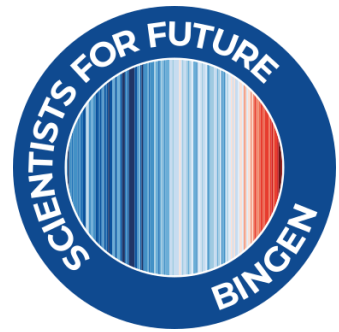


Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 9 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Bingen-Bingerbrück

Version 1.0 vom 03.09.2025

Scientists for Future Bingen

mail@s4f-bingen.de



An den
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
z. H. Frau Ina Rosenbach
Friedrich-Ebert-Ring 16–20
56068 Koblenz

Scientists for Future Bingen

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

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

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

Bingen am Rhein, den 3. September 2025

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 9 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Bingen-Bingerbrück (Offenlegung vom 18.07.2025–18.08.2025)

Sehr geehrte Frau Rosenbach,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen es sehr, dass das Planungsgebiet attraktiver gestaltet werden soll. Viele der dargestellten Ideen sind sehr unterstützenswert wie zum Beispiel die Begrünung der Koblenzer Straße, einige Fußgänger-Querungshilfen, die Fußgänger-Lichtsignalanlage (F-LSA) in Höhe der Koblenzer Straße 5 oder die E-Auto-Ladestationen Am Rupertsberg.

Wir hatten dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) und der Stadt Bingen bereits mit Schreiben vom 12.07.2022 unsere Impulse zu der an der Sitzung des Planungsausschusses der Stadt Bingen am 28.06.2022 unter Tagesordnungspunkt 3 vorgestellten Planung des Ausbaus der Ortsdurchfahrt Bingerbrück (B 9) übermittelt. Mit den damals formulierten Impulsen samt

ausführlicher Begründung und klimapolitischem Hintergrund (S4F Bingen 2022a und 2022b) haben wir versucht, den Blick der Planer beim LBM und bei der Stadt Bingen verstärkt auf den Themenkomplex Klimawandel/Klimaanpassung/Mobilitätswende zu lenken. Unter diesem Blickwinkel betrachtet sind eine deutliche Erhöhung von Grünflächen sowie von Komfort und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erforderlich.

Einzelne von uns vorgebrachte Anregungen sind in die Planung eingeflossen. Mit der aktuellen Planung wurde neben der prioritären Leistungssteigerung des Knotenpunktes B 9/L 419 am Venarey-les-Laumes-Platz versucht, die unterschiedlichen Anforderungen und Wünsche zu berücksichtigen.

Gleichwohl sehen wir in der offengelegten Planung noch erhebliche Mängel hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts für den Fuß- und Radverkehr. Mit diesem Schreiben erheben wir daher Einwendungen gegen die Planung.

Unsere Einwendungen richten sich gegen die folgenden Planungsinhalte:

1 Grundsätzliches

Das Planungsgebiet ist ein stark frequentierter Schulweg und beinhaltet zudem das Altenheim Martin-Luther-Stift. Allein schon um die Sicherheit der vulnerabelsten Altersgruppen – einerseits Grundschüler*innen und andererseits Senior*innen – zu gewährleisten, ist es geboten, die Verkehrsanlagen und den Verkehrsfluss mit höchstmöglicher Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu planen. Dies stärkt sowohl die soziale Teilhabe der genannten Altersgruppen und stellt gleichzeitig einen wesentlichen Schritt in Richtung der erforderlichen Mobilitätswende zur Minimierung der Klimakrise dar.

Wie in den folgenden Punkten ausgeführt, sehen wir diese Anforderung mit der aktuellen Planung nicht erfüllt und bitten, die Planung dringend zu überarbeiten.

Wir möchten darauf hinweisen, dass bei einem Zusammenstoß mit motorisierten Fahrzeugen – allein aus dem physikalischen Impulserhaltungssatz folgend – für Fußgänger*innen und Radfahrende ein sehr hohes Risiko für lebensgefährliche Verletzung entsteht.

Die Planung der Verkehrsanlagen und des Verkehrsflusses muss in diesem Sinne zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen erfolgen. Alles sollte so angelegt sein, dass diese (auch Kinder und Ältere) gerne, gefahrlos, und auf möglichst direktem Wege zu Fuß und per Fahrrad unterwegs sein können.

Zudem sollte stets bedacht werden: Die heutigen Planungsentscheidungen werden den Verkehr in Bingerbrück und den Stadtteil insgesamt für viele Jahrzehnte prägen (noch weit über das Jahr 2040 hinaus, in dem ganz Rheinland-Pfalz klimaneutral sein soll), im Guten wie im Schlechten.

Ein generelles Problem der Verkehrssituation in Bingerbrück ist, dass die Straßenverkehrsordnung von Polizei und Ordnungsamt nicht angemessen durchgesetzt wird. So wird so gut wie nichts gegen das häufige Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit auf der B 9 unternommen – und das weitverbreitete Gehwegparken wird sogar offiziell geduldet.

2 Geschwindigkeitsbegrenzung

Derzeit ist im gesamten Plangebiet Tempo 50 vorgesehen. Effektiv vermindert wird diese Geschwindigkeit lediglich durch Verschwenkungen der Fahrbahn sowie durch den engen Kreisel.

Wie schon im LBM-Sicherheitsaudit unter (3) ausgeführt, ist der Radius der K 8/L 419 mit 25 m für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h viel zu gering. Da der für Tempo 50 nötige Mindestradius von 80 m baulich nicht umsetzbar ist, ist hier zwangsläufig ein Tempolimit von 30 km/h vorzusehen.

Weiterhin sind gemäß LBM-Sicherheitsaudit unter (12) die bei Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h freizuhaltenden Sichtfelder an Überquerungsanlagen (Querungshilfen/-inseln, Zebrastreifen/Fußgängerüberwege (FGÜ), F-LSA) vielfach nicht eingehalten und das wird gemäß Stellungnahme FG I auch nicht gänzlich möglich sein. Auch hieraus ist eine erforderliche Reduzierung auf Tempo 30 abzuleiten.

Das Straßenverkehrsgesetz sieht für stark frequentierte Schulwege ohnehin Tempo 30 vor.

Eine verminderte Höchstgeschwindigkeit mindert nicht nur die Gefährlichkeit von rechtswidrigen Überholmanövern (siehe unten), es vermindert zudem auch den „Überholdruck“ aufgrund der geringeren Geschwindigkeitsdifferenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Quasi gänzlich ohne Überholdruck könnten sich Radverkehr und motorisierter Verkehr bei Tempo 20 auf der Straße mischen.

Weiterhin ist davon auszugehen, dass Tempo 30 unter den an der B 9 gegebenen Voraussetzungen die Homogenität des Verkehrsflusses erhöhen wird (Umweltbundesamt 2016). Dadurch wird der fließende Verkehr weniger störanfällig und ein besserer Durchfluss gewährleistet.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit konnte beispielsweise für Helsinki gezeigt werden, dass im Zuge der Umstellung auf Tempo 30 das Ziel von 0 Verkehrstoten erreicht wurde (Nowaczyk 2025).

Eine solche Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der B 9 müsste natürlich überwacht werden – idealerweise mit Einrichtungen zur dauerhaften Geschwindigkeitsmessung durch Section Control (Streckenradar) oder stationäre Blitzersäulen an beiden Ortseingängen.

3 Stadtbegrünung

Die in der Planung ausgewiesene Begrünung des Planungsbereichs ist im Sinne der notwendigen Klimaanpassung begrüßenswert, berücksichtigt jedoch nicht bereits in der Vergangenheit weggefallene Bäume (vor Ausbau der B 9 war die Bingerbrücker Ortsdurchfahrt von vielen Bäumen gesäumt).

Nach der Rodung der schadhafte Platane an der L 419/Kreisel sollte gleichwertiger Ersatz an Ort und Stelle gepflanzt werden. Dies umso mehr, als vor einigen Jahren bereits auf Höhe des Parkplatzes vor der Villa am Rupertsberg (Am Rupertsberg 16) ein großer schadhafter Kastanienbaum gefällt und nicht ersetzt worden ist.

Sollte die Abwägung einzelner Interessen zum Entfallen von Grünflächen oder Bäumen führen, sollten diese im Sinne des Mikroklimas unbedingt innerhalb des Planungsgebiets an anderer, möglichst naher Stelle umgesetzt werden. Eine Verlagerung von „Ausgleichsmaßnahmen“ an andere Stelle ist nicht zielführend, auch wenn diese in Bingerbrück vorgesehen wären.

4 Fußverkehr

4.1 Breite der Bürgersteige/Gehwege

Die für die Sicherheit der Fußgänger*innen gemäß LBM-Sicherheitsaudit (9) erforderliche Breite der Bürgersteige von 2,5 m wird durchweg unterschritten (siehe Abbildung 1).

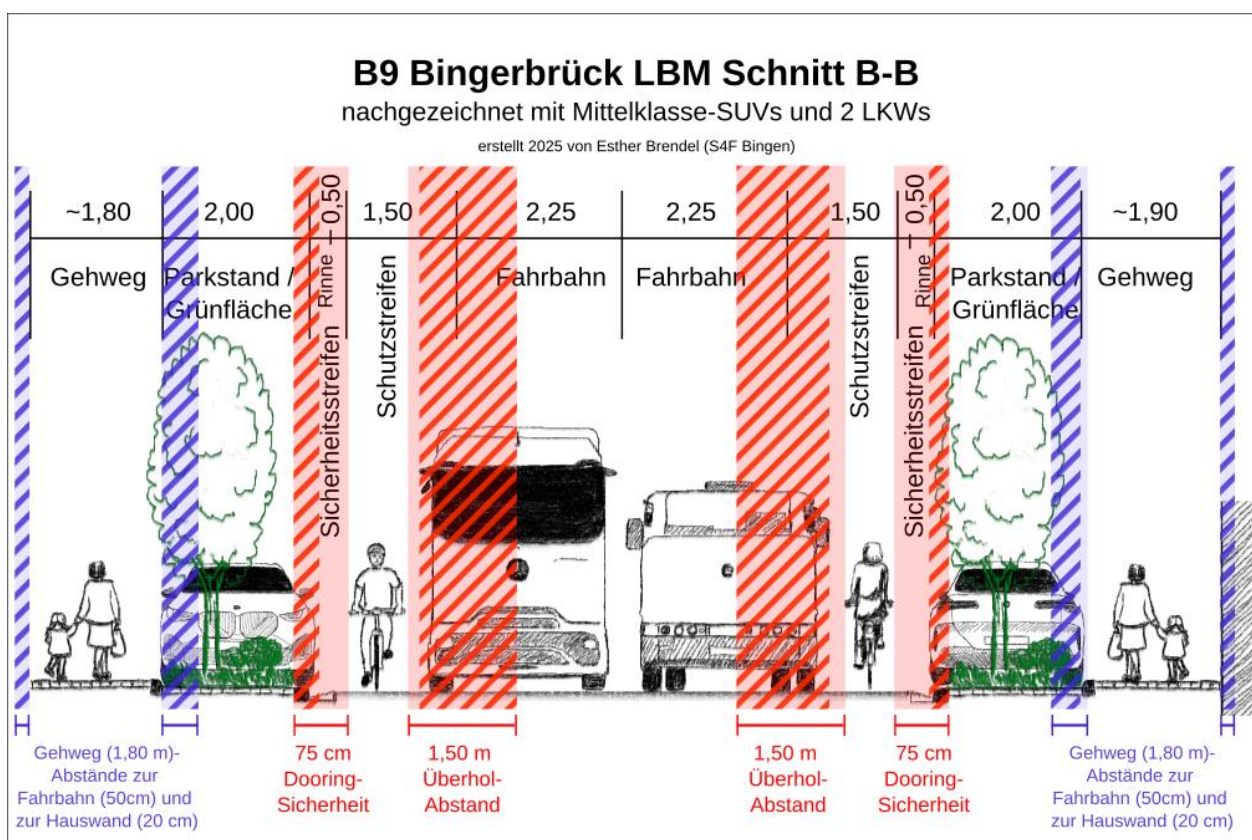


Abbildung 1: B 9-Querschnitt „B-B“, nachgezeichnet mit Mittelklasse-SUVs und Lkws, mit schraffiert markierten nicht eingehaltenen Sicherheitsabständen, Gehwegbreite und Sicherheitsabstände nach Gerlach (2021), Dooringsicherheitsabstand des Radschutzstreifens nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2023) und Rad-Überholabstand nach VwV-StVO (2025).

Im LBM-Sicherheitsaudit wird unter (6) und (9) ausgeführt, dass zwischen den Parkbuchten und dem Fußgängerweg ein Sicherheitsabstand von 0,5 m vorzusehen ist und welche Anforderungen an die Breite von Fußgängerwegen zu stellen sind.

Die Stellungnahme FG I führt zu (9) zusammengefasst aus, dass der Platz nicht ausreicht. Besonders eng sind die Gehwege auf Höhe der Verbandsgemeindeverwaltung. Es wird nicht erwogen, Platz dadurch zu gewinnen, dass man auf Parkstreifen verzichtet.

In der Planung wird das Parken von Kraftfahrzeugen (Kfz) der Sicherheit und dem Komfort für den Fußverkehr (zum Beispiel auch für kleine Kinder mit Lauf- oder Fahrrädern auf dem Gehweg, Kinderwagen oder Menschen mit Rollstühlen oder Rollatoren) klar vorgezogen. Diese Priorisierung ist nicht zeitgemäß – und steht im eklatanten Gegensatz zu den Erfordernissen der gebotenen Mobilitätswende.

4.2 Halbhohe Bordsteine zwischen Fahrbahn/Parkstreifen und Gehweg

Gemäß den Ausführungen des LBM-Sicherheitsaudits in (7) sind zur Vermeidung der Überfahrgrenze zwischen Parkstreifen und Gehweg hohe Bordsteine zwischen 8 und 12 cm zu verbauen. Dies ist trotz Einwand des LBM-Sicherheitsaudits entsprechend der Stellungnahme FG I nicht vorgesehen.

Wir befürchten, dass dadurch illegalem, aber seitens der Stadtverwaltung Bingen geduldetem Parken auf Gehwegen Vorschub geleistet wird, wie wir es derzeit auf der Koblenzer Straße und vielerorts in Bingerbrück sehen können. Sollten keine hohen Bordsteine verbaut werden, muss das Ordnungsamt konsequent gegen Gehwegparken vorgehen. Da es dafür jedoch keine Anhaltspunkte gibt, ist dies bereits bei der baulichen Planung mit zu berücksichtigen.

Eine Verkehrsplanung, die auf eine ganz offensichtlich fehlende Bereitschaft zur Einhaltung (seitens der Autofahrer*innen) und Durchsetzung (seitens des Ordnungsamtes) von Verkehrsregeln setzt und von einer Compliance ausgeht, die es über Jahrzehnte hinweg nicht gegeben hat, geht an der Lebensrealität vorbei und führt jegliche Planung ad absurdum.

4.3 Querungshilfen für den Fußverkehr

Wir befürchten, dass Fußgänger*innen lange warten müssen, bis der dicht fließende Straßenverkehr es ihnen freiwillig erlaubt, die Straße zu queren. Insbesondere in der Rushhour wird dies zum Problem und wird dann zu unnötig riskanten Straßenquerungen führen.

Wir erachten es als zwingend erforderlich, dass die Querungshilfen mit FGÜ oder schnell reagierenden F-LSA ausgestattet werden, sodass den Fußgänger*innen Vorrang vor dem fließenden Straßenverkehr eingeräumt wird.

Die Signalwirkung der FGÜ und F-LSA an die Kfz-Fahrenden ist umso wichtiger, als die erforderliche freie Sichtbeziehung vielerorts nicht erfüllt ist:

4.3.1 FGÜ am Kreisel

Am Kreisel erachten wir es als zwingend erforderlich, dass die Querungshilfen rund um den Kreisel mit FGÜ ausgestattet werden, sodass den Fußgänger*innen Vorrang vor dem fließenden Straßenverkehr eingeräumt wird. Laut Berechnungen auf den

Seiten 21 und 22 des Erläuterungsberichts führt dies sogar zu geringeren Wartezeiten pro Fahrzeug.

4.3.2 F-LSA am Kreisel/Linksabbiegespur

Gemäß LBM-Sicherheitsaudit (13) stellt die Linksabbiegespur am Fahrbahnteiler Richtung Büdesheim mangels Sichtbeziehung durch die in den Benediktusgarten linksabbiegenden wartenden Fahrzeuge ein Sicherheitsrisiko für die querenden Fußgänger*innen dar. Mit der Stellungnahme FG I wird hier ein FGÜ vorgeschlagen, der aber durch die Verkehrsbehörde anzuordnen sei. Eine für die Fußgänger*innen sichere Lösung ist dies nicht. Wir erachten hier eine F-LSA für erforderlich, um eine angemessene Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen.

4.3.3 FGÜ an der Abzweigung Benediktusgarten

Wir sehen im Abzweig Benediktusgarten eine weitere für Fußgänger*innen sehr gefährliche Stelle und dies insbesondere, wenn die Fußgänger*innen von Süden her die Straße Benediktusgarten kreuzen wollen. Kfz können hier von drei Seiten, also auch von hinten links, kommen. Das ist selbst für Fußgänger*innen mit gutem Verkehrsüberblick und gutem Verkehrsverständnis kaum überschaubar. Auch hier sollte ein FGÜ eingerichtet werden.

4.3.4 FGÜ (Fuß-/Rad-Querungshilfe) auf Höhe des Übergangs zum Binger Hauptbahnhof

Das LBM-Sicherheitsaudit fordert in (16) auch an der Querungshilfe am Übergang zum Binger Hauptbahnhof/Park am Mäuseturm einen FGÜ. Dieser Forderung schließen wir uns an. Dieser Übergang wäre ohne FGÜ und angesichts der gerade an dieser Stelle oft überhöhten Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs gefährlich.

Zudem sollte an dieser Stelle auch die Querung der Koblenzer Straße für den Radverkehr klar, sicher und zügig ermöglicht werden. Gerade auf dem Weg vom/zum Binger Hauptbahnhof (dessen Bedeutung für den Verkehr aufgrund der Mobilitätswende zunehmen wird) sollte es für den Fuß- und Radverkehr sichere und zugleich schnell passierbare Querungsmöglichkeiten geben.

Dieser FGÜ stellt auch die direkte Fußverbindung zwischen dem Treppenaufgang Kirsch-Puricelli-Platz und damit insbesondere der Jugendherberge und der Grundschule am Mäuseturm mit dem Hauptbahnhof sowie dem stark frequentierten Park am Mäuseturm dar.

4.3.5 FGÜ über die K 8/L 419

Das LBM-Sicherheitsaudit fordert in (17) die Verschiebung der geplanten Querungshilfe an der K 8/L 419 in Richtung Bushaltestelle aufgrund von großen Sicherheitsdefiziten und empfiehlt, auch hier zu prüfen, ob ein FGÜ angemessen ist. Die Stellungnahme FG I sieht darin kein Erfordernis.

Wir empfehlen zwei sichere Möglichkeiten, diesen Straßenabschnitt zu überqueren: Die bisher geplante Querungshilfe und zusätzlich zu dieser einen FGÜ in direkter

Nähe der Bushaltestelle. Denn gegenüber der Bushaltestelle befinden sich mit dem ZwoZwo und dem Venarey-Les-Laumes-Platz zentrale Einrichtungen des Stadtteils, deren einfache, umweglose Erreichbarkeit mit öffentlichem Personennahverkehr durch die nahegelegene Bushaltestelle unterstützt werden sollte. Auch hier gilt, dass die Bedeutung des Busverkehrs aufgrund der Mobilitätswende zunehmen wird.

4.3.6 FGÜ über die Karl-Wolff-Straße

Für die Fußgänger-Verbindungsachse des Gebietes südöstlich der Karl-Wolff-Straße in Richtung Rhein/Ärztehaus/Netto sowie des Gebietes nordwestlich der Karl-Wolff-Straße nach Bingen Stadt sollte ein weiterer FGÜ, zumindest aber eine Querungshilfe, im unteren Bereich der Karl-Wolff-Straße (in der Nähe des aktuellen Aufstellungsortes der Glascontainer) ergänzt werden.

Beide Straßenseiten der Karl-Wolff-Straße/der K 8/der L 419 werden gleichermaßen als Schulwege von Bingerbrücker Schüler*innen auf dem Weg zu den weiterführenden Schulen auf der anderen Naheseite genutzt.

Nach unserer Auffassung sollte generell nicht die Zahl der Fußgänger*innen, wie in der Stellungnahme FG I beschrieben, sondern die Zahl der Fahrzeuge ausschlaggebend sein für die Entscheidung, ob ein FGÜ erforderlich ist. Denn eine für Fußgänger*innen nicht einladende (und ein sicheres und schnelles Queren von Straßen ermöglichende) Infrastruktur kann dafür verantwortlich sein, dass viele Leute deswegen auf das Zu-Fuß-Gehen verzichten und stattdessen den Pkw nehmen beziehungsweise ihre Kinder nicht selbst gehen lassen und sie stattdessen fahren („Elterntaxi“). Für eine gelingende Mobilitätswende ist es unabdingbar, dass dem Fußverkehr soweit irgend möglich Vorrang, Sicherheit und Komfort gewährt wird.

5 Radverkehr

5.1 Radschutzstreifen generell

An der Koblenzer Straße erachten wir die Lenkung des Radverkehrs durch Anbringen von Radschutzstreifen (Strichlinie) auf der Fahrbahn als nicht angemessen und gefährlich. Der Planungsraum bietet hierzu zu wenig Platz, die Straßenbreite ist zu gering (siehe oben, Abbildung 1).

Beispielsweise sind die Kfz-Stellflächen mit 2,0 m Breite für heutige Fahrzeuge zu knapp bemessen, was dazu führen wird, dass die parkenden Kfz zwangsläufig in den Dooringschutzstreifen hineinragen werden. Der aktuell geplante Dooringschutzstreifen ist mit 0,5 m ohnehin zu knapp bemessen. Er muss mindestens 0,75 m betragen.

Das Hauptproblem ist ein verkehrspsychologisches: Radschutzstreifen suggerieren dem motorisierten Verkehr, dass ein Überholen des Radverkehrs möglich sei, solange dieser Radschutzstreifen unberührt bleibt. Dass trotzdem ein Sicherheitsabstand zum Rad von 1,5 m einzuhalten ist, wird dabei nach allen bisherigen Erfahrungen der Unterzeichnenden häufig nicht beachtet. Eine 2023/2024 in Bingen durchgeführte Untersuchung bestätigt diese Einschätzung (Kunz 2024).

Das bedeutet, es müsste neben dem 0,75 m breiten Dooringschutzstreifen einen mindestens 2,0 m breiten auf der Fahrbahn markierten Radschutzstreifen geben, um zu den rechts auf dem Radschutzstreifen Radfahrenden einen Überholabstand von 1,5 m zu garantieren. Dann könnten sich Kfz-Fahrende beim Überholen an die Radschutzstreifenmarkierung halten. Ein solcher Schutzstreifen würde ein visuell klares Zeichen setzen, dass der Überhol-Sicherheitsabstand von 1,5 m stets eingehalten werden muss.

Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist die Einrichtung eines Radschutzstreifens nur erlaubt, „wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert“ (VwV-StVO 2025). In Bingerbrück ist aufgrund der beengten Verhältnisse jedoch zu erwarten, dass die Radschutzstreifen bereits bei Gegenverkehr durch Kfz überfahren werden. Es ist daher davon auszugehen, dass die „Mitbenutzung“ nicht „in seltenen Fällen“ geschehen, sondern auf der B 9 die Regel sein wird.

Die aktuelle Planung wird definitiv zu Lasten des Radverkehrs insbesondere zu einem hohen Unfallrisiko für Radfahrende durch Doorings und knappe Überholvorgänge führen. Es ist zu erwarten, dass aufgrund der großen Gefahr für Radfahrende auf dem geplanten Radschutzstreifen dieser kaum von Radfahrenden genutzt werden wird. Dies ist nicht im Sinne der Mobilitätswende.

5.2 Engstellen

Im LBM-Sicherheitsaudit ist unter (4) dargestellt, dass die aktuelle Planung mit zu großer Fahrbahnbreite in den Knotenpunktarmen zu unzulässigem Überholen des Radverkehrs kurz vor oder nach Mittelinseln führt. Dem kann nach unserer Auffassung durch weitere Grünflächen begegnet werden.

Im LBM-Sicherheitsaudit wird darüber hinaus empfohlen, die Radschutzstreifen auch im Bereich der Mittelinseln fortzuführen, da die Fahrbahn dort genügend breit sei. Dies ist gemäß Stellungnahme FG I in Leistungsphase 5 vorgesehen.

Damit wird, wie schon oben generell ausgeführt, visuell ein mögliches Überholen des Radverkehrs auch im Verschwenkungsbereich der Insel suggeriert. Dabei ist es hier gänzlich nicht möglich, den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand zu den Radfahrenden von 1,5 m einzuhalten.

Es wäre unseres Erachtens daher besser, Radfahrende fahrbahnmittig im gesamten Planungsbereich zu führen und dies mittels geeigneter und für alle – insbesondere für die Kfz-Fahrenden – deutlich sichtbar zu kennzeichnen, zum Beispiel durch Beschilderung oder Fahrradpiktogrammketten. Es ist davon auszugehen, dass diese einen positiven Einfluss auf das Fahrverhalten der Verkehrsbeteiligten und die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrenden haben (Koppers et al. 2021).

Sollten Radschutzstreifen beibehalten werden, sollten die Breiten von Kfz-Stellplätzen, Dooringschutzstreifen und Radschutzstreifen an die Radfahrende tatsächlich schützenden Maße angepasst werden. Dies wird jedoch aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich sein, ohne komplett auf Grünflächen und Stellplätze zu verzichten. Sollten die

Radschutzstreifen dennoch eingesetzt werden, sollten diese sowie Abbiegespuren/-streifen für Radfahrende generell vollflächig auffallend farbig markiert und an kritischen Stellen auf die ganze Fahrbahn aufgeweitet oder mittig auf der Fahrbahn geführt werden. Unterstützend sollten Fahrradpiktogrammketten genutzt werden.

5.3 Einfahrtsbereich zum Kreisel

Wir sehen Sicherheitsmängel für Radfahrende im Einfahrtsbereich zum Kreisel von allen Seiten.

Das LBM-Sicherheitsaudit schlägt in (14) und (15) dazu vor, die Radschutzstreifen bis zum Beginn des Fahrbahnteilers beziehungsweise direkt ab dem Fahrbahnteiler/FGÜ zu führen, was gemäß Stellungnahme FG I so vorgesehen wird.

Nach unserer Auffassung löst dies das Problem nicht gut, wie schon weiter oben zu Überholmanövern bei Radschutzstreifen ausgeführt. Besser wäre es, durch deutliche Kennzeichnung, zum Beispiel durch Fahrradpiktogrammketten auf der Straße, durch Aufweitung des Radschutzstreifens, durch entsprechende Beschilderung und vor allem durch Tempo 30 das ohnehin hohe Risiko (Poudel et al. 2021) für die Radfahrenden zu minimieren.

Für den Schutz von Radfahrenden im Kreisel sind nach unserer Auffassung ebenfalls Fahrradpiktogramme oder ein mittig auf der Fahrbahn geführter Radschutzstreifen erforderlich, um deutlich darauf aufmerksam zu machen, dass hier Radfahrende mittig auf dem Fahrstreifen fahren dürfen und nicht überholt werden dürfen. Aktuell zeigen Kfz-Fahrende aggressives Verhalten (Bedrängen, Hupen, Beschimpfen) gegenüber Radfahrenden im Kreisel an der ehemaligen „Darmverschlingung“ – es ist nicht anzunehmen, dass dies am Kreisel Venarey-les-Laumes-Platz nicht der Fall sein wird. Auch hier gilt es die Lebensrealität explizit zu berücksichtigen und nicht an dieser vorbei zu planen.

5.4 Zugang/Zufahrt zum Hauptbahnhof Bingen

Wir sehen Sicherheitsmängel in der Radwegeführung von der Koblenzer Straße aus beiden Richtungen kommend zur Fußgänger- und Fahrrad-Bahnübergangsbrücke zum Binger Hauptbahnhof. Siehe hierzu auch LBM-Sicherheitsaudit (18), wo ausgeführt wird, dass die Radfahrenden keine Möglichkeit haben, ohne gefährlichen Stopp auf der Fahrbahn und legal hinüber zum Radweg über die Bahnanlagen zu gelangen. Die Ausführungen der Stellungnahme FG I dazu sind nicht zufriedenstellend. Demnach sind auf kurzer Strecke sehr unangenehme beziehungsweise gar nicht fahrbare rechte Winkel zu fahren, wobei sich die Radfahrspur zusätzlich noch mit dem Fußverkehrsweg kreuzt. Dies wird zwangsläufig zu risikoreichen „alternativen“ Straßenquerungen des Radverkehrs und dadurch zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führen.

5.5 Linksabbiegende auf der Koblenzer Straße

Generell sollten an allen Abzweigungen klare farbliche Rad-Linksabbieger-Fahrbahnen umgesetzt werden. Dies gilt umso mehr an Radweg-Links-Abzweigungen, an denen ein Linksabbiegen für Kfz untersagt ist.

Beispielsweise sind entsprechend klare Kennzeichnungen erforderlich für die von der B 9 aus Richtung Koblenz kommenden Radfahrenden, die entsprechend der verzeichneten Radwege-Haupttroute in die Karl-Wolff-Straße links einbiegen, für die aus Richtung Büdesheim kommenden Radfahrenden, die in die Mäuseturmstraße einbiegen, und so weiter.

5.6 K 8/L 419

Wir sehen ebenfalls hohe Sicherheitsmängel an der Radwegeführung entlang der L 419:

1. Bergauf erwarten wir durch die Radwegeführung mittels eines Radschutzstreifens knappe Überholvorgänge mit entsprechendem Unfallrisiko für die Radfahrenden. Siehe hierzu auch die Ausführungen weiter oben. Da die Radfahrenden bergauf deutlich langsamer sind und sicher auch mehr Platz brauchen, wäre es besser, Bergauf-Fahrende über einen kombinierten Geh-/Radweg zu leiten. Es ist zu erwarten, dass Radfahrende auf dieser Strecke bedrängt und durch Hupen unter Stress gesetzt werden.
2. Bergauf und bergab müssen mindestens geeignete visuelle und auch für die Kfz-Fahrenden sichtbare Kennzeichnungen, zum Beispiel Fahrradpiktogrammketten, darauf hinweisen, dass der Radweg auf der Straße verläuft.
3. Auch auf dem kombinierten Geh-/Radweg sind entsprechende Kennzeichnungen wie Fahrradpiktogrammketten erforderlich, um Klarheit über die gemeinsame Nutzung herzustellen. Hinweise allein zu Beginn und am Ende des kombinierten Weges genügen nicht, da der Zuweg auch über die Karl-Wolff-Straße möglich ist.

5.7 Kreuzungen, Ein- und Ausmündungen

Die Radwegeführung ist an verschiedenen weiteren Kreuzungen, Ein- und Ausfahrten, auch entlang der auf der Übersichtskarte eingezeichneten Radwege-Haupt- und Nebenrouten nicht klar definiert (zum Beispiel von der B 9 oder von Bingen kommend nach Weiler oder von Bingerbrück kommend nach Büdesheim, insbesondere durch beziehungsweise vorbei am Kreisverkehrsplatz am Ortsausgang). Es muss stets aus allen Richtungen für alle Wegeverbindungen der Radwege und für alle Verkehrsbeteiligten (Radfahrende wie Kfz-Fahrende) klar ersichtlich sein, wo entlang und mit welcher Bevorrechtigung der Radverkehr geführt wird.

Unklare oder schlecht sichtbare Radrouten führen zu Unsicherheit und zu einem erhöhten Unfallrisiko – mit potenziell schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen vor allem für die Radfahrenden.

6 Lösungsvorschlag

Nach unserer Auffassung wäre es nicht einmal dann möglich, die dringend erforderlichen Sicherheitsanforderungen für den Fuß- und Radverkehr (Breite der Gehwege, der Dooringschutzstreifen und der Radschutzstreifen) herzustellen, wenn Parkplätze, Grünflächen und Bäume jeweils nur auf einer Seite der Koblenzer Straße realisiert würden, sei es durchgehend auf einer Straßenseite oder auf wechselnden Straßenseiten. Da die geplanten Grünflächen/Baumpflanzungen in jedem Fall zur Klimaanpassung erforderlich sind und nicht minimiert werden dürfen, müssten die Kfz-Stellplätze zudem bei solch einer Lösung gegenüber dem bisherigen Planungsstand noch einmal deutlich reduziert werden.

Daher ist unserer Ansicht nach **die wichtigste Maßnahme** zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr eine **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im gesamten Planungsgebiet** – mit entsprechenden, möglichst permanenten Kontrollen.

Zudem müssen unbedingt ausreichende **Zebrastreifen/FGÜ an allen Stellen mit erwartbarem Fuß-Querungsverkehr** veranlasst werden.

Auf **Radschutzstreifen sollte verzichtet werden** (siehe Abbildung 2), denn ein Überholen unter Einhaltung des Sicherheitsabstands von 1,5 m ist ohnehin nur ohne Gegenverkehr möglich; eine Radschutzstreifenmarkierung, die Gegenteiliges suggeriert, ist für Radfahrende gefährlicher als gar keine Markierung. Eine **deutliche Sichtbarmachung des Radverkehrs im Mischverkehr** (zum Beispiel durch Fahrradpiktogrammketten) ist dringend zu empfehlen.

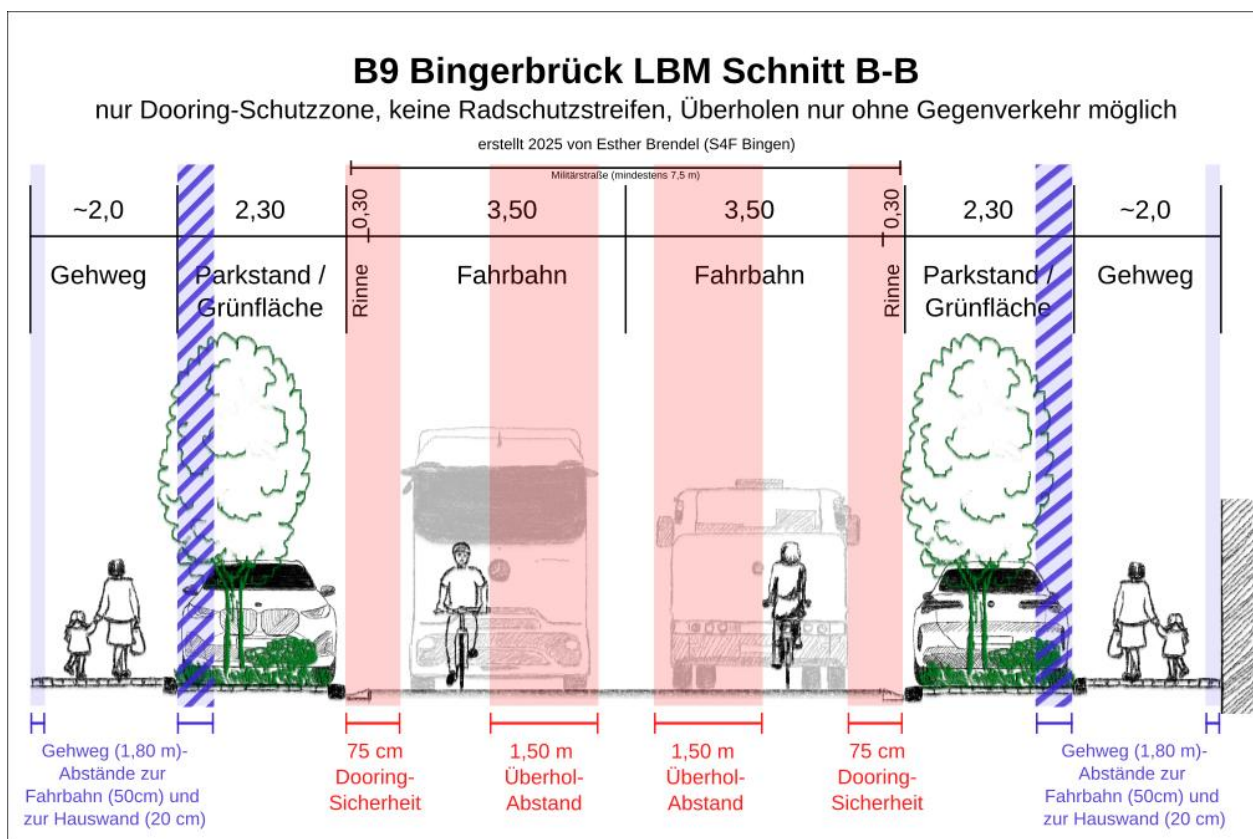


Abbildung 2: Alternativvorschlag für die B 9 (Querschnitt „B-B“) mit Mittelklasse-SUVs und Lkws, mit hervorgehobenen Sicherheitsabständen wie bei Abbildung 1, ohne Radschutzstreifen; ein Überholen ist ohnehin nur ohne Gegenverkehr möglich.

In einigen Bereichen, zum Beispiel im Bereich der Verbandsgemeindeverwaltung und an anderen Teilstrecken, wo die Gehwege besonders schmal sind, sollten Parkplätze entfallen, um die Situation für den Fußverkehr zu verbessern.

Die Ortsdurchgangsstraße B 9 ist nach unserer Auffassung aufgrund des begrenzten Platzangebots grundsätzlich nicht geeignet zum Anwohnerparken. Für Anwohnerparken sollte an anderer Stelle ein Ersatz geschaffen werden. Städtisches Parkraummanagement sollte die Stellplatznachfrage lenken und gleichzeitig Dauerparken verteuern (Agora Verkehrswende 2022). Die knappe Anzahl an realisierbaren Kfz-Stellplätzen an der B 9 sollte der Kurzzeitznutzung durch die Kundschaft der Bingerbrücker Unternehmen und Besucher*innen der Verbandsgemeindeverwaltung sowie der Kurzzeitznutzung durch Lieferunternehmen, Handwerk und Pflegedienste vorbehalten bleiben. Das Ordnungsamt sollte strikt überwachen, dass diese dringend benötigten Kurzzeitparkplätze nicht zum Dauerparken zweckentfremdet werden.

Für Rückfragen und weiteren Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Esther Brendel*

Dr. Heiko Brendel*

Dipl.-Ing. (FH) Edith Peter*

Prof. Dr. Stefan Röhl*

M. Sc. Psych. Sabine Wahler*

Über uns – Scientists for Future Bingen

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

* *Alle Mitglieder von Scientists for Future Bingen, die in Bingerbrück wohnen, haben an dieser Stellungnahme mitgewirkt. Die Verfasser*innen sind damit direkt von den Planungen betroffen.*

7 Quellen

Agora Verkehrswende (Hrsg.) (2022). Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. 4. Aufl. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen-1-1> (Zugriff am 26.08.2025).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2023). EAR 23 – Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. Ausgabe 2023. FGSV Verlag.

Gerlach, Jürgen (2021). Gehwege 2,50 m breit – muss, kann, darf? Ein Beitrag zur Verbindlichkeit von Regelwerken. MobiLogisch 42 (2). https://www.svpt.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/svpt/Publikationen/Verbindlichkeit_Gehwegbreite_mobilogisch.pdf (Zugriff am 24.08.2025).

Koppers, Anne; Ruf, Stefanie; Gerlach, Jürgen; Leven, Tanja; Hagemeister, Carmen (2021). Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Abschlussbericht. <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen.htm> (Zugriff am 27.08.2025).

Kunz, Claudia (2024). Unzureichende Abstände beim Überholen von Fahrrädern. Erkenntnisse aus über tausend Überholvorgängen in Bingen am Rhein und Umgebung. 11.06.2024. VCD Landesverband Rheinland-Pfalz. <https://rlp.vcd.org/startseite/detail/unzureichende-abstaende-beim-ueberholen-von-fahrraedern> (Zugriff am 27.08.2025).

Nowaczyk, Anna (2025). Wie Helsinki ein Jahr ohne Verkehrstote gelungen ist. FAZ.NET (04.08.2025). <https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/menschen/wie-helsinki-ein-jahr-ohne-verkehrstote-gelungen-ist-110622048.html> (Zugriff am 20.08.2025).

Poudel, Niranjana; Singleton, Patrick A. (2021). Bicycle safety at roundabouts: a systematic literature review. Transport Reviews 41 (5). 617–642. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1877207>.

S4F Bingen (2022a). Impulse zu dem am 28.06.2022 von der Stadt Bingen und dem LBM vorgestellten Planungskonzept zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Bingerbrück (B 9). 12.07.2022. https://s4f-bingen.de/wp-content/uploads/22-07-12-S4F_Bingen_Koblenzer_Strasse.pdf (Zugriff am 26.08.2025).

S4F Bingen (2022b). Weitere Impulse zum geplanten Ausbau der Ortsdurchfahrt Bingerbrück (B 9). 25.10.2022. https://s4f-bingen.de/wp-content/uploads/2022-10-25-S4F_Bingen_Koblenzer_Strasse_2.pdf (Zugriff am 26.08.2025).

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen> (Zugriff am 20.08.2025).

VwV-StVO (2025). Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001. In der Fassung vom 3. April 2025 (BANZ AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BANZ AT 10.03.2025 B6). https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (Zugriff am 23.8.2025).