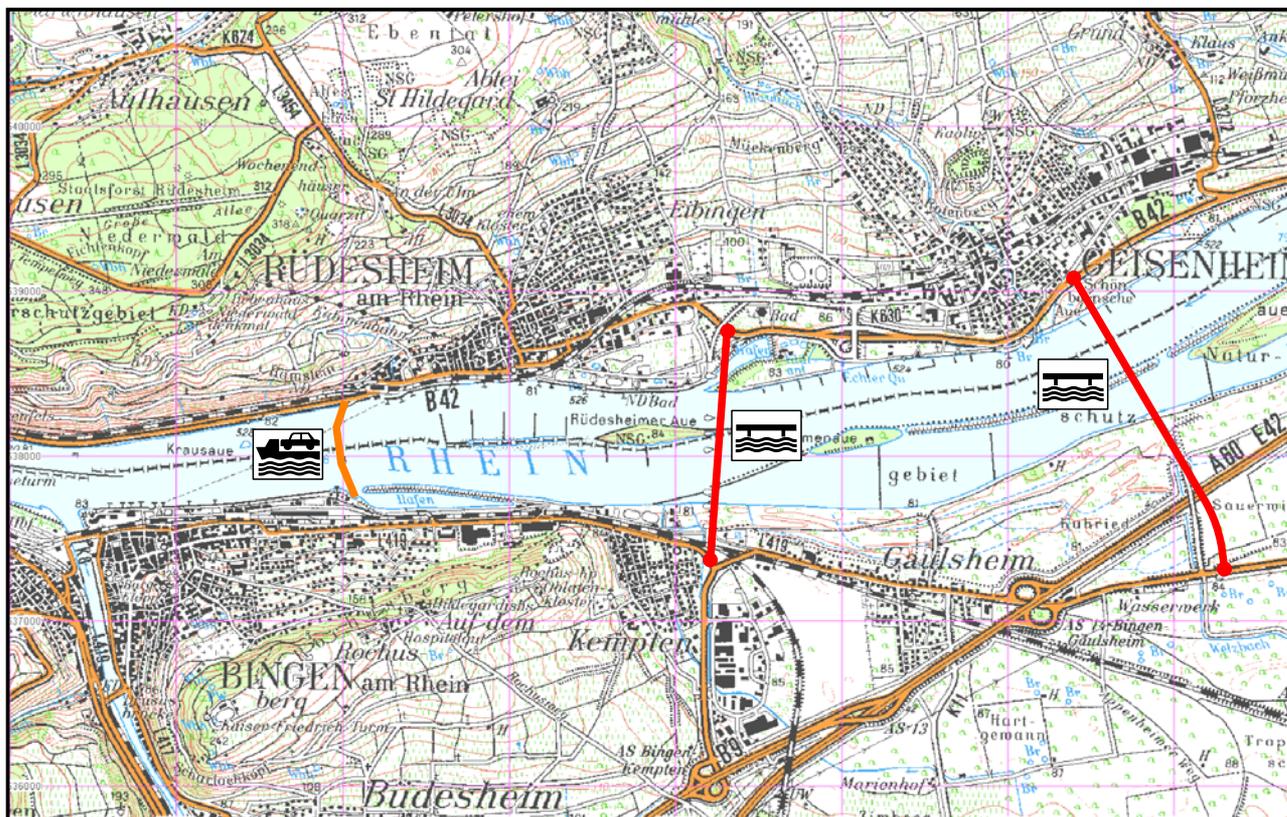

Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz

Aktualisierung und Ergänzung der Verkehrsuntersuchung Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim



Zusammenfassung
August 2005

Verkehrsuntersuchung Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim

im Auftrag des Landesbetriebes Straßen Verkehr Rheinland-Pfalz

Im Mittelpunkt der Studie steht die Prognose der Auswirkungen einer neuen Rheinquerung (Brücken-, Fährverbindung) im Mittelrheintal zwischen Bingen und Rüdesheim/Geisenheim auf den Kfz-Verkehr. Prognosehorizont ist das Jahr 2015, die jüngst eingeführte Autobahn-Maut wird in die Betrachtungen eingezogen. Zur Schaffung einer aktuellen Datenbasis wurden u.a. Verkehrsbefragungen und Verkehrszählungen durchgeführt.

Untersucht wurden die Planfälle

- Einrichtung einer hocheffizienten Fahrverbindung zwischen Bingen und Rüdesheim
- Bau einer Rheinbrücke am Standort Bingen-Rüdesheim
- Bau einer Rheinbrücke am Standort Bingen-Geisenheim

Für die beiden letztgenannten Fälle wurden auch die Auswirkungen einer Brückenmaut und einer Lastbeschränkung für Kraftfahrzeuge mit mehr als 7,5t zulässigem Gesamtgewicht analysiert.

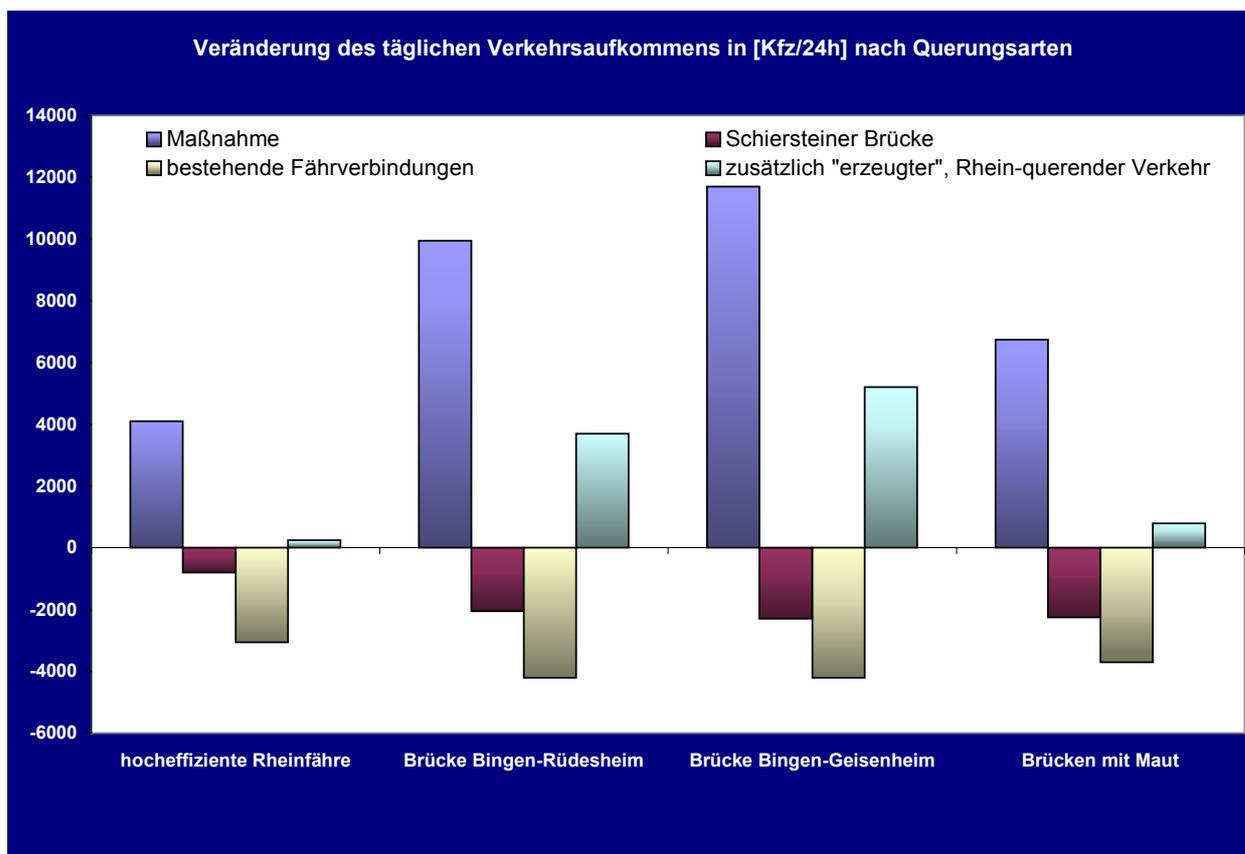
Die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsbeobachtungen auf den Rheinfähren Ingelheim-Mittelheim, Bingen-Rüdesheim und Lorch-Niederheimbach bestätigen frühere Resultate: In der Summe nahm die Kfz-Beförderung zwischen 2000 und 2003 um knapp 14% zu.

Die Untersuchung der Planfälle für das Prognosejahr 2015 zeigte, dass die Einrichtung einer hocheffizienten Fährverbindung den Rheinquerenden Kfz-Verkehr zwischen Lorch/Niederheimbach und Schiersteiner Brücke um etwa 200 [Kfz/24h] erhöht. Die deutliche Zunahme auf der Verbindung Bingen-Rüdesheim um ca. 1.600 [Kfz/24h] auf über 4.100 [Kfz/24h] geht zu „Lasten“ der Schiersteiner Brücke (- 800 [Kfz/24h]) und der konventionellen Fährverbindungen (-600 [Kfz/24h]).

Mit der Inbetriebnahme einer unentgeltlich nutzbaren Rheinbrücke Bingen-Rüdesheim steigt der Rheinquerende Verkehr um fast 3.700 [Kfz/24h] an. Nahezu 100 % des Fährverkehrs werden auf die Brücke verlagert, die über 9.900 [Kfz/24h] anzieht. Die Belastung auf der Schiersteiner Brücke verringert sich um ca. 2.000 [Kfz/24h].

Eine Verschiebung der Brücke in östliche Richtung (Bingen-Geisenheim) verbessert deren Erreichbarkeit insbesondere auf hessischer Seite. Der Rheinquerende Verkehr nimmt nochmals um ca. 1.550 [Kfz/24h] zu, während die Schiersteiner Brücke gegenüber dem Prognose-Nullfall (d.h. ohne Maßnahmen) um 2.300 [Kfz/24h] entlastet wird. Die auf der neuen Brücke erwartete Belastung liegt bei über 11.700 [Kfz/24h].

Die Einführung einer Brückennutzungsgebühr zwischen 1,80 € und 2,30 € pro Pkw und Fahrt (bzw. 6,00 € pro Lkw und Fahrt) vermindert die Verkehrsnachfrage drastisch. Der Zuwachs des Rhein-querenden Verkehrs erreicht nur noch etwa 800 [Kfz/24h]. Das auf der Brücke insgesamt erwartete Verkehrsaufkommen in Höhe von etwa 6.700 [Kfz/24h] setzt sich aus diesem Neuverkehr und dem verlagerten Verkehr (von Fähren: 3.700 [Kfz/24h], von Schiersteiner Brücke: 2.100 [Kfz/24h]) zusammen.



Bei den Prognosen wurde berücksichtigt, dass bis zum Jahr 2015 verschiedene (indisponible) Straßenbaumaßnahmen wie etwa der 6-streifige Ausbau der A 60 zwischen AK Mainz und Weisenauer Brücke sowie zwischen Ingelheim West und AD Mainz abgeschlossen sind.

Werden die in den Planfällen erwarteten Verkehrszuwächse auf die gesamte Anzahl der Rheinquerungen zwischen Lorch-Niederheimbach und Schiersteiner Brücke (einschließlich Schiersteiner Brücke) bezogen, liegt ihr Anteil bei höchstens 5,4 %. Dies verdeutlicht den geringen Stellenwert einer Brücke an den untersuchten Standorten für den übergeordneten Verkehr. Dessen ungeachtet bleibt die lokale und regionale Bedeutung einer attraktiven Querungsmöglichkeit im Mittelrheintal.