

Kriterium / Parameter	Standort / Variante		
	Bingen / Rüdesheim	Geisenheim	Tunnel
▼ Lage	40 - 50 m östlich der ehemaligen Hindenburgbrücke.	Einmündung Chauvignystraße / Südtangente an B 42.	B 42 / Hafen Rüdesheim, 300 m östlich AS A 60 Gaulsheim.
Rhein-km	525,210	522,705	524,075
▼ Rheinbrücke Bauweise / Typ	Deckbrücke mit 2 Stabbogenkonstruktionen über Fahrwasser.	Deckbrücke mit 1 Stabbogenkonstruktion über Fahrwasser.	Tunnelröhre mit vorliegenden Trogstrecken.
Querschnittsbelastung auf der Rheinkreuzung	9.920 Kfz / 24 (Prog. 2015, P2)	11.725 Kfz / 24 (Prog. 2015, P3)	10.000 Kfz / 24 (geschätzt)
Querschnitt	17,50 m (8,00 m Fahrbahn 2 x 3,75 m Rad/Gehweg)	17,50 m (8,00 m Fahrbahn 2 x 3,75 m Rad/Gehweg)	9,50 m (7,50 m Fahrbahn 2 x 1,0 m Notgehweg)
Gesamtlänge / Fläche	1.270 m / 22.225 m ²	1.255 m / 21.790 m ²	3.250 m / 30.875 m ²
Max. Stützweite	175 m	175 m	-
Höhe Rheinkreuzung über Ufer	13 – 17 m	12 – 14 m	- 20 m
Mögliche Variante der Bauweise	Deckbrücke über Fahrwasser.	Keine Deckbrücke über Fahrwasser möglich.	Nicht konkretisiert.
▼ Weitere Bauwerke	Brückenbauwerk DB. Brückenbauwerk B 42.	Brückenbauwerk L 419. Brückenbauwerk A 60.	Nicht konkretisiert.
▼ Anschluss an das Straßennetz (L 419 / B 42) Knotenpunkte	Weitestgehende kreuzungsfreie Verknüpfungen in Ausrichtung auf maßgebende Verkehrsbeziehungen und Verkehrsbelastungen möglich.	Anschluss an L 419 ohne Einschränkungen planfrei möglich. Planfreier Anschluss an B 42 nicht möglich.	Nicht konkretisiert.
Regelquerschnitt zweistreifig	RQ 10,5 (RAS-Q 96) 7,50 m	RQ 10,5 (RAS-Q 96) 7,50 m	10,5 T 7,50 m
Regelquerschnitt einstreifig	Q 1 (RAS-K – 2- B) 5,25 m	Q 1 (RAS-K – 2- B) 5,25 m	-
Straßenlänge	1.850 m	2.235 m	Nicht konkretisiert
Anschlüsse			
Leistungsfähigkeit	Keine LSA durch planfreie Richtungsanschlüsse.	Anschluss an B 42 mit Kreisverkehrsanlage oder Kreuzung mit LSA.	Nicht konkretisiert
Funktionalität Anschluss Süd Bingen /Kempton	Direkte Verknüpfung mit Landesstraße L 419 möglich. Eindeutige und kurze Zuleitung zur Rheinkreuzung mit Bezug zur A 60. Hohe Akzeptanz als alternative Rheinkreuzung gegenüber Rheinfähre durch stadtnahe Verknüpfungen der „Rheinseiten“. Auch für den überregionalen Verkehr als Verbindungsfunktion attraktiv. Verbesserte Anbindung von Zentren an großräumig bedeutsamen Erholungsgebieten.	Rheinkreuzung schließt zur indirekten Verknüpfung an L 419 an. Verbesserte Verbindungsfunktion für den überregionalen Verkehr. L 419 übernimmt verstärkt Zubringerfunktion. Große Entfernungen und Umwege für den Naherholungsverkehr (insbesondere Fußgänger-/Radverkehr).	Sehr lange Zuführungen und Verknüpfungslängen. Ungünstige Verbindungsfunktion der Rheinseiten. Eingeschränkte Funktionalität für Zielverkehr „Naherholungsgebiete“. Ungeeignete Verbindung für Fuß- und Radverkehr. Sehr lange Kreuzungslänge (Umwege, Zeitverlust).

Kriterium / Parameter	Standort / Variante		
	Bingen / Rüdesheim	Geisenheim	Tunnel
Funktionalität Anschluss Nord Rüdesheim a. Rhein	Direkte Verknüpfung mit B 42 (Umgehung Rüdesheim) möglich. Kurze und schnelle Verbindungen für Ziel- und Fremdenverkehr beidseitig des Rheins. Verbesserte Anbindung von Zentren mit großräumig bedeutsamen Erholungsgebieten. Entlastung der Fährbetriebe an der bedeutsamen Uferpromenade von Rüdesheim.	Hohe „punktuelle“ Verkehrskonzentration auf der B 42 im unmittelbaren bebauten Umfeld durch indirekte Zuleitung auf Rheinbrücke. Keine direkten Verknüpfungsmöglichkeiten des Ziel- und Quellverkehrs „Stadtgebiet“ mit der Rheinkreuzung. Verbesserte Verbindungsfunktion für den überregionalen Verkehr. Große Entfernungen für den Naherholungsverkehr (insbesondere Fußgänger/Radverkehr). Verbesserte Verknüpfung mit dichter besiedelten östlichen Räumen.	Wie vor.
▼ Geschätzte Baukosten Rheinbrücke Straßenanschlüsse Gesamt	38,9 Mio. € 7,2 Mio. € 46,1 Mio. €	38,1 Mio. € 8,3 Mio. € 46,4 Mio. €	75,0 Mio. € 9,0 Mio. € 84,0 Mio. €
▼ Rangfolge Verkehrsanbindung / Rheinbrücke	1 Mit der Nähe zur ehemaligen „Hindenburgbrücke“ und seinen verbliebenen Dämmen und den sich darauf ausgerichteten Entwicklungen des umliegenden Straßennetzes, kann die „Achse Rheinkreuzung“ mit den für die planfreien Anschlüsse erforderlichen Abständen zu vorhanden Straßen und unter Einbeziehung vorhandener Knotenpunkte und Verkehrsräume funktional gut integriert werden. Die „Dimension“ des Bauwerkes „Rheinbrücke“ als langes Kreuzungsbauwerk kann hier im Komplex Verkehrsanlagen / Bauwerke / Topografie gut gelöst werden.	2 Die Rheinkreuzung kann zwar auf der Südseite auf „freier Wiese“ ohne große „Zwänge“ projiziert werden. Auf der Geisenheimer Seite steht das Bauwerk mindestens 12 m über der Uferzone. Die Rheinbrücke stößt als lange Kreuzungsachse unmittelbar auf die B 42. Planfreie Anschlüsse können auf Grund der unmittelbar bebauten Ortslage und den zur Verfügung stehenden Flächen nur über sehr aufwendige Rampenbauwerke entlang des Rheinuferes angedacht werden. Eine Kreisverkehrsanlage oder eine Kreuzung direkt am Ende der Brücke steht besonders mit funktionalen und städtebaulichen Zusammenhängen in Konflikt (Architektur).	3 Eine Tunnellösung steht im extremsten Konflikt mit den funktionalen und gesamtwirtschaftlichen Anforderungen im Verhältnis zu den prognostizierten Verkehrsbelastungen.