziehungsweise K8 am Kreis zu überqueren. Zusätzlich erscheint uns die Ergänzung der Planung um die Installation von fußgängerfreundlich schaltenden Bedarfsampeln bei der Apotheke/Arztpraxis in der Koblenzerstraße sowie bei der Physiotherapiepraxis/Tierarztpraxis Am Rupertsberg sinnvoll.

Allgemein

In der allgemeinen Argumentation/Begründung Ihrer Planung sehen wir teilweise Widersprüche:

- Sie wollen durch die Entkopplung von Fuß- und Radverkehrsführung die Fußwege sicherer für Nutzer*innen jeden Alters machen. Dafür schaffen Sie eine Kopplung von Radverkehrsführung und der Führung des motorisierten Verkehrs. Die kinetische Energie beim Zusammenprall von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist aufgrund der beteiligten geringen Massen mit geringen Geschwindigkeiten sehr niedrig. Die statistischen und potentiellen Unfallfolgen sind bei einem Zusammenstoß von Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen mit tonnenschweren und in der Regel schnelleren PKWs aufgrund der um ein Vielfaches höheren Aufprallenergie erheblich folgenschwerer und für erstere nicht selten tödlich. Zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheit und insbesondere zur Verhinderung von besonders schweren Unfällen ist es daher geboten, den Schutz der diversen schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen vor dem motorisierten Verkehr zu priorisieren.
- Die Kreiselmittle soll überfahrbar für LKWs und Busse gestaltet werden, aber unattraktiv zur Überführung für PKWs. Für SUVs dürfte diese unattraktive Kreiselmittle kein Hindernis sein.
- Die Kreisellösung dient dazu, den motorisierten Verkehr auf der B9 und K8 besser abfließen zu lassen und Rückstaus zu minimieren. Gleichzeitig wird argumentiert, dass die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs durch den Kreisel dem des nicht motorisierten Verkehrs nahekomme. Wenn Sie allerdings mit dem Fahrrad durch bereits bestehende einspurige Kreisel fahren (zum Beispiel in Büdesheim zwischen dem Gewerbegebiet und dem Sportgelände), werden Sie merken, wie oft Sie von Autofahrer*innen bedrängt oder sogar gefährlich überholt werden.

- Da Sie mit dem Kreisel den Verkehrsfluss durch Bingerbrück erhöhen wollen, erscheint es uns irritierend, dass sie gleichzeitig darauf setzen, den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen mehrere aktuell vorhandene sichere Möglichkeiten, den Knoten B9/K8 in Bingerbrück zu überqueren – die drei Fußgängerampeln direkt am Verkehrsknoten – durch unsicherere Querungshilfen zu ersetzen.

Grundsätzlich möchten wir noch auf die zahlreich vorgebrachte Kritik an den in Deutschland geltenden Technischen Regelwerken für die Gestaltung von Verkehrsflächen und an der Straßenverkehrsordnung hinweisen, die beide den nichtmotorisierten Verkehr derzeit nicht ausreichend priorisieren und schützen. Novellierungen werden unumgänglich sein. Aber auch derzeit besteht schon ein erheblicher Spielraum, zukunftsorientierte Verkehrsplanung im Sinne der Sicherheit und Bevorrechtigung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durchzuführen. Diese werden von den aktuellen Konzepten für die Ortsdurchfahrt Bingerbrück bei weitem nicht ausgeschöpft.

Das Minimum an Verkehrssicherheit als Maßstab anzusetzen, wie es in der aktuellen Planung der Ortsdurchfahrt Bingerbrück getan wird, ist aus unserer Sicht nicht zukunftsfähig. Eine ausreichende Priorisierung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gegenüber Parkraum ist nicht erkennbar. Bei Schutzstreifen wie in der Planung vorgesehen ist eine hohe Unfallgefahr und Abschreckung von Radfahrenden vorprogrammiert. Daher erachten wir die aktuelle Planung im Hinblick auf Zukunftsorientierung als grob fahrlässig.

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso die Sicherheit insbesondere der vulnerabelsten und zugleich klimafreundlichsten Verkehrsteilnehmer*innen eine so geringe Priorität hat. Eine menschenfreundliche, zukunftsorientierte Verkehrsplanung mag einiges an politischem Mut und Vorstellungskraft erfordern, ist jedoch möglich.

Mobilitätswende – Verkehrsplanung für die nahe Zukunft

Laut dem statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz hat Bingen landesweit die höchste PKW-Dichte. Das Land Rheinland-Pfalz steht im Ländervergleich an zweiter Stelle nach dem Saarland (https://www.statistik.rlp.de/no_cache/de/einzelansicht/news/detail/News/3634/). Selbst wenn die gewerblich genutzten Fahrzeuge abgezogen werden, ist die Anzahl zugelassener PKWs immer noch sehr hoch und für eine Stadt wie Bingen mit Zugverbindungen in vier Richtungen (Mainz, Koblenz, Bad Kreuznach, Alzey/Worms) überraschend und keineswegs angemessen. Eine zukunftsfähige Verkehrsplanung der Stadt Bingen – in Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen, dem Klimaschutzgesetz der Bundesregierung und den Klimazielen der rheinland-pfälzischen Landesregierung – darf den individuellen PKW-Verkehr nicht priorisieren, wie dies in den letzten Jahrzehnten der Fall war. Keine Gemeinde darf die Mobilitätswende ignorieren. Wenn sie es tut, riskiert sie, in absehbarer Zeit als Beispiel dafür „wie man es nicht machen sollte“ Karriere zu machen. Und die Stadt Bingen genießt in vielerlei Hinsicht günstigere verkehrsgeografische Voraussetzungen als die meisten anderen Städte in Rheinland-Pfalz.

Sie schreiben, „Eine Erzwingung der Mobilitätswende von heute auf morgen durch Entzug von Verkehrsflächen halten wir nicht für realistisch.“ Es wird im Umkehrschluss aus Ihren Ausführungen nicht deutlich, wie Sie eine Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um knapp die Hälfte in den nur noch verbleibenden sieben Jahren bis 2030 konkret erreichen wollen. Wenn die Nutzung privater PKW nicht durch steigende Kosten und verkehrsplanerische Maßnahmen deutlich unattraktiver gemacht wird, werden nicht genügend Gewohnheitsautofahrer*innen auf die derzeit unbequemen, teureren, unflexibleren und zeitaufwändigeren Alternativen (unmotorisierte Mobilität oder ÖPNV) umsteigen und damit auch den Ausbau des ÖPNV wirtschaftlicher machen. Ebenso

wenig werden digitale Alternativen (z. B. Homeoffice für Bürotätigkeiten) ihr volles Potenzial entfalten. Dies kann natürlich nur in einer integrierten Vorgehensweise funktionieren, in der die Kommune gleichzeitig – etwa durch Stadtplanung und als Eigentümerin im ÖPNV – auf bequemere und flexibler nutzbare, preisgünstigere und schnellere unmotorisierte Mobilität und ÖPNV hinwirkt.

Eine Verkehrsplanung für die Zukunft sollte also sowohl den individuellen PKW-Verkehr beschränken als auch die multimodale Mobilität und insbesondere den nichtmotorisierten Verkehr begünstigen.

Es ist aus der Nachhaltigkeitsperspektive ein Fehler, die heutige Verkehrsplanung am Status Quo der Privilegierung von (fahrenden und parkenden) Privat-PKWs auszurichten. Sinnvoll wäre unserer Ansicht nach, die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Mobilitätswende anzuerkennen und aktuelle Planungen auf dieser Grundlage vorzunehmen. Unrealistisch ist es dagegen zu hoffen, dass sich die Mobilitätswende trotz einer erkennbar rückwärtsgewandten Verkehrsplanung von alleine einstellen wird.

Der LBM und die Stadt Bingen sind verantwortlich für eine gleichermaßen verkehrssichere wie zukunftsfähige Planung und Umsetzung der Ortsdurchfahrt Bingerbrück.

Wir bitten um weitere Beteiligung und stehen für Rücksprachen und Austausch gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. (FH) Edith Peter, Dr. Esther Brendel, Dr. Heiko Brendel, M.Sc. Psych. Sabine Wahler
Unter Mitarbeit von Prof. Dr. Katharina Eckartz und Prof. Dr. Urban Weber

Über uns - Scientists for Future Bingen

*Scientists for Future Bingen ist ein ehrenamtlicher Zusammenschluss von wissenschaftlich tätigen und wissenschaftlich ausgebildeten Bürger*innen der Stadt Bingen. Scientists for Future sind, organisiert in Fach- und Regionalgruppen, deutschlandweit aktiv. Die Mitglieder von Scientists for Future Bingen sind explizit nicht parteipolitisch aktiv.*