



Nahmobilitätsplan

für die Stadt Rüdesheim am Rhein

Stadtteile Assmannshausen und Aulhausen



Auftraggeber:

Stadt Rüdesheim am Rhein
Magistrat der Stadt Rüdesheim
Markt 16
65385 Rüdesheim am Rhein

Ansprechpartner:

Alexander Riemer
Projektmanagement für das
Ordnungsamt der Stadt Rüdesheim am Rhein
E-Mail: ordnungsamt@stadt-ruedesheim.de

Köln und Wiesbaden im Juni 2026

Nahmobilitätsplan

für die Stadt Rüdesheim am Rhein – Stadtteile Assmannshausen und Aulhausen

Auftragnehmer:



mociety GmbH

August-Ruf-Straße 3
65207 Wiesbaden

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Thomas Ernst
Tel.: 06127 - 999 78
E-Mail: ernst@mociety.de



Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
50667 Köln

Bearbeitung:
Dipl.-Ing (Raumpl.) Herbert Eidam
M.Sc. Geogr. David Philipps
Tel.: 0221 - 789 527 - 27
E-Mail: herbert.eidam@VIAKoeln.de
Internet: www.VIAKoeln.de

Fotos und Grafiken:

Planungsbüro VIA eG, wenn nicht anders gekennzeichnet

Inhalt

1.	Einleitung.....	1
1.1.	Zielsetzung und methodischer Ansatz des Nahmobilitätsplans	1
1.2.	Projektablauf.....	6
2.	Bestandsaufnahmen und -bewertung der Situation der Nahmobilität.....	8
2.1.	Räumliche Lage und Grundstruktur des Verkehrs.....	8
2.2.	Ausgangslage: Städtebauliche und verkehrliche Situation im Stadtteil Assmannshausen	11
2.3.	Ausgangslage: Städtebauliche und verkehrliche Situation im Stadtteil Aulhausen	15
3.	Handlungsfelder	19
4.	Maßnahmenvorschläge: Teilprojekte	20
5.	Mustersteckbriefe	51
6.	Fazit und Empfehlungen.....	61
7.	Anhang.....	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Methodisches Vorgehen im Nahmobilitäts-Check.....	5
Abbildung 1-2: Projektablauf für den Nahmobilitäts-Check entsprechend der Vorgaben des Landes Hessen.....	6
Abbildung 2-1: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland (Quelle: BBSR 2018, entnommen aus MID 2017)	9
Abbildung 4-1: Verortung der Teilprojekte in Assmannshausen.....	22
Abbildung 4-2: Detailkarte zum vorgeschlagenen Geschwindigkeitskonzept	24
Abbildung 4-3: Beispiel für „Nachbarschaftszonen“ in einem Pilotprojekt in Düsseldorf, Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen ohne niveaugleichen Ausbau, Quelle: OVA/045/2022 Düsseldorf.....	24
Abbildung 4-4: Detmold (NRW) und Bürgstadt	26
Abbildung 4-5: Beispiel für einen vorgezogenen Seitenraum mit roter, flächiger Fahrbahnmarkierung, hier in Erlenbach a.Main	27
Abbildung 4-6: Beispiel für eine gesicherte Führung des Fußverkehrs, hier über einen Parkplatz in Lage (Lippe).....	28
Abbildung 4-7: In Gehrichtung verlegte Rippelemente als Bodenindikatoren des taktilen Systems, Noppenelemente an der Bordsteinkante als Abtrennung zur Fahrbahn am oberen linken Bildrand	29
Abbildung 4-8: Barrierefreier Haltestellenausbau Rüdesheim, Geisenheimer Straße (Foto: mociety)	30
Abbildung 4-9: Rheinuferstraße, Blick in Richtung Norden	31
Abbildung 4-10: Umfassend ausgestattete Mobilitätsstation in Rheinbach bei Bonn (NRW)33	

Abbildung 4-11: Beispiel für die Sicherung des Fußverkehrs im Lohmarer Stadtteil Honrath	35
Abbildung 4-12: Beispiel für einen Schutzstreifen außerorts, Modellvorhaben des Landes Baden-Württemberg im Rhein-Neckar-Kreis (Quelle: AGFK BW)	36
Abbildung 4-13: Verortung der Teilprojekte in Aulhausen	37
Abbildung 4-14: Kfz-Verkehrsführung im Bestand: Äußere Erschließung St. Vincenzstift...39	
Abbildung 4-15: Bestand: Äußere Erschließung des St. Vincenzstifts für die Nahmobilität.39	
Abbildung 4-16: Bestand: Nördliche Zuwegung über die Forststraße zum St. Vincenzstift (Foto: mociety).....	40
Abbildung 4-17: Bestand: Zufahrt zum St. Vincenzstift über Vincenzstraße 60/Alte Pforte.40	
Abbildung 4-18: Vorschlag für einen neuen Fußweg auf dem Gelände des St.-Vincenzstifts an der Ludwig-Glaser-Straße (Foto: mociety)	41
Abbildung 4-19: Prüfvorschläge zur Erschließung des St. Vincenzstifts für den Fuß- und Radverkehr	42
Abbildung 4-20: Bereich einer möglichen Anbindung des Stiftgeländes über die Vincenzstraße mit Hol- und Bringzone (Foto: mociety)	42
Abbildung 4-21: Prüfvorschlag 1: Aufteilung der Erschließung des Stiftgeländes in zwei Bereiche	44
Abbildung 4-22: Prüfvorschlag 2: Erschließung St.-Vincenzstift für den Kfz-Verkehr über zwei Erschließungsbereiche	45
Abbildung 4-23: Prüfvorschlag 3: Einbahnführung und Öffnung der nördlichen Zuwegung.45	
Abbildung 4-24: Barrierefreier Haltestellenausbau mit gegenüber liegenden Kaphaltestellen am Beispiel der Stadt Euskirchen.....	47
Abbildung 4-25: Musterlösung für den Entwurfsfall FGÜ an Bushaltestellen und vorgezogenen Seitenräumen.....	47
Abbildung 4-26: Test für die Absicherung des Seitenraumes an einer Engstelle mit provisorischen Elementen, Beispiel: Bodenheim am Rhein im Zulauf einer Grundschule (Fotos: mociety).....	48
Abbildung 4-27: Einmündung Röderweg/Hauptstraße	49
Abbildung 4-28: Derzeitiger Grünweg längs des Aulhausener Bachs/Eichbachs.....	50

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1: Ziele, Inhalte und Ergebnisse der im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks durchgeführten Veranstaltungen und Arbeitsschritte	7
--	---

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
B+R	Bike and Ride
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
DB	Deutsche Bahn AG
ERA	Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs
EFA	Empfehlungen für Anlagen des Fußverkehrs
FGÜ	Fußgängerüberweg
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FNP	Flächennutzungsplan
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
InHK	Integriertes Handlungskonzept
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsplan Hessen
LSA	Lichtsignalanlage
Lkw	Lastkraftwagen
MID	Studie Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

1. Einleitung

1.1. Zielsetzung und methodischer Ansatz des Nahmobilitätsplans

Mit den „Nahmobilitäts-Checks“ hat das Land Hessen in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ein informelles Planungsinstrument geschaffen, das die Kommunen dabei unterstützt, den Stand der Nahmobilität professionell und einheitlich zu analysieren, zu bewerten und um diese schließlich verbessern zu können. Dieses Vorgehen steht im Kontext der Zielsetzung des Landes Hessen, „Vorreiter der Verkehrswende“¹ werden zu wollen. Es ist daher im Kontext entsprechender Programme und Strategien zu verstehen:

*„Das **Programm „Mobiles Hessen 2030“** soll die Aktivitäten und Projekte rund um die Mobilität der Zukunft vernetzen, unterstützen und kommunizieren. Es dient als Informationsplattform für alle und zum Austausch zwischen Staat, Wirtschaft, Wissenschaft und Öffentlichkeit.“²*

Die als übergeordnete Klammer zu verstehende „**Hessenstrategie Mobilität 2035**“ erklärt und operationalisiert das Vorgehen auf Landesebene und ordnet die verschiedenen Bereiche der Mobilität verschiedenen Leitlinien zu. Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Nahmobilitätsplan steht die 3. Leitlinie im Fokus:

„Nahmobilität steht im Zentrum. Wir stellen Nahmobilität ins Zentrum unseres Engagements – gemeinsam mit den Kommunen. Fuß- und Radverkehr sollen die Basis der Mobilität in Städten und Gemeinden sein.“³

Demnach zeigt die Stadt Rüdesheim am Rhein mit dem Nahmobilitätsplan ihren Weg auf, der dazu beitragen soll, dass die lokale Mobilität effizienter, nachhaltiger und somit zukunftsfähiger wird. Sie soll sich künftig noch stärker in die landesweit anzuwendende Hessenstrategie Mobilität 2035 einfügen. Daher soll der Nahmobilitätsplan und auch in Zukunft je nach aktuellem Bedarf fortgeschrieben werden. **Denn das Ziel ist klar – Rüdesheim will mit dazu beitragen können, dass Hessen die Verkehrswende unterstützt.**

Der vorliegende Nahmobilitätsplan stellt für die im Fokus betrachteten Ortsteile Assmannshausen und Aulhausen einen zusammenhängenden Leitfaden dar, der die lokalen Akteur:innen für die Belange der Nahmobilität sensibilisieren soll, in dem er die gemeinsam erarbeiteten Verbesserungsmöglichkeiten und Handlungsempfehlungen dokumentiert und räumlich konkrete Lösungsvorschläge in Form von Teilprojekten mit Mustersteckbriefen macht.

Da die Verkehrsinfrastruktur in den untersuchten Gebieten bislang vorwiegend auf Autofahrende ausgerichtet ist und es kein Konzept für das Zufußgehen oder für den Radverkehr gibt,

¹ <https://www.mobileshessen2030.de/mobiles-hessen>, abgerufen am 17.10.2022

² Ebd.

³ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, und Landesentwicklung: Verkehr. Hessen-Strategie Mobilität 2035. Hessen wird Vorreiter der Mobilitätswende. Wiesbaden. 2018. S. 27; siehe auch: https://www.mobileshessen2030.de/mm/105_55_Hessenstrategie_Mobilitat_2035_online.pdf

soll der Nahmobilitäts-Check entsprechende Ansätze liefern. Denn nicht nur zu Schulbeginn kommt es in Assmannshausen und Aulhausen oft zu problematischen und gefährlichen Situationen für zu Fuß Gehende und Radfahrende, da es keine oder nur unzureichende Fuß- und Fahrradwege gibt, sondern auch im alltäglichen Verkehrsgeschehen und bei der touristischen Mobilität, die sich mit der Mobilität der örtlichen Bevölkerung überlagert.

Mit dem vorliegenden Nahmobilitätsplan soll signalisiert werden, dass die Stadt Rüdesheim die wichtige Herausforderung, die lokale Mobilität mit dem Fokus auf der Nahmobilität integriert zu planen, erkannt und angenommen hat.

Nahmobilität und Vernetzung der Verkehrsträger

Zur **Nahmobilität** gehören vor allem der Fuß- und Radverkehr, die aufgrund ihrer nachhaltigen und emissionsarmen Fortbewegung ideal für kurze Distanzen und Wegezeiten sind. Gemeinsam mit dem öffentlichen Personennahverkehr bilden sie den sogenannten Umweltverbund.

Der **Fußverkehr** gilt als ursprüngliche Form der Mobilität und bildet die Grundlage aller weiteren Fortbewegungsarten. Der **Radverkehr** ergänzt ihn und ermöglicht eine nachhaltige Bewältigung von Wegen, die zum Zufußgehen zu weit sind. Laut MiD 2017 werden im kleinstädtisch- und dörflich strukturierten Raum täglich durchschnittlich rund acht Kilometer mit herkömmlichen Fahrrädern und etwa 15 Kilometer mit Pedelecs zurückgelegt⁴.

Der **öffentliche Personennahverkehr** leistet einen zentralen Beitrag zur Nahmobilität, da er vor allem auf längeren Strecken und in Ballungsräumen mit begrenztem Parkraum eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellt und attraktive Verknüpfungen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht. Zusätzlich kommt dem Pendelverkehr per Bahn sowie den Zu- und Abbringerverkehren zum Bahnhof eine besondere Bedeutung zu.

Die **vernetzte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger** gewinnt zunehmend an Bedeutung, um eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund zu ermöglichen und zugleich individuelle, passgenaue Mobilitätsangebote bereitzustellen. Dafür ist ein leistungsfähiger Ausbau der Infrastruktur für die Nahmobilität erforderlich, begleitet von attraktiven Angeboten, die zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel motivieren. Ebenso wichtig sind eine aktive Kommunikation, klare Signale in Politik und Verwaltung sowie ein vorbildhaftes Handeln der Entscheidungstragenden im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätspraxis. Nur so kann das Land Hessen mit seinen Kommunen eine führende Rolle in der Verkehrswende einnehmen und einen produktiven Wettbewerb um zukunftsfähige Mobilitätslösungen zwischen den Regionen aktiv gestalten.

⁴ BMVI. Mobilität in Deutschland (2017). Bonn 2019. (= MiD FE-Projektnummer 70.904/15). S.93, Tabelle 14

Spezieller Blickwinkel in die Rüdesheimer Ortsteile Assmannshausen und Aulhausen

Die Rüdesheimer Ortsteile Assmannshausen und Aulhausen bringen aufgrund ihrer räumlichen und funktionalen Gegebenheiten besondere Voraussetzungen für die Nahmobilität mit. Assmannshausen ist vom Zentralort Rüdesheim-Stadt schnell und direkt zu erreichen. Aulhausen ist über die L3034/L3454 sowie die Hauptstraße angebunden.

In Aulhausen befinden sich soziale Infrastrukturen wie beispielsweise Kita, Schulen und sozialpädagogische Einrichtungen auf dem Gelände des St. Vincenzstifts, das zugleich der größte Arbeitgeber in Rüdesheim ist. Zudem gibt es dort einen Dorfladen zur Nahversorgung.

Aufgrund dieser Einrichtungen besteht insbesondere zwischen Aulhausen und Assmannshausen eine enge zwischenörtliche Verflechtung. Im Hinblick auf die hohe Verflechtungsfunktion für Bewohnende aus Aulhausen, die u.a. zur Schiene in Assmannshausen pendeln, ist die Dimensionierung der L3034 deutlich zu schmal und ein Risikofaktor für Unfallgeschehen. Das Verkehrsaufkommen erfordert daher eine gut ausgebaute und sichere Infrastruktur, die sowohl dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad gerecht wird.

Enge Straßenräume, historisch gewachsene Strukturen und eine starke Ausrichtung auf den motorisierten Verkehr prägen die bestehenden Rahmenbedingungen in beiden Ortsteilen. Für Fuß- und Radverkehr fehlen vielerorts sichere, durchgängige Wege. Besonders zum Schulbeginn kommt es regelmäßig zu Konfliktsituationen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Ein übergeordnetes Konzept für den Fuß- und Radverkehr existiert bislang nicht, sodass der Nahmobilitäts-Check wichtige Impulse für eine gezielte und wirkungsvolle Verbesserung setzen soll. Angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen müssen Maßnahmen dort ansetzen, wo der Problemdruck am größten ist und ein hoher Nutzen für Sicherheit und Aufenthaltsqualität erreicht werden kann.

Assmannshausen

Assmannshausen liegt eng gedrängt zwischen Rhein und Steilhängen, besitzt einen mittelalterlichen Straßengrundriss und weist hierdurch stark beengte Straßenräume ohne Nebenanlagen für den Fuß- und Radverkehr auf. Der Ort wird durch hohe touristische Aufenthalts- und Bewegungsströme geprägt, insbesondere zwischen Schiffsanleger, Sessellift und dem Rheinsteig. Diese besondere Mischung aus engen Straßen, fehlenden sicheren Wegen und vielen ortsunkundigen Besuchenden führt zu deutlichen Anforderungen an eine fußverkehrsfreundliche und übersichtliche Gestaltung des öffentlichen Raums.

Aulhausen

Aulhausen erstreckt sich als langgezogener Siedlungsstrang entlang der Hauptstraße im Talraum des Aulhausener Bachs/Eichbaches. Die lineare Ortsstruktur bündelt nahezu alle Verkehrsbewegungen auf dieser zentralen Achse. Besonders stark wirkt dabei der durch das St.-Vincenzstift als Großbetrieb mit über 700 Beschäftigten induzierte Verkehr: Bring- und Holverkehre, Mitarbeitendenverkehr sowie Lieferverkehre erzeugen im Tagesverlauf ein erhebliches Verkehrsaufkommen, das für einen kleinen Ort dieser Struktur außergewöhnlich hoch ist. Das bestehende Straßennetz ist dafür jedoch nicht ausgelegt: Die Hauptstraße weist teils enge Querschnitte, fehlende oder unzureichende Gehwege und kaum sichere

Querungsmöglichkeiten auf. Dadurch entsteht ein deutlicher Problemdruck, da ein hohes Verkehrsaufkommen auf eine Infrastruktur trifft, die primär historisch gewachsen und nicht für heutige Anforderungen – insbesondere nicht für Fuß- und Radverkehr – dimensioniert ist.

Methodischer Ansatz: Themen- und Handlungsfelder der Nahmobilität

Aus diesen Ausgangsbedingungen ergeben sich vielfältige Themen und Handlungsfelder zur Förderung der Nahmobilität. Sie betreffen einerseits die klassische „harte“ Infrastruktur für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Andererseits rücken auch städtebauliche und gestalterische Maßnahmen sowie ergänzend Elemente des Mobilitätsmanagements zunehmend in den Fokus.

Die hier zu entwickelnden **Themenfelder der Nahmobilität** wurden entsprechend der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und nach Schwerpunktthemen und mit Blick auf die örtlichen Besonderheiten bearbeitet. Es handelt sich in Anlehnung an die Darstellung im Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen um folgende Themen:

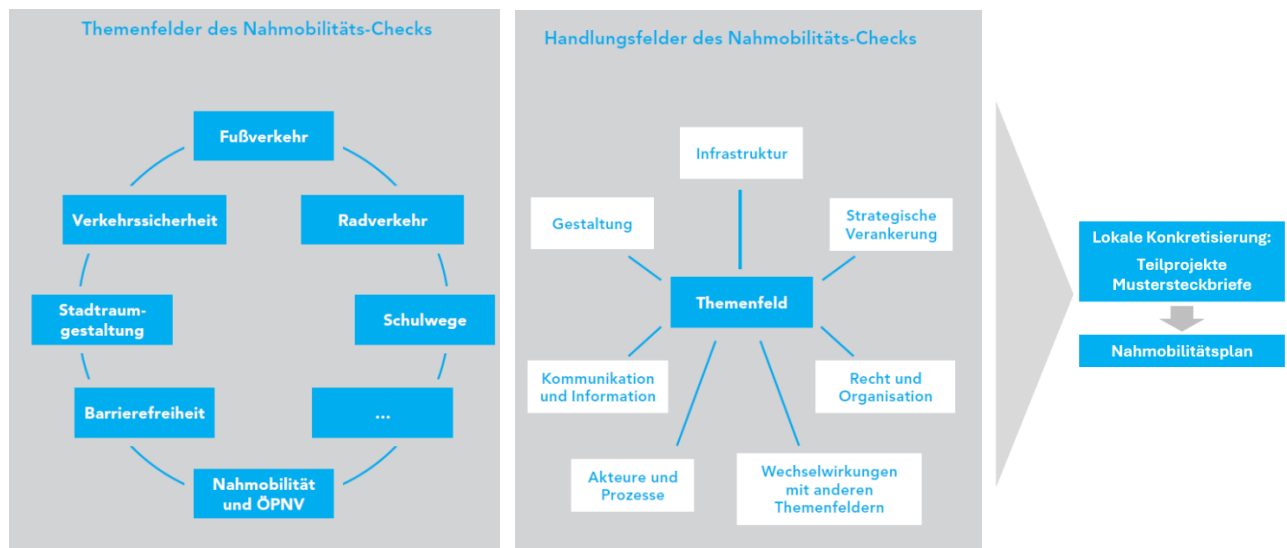
- Fuß- und Radverkehr
- Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (wie Berufs-, Versorgungs-, Schulverkehre)
- Stadtraumgestaltung und Barrierefreiheit
- ÖPNV⁵.

Die Bearbeitung der genannten Themenfelder wurde durch eine intensive Kommunikation begleitet und durch die Beteiligung relevanter lokaler Akteur:innen unterstützt – sowohl in Präsenzveranstaltungen als auch in digitalen Formaten.

Die Themenfelder wurden in **Handlungsfelder** überführt. Diese wurden im Zuge der Durchführung des Nahmobilitäts-Checks **lokal konkretisiert**. Darauf aufbauend wurden **ortsbezogene Teilprojekte definiert, die auf Mustersteckbriefe** bezogen und im weiteren Verlauf geprüft, priorisiert, im Detail geplant und umgesetzt werden sollten.

Die nachfolgende Abbildung – angelehnt an das Handbuch Nahmobilitäts-Check – zeigt den Gesamtzusammenhang sowie den hier angewendeten Arbeitsprozess, dessen Ergebnis der vorliegende **Nahmobilitätsplan** ist. Die Themenfelder sind dabei einzelnen Handlungsfeldern zugeordnet, die je nach Inhalt und Zielsetzung individuell vertieft und in späteren Arbeitsschritten von den zuständigen Stellen konkret ausgearbeitet werden.

⁵ In Anlehnung an: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung. Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen. Wiesbaden. 2018. S. 13

Abbildung 1-1: Methodisches Vorgehen im Nahmobilitäts-Check⁶⁶ Ebd.

1.2. Projektablauf

Kern der Bearbeitungsphase im Nahmobilitäts-Check waren die beiden Workshops, die von einem Auftaktgespräch und der laufenden Abstimmung flankiert waren. Darauf aufbauend erfolgte der Prozess der Erstellung des Nahmobilitätsplans als handlungsorientiertes Rahmenkonzept. Der Nahmobilitätsplan ist Gegenstand der politischen Beschlussfassung im Magistrat und Stadtverordnetenversammlung als beschlussfassende Gremien der Stadt Rüdesheim am Rhein.

Nachfolgende aus dem Handbuch des Landes Hessen übernommene Darstellung zeigt den Bearbeitungsprozess im Überblick:



Abbildung 1-2: Projektablauf für den Nahmobilitäts-Check entsprechend der Vorgaben des Landes Hessen⁷

Das Projektmanagement des Nahmobilitäts-Checks lag beim Ordnungsamt der Stadt Rüdesheim. Die entsprechenden Akteure waren in alle Veranstaltungen und Ortstermine miteinbezogen, so dass der Austausch mit der Expertise vor Ort sichergestellt war.

⁷ Ebd. S. 44, Abbildung 2

Die zusammenfassenden Inhalte und Ergebnisse der einzelnen Veranstaltungen werden im Folgenden als Übersicht dargestellt.

Tabelle 1-1: Ziele, Inhalte und Ergebnisse der im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks durchgeführten Veranstaltungen und Arbeitsschritte

Veranstaltung	Ziele	Inhalte
Auftaktgespräch 28.04.2025, 09:00 Uhr digital	Austausch über die Zielsetzung und Struktur des Projektes, Einstieg in die Bestandsaufnahme Kommunikation der Projektplanung Kennenlernen der Teilnehmenden	Erste Informationen über den Status quo der Förderung der Nahmobilität in Rüdesheim
Ortsbegehung bzw. -befahrung 28.05.2025 ganztätig	Anschauung und Einordnung der Ausgangslage Austausch mit lokalen Akteuren	Eine Begehung in Assmannshausen und Aulhausen incl. St. Vincenz-Stift Anschauung aller seitens der Akteure vor Ort als problematisch angesehenen räumlichen Situationen für die Nahmobilität
1. Workshop 06.10.2025, 11:00 Uhr Rathaus Rüdesheim	Bestandserfassung aus Sicht der Teilnehmenden	Besprechung des vorab zugesandten Aufnahmefragebogens Kommunikation örtlicher Besonderheiten Entwicklung erster möglicher Maßnahmen
Arbeitsphase 10/2025 – 4/2026	Einordnung und Ausarbeitung und Abstimmung der bisherigen Erkenntnisse	Entwurf Maßnahmenvorschläge und Festlegung Systematik Maßnahmenkonzept
2. Workshop 06.05.2026 digital	Diskussion der Maßnahmenvorschläge und -steckbriefe mit den Projektbeteiligten Feedback zu den Fachbeiträgen von VIA und mociety	Finalisierung des Maßnahmenkonzepts für den Nahmobilitätsplan und anschließend Vorlage des abgestimmten Nahmobilitätsplans

2. Bestandsaufnahmen und -bewertung der Situation der Nahmobilität

2.1. Räumliche Lage und Grundstruktur des Verkehrs

Räumliche Lage

Die Stadt Rüdesheim am Rhein liegt im Südwesten des hessischen Landkreises Rheingau-Taunus und damit auch im Westen des Landes Hessen. Die Stadt bildet den westlichsten Teil des Rhein-Main-Gebietes, auch als Metropolregion FrankfurtRheinMain bezeichnet, eine der elf Metropolregionen in Deutschland und mit knapp 6,0 Mio. Einwohnern die fünftgrößte. Als Teil des UNESCO-Welterbe Oberes Mittelrheintal, dessen südlicher Zugang bei Rüdesheim liegt, ist die Stadt auch eine weltweit bekannte touristische Attraktion. Nach den Raumtypen des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zählt die Stadt Rüdesheim am Rhein zu den „Mittelstädten im städtischen Raum“ (vgl. Abbildung 1-1).

Assmannshausen und Aulhausen sind zwei der vier Stadtteile von Rüdesheim, die etwa 1.000 bzw. 1.200 Einwohnern haben, was ca. 22% der gesamten 10.000 Einwohner der Stadt Rüdesheim am Rhein entspricht.⁸ Während Assmannshausen vor allem touristische Nutzungen aufweist – wie z.B. Zugang zu den Rheinfähren und zur Seilbahn Niederwald sowie gastronomische Angebote – ist der Stadtteil Aulhausen durch das St.-Vincenzstift geprägt, eine überregional bedeutsame Einrichtung, u.a. eine halbstaatliche Grundschule, zur Betreuung und Förderung behinderter oder beeinträchtigter Menschen. Der einzige Kindergarten in den beiden Stadtteilen, der nicht zum St.-Vincenzstift gehört, wie auch der Dorfladen als einziger Nahversorger in den beiden Stadtteilen liegt in Aulhausen.

Grundstruktur des Verkehrs

Der Rüdesheimer Stadtteil Assmannshausen liegt an drei überregionalen Verkehrsachsen:

- der Bundeswasserstraße Rhein
- der rechtsrheinischen Bahnstrecke zwischen den Metropolregionen Rhein-Main-Gebiet und dem Rheinland
- im Straßenverkehr an der Bundesstraße 42, die ebenfalls die beiden Metropolregionen verbindet.

Demgegenüber ist der Stadtteil Aulhausen ausschließlich über die L 3034 an Assmannshausen angebunden. Über die K 624 bzw. die Niederwaldschleife der L 3034 bestehen zwei Verbindungen nach Osten zur L 3454 zur Kernstadt Rüdesheim und in den nördlichen Rheingau.

Entsprechend der geografischen Lage ist Aulhausen im ÖPNV über den Busverkehr angebunden: Die Linie 187 (Betreiber: ALV Oberhessen GmbH & Co. KG) stellt die Verbindung mit der Kernstadt Rüdesheim und mit Assmannshausen her. In Assmannshausen bestehen am Bahnhof Anschlüsse zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Hier verkehrt die RB 10 des Verkehrsunternehmens an Werktagen teilweise im 30-Minuten-Takt in Richtung Wiesbaden

⁸ Stadt Rüdesheim: Einwohnerzahlen. Stand 30.06.2018. Abrufbar unter: <https://www.stadt-ruedesheim.de/seite/86988>

und Frankfurt, am Wochenende mindestens stündlich. Ab Dezember 2026 hält dort zusätzlich die Express-Linie RE 19 (Rheingau Loreley Express), die eine schnellere Verbindung nach Frankfurt a. M. und nach Koblenz anbieten wird.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung

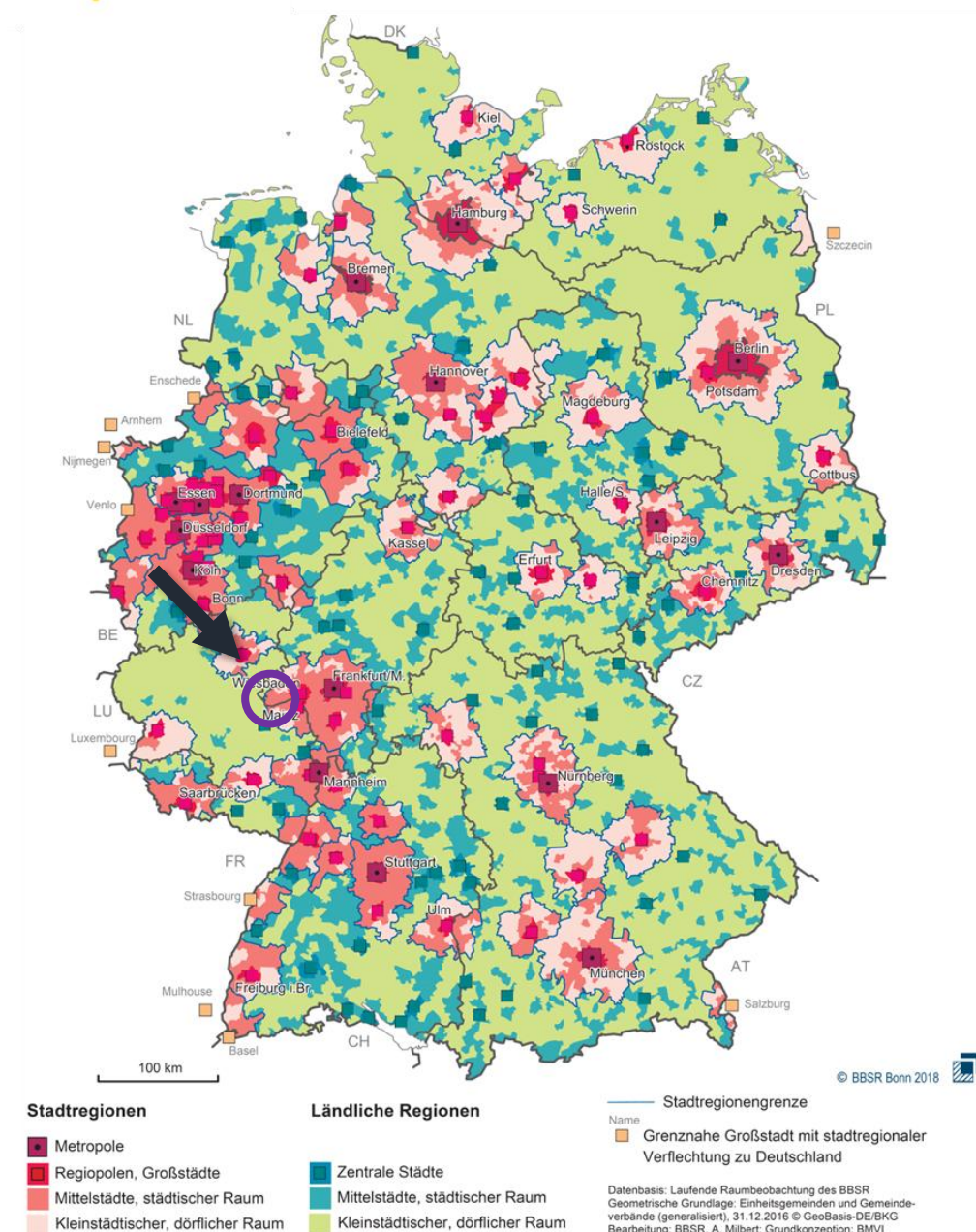


Abbildung 2-1: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland
(Quelle: BBSR 2018, entnommen aus MID 2017)

Der Stadtteil Assmannshausen ist über den Rheinradweg an das hessenweite Landesradnetz (RN 1) angebunden. Als bedeutende länderübergreifende EuroVelo-Route 15 endet jedoch der ausgebaut rechtsrheinische Radweg derzeit von Süden kommend an der Fähre Ingelheim – Mittelheim. Im Bereich der Stadt Rüdesheim besteht eine Lücke zwischen der Kernstadt und Assmannshausen. Die Weiterführung bis nach Lorchhausen befindet sich jedoch derzeit in der Umsetzung. Die Maßnahme wird vom Land Hessen gefördert, so dass am Rüdesheimer Leinpfad soll ein separater Geh- und Radweg entstehen und die Lücke im überregionalen Radnetz geschlossen werden kann. Der Lückenschluss ist für 2029 geplant. Damit wird der Fuß- und Radverkehr im Alltag gestärkt.⁹

Sämtliche Angelegenheiten zur Nahmobilität in der Stadt Rüdesheim am Rhein werden in der Regel vom Ordnungsamt behandelt.

Bei Themen, die die klassifizierten Straßen betreffen, ist die Kommune in engem Austausch mit dem Straßenbaulastträger Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement sowie dem Rheingau-Taunus-Kreis.

Der Busverkehr wird von der kreisweiten Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH (RTV) organisiert, die den Nahverkehrsplan für den ÖPNV aufstellt und die Verkehrsleistungen beim Busverkehr ausschreibt und vergibt. Entsprechend kann sich die Stadt Rüdesheim über den Kreis zu Angelegenheiten des ÖPNV austauschen.

⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum: „Rund 2,3 Mio. Euro für die Fremdenverkehrsgesellschaft der Stadt Rüdesheim am Rhein mbH“, Pressemitteilung vom 07.12.2024.

2.2. Ausgangslage: Städtebauliche und verkehrliche Situation im Stadtteil Assmannshausen

Der Stadtteil Assmannshausen ist – wie oben ausgeführt – sehr gut an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die in Kapitel 2.1 beschriebenen Hauptverkehrsachsen im Rheintal sind leistungsfähig und bieten in Assmannshausen Übergänge zum lokalen und regionalen Netz, über das auch der Stadtteil Aulhausen angeschlossen ist.

Im Hinblick auf die städtebauliche und verkehrliche Situation werden trotz der topografisch beengten Verhältnisse im Ortskern gestalterische Elemente eingesetzt, die die Verhältnisse für die Nahmobilität zumindest erleichtern. Höllenbergstraße, Niederwaldstraße und Lorcher Straße sind zum Beispiel durchgehend ohne trennende Borde gepflastert, im Straßenraum bestehen Sitzmöglichkeiten, und es gelten Tempo-30-Regelungen. Eine innerörtliche Wegweisung ist in Ansätzen vorhanden, und hat wie die Wanderwegweisung einen eher touristischen Fokus. Ebenso ist der Rheinradweg nach landesweiten Standards beschildert. Die B42 lässt sich niveaufrei von der Rheinuferstraße aus in Höhe des Assmannshausener Ortskerns queren. Die Bahntrasse ist im Bereich des Ortskerns schienengleich an zwei Stellen (Niederwaldstraße, Dreikönigstraße) überquerbar. Zudem gibt es von der Straße „Am Alten Bahnhof“ die Möglichkeit, die Bahn in Höhe „Am Großen Tor“ mithilfe einer nicht-barrierefreien Unterführung zu queren.

Die oben genannte Ortsbusverbindung in Richtung Aulhausen und Rüdesheim mit der Linie 187 wird seit 2023 stündlich (vorher alle zwei Stunden) – zu verkehrsschwächeren Zeiten mit Kleinbussen – bedient. Abends und am Wochenende verkehrt stündlich, nach 20 Uhr zweistündlich, ein Rufbus, der 60 Minuten vor Abfahrt (bis 22 Uhr) voranzumelden ist. Innerörtlich befinden sich Haltestellen an der Schiffsanlegestelle, am Bahnhof, an der Kirche und an der Domäne. Mit dem verbesserten Fahrplanangebot wurden wesentliche Empfehlungen aus dem Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises (2021)¹⁰ umgesetzt.

Zwischen Aulhausen und Assmannshausen verläuft die L3034 durch ein Waldstück zwar ohne Nebenanlagen, jedoch mit Beleuchtung auf ca. einem Kilometer. Im Zuge der gesamten Ortsteilverbindung gibt es einige Trampelpfade. 2027 steht eine Straßensanierung durch das Land an.

Im Folgenden werden, die im Zuge des Nahmobilitäts-Checks identifizierten und vor Ort mit den beteiligten Personen diskutierten Defizite (unten als Punkte 1 bis 7 gekennzeichnet) für die Nahmobilität aufgeführt und der dort bestehende Handlungsbedarf zusammenfassend beschrieben. Dies bildet die Grundlage für die Maßnahmenvorschläge in Form der den Nahmobilitätsplan abschließenden Maßnahmensteckbriefe, die sich im Anhang (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) befinden.

Ebenfalls im Anhang sind die in der Defizitanalyse identifizierten Bereiche in der Übersicht zusätzlich mit Fotos dargestellt und kartografisch verortet (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Ebenso befindet sich dort eine Übersicht mit den Maßen der Straßenquerschnitte in Assmannshausen (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

¹⁰ ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme / Rhein-Taunus-Kreis: Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises. Dokumentation. Darmstadt. 2021. S.147, 155, 167 – Steckbriefe ÖPNV-1/6/19.

1 Wegeföhrung Fuß- und Radverkehr zur Unterföhrung und zum Rhein (1/2)

Defizit:

- Unklare und ungesicherte Föhrung des Fußverkehrs vom Gehweg entlang der Rheinuferstraße hin zur Unterföhrung zum Rheinufer
- Nicht vorhandene Sichtbeziehung vom Durchgang hin zur Unterföhrung durch parkende Fahrzeuge
- Fehlende/Unklare Beschilderung der Zuwegung durch die Unterföhrung
Folge: Gehende queren oftmals B42 bzw. Radfahrende befahren B42 statt parallelen Geh-/ Radweg zu nutzen
- Barrierefreiheit eingeschränkt durch bestehende Borde

Handlungsbedarf:

- Defizite bei der Barrierefreiheit abbauen
- Erstellung/Überarbeitung der Wegweisung: Fußgängerleitsystem entwickeln und Fahrradwegweisung im Hinblick auf die innerörtliche Föhrung punktuell präzisieren

2 Konflikte zwischen Schiffstouristen und Radfahrern

Defizit:

- Nutzung des Rheinradweges gleichzeitig als Wartestelle für Schiffsanlegestelle und als Achse für die Nahmobilität
- Pulks an einsteigenden und aussteigenden Schiffstouristen blockieren den querenden Radverkehr

Handlungsbedarf:

- Zonierung und Gestaltung vorhandener Flächen
- Prüfung zusätzlicher Flächenpotenziale

3 Sehr schmale Ortsdurchfahren mit Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden

Defizit:

- Mittelalterlich geprägte Ortsdurchfahrt besitzt für eine klassifizierte Landesstraße nur einen sehr geringen Querschnitt (in der Engstelle 5,60 m für Kfz und Gehende)
- Bei Gegenverkehr (insbesondere Lkw/Bus-Pkw) wird gesamte Querschnittsbreite benötigt, Fußverkehr nicht möglich, prinzipiell ist kein Begegnungsverkehr im Bereich zwischen der Metzgerei Bach und dem Hotel-Restaurant "Alte Bauernschänke" (Akzent Hotel Berg's) möglich. Die nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) geforderten Breiten bei eingeschränkten Platzverhältnissen von

6,00 m an Engstellen für den Begegnungsfall Lkw/Lkw oder Bus/Bus ist nicht vorhanden.¹¹

- Reduzierung auf Tempo 30 ist zwar erfolgt, allerdings ist selbst dieses Tempo aufgrund der örtlichen Begebenheiten und aus Gründen der Verkehrssicherheit als zu hochzubewerten
- Blumenkübel an den Häusern schränken Bewegungsraum für Gehende zusätzlich ein, und sind Hindernisse für Sehbehinderte

Handlungsbedarf:

- Überarbeitung der zulässigen Geschwindigkeiten innerorts in Assmannshausen
- Defizite bei der Barrierefreiheit abbauen

4 Wegeführung Fuß- und Radverkehr zur Unterführung und zum Rhein (2/2)

Defizit:

- Unklare und ungesicherte Führung des Fußverkehrs vom Gehweg entlang der Rheinuferstraße hin zur Unterführung zum Rheinufer
- Fehlende/unklare Beschilderung der Zuwegung durch die Unterführung

Folge: Gehende queren oftmals B42 bzw. Radfahrende befahren B42 anstatt parallelen Geh-/Radweg zu nutzen

Handlungsbedarf:

- Erstellung/Überarbeitung der Wegweisung: Fußgängerleitsystem entwickeln und Fahrradwegweisung im Hinblick auf die innerörtliche Führung punktuell präzisieren

5 Bahnstrecke als trennendes Element

Defizit:

- Stark befahrene rechte Rheinstrecke teilt den Ort, v.a. aufgrund oftmals langer Schrankenschließzeiten
- Neugebaute Bahnunterführung ist sehr dunkel und wird bei Starkregen geflutet
- Taktile Leitsysteme am Bahnübergang vorhanden, jedoch unklare Führung für Sehbehinderte: Sehbeinschränkte Personen werden durch Ausrichtung der Rippen des Richtungsfeldes auf die Fahrbahn geführt. Zu bemängeln ist die nicht dem Straßenverlauf entsprechende Ausrichtung der Bodenindikator-Rillenstruktur

Handlungsbedarf:

- Dringender Handlungsbedarf: Einrichtung einer verkehrssicheren Führung für Sehbehinderte (Hinweis: Maßnahme wurde im November 2025 bei der DB veranlasst)
- Neuausrichtung und Ergänzung der Bodenindikatoren

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06). S.26

6 Lorcher Straße und Nebenstraßen

Defizit:

- Mittelalterlich geprägte Straßen mit engen Querschnitten ohne Nebenanlagen für den Fußverkehr
- Fehlende und zu schmale Gehwege schränken die Rechte der Gehenden stark ein. Nach § 25 StVO ist für sie die Fahrbahnnutzung nicht vorgesehen.
- Bestehender Schleichverkehr zur Umgehung der häufig geschlossenen Bahnschranken

Handlungsbedarf:

- Überarbeitung der zulässigen Geschwindigkeiten innerorts in Assmannshausen
- Defizite bei der Barrierefreiheit abbauen
- Erstellung/Überarbeitung der Wegweisung: Fußgängerleitsystem entwickeln

7 Fehlende Fuß-/Radverbindungen zwischen den Ortsteilen

Defizit:

- Fehlende Fuß- und Radinfrastruktur zwischen den Stadtteilen Assmannshausen und Aulhausen
- Existierender gemeinsamer Geh-/Radweg entlang der Höllenbergstraße zwischen Ortseingang und der Domäne, allerdings mit vielen Oberflächenschäden
- Beleuchtung ist vorhanden
- DTV-Wert liegt bei 1.510 Kfz/24 h (2021)

Handlungsbedarf:

- Erstellung einer lückenlosen Wegeverbindung für die Nahmobilität zwischen den Stadtteilen entlang der L 3034 in Richtung Aulhausen (bergauf)
- Prüfung der Regelung/Führung und Straßenraumgestaltung für den allgemeinen Kfz-Verkehrs im Zuge der Landesstraße, ggf. Erprobung einer Regelung über einen Verkehrsversuch

2.3. Ausgangslage: Städtebauliche und verkehrliche Situation im Stadtteil Aulhausen

Der Stadtteil Aulhausen ist von Westen an die Hauptverkehrsachsen im Rheintal in Assmannshausen über die L3034 angeschlossen. In Richtung Südosten erfolgt der Anschluss an den Hauptort Rüdesheim am Rhein über die L3454, während über die L3034 der touristische und landwirtschaftliche Bereich Niederwald erschlossen wird.

Die städtebauliche und verkehrliche Situation der Nahmobilität muss stets mit dem Standort des St. Vincenzstifts, u.a. als Schul- und Kitastandort und größtem Arbeitgeber Rüdesheims gesehen werden. Auf dessen Gelände befindet sich unmittelbar von der Hauptstraße in der Ludwig-Glaser Straße abzweigend ein Dorfladen, der die einzige Nahversorgung in Aulhausen anbietet. Im Eingangsbereich zum St. Vincenzstift befinden sich auf der Ludwig-Glaser-Straße verkehrsberuhigende Elemente, um die Geschwindigkeit der in den Stiftsbereich einfahrenden Fahrzeuge zu reduzieren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort beträgt 20 km/h. Die Hauptstraße ist im zentralen Bereich in einem gepflasterten Belag gestaltet. Im Zuge des Ortskerns gelten im Übrigen auf weiten Strecken Tempo-30-Regelungen.

Die Ortsbuslinie 187 verkehrt in Richtung Aulhausen und Rüdesheim (Linie 187) wird unter der Woche in einem stündlichen Rhythmus bedient, abends und am Wochenende mit Rufbus. In Aulhausen gibt es innerörtlich befinden sich drei Haltestellen: Sportplatz, Ludwig-Glaser Straße und St. Vincenzstift. Eine weitere Haltestelle Ponyland befindet sich etwas außerhalb. Für die Haltestelle am St. Vincenzstift liegen Pläne zum barrierefreien Umbau voraussichtlich im Jahr 2027 vor.

Parallel zum Aulhausener Bach/Eichbach verläuft ein nicht beleuchteter Grünweg, der als alternative Verbindung zur Hauptstraße zwischen Ludwig-Glaser-Straße und Sportplatz/Mühlberg genutzt werden kann.

Im Folgenden werden auch hier die im Zuge des Nahmobilitätschecks identifizierten und vor Ort mit den beteiligten Personen diskutierten Defizite (unten als Punkte 1 bis 8 gekennzeichnet) für die Nahmobilität aufgeführt und der dort bestehende Handlungsbedarf zusammenfassend beschrieben. Dies bildet die Grundlage für die Maßnahmenvorschläge in Form der den Nahmobilitätsplan abschließenden Maßnahmensteckbriefe, die sich im Anhang (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) befinden.

Ebenfalls im Anhang sind die in der Defizitanalyse identifizierten Bereiche in der Übersicht zusätzlich mit Fotos dargestellt und kartografisch verortet (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Auch befindet sich dort eine Übersicht mit den Maßen der Straßenquerschnitte in Aulhausen (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

1 Starke Verkehrsbelastung auf der Ludwig-Glaser-Str./unzureichende Nebenanlagen

Defizit:

- Die Ludwig-Glaser-Straße bildet eine der Hauptzufahrten zum Gelände des St. Vincenzstiftes. Entsprechend hat diese Straße eine hohe Verkehrsbelastung
- Insbesondere morgens, mittags und teilweise nachmittags gibt es starke Spitzen durch die Verkehre zur Grundschule und zu den Kitas

Hierdurch bilden sich oftmals Rückstauungen. Die Ludwig-Glaser-Straße ist als Anliegerstraße für diese Verkehre nicht ausgelegt

- Weiterhin keine oder nur unzureichende Nebenanlagen für den Fußverkehr
- Als Adhoc-Maßnahme zur Steigerung der Verkehrssicherheit wurde eine Fahrbahnverengung und eine Fahrbahnanhebung in Form eines „Berliner Kissen“ in Höhe der Kita eingerichtet

Handlungsbedarf:

- Integrierte Lösung im Rahmen eines Erschließungskonzeptes für das St.-Vincenzstift entwickeln

2 Wegeverbindung entlang des Aulhausener Bachs/Eichbachs

Potenzial und Defizit:

- Wegeverbindung könnte eine alternative Fußverbindung zur Hauptstraße bilden
- Allerdings: Oberfläche ist wassergebunden und teilweise sehr uneben, keine Beleuchtung, Hinterhofcharakter → möglicher Angstraum

Handlungsbedarf:

- Erforderliche bauliche und gestalterische Maßnahmen (Herstellung Oberflächen, Beleuchtung etc.) prüfen

3 Engstelle Hauptstraße (1/2)

Defizit:

- Im dargestellten Abschnitt besitzt die Hauptstraße (hier als L 3034 klassifiziert) einen Straßenquerschnitt von nur 4,90 m, für Gehende einen 0,45 m bzw. 0,75 m „breiten Gehweg“, Fahrbahn 3,70 m
- Nennenswerte Nebenanlagen gibt es nicht, vielmehr sind dies nur Schrammborde
- Die Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Abschnitt auf 30 km/h herabgesetzt
- Für Gehende ist die Situation unübersichtlich und nicht verkehrssicher

Handlungsbedarf:

- Herstellung eines einseitigen Fußweges, Regelung der Begegnungsverkehre

4 Engstelle Hauptstraße (2/2)

Defizit:

- Im dargestellten Abschnitt besitzt die Hauptstraße (hier als K 624 klassifiziert) nur einen Straßenquerschnitt von ca. 6,50 m mit Fahrbahnbreiten um 4,50 m
- Nennenswerte Nebenanlage bestehen nicht, durch sehr niedrige Rundborde existiert eine Separation zur Fahrbahn, mit Gehwegbreiten um 0,30 bis 0,50 m

- Zusätzlich werden diese Nebenanlagen durch hervorspringende Treppeneingänge und Blumenkübel eingeengt
- Die Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Abschnitt auf 30 km/h herabgesetzt, allerdings wird dies teilweise durch die Autofahrenden missachtet
- DTV-Wert liegt bei 2.468 Kfz/24 h (2021)
- Für Gehende ist die Situation unübersichtlich und nicht verkehrssicher

Handlungsbedarf:

- Regelung der Begegnungsverkehre

5 Schwierige Situation am Knotenpunkt Ludwig-Glaser-Str./Hauptstr.**Defizit:**

- Die Situation am genannten Knoten gestaltet sich besonders zur Verkehrsspitze am Morgen und Mittag gerade für den Fußverkehr komplex, da durch Rückstaus die Wege für den Fußverkehr blockiert werden
- Weiterhin existiert in der Ludwig-Glaser-Str. im Zulauf zum Knotenpunkt keine gesicherte Fußverkehrsführung
- Da dort vielfältige Fußverkehrsrelationen entlang führen (zur zentralen Bushaltestelle, zum Dorfladen, Schulwege) ist die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs oder von vorgezogenen Seitenräumen zu prüfen. Dies wäre eine temporeduzierende Maßnahme

Handlungsbedarf:

- Verkehrsberuhigung durch Einrichtung von Haltestellenkaps mit einspuriger Verkehrsführung im MIV
- Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen sowie Einrichtung eines Zebrastreifens an den Haltestellen im Rahmen eines Gesamtkonzepts

6 Knotenpunkt Hauptstraße/Röderweg**Defizit und Prüfung:**

- An der Einmündung des Röderwegs in die Hauptstraße besteht das Problem, dass keine baulich angelegten Nebenanlagen für den Fußverkehr existieren. Nach § 25 StVO ist für Gehende die Fahrbahnnutzung streng genommen nicht gestattet

Handlungsbedarf:

- Hier sind verkehrsrechtliche /markierungstechnische Lösungen und ggf. in kleinerem Umfang bauliche Lösungen zu finden

7 Zufahrtsbereich ehemalige Pforte Kastanienstraße/Vincenzstraße

In diesem Bereich befindet sich die Bushaltestelle und die Zufahrt der Rettungsdienste, die Garagenanlage wird genutzt

Defizit und Prüfung:

- Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei, Umsetzungsplanung voraussichtlich für das Jahr 2027 liegt vor

Handlungsbedarf:

- Barrierefreie Gestaltung der Haltestelle

8 Parkallee im St. Vincenzstift

Schrankenanlage im Bereich der Zufahrten zu Vincenzschule und integrativem Kindergarten verhindern Fahrzeugdurchfahrten

Defizit und Prüfung:

- Dennoch fehlt eine klare Struktur, wo Pkw-Verkehr zulässig ist oder nicht
- Es muss geklärt werden, ob eine Zufahrt vom Wald aus zielführend ist, zumal mit der geplanten Erweiterung der Kita mehr Verkehr erwartet wird

Handlungsbedarf:

- Integrierte Lösung im Rahmen eines Erschließungskonzeptes für das St.-Vincenzstift entwickeln und als eigenständiges Projekt unter Beteiligung der Stadt Rüdesheim ausarbeiten
- Es ist zu prüfen inwieweit z.B. eine (Einbahn-)Ringführung die die verkehrliche Belastung entspannt

3. Handlungsfelder

Die für die Untersuchungsräume Assmannshausen und Aulhausen entwickelten Handlungsansätze im Bereich der Nahmobilität für lassen sich wie folgt als Handlungsfelder für die künftige Verkehrsplanung der Stadt Rüdesheim am Rhein zusammenfassen:

Fuß- und radverkehrsfreundliche Ortskerne

Verbesserung von Verkehrssicherheit, Komfort und Barrierefreiheit für Gehende in den Ortskernen von Assmannshausen und Aulhausen

Städtebauliche und funktionale Aufwertung der Bahnquerungen in Assmannshausen, besonders im Hinblick auf die Verbesserung der Barrierefreiheit

Unterstützung einer verkehrssicheren Orientierung zu Fuß und mit dem Rad insbesondere in Assmannshausen

Vernetzte Mobilität und ÖPNV

Verknüpfung der kommunalen Nahmobilität und des ÖPNV am Bahnhof Assmannshausen

Schrittweise Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen

Sichere Ortsteilverbindungen

Einrichtung einer verkehrssichereren Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr längs der stadtteilverbindenden Hauptstraße zwischen Assmannshausen und Aulhausen

Sichere Schulwege und Mobilität im St. Vincenzstift

Schulwegsicherung insbesondere im Zulauf auf das St. Vincenzstift in Aulhausen

Vorbereitung **eines standortbezogenen Mobilitätskonzepts für das Gelände des St. Vincenzstiftes** mit dem Ziel der Ordnung der Verkehrsströme und Lenkung der Elterntaxi-Verkehre

Es wird deutlich, dass die meisten Handlungsfelder querschnittsorientiert sind, so dass stets im Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsarten geplant werden muss. Ein Fokus bildet der Handlungsbedarf in den Ortskernen sowie im Einzugsbereich des St. Vincenzstifts.

Zu den genannten Handlungsfeldern werden im Folgenden Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Nahmobilität im Assmannshausen und Aulhausen formuliert.

4. Maßnahmenvorschläge: Teilprojekte

Eine zentrale Aufgabe für die Mobilitätsplanung der Zukunft liegt darin, alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten, die Verkehrssicherheit und die städtebauliche Qualität zu erhöhen. Dies gelingt, wenn die derzeitige Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückgenommen und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung ausgebaut und gestärkt werden können. Die nachstehend beschriebenen Maßnahmenvorschläge illustrieren für Assmannshausen und Aulhausen, wie die Nahmobilität im Untersuchungsraum zukünftig stadtverträglich gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann.

Empfehlungscharakter der Maßnahmenvorschläge

Ausdrücklich darauf hingewiesen sei, dass die nachstehenden Ausführungen des Nahmobilitätsplans keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Diese Vorschläge sind als Diskussionsgrundlagen aus fachlicher Sicht zu verstehen, wie die verkehrlichen und städtebaulichen Defizite vor Ort im Hinblick auf eine nachhaltigere Ausgestaltung des Mobilitätssystems behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer daher ausführlicher Beratungen mit den zuständigen Stellen und lokal Beteiligten, auf deren Grundlage im nächsten Schritt Fein- und Vertiefungsplanungen vorzunehmen sind.

Eine Beschlussfassung des Nahmobilitätsplans bedeutet, dass dieser eine verbindliche und richtungsweisende Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung sein soll, nicht jedoch eine Detailplanung. Die Beschreibung der Teilprojekte, wie sie im Rahmen des Nahmobilitätsplans hier vorliegen, bilden somit – in Verbindung mit den Verweisen auf die jeweils korrespondierenden Mustersteckbriefe im Kapitel 0 – die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung.

Umsetzungszeitraum – Perspektiven

Der empfohlene Umsetzungszeitraum ist gegliedert in eine **kurz-, mittel- und langfristige Perspektive**. Diese Schritte markieren die Zeithorizonte 2027, 2032 sowie 2035/40. Diese Eckdaten stellen nach heutiger Sicht einen realistischen Realisierungshorizont dar, können selbstverständlich auch je nach internen und externen Rahmenbedingungen vorgezogen werden. Deutlich wird auch, dass sofort mit der Umsetzung von Maßnahmen begonnen werden kann, sofern der Planungsvorlauf überschaubar ist.

Übersicht über die Teilprojekte im Stadtteil Assmannshausen

Für den Stadtteil Assmannshausen werden im Folgenden insgesamt 5 zum Teil weiter untergliederte und unterschiedlich verortete Teilprojekte beschrieben. In diesen sind Querverweise zu den genannten Mustersteckbriefen zu bestimmten Themen enthalten, beispielsweise zur „Einrichtung von Fußgängerüberwegen“ oder zur „Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs“. Diese stellen anschaulich dar, wie die Maßnahmen der Teilprojekte umgesetzt werden können und was zur Entwicklung entsprechender Projekte im Zuge der Förderung der Nahmobilität zu beachten ist.

Die Teilprojekte für Aulhausen schließen sich daran an.

Nach Möglichkeit werden Illustrationen vorgenommen und die einzelnen Vorhaben in den lokalen Zusammenhang eingeordnet.

Teilprojekte in Assmannshausen¹²

1. Neuregelung Geschwindigkeiten in Assmannshausen

- 1a** Temporeduktion als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) auf der Niederwaldstraße, Höllenbergstraße und Am alten Bahnhof in der zentralen Ortslage
- 1b** Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich auf der Rheinuferstraße im Bereich Rheinhotel Lamm bis Neugasse
- 1c** Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich Lorcher Straße (zwischen Kirche und „Am Rathaus“), Dreikönigstraße, Am Großen Tor sowie Rheingasse

2. Inwertsetzung Fußverkehrsachsen

- 2** Entwicklung eines einheitlichen Fußgängerleitsystems zur Führung der Fußverkehrsströme zwischen Schiffsanleger und Seilbahn; Führung des Fußverkehrs entlang konfliktärmerer Straßenzüge:

Achse 1: Schiffsanleger – Am alten Tor – Bahnunterführung – Niederwaldstraße
 Achse 2: Schiffsanleger – Dreikönigstraße – Lorcher Straße – Kirche

Zusätzlich gestalterische Aufwertung der Achsen, siehe Querungen sowie Mobiliar

3. Querungen und Barrierefreiheit

- 3a** Schaffung von Querungshilfen auf der Rheinuferstraße (Bereich Verkehrsberuhigter Bereich) auf Höhe der Übergänge zur Unterführung in Form von „Vorgezogenen Seitenräumen“ sowie farblichen Hervorhebungen auf der Fahrbahn
- 3b** Gestalterische und funktionale Aufwertung der Unterführung „Am alten Bahnhof“ durch bessere Beleuchtung und Nachrüstung taktiles System sowie farbliche Hervorhebung des Weges zwischen Am alten Tor bis zur Unterführung als sichere Querung über den Parkplatz
- 3c** Anpassungen beim taktilen System am Bahnübergang; Ausrichtung der Rippen des Richtungsfeldes in korrekte Gehrichtung
- 3d** Barrierefreier Ausbau Haltestelle „Assmannshausen Bahnhof“ sowie Einrichtung einer gesicherten Querung in Form eines Fußgängerüberwegs in Höhe des Zugangs zur Unterführung zum Schiffsanleger

4. Aufwertung Rheinuferstraße

- 4** Ganzheitliche gestalterische Aufwertung der Rheinuferstraße und vor allem der bestehenden Grünfläche im Zuge der BUGA 2029 sowie die verkehrlichen Maßnahmen: 1b, 2a, 2d

5. Barrierefreie Gestaltung Bahnhof und Einrichtung Mobilitätsstation

- 5** Barrierefreie Gestaltung der Bahnsteiganlagen im Bahnhof Assmannshausen und Einrichtung einer Mobilitätsstation

¹² Eine kartografische Verortung findet sich im Anhang in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..**



Abbildung 4-1: Verortung der Teilprojekte in Assmannshausen

Teilprojekt 1: Neuregelung Geschwindigkeiten in Assmannshausen

1a-c

Räumlicher Bezug:	Assmannshausen, Rheinuferstraße
Themen:	Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfeld:	Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Bedingt durch die größtenteils mittelalterlich geprägte Struktur des Ortskerns weisen die Straßenräume im zentralen Bereich von Assmannshausen nur sehr geringe Straßenquerschnitte auf. Meist geht dies zu Lasten des Fußverkehrs, da nur sehr schmale bzw. teilweise überhaupt keine Nebenanlagen vorhanden sind. Fehlende und zu schmale Gehwege schränken die Rechte der Gehenden stark ein. Nach § 25 StVO müssen Gehende den Gehweg nutzen, falls keiner vorhanden ist, ist die Fahrbahnnutzung unter Einschränkungen zugelassen, allerdings innerorts nur am äußeren Fahrbahnrand. Um die Verkehrssicherheit und damit die Qualität für den Fußverkehr zu steigern, ist es daher wichtig, entlang der definierten Fußverkehrsachsen die Verträglichkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln durch eine der örtlichen Situation angepassten Geschwindigkeit anzupassen.

Hierzu besteht in Assmannshausen konkreter Verbesserungsbedarf an folgenden Stellen:

(1a) Im Bereich der der **Niederwaldstraße, Höllenbergstraße und Am alten Bahnhof in der zentralen Ortslage** sollte die Regelgeschwindigkeit von derzeit Tempo 30 auf **Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)** reduziert werden. Bei diesen Straßen handelt es sich um zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen, hier können nach §45 Absatz 1d StVO auch Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche können demnach aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs eingerichtet werden.

(1b und 1c) Für folgende weiteren Straßenzüge im zentralen Ortskern außerhalb des klassifizierten Straßennetzes wird die **Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs** (VZ 325) vorgeschlagen:

- **Lorcher Straße** (zwischen Kirche und „Am Rathaus“)
- **Dreikönigstraße**
- **Am Großen Tor**
- **Rheingasse**
- **Rheinuferstraße** im Bereich Rheinhotel Lamm bis Neugasse.

In **verkehrsberuhigten Bereichen** sind alle Verkehrsteilnehmende gleichberechtigt, Gehende dürfen die gesamte Breite der Straße nutzen. Es gilt Schrittgeschwindigkeit. Hierdurch wird der Fußverkehr und insbesondere dessen Verkehrssicherheit deutlich gestärkt. Weiterhin wird die Aufenthaltsqualität gesteigert.

Mustersteckbrief:

„Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)“



Abbildung 4-2: Detailkarte zum vorgeschlagenen Geschwindigkeitskonzept

Beispiel:



Abbildung 4-3: Beispiel für „Nachbarschaftszonen“ in einem Pilotprojekt in Düsseldorf, Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen ohne niveaugleichen Ausbau, Quelle: OVA/045/2022 Düsseldorf

Teilprojekt 2: Inwertsetzung Fußverkehrsachsen

Räumlicher Bezug: Assmannshausen, Rheinuferstraße / Ortskern

Themen: Fußverkehr / Verkehrssicherheit / -lenkung

Handlungsfeld: Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Da die Straßenquerschnitte im zentralen Ortskern – insbesondere entlang der Niederwaldstraße – bereits heute sehr gering sind, sollen alternative Wegeachsen im Ortskern identifiziert werden, auf denen nur geringe Nutzungskonflikte zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr bestehen. Dabei ist es zum einen erforderlich, den Fußverkehr durch bauliche oder ordnungsrechtliche Maßnahmen zu stärken, und zum anderen, diese Achsen durch gestalterische Maßnahmen hervorzuheben.

Der zentrale Korridor mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr bildet die Achse zwischen den Unterführungen unter der Bundesstraße B42 und dem zentralen Ortskern rund um die Kirche „Zum Heiligen Kreuz“. Im Rahmen der durchgeführten Ortsbegehungen haben sich zwei Achsen herauskristallisiert, die sich als geeignet erweisen:

Achse 1: Rheinuferstraße – Am alten Tor – Rheingasse – Bahnunterführung – Kirche

Achse 2: Rheinuferstraße – Dreikönigstraße – Bahnübergang – Kriegerdenkmal – Lorcher Straße – Kirche.

Folgende Maßnahmen für die Inwertsetzung dieser Achsen werden – auch mit Bezug auf die sonstigen Teilprojekte – empfohlen:

Anordnung von **verkehrsberuhigten Bereichen** auf großen Teilen der beschriebenen Streckenabschnitte (siehe Teilprojekt 1)

Schaffung von **Querungsmöglichkeiten** auf der Rheinuferstraße sowie auf dem Parkplatz „Am Alten Bahnhof“ (siehe Teilprojekt 3a und c)

Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführung „Am Alten Bahnhof“ (siehe Teilprojekt 3b)

Des Weiteren wird empfohlen, unterstützend ein **Fußgängerleitsystem** einzurichten, um die Wegeführung eindeutig zu gestalten. Ziel ist es, die Achsen im Stadtraum sichtbar zu machen und Fußgängerinnen und Fußgänger gezielt auf diese attraktiven und sicheren Wegeverbindungen zu lenken. Hierzu sollen an zentralen Knotenpunkten und Entscheidungsstellen Wegweiser sowie ggf. ergänzende Markierungen oder Informationselemente installiert werden, die wichtige Ziele und Entfernungen anzeigen.

Durch die klare Kennzeichnung der Hauptwegeverbindungen können Fußverkehrsströme gebündelt und verstärkt über die vorgesehenen Achsen geführt werden. Gleichzeitig wird die Orientierung insbesondere für ortsfremde Personen verbessert und die Wahrnehmung der Fußverkehrsinfrastruktur gestärkt.

Beispiele für Fußgängerleitsysteme:

Abbildung 4-4: Detmold (NRW) und Bürgstadt

Teilprojekt 3: Querungen und Barrierefreiheit

3a

Räumlicher Bezug: Assmannshausen, Rheinuferstraße
Themen: Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfeld: Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Um die Verkehrssicherheit und damit die Qualität für den Fußverkehr zu steigern, ist es wichtig, insbesondere an Querungsstellen entlang der Fußverkehrsachsen Sichtbarkeit und Barrierefreiheit zu optimieren.

Hierzu besteht in Assmannshausen konkreter Verbesserungsbedarf an folgenden Stellen:

In der **nördlichen Rheinuferstraße** soll, wie in Teilprojekt 1 thematisiert, ein **verkehrsberuhigter Bereich** eingerichtet werden. Hierdurch verbessert sich die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr, da alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind und zu Fuß Gehende die gesamte Breite der Straße nutzen dürfen.

Besonderer Querungsbedarf besteht an den **Übergängen zu den zwei Eingängen an der nördlichen Unterführung zum Schiffsanleger**. Hier sollten **Fahrbahneinengungen** in Form von vorgezogenen Seitenräumen eingerichtet werden, da sie die Querungsstrecke verkürzen, das Kfz-Parken an Querungsstellen verhindern und die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten verringern.

Mustersteckbrief:	„Vorgezogene Seitenräume“ „Querungshilfen“
--------------------------	---

Beispiel:



Abbildung 4-5: Beispiel für einen vorgezogenen Seitenraum mit roter, flächiger Fahrbahnmarkierung, hier in Erlenbach a. Main

3b

Räumlicher Bezug: Assmannshausen, Unterführung Am alten Bahnhof
Themen: Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfeld: Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Der Ortsteil Assmannshausen ist durch die Bahnlinie geteilt. Der Querungsbedarf ist sehr hoch. Die bestehende Bahnunterführung an der Straße „Am alten Bahnhof“ bildet eine wichtige Möglichkeit zur Unterquerung der Bahntrasse im Bereich der südlichen Fußverkehrsachse.

Folgende Maßnahmen sollen die Quermöglichkeit barriereärmer ausgestalten und attraktiveren:

Eine **verbesserte Beleuchtung** sowie **Nachrüstung der Wegführung mit taktilen Elementen** sind notwendig, um objektive wie subjektive Sicherheit zu erhöhen.

Weiterhin ist eine sichere Wegführung aus der Straße „Am Alten Tor“ bis zum Eingang der Unterführung über den bestehenden Parkplatz zur durch **Bodenmarkierung** und damit durch verbesserte Sichtbarkeit kenntlich zu machen. (siehe Teilprojekt 3b: Vorgezogene Seitenräume)

Mustersteckbriefe:

„Vorgezogene Seitenräume“
 „Taktile Leitelemente“

Beispiel:



Abbildung 4-6: Beispiel für eine gesicherte Führung des Fußverkehrs, hier über einen Parkplatz in Lage (Lippe)

3c

Räumlicher Bezug: Assmannshausen, Bahnübergang Niederwaldstraße
Themen: Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfeld: Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Bei der Ortsbegehung wurde am Bahnübergang an der Niederwaldstraße das dort verlegte taktile System als Hindernis für Sehbehinderte identifiziert: Seheingeschränkte Person werden durch die derzeitige Anordnung der Rippen des Richtungsfeldes auf die Fahrbahn in den fließenden Kfz-Verkehr geführt. Folgende (Sofort-)Maßnahmen sollen die gefährliche Situation entschärfen:

Es ist zu prüfen, ob die **Ausrichtung des Richtungsfeldes** exakter an der Wegführung ausgerichtet werden kann. **Kurzfristig können Klebeelemente eingesetzt werden**, die sich nach ein paar Jahren allerdings lösen. Mittelfristig sollen die **Rippenplatten entsprechend der Gehrichtung verlegt** werden (nur durch Anschneiden bzw. Verschnitt möglich; siehe Abbildung 4-7).

Die Verlegung von Leitstreifen als Bodenindikator über Gleiskörper ist nicht erlaubt. Daher soll geprüft werden, ob der Fahrbahnrand und die **Innenlinie (Grenzlinie zur Fahrbahn)** **taktil abgegrenzt** werden können. Zum Beispiel könnten durch eine ertastbare Markierung oder ein Bordstein der Gehweg eingefasst werden.

Mustersteckbrief:	„Taktile Leitelemente“
Referenz:	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum: Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen. Nov. 2020. Anlage 10 – Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr, insbes. S. 13ff.
Hinweis:	Maßnahme wurde im November 2025 bei der DB veranlasst. Maßnahme soll im Rahmen der ab Juli 2026 stattfindenden Generalsanierung der rechten Rheinstrecke umgesetzt werden.

Beispiel:



Abbildung 4-7: In Gehrichtung verlegte Rippenelemente als Bodenindikatoren des taktilen Systems, Noppenelemente an der Bordsteinkante als Abtrennung zur Fahrbahn am oberen linken Bildrand

3d

Räumlicher Bezug: Assmannshausen, Bushaltestelle „Bahnhof/
Rheinuferstraße“
Themen: Fußverkehr / Verkehrssicherheit / ÖPNV
Handlungsfeld: (Vernetzte Mobilität und) ÖPNV /
 Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Die Bushaltestelle „Assmannshausen Bahnhof“ bildet eine wichtige Umsteigehaltestelle zwischen der Ortsbuslinie 187, weiteren Schulverkehrslinien und den Zügen der rechten Rhein-
strecke in Richtung Wiesbaden und Frankfurt und Koblenz.

Um den Zugang zum lokalen ÖPNV attraktiver zu machen, sollte diese mittelfristig **barrierefrei** entsprechend der örtlichen Standards und in Abstimmung mit der Behindertenvertretung ausgebaut werden.

In diesem Zusammenhang sollte **auf der Rheinuferstraße eine gesicherte Querungsmöglichkeit** – am besten in Form eines Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) – eingerichtet werden. Dieser sollte in der Achse der Zuwegung zur Unterführung liegen. Hierdurch wird, wie auch in Teilprojekt 3a beschrieben, die Führung des Fußverkehrs gesichert und zugleich klar geführt.

Mustersteckbriefe:

„Einrichtung Fußgängerüberweg“
 „Taktile Leitelemente“

Beispielhaltestelle:



Abbildung 4-8: Barrierefreier Haltestellenausbau Rüdesheim, Geisenheimer Straße
 (Foto: mociety)

Teilprojekt 4: Aufwertung Rheinuferstraße

Räumlicher Bezug: Assmannshausen Rheinuferstraße
Themen: Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfeld: Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Die Rheinuferstraße bildet einen zentralen Bestandteil der im Teilprojekt 2 vorgesehenen Fußverkehrsachsen. Es bestehen vielfältige Querungsbeziehungen zu den Unterführungen in Richtung Bundesstraße und Rheinufer. Insbesondere der Abschnitt zwischen Neugasse und dem Knotenpunkt Rheinuferstraße/Am Alten Bahnhof – teilweise bis zum Hotel Post – stellt einen Aufenthaltsraum mit hoher Aufenthaltsqualität dar, der zudem durch Außengastronomie geprägt ist.

Darüber hinaus ist vorgesehen, diesen Bereich im Zuge der im Jahr 2029 stattfindenden Bundesgartenschau insbesondere gestalterisch aufzuwerten. Zusammenfassend – auch unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Teilprojekte – werden für die Rheinuferstraße folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Einführung eines **verkehrsberuhigten Bereichs (VZ 325)** zwischen Rheinhof Lamm bis Neugasse (siehe Teilprojekt 1)
- Einrichtung von **vorgezogenen Seitenräumen an den Querungsstellen** zu den Unterführungen zur besseren Verkehrssicherung (Teilprojekt 2 und 3a)
- Teilweise **Verlagerung der Außengastronomie auf die Fahrbahn bzw. auf die Grünfläche** zur barrierefreien Nutzbarkeit der Gehwege
- Ansprechende **Gestaltung der Grünflächen** zwischen Rheinuferstraße und Bundesstraße 42

Mustersteckbriefe:

Vgl. Steckbriefe zu den vorangegangenen Teilprojekten



Abbildung 4-9: Rheinuferstraße, Blick in Richtung Norden

Teilprojekt 5: Barrierefreie Gestaltung Bahnhof und Einrichtung einer Mobilitätsstation

Räumlicher Bezug:	Assmannshausen Bahnhof
Themen:	ÖPNV
Handlungsfeld:	Vernetzte Mobilität und ÖPNV / Fuß- (und rad-)verkehrsfreundliche Ortskerne

Der Bahnhof Assmannshausen bildet einen wichtigen Anlaufpunkt für die Alltagsmobilität im Ortsteil Assmannshausen, aber auch im Zulauf von Aulhausen. Über die Regionalbahnlinie 10 sowie künftig die Regionalexpresslinie 19 ist der Bahnhof im Halbstundentakt an den Ballungsraum Rhein-Main angebunden. Derzeit bietet er noch wenig Ausstattungsmerkmale einer zentrale Mobilitätsstation. So sind die Bahnsteiganlagen als auch Zuwegungen nicht barrierefrei. Es gibt keine weiteren Mobilitätsangebote wie etwa P+R- oder Fahrradabstellanlagen. Die Verknüpfung mit der bestehenden Bushaltestelle ist ungünstig.

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel bildet auch einen Schwerpunkt im Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises. Als Maßnahme „ÖPNV-3 Modernisierung und Ausbau von Mobilstationen“ wird dort empfohlen, langfristig ein **kreisweites Netz von Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten** zu errichten. Dort werden Mindestausstattungsmerkmale für Mobilitätsstationen angegeben.

Für den Standort Assmannshausen soll vertiefend geprüft werden, **welche Ausstattungselemente sinnvoll und im Hinblick auf die Verfügbarkeit von Flächen umsetzbar** sind:

- ➔ Wetterschutz / Fahrgastunterstand
- ➔ Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum
- ➔ Fahrgastinformationsanzeiger für alle Linienverkehre (DFI – Dynamische Fahrgastinformation)
- ➔ Aushangfahrplan, Tarifbedingungen, Umgebungsplan
- ➔ Ausreichende Sitzgelegenheiten
- ➔ B+R-Anlage, wahlweise oder in Kombination: verschließbare Sammelabstellanlage, Fahrradboxen, überdachte Stellplätze
- ➔ Informationssäule im einheitlichen Layout mit weiterführenden Informationsmöglichkeiten
- ➔ Barrierefreiheit und Wegeleitung für Sehbehinderte
- ➔ Internetzugang über Mobilfunk oder WLAN
- ➔ Ausreichende P+R-Anlagen
- ➔ Möglichkeit zur Nutzung von Leihfahrräder
- ➔ Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge + Elektrofahräder (E-Ladesäulen)

Beispiel:



Abbildung 4-10: Umfassend ausgestattete Mobilitätsstation in Rheinbach bei Bonn (NRW)

Teilprojekt 6: Herstellung einer nahmobilitätsfreundlichen Ortsteilverbindung zwischen Assmannshausen und Aulhausen**Räumlicher Bezug:** Verbindung Assmannshausen – Aulhausen (L3034)**Themen:** Fuß- und Radverkehr**Handlungsfeld:** Sichere Ortsteilverbindungen

Zwischen den beiden Rüdesheimer Stadtteilen Assmannshausen und Aulhausen fehlt weitestgehend eine sichere Führung für den Fuß- und Radverkehr. Derzeit existiert nur ein gemeinsamer Geh-/Radweg entlang der Höllenbergstraße zwischen Ortseingang und der Dörmäne, allerdings zurzeit noch mit vielen Oberflächenschäden. Eine Beleuchtung des Abschnitts zwischen Ortsausgang Assmannshausen (Aulhauser Straße) und Ortseingang Aulhausen besteht jedoch bereits. Im Rahmen der Beteiligungen zum Nahmobilitäts-Check ist sehr deutlich geworden, dass die Bürgerinnen und Bürger eine verkehrssichere Führung für die Nahmobilität wünschen.

Die L3034 liegt in der Baulast von Hessen Mobil und besitzt eine geringe Verkehrsbelastung von 1.510 Kfz/24 h (DTV-Wert; Bezugsjahr 2021). Aufgrund der derzeitigen Fahrbahnschäden ist die Richtgeschwindigkeit außerorts größtenteils auf Tempo 40 bis 60 reduziert. Hessen Mobil plant zurzeit, eine Fahrbahnsanierung durchzuführen. In diesem Rahmen sind Möglichkeiten zu eruieren, inwiefern Maßnahmen auch zur Verbesserung und Sicherung der Nahmobilität auf dieser wichtigen Ortsteilverbindungen umgesetzt werden können. Grundsatz nach den gültigen technischen Regelwerken und Empfehlungen ist es, außerorts eine Anlage für den Rad- und Fußverkehr so zu dimensionieren, dass diese eine Breite von 2,50 m und einen Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m zur Fahrbahn aufweist.¹³ Diese Infrastrukturbedarfe lassen sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse in diesem Raum allerdings nicht umsetzen.

Somit wären Alternativen anzustreben, um die Situation für die Nahmobilität zu verbessern. Im Folgenden werden daher zwei mögliche Maßnahmenvorschläge in die Diskussion gebracht, die bereits an anderen Örtlichkeiten umgesetzt wurden und für die Verbindungsstrecke zwischen Assmannshausen und Aulhausen näher geprüft werden sollten:

Maßnahmenvorschlag Alternative 1 (favorisiert):**Abtrennung eines Teils der Fahrbahn mit sog. „Kölner Tellern“**

Schwerpunktmäßig zur Sicherung des Fußverkehrs wird vorgeschlagen, einen Teil der Fahrbahn durch Markierung abzutrennen und mit Trennelementen wie den sog. „Kölner Tellern“ ergänzend abzusichern. Hierbei handelt es sich um eine einfache Maßnahme, um dem Fußverkehr auf dem zur Verfügung stehenden Raum einen gewissen Schutz zu bieten.

In der Stadt Lohmar im Rhein-Sieg-Kreis bestand eine vergleichbare Situation bei einer Netzlücke für den Fußverkehr zwischen Ortslage und dem Bahnhof Honrath. In einem pragmatischen Ansatz wurde dort durch „Kölner Teller“ ein Teil der bestehenden Fahrbahn abgetrennt und als beleuchteter Gehweg ausgewiesen. Ergänzend wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt auf 70 km/h reduziert. Die Verkehrsbelastung ist mit der

¹³ FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Kapitel 9.2.2 Führung auf fahrbahnbegleitenden Radwegen. S.67ff.

Situation in Rüdesheim vergleichbar, zumal der Streckenabschnitt ebenfalls durch Linienbusverkehr genutzt wird. Ähnlich wie bei Maßnahmenvorschlag 2 sollte es sich hierbei um ein Modellprojekt für die Sicherung des Fußverkehrs außerorts handeln.



Abbildung 4-11: Beispiel für die Sicherung des Fußverkehrs im Lohmarer Stadtteil Honrath

Maßnahmenvorschlag Alternative 2:

Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) schreibt im Hinblick auf den Einsatz von Schutzstreifen u. a. vor, dass diese nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden dürfen (vgl. VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 12 Satz 2, erster Satzteil). Die Anordnung außerhalb geschlossener Ortschaften ist im Straßenverkehrsrecht demnach nicht vorgesehen, da hier möglichst eine bauliche Trennung von Kfz- und Radverkehr erfolgen soll.

Wie bereits oben beschrieben können bauliche, straßenbegleitende Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege oftmals nicht zeitnah oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur mit erheblichem Aufwand hergestellt werden. Deshalb kann in besonderen Einzelfällen die Anordnung von Schutzstreifen unter bestimmten Randbedingungen auch außerorts zweckdienlich sein, wie z. B. zur kurzfristigen Schließung wichtiger Lücken im Radverkehrsnetz oder um eine zeitlich begrenzte Übergangslösung bis zur Fertigstellung eines baulichen Radwegs zu schaffen.

Aus diesem Grunde haben die Verkehrsministerien der Bundesländer Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen als oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes den Einsatz von Schutzstreifen außerorts genehmigt.

In Hessen existieren derzeit acht verschiedene Modellprojekte, bei denen die Markierung von Schutzstreifen außerorts erprobt werden, aktuell beispielsweise im Hochtaunuskreis auf der K772 zwischen Oberursel und dem Anschluss der B455.

In diesem Rahmen wird vorgeschlagen, die Umsetzung eines solchen Modellprojekt auf der L3034 im Zuge der Fahrbahnsanierung zu prüfen. Aufgrund der topographischen Ausgangslage und einer Fahrbahnbreite von stellenweise unter 6 m wird allerdings vorgeschlagen, nur bergauf auf der Hangseite einen Schutzstreifen zu markieren.



Abbildung 4-12: Beispiel für einen Schutzstreifen außerorts, Modellvorhaben des Landes Baden-Württemberg im Rhein-Neckar-Kreis (Quelle: AGFK BW)

Übersicht über die Teilprojekte im Stadtteil Aulhausen

Für den Stadtteil Aulhausen werden im Folgenden insgesamt fünf Teilprojekte beschrieben. Eine besondere Stellung kommt dabei den Vorschlägen zum St. Vincenzstift zu. Die weiteren beziehen sich auf die Verbesserung der Gestaltung von Bushaltestellen (Teilprojekte 8 und 9) sowie auf mögliche Maßnahmenansätze zur Verbesserung von Engstellen- und Knotensituationen im Zuge der Hauptstraße in Aulhausen. Ein Vorschlag zur Einrichtung einer Wegeverbindung längs des Aulhausener Bachs/Eichbachs als Grünweg am Ortsrand ergänzt die Projekte.

Teilprojekte in Aulhausen

7. Erschließungskonzept St. Vincenzstift mit Hinweisen zur inneren und äußeren Erschließung

8. Gestaltung der Bushaltestellen

8a Bushaltestelle Vincenzstraße

8b Bushaltestelle Ludwig-Glaser-Straße

9. Knotenpunkt- und Querschnittgestaltung an Engstellen im Zuge der Hauptstraße in Aulhausen

10. Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen am Röderweg

11. Wegeverbindung entlang des Aulhausener Bachs/Eichbachs



Abbildung 4-13: Verortung der Teilprojekte in Aulhausen

Teilprojekt 7: Erschließungskonzept St. Vincenzstift mit Hinweisen zur inneren und äußeren Erschließung

Räumlicher Bezug:	Aulhausen St. Vincenzstift
Themen:	Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfelder:	Schulwegsicherung zum und vom St. Vincenzstift in Aulhausen
Gesamtkontext:	Vorbereitung eines standortbezogenen Mobilitätskonzepts für das Gelände des St. Vincenzstifts mit dem Ziel der Ordnung der Verkehrsströme und Lenkung der Elterntaxi-Verkehre

Für das St. Vincenzstift wird empfohlen, ein integriertes Gesamtkonzept zu entwickeln, dass die innere und äußere Erschließung nicht nur im Rahmen der Nahmobilität sowie deren Schnittstellen zum ÖPNV betrachtet, sondern auch die Regelungen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr einbezieht. **Dies geht über die planerischen Aufgabenstellungen im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks hinaus.**

Daher erfolgt an dieser Stelle eine erste integrierte Betrachtung und eine Formulierung der Anforderungen und Prüfaufgaben, nach denen im nächsten Schritt ein **detailliertes Mobilitätskonzept für das St. Vincenzstift konkretisiert werden** sollte.

Ausgangslage:

Die heutige Situation weist v.a. Mängel und Defizite aufgrund der Konflikte auf, die durch die zeitweisen starken Kfz-Verkehre (v.a. zu Beginn und Ende der Betreuungszeiten) in der Ludwig-Glaser-Straße und der Sonnenallee entstehen. Konflikte treten sowohl zwischen den Kfz wie auch zwischen Kfz und dem Fuß- und Radverkehr auf.

An der Hauptzufahrt zum St. Vincenzstift, in der Ludwig-Glaser-Straße, sind zu den Verkehrsspitzen starke Fußverkehre zu beobachten, die auf die Haltestellen an der Hauptstraße gerichtet sind. Während die Parkplätze im Nordosten direkt über die Vincenzstraße erreichbar sind, laufen die Verkehre von und zu den Parkieranlagen im Norden der Sonnenallee auf einer größeren Strecke über das Stiftsgelände. Es ist sogar möglich, von bzw. nach Norden über die Parkallee zur Vincenzstraße zu fahren, so dass auch in den besonders sensiblen inneren Bereichen um die Wohngebäude Kfz-Verkehr stattfindet.

Abbildung 4-14 zeigt den Bestand der inneren Erschließung des Geländes des St. Vincenzstifts, die Abbildung 4-15 und Abbildung 4-16 die heutige äußere Erschließung.

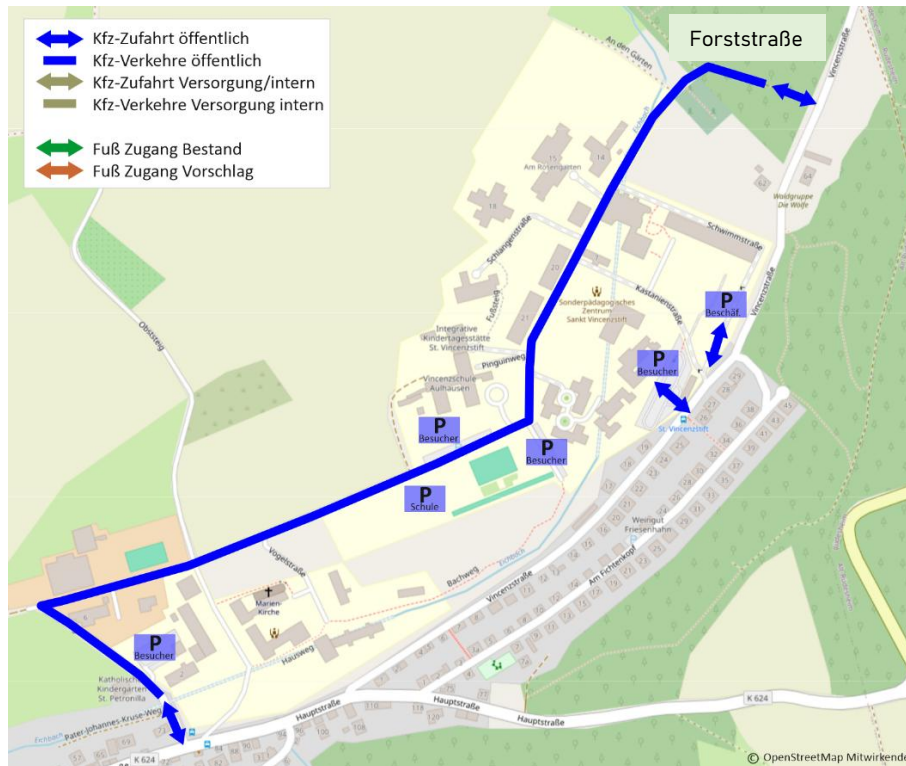


Abbildung 4-14: Kfz-Verkehrsführung im Bestand: Äußere Erschließung St. Vincenzstift



Abbildung 4-15: Bestand: Äußere Erschließung des St. Vincenzstifts für die Nahmobilität



Abbildung 4-16: Bestand: Nördliche Zuwegung über die Forststraße zum St. Vincenzstift
(Foto: mociety)

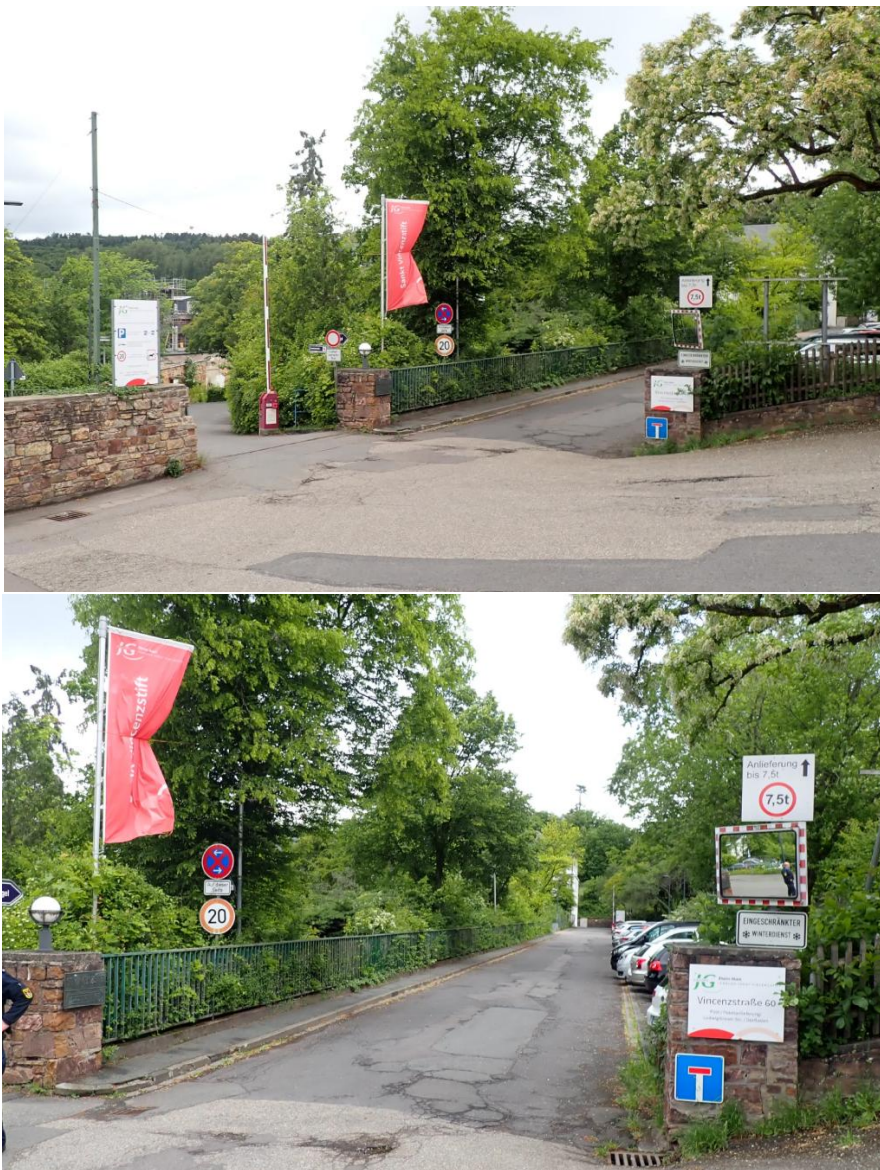


Abbildung 4-17: Bestand: Zufahrt zum St. Vincenzstift über Vincenzstraße 60/Alte Pforte

Prüfvorschläge zur Sicherung der Nahmobilität

Prüfvorschlag 1:

Schaffung eines eigenständigen Fußweges an der Ludwig-Glaser-Straße zwischen Hauptstraße und Dorfladen, dort Anbindung an das Fußwegenetz auf dem Stiftsgelände mit dem Ziel, den Fußverkehr zu sichern: Hierzu müsste im Bereich der heutigen Arrondierung (Hecke) entsprechend umgebaut werden (siehe Abbildung 4-8). Im Rahmen des zu erstellenden Mobilitätskonzepts St. Vincenzstift sollte die Machbarkeit dieses Maßnahmenvorschlags detailliert untersucht werden.



Abbildung 4-18: Vorschlag für einen neuen Fußweg auf dem Gelände des St.-Vincenzstifts an der Ludwig-Glaser-Straße (Foto: mociety)

Prüfvorschlag 2:

Prüfung von Alternativen für weitere Zugänge bzw. deren Lenkung zum Stiftsgelände mit dem Ziel, die Verkehre auf dem Stiftsgelände zu entzerren, um so die Nahmobilität zu sicherer zu machen, wie zum Beispiel:

Alternative 2.1

Neuer Zugang im Bereich des Parkstreifens/der Garagen an der Vincenzstraße (in etwa im Bereich gegenüber den Hausnummern 12 bis 20, siehe Abbildung 4-19): Mit dem durch eine Brücke vergleichsweise sehr aufwändig herzustellenden Zugang, ausgehend von der Vincenzstraße (Querung Eichbach und der Gehweganlagen auf dem Stiftsgelände), kann eine Hol- und Bringzone verbunden werden. Es wäre zu prüfen, ob dadurch die Parkierungsmöglichkeiten südlich der Sonnenallee entfallen können und somit Kfz-Verkehr in diesem Bereich wegfallen kann. (siehe auch Mustersteckbrief „Elternhaltestelle“)

Alternative 2.2

Weiterentwicklung des Bereichs um den derzeitigen Zugang über die alte Pforte an der Bushaltestelle „St. Vincenzstift“ und dem dortigen Parkplatz: Verlagerung eines Teils der Parkplätze, stattdessen hier Einrichtung einer Hol- und Bringzone sowie einer zentralen Haltestelle für die Minibusse;

zusammen mit der Bushaltestelle kann dieser Zugangsbereich eine Mobilitätsstation für das St. Vincenzstift bilden.

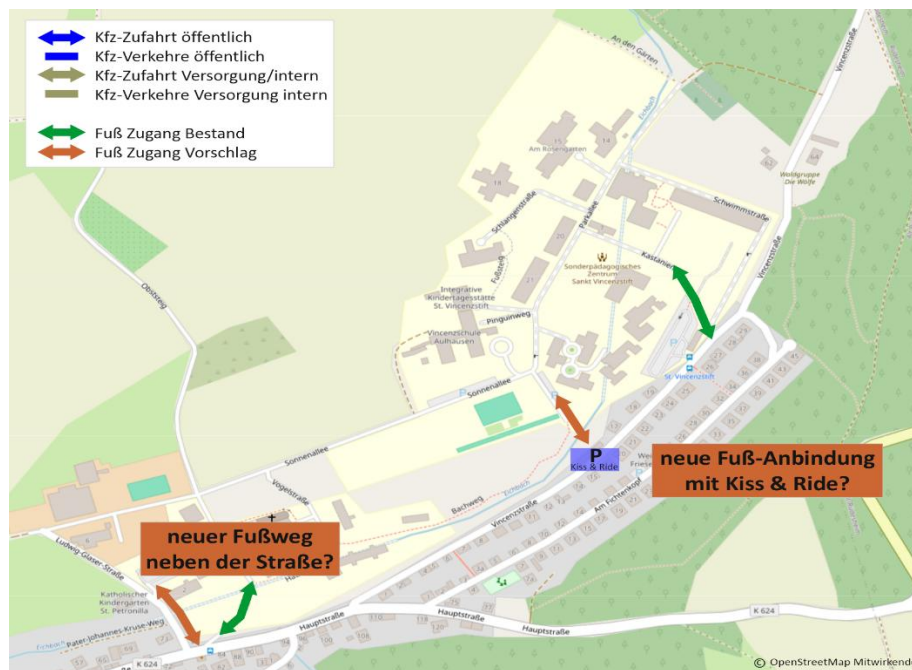


Abbildung 4-19: Prüfvorschläge zur Erschließung des St. Vincenzstifts für den Fuß- und Radverkehr



Abbildung 4-20: Bereich einer möglichen Anbindung des Stiftgeländes über die Vincenzstraße mit Hol- und Bringzone (Foto: mociety)

Anforderungen zur Lenkung des Kfz-Verkehrs

Bei der Erstellung eines Mobilitätskonzepts für das Gebiet des St. Vincenzstifts sind zunächst folgende Anforderungen zu beachten, an denen sich in einem weiteren Schritt die entsprechenden Maßnahmen orientieren sollen:

- Zur Entlastung der Verkehrssituation und zur Sicherung der Nahmobilität auf dem Stiftsgelände sollen die sich zurzeit stark bündelnden Verkehre (Holen und Bringen, Verkehre der Mitarbeitenden und Besuchenden, Minibusverkehre, stiftsbezogene Wirtschaftsverkehre) entmischt werden.
- Das zentrale Gebiet des St. Vincenzstifts soll so wenig wie möglich von Kfz befahren werden. Insbesondere sind Holen und Bringen so zu organisieren, dass der Fußverkehr sicher geführt werden kann.
- Es soll ein Konzept entwickelt werden, damit sich diese Verkehre im Ortskern von Aulhausen nicht weiter bündeln, sondern auch dort entzerrt werden.
- Bei der Planung des Mobilitätskonzepts soll die Zu- und Abfahrt im weiteren Umfeld des St. Vincenzstifts mitberücksichtigt werden, d.h. Verkehrsströme aus dem gesamten Stadtgebiet von Rüdesheim und dem Umland.

Prüfvorschläge zur Lenkung des Kfz-Verkehrs

Im Folgenden werden drei grundsätzliche Möglichkeiten skizziert, die die oben beschriebenen Anforderungen in unterschiedlichem Maß erfüllen und im Zuge des vorgeschlagenen vertiefenden Mobilitätskonzepts näher zu untersuchen wären:

Prüfvorschlag 1 (Abbildung 4-21)

Es wird vorgeschlagen, das Stiftsgelände in verschiedene Erschließungsbereiche aufzuteilen: Der südliche Bereich des Geländes wäre weiterhin vom allgemeinen Kfz-Verkehr befahrbar. Dies wären in erster Linie die Ziel- und Quellverkehre von und zu den Parkierungsmöglichkeiten im Zuge der Ludwig-Glaser-Straße und der Sonnenallee. Er würde, wie im Bestand über die Ludwig-Glaser-Straße nach außen angebunden.

Die Befahrung des zweiten, nördlichen Bereichs wäre nur für interne Verkehre und Versorgungsverkehre möglich. Er würde dadurch von den allgemeinen Kfz-Fahrten entlastet. Die nördliche Zuwegung über den Forstweg müsste dementsprechend geöffnet werden.

Prüfvorschlag 2 (Abbildung 4-22)

Alternativ wäre zu prüfen, inwiefern die derzeitige nördliche Zuwegung generell geöffnet werden könnte, so dass das Stiftsgelände sowohl eine Süd- als auch eine Nordanbindung hätte, jedoch ohne Durchfahrmöglichkeit zum jeweils anderen Bereich. Zu diesem Zweck müsste im nördlichen Bereich eine Hol- und Bringzone bzw. ein Parkplatzbereich angelegt werden. Diese Zuwegung könnte vorwiegend Verkehre aus Richtung Rüdesheim bzw. dem nordöstlichen Einzugsgebiet aufnehmen.

Im Zuge einer vertiefenden verkehrstechnischen Untersuchung wären folgende Maßnahmen zu überprüfen:

- Herstellung der Befahrbarkeit im nördlichen Abschnitt der Parkallee zwischen dem Tor im Norden und der Vincenzstraße
- Sperrung der Durchfahrbarkeit für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Bereich des Übergangs von der Sonnenallee zur Parkallee: Da die Durchfahrt im Normalfall nicht erforderlich ist, muss dort keine wartungsintensive Schrankenanlage installiert werden, voraussichtlich reichen herausnehmbare Pfosten aus.
- Überprüfung der heutigen Regelungen für den ruhenden Verkehr: Um eine klare Zuordnung der einzelnen Parkierungsmöglichkeiten für die verschiedenen Nutzergruppen herzustellen, sollte überprüft werden, ob es möglich ist, verkehrliche Anlagen für eine Hol- und Bringzone im Bereich des Überganges zwischen Sonnenallee und Parkstraße einzurichten.
- In diesem Zusammenhang ebenso Überprüfung einer solchen Anlage an der Vincenzstraße, die gegebenenfalls einen Wegfall von Parkplätzen am Sportplatz ermöglichen, so dass nur noch die für die Kita erforderlichen Stellplätze verbleiben.

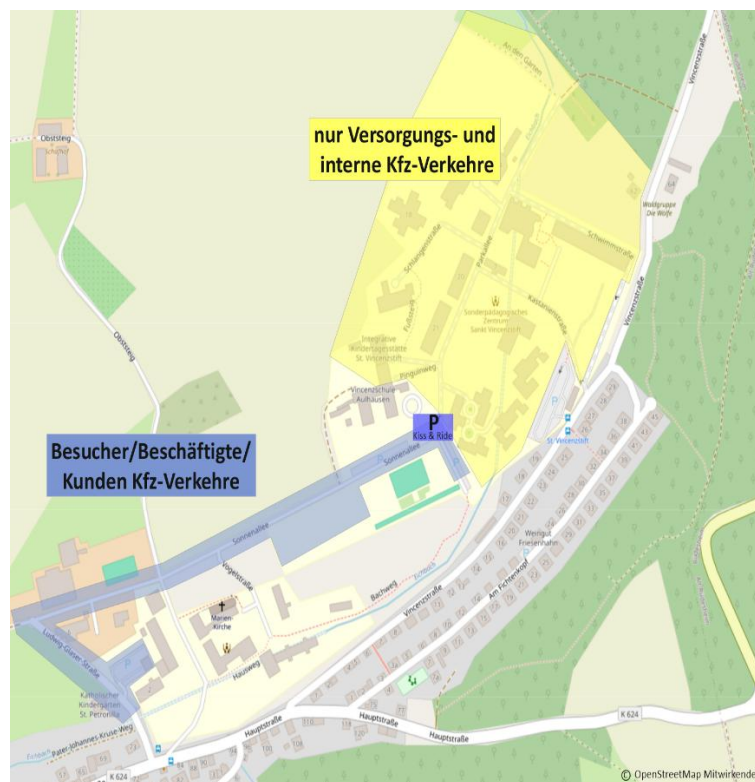


Abbildung 4-21: Prüfvorschlag 1: Aufteilung der Erschließung des Stiftsgeländes in zwei Bereiche

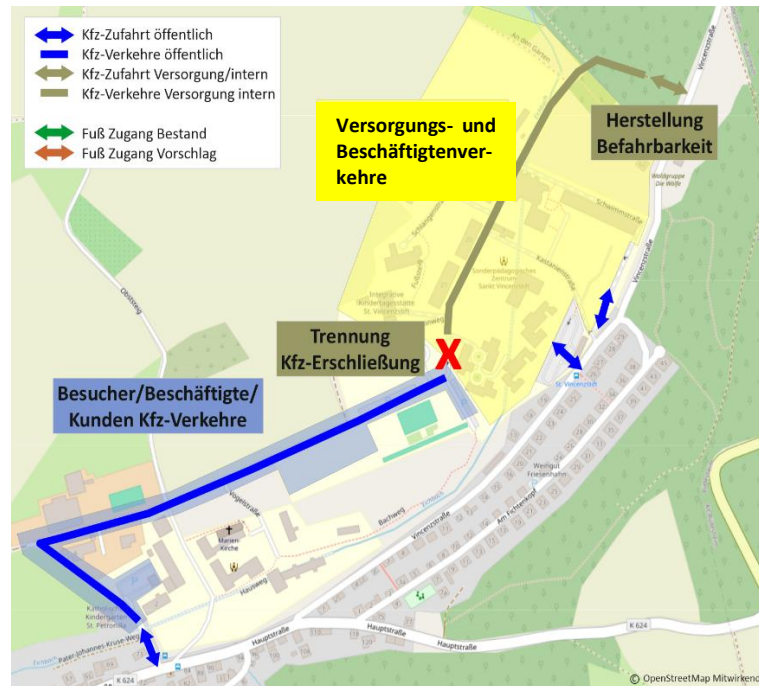
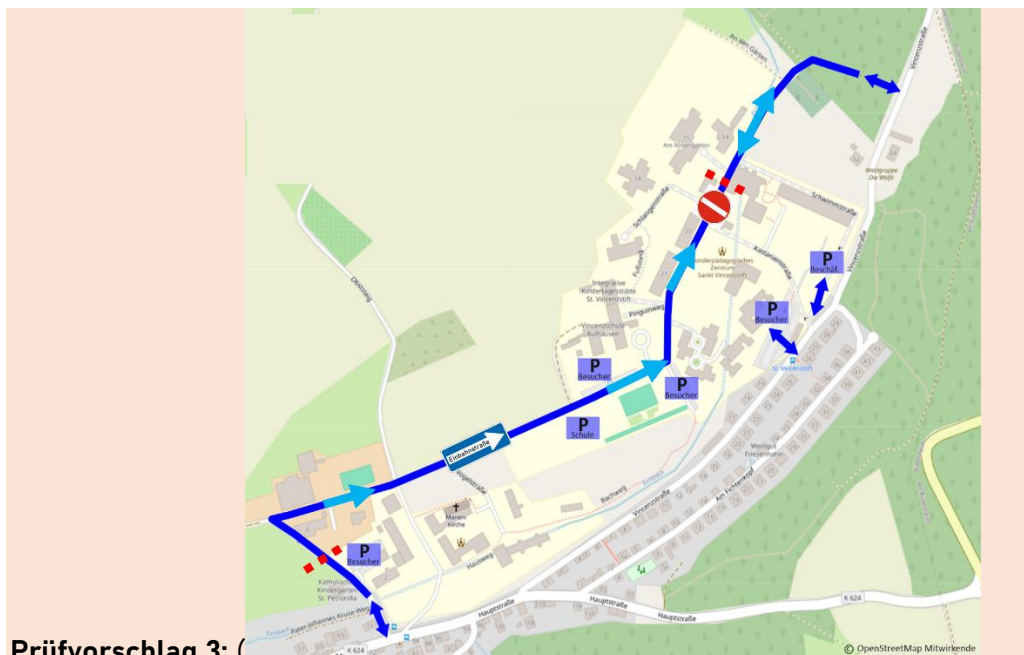


Abbildung 4-22: Prüfvorschlag 2: Erschließung St.-Vincenzstift für den Kfz-Verkehr über zwei Erschließungsbereiche



Prüfvorschlag 3: (

Abbildung 4-23)

Als weitere Option wäre eine Einbahnführung des Pkw-Verkehrs zu prüfen, die hinter dem Parkplatz am Dorfladen Ludwig-Glaser-Straße beginnt und bis zu den Parkplätzen im zentralen Bereich an der Sonnenallee führt. Hiermit verbunden wäre wie in den Prüfvorschlägen 1 und 2 eine Öffnung der nördlichen Zuwegung, um die Verkehre dort abfließen zu lassen. Der nördliche Bereich würde in zwei Richtungen geöffnet. Der Einbahnverkehr würde die Anlage einer gesonderten Wegeanführung für die Nahmobilität ermöglichen.



Abbildung 4-23: Prüfvorschlag 3: Einbahnführung und Öffnung der nördlichen Zuwegung

Teilprojekt 8: Gestaltung der Bushaltestellen

8a

8b

Räumlicher Bezug: Aulhausen Knotenpunkt Hauptstraße/Ludwig-Glaser Straße, Vincenzstraße/ehem. Pforte Kastanienstr.

Themen: Fußverkehr / Verkehrssicherheit

Handlungsfelder: Schulwegsicherung insbesondere im Zulauf auf das St. Vincenzstift

Schrittweise Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen

In Aulhausen sind die beiden Bushaltestellen „Aulhausen Ludwig-Glaser-Straße“ und „Aulhausen St. Vincenzstift“ von besonderer Bedeutung für den Schulverkehr zum und vom St. Vincenzstift. Die südliche Haltestelle liegt an der in Aulhausen am stärksten befahrenen und in diesem Bereich teilweise schlecht einsehbaren Hauptstraße, so dass Maßnahmen zur Schulwegsicherung angeraten sind.

Anzumerken ist, dass für die Haltestelle „St. Vincenzstift“ eine aktuelle Ausbauplanung aus dem Jahr 2025 vorliegt, so dass eine zeitnahe Umsetzung erfolgen kann.

Für die Haltestelle „Ludwig-Glaser-Straße“ wird vorgeschlagen, die Querung durch gegenüberliegende **kapförmige Haltestelleneinbauten zu erleichtern, so dass die Verengung der Fahrbahn auf eine Fahrspur** erfolgt. Dadurch würde einerseits der Querungsbereich hervorgehoben und besser sichtbar gemacht, andererseits könnte durch die Verengung der Fahrbahn auf eine Fahrspur die verkehrliche Situation übersichtlicher gestaltet und die Fahrgeschwindigkeiten gedämpft werden. Unterstützend würde auch eine rote Fahrbahnmarkierung im Querungsbereich wirken. Im Vorfeld könnte aufbauend auf die Verengung die vorgezogenen Seitenräume die Querungssituation für den Fußverkehr verbessern.

Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen wird in verschiedenen Ausbaurpaketen umgesetzt. Neben der bereits geplanten Haltestelle „St. Vincenzstift“ sollte ebenso die Haltestelle „Ludwig-Glaser-Straße“ zeitnah geplant werden.

Mustersteckbrief:	„Vorgezogene Seitenräume“ „Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)“
Hinweis:	Eine Kombination mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) ist nach den Maßgaben der novellierten VwV-StVO prinzipiell möglich. Eine vertiefte Betrachtung und Einschätzung aus planerischer Sicht zu den Einsatzräumen befindet sich im Mustersteckbrief zu „Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)“

Beispielhaltestelle:

Abbildung 4-24: Barrierefreier Haltestellenausbau mit gegenüber liegenden Kaphaltestellen am Beispiel der Stadt Euskirchen

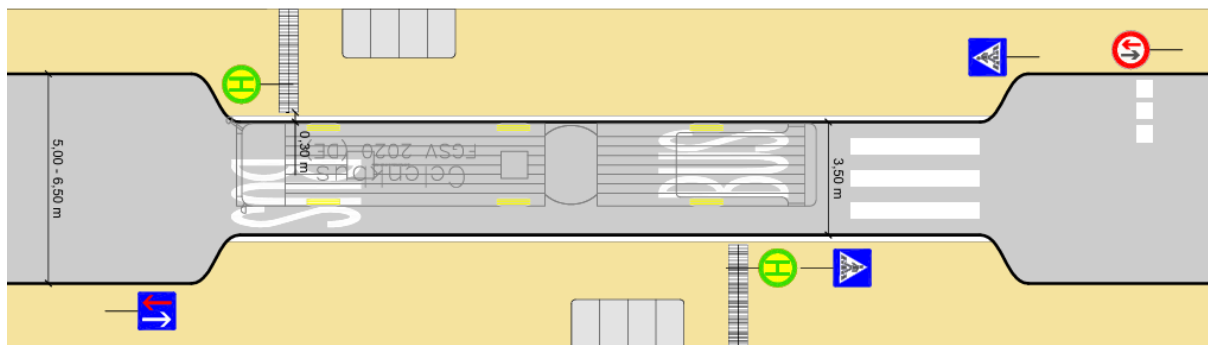


Abbildung 4-25: Musterlösung für den Entwurfsfall FGÜ an Bushaltestellen und vorgezogenen Seitenräumen

Teilprojekt 9: Sicherung des Fußverkehrs an Engstellen im Zuge der Hauptstraße in Aulhausen

Räumlicher Bezug:	Hauptstraße zwischen Haltestelle „Sportplatz“ und Schlossstraße
Themen:	Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfelder:	Schulwegsicherung zum und vom St. Vincenzstift Schrittweise Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen

In Aulhausen sind im Zuge der Hauptstraße im genannten Bereich aufgrund der geringen Straßenraumbreiten keine durchgehenden Gehwege ausreichender Breite vorhanden. Hierzu wurden Vorschläge zur Verbesserung des Fußverkehrs entwickelt, die in drei Stufen umgesetzt werden können:

- Testphase mit provisorischen Elementen
- Sofortmaßnahme ohne bauliche Änderungen
- langfristige Umgestaltung mit baulichen Änderungen.

In einer **Testphase** werden verschiedene Varianten durch provisorische Elemente ausprobiert. Auf Grundlage der dabei erzielten Ergebnisse können vorläufige **Sofortmaßnahmen** durchgeführt werden, bei denen die Absicherung der Seitenräume für den Fußverkehr durch Markierung erfolgt. Die Sofortmaßnahmen dienen zur Überbrückung der Zeit, die benötigt wird, um die Maßnahme durch **bauliche Umgestaltung** dauerhaft umzusetzen. Die spätere bauliche Umgestaltung sollte analog den bereits umgestalteten Bereichen in der Hauptstraße nördlich der Schlossstraße erfolgen.

Beispiel: Sofortmaßnahmen für eine Testphase



Abbildung 4-26: Test für die Absicherung des Seitenraumes an einer Engstelle mit provisorischen Elementen, Beispiel: Bodenheim am Rhein im Zulauf einer Grundschule (Fotos: mociety)

Teilprojekt 10: Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen am Röderweg

Räumlicher Bezug:	Knotenpunkt Hauptstraße/Röderweg sowie Röderweg
Themen:	Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfelder:	Fußverkehrsfreundliche Ortskerne

Der Röderweg zeichnet sich im Bestand dadurch aus, dass er keine gesicherten Nebenanlagen für den Fußverkehr hat. Gerade im Bereich des Knotenpunktes hin zur Hauptstraße und der erste Streckenabschnitt des Röderwegs weist sehr geringe Straßenraumbreiten auf, so dass keine bauliche Nebenanlagen in Form eines Gehwegs angelegt werden können.

Es wird vorgeschlagen, auf dem Röderweg einen **verkehrsberuhigten Bereich** (VZ 325) anzuordnen.

In verkehrsberuhigten Bereichen sind alle Verkehrsteilnehmende gleichberechtigt, Gehende dürfen die gesamte Breite der Straße nutzen. Es gilt Schrittgeschwindigkeit. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr deutlich gestärkt und die Aufenthaltsqualität gesteigert.

Zusätzlich sollte im Bereich des Knotenpunkts Röderweg/Hauptstraße geprüft werden, eine **Gehwegüberfahrt** einzurichten.

Mustersteckbriefe:	„Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)“ „Gehwegüberfahrt“
---------------------------	--



Abbildung 4-27: Einmündung Röderweg/Hauptstraße

Teilprojekt 11: Wegeverbindung entlang des Aulhausener Bachs/ Eichbachs

Räumlicher Bezug:	Achse entlang des Aulhausener Bachs/Eichbachs
Themen:	Fußverkehr / Verkehrssicherheit
Handlungsfelder:	Fußverkehrsfreundliche Ortskerne

Aufgrund der zu schmalen Seitenräume entlang der Hauptstraße stellt die Wegeverbindung entlang des Aulhausener Bachs/Eichbachs vom Pater-Johannes-Kruse-Weg bis zum Sportplatz eine potenzielle alternative Verbindung dar. Derzeit ist sie jedoch nicht als Gehweg ausgebaut, weist verschlammte Abschnitte auf und ist zudem unbeleuchtet, sodass sie für den Alltagsverkehr ungeeignet ist.

Um sie als alltägliche Verbindung – insbesondere im Zulauf zum St. Vincenzstift aus den westlichen Teilgebieten von Aulhausen – nutzbar zu machen, müssten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs in denjenigen Teil des Pater-Johannes-Kruse-Weges der durch Kfz befahren wird
- Ausbau der derzeitigen wegegebundenen, schlammigen Wegeoberfläche durch Einbau einer Split-/Balastan-Oberfläche oder durch Pflasterung
- Beleuchtung des Wegeabschnittes bspw. mittels Solarleuchten



Abbildung 4-28: Derzeitiger Grünweg längs des Aulhausener Bachs/Eichbachs

5. Mustersteckbriefe

Im Folgenden finden sich die Mustersteckbriefe, auf die im vorangegangenen Kapitel Bezug genommen wurde.

Mustersteckbrief zum Thema: Elternhaltestellen

Ziel:	Reduzierung Hol- und Bringverkehr, nachhaltige, sichere und eigenständige Schulwegmobilität
Maßnahme:	Einrichtung von Elternhaltestellen (Hol- und Bringzonen)
Kosten:	je nach Anzahl und Aufwand



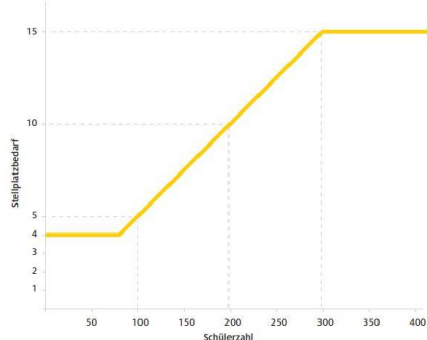
Beschreibung und Zielsetzung:

Elternhaltestellen sind speziell ausgewiesene Haltebereiche im Umfeld von Schulen, an denen Eltern ihre Kinder kurzzeitig sicher aus dem Auto aussteigen lassen können. Sie dienen dazu, das unmittelbare Schulumfeld vom Hol- und Bringverkehr zu entlasten und zu ordnen und gefährliche Verkehrssituationen durch haltende, wendende oder parkende Fahrzeuge zu reduzieren.

Umsetzungshinweise:

Standortwahl und Verkehrsorganisation:

- empfohlene Mindestentfernung von ca. 250 m zur Schule zur Entlastung des Schulumfelds und Förderung des aktiven Schulwegs (je nach örtlichen Voraussetzungen)
- Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch mehrere Elternhaltestellen mit standortbezogener Verteilung nach Hauptrichtungen
- Vermeidung zusätzlicher Kfz-Verkehre in Wohngebieten
- Berücksichtigung weiterer Einrichtungen (z. B. Kindergärten, Schulen) bei der Stellplatzbemessung



Empfehlung für die Dimensionierung von Elternhaltestellen (Quelle: ADAC 2022, S. 7)

Anforderungen an den Weg zwischen Elternhaltestelle und Schule:

- Durchgehende, ausreichend breite Gehwege ohne Hindernisse
- möglichst keine Straßenquerungen, notwendige Querungen durch LSA, FGÜ oder Schülerlotsen sichern
- möglichst zulässige Kfz-Geschwindigkeit max. 30 km/h
- Gewährleistung guter Sichtbeziehungen, insbesondere an Grundstückseinfahrten, ausreichender Beleuchtung, Winterdienst



Varianten zur Beschilderung von Elternhaltestellen. Variante 1: bei geringem Parkdruck, Variante 2: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf der Fahrbahn, Variante 3: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf dem Seitenstreifen (Quelle: ADAC 2022, S. 9)

Weitere Erläuterungen:

Elternhaltestellen sollten in ein ganzheitliches schulisches Mobilitätsmanagement eingebettet werden (siehe Steckbrief „Schulisches Mobilitätsmanagement“). Von zentraler Bedeutung für die Umsetzung sind ein interdisziplinärer Planungsprozess mit Schule, Eltern, Kommune, Polizei und Politik sowie politische Unterstützung. Elternbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation fördern Akzeptanz und Wirksamkeit; ergänzend sind Unfallanalysen und Schulwegchecks sinnvoll.

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte:

- ADAC (2022): Elternhaltestellen für Grundschulen. ADAC e. V., München.
- AGFK Baden-Württemberg (2020): Faktenblatt Hol- und Bringzonen im Schulumfeld
- Mobilikon (o. J.): Elternhaltestelle. Verfügbar unter: <https://www.mobilikon.de/massnahme/elternhaltestelle>, Letzter Zugriff am 05.01.2026.

Mustersteckbrief zum Thema: Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“)

Ziel: Sichere und barrierefreie Querung
Maßnahme: Vorrang für zu Fuß Gehende einrichten
Kosten: ca. 30.000 € (inkl. Beleuchtung)



Beschreibung und Zielsetzung:

Ein Fußgängerüberweg (FGÜ) ist eine Querungshilfe mit zur Fahrbahn quer markierten Streifen, die zu Fuß Gehenden das sichere und barrierefreie Überqueren der Straße ermöglicht. Umgangssprachlich wird der FGÜ „Zebrastrreifen“ genannt. Durch die deutliche Markierung (VZ 293) und das Verkehrszeichen „Fußgängerüberweg“ (VZ 350) wird auf die zu Fuß Gehenden aufmerksam gemacht und der Kfz-Verkehr verpflichtet, ihnen Vorrang zu gewähren. Folgende Vorteile habe FGÜ:

- der Vorrang von zu Fuß Gehenden ist eindeutig geregelt und für alle deutlich sichtbar
- der FGÜ ist durch Ausstattung mit taktilem Leitsystem vor allem auch von sehingeschränkten Personen barrierefrei nutzbar
- die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten werden reduziert
- die Gestaltung von Knotenpunkten mit FGÜ ist übersichtlich.

Umsetzungshinweise:

- in Deutschland nur innerorts anwendbar
- nicht einsetzbar in der Nähe von LSA, auf Straßen mit Grüner Welle, über Bussonderfahrstreifen, auf Straßen mit Straßenbahn ohne eigene Gleiskörper, auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen, an abknickender Vorfahrt, im Verlauf eines gemeinsamen Geh-/Radweges (Zeichen 240 StVO), bei fehlendem Anschluss an einen Gehweg, bei mehreren Fahrstreifen pro Richtung
- Höchstgeschwindigkeit max. 50 km/h, an FGÜ kann grundsätzlich Tempo 30 angeordnet werden (300 m vor-/nachher)
- Überhol- und Halteverbot bis 5 m vor dem FGÜ
- Der FGÜ muss auch bei Dunkelheit erkennbar und daher beleuchtet sein. Beleuchtung nach DIN 13201 (Straßenbeleuchtung) und DIN 67523 (Beleuchtung Fußgängerüberwege).
- die Markierung (VZ 293) muss klar und dauerhaft erkennbar sein und soll mit der Beschilderung VZ 350 ergänzt werden
- die Sichtfelder auf FGÜ müssen eingehalten werden:

Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ	Zulässige Kfz-Geschwindigkeit (Vzul)	
	30 km/h	50 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	50 m	100 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	30 m	50 m

Erkennbarkeit von FGÜ. Quelle: Eigene Darstellung nach R-FGÜ (2001), S.36

- zur barrierefreien Nutzung müssen taktile Leitlinien von der Innenkante des Gehweges zum FGÜ bzw. zur Tastkante führen, auch sollen FGÜ immer auch mit in der Höhe differenzierten Borden ausgestattet sein („Doppelbord“)
- geeignet insbesondere zur Sicherung des Querungsbedarfs an Hauptfußwegeverbindungen und Wegen zu Schulen oder Kindergärten, in Tempo 30-Zonen sind FGÜ ebenfalls möglich
- kann mit (Teil-)Aufpflasterungen und vorgezogenen Seitenräumen kombiniert werden
- an einem Knotenpunkt sind auch mehrere FGÜ (z. B. „Doppelzebra“ oder FGÜ an allen Knotenpunktarmen) möglich.

Weitere Erläuterungen:

Mit der Novellierung der StVO 2024 und der VwV-StVO 2025 hat der Bund als Gesetzgeber die Einsatzbereiche von FGÜ erweitert. Die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) gelten nur noch als unverbindliche Empfehlungen. Folgende Möglichkeiten bieten sich nun:

- FGÜ müssen nicht mehr mit einer besonderen Gefahrenlage begründet werden
- die in der R-FGÜ 2001 genannte Mindestgrenze der Fußverkehrsbelastung kann unterschritten werden

Die Anordnung von FGÜ kann nun stärker an der Sicherheit besonders schutzbedürftiger Gruppen ausgerichtet werden, wie Kinder, Senior:innen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Sonderthema FGÜ und Bushaltestellen

Bezugnehmend auf die Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die am 11.10.2024 in Kraft getreten ist sowie die dazugehörige Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)¹, die am 10.04.2025 Rechtskraft erlangt hat, sind umfassende Neuregelungen in die StVO aufgenommen worden. Zum Bereich Fußgängerüberwege (FGÜ – „Zebrastreifen“) sind folgende Änderungen wesentlich:

- Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 10 StVO können auch FGÜ ohne den Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ und damit erleichtert angeordnet werden.
- Die bisher strengen Anordnungsvoraussetzungen in der VwV-StVO werden deutlich gelockert, so dass FGÜ künftig auch im Rahmen einer Angebotsplanung umgesetzt werden können.
- Gemäß Rn. 16 zu § 26 Fußgängerüberwege VwV-StVO verlieren die in Kapitel 2.3 gemachten Angaben der R-FGÜ zu den verkehrlichen Voraussetzungen von Fußgängerüberwegen ihre rechtliche Verbindlichkeit.
- Die von den Vorgaben zur Verkehrsstärke unabhängige Anordnung von Fußgängerwegen kommt insbesondere im Umfeld von den in § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO genannten schützenswerten Einrichtungen und entlang von in Schulwegplänen aufgeführten Querungsstellen in Betracht.
- Darüber hinaus können Fußgängerüberwege auch abweichend von den in Kapitel 2.3 R-FGÜ gemachten verkehrlichen Voraussetzungen angeordnet werden, wenn diese innerhalb von städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepten oder Konzepten zur Förderung der nachhaltigen Mobilität eingebettet sind.

Die oben aufgeführten Anpassungen ermöglichen eine vereinfachte Anordnung von FGÜ.

Eine wesentliche örtliche Voraussetzung zur Anlage eines FGÜ setzt dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind FGÜ im Zuge der Straße folgende Mindestentfernungen nachzuweisen:

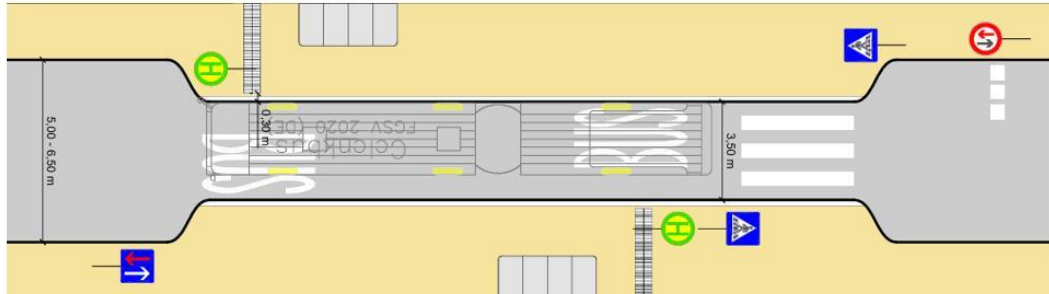
	Zulässige Kfz-Geschwindigkeit	
	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweise von und auf Warteflächen	50 m	30 m

Die Sichtweise von und auf die Warteflächen ist hierbei ein wesentlicher Faktor. Bei FGÜ in Nähe von Bushaltestellen darf die Sicht für und auf querungswillige Personen durch haltende Busse nicht verdeckt werden, gemäß den in der obigen Tabelle skizzierten Werte. Eine Vorbeifahrt am haltenden Bus muss somit entweder zuverlässig verhindert werden oder der FGÜ muss in einer Entfernung zur Bushaltestelle angelegt werden, sodass die in der obigen Tabelle genannten Mindestwerte zur Sicht auf die Warteflächen eingehalten werden. Basierend auf den oben genannten Werten ist so von einer Entfernung von mindestens vom 30 m von der vorderen Kante eines haltenden Busses bis zu einem FGÜ zu rechnen.

Bei einer Verengung der Fahrbahn mittels vorgezogener Seitenräume auf 3,50 m wird eine Vorbeifahrt am haltenden Bus unterbunden, sodass die Anlage eines FGÜ als möglich gesehen wird, basierend auf den oben aufgeführten Punkten (siehe Abbildung unten). Weiterhin würde so die Entfernung zur Querungsstelle für die

¹ Die VwV-StVO dient als ermessenslenkendes Regelwerk einer bundeseinheitlichen Ausführung der StVO durch die örtlichen Straßenverkehrsbehörden.

querenden Personen möglichst geringgehalten und so zu einer effektiven Bündelung der Querungsströme beigetragen werden kann.



Aus den genannten Gründen erfolgt die gutachterliche Empfehlung, einen FGÜ mit vorgezogenen Seitenräumen vorzusehen, auch wenn ebenso die Möglichkeit bestünde, auf diese zu verzichten.

Hinweis:

Dieser Text versteht sich rein informativ und vorbehaltlich einer juristischen Prüfung. Es handelt sich hierbei nicht um eine rechtliche Beratung.

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte und mehr:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): § 26 Fußgängerüberwege und § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): Zu § 26 und § 45
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Fußgängerüberwege Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf.
- DIN 18040-3: <https://nullbarriere.de/din18040-3-querungsstellen.htm>

Mustersteckbrief zum Thema: Gehwegüberfahrt

Ziel: Querungsstelle sichern
Maßnahme: Weiterführung des Gehweges an Einmündungen
Kosten: ca. 30.000 € (inkl. Wasserabfluss)



Beschreibung und Zielsetzung:

Gehwegüberfahrten führen Gehwege in Gestaltung und Oberfläche höhengleich über einen Knotenpunkt. Die niveaugleiche Gehwegüberfahrt hat folgende Vorteile:

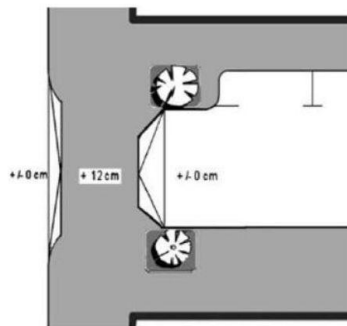
- zu Fuß Gehende können barrierefrei und komfortabel queren, während der fahrende Verkehr den Gehweg kreuzen und zu Fuß Gehenden Vorrang gewähren muss
- der Vorrang des Fußverkehrs gegenüber ein- und ausfahrenden Fahrzeugen wird baulich eindeutig sichtbar
- Gehwegüberfahrten wirken geschwindigkeitsreduzierend auf den fahrenden Verkehr.

Umsetzungshinweise:

- Gehwegüberfahrten werden am Übergang vom Haupt- in das Nebenstraßennetz eingerichtet, so zum Beispiel am Übergang in Anliegerstraßen, in Tempo 30-Zonen und in verkehrsberuhigte Bereiche.
- Gehwegüberfahrten eignen sich besonders für sichere Querungen im Zuge von Hauptschulwegrouten.
- Bei der Planung von Gehwegüberfahrten muss beachtet werden, dass eine sichere Orientierung für sehingeschränkte Personen gewährleistet ist. Wenn die seitlichen Grenzen der Gehwegüberfahrt als Bord oder auch durch Belagswechsel ertastbar sind, sind i. d. R. keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Ist die Begrenzung der Gehwegüberfahrt nicht eindeutig ertastbar, ist ein taktiles Leitsystem erforderlich.
- Die Entwässerung muss überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Weitere Erläuterung:

Nicht allen Verkehrsteilnehmenden sind die Vorrangregelungen an Kreuzungen und Einmündungen bekannt. So haben zu Fuß Gehende beim Queren der Nebenstraße eine Wartepflicht vor den aus der Nebenstraße kommenden Fahrzeugen. Die Gehwegüberfahrt beseitigt diese Situation, indem sie für den Fußverkehr den Vorrang eindeutig herstellt.



Skizze Gehwegüberfahrt. Quelle: FGSV (2002), S 25. Gehwegüberfahrt an einer Ein-/Ausfahrt eines Supermarktparkplatzes mit Bordstein als taktilem Leitelement in Köln. Quelle: Planungsbüro VIA

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte und mehr:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln

Mustersteckbrief zum Thema: Querungshilfen

Ziel: Querung verbessern
Maßnahme: Querungshilfen einrichten
Kosten: je nach Maßnahme



Beschreibung und Zielsetzung:

Querungsstellen sind für zu Fuß Gehende als schwächste Verkehrsteilnehmende oft ein Risiko, sind doch die häufigsten Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung innerorts „Überschreiten-Unfälle“. Umso wichtiger ist es, Querungsbedarfe zu erkennen und Querungshilfen anzubieten. Je nach Erfordernis gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Umsetzungshinweise:

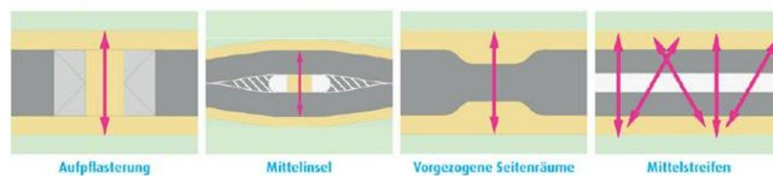
Der Typ der Querungshilfe sollte unter Beachtung der folgenden Faktoren ausgewählt werden:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit
- die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs
- die Bedeutung der Querungsstelle für zu Fuß Gehende
- die städtebaulichen Rahmenbedingungen.

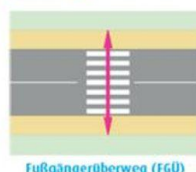
Folgende Anforderungen sollten bei der Einrichtung von Querungshilfen berücksichtigt werden:

- sie sollten eindeutig erkennbar sein
- sie sollten den Wunschlinien des Fußverkehrs entsprechen, d.h. es sollte eine umwegfreie und, direkte Wegeföhrung angeboten werden vor allem in der Nähe von Bushaltestellen, Schulen oder öffentlichen Einrichtungen
- sie sollten barrierefrei nutzbar sein
- der Sichtkontakt zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugfahrenden muss gewährleistet sein (frei einsehbare Sichtdreiecke)
- die Aufstellflächen für Wartende müssen ausreichend sein.

Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung

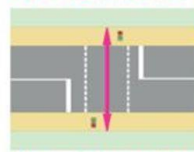


Querungshilfe mit Vorrang



Fußgängerüberweg (FGÜ)

Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Fußgänger-Lichtsignalanlage

Querungshilfen für den Fußverkehr. Quelle: AGFK-Faktenblatt 04 Baden-Württemberg:

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte und mehr:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): § 26 Fußgängerüberwege und § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): Zu § 26 und § 45
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)
- AGFK-BW (2020): AGFK-Faktenblatt 04 „Querungshilfen für den Fußverkehr“

Mustersteckbrief zum Thema: Taktile Leitelemente

Ziel: Sichere und eigenständige Orientierung
Maßnahme: Taktile Leitelemente im öffentlichen Raum
Kosten: Je nach Ausgestaltung



Beschreibung:

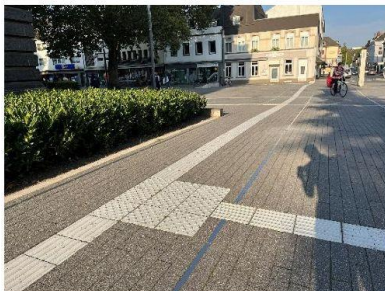
Taktile Leitelemente sind Bodenelemente, die mit dem Langstock ertastet werden können, um blinden und seheingeschränkten Menschen eine eigenständige Orientierung im Raum zu ermöglichen. Im Idealfall ermöglichen sie eine sichere, barrierefreie Nutzung des Straßenraums nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“: Die Orientierung erfolgt also nicht nur visuell, sondern auch taktil und gegebenenfalls akustisch.

Taktile Leitelemente werden insbesondere an Querungsstellen, Wegführungen auf Plätzen oder im Umfeld von wichtigen Zielen (z.B. Bahnhöfen und Bushaltestellen) sowie an Gefahrenstellen eingesetzt. Streckenbezogen orientieren sich Blinde oder Seheingeschränkte in der Regel entlang der Innenkanten der Nebenanlagen (Hauswand). Wird Fuß- und Radverkehr getrennt auf der Nebenanlage geführt, muss der Übergang ebenfalls durch einen taktil erfassbaren Begrenzungsstreifen oder zumindest durch einen taktil wahrnehmbaren Wechsel des Oberflächenbelags gekennzeichnet werden.

Umsetzungshinweise:

Planung und Umsetzung sollten stets unter Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen und in enger Abstimmung mit den Betroffenenverbänden erfolgen. Es sollte ein stadtweiter Standard angestrebt werden. Folgende Aspekte sollten Berücksichtigung finden:

- Grundsätzlich sollten taktile Bodenindikatoren sparsam eingesetzt werden, d.h. nur dort, wo keine anderen taktil und visuell klar erkennbaren Leitelemente oder Leitlinien (Innenkanten, Hauswand, Bordkanten) vorhanden sind.
- Die wichtigsten Elemente sind Rippenplatten (für Leitlinien/Leitstreifen) und Noppenplatten (Aufmerksamkeits- und Auffindestreifen) ergänzt durch taktile Kanten (z.B. Bordsteinkanten, Pflasterstreifen) oder gegebenenfalls Signalfelder. Leitstreifen führen längs durch den Straßenraum, verbinden zentrale Punkte und strukturieren Gehwege. Aufmerksamkeits- und Auffindestreifen kennzeichnen wichtige Stellen wie Querungsstellen, Haltestellen oder Richtungswechsel. Kanten und Belagswechsel ergänzen als innere und äußere Leitlinie.
- Deutliche visuelle Kontraste zwischen taktilen Leitelementen und Oberflächenbelägen bieten auch Menschen mit Sehschwäche eine Orientierung.
- Taktile Leisysteme können auch mit der Entwässerungsinfrastruktur kombiniert werden.



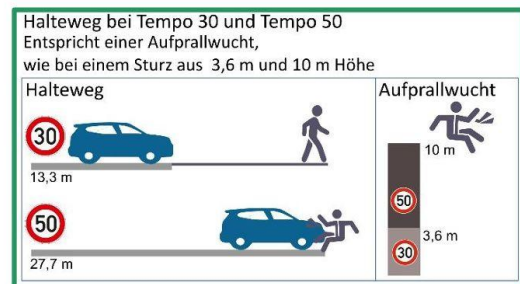
Taktils Leitsystem über eine Platzfläche in Krefeld, kombiniert mit Entwässerung in Detmold und Erläuterung in Bergisch Gladbach. Quelle: Planungsbüro VIA

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte und mehr:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. (RASt) Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. HBVA. Köln
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (AGNH) 2025: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/05/240426_AGNH_Qualitaetsstandards_Anhang_10_bf_FINAL.pdf
- Vorgaben u.a. nach DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum), DIN 18040 (Barrierefreies Bauen)

Mustersteckbrief zum Thema: Geschwindigkeitsreduzierung auf T-30

Ziel: Geschwindigkeitsreduzierung
Maßnahme: Tempo 30 anordnen
Kosten: Beschilderung (ca. 100 € / Stck)



Halteweg und Aufprallwucht. Eigene Darstellung nach VCD 2023

Beschreibung und Zielsetzung:

Maßnahmen zur Temporeduzierung sind wesentliche Instrumente zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, denn die Reduzierung der Geschwindigkeit innerorts hat folgende Vorteile:

- Sicherheit: Verringerung des Anhaltewegs bei Vollbremsung von ca. 28 Meter bei 50 km/h auf 13–14 Meter bei 30 km/h, was eine deutlich geringere Unfallhäufigkeit und Unfallschwere bewirkt
- Lärmbelastung: der Lärmpegel sinkt um ca. 2–3 dB(a), d.h. der Lärm wird wahrgenommen wie eine Halbierung der Verkehrsmenge
- Barrierefreiheit: die Geschwindigkeitsreduktion erleichtert das Queren für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen, da die Kfz-Geschwindigkeit besser eingeschätzt werden kann
- Lebensqualität: bessere Aufenthaltsqualität, weniger Stress, mehr Miteinander im Straßenverkehr.

Umsetzungshinweise:

Die Diskussion um Tempo 30 als „Stadttempo“, d.h. als die Regel statt der Ausnahme, läuft seit Jahrzehnten. Die Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sind seit vielen Jahren das Ergebnis von Kompromissen im Bundesrat und der Verkehrsministerkonferenz, wurden nun aber mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2024 und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) 2025 erweitert. Innerorts konnten auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h vor der Novellierung nur an folgenden besonders schützenswerten Einrichtungen angeordnet werden:

- Kindergärten und Kindertagesstätten
- allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen
- Alten- und Pflegeheimen
- Krankenhäusern.

Mit der novellierten StVO kann streckenbezogenes Tempo 30 (Zeichen 274) nun auch ohne den Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ und damit erleichtert angeordnet werden:

- als Lückenschluss (bis zu 500 Metern) zwischen zwei vorhandenen Tempo 30 Strecken
- an Fußgängerüberwegen (FGÜ – „Zebrastreifen“)
- an hochfrequentierten Schulwegen
- an Spielplätzen
- im Nahbereich von Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen.

Bewusst lässt der Ordnungsgeber in der Definition von hochfrequentierten Schulwegen Spielraum zur Anordnung und unterstützt damit die Schulwegsicherung.

Mit diesen Änderungen können Kommunen dem Ziel „Tempo 30 als Stadttempo“ deutlich näherkommen, wenn an allen bestehenden FGÜ und an allen schützenswerten Einrichtungen geprüft wird, ob Tempo 30 angeordnet werden kann. Werden dann die Hauptschulwegrouten und die Lückenschlüsse noch in die Prüfung einbezogen, kann in manchen Kommunen ggf. nahezu flächenhaft Tempo 30 angeordnet werden.

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte und mehr:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): § 45 Abs. 9 StVO
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): zu Zeichen 274 StVO
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
- VCD (2023): Tempo 30 VCD Hintergrundpapier. S.3: abgerufen unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/Hintergrundpapier_Tempo_30_231024_01.pdf.
- Deutsche Umwelthilfe (2022) Tempo 30: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Infoorafik_Tempo-30.pdf

Mustersteckbrief zum Thema: Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325)

Ziel: Geschwindigkeit senken, Aufenthaltsqualität erhöhen
Maßnahme: Verkehrsberuhigten Bereich einrichten
Kosten: abhängig von Gestaltung/Umbaumaßnahmen



Beschreibung und Zielsetzung:

In verkehrsberuhigten Bereichen sind alle Verkehrsteilnehmende gleichberechtigt, zu Fuß Gehende dürfen die gesamte Breite der Straße nutzen. Es gilt Schrittgeschwindigkeit. Das Instrument eignet sich besonders für Wohngebiete mit geringem Verkehrsaufkommen. Folgende Regeln gelten:

- Zu Fuß Gehende dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Fahrverkehr darf zu Fuß Gehende weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss er warten. Zu Fuß Gehende dürfen den Fahrverkehr jedoch auch nicht unnötig behindern.
- Fahrzeuge dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren (ca. 7 km/h).
- Kfz-Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt.
- Innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs gilt rechts vor links. Mündet ein Verkehrsberuhigter Bereich in eine Fahrbahn ein, sind die Ausfahrenden wartepflichtig.

Umsetzungshinweise:

- Einzelne Straßen oder mehrere zusammenhängende Straßenzüge können einen verkehrsberuhigten Bereich bilden. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann auch innerhalb einer Tempo 30-Zone liegen.
- Die Gestaltung soll seinen besonderen Charakter hervorheben und die Aufenthaltsfunktion sowie die untergeordnete Bedeutung des Fahrzeugverkehrs unterstreichen. Sie sollte in der Funktionsweise als verkehrsberuhigter Bereich erkennbar sein, vor allem sollten die Eingangsbereiche speziell gestaltet werden.
- Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen durch Markierung oder durch Pflasterwechsel gekennzeichnet werden (nicht durch Zeichen 314).
- Verkehrsberuhigte Bereiche erhöhen die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren und schaffen sichere Spiel- und Bewegungsflächen für Kinder. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollten nach Möglichkeit Bäume, Pflanzbeete, Einengungen und Elemente zur Möblierung bei der Gestaltung einbezogen werden.
- Sie eignen sich auch für Straßenräume mit fehlenden, zu schmalen Gehwegen oder Sackgassen.
- In der Verwaltungsvorschrift zur StVO steht: „In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“ Da ein niveaugleicher Straßenausbau kostenintensiv ist, werden zum Beispiel in Freiburg und Düsseldorf Pilotprojekte zu verkehrsberuhigten Bereichen ohne niveaugleichen Ausbau durchgeführt. Die bauliche Umgestaltung erfolgt kostengünstig durch Markierungen, alternierende Parkstände sowie die Gestaltung von Aufenthalts- und Spielbereichen.



Nachbarschaftszonen: Pilotprojekt in Düsseldorf, Quelle: OVA/045/2022 Düsseldorf

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte und mehr:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): § 10 und Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) Richtzeichen: Abschnitt 4 Verkehrsberuhigter Bereich;
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): zu den Zeichen 325.1 und 325.2.
- Ordnungs- und Verkehrsausschuss Düsseldorf (OVA/045/2022): Beschlussvorlage Nachbarschaftszonen Düsseldorf

Mustersteckbrief zum Thema: Vorgezogene Seitenräume

Ziel: Querungsstelle sichern
Maßnahme: Querungsweg verkürzen
Kosten: ca. 1.500 (markiert) – ca. 10.000 € (baulich, geringer Aufwand)



Beschreibung und Zielsetzung:

Vorgezogene Seitenräume, auch Gehwegvorstreckungen oder „Gehwegnasen“ genannt, verbessern die Sicht, verkürzen den Querungsweg, verhindern das Kfz-Parken an Querungsstellen und verringern die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten bzw. die Abbiegegeschwindigkeiten. Eingesetzt werden sie an Querungsstellen auf der Strecke, aber auch an untergeordneten Knotenpunkten. Gehwegvorstreckungen machen Querungsstellen sicherer und verbessern die Sicht vor allem für Kinder, die aufgrund ihrer geringeren Körpergröße z. B. zwischen parkenden Kfz leicht übersehen werden. Zu Fuß Gehende haben hier keinen Vorrang, es sei denn, die vorgezogenen Seitenräume werden mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) kombiniert.

Umsetzungshinweise:

- Vorgezogene Seitenräume bieten sich insbesondere
 - an Querungsstellen auf Straßen mit wenig Verkehr, die von vielen Gehenden passiert werden (Hauptfußwegeachsen) oder
 - an Wegen in der Nähe von Einrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Personen (Kinder, ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen) und
 - an Einmündungen in Wohnvierteln an.
- Vorgezogene Seitenräume können mit zusätzlichen geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie (Teil-) Anhebung oder mit FGÜ kombiniert werden.
- Vorgezogene Seitenräume sollen barrierefrei nutzbar sein (mit einem in der Höhe differenzierten Bord, sowie taktilen und optisch kontrastierende Leitelementen für sehingeschränkte Personen).
- Die Schleppkurven, z.B. für Müllfahrzeuge, müssen bei Anlage berücksichtigt werden. Die Fahrbahn kann durch die vorgezogenen Seitenräume so eingeengt werden, dass kein Begegnungsverkehr möglich ist.

Weitere Erläuterungen:

Besonders schnell und kostengünstig können vorgezogene Seitenräume durch Markierungen realisiert werden. „Freie Ecken“ als vorgezogene Seitenräume an Knotenpunkten verbessern die Sichtbarkeit, verkürzen den Querungsweg und sichern die Querungsstellen gegen Falschparker ab. Diese können folgendermaßen ausgestaltet werden:

- markiert durch eine Sperrfläche (Verkehrszeichen 298) und
- zusätzliches Setzen von Sperrpfosten.



Freie Ecken in Frankfurt und Köln. Quelle: Planungsbüro VIA

Richtlinien/Regelwerke/Forschungsberichte und mehr:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Köln
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) (2021): Querungsstellen für die Nahmobilität – Hinweise für den Rad- und Fußverkehr. S. 24 – 29

6. Fazit und Empfehlungen

Der Nahmobilitäts-Check für die Rüdesheimer Stadtteile Assmannshausen und Aulhausen zeigt auf Basis einer umfassenden Analyse sowie einer intensiven Beteiligung von lokalen Akteur:innen, Verwaltung und Politik klare Handlungsschwerpunkte auf. Diese bilden die Grundlage, um die Verkehrsarten der Nahmobilität und deren Vernetzung künftig stärker im planerischen Handeln der Stadt zu verankern.

Das Ziel, die Nahmobilität nicht nur zu optimieren, sondern sie im Sinne der „Hessenstrategie Mobilität 2035“ zur Leitmobilität im innerstädtischen Verkehr weiterzuentwickeln, kann erreicht werden, wenn die für die Teilprojekte entwickelten Planungsansätze konsequent priorisiert und mithilfe der vielfältigen Förderangebote des Landes Hessen sowie weiterer Förderstellen umgesetzt werden.

Mit der Durchführung des Nahmobilitäts-Checks und seiner institutionellen Verankerung in der Verwaltung setzt die Stadt Rüdesheim am Rhein ein klares Zeichen, diesen Weg künftig konsequent weiterzugehen.

Notwendige Ergänzung des Nahmobilitätsplans

Im Rahmen der Analyse der örtlichen Gegebenheiten zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs haben sich sowohl klare inhaltliche Schwerpunkte als auch Querbezüge zu weiterführenden und vertiefenden Untersuchungen ergeben. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung eines standortbezogenen Konzepts zur Gestaltung der Mobilität auf dem Gelände des St.-Vincenzstifts und in dessen unmittelbarem Umfeld. Die hierzu formulierten Ansätze sollten im nächsten Schritt detailliert geprüft und verkehrlich bewertet werden. Der im vorliegenden Nahmobilitätsplan skizzierte Rahmen versteht sich als Impuls, einen solchen weiterführenden Planungsprozess anzustoßen.

Weiteres Vorgehen

Aufbauend auf der abgeschlossenen Bestandsanalyse und dem vorliegenden Nahmobilitätsplan sollte als nächster Schritt eine Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen. Abhängig von verfügbaren Finanzmitteln und personellen Kapazitäten können kurzfristig umsetzbare Maßnahmen definiert werden. Darauf aufbauend sind die Ausarbeitung konkreter Einzelmaßnahmen sowie die Erstellung eines Finanzierungs- und Umsetzungskonzepts vorgesehen. Dieses bildet den strategischen Rahmen für die Mobilitätsplanung der kommenden Jahre und dient zugleich als Orientierung für die Abstimmung mit übergeordneten Planungsträgern, etwa dem Landkreis oder Hessen Mobil.

7. Anhang

Der Anhang enthält einen Beitrag im Zuge der Diskussion um das Verkehrskonzept für das Gelände des St. Vincenzstifts in Aulhausen. Es handelt sich nicht um eine abschließende Behandlung der Thematik, sondern um eine Einordnung der Vorschläge im Zuge des Teilprojekts 7 aus der aktuellen Sicht der Sankt Vincenzstift gGmbH und der bisherigen gutachterlichen Expertise.

Stellungnahme der Sankt Vincenzstift gGmbH zur Diskussion um Teilprojekt 7: Erschließungskonzept St. Vincenzstift mit Hinweisen zur inneren und äußeren Erschließung

Bezug Prüfvorschlag 1: „Schaffung eines eigenständigen Fußwegs an der Ludwig-Glaser-Straße zwischen Hauptstraße und Dorfladen, dort Anbindung an das Fußwegnetz zu dem Stiftsgelände mit dem Ziel, den Fußverkehr zu sichern: Hierzu müsste im Bereich der heutigen Arrondierung (Hecke) entsprechend umgebaut werden [...]“.

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH

„Auf der gegenüberliegenden Seite der Ludwig-Glaser-Straße besteht ein Fußweg, dieser führt bis zur Kindertagesstätte Philomena. Menschen, die von der Bushaltestelle kommend auf das Gelände der Sankt Vincenzstift gGmbH gelangen möchten, können hierfür den Fußweg in der Hauptstraße nutzen, um durch das Tor an der Containeranlage direkt vor das ehemalige Kloster Marienhausen zu gelangen (entgegen der Darstellung im Nahmobilitätsplan handelt es sich hierbei nicht grundsätzlich um eine öffentliche Kfz-Zufahrt). Von hier aus kann man über den Hausweg und den Bachweg barrierefrei und ohne Autoverkehr das Kerngelände erreichen.

Gegen die Schaffung eines Fußwegs auf der Ludwig-Glaser-Straße spricht, dass die Hecke auf einem Hang gepflanzt wurde und man hier zur Herstellung eines ausreichend breiten Bürgersteigs das Gelände hinter den Hecken entsprechend neu modellieren müsste.

Hier sieht die Sankt Vincenzstift gGmbH keine Möglichkeit der Umsetzung.“

Gutachterliche Anmerkung:

Die Ausführungen der Sankt Vincenzstift gGmbH werden grundsätzlich nachvollzogen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Ludwig-Glaser-Straße nicht durchgängig eine sichere Fußverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Ein Gehweg besteht erst ab Höhe des Pater-Johannes-Kruse-Weges in Richtung Kindertagesstätte. Im Abschnitt zwischen Hauptstraße und Pater-Johannes-Kruse-Weg wird der Seitenraum durch Senkrechtparkstände geprägt, sodass dort eine Netzlücke für den Fußverkehr besteht.

Die von der Verwaltung beschriebene Wegeverbindung über das Tor an der Containeranlage stellt zwar eine direkte und attraktive Verbindung zum Gelände des St. Vincenzstifts dar und ermöglicht den Zugang zum Kerngelände weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs. Für Ziele

wie den Dorfladen oder die Kindertagesstätte ist diese Route jedoch mit deutlichen Umwegen verbunden und daher für den Alltagsverkehr nur eingeschränkt geeignet.

Die genannten topografischen Herausforderungen auf der östlichen Straßenseite sind nachvollziehbar. Gleichwohl wäre grundsätzlich auch die Anlage eines Gehwegs auf der westlichen Straßenseite denkbar. Hierfür wäre eine Umgestaltung der bestehenden Senkrechtparkstände zu Längsparkständen erforderlich. Dies würde allerdings zu einem Verlust von Stellplätzen im zentralen Ortsbereich führen und ist daher im Spannungsfeld zwischen Fußverkehrsförderung und Parkraumbedarf abzuwägen.

Bezug Prüfvorschlag 2: „Prüfung von Alternativen für weitere Zugänge bzw. deren Lenkung zum Stiftsgelände mit dem Ziel, die Verkehre auf dem Stiftsgelände zu entzerren, um so die Nahmobilität sicherer zu machen, wie zum Beispiel:

Alternative 2.1 Neuer Zugang im Bereich des Parkstreifens/der Garagen an der Vincenzstraße [...]: Mit dem durch eine Brücke vergleichsweise aufwändig herzustellenden Zugang, ausgehend von der Vincenzstraße [...], kann eine Hol- und Bringzone verbunden werden. Es wäre zu prüfen, ob dadurch die Parkierungsmöglichkeiten südlich der Sonnenallee entfallen können und somit Kfz-Verkehr in diesem Bereich wegfallen kann [...].“

„**Alternative 2.2** Weiterentwicklung des Bereichs um den derzeitigen Zugang über die alte Pforte an der Bushaltestelle „St. Vincenzstift“ und dem dortigen Parkplatz: Verlagerung eines Teils der Parkplätze, stattdessen hier Errichtung einer Hol- und Bringzone sowie einer zentralen Haltestelle für die Mini-Busse, zusammen mit der Bushaltestelle kann dieser Zugangsbereich eine Mobilitätsstation für das St. Vincenzstift bieten.“

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH zu Vorschlag 2.1

„Vorschlag 2.1 wird von der Sankt Vincenzstift gGmbH auf seine Realisierbar- und Finanzierbarkeit geprüft. Die Herstellung einer Brücke ist wie von Herrn Schwank bereits während des zweiten Workshops angemerkt, sehr aufwendig. Des Weiteren wäre diese Brücke nicht barrierefrei errichtbar, dennoch ist diese Überlegung sehr reizvoll.

Gegenwärtig gibt es am P8 Kurzzeitparkplätze, die es Eltern ermöglichen, den PKW abzustellen und ihre Kinder zur Kindertagesstätte und -krippe auf dem Kerngelände zu begleiten. Perspektivisch könnten hier auch weitere Kurzzeitparkplätze geschaffen werden, sofern ein Bedarf bestünde.“

Gutachterliche Anmerkung:

Zur Kenntnis genommen

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH zu Vorschlag 2.2

„Prüfvorschlag 2.2 ist für die Sankt Vincenzstift gGmbH nicht praktikabel. Eine Hol- und Bringstation für die Kinder könnte direkt vor den Garagen umgesetzt werden. Hier wird man entsprechend prüfen, da es sich um öffentlichen Verkehrsraum handelt.

Perspektivisch scheint es günstiger, den Verkehr für die Kindertagesstätten in Geb. 20, 22 und 23.60 weiterhin über die Sonnenallee bis zu P8 führen zu lassen und dort für eine ausreichende Anzahl an Kurzzeitparkplätzen für das Bringen und Abholen der Kinder zu sorgen. Von hier ist zudem der Fußweg zu den Einrichtungen weitaus kürzer als von der Vincenzstraße aus, so dass die Akzeptanz der Eltern für diese Lösung höher sein wird. Aufgrund der geringeren Distanz, die zu Fuß zurückgelegt werden muss, fällt auch die jeweilige Parkdauer der Eltern kürzer aus. Somit ließe sich bei dieser Lösung mit weniger Parkflächen auskommen als in der Vincenzstraße.“

Gutachterliche Anmerkung:

Die vorgeschlagene Lösung würde das Ziel einer Reduzierung der Hol- und Bringeverkehre im Bereich der Ludwig-Glaser-Straße und des Kerngeländes nicht erreichen. Durch die Bündelung der Kurzzeitparkplätze im Bereich P8 würden die meisten Hol- und Bringeverkehre weiterhin über die Ludwig-Glaser-Straße geführt. Eine spürbare Entlastung der bestehenden Verkehrssituation wäre somit nicht zu erwarten. Die Maßnahme verbessert zwar die Erreichbarkeit der Einrichtungen für Eltern, reduziert jedoch nicht das Kfz-Verkehrsaufkommen im betroffenen Bereich.

Zu den Prüfvorschlägen zur Lenkung des Kfz-Verkehrs (Seite 44 ff)

Bezug Prüfvorschlag 1 „Es wird vorgeschlagen, das Stiftsgelände in verschiedene Erschließungsbereiche aufzuteilen. Der südliche Teil des Geländes wäre weiterhin vom allgemeinen Kfz-Verkehr befahrbar. Das wären in erster Linie die Ziel- und Quellverkehre von und zu den Parkierungsmöglichkeiten im Zuge der Ludwig-Glaser-Straße und der Sonnenallee. Er würde, wie im Bestand über die Ludwig-Glaser-Straße nach außen angebunden.

Die Befahrung des zweiten, nördlichen Bereichs wäre nur für interne Verkehre und Versorgungsverkehre möglich. Er würde dadurch von den allgemeinen Kfz-Fahrten entlastet. Die nördliche Zuwegung über den Forstweg müsste dementsprechend geöffnet werden

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH

„Die Umsetzung der Aufteilung in verschiedene Erschließungsgebiete ist durch Wiedereinführung der Schrankenanlage abgeschlossen, lediglich die Öffnung des Forstwegs wurde hier nicht berücksichtigt.“

Gutachterliche Anmerkung:

Zur Kenntnis genommen

Bezug Prüfvorschlag 2: „Alternativ wäre zu prüfen, inwiefern die derzeitige nördliche Zuwegung generell geöffnet werden könnte, so dass das Stiftsgelände sowohl eine Süd- als auch eine Nordanbindung hätte, jedoch ohne Durchfahrtsmöglichkeit zum jeweils anderen Bereich. Zu diesem Zweck müsste im nördlichen Bereich eine Hol- und Bringzone bzw. ein Parkplatzbereich angelegt werden. Diese Zuwegung könnte vorwiegend Verkehre aus Richtung Rüdesheim bzw. dem nordöstlichen Einzugsgebiet aufnehmen.“

Im Zuge einer vertiefenden verkehrstechnischen Prüfung wären folgende Maßnahmen zu überprüfen:

Herstellung der Befahrbarkeit im nördlichen Abschnitt der Parkallee zwischen dem Tor im Norden und der Vincenzstraße.

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH

„Im Zuge einer vertiefenden verkehrstechnischen Prüfung wäre die Herstellung der Befahrbarkeit im nördlichen Abschnitt der Parkallee zwischen dem Tor im Norden und der Vincenzstraße zu betrachten, da auch der Verkehr hinter dem Nordflügel hier entlangfährt, z.B. die Zulieferer der Zentralküche. Als Zufahrtsmöglichkeit für Eltern der Kita-Kinder, sofern die IPA als Standort in Betracht gezogen werden sollte, ist dies ebenfalls interessant. In diesem Falle sollte man überlegen, die aktuell als Parkplätze für die Schulbusse ausgewiesenen Flächen am Haus am Rosengarten zu Kurzzeit-Parkplätzen umzufunktionieren, da es sonst zu Wildparken am Schwimmbad kommen wird und somit die Feuerwehr und Lieferdienste nicht mehr passieren können. Hinter dem Nordflügel wäre auch ein Einbahnverkehr für die PKW sinnvoll.“

Gutachterliche Anmerkung:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden als sehr sinnvoll erachtet.

Bezug: Sperrung der Durchfahrbarkeit für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Bereich des Übergangs von der Sonnenallee zur Parkallee [...]

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH

„Die Sperrung der Durchfahrbarkeit für den allgemeinen Kfz-Verkehr im Bereich des Übergangs von Sonnen- zu Parkallee ist bereits durch Wiederaufnahme der Schrankenanlage erfolgt.“

Gutachterliche Anmerkung:

Zur Kenntnis genommen

Bezug: Überprüfung der heutigen Regelungen für den ruhenden Verkehr: Um eine klare Zuordnung der einzelnen Parkierungsmöglichkeiten für die verschiedenen Nutzergruppen herzustellen, sollte überprüft werden, ob es möglich ist, verkehrliche Anlagen für eine Hol- und Bringzone im Bereich des Übergangs zwischen Sonnenallee und Parkstraße einzurichten.

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH

Siehe oben, die bestehenden Kurzzeitparkplätze könnten um weitere ergänzt werden.

Gutachterliche Anmerkung:

Zur Kenntnis genommen

Bezug: In diesem Zusammenhang ebenso die Überprüfung einer solchen Anlage an der Vincenzstraße, die gegebenenfalls einen Wegfall von Parkplätzen am Sportplatz ermöglichen, so dass nur noch die für die Kita erforderlichen Stellplätze verbleiben.“

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH

„Ein vollkommener Wegfall der Parkplätze am Sportplatz erscheint aus aktueller Sicht nicht realistisch, da viele Mitarbeiter, die auf dem Kerngelände beschäftigt sind, hier ihr Fahrzeug während des Dienstes abstellen. Nach einer Heranführung an ein autofreies Kerngelände wäre bei einem Wegfall dieser Parkmöglichkeiten mit massivem Widerstand zu rechnen. Auch muss berücksichtigt werden, dass die sich Nutzungsintensität der einzelnen Parkflächen durch den Rückzug der Schule in Gebäude 23 auf eine Weise verschieben wird, die dem Planungsbüro VIA eG bei Begehung des Geländes nicht ersichtlich gewesen sein kann.“

Gutachterliche Anmerkung:

Ein vollkommener Entfall erscheint in der Tat kompliziert. Zu prüfen wäre, die Verkehre aus Richtung Rüdesheim Kernstadt weitgehend auf die Nordanbindung zu verlagern umso die Verkehre in die Ludwig-Glaser-Straße und durch den Ortskern von Aulhausen nachhaltig zu reduzieren.

Bezug Prüfvorschlag 3: Als weitere Option wäre eine Einbahnführung des Pkw-Verkehrs zu prüfen [...]

Stellungnahme der der Sankt Vincenzstift gGmbH

„Entfällt, da durch Wiederaufnahme der Schrankenanlage der Kfz-Verkehr auf dem Kerngelände minimiert wurde.“

Gutachterliche Anmerkung:

Zur Kenntnis genommen

Hinweis der Sankt Vincenzstift gGmbH zum Thema ÖPNV-Anbindung

„Die Sankt Vincenzstift gGmbH sieht zudem ein sehr großes Potenzial im öffentlichen Nahverkehr. Durch minimale Anpassungen in den Fahrplänen der Linie 187 sowie dem Einsatz größerer Busse zu den Stoßzeiten könnte eine Vielzahl von Schülern und Mitarbeitern statt in PKWs mit dem ÖPNV nach Aulhausen gelangen. Wir begrüßen deshalb sehr die verkehrssichere Anbindung der Bushaltestellen, die im Entwurf des Nahmobilitätsplan skizziert werden.

So könnten zukünftig alleine etwa 40 weitere Schulkinder ihren Schulweg durch Nutzung des ÖPNV meistern und somit Eigenständigkeit und einen nachhaltigen Umgang im Straßenverkehr erlernen.

Hierfür wäre allerdings eine Anpassung des Fahrplans vonnöten, da der Bus aus Richtung Assmannshausen mit einer Ankunftszeit um 7:20 Uhr für den Schulstart sehr früh an der Vincenzstraße ankommt. Nachmittags weichen die Fahrtzeiten der Busse sehr stark vom Unterrichtsende ab; für Kinder, die nach Beendigung der Hausaufgaben um 14:30 Uhr nach Rüdesheim zurückgelangen möchten, fehlt aktuell gänzlich eine passende Verbindung.“

Gutachterliche Anmerkung:

Eine stärkere Verlagerung der Verkehre auf den ÖPNV wird ausdrücklich begrüßt und als wichtiger Baustein zur Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens angesehen. Die Hinweise zu den derzeit nicht optimal auf die Schulzeiten abgestimmten Fahrzeiten der Linie 187 verdeutlichen vorhandene Verbesserungspotenziale. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass Anpassungen des Fahrplans eine enge Abstimmung mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen, dem ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft erfordern. Da die Linie 187 in ein übergeordnetes Studentaktssystem eingebunden ist, können Fahrplanverschiebungen Auswirkungen auf bestehende Anschlüsse insbesondere an den Bahnhöfen in Assmannshausen und Rüdesheim haben. Daher sollte neben möglichen Anpassungen des Fahrplans auch geprüft werden, inwieweit eine bessere Harmonisierung der Schulzeiten mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot erreicht werden kann.