

An die Stadt Bingen

per E-Mail

## **Stellungnahme zur Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts der Stadt Bingen**

Oppenheim, 20. Dezember 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD Kreisverband Rheinhessen e.V. hat die Verabschiedung des neuen Klimaschutzkonzepts durch die Stadt Bingen mit Interesse zur Kenntnis genommen und begrüßt die damit verbundene Zielsetzung.

Das Ziel, bis spätestens zum Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen, ist sehr ehrgeizig, vor dem Hintergrund des Klimawandels jedoch vernünftig. Die zunehmende Klimaerwärmung bringt auch für die Region Rheinhessen drastische Konsequenzen, wie zum Beispiel die Dürre- und Hitzeperioden der vergangenen Jahre gezeigt haben. Umso wichtiger ist es, den mit dem Klimaschutzkonzept verbundenen Aktionsplan umgehend zu konkretisieren und umzusetzen.

Der VCD setzt sich für die Verkehrswende ein und damit insbesondere für den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV. Zu dem verabschiedeten Klimaschutzkonzept möchten wir Ihnen vor diesem Hintergrund für den weiteren Prozess einige Hinweise mit auf den Weg geben und unsere Unterstützung anbieten.

Der Verkehr hat in Bingen ein besonderes Gewicht beim Energieverbrauch und dem Ausstoß von Treibhausgasen. Die Gewährleistung einer nachhaltigen, sozial- und umweltverträglichen Mobilität muss daher in den Fokus der kommunalen Klimaschutzpolitik rücken.

Mit ihrer **Flächennutzungs- und Bauleitplanung** hat die Stadt einen erheblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen und die Wahl der Verkehrsträger. Bei der Planung und Genehmigung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie einzelnen Bau- und Verkehrsvorhaben müssen kurze Wege zu Alltagszielen wie Einkaufsstätten, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen in den Fokus rücken, um Verkehr zu vermeiden. Bei der Verkehrsanbindung müssen attraktive Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr oberste Priorität bekommen sowie die Anbindung an den ÖPNV von Anfang an mitgeplant werden.

Im **Handlungsfeld Mobilität** sieht das Klimaschutzkonzept fast ausschließlich angebotsorientierte Maßnahmen beim ÖPNV und Radverkehr vor, um den MIV zu reduzieren und verweist auf das Mobilitätskonzept von 2017. Dabei wird zum einen der Fußverkehr zu wenig beachtet, zum anderen fehlt eine Analyse und ein Konzept für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Möglichkeiten, den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV attraktiv zu machen, ohne den Kfz-Verkehr einzuschränken, sind angesichts begrenzter finanzieller Mittel, personeller Ressourcen und Flächen jedoch sehr beschränkt. Deswegen muss das Mobilitätskonzept von 2017 dahingehend überarbeitet bzw. ergänzt werden.

Bisher liegt der Fokus selbst bei aktuellen Verkehrsprojekten wie Stadteingang West oder B9 Ortsdurchfahrt Bingerbrück noch zu sehr auf der Steigerung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr und nicht auf einer möglichst klimagerechten Entwicklung. Das muss sich dringend ändern, sonst werden Sie den angestrebten Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Fuß, Rad und ÖPNV nicht erreichen können.

**Elektromobilität** und Wasserstoff sind nur dann treibhausgasneutral, wenn ausschließlich Strom aus Erneuerbaren Energien eingesetzt wird. Das ist bei der Schaffung der entsprechenden Infrastruktur und Energie zu beachten. Von Elektromobilität wird im Klimaschutzkonzept nur im Zusammenhang mit Pkw gesprochen. Das ist schade, weil es erhebliche Potenziale vernachlässigt. Die Betrachtung der Elektromobilität muss sich vielmehr auch auf Pedelecs, E-Bikes, E-Roller, E-Mobile, E-Busse, batterieelektrische Nutzfahrzeuge und Züge bis hin zu elektrischen Fähren erstrecken.

Die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen für die Verbesserung der **Fahrrad-Mobilität** sind alle zu begrüßen! Jenseits der Innenstadt und den Schulen fehlt jedoch die explizite Erwähnung anderer Alltagsziele in den Stadtteilen. Zudem fehlt insbesondere im Hinblick auf

durchgängige und sichere Radwege die Konkretisierung, was das bedeutet. Aufgrund der begrenzten Fahrbahnbreiten im Stadtgebiet wird es nicht ohne Einschränkungen für den Kfz-Verkehr gehen. Es wird z.B. nur dann Radwege geben können, wenn es zu Einbahnstraßenregelungen für den Kfz-Verkehr kommt oder das Parken am Fahrbahnrand unterbunden wird. Die Sichtbarkeit und Aufmerksamkeit für den Radverkehr hängt stark von der Umsetzung der im Radverkehrskonzept von 2017 empfohlenen Piktogramme ab. Sie sind essenziell auf stark befahrenen Straßen ohne Schutzstreifen, im Gegenverkehr von Einbahnstraßen und bei Übergängen von Radwegen auf die Fahrbahn. Bei fehlenden oder zu schmalen Schutzstreifen müssen die Piktogramme unterstützt werden durch ein zu überwachendes Tempolimit von 30 km/h, denn ohne Geschwindigkeitsreduzierung wird die subjektive und objektive Sicherheit des Radverkehrs auf der Fahrbahn immer gering bleiben.

Die Verbesserung der Fahrgastinformation und des Marketings ist ein wichtiger Ansatzpunkt für die Attraktivitätssteigerung des **ÖPNV**. Die Erreichbarkeit wichtiger Alltags- und Freizeitziele mit dem ÖPNV gehört jedoch unabdingbar dazu. Das Grundproblem des ÖPNV, nämlich eine unzureichende Taktung, um gegenüber dem Individualverkehr attraktiv zu sein, wird vermutlich immer bestehen bleiben. Deswegen wird der ÖPNV so lange das Nachsehen haben, wie es schnell, bequem und kostengünstig ist, mit dem Auto in der Stadt zu fahren und das Auto im öffentlichen Raum abzustellen. Stichworte wie „Parkraumbewirtschaftung“ oder „Parkgebühren“ finden sich jedoch nur in den Workshopergebnissen. Auch Bewohnerparken ist leider kein Thema im Klimaschutzkonzept. Dabei wären hier auch Einnahmen zu erschließen, um andere Maßnahmen finanzieren zu können.

Die für die Innenstadt vorgesehene Temporeduzierung und Verkehrsberuhigung ist sehr zu begrüßen, darf sich aber nicht nur auf die Innenstadt beschränken. Der Fuß- und Radverkehr findet nicht nur in der Innenstadt statt, sondern auch in den Stadtteilen und leidet dort mindestens genauso an zu hohen Geschwindigkeiten oder dem illegalen Gehwegparken.

Der **Fußverkehr** ist im Klimaschutzkonzept unterrepräsentiert, im Aktionsplan wird er lediglich in den Maßnahmensteckbriefen Nr. 19 und 20 erwähnt. Dass für den Fußverkehr ausreichend breite, barrierefreie Gehwege erforderlich sind, findet keine Erwähnung. Von Barrierefreiheit ist lediglich im Zusammenhang mit dem ÖPNV die Rede. Wenn sich Menschen mit Kinderwagen, Rollator etc. auf den Gehwegen nicht wohl fühlen oder die Gehwege aufgrund parkender Fahrzeuge, hoher Bordsteine und anderer Hindernisse faktisch

nicht nutzbar sind, wird es jedoch keine Verlagerung vom MIV auf den Fußverkehr geben. Deswegen ist eine Gehwegbreite von 1,50 m einzuhalten, das Abstellen von Kraftfahrzeugen in diesem Bereich darf nicht dauerhaft geduldet werden. Für den ruhenden Verkehr ist die Entwicklung eines Parkraumkonzepts außerhalb von Gehwegen erforderlich. Wo keine ausreichend breiten Gehwege vorhanden sind und das Ausweichen auf die Fahrbahn unvermeidlich ist, muss die zulässige Höchstgeschwindigkeit entsprechend stark herabgesetzt werden.

Die **Rheinschifffahrt** und der **Fährverkehr** werden im Klimaschutzkonzept gar nicht betrachtet, obwohl die Stadt Bingen mit ihren Schiffs- und Fähranlegestellen vielleicht Möglichkeiten hätte, den damit verbundenen Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu beeinflussen.

Über eine Antwort und eine Berücksichtigung der Stellungnahme würden wir uns sehr freuen. Der VCD bietet gerne seine Unterstützung und kritische Begleitung für den weiteren Konkretisierungs- und Umsetzungsprozess an.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Helga Schmadel

Vorstandsvorsitzende VCD Rheinhessen e.V.