



# Neue Rheinbrücke

Vorstellung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Verkehrsausschuss 27.04.2021



## Aufgabenstellung:

**Aufzeigen von verkehrlichen Wirkungen (räumliche Verlagerungen im Kfz-Verkehr)  
für drei potenzielle Brückenstandorte**

**Hierfür gemeinsame Beauftragung einer Verkehrsuntersuchung durch  
Stadtplanungsamt MZ, Abt. Verkehrswesen  
und  
Tiefbau- und Vermessungsamt WI, Abt. Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**

**Grundlage: Verkehrsmodell der City-Bahn, Prognosehorizont 2030**



Dokumentation

**Verkehrsuntersuchung zusätzliche Rheinbrücke  
zwischen Mainz und Wiesbaden**

**Anschrift**

ZIV – Zentrum für integrierte  
Verkehrssysteme GmbH  
Robert-Bosch-Straße 7  
D-64293 Darmstadt

**Kontakt**

Telefon +49 6151 27028-0  
Telefax +49 6151 27028-10  
kontakt@ziv.de  
www.ziv.de

STAND: 14.08.2019

**Geschäftsführer**

Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger

**Sitz der Gesellschaft**

Darmstadt, HRB 7252

**Bankverbindung**

Taunus Sparkasse  
Bad Homburg v.d. Höhe



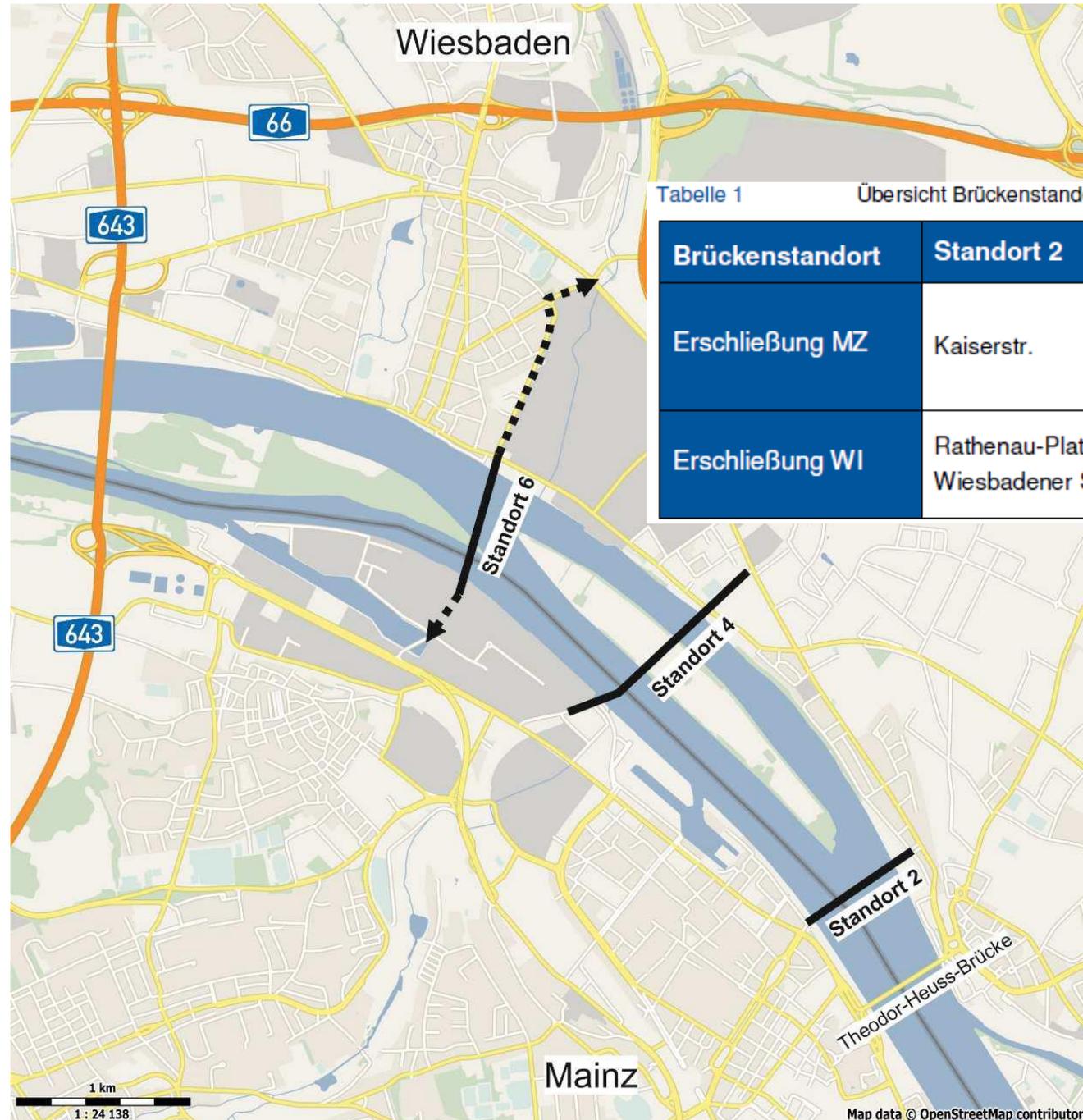


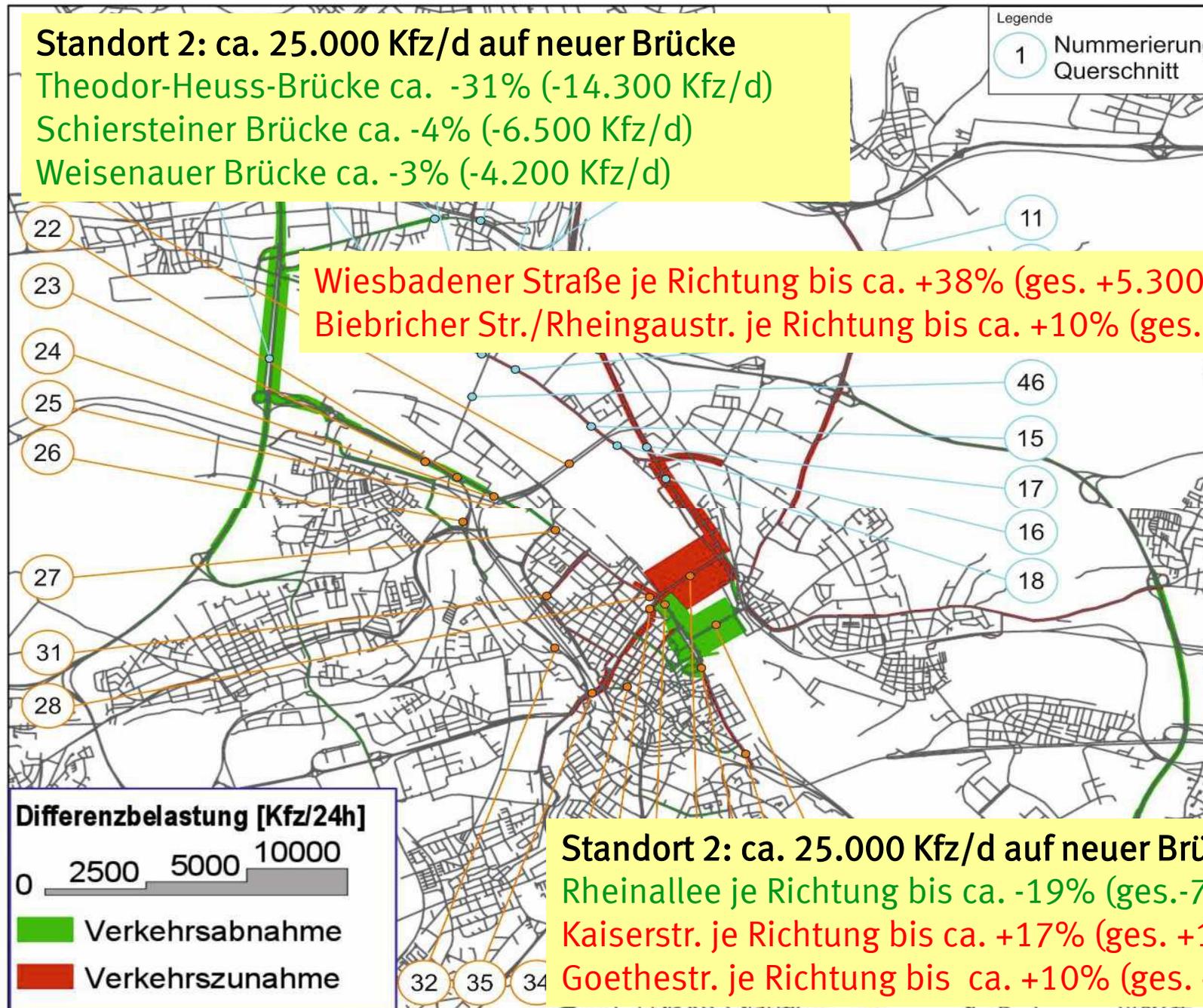
Tabelle 1 Übersicht Brückenstandorte und Erschließung

Brückenstandort	Standort 2	Standort 4	Standort 6
Erschließung MZ	Kaiserstr.	An der Kaiserbrücke/ Rheinallee	Auenstr./ Rheinallee
Erschließung WI	Rathenau-Platz/ Wiesbadener Str.	Biebricher Str. Wiesbadener Str.	Rheingastr./ Glarusstr.

Die Standorte wurden vergleichbar zur THB mit 4 Fahrstreifen untersucht (zeigt wegen höchster Kapazität maximale Verlagerungen).



Standort 2:  
Kaiserstraße –  
Rathenauplatz/Wiesbadener Straße





Standort 4 :  
An der Kaiserbrücke/Rheinallee –  
Biebricher Straße/Wiesbadener Straße



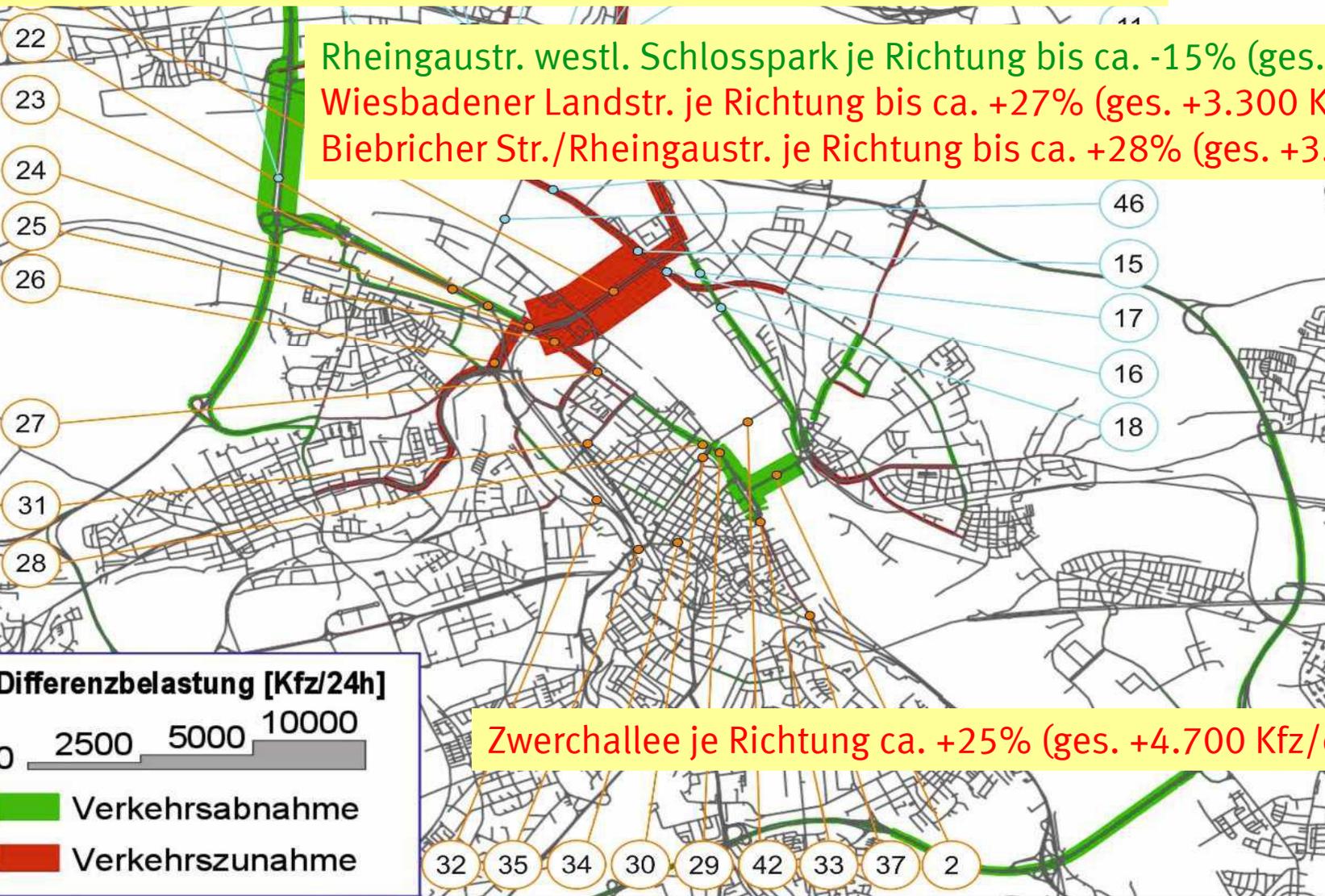
### Standort 4: ca. 22.000 Kfz/d auf neuer Brücke

Theodor-Heuss-Brücke ca. -17% (-8.100 Kfz/d)

Schiersteiner Brücke ca. -7% (-10.600 Kfz/d)

Weisenauer Brücke ca. -3% (-3.500 Kfz/d)

Nummerierung  
Querschnitt



Rheingastr. westl. Schlosspark je Richtung bis ca. -15% (ges. -2.400 Kfz/d)

Wiesbadener Landstr. je Richtung bis ca. +27% (ges. +3.300 Kfz/d)

Biebricher Str./Rheingastr. je Richtung bis ca. +28% (ges. +3.300 Kfz/d)

Zwerchallee je Richtung ca. +25% (ges. +4.700 Kfz/d)

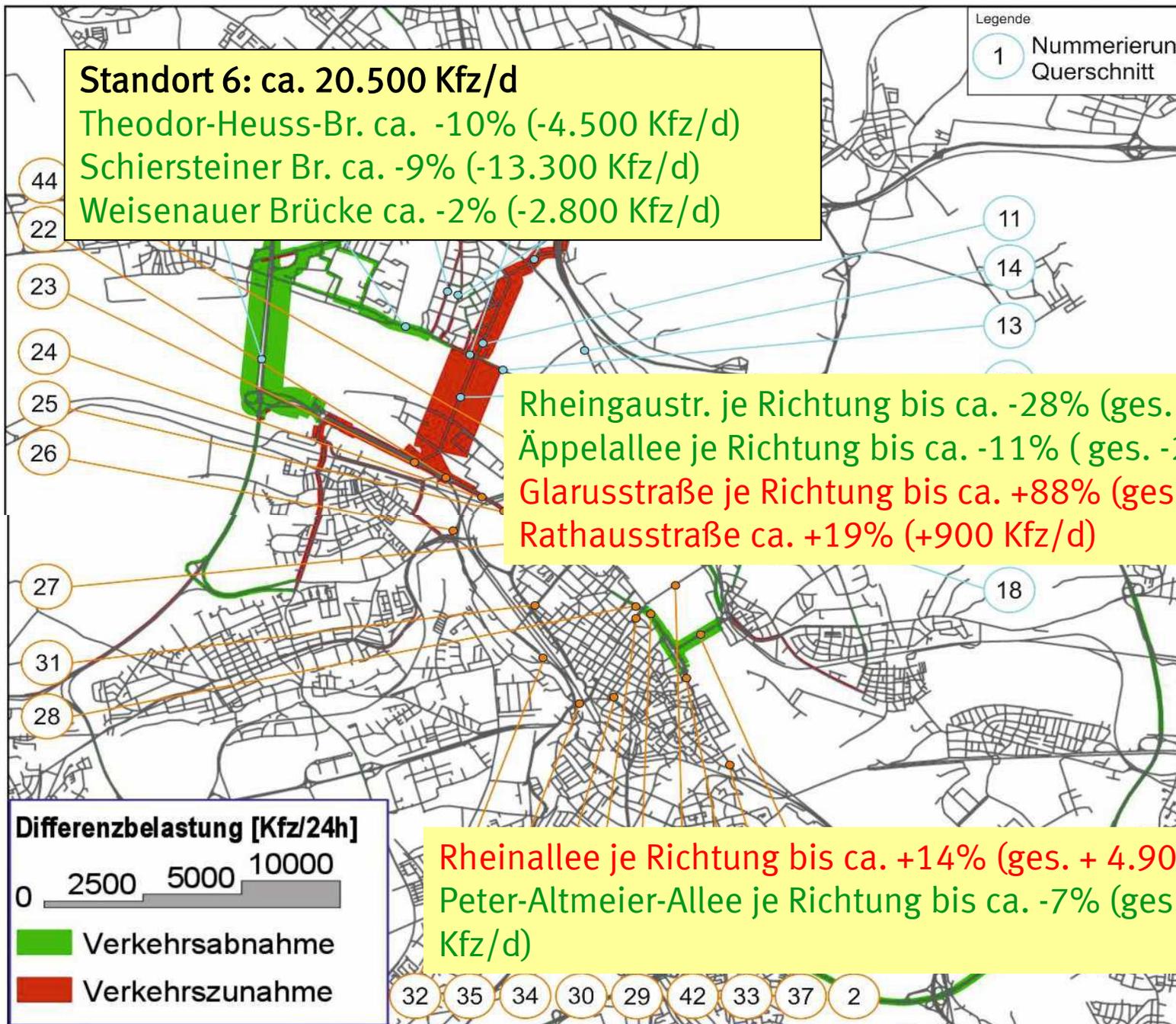
Differenzbelastung [Kfz/24h]



Verkehrsabnahme

Verkehrszunahme







# Variantenvergleich

	Bezugsfall (Kfz/d)	Standort 2 (Kfz/d)	Standort 4 (Kfz/d)	Standort 6 (Kfz/d)
Neue Brücke	-	25.100	22.300	20.600
Schiersteiner Brücke	145.400	138.900 -6.500 (-4%)	134.800 -10.600 (-7%)	132.100 -13.300 (-9%)
Weisenauer Brücke	120.900	116.500 -4.200 (-3%)	117.200 -3.500 (-3%)	117.900 -2.800 (-2%)
Theodor-Heuss- Brücke	46.100	31.800 -14.300 (-31%)	38.000 -8.100 (-18%)	41.600 -4.500 (-10%)



# Variantenvergleich

Standort 2	Standort 4	Standort 6
Pro	Pro	Pro
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Starke Entlastung THB (ca. – 30 %)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung THB (ca. – 15 bis 20%)</li> <li>- Tendenziell gleichbleibende bis leicht abnehmende Verkehrsstärken im Bereich:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwischen Kastel und Amöneburg</li> <li>- Biebrich (West)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geringe Entlastung THB (ca. – 10%)</li> <li>- Tendenziell gleichbleibende bis leicht abnehmende Verkehrsstärken im Bereich:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- MZ-Altstadt</li> <li>- zwischen Kastel und Amöneburg</li> <li>- Biebrich (West)</li> </ul> </li> </ul>
Contra	Contra	Contra
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ca. 20 - 40 % Mehrbelastung der Wiesbadener Straße</li> <li>- Ca. 10- 15% Mehrbelastung der Kaiserstraße</li> <li>- Tendenziell gleichbleibende bis leicht zunehmende Verkehrsstärken im Bereich zwischen Große Bleiche und Kaiserstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ca. 20 – 30% Mehrbelastung der Wiesbadener Straße und Biebricher Straße</li> <li>- Ca. 20-25% Mehrbelastung der Zwerchallee und im weiteren Verlauf „Am Schützenweg“</li> <li>- Tendenziell gleichbleibende bis leicht zunehmende Verkehrsstärken im Bereich:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwischen Goethestraße und Kaiser-Karl-Ring</li> <li>- Biebrich (östlich des Schlossparks)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ca. 75 – 90 % Mehrbelastung der Glarusstraße</li> <li>- Ca. 10-15% Mehrbelastung Rheinallee im Bereich Hafen in MZ</li> <li>- Höherer Anteil Durchgangsverkehr (10%)</li> <li>- Tendenziell gleichbleibende bis leicht zunehmende Verkehrsstärken im Bereich:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biebrich (östlich des Schlossparks)</li> <li>- Mombach</li> </ul> </li> </ul>



## Zusammenfassung der Wirkungen

- Eine abschließende Empfehlung kann auf Basis der hier untersuchten Wirkungen nicht gegeben werden
  - Leistungsfähigkeitsnachweise für Knotenpunkte und Streckenabschnitte sind nicht Teil der Untersuchung
  - Diese Untersuchung geht von einer konstanten Nachfrage aus. Eine zusätzliche Brücke könnte aber eine modale Verlagerung vom ÖPNV auf den MIV zur Folge haben und weiteren Verkehr anziehen.
- Infolgedessen maßgebliche Entlastungen nur der bestehenden Autobahnbrücken bei **deutlich erhöhten Belastungen** im Umfeld der neuen Brücke (Verlagerungseffekt).



# Zusammenfassung der Wirkungen

- Deutliche Erhöhung der Belastungen der innerstädtischen Straßennetze
  - bei Standort 2 Mehrbelastungen der Kaiserstraße und Wiesbadener Straße
  - Standort 6 führt fast zu einer Verdoppelung der Verkehrsmengen in der Glarusstraße und zu Mehrverkehren im Kern von Biebrich (Rathausstraße)
- **In Mainz werden je nach Standort Straßen in der Altstadt, Neustadt, Mombach und in Gonsenheim stärker belastet - auch durch MIV, der bislang die Autobahn nutzt.**
- Neben Auswirkungen auf das Straßennetz sind Auswirkungen auf den Modal-Split zu erwarten. Im Hinblick auf die Diskussionen um Stärkung des Radverkehrs und des ÖPNV, kann eine zusätzliche Brücke zu einer Steigerung der Attraktivität des MIV beisteuern und Wirkungen auf andere Modi schwächen.
- Die vorliegende Studie begutachtet nur die Auswirkungen im MIV bezüglich der Verlagerungswirkungen. Sie beinhaltet keine Aussagen dazu, ob die Verkehre, insbesondere an den Brückenköpfen und den zulaufenden Straßen auch leistungsfähig abgewickelt werden könnten.



- Manuela Metzsch (Tel.: 12 – 34 00; manuela.metzsch@stadt.mainz.de)  
- Abteilungsleiterin Abteilung Verkehrswesen -

Landeshauptstadt Mainz

61 – Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen  
Sachgebiet Verkehrsmanagement

**Vielen Dank für ihr  
Interesse!**