

VCD Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
Walpodenstr. 10
55116 Mainz
E-Mail: rlp@vcd.org

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Frau Ina Rosenbach
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz
Via E-Mail: Ina.Rosenbach@lbm.rlp.de

Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der B9 Ortsdurchfahrt
Bingerbrück (<https://planfeststellung.lbm.rlp.de/themen/bundesstrassen/b-9-od-bingen-bingerbrueck>)

Mainz, 04. September 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

als anerkannte Umweltschutzvereinigung¹ nimmt der VCD Landesverband Rheinland-Pfalz e.V. zu den ausgelegten Planunterlagen und dem zugesandten Sicherheitsaudit wie folgt Stellung:

Allgemeine Relevanz der Planung für den Umwelt- und Klimaschutz

Die im Bundes-Klimaschutzgesetz und dem Landes-Klimaschutzgesetz verbindlich festgelegten Ziele zur Minderung von Treibhausgasen lassen sich nur erreichen, wenn auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leistet. Das ist bisher nicht der Fall². Der Verkehrssektor verfehlt die Zielsetzungen regelmäßig. Hier besteht also ein hoher Handlungsbedarf. Neben Antrieben auf Basis erneuerbarer Energien ist dafür die Verkehrswende zugunsten von klima- und umweltfreundlichen Verkehrsträgern unabdingbar. Dazu gehören insbesondere der Fuß- und Radverkehr sowie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Die Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturen spielt hierbei eine zentrale Rolle, sie kann sich hemmend oder förderlich auf die Verkehrswende auswirken. Bei allen Straßenbaumaßnahmen ist dabei zu beachten, dass die heutigen Planungsentscheidungen die Verkehrsinfrastruktur mindestens für die nächsten vier bis fünf Jahrzehnte prägen. Deutschland soll bis 2045 klimaneutral werden – das ist die Richtschnur, an der sich die heutige Verkehrsplanung und damit auch das vorliegende Planungsvorhaben für die B9 orientieren muss.

1 [Von Rheinland-Pfalz anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigungen. Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz](#)

2 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klimaminderungsziele-der-bundesregierung>

Neben dem Ausstoß von Klimagasen hat der Straßenverkehr zahlreiche weitere negative Auswirkungen auf Natur und Umwelt, darunter die zunehmende Flächenversiegelung, Stickoxidemissionen und Lärm. Zudem ist allein der Reifen- und Bremsabrieb in Deutschland für etwa 30 Prozent des Mikroplastiks in der Luft verantwortlich³. Um die Natur, die Umwelt und nicht zuletzt den Menschen vor schädlichen Auswirkungen des Straßenverkehrs zu schützen, gilt es daher vor allem den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Auch ÖPNV-Fahrgäste sind auf den Wegen von und zu den Haltestellen zumeist zu Fuß unterwegs und werden im Folgenden entsprechend mitgedacht.

Um die aktive Mobilität zu Fuß und per Rad zu stärken, ist die subjektive und objektive Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Denn nur, wenn sich Menschen auf den für sie vorgesehenen Verkehrswegen sicher und wohl fühlen, werden sie sie nutzen. Ist das nicht der Fall, kommt es zu Vermeidungsstrategien. Radfahrende weichen dann z.B. verbotenerweise auf den Gehweg aus und Leute, die auf attraktiven Wegen gerne zu Fuß gehen würden, nutzen stattdessen das Auto und erhöhen neben dem Parkdruck wiederum die Gefahren für andere, nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer – ein Teufelskreis.

Wirkung des vorliegenden Planungsvorhabens auf den Fuß- und Radverkehr

Dem Erläuterungsbericht des LBM zum Feststellungsentwurf ist zu entnehmen, dass die Planung *„vornehmlich das Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt durch Ausbau und Umgestaltung der Anlagen des Rad- und Fußverkehrs“* habe. Dieses Ziel unterstützt der VCD ausdrücklich, denn der gegenwärtige Zustand ist für den Rad- und Fußverkehr untragbar! Der VCD begrüßt es auch sehr, dass das Planungsgebiet durch die vorgesehene Begrünung mit Baumpflanzungen attraktiver und an die bereits vorhandene Klimaerhitzung angepasst werden soll! Auch das ist eine Voraussetzung, damit Menschen sich in der Stadt zu Fuß oder auf dem Rad wohl fühlen können.

Im Vergleich zum Status Quo lässt die vorliegende Planung eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf der B9 und L419 erwarten. Diese ergibt sich vor allem dadurch, dass das bisher umfangreiche illegale Parken auf Gehwegen durch bauliche Maßnahmen unterbunden werden soll. Wenn weniger Kraftfahrzeuge am Fahrbahnrand parken können, verringern sich die Gefahren durch Ein- und Ausparken, unachtsames Öffnen von Fahrzeugtüren sowie bessere Sichtbeziehungen. Auch die Beseitigung der Oberflächenschäden und groben Unebenheiten wird sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Auf der anderen Seite bezweckt der anstelle der bisherigen Lichtsignalanlagen geplante Kreisverkehr eine höhere Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs. Die Ampelphasen am Knotenpunkt B9/L419 und dadurch entstehende Rückstaus sorgen bisher für regelmäßige Pausen im Kfz-Fluss und eine verringerte Geschwindigkeit, wovon Zufußgehende bei Querungen und Radfahrende durch weniger Überholvorgänge profitieren. Mit der erwarteten Verflüssigung und Beschleunigung des Kfz-Verkehrs gehen daher auch die Vorteile der bisherigen Verkehrsstockungen für den Fuß- und Radverkehr verloren.

Eine sichere, an den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs ausgerichtete Gestaltung des Straßenraums ist daher besonders wichtig. Leider müssen wir diesbezüglich erhebliche Planungsmängel feststellen, deren Behebung wir mit dieser Stellungnahme einfordern!

Die Planung räumt dem Parkraumbedarf und der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs einen höheren Stellenwert ein als der Einhaltung der einschlägigen Richtlinien und Normen für einen sicheren Fuß- und Radverkehr. Das wird an mehreren Stellen deutlich, z.B. in der Stellungnahme zu den Empfehlungen des Sicherheitsaudits (*„Es ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ... nicht möglich, ... zusätzliche Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr einzuhalten“*, *„Aufgrund des sehr hohen Parkdrucks ... können Parkstände ... nicht versetzt oder entfernt werden.“*)

³ <https://www.swr.de/leben/verbraucher/ard-marktcheck/gefaehrlicher-reifenabrieb-quelle-fuer-mikroplastik-in-der-luft-i-markt-ndr-100.html>

Insbesondere sehen wir folgende Richtlinien und technische Standards nicht oder nicht ausreichend beachtet:

- Die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E Klima 2022) werden nicht erwähnt.
- Die „Ergänzenden Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAS“ (FGSV 26502) werden im Planungsentwurf, im Sicherheitsaudit-Bericht und der Stellungnahme zum Audit-Bericht nicht genannt und nicht berücksichtigt.
- Die Parken-Richtlinie EAR 2023 der FGSV wird zwar genannt, aber die dort vorgesehenen Maße, z.B. für die Abstände zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und dem Rad- und Fußverkehr werden nicht beachtet (vgl. Sicherheitsauditbericht Rdnr. 34ff).

Bei Gehwegen, Parkständen, Sicherheitstrennstreifen und Fahrradschutzstreifen werden die Regelbreiten der einschlägigen Richtlinien unterschritten! Die Gehwege sind fast durchweg zu schmal, teilweise sogar nur 1,5 m breit. Überdies droht die geplante Gehwegbreite in der Praxis durch parkende Kfz weiter geschmälert zu werden, weil die geplanten Parkstände nicht ausreichend dimensioniert sind. Fahrbahnseitig wird der ruhende Verkehr einen Teil des Sicherheitstrennstreifens in Anspruch nehmen, der wiederum mit einer Breite von 0,5 m die Norm von 0,75 m deutlich unterschreitet. Obendrein wird für den Fahrradschutzstreifen auf der gesamten Ausbaustrecke das absolute Minimum von 1,5 m geplant.

→ Damit entspricht die Planung nicht dem Vorgehen und einer (barrierefreien) Planung nach dem Stand der Technik nach Regelwerk, wie es z. B. die gesetzlichen Vorgaben im FernStrG und im Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG) fordern.

Unzureichende Breiten der Gehwege und Parkstände

Das Regellaß von **2,5 m Gehwegbreite** wird nicht nur an „*begrenzt langen Engstellen*“ (vgl. Stellungnahme zu Rdnr. 9 des Sicherheitsaudit-Berichts), sondern fast **entlang der gesamten Ausbaustrecke unterschritten**. Betroffen sind beispielsweise auch die Bereiche vor der Verbandsgemeindeverwaltung und vor dem Altenheim „Martin-Luther-Stift“, wo der Bedarf für ausreichend breite und barrierefreie Wege und Zugänge besonders augenfällig ist.

Die in der EAR 2023 der FGSV genannten Standards für das Parken von Pkw im Seitenraum und die Gestaltung von Multifunktionsflächen sind begründet. Laut ADAC sind 70 Prozent aller Neufahrzeuge inzwischen breiter als zwei Meter, hinzu kommen die Außenspiegel⁴. Für die Mehrzahl der heutigen Kfz sind die vorgesehenen **Parkstände von 2 m Breite daher deutlich zu schmal**. Das wird zwangsläufig dazu führen, dass ein Großteil der parkenden Kfz den Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr in Anspruch nehmen wird. Anderenfalls werden die parkenden Fahrzeuge zusätzlich Teile des Gehwegs nutzen, was durch die vorgesehenen flachen Bordsteine begünstigt wird (vgl. Sicherheitsaudit-Bericht Rdnr. 7). Damit zeichnet sich eine zusätzliche Minderung der vorgesehenen Gehwegbreiten von teilweise nur 1,5 oder 2,0 m ab.

Der Verweis darauf, dass schmalere Gehwege in früheren Zeiten normal waren und funktionierten (vgl. Stellungnahme zum Sicherheitsaudit Rdnr. 9), ist auf die heutigen Verhältnisse nicht übertragbar. Dabei geht es nicht nur um die sicherheitsrelevante Frage, ob Fußgänger im Begegnungsverkehr gezwungen sein könnten, auf die Fahrbahn auszuweichen, sondern auch um die Aufenthaltsqualität auf den Gehwegen. Zu beachten ist dabei, dass die Verkehrsbelastung heute wesentlich höher ist. Es

⁴ <https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/unterwegs/autobreiten-in-der-baustelle/>

ist ein Vielfaches an Kraftfahrzeugen unterwegs, die wesentlich größer, schwerer und schneller sind als früher.

Zudem darf nicht vernachlässigt werden, dass Kinder bis 7 Jahre auf dem Gehweg Rad fahren müssen und Kinder bis 10 Jahre den Gehweg zu diesem Zweck nutzen dürfen. Auf der Beifahrerseite befinden sich jedoch oft Personen mit wenig Gefahrenbewusstsein oder verminderter Aufmerksamkeit. Dementsprechend ist das Risiko von Dooring-Unfällen durch unachtsames Öffnen von Fahrzeugtüren hier sogar höher anzunehmen als auf der Fahrerseite. Ein ausreichender Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr ist auf Gehwegen also genauso notwendig wie für den Radverkehr auf der Fahrbahn, vgl. Randnummer 6 des Sicherheitsaudits.

Querungsbedarf des Fußverkehrs

Aus dem Erläuterungsbericht geht nicht hervor, inwieweit die vorhandenen Fußverkehrsströme analysiert wurden und den Planungen für die Einrichtung von Querungshilfen zugrunde liegen. Es ist sicherzustellen, dass Querungshilfen so geplant werden, dass sie den tatsächlichen Bedürfnissen des Fußverkehrs gerecht werden. Zufußgehende orientieren sich in der Regel immer an den kürzesten Wegen zu den für sie relevanten Zielen. Planerisch vorgesehene Umwege finden meist keine Akzeptanz, sondern führen zu gefährlichen Querungen. Das gilt es zu vermeiden, vor allem vor dem Hintergrund, dass die baulichen Maßnahmen zum Ziel haben, den Verkehr „zu verflüssigen“. Ein erhöhter Verkehrsfluss macht das Queren der Straßen für Fußgänger deutlich anspruchsvoller.

Wie bereits im Sicherheitsaudit angemerkt, sind die Querungshilfen an den Knotenarmen des geplanten Minikreisels in Anbetracht des Verkehrsaufkommens als Fußgängerüberwege mit entsprechender Vorrangregelung und Beleuchtung zu gestalten. Das ist direkt einzuplanen und nicht erst nachträglich durch die Stadt Bingen. Auch für die übrigen Querungsstellen drängt sich angesichts der Kfz-Belastung die Ausgestaltung als FGÜ auf. Dabei ist auch relevant, dass es sich bei der Koblenzer Straße, der Karl-Wolff-Str. und der Straße Am Rupertsberg um stark frequentierte Schulwege handelt, einerseits zur Grundschule in Bingerbrück, andererseits zu den weiterführenden Schulen in Bingen-Stadt.

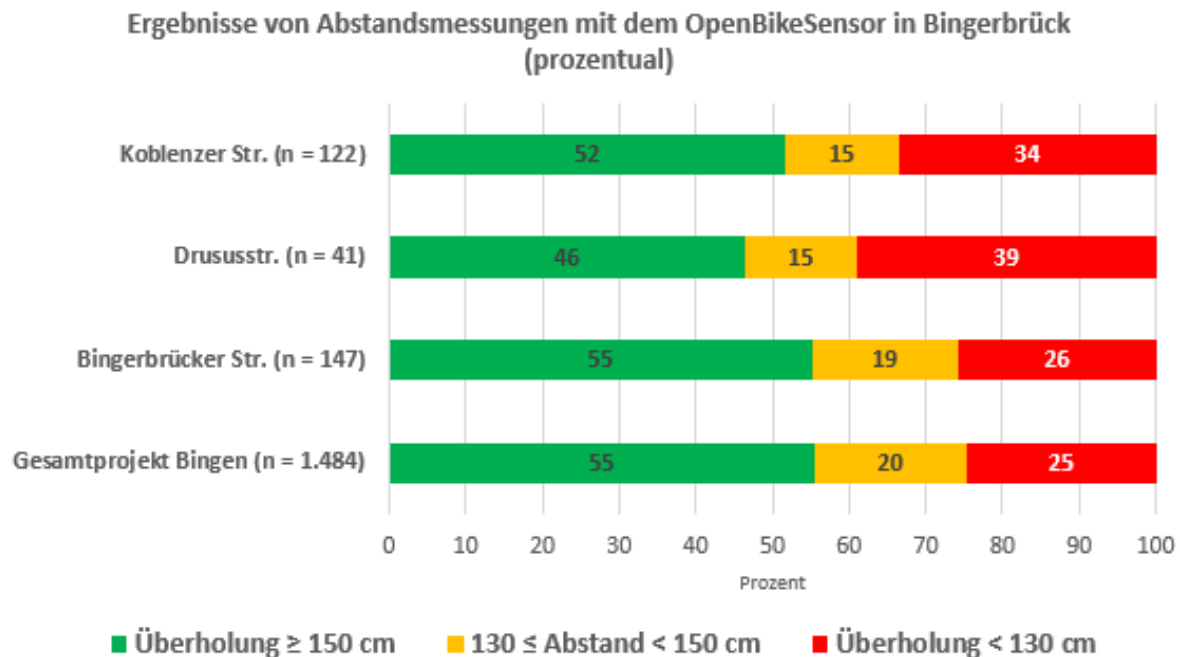
Gefährdung des Radverkehrs

Wie oben beschrieben, wird ein Großteil der parkenden Kfz den Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr mit beanspruchen. Zudem wird dieser Puffer zwischen Fahrradschutzstreifen und Parkständen mit 0,5 m statt 0,75 m Normbreite zu schmal angelegt. Laut Gerichtsurteilen müssen Radfahrende mindestens 1,0 m Sicherheitsabstand zum ruhenden Verkehr einhalten, sonst wird ihnen z.B. bei Dooring-Unfällen eine Mitschuld angelastet. Durch die unzureichende Bemessung der Parkstände und des Sicherheitstrennstreifens nimmt die Planung eine **Gefährdung des Radverkehrs** durch unachtsam ausparkende Fahrzeuge oder plötzliches Öffnen von Fahrzeugtüren (Dooring-Unfälle) in Kauf.

Zur Einhaltung des Sicherheitsabstands zum ruhenden Verkehr sind Radfahrende im Bereich von Parkständen gezwungen, relativ dicht am linken Rand des für sie vorgesehenen Schutzstreifens von nur 1,5 m Breite zu fahren. Die Führung des Radverkehrs auf Fahrradschutzstreifen mit nur 1,5 m Breite bei einer Kernfahrbahnbreite von insgesamt lediglich 4,5 m ist kritisch zu beurteilen. Fahrradschutzstreifen werden bei zu geringen Fahrbahnbreiten regelmäßig von den Kfz mitgenutzt und bieten daher keinen tatsächlichen Schutz für Radfahrende.

Bei den hier vorgesehenen Querschnitten ist das Einhalten des vorgeschriebenen Mindestabstands durch Kfz beim Überholen grundsätzlich nur dann möglich, wenn für den Überholvorgang die Gegenfahrbahn genutzt werden kann. Das wird bei dem zugrunde gelegten Verkehrsaufkommen nur selten der Fall sein. Die Planung darf sich jedoch nicht darauf verlassen, dass Kfz-Lenkende „freiwillig“ hinter Radfahrenden herfahren. Das ist unrealistisch, vor allem wenn die zulässige

Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h liegt und damit wesentlich höher als die durchschnittliche Radfahrgeschwindigkeit. Dass diesbezüglich Maßnahmen notwendig sind, zeigen Messungen mit dem OpenBikeSensor, die im Herbst 2023 und April 2024 in Bingerbrück vorgenommen wurden⁵.



Ungefähr die Hälfte aller Kraftfahrzeuge unterschritt den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,5 m, auf der Koblenzer Straße erfolgte rund ein Drittel der Überholvorgänge mit einem Abstand von weniger als 1,3 m. In der Drususstraße und in der Koblenzer Straße gab es jeweils mehrere Fälle, bei denen überholende Kfz nur 0,4 bis 0,7 m Abstand hielten. Die Daten sind im OpenBikeSensor-Portal⁶ visualisiert und öffentlich einsehbar.

Die Messungen in Bingen bestätigen Erkenntnisse aus Studien der Union der Versicherer (UDV). Demnach orientieren sich überholende Kraftfahrzeuge vor allem an den Fahrbahnmarkierungen und achten zu wenig auf die tatsächliche Position der Radfahrenden: „Hohe Unfalldichten und Unfallraten zeigten sich insbesondere für schmale Radfahr- und Schutzstreifen sowie für solche, neben denen geparkt wird.“⁷ Aus den Forschungsergebnissen schlussfolgert die UDV, dass Sicherheitsstreifen zum ruhenden Verkehr eine Breite von 0,75 m haben und Schutzstreifen jeweils mindestens 1,85 m breit sein sollten. Das fordert auch der ADFC⁸. Die UDV moniert zudem, dass eine „Kernfahrbahnbreite von 4,5 m für das Begegnen zweier Pkw mit heutzutage gängigen Fahrzeugbreiten nicht ausreichend“ sei und fordert bei der Anlage von Schutzstreifen eine Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr von mindestens 5 m.⁹

Viele aktive Radfahrer betrachten Schutzstreifen daher kritisch, empfinden sie teils sogar als „Gefährdungstreifen“ und fordern ihre Abschaffung¹⁰. Dass zu schmale Schutzstreifen den Radverkehr eher gefährden, als dass sie ihn schützen, ist hier vor allem durch die Kombination mit unzureichend breiten Parkständen und zu schmalen Sicherheitstrennstreifen absehbar! Die für die B9 in der Ortsdurchfahrt Bingerbrück und die L419 vorgesehene Planung widerspricht den technischen Richtlinien für sicheren Radverkehr, der vorhandene Platzmangel geht auf Kosten der Radverkehrssicherheit!

⁵ Der vollständige Ergebnisbericht lässt sich hier abrufen: <https://rlp.vcd.org/startseite/detail/unzureichende-abstaende-beim-ueberholen-von-fahrraedern>

⁶ <https://portal.openbikesensor.org/map#14.44/49.964698417248265/7.890393979834722>

⁷ <https://www.udv.de/udv/themen/sicherheit-von-radfahrstreifen-und-schutzstreifen-81750#tab-81774>

Die Folge wird sein, dass viele Radfahrende auf die Gehwege ausweichen. Das gilt es aus Gründen der Fußverkehrssicherheit zu vermeiden. Die bisherige Planung lässt jedoch nicht erkennen, welche **Maßnahmen** getroffen werden sollen, **um die Gefährdung von Radfahrenden durch zu geringe Überholabstände zu minimieren.**

Lösungsoptionen

Um unter den bestehenden Platzrestriktionen durch die seitliche Bebauung die gravierendsten Mängel zu beheben, gibt es verschiedene Optionen, zum Beispiel:

- Auf einer Straßenseite **Verzicht auf den Multifunktionsstreifen** mit Parkständen und Bäumen.
Damit würde auf der Seite ohne Multifunktionsstreifen ein Meter zusätzliche Breite für einen breiteren Sicherheitstrennstreifen und Schutzstreifen zur Verfügung stehen, während der Multifunktionsstreifen auf der gegenüberliegenden Seite die Regelbreite von 3 m (inkl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, vgl. Parken-Richtlinie EAR 2023 der FGSV) haben könnte statt der bisher vorgesehenen 2 m. Der Vorteil durch die erhöhte Verkehrssicherheit würde jedoch gravierende Nachteile in Form der geringeren Zahl an Bäumen und Parkplätzen haben.
- **Entfernung der Fahrradschutzstreifen** und lediglich Aufbringen von auffälligen **Fahrradpiktogrammen** sowie **farbigen Markierungen auf der Fahrbahn**, vor allem vor Grundstücksein- und -ausfahrten und Knotenpunkten. Das widerspricht zwar der bisher ablehnenden Haltung des LBM gegenüber Piktogrammen auf der Fahrbahn, wird aber in manchen Kommunen und Bundesländern aus gutem Grund trotzdem praktiziert. Denn die Erfahrungen damit sind positiv: Piktogrammketten erhöhen die Aufmerksamkeit und das Regelbewusstsein im Hinblick auf Radfahren im Mischverkehr sowie die objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende¹¹.
- Wenn die Schutzstreifen mit der Breite von 1,5 m beibehalten werden, sollten sie durchgängig farbig markiert werden, um die Signalwirkung zu erhöhen, dass dieser Bereich der Fahrbahn vorrangig dem Schutz von Radfahrenden dient. Da das Befahren der Schutzstreifen aufgrund der geringen Kernfahrbahnbreite keine Ausnahme, sondern der Regelfall sein wird, kommt der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit eine essenzielle Bedeutung zu. Tempo 50 ist hier zu schnell.
- **Festlegung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** im gesamten Ausbaubereich.
Dafür sprechen mehrere Gründe:
 1. Je geringer die Differenzgeschwindigkeit, desto geringer der Überholdruck und desto geringer auch die tatsächliche und die subjektiv wahrgenommene Gefährdung, wenn der vorgeschriebene Mindestabstand beim Überholen doch mal unterschritten wird.
 2. Die Straßen Am Rupertsberg und Bingerbrücker Straße weisen laut Sicherheitsaudit zu geringe Kurvenradien für die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Da aufgrund des vorhandenen Brückenbauwerks keine bauliche Änderung möglich ist, bleibt zwingend die Konsequenz, die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen.
 3. Die Koblenzer Straße, Karl-Wolff-Str., Am Rupertsberg und Bingerbrücker Straße sind

8 <https://www.adfc.de/artikel/sicherheit-von-radfahrstreifen-und-schutzstreifen>

9 <https://www.udv.de/udv/themen/sicherheit-von-radfahrstreifen-und-schutzstreifen-81750>

10 <https://www.wn.de/muensterland/kreis-warendorf/warendorf/messungen-zeigen-vermeintlicher-schutz-fuer-radler-kann-gefaehrlich-werden-2830295>

11 https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/NRVP/NRVP_17-19/19477_wirkung_von_piktogrammen_und_hinweisschi.html

stark frequentierte Schulwege¹². Der Schülerverkehr geht zum einen in Richtung Grundschule am Mäuseturm, zum anderen in Richtung weiterführende Schulen in Bingen-Stadt. Da es in Bingen nur zwei Brücken über die Nahe gibt und die Herter-Brücke für die Mehrzahl der Bingerbrücker Schülerinnen und Schüler der kürzere Weg ist, liegt hier eine Bündelungswirkung vor.

Die Gründe für Tempo 30 sind so schwerwiegend, dass die Frage, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt wird, nicht der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Bingen überlassen werden darf. Vielmehr ist eine Festlegung im Rahmen der Planfeststellung für den vorgesehenen Ausbau der B9 und L419 erforderlich. Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ist durch geeignete bauliche Maßnahmen und Kontrollen zu unterstützen.

- Die oben erwähnten Forschungsergebnisse der UDV zeigen, dass auf Fahrradschutzstreifen mit zahlreichen Verstößen gegen das Park- bzw. Halteverbot zu rechnen ist, was erhebliche Behinderungen und Risiken für Radfahrende bedeutet. Darauf weist auch der Sicherheitsaudit-Bericht hin (Rdnr. 32). Damit die vorgesehenen Parkstände tatsächlich für das notwendige Be- und Entladen von Fahrzeugen sowie den Besuch des lokalen Einzelhandels zur Verfügung stehen, sollten die geplanten Parkplätze nur als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden. Für längerfristiges Parken durch Anwohner muss die Stadt Bingen generell ein Konzept entwickeln und kommunizieren. Unabhängig von der Ortsdurchfahrt ist das auch für die umliegenden Straßen erforderlich. Die Notwendigkeit einer konsequenten Überwachung und Ahndung von Verstößen gegen das Parkverbot auf Gehwegen und Fahrradschutzstreifen durch die örtlichen Behörden ist festzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Rupert Röder

Vorsitzender, VCD Landesverband Rheinland-Pfalz

¹² Vgl. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO 2024