

RADSCHNELLVERBINDUNG WIESBADEN-MAINZ

ERGEBNISSE DER MACHBARKEITSSTUDIE



Mainz, 08.03.2023

TAGESORDNUNG

1. Rambøll - Normalizing cycling
2. Radschnellverbindungen
3. Ziele der Machbarkeitsstudie
4. Ergebnisse der Studie

NORMALIZING CYCLING

NORMALIZING CYCLING – FAHRRADVERKEHR NORMALISIEREN

Green Paper Daten Fuß/Rad
Verkehrsmodellierung Brutus

00 
Daten &
Erkenntnisse

§25 Mobilitätsgesetz Berlin,
Mobilitätsstrategie Brandenburg

Fahrrad-
konzept
Seelow

04 
Förderung

01 
Politik &
Regulierung

SUMP Riga, Tbilissi, Lübeck
Active Mobility DLR (Dublin)

Zugänglichkeit
Effizienz
Nachhaltigkeit
Sicherheit

Fahrradnetz 2.0 Münster
incl. **Velorouten**
Netzplanung Utrecht

Hochwertiges
ÖPNV-System
Kiel

03 
Design

02 
Planung



RAMBOLL

**Radschnellverbindungen Kopenhagen, Berlin, Rostock;
Radbahn U1 und U5 in Berlin**

RADSCHNELLVERBINDUNGEN

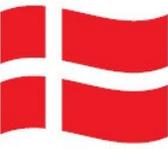
RADSCHNELLVERBINDUNGEN

- tragen dazu bei, den motorisierten Pendelverkehr zu entlasten und Stausituationen zu vermeiden
→ mindestens 2.000 Radfahrende/Tag
- verkürzen Reisezeiten, damit auch längere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können
→ Mindestlänge: 10 km, weitestgehend an Knotenpunkten/Ampeln bevorrechtigt
- sind für alle Verkehrsteilnehmenden
→ weitestgehend baulich getrennt von anderen Verkehrsteilnehmenden
- können das ganze Jahr sicher befahren werden (Beleuchtung / Winterdienst)
- haben eine gute Oberfläche und möglichst wenig Steigungen
- sind sehr effiziente Infrastrukturen (dreimal leistungsfähiger als der Autoverkehr)
→ Breite: 3m je Richtung (oder 4m im Zweirichtungsverkehr)
- sind ein wichtiger Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und Flächenentsiegelung

RADSCHNELLVERBINDUNGEN

Leistungsfähigkeit

- Auf vielen Brücken und Straßen in Kopenhagen verkehren **30-50.000 Radfahrende** pro Tag
- Nach dem Umbau der Königin-Louise-Brücke/ Nørrebrogade sind hier täglich **100.000 Menschen** unterwegs – auf 20-24m Breite



RADSCHNELLVERBINDUNGEN

	2008	→	2016
Fahrrad	30.000	+ 60%	48.000
Gesamtverkehr	81.000	+ 20%	97.000

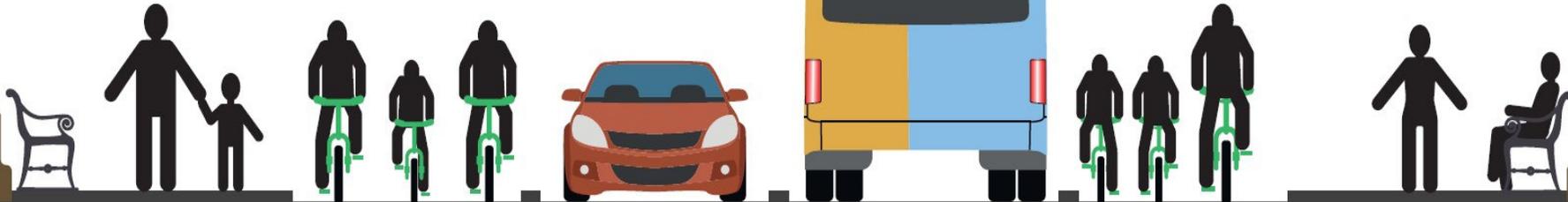
+165%

+60%

-57%

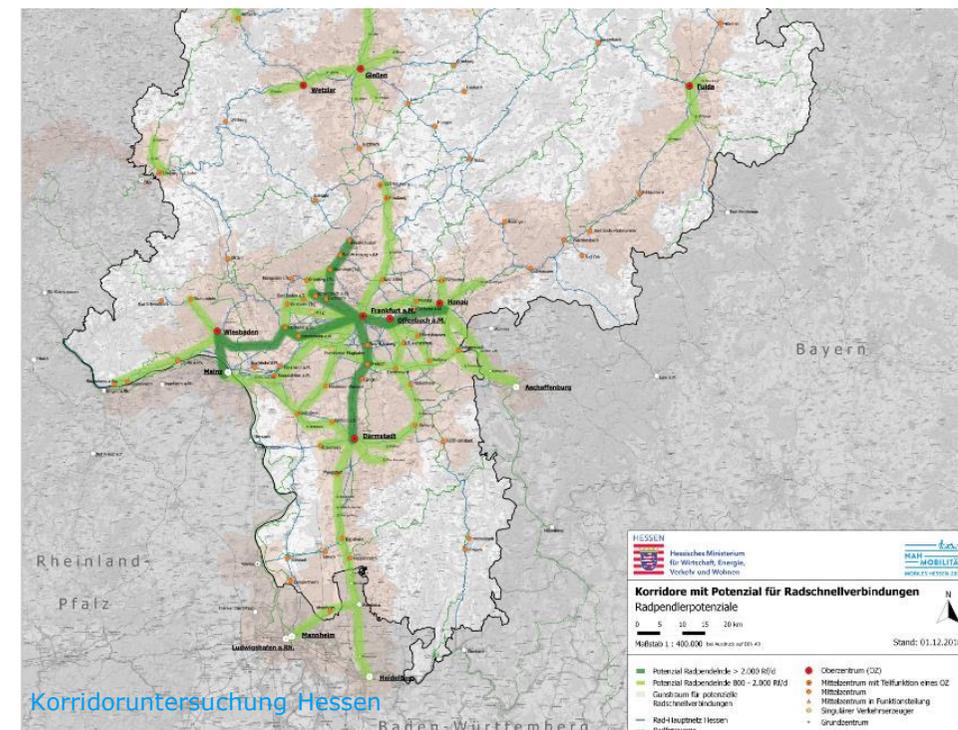
+5%

+1.400%



FÖRDERUNG VON RADSCHNELLVERBINDUNGEN

- Hessen
 - Korridoruntersuchung 2018
 - Potenzial Wiesbaden-Mainz: 2.900 Rf/d, vergleichbar mit Frankfurt – Darmstadt: 2.800 Rf/d
 - Frankfurt – Darmstadt in der Umsetzung
- Rheinland-Pfalz
 - Pendlerradrouten – Potenzialbetrachtung 2014
 - Korridor Bingen – Ingelheim – Mainz (- Wiesbaden)
- Bund
 - fördert Planung und Bau von Radschnellverbindungen
 - In der Regel Beteiligung von 75 % an den Planungs- und Baukosten



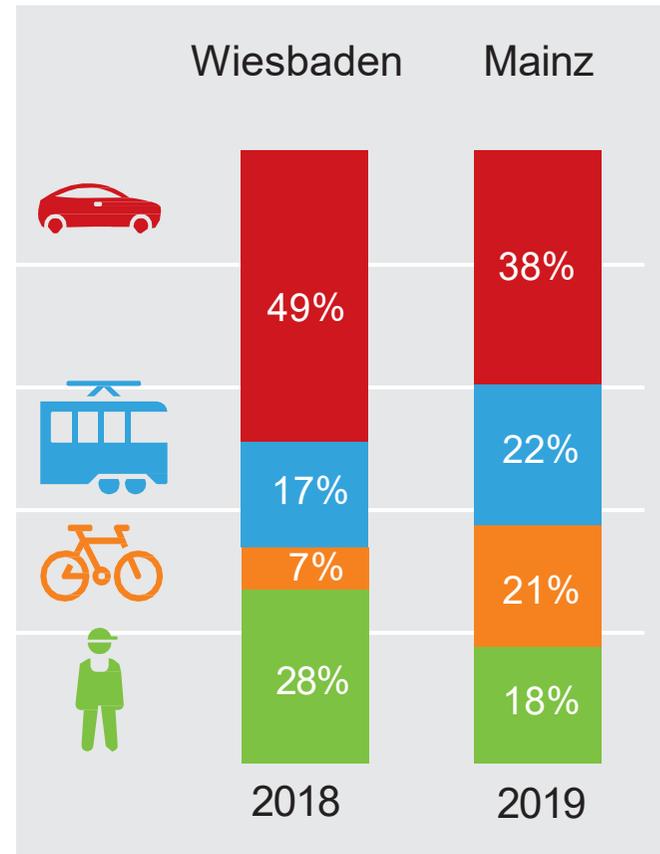
ZIELE DER MACHBARKEITSSTUDIE

POTENZIALE FÜR DEN RADVERKEHR

- Rund 500.000 Wege/d im Einzugsbereich der Radschnellverbindung, davon
- 66.000 – 78.000 Radfahrten/d

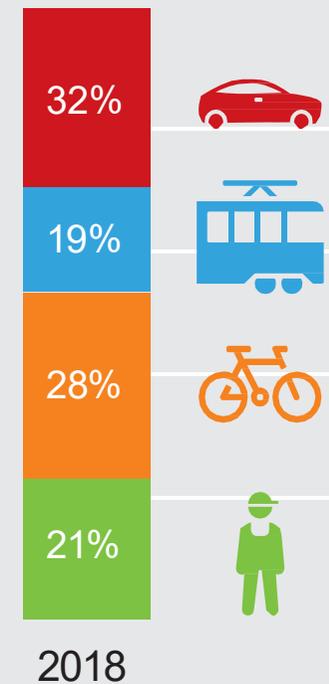
Durch die Radschnellverbindung

- profitieren 15.000 – 19.000 Radfahrende/d von kürzeren Reisezeiten;
- werden 1.200 – 1.500 Pkw-Fahrten/je Tag eingespart und auf das Fahrrad verlagert.



Im Vergleich: Kopenhagen

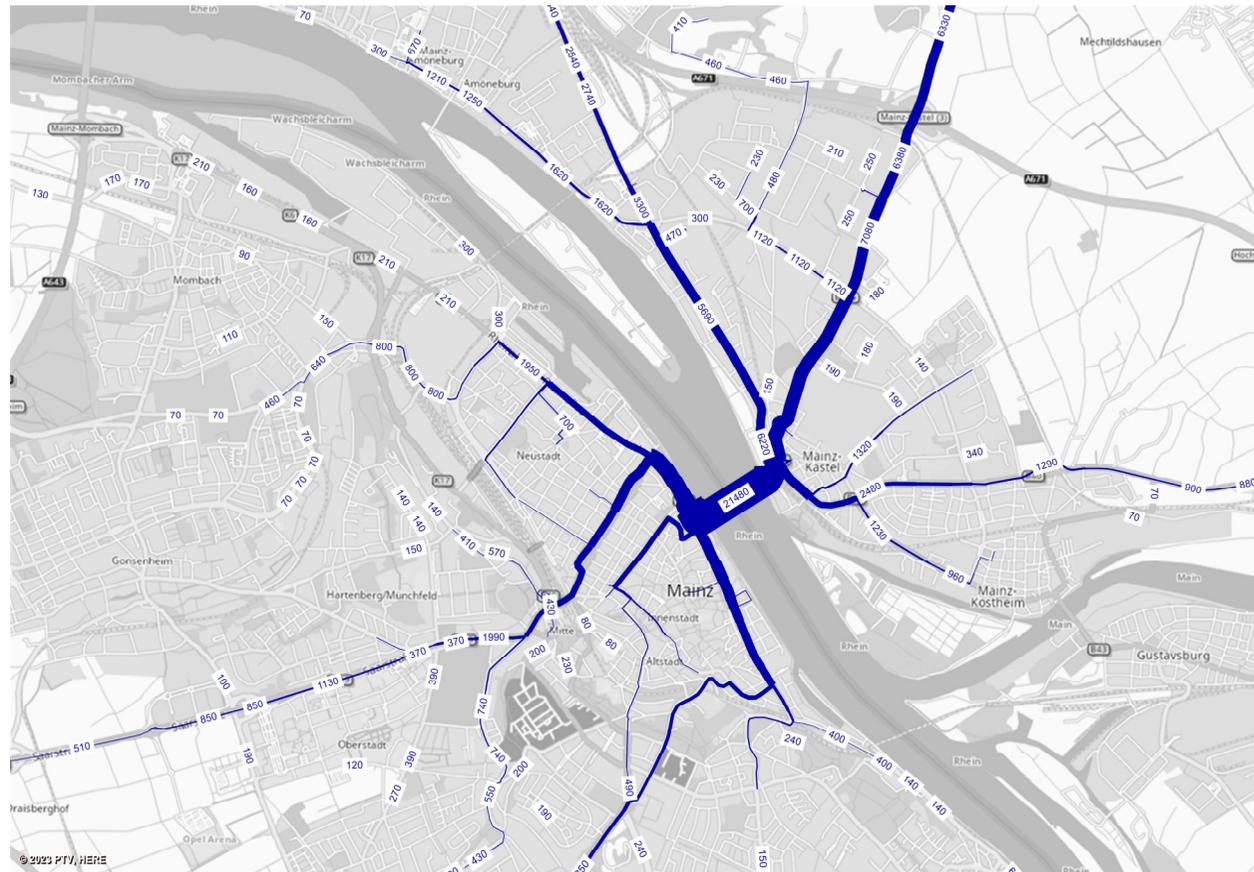
(gute ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur)



POTENZIALE FÜR DEN RADVERKEHR

Die Theodor-Heuss-Brücke queren täglich 32.000 Pkw, davon sind

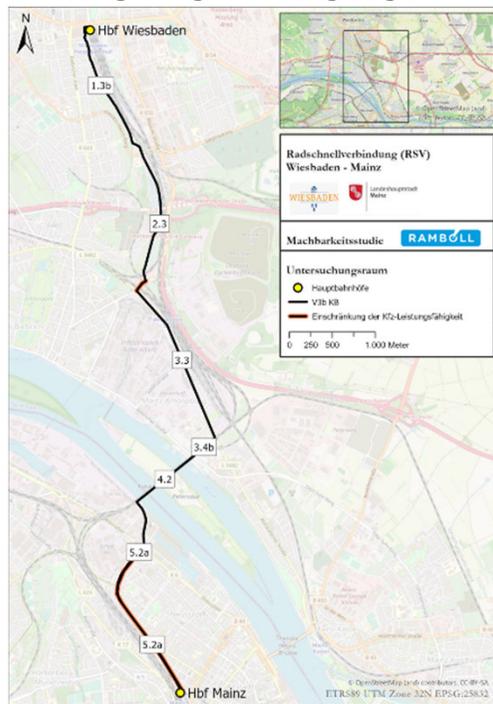
- 2.700 Fahrten < 5 km
- 18.000 Fahrten < 10 km



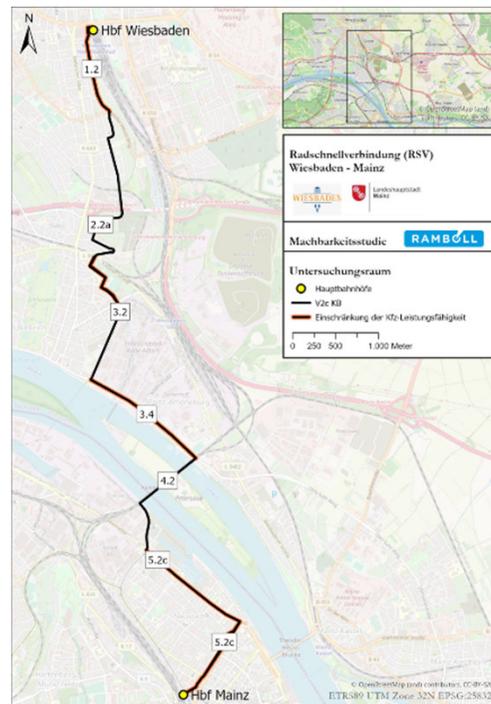
ERGEBNIS

AUSGEWÄHLTE TRASSENKOMBINATIONEN

Kürzeste Route,
geringste Steigung



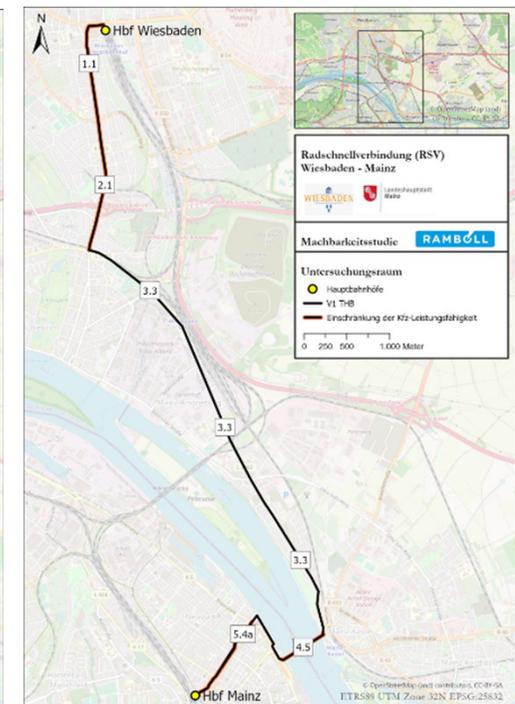
Beste Erschließung



Größtes Potenzial für
städtebauliche Aufwertung

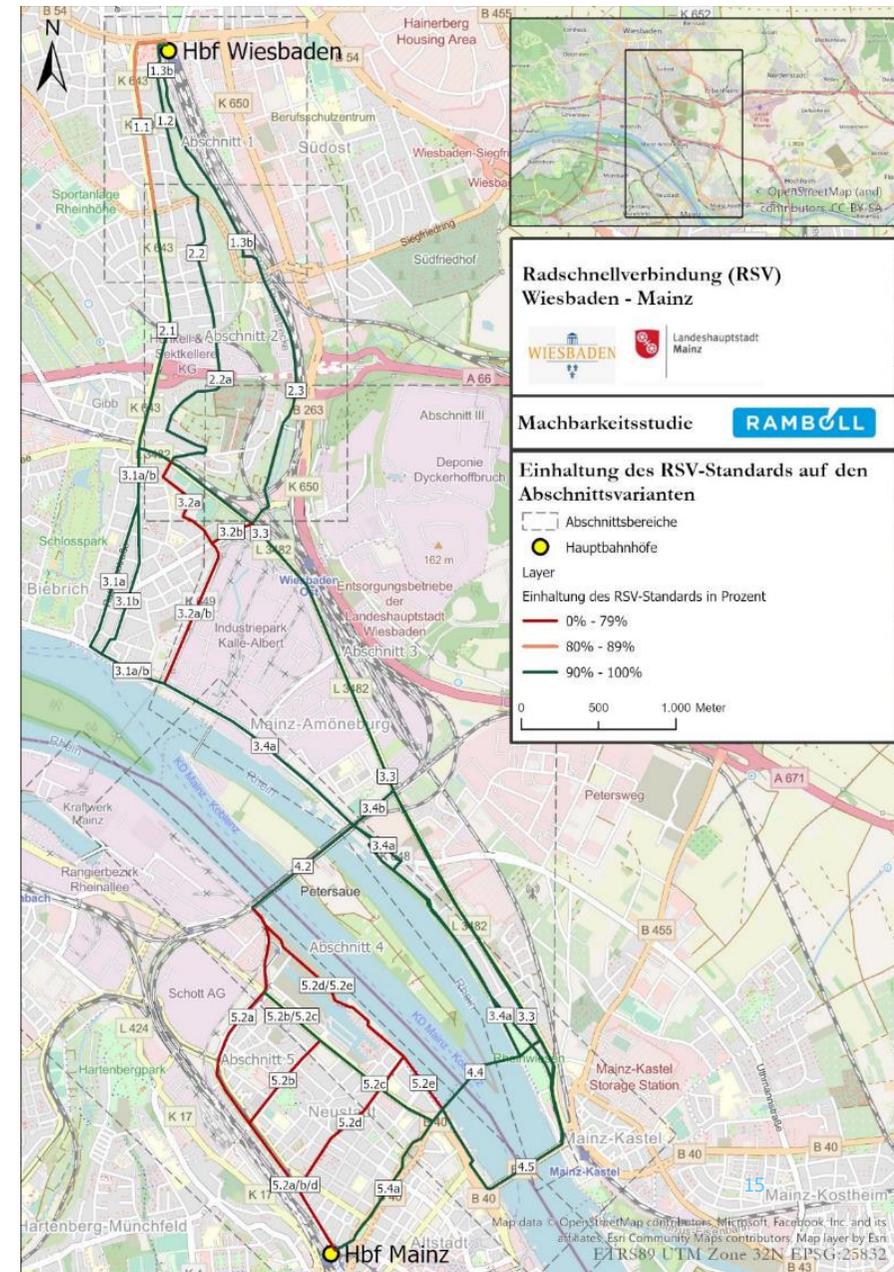


Geringste Kosten



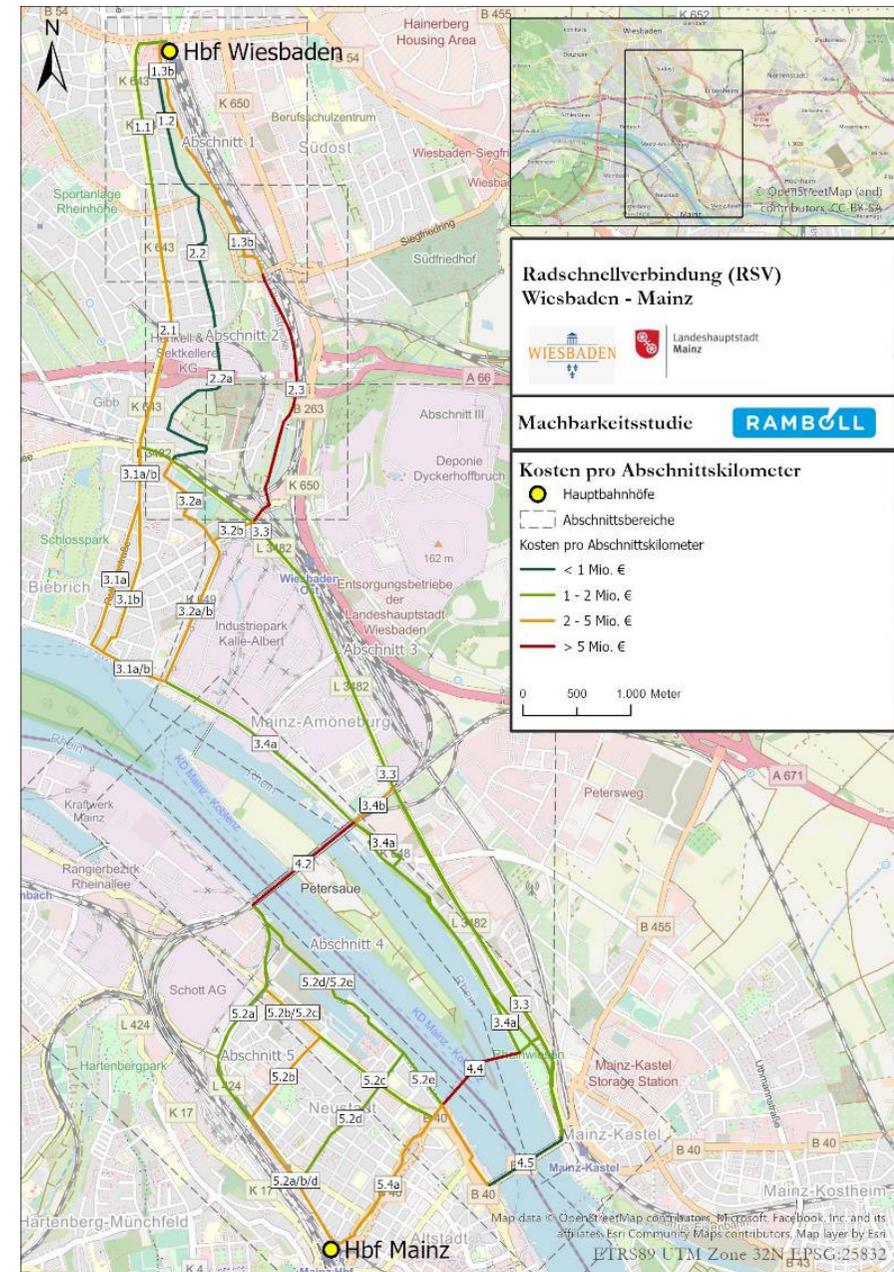
ERFÜLLUNGSGRAD DES RSV-QUALITÄTSSTANDARDS

- Förderfähigkeit bei Einhaltung der RSV-Standards auf 90% der Gesamtstrecke
- Einschränkungen hauptsächlich auf
 - WI: Glarusstraße (Biebrich)
 - Mainz
 - Zollhafen
 - Kaiser-Karl-/Barbarossa-/Kaiser-Wilhelm-Ring
 - Rheinufer
- Die Einhaltung des RSV-Standards auf der Kaiserbrücke wäre nur im Vollausbau gegeben



BAUKOSTEN

- Ingenieurbauwerke - wesentliche Kostentreiber
 - (2.3) Aufständigung über den Salzbach
 - (4.2) Ausbau Kaiserbrücke
 - (4.4) Neubaubrücke
- Kostengünstige Varianten bei Einhaltung des RSV-Standards führen über die
 - Abschnitt 1: Biebricher Allee / Breitenbachstraße
 - Abschnitt 2: Biebricher Allee / Kupferberg – Drususstraße
 - Abschnitt 3: Zentrum Biebrich / Wiesbadener Landstraße
 - Abschnitt 4: Theodor-Heuss-Brücke
 - Abschnitt 5: Alle Varianten



ABSCHNITT 4: RHEINQUERUNG

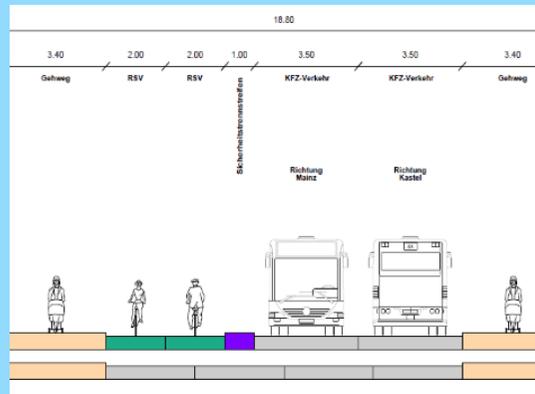
Stufe 1

Kaiserbrücke



- Ermöglicht kürzeste Verbindung zwischen beiden Hbf
- Erweiterung auf RSV-Standard mit 7m Breite sehr aufwendig
- Kosten ca. 45 Mio. € ohne Spindeln
- Vereinfachte Variante (Anpassung Bestand, kein RSV-Standard): 7 Mio. € (ca. 3,0m Breite)

Theodor-Heuss-Brücke



- Lage im Süden führt zu Umwegen für Radfahrende
- Einfache bauliche Realisierung
- Kosten: 0,7 Mio. € (RSV-Standard)
- Einschränkungen Kfz-Verkehr erforderlich, Verlagerung auf BAB und Umweltverbund
- Vorrang ÖPNV → Kfz-Pförtnerung

Stufe 2

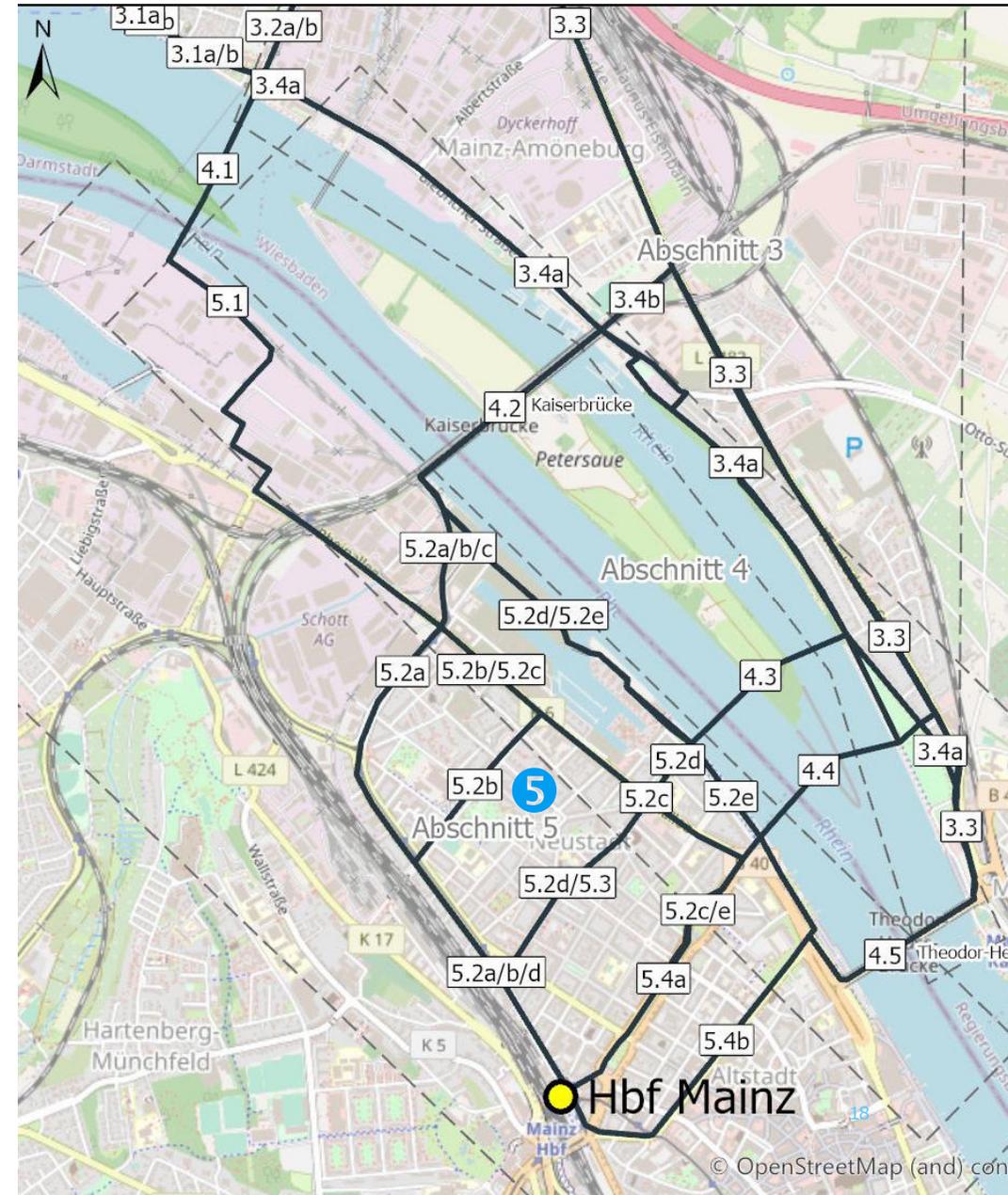
Neue Brücke



- Neue Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Rathenauplatz und Kaiserstraße
- Kosten: 44 Mio. € für RSV-Standard mit 7m Breite

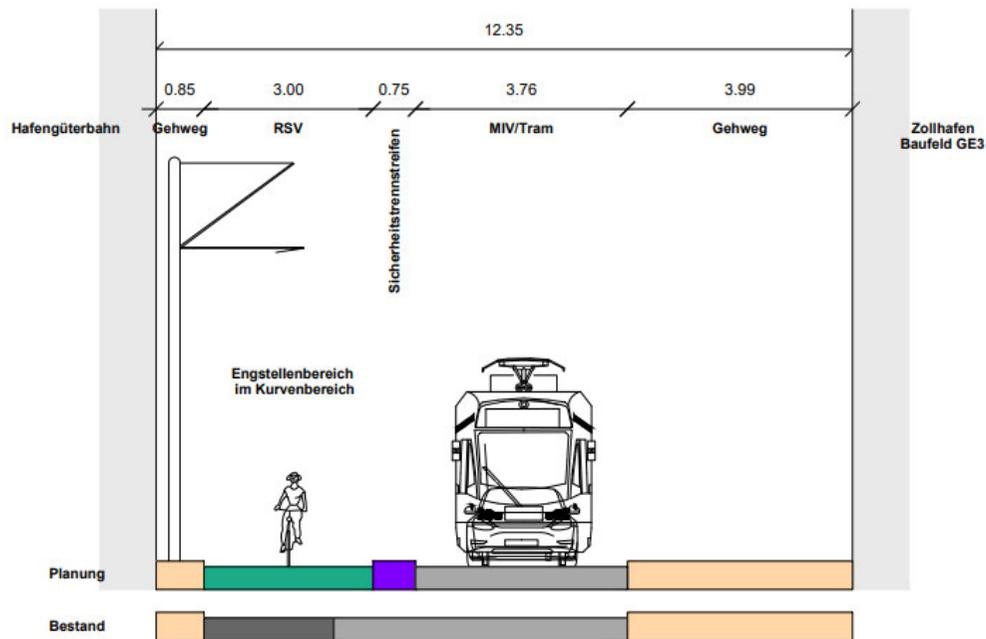
ABSCHNITT 5 (RHEINQUERUNG – MAINZ HBF)

- 5.2a Zollhafen; Kaiser-Karl-Ring; Barbarossaring; Kaiser-Wilhelm-Ring
- 5.2c Zollhafen; Rheinallee; Kaiserstraße
- 5.2d Zollhafen; Josefstraße; Kaiser-Wilhelm-Ring
- 5.2e Zollhafen; Rheinufer; Kaiserstraße
- 5.4a Rheinallee; Kaiserstraße; Schottstraße
- 5.4b Rheinallee; Große Bleiche; Binger Straße; Alicenstraße



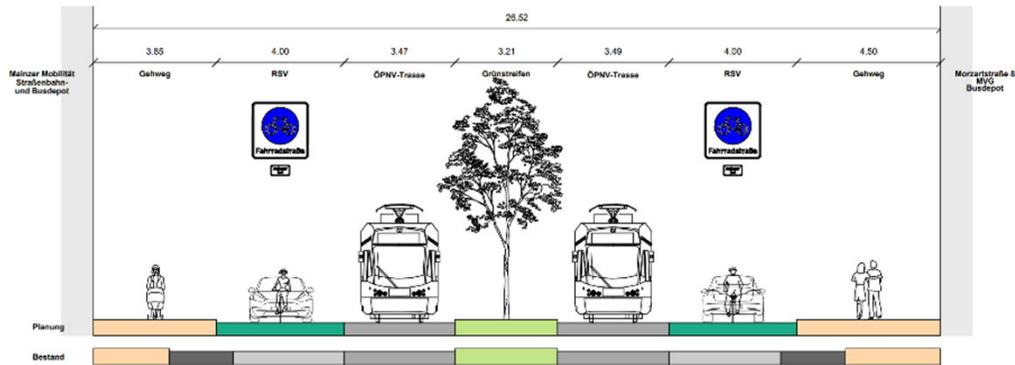
VARIANTENVERLÄUFE IN MAINZ AN DER HAFENBAHN

V 5.2a - QS 3 An der Hafenbahn
Variante 1.1 - Einrichtung RSV - innerorts (Musterblatt RSV-4)

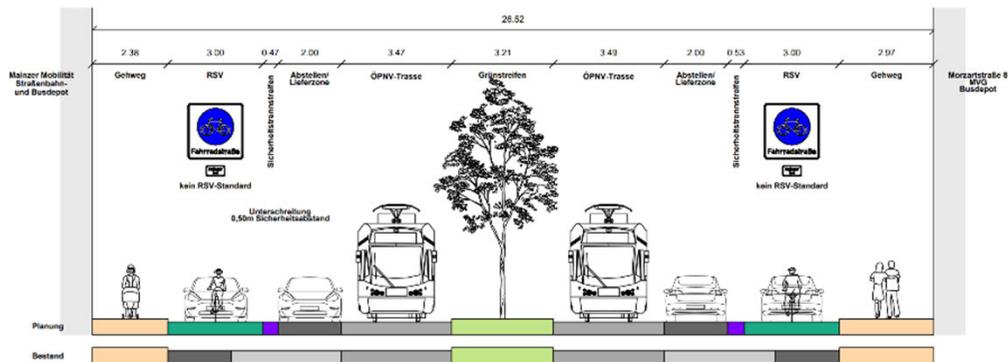


VARIANTENVERLÄUFE IN MAINZ KAISER-KARL-RING

V 5.2a - QS 2 Kaiser-Karl-Ring
Variante 2.1 - Führung in einer Fahrradstraße - innerorts (Musterblatt RSV-8)



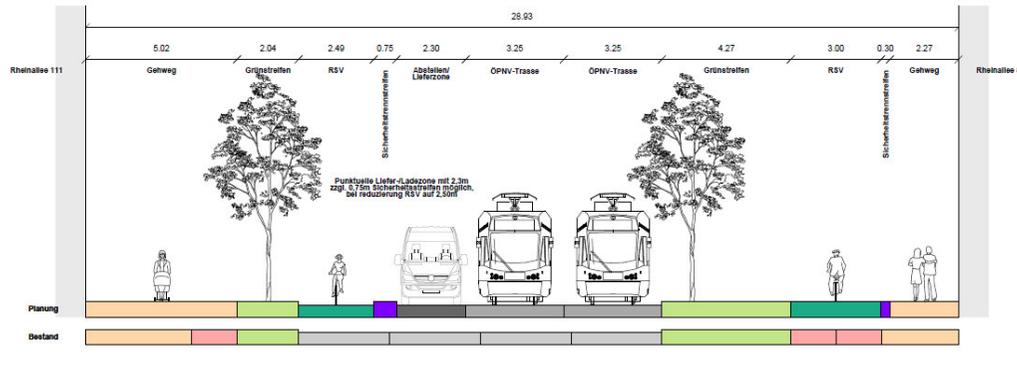
V 5.2a - QS 2 Kaiser-Karl-Ring
Variante 2.2 - Führung in einer Fahrradstraße - innerorts (Musterblatt RSV-8)



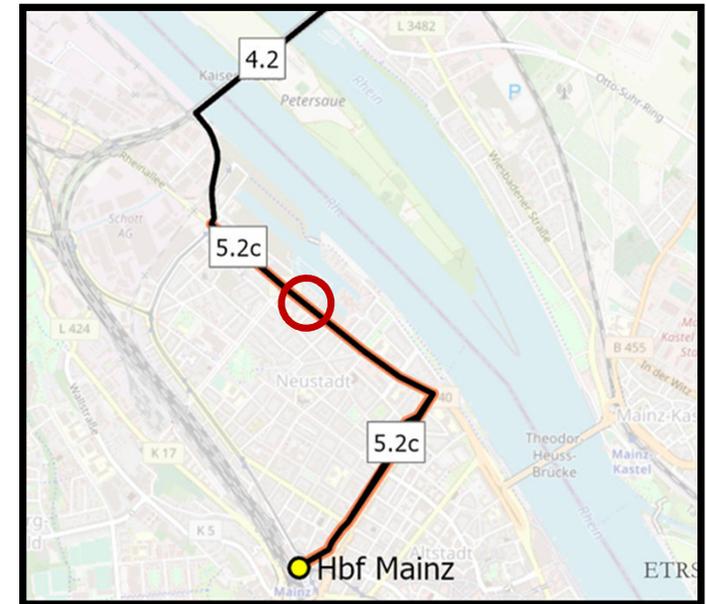
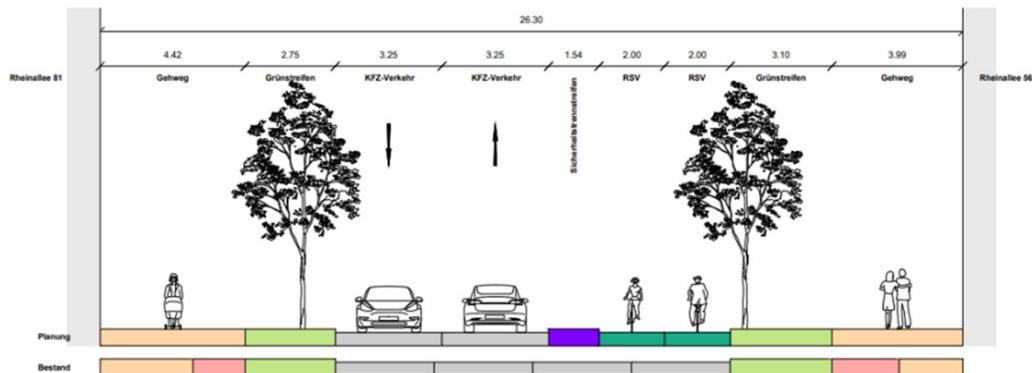
VARIANTENVERLÄUFE IN MAINZ

RHEINALLEE

V 5.2c - QS 1 Rheinallee
Variante 2.2 - Einrichtung RSV - innerorts (Musterblatt RSV-4)



V 5.2c - QS 2 Rheinallee
Variante 1.1 - Zweirichtung RSV - außerorts (Musterblatt RSV-6)



VARIANTENVERLÄUFE IN MAINZ KAISERSTRASSE – CHRISTUSKIRCHE



VARIANTENVERLÄUFE IN MAINZ

KAISERSTRASSE – HÖHE GARTENFELDSTR.

V 5.4a - QS 3 Kaiserstraße
Variante 1.2 - Einrichtung RSV - innerorts (Musterblatt RSV-4)



V 5.4a - QS 3 Kaiserstraße
Variante 2.1 - Beldseitiger Zweirichtungs RSV reduziert - (Musterblatt RSV-6)



Mögliche Anbindung der RSV an die Kaiserbrücke

1. Platz Planungswettbewerb

