

6.2 Maßnahmenübersicht

Im Folgenden werden die erfassten Gesamtmaßnahmen je Verkehrsträger gegenübergestellt. Farblich hervorgehoben sind dabei die im Rahmen des Begleitprozesses priorisierten Maßnahmen (Maßnahmensteckbriefe):

Tabelle 40 Maßnahmenübersicht des motorisierten Individualverkehrs (Pkw-Verkehr)

Motorisierter Individualverkehr (MIV) 	
MIV-1.1	Gezieltes Straßenerhaltungsmanagement und Instandhaltung der Infrastruktur (Kreisstraßen)
MIV-1.2	Umsetzung der Sanierungsoffensive im Rheingau-Taunus-Kreis (Bundes- und Landesstraßen)
MIV-2	Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
MIV-3	Planung und Einrichtung von Ortsumgehungen
MIV-4	Bau eines Rheintunnels zwischen Mainz/ Koblenz
MIV-5	Umgestaltung der Knotenpunkte und Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Streckenzug der B42/ B275
MIV-6	8-streifiger Ausbau der BAB 3 zwischen AS Limburg-Süd und Wiesbadener Kreuz
MIV-7	Kapazitätsprüfung und Einrichtung neuer Park+Ride-Anlagen/ Mitfahrerparkplätzen im Kreisgebiet (insbes. in Richtung Landeshauptstadt Wiesbaden)
MIV-8	Alternative Umleitungsstrecken der BAB 3
MIV-9	Koordinierung von Lichtsignalanlagen
MIV-10	Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Elektroladesäulen-Systems im öffentlichen Straßenraum
MIV-11	Ausbau des Carsharing Systems
MIV-12	Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan für den Rheingau-Taunus-Kreis umsetzen

Quelle: [Eigene Darstellung]

6.3 Maßnahmenkonzept MIV

Das dominierende Verkehrsmittel im Rheingau-Taunus-Kreis ist der Pkw. Grund dafür ist die hohe Pkw-Besitzquote (Motorisierungsgrad) von über 700 Pkw pro 1.000 Einwohner. Statistisch verfügt damit jeder Einwohner des Kreises, der eine Fahrerlaubnis erwerben darf, über einen eigenen Pkw. Das vergleichbare schwächere ÖPNV-Angebot und die fehlende Radverkehrsinfrastruktur lassen sich auch auf Basis der aktuellen Angebotsstrukturen (Zeitvorteile des MIV, fehlende Infrastruktur) und der mangelnden Nachfrage nach diesen Verkehrsmitteln erklären. Die bewegte Topografie ist überdies ein Handicap für den Radverkehr. Als Alternative zum Pkw-Verkehr stehen daher flächendeckend keine Verkehrsmittel zur Verfügung, die adäquate Reisezeitvorteile und mehr Komfort bieten.

Insofern kommt der störungsfreien Abwicklung des Kfz-Verkehrs auch künftig eine tragende Rolle zu. Durch die fehlende Schienenanbindung im Untertaunus spielt der Pkw insbesondere für die Erreichbarkeit der Kreisstadt Bad Schwalbach und der umliegenden Kommunen eine bedeutende Rolle.

Um die Belastungen und Problemstellen im Straßenverkehrsnetz zu verringern, sind bereits im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 diverse Straßenbaumaßnahmen durch das Land Hessen geplant. Hierzu zählen beispielsweise insbesondere die Planungen von Ortsumgehungen oder der Ausbau der Bundesautobahn A3. Es sind jedoch weitere Maßnahmen in der Baulast des Landes oder des Kreises notwendig, um die Qualität des Verkehrsablaufs auch künftig zu sichern.

Um den hohen Verkehrsmittelanteil des Kfz-Verkehrs zu senken, sind neue Mobilitätsformen (Sharingangebote) zu erwägen. Auch die Umsetzung einer geeigneten und direkten Schienenanbindung des Untertaunus in Richtung der Landeshauptstadt Wiesbaden stellt eine geeignete Maßnahme dar, die künftige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern und den Anteil des Kfz-Verkehrs zu minimieren.

Die nachfolgenden Maßnahmen enthalten Maßnahmenvorschläge aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, von Hessen Mobil und vom Rheingau-Taunus-Kreis.

In der Befragung der Bürger zu priorisierten Maßnahmen im MIV wurde der Bau einer festen Rheinquerung an vierter Stelle genannt. Zur Machbarkeit einer Rheinbrücke wurde 2020 eine Untersuchung durchgeführt, die im März 2021 vorgelegt wurde. Die untersuchten Brückenvarianten verursachen erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten. Zwei Vogelschutzgebiete sowie zwei FFH-Gebiete wären betroffen.

Dieses Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung schließt den Bau einer Rheinbrücke nicht vollständig aus. Das Bundesnaturschutzgesetz stellt in § 34 Abs. 3 aber sehr hohe Anforderungen an ein Vorhaben, das erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000 Flächen verursacht. Die Gutachter haben erhebliche Zweifel daran, dass es gelingt, eine rechtlich nicht zu beanstandende Begründung für eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz zu formulieren. Dem Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung folgend, wurde die Rheinbrücke als Maßnahme aus dem Maßnahmenbündel MIV genommen. Eine Untertunnelung des Rheins verursacht voraussichtlich weniger Eingriffe in Natur und Landschaft und hat gegenüber dem ausschließlichen Fährverkehr den Vorteil, dass der Tunnel auch bei Hoch- und Niedrigwasserständen genutzt werden kann. Die Machbarkeit des Rheintunnels sollte untersucht werden. Daher ist als priorisierte Maßnahme zur Rheinquerung der Tunnel aufgeführt.

MIV-4 Bau eines Rheintunnels zwischen Mainz/ Koblenz		
<p>Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs gab es zwischen Rüdesheim am Main und Bingen-Kempton eine Brücke (Hindenburgbrücke) für den Eisenbahnverkehr; welche durch Kriegsereignisse zerstört und nicht wiederaufgebaut wurde. Im Jahr 2020 wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für die Rheinbrücke erarbeitet. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass aufgrund der erheblichen Eingriffe in Natura 2000-Gebiete vom Brückenprojekt Abstand genommen werden sollte.</p> <p>Ein Tunnel hat voraussichtlich wesentlich weniger Auswirkungen auf Natur und Landschaft und würde unabhängig von Hoch- und Niedrigwasserständen die Querung des Rheins ermöglichen. Er würde eine feste Verbindung für den Kfz- und Radverkehr zwischen dem Rheingau und dem Landkreis Mainz-Bingen schaffen, die von Pendlern und dem Freizeitverkehr genutzt werden könnte.</p> <p>Zudem würden insbesondere die stark befahrenen Strecken der B42 und der Schiersteiner Brücke (einzige vorhandenen Querungsmöglichkeit zwischen Mainz und Koblenz) entlastet werden. Zusätzlich könnten enorme Reisezeitgewinne durch eine feste Querung zwischen den beiden Landkreisen erzielt werden.</p> <p>Die Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz (Entlastung/ Mehrbelastungen) und der gesamtwirtschaftliche Nutzen sind durch eine Machbarkeitsuntersuchung zu bestimmen. Zudem ist in der Machbarkeitsuntersuchung zu prüfen, ob ein Tunnelbauwerk die Anforderungen des Naturschutzes erfüllen kann.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
1. Verbesserung Straßenzustand 2. Beseitigung Unfallhäufungsstellen 3. Bau von Ortsumgehungen 4. Bau einer Rheinquerung 5. Knotenpunkte B 42/ B 275	2025 2030	Federführend: Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz Zu beteiligen: RTK, Landkreis Mainz-Bingen, Kommunen
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	technisch-, wirtschaftliche Machbarkeitsstudie ca. 250.000 €	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		Positiv
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		Positiv
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		

ÖPNV-7 Ausweitung des Fährbetriebs bis mind. 24:00 Uhr		
<p>Die Rheinfähren im Rheingau-Taunus-Kreis stellen eine bedeutende Verbindung zwischen den beiden Rheinufern (Rheingau-Taunus-Kreis/ Landkreis Mainz-Bingen) dar. Insbesondere für Berufspendler und Freizeittouren stellen die Fährverbindungen neben der Schiersteiner Brücke in Wiesbaden die einzige Wegeverbindung zwischen dem RTK und den Arbeitsplatz- und Freizeitschwerpunkten Bingen und Ingelheim dar. Um neben den bisherigen Beförderungszeiten (Sommermonate: 05:30 - 00:00; Wintermonate: 05:30 - 22:00 Uhr) auch in den Tagesrandzeiten ein durchgehendes und attraktives Angebot zu schaffen, ist der Fährbetrieb grundsätzlich bis mind. 24:00 Uhr (mindestens auf einer Fähre) auszuweiten. Gegebenenfalls ist eine alternierende Anpassung der Betriebszeiten der unterschiedlichen Fährbetriebe eine geeignete Möglichkeit für die Schaffung eines durchgängigen Verkehrsangebotes zur Rheinüberquerung. Unter diesen Voraussetzungen ist ebenfalls die Sicherstellung des Fährbetriebes im Nachtbetrieb (bedarfsgerechtes Angebot im Stundentakt) aus betriebswirtschaftlicher Sicht zu prüfen und ggf. in das bestehende Verkehrsangebot zu implementieren. Ebenso ist eine Taktverdichtung in den Tagstunden anzustreben, um Wartezeiten zu reduzieren.</p> <p>Anpassungen und Neustrukturierungen der betrieblichen Ausrichtung stellen eine laufende Aufgabe der Aufgabenträger (Rheinfähre Maul GmbH, Bingen-Rüdesheimer Fähr- u. Schifffahrtsges. eG, Fährbetrieb Schnaas GmbH) sowie der Kommunen des Rheingau-Taunus-Kreises dar und sind untereinander abzustimmen.</p> <p>Eine temporäre Verlängerung der Betriebszeiten auch über diesen Zeitraum hinaus ist insbesondere im Rahmen von Sonderveranstaltungen (Rheingau-Musik-Festival, Weinfeste, etc.) mit den Fährbetrieben abzustimmen.</p>		
Priorisierung der Bürgerschaft	Umsetzungshorizont	Umsetzende Akteure
<ol style="list-style-type: none"> 1. Taktverdichtung 2. Anpassung Tarifsysteem 3. Einrichtung Mobilstationen 4. Einrichtung Schnellbuslinien 5. Barrierefreiheit 	<p>2025</p> <p>2030</p>	<p>Federführend: Fährbetriebe, RTK, Mainz-Bingen, Länder Hessen und Rheinland-Pfalz</p> <p>Zu beteiligen: Kommunen</p>
Förderprogramme	Grobkostenschätzung	Weitere Informationen
-	ca. 80.000 € pro zusätzlicher Betriebsstunde und Fähre	-
Beurteilung Zielsystem		Auswirkung
Ziel 1 – Keine Verkehrstoten mehr im RTK		
Ziel 2 – Der öffentliche Verkehr ist barrierefrei		
Ziel 3 – In maximal 30 Minuten zum nächsten Mittelzentrum		Positiv
Ziel 4 – Der öffentliche Verkehr ist CO2-neutral		
Ziel 5 – Die Mobilität ist ohne eigenen Pkw gewährleistet		Positiv
Ziel 6 – Alternative Verkehrsmittel fördern (E-Mobilität, Carsharing, Wasserstofftankstellen)		
Ziel 7 – Moderne, digitale Arbeitsplätze ersetzen viele Wege		
Ziel 8 – Ein durchgehendes Radwegenetz ist ausgebaut		
Ziel 9 – Die Höhenorte im Rheingau sind besser angebunden		Positiv