

Vorlage an die
Stadtverordnetenversammlung

Drucksache	
- öffentlich -	
DS-48/26-31	
Datum	07.05.2026

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	19.05.2026	beschließend
Kultur-, Schul- und Sportausschuss	10.06.2026	beschlussempfehlend
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	11.06.2026	beschlussempfehlend
Stadtverordnetenversammlung	25.06.2026	beschließend

Betreff:

Schulstraßen in Rüsselsheim am Main

Bezug: Antrag AT-195/21-26 der CDU-Fraktion vom 19.11.2025 sowie der Änderungsantrag AT-195-1/21-26 der Fraktion DIE GRÜNEN/LinkeListeSoli vom 04.02.2026

Der Magistrat beschließt den Entwurf der Beschlussvorlage zur Weiterleitung an die Stadtverordnetenversammlung.

Beschlusstext:

A. Kenntnisnahme

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

1. Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements in Rüsselsheim am Main wurden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld umgesetzt sowie weitere Maßnahmen in Schulmobilitätsplänen erarbeitet.
2. Mit der Einrichtung eines zeitlich beschränkten Einfahrverbots in der Reinhard-Strecker-Straße an der Grundschule Hasengrund besteht bereits seit Oktober 2019 eine Schulstraßen-Regelung im Rüsselsheimer Stadtgebiet. Hieraus liegen erste praktische Erfahrungen vor.
3. Das Instrument der Schulstraße ist grundsätzlich, jedoch nur unter bestimmten organisatorischen, personellen und örtlichen Rahmenbedingungen, geeignet, um Kfz-Verkehr im Schulumfeld zu reduzieren.

B. Beschlussvorschlag

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

1. Der Magistrat wird beauftragt, die Erarbeitung und Fortschreibung ganzheitlicher Schulmobilitätspläne (SMP) in Rüsselsheim am Main fortzuführen und die Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen zu priorisieren.
2. Der Magistrat wird beauftragt, Schulen, die bislang nicht am schulischen Mobilitätsmanagement teilnehmen, weiterhin aktiv zur Mitwirkung zu motivieren und bei der Erstellung entsprechender Konzepte zu unterstützen.

3. Im Rahmen der Schulmobilitätspläne werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld standortbezogen entwickelt und umgesetzt. Schulstraßen werden hierbei als ein mögliches Instrument berücksichtigt und im Einzelfall standortbezogen und ergebnisoffen geprüft.
5. Die bisherigen Erfahrungen, insbesondere aus der Reinhard-Strecker-Straße an der Grundschule Hasengrund, sind bei der weiteren Bewertung zu berücksichtigen.
6. Der Magistrat führt einen fachlichen Austausch mit anderen Kommunen (z. B. Frankfurt am Main) durch und berücksichtigt deren Erfahrungen im weiteren Verfahren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass entsprechende Projekte in anderen Kommunen teilweise noch in der Pilotphase sind und eine abschließende Evaluation derzeit noch aussteht.
7. Der Antrag AT-195/21-26 der CDU-Fraktion vom 19.11.2025 und der Änderungsantrag AT-195-1/21-26 der Fraktion DIE GRÜNEN/LinkeListeSoli vom 04.02.2026 werden als erledigt erklärt.

Begründung:

Ziel

Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren Schulumfeld sowie die Reduzierung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs („Elterntaxis“).

Ausgangslage

Schulstraßen sind zeitlich begrenzte Sperrungen von Straßen im Schulumfeld, insbesondere zu Bring- und Abholzeiten. Sie stellen ein mögliches Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar, entfalten ihre Wirkung jedoch in der Regel nur im Zusammenspiel mit weiteren Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements.

In Rüsselsheim bestehen bereits umfangreiche Erfahrungen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements (u. a. Schulmobilitätspläne, Laufbushaltestellen, Infrastrukturmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit). Als eine Maßnahme der Schulmobilitätspläne der Grundschule Hasengrund und der Sophie-Opel-Schule wurde im Oktober 2019 durch die Einrichtung eines zeitlich beschränkten Einfahrverbots (Montag – Freitag, 7:00 – 16:30 Uhr) in der Reinhard-Strecker-Straße als Zufahrt zur Grundschule Hasengrund eine Schulstraßenregelung eingeführt.

Im Rahmen dieser Schulmobilitätspläne wurden bereits zahlreiche Maßnahmen identifiziert, die derzeit priorisiert umgesetzt werden (z. B. infrastrukturelle Verbesserungen, Schulwegssicherung, Laufbushaltestellen, Kommunikationsmaßnahmen). Ein Teil dieser Maßnahmen befindet sich aktuell noch in der Planung bzw. konnte aus finanziellen Gründen bislang nicht umgesetzt werden.

Beschlussgeschichte

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 22.02.2024 mit der Drucksache [DS-535/21-26](#) „Schulisches Mobilitätsmanagement“ den weiteren Ausbau des schulischen Mobilitätsmanagements (SMP) in Rüsselsheim beschlossen. Bestandteil dieses Beschlusses war insbesondere:

- die Beauftragung des Magistrats zur Prüfung und Umsetzung der in den Schulmobilitätsplänen identifizierten Maßnahmen,
- die Berücksichtigung der Ziele und Maßnahmenvorschläge der Schulmobilitätspläne bei allen städtischen Mobilitäts- und Verkehrsplanungen,
- die Fortführung und Verstärkung des Netzwerks „Besser zur Schule Rüsselsheim“ sowie
- die Vorlage gesonderter Drucksachen für einzelne Maßnahmen mit entsprechendem Finanzierungsbedarf.

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur [DS-800/21-26](#) „Fortschreibung des schulischen Mobilitätsmanagements in Rüsselsheim am Main – Aufnahme der Schulmobilitätspläne für die Goetheschule und Eichgrundschule“ vom 25.09.2026 wurde das Programm fortgeschrieben.

Gesetzliche Grundlage

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), insbesondere verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen von Einfahrverboten und Verkehrsregelungen.

Problem

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Wirksamkeit von Schulstraßen maßgeblich von der tatsächlichen Einhaltung der Verkehrsregelungen abhängt.

Im Bereich der Reinhard-Strecker-Straße ist festzustellen:

- Die Beschilderung wird ohne regelmäßige Kontrolle nur eingeschränkt beachtet
- Eine wirksame Umsetzung erfordert personelle Präsenz (z. B. Stadtpolizei)
- Eine engmaschige Kontrolle ist personell nicht leistbar
- Die alleinige Beschilderung führt nicht zu einer ausreichenden Verhaltensänderung

Zudem bestehen weitere Herausforderungen:

- Zusätzlicher Personalbedarf zur Kontrolle
- Organisatorischer Aufwand
- Hoher Verwaltungsaufwand für die Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen für Lehrkräfte und Anwohnende
- Fehlende alternative Halteangebote (z. B. Elternhaltestellen)
- Teilweise hohe Betroffenheit von Anwohnern

Auch eine erste Rückmeldung von der Stadt Frankfurt am Main zeigt, dass eine wirksame Umsetzung von Schulstraßen in der Regel nur durch zusätzliche Maßnahmen möglich ist. Hierzu zählen insbesondere physische Sperreinrichtungen (z. B. Schranken) sowie die Organisation der täglichen Bedienung und Kontrolle.

In Frankfurt erfolgt die Umsetzung u. a. durch:

- Auswahl geeigneter Standorte mit geringen Anwohnerverkehren (z. B. Sackgassen)
- Einsatz von Schrankenanlagen (Kosten bis ca. 3.000 € je Standort)
- Bedienung durch geschulte Personen aus dem schulischen Umfeld (z. B. Lehrkräfte oder Eltern)
- Schulung der beteiligten Personen (z. B. durch die Ortsverkehrswacht)

Der hierfür notwendige personelle Aufwand wird nicht durch die Stadtverwaltung selbst, sondern durch die jeweilige Schulgemeinschaft getragen.

Lösung

Schulstraßen werden als ein Baustein innerhalb des schulischen Mobilitätsmanagements betrachtet und nicht isoliert umgesetzt.

Vorrangig erfolgt zunächst die Umsetzung bereits identifizierter Maßnahmen aus bestehenden Schulmobilitätsplänen, insbesondere in den Bereichen Infrastruktur, Schulwegsicherung und Verkehrsorganisation.

Die weitere Bearbeitung von Schulstraßen erfolgt ergänzend und standortbezogen:

- unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen,
- unter Einbindung der betroffenen Schulen und Elternbeiräte,
- unter Berücksichtigung der personellen und organisatorischen Umsetzbarkeit.

Ergänzend wird ein weiterer fachlicher Austausch mit anderen Kommunen (z. B. Frankfurt am Main) durchgeführt. Die dort umgesetzten Schulstraßen befinden sich derzeit noch in der Pilotphase und werden bis Ende 2026 evaluiert. Belastbare Ergebnisse zur Wirksamkeit liegen aktuell noch nicht vor und werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Vorrangig erfolgt zunächst die Umsetzung bereits identifizierter Maßnahmen aus bestehenden Schulmobilitätsplänen, da hier ein unmittelbarer und gesicherter Beitrag zur Verbesserung der Schulwegsicherheit erzielt werden kann.

Weiteres Vorgehen

- Einbindung des Themas in laufende und zukünftige Schulmobilitätspläne
- Standortbezogene Prüfung geeigneter Schulstraßenstandorte
- Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen aus der Reinhard-Strecker-Straße
- Einholung von Erfahrungswerten anderer Kommunen (z. B. Frankfurt am Main)
- Einbindung von Schulen, Elternbeiräten, Ortsverkehrswacht sowie der Polizei

Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei einzelnen Schulen bereits Maßnahmen vorgesehen sind, deren Umsetzung aus finanziellen Gründen derzeit noch aussteht.

Vor dem Hintergrund der in anderen Kommunen praktizierten Lösungen ist zudem festzustellen, dass die Übertragung operativer Aufgaben, insbesondere die Bedienung von Schranken durch nicht-hoheitliche Dritte, rechtlich mit Unsicherheiten verbunden ist und im Einzelfall einer gesonderten Prüfung bedarf.

Alternativen

Eine kurzfristige oder flächendeckende Einführung von Schulstraßen ohne Einbettung in das schulische Mobilitätsmanagement sowie ohne Berücksichtigung der personellen und organisatorischen Anforderungen wird aus fachlicher Sicht nicht empfohlen.

Kosten/Folgekosten

Zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bezifferbar.

Bei der Einrichtung von Schulstraßen können insbesondere für folgende Maßnahmen Kosten entstehen, die im weiteren Planungsprozess standortbezogen konkretisiert werden müssen:

- Beschilderung und Markierung
- Ggf. bauliche Maßnahmen (z. B. Poller, Schranken oder sonstige Sperreinrichtungen)
- Organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung der Umsetzung (z. B. Betreuung, Kontrolle, Einweisung beteiligter Personen)
- Ggf. Schulungs- und Abstimmungsaufwand

Die tatsächlichen Kosten sind maßgeblich abhängig von der jeweiligen Ausgestaltung sowie den örtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen.

Auswirkung auf Dritte

- Anwohnende (Einschränkungen durch Sperrungen)
- Eltern (Anpassung des Bringverhaltens)
- Schulen (Mitwirkung erforderlich)

Auswirkungen auf das Klima

Durch die Einrichtung von Schulstraßen als Teil eines integrierten schulischen Mobilitätsmanagements kann durch die Reduzierung des motorisierten Bringverkehrs sowie eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs eine Reduktion von Treibhausgasemissionen erzielt werden.

Hinweise zur Bearbeitung des Antrages

Die Bearbeitung der Anträge hat insgesamt 18 Stunden der Arbeitszeit von mehreren Beschäftigten in Anspruch genommen. Die Höhe der Personalkosten dieser Beschäftigten beträgt insgesamt 888,36 Euro.

Rüsselsheim am Main, 19.05.2026

Patrick Burghardt
Oberbürgermeister