



Vorlage an die  
Stadtverordnetenversammlung

<b>Drucksache</b>	
- öffentlich -	
<b>DS-196/21-26</b>	
Datum	21.04.2022

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	26.04.2022	beschließend
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	19.05.2022	beschlussempfehlend
Stadtverordnetenversammlung	02.06.2022	beschließend

**Betreff:**

**Neuordnung des Verkehrsraums auf der Bahnhof Südseite, hier „im Eichsfeld“ und „Ferdinand-Stuttman-Straße“**

Der Magistrat leitet der Stadtverordnetenversammlung nachstehende Vorlage zur Beschlussfassung zu:

**Beschlusstext:**

**A. Kenntnisnahme**

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass im Zusammenhang mit den Anforderungen der Verkehrswende sowie der Verkehrsentwicklung des Kreises Groß-Gerau und der Stadt Rüsselsheim am Main, die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gegenüber dem Rekordjahr 2019 bis 2030 deutlich steigen werden. Die sich daraus ergebenden Anforderungen sind bereits heute anhand einer verkehrlich sehr angespannten Situation erkennbar und erfordern eine Neuordnung des Verkehrsraums „Im Eichsfeld“ sowie in der Ferdinand-Stuttman-Straße.

**B. Beschluss**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, dass,

1. Die Herstellung der Ausstiegshaltestelle in der Ferdinand-Stuttman-Straße in das Programm zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen für das Jahr 2023 mit aufgenommen wird.
2. Die Verkehrsführung im Areal im Eichsfeld angepasst wird, um die verkehrlich angespannte Situation zu entlasten.

**Begründung:**

**A. Ziele**

Durch die Neuordnung des verkehrssensiblen Bereichs auf der Südseite des Bahnhofs Rüsselsheim am Main werden die Weichen für akute Anforderungen des städtischen Verkehrssystems gestellt. Dabei soll die bereits heute überlastete Situation an der Haltestelle „Bahnhof Südseite“, als wichtigste Umstiegshaltestelle des Kreises, nachhaltig verbessert und die Nutzung des ÖPNV attraktiver gestaltet werden. Dabei gilt es zusätzlich die Ansprüche einer

attraktiven Innenstadtentwicklung (Aufenthaltsqualität), einer verkehrssicheren Schulwegverbindung sowie einer durchgängigen Vorrangroute des städtischen Radroutennetzes zu sichern.

## **B. Beschlusshistorie**

Mit dem Beschluss zur Drucksache [815/16-21](#) „Städtischen ÖPNV attraktiver gestalten“ hat sich die Stadtverordnetenversammlung das Ziel gesetzt, im Sinne des Klimaschutzes und der Verkehrswende den ÖPNV nachhaltig attraktiv zu gestalten.

Mit der Drucksache [839/16-21](#) „Umsetzung des Radverkehrskonzepts der Stadt Rüsselsheim am Main“ hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, dass das Radverkehrskonzept (RVK) als Grundlage für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in Rüsselsheim am Main genutzt wird. Darüber hinaus wurde mit dem Antrag 54 der SPD Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung (StV) vom 12.09.2019 die Prüfung des angrenzenden Standortes Elisabethenstraße für die Einrichtung eines Fahrradparkhauses sowie alternativer Bedienangebote in unmittelbarer Nähe an den Magistrat verwiesen.

Mit der [DS-2/21-26](#) „Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen“ hat der Magistrat einen Bericht zum Sachstand und dem geplanten Vorgehen für den weiteren barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in Rüsselsheim vorgelegt. Dieser wurde von der Stadtverordnetenversammlung in ihrer 3. Sitzung am 24.06.2021 zur Kenntnis genommen.

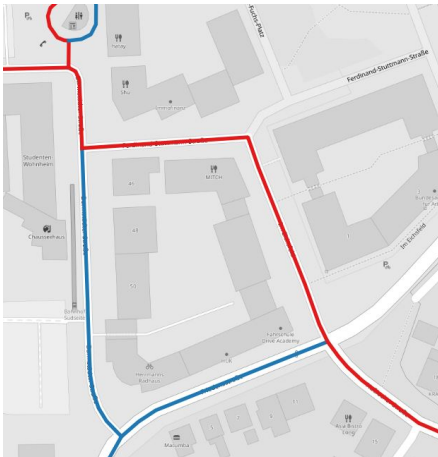
Im 2. Arbeitskreis „Mobilität und Klimaschutz“ vom 01.12.2021 haben die Fraktionen entschieden, dass die vorliegende Variante zur Neuordnung des Bereichs weiterverfolgt werden soll (siehe Niederschrift der 2. Sitzung des Arbeitskreises Mobilität und Klimaschutz, den 01.12.2021, 18:00 Uhr).

## **C. Ausgangslage**

Die Führung des Motorisierten Verkehrs (MV) sieht eine Einbahnregelung im Abschnitt der Ferdinand-Stuttman-Straße, in westlicher Richtung, vor. Dieser Abschnitt ist für den Radverkehr in gegenläufiger Richtung freigegeben.



**Abbildung 1: Zufahrt Ferdinand-Stuttmann-Straße Richtung Osten; Einbahnstraße für gegenläufigen Radverkehr freigegeben**



Der Abschnitt „Im Eichsfeld“ kann im Zweirichtungsverkehr befahren werden. In Bezug auf den Radverkehr ist die Straße „Im Eichsfeld“, sowie der als Ferdinand-Stuttmann-Straße fortgeführte Abschnitt bis an den Knotenpunkt mit der Darmstädter Straße im beschlossenen Radverkehrskonzept der Stadt Rüsselsheim am Main als Vorrangroute im Radverkehrsnetz definiert.

**Abbildung 2: Auszug städtisches Radroutennetz (rot: Vorrangroute; blau: Verbindungsroute)**

Der Streckenabschnitt Im Eichsfeld / Ferdinand-Stuttmann-Straße wird durch die Busse der LNVG Groß-Gerau in Anspruch genommen, um die Haltepunkte „Bahnhof Südseite“ auf der Darmstädter Straße anfahren zu können. Die Haltestelle stellt mit ihren täglich ca. 1.500 Fahrgastwechseln und 110 Busfahrten pro Tag einen der wichtigsten Mobilitätsumstiegspunkte der Stadt Rüsselsheim am Main und des Kreises Groß-Gerau dar.

Das Eichsfeld ist über die hohe Auslastung durch den ÖPNV hinaus ein mobilitätstechnisch sensibler Bereich und darf nicht losgelöst von der Verkehrssituation im engeren Umfeld, in Richtung Sophienpassage / Elisabethenstraße / Bahnhof Südseite / Darmstädter Straße betrachtet werden. Das Areal dient allen voran dem Umweltverbund als Hauptbezugspunkt in der Stadt Rüsselsheim am Main und der Verknüpfung nach Süden in die angrenzenden Stadtquartiere und den Landkreis Groß-Gerau. Auf diesem Gebiet treffen innerstädtische Fußverkehrsströme auf regionale und überregionale Radverkehrs- und ÖPNV- Verbindungen, in Form von Bus-, S-Bahn und Regionalbahn-Verkehr. Zudem wird mit der zunehmend stattfindenden Verkehrswende und -entwicklung gleichzeitig die Verkehrsleistung im Umweltverbund erheblich zunehmen. Die Schaffung einer zukunftssicheren Haltestellen- und Mobilitätsinfrastruktur ist daher notwendig.

Das Areal Im Eichsfeld / Bahnhof Südseite ist ein hoch frequentierter Bereich, der die an ihn gestellten Anforderungen, durch den ÖPNV der LNVG Groß-Gerau, sowie den Rad-, Fuß- und PKW-Verkehr, nicht mehr leistungsfähig abwickeln kann. Es kommt zu verkehrsbehinderndem Verhalten und Nutzungskonflikten. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind dadurch Einbußen im Hinblick auf fehlende Sichtfelder und eine Blockierung des Verkehrsflusses zu vermerken.

Auf der Darmstädter Straße sind die Haltepositionen „Bahnhof Südseite“ häufig überlastet, da die Haltepunkte nicht ausschließlich zum Ein- und Ausstieg der Fahrgäste, sondern auch als Warteposition während der vorgeschriebenen Pausenzeiten genutzt werden. Der hohen Bedeutung der ÖPNV-Verbindung wird die bauliche Struktur der Bestandshaltestelle kaum noch gerecht. Es kommt sehr häufig zu Konflikten und Überlastungen an den Haltepunkten. Ein barrierefreier Aus- und Einstieg ist für Fahrgäste oft nicht mehr gewährleistet. Daraus resultiert eine deutliche Qualitätsminderung für den ÖPNV, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.



*Abbildung 3: Einschränkung der Barrierefreiheit und des Komforts des ÖPNV, sowie der Verkehrssicherheit*

Im Bestand führt die zuvor beschriebene Situation in der Darmstädter Straße zu einem Ausweich-Busverkehr und einer Verlagerung der Wartepositionen für den ÖPNV während der Pausenzeiten in das Eichsfeld. Daraus resultieren mitunter falsch abgestellte Omnibusse, etwa auf Gehwegen, auf nicht für den Bus-Halt vorgesehenen Flächen und im eingeschränkten Halteverbot, wie die Abbildungen verdeutlichen.



**Abbildung 4: Ausweichhalteflächen für den ÖPNV**

Hinzu kommt, dass der westliche Fahrbahnrand / Gehweg von „Im Eichsfeld“ häufig zum Parken genutzt wird, trotz der Ausschilderung als absolutes, bzw. eingeschränktes Halteverbot, wodurch sowohl Fuß-, wie auch Radverkehr beeinträchtigt und gefährdet werden. Das illegale Parken am Fahrbahnrand schränkt bei Gegenverkehr ebenfalls das ungehinderte Befahren der Straße ein. Die hohe Bedeutung des Eichsfelds als Vorrangroute für den Radverkehr wird somit behindert.



**Abbildung 5: Parksituation "Im Eichsfeld"**

Zusätzlich stellt die Kurve im Übergang von „Im Eichsfeld“ auf die Ferdinand-Stuttman-Straße für den ÖPNV eine Engstelle dar. Die auf der Fahrbahn markierte Grenzmarkierung, sowie der Schutzstreifen für den Radverkehr werden regelmäßig für den Abbiegevorgang in Anspruch genommen. Dies steht im Konflikt zur städtischen Vorrangroute für den Radverkehr auf dieser Verbindung.

Auf der Ferdinand-Stuttmann-Straße werden der Fahrkomfort und das subjektive Sicherheitsempfinden durch die vorhandenen Parkstände beeinträchtigt. Die Nutzung der angedeuteten Radfahr- bzw. Schutzstreifen ist aufgrund parkender Pkw nur eingeschränkt möglich. Die notwendige Fahrbahnbreite wird so zusätzlich verschmälert. Diese Situation ist nicht für die Nutzung als Vorrangroute des städtischen Radroutennetzes konzipiert und haltbar.



Abbildung 6: Überfahren der Sperrfläche & des Schutzstreifens

#### D. Lösung

Um den Bereich zu entzerren, dem Haltedruck der Busse entgegenzuwirken und dem ÖPNV ein Mindestmaß an Bedienqualität zu bieten, ist die Herstellung einer Warteposition für die Haltestelle Südseite Bahnhof notwendig. Bei der Verkehrsschau vom 11.11.2019 ist die Prüfung einer Warteposition „Im Eichsfeld“ auf der in Abbildung 5 im linken Bildrand zu sehenden Parkbucht besprochen worden. Dabei wurde die Verlegung der Pkw-Parkplätze an den westlichen Fahrbahnrand angedacht. Da es sich lediglich um eine Warteposition handelt, muss der Haltepunkt nicht barrierefrei ausgebaut und mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden. Durch die Umwidmung der Parkbucht kann zeitnah eine Warteposition für einen Gelenkbus geschaffen werden, ohne dass bauliche Anpassungen notwendig sind.

Um der Bedeutung des Haltepunktes „Südseite Bahnhof“ und den Bedürfnissen der Fahrgäste stärker gerecht zu werden, ist die Schaffung eines neuen barrierefreien Ausstiegshaltepunktes in der Ferdinand-Stuttmann-Straße vorgesehen. Dieser bewirkt eine Entzerrung und Verringerung des Anteils der in der Darmstädter Straße haltenden Busse und trägt dabei allem voran zur Entlastung der Haltepunkte in der Darmstädter Straße und damit zur Übersichtlichkeit bei. Die Trennung ein- und aussteigender Fahrgäste führt zudem zu einer besseren Abwicklung im Haltestellenbereich. Ein weiterer Vorteil des Haltepunktes ist die nähere Lage zum anliegenden Bahnhof Rüsselsheim. Da es sich um eine reine Ausstiegshaltestelle handelt, ist keine Wartehalle oder sonstige Haltestellenausstattung notwendig, lediglich die Barrierefreiheit ist herzustellen. Die vorhandene Gehwegbreite ist hierfür ausreichend.

Bedingt durch die zuvor beschriebene Beeinträchtigung des Radverkehrs ist die Markierung eines Radfahrstreifens für den gegenläufigen Radverkehr in der Ferdinand-Stuttman-Straße vorgesehen. Hierfür entfallen die fünf Stellplätze in diesem Abschnitt, darunter auch die beiden Behinderten-Stellplätze, die sich in der westlichen Hälfte der Ferdinand-Stuttman-Straße befinden. Als Ersatz wird vorgeschlagen, die vorhandenen Stellplätze am östlich angrenzenden Emil-Fuchs-Platz als Behinderten-Stellplätze auszuweisen (vgl. Abbildung 7).

Um Falschparken auf dem Radfahrstreifen zu unterbinden, wird der Radfahrstreifen auf einer Länge von zirka 30 Metern als Protected Bike Lane ausgeführt. Hierbei ist zu beachten, dass die Zufahrt zu der Parkgarage in der Ferdinand-Stuttman-Straße gewährleistet bleibt, sodass der Radfahrstreifen und das Schutzbord in diesem Bereich unterbrochen werden. Die Protected Bike Lane wird vor der Kurve aufgelöst und in einen Schutzstreifen überführt. Im Anschluss an die Kurve bleibt der Schutzstreifen bestehen. Durch die Wegnahme der Stellplätze rückt die Führung des Radverkehrs insgesamt näher an den Fahrbahnrand, wodurch die Konflikte zwischen Rad- und Busverkehr insbesondere im Kurvenbereich deutlich reduziert werden. Die Überführung des Radfahrstreifens in einen Schutzstreifen ermöglicht hierbei zudem einen Kfz-Verkehrsabfluss in beide Richtungen, da der Schutzstreifen gemäß StVO im Bedarfsfall überfahren werden darf, sofern der Radverkehr dadurch nicht gefährdet wird. Die Markierung eines Schutzstreifens dient einerseits der Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit des Radverkehrs auf der städtischen Vorrangroute und unterstützt andererseits das Unterbinden von Falschparken in diesem Abschnitt. Zur Verdeutlichung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden wird der Schutzstreifen auf einer Länge von zirka 65 Metern rot eingefärbt.

Hierbei ist anzumerken, dass Kund\*innen der anliegenden Gewerbe sowie Anlieger\*innen die vorhandenen Kurzzeitparkmöglichkeiten nutzen und die Akzeptanz zur Nutzung der Parkgaragen voraussichtlich zunächst nicht vollumfänglich gegeben sein wird. Der Entfall der Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand kann einerseits zu Beschwerden der Anlieger\*innen und andererseits zu ordnungswidrigem Verhalten und dadurch zu Einschränkungen des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV führen. Kontrollen der Verkehrsüberwachung sind immer nur eine Momentaufnahme und können die Einhaltung des geplanten Ablaufs nicht sicherstellen. Da die Kapazitäten in den Parkgaragen aber mehr als ausreichend sind, um dem Bedarf zu decken, ist damit zu rechnen, dass sich mit der Zeit eine Verlagerung und eine steigende Akzeptanz der Verkehrssituation durchsetzt. Dem bereits im Bestand praktizierten ordnungswidrigem Verhalten soll zudem durch die zuvor beschriebene Ausführung der neuen Radverkehrsführung entgegengewirkt werden.

Aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse an der Bushaltstelle in der Darmstädter Straße ist zudem eine Einbahnstraßenführung im Abschnitt zwischen der Ferdinand-Stuttman-Straße und der Darmstädter Straße auf Höhe der Hausnummer 50 einzurichten, sodass es neben den haltenden Bussen nicht zu Begegnungen von Kraftfahrzeugen kommt. Die Einbahnstraße wird für den Radverkehr weiterhin in Gegenrichtung befahrbar sein. Der Radverkehr wird auf einem Schutzstreifen geführt. Eine direkte Zufahrt der Parkgarage F25 sowie zum Grundstück Darmstädter Straße 50 aus Süden kommend wird weiterhin möglich sein (vgl. Abbildung 7).



Abbildung 7: Darstellung des neugeordneten Verkehrsraums

## E. Weiteres Vorgehen

Für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. Im ersten Schritt kann bereits in diesem Jahr durch Änderung der Beschilderung und Markierung die Verkehrsführung angepasst (Einbahnstraßenregelung, Radverkehrsführung, Stellplätze) und die Warteposition für die Busse in der bestehenden Parkbucht eingerichtet werden.

Die Herstellung der Ausstiegshaltestelle in der Ferdinand-Stuttman-Straße wird in das Programm zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen für das Jahr 2023 mit aufgenommen. Fördermittel für den barrierefreien Umbau werden in diesem Jahr bei Hessen Mobil beantragt.

Vor der Umsetzung der Maßnahmen werden die Öffentlichkeit und die betroffenen Einwohner\*innen über die Änderungen informiert. Erste Anlieger\*innen haben sich bereits kritisch zu den geplanten Maßnahmen geäußert – hier wurde in ersten Gesprächen erläutert, dass künftig durch die neue klare Regelung mit einem besseren Abfluss der Busverkehre und somit perspektivisch mit keiner Verschlechterung gegenüber der aktuellen Situation zu rechnen ist.



## **F. Kosten**

Für die Maßnahme sind Mittel in Höhe von rund 79.000 Euro notwendig, davon entfallen rund 9.000 Euro auf die Anpassung der Verkehrsführung. Von den benötigten rund 70.000 Euro für die Ausstiegshaltestelle entfallen rund 57.000 Euro auf den Bau und 13.000 Euro auf die Baunebenkosten, davon 7.000 Euro für Planungsleistungen.

Hierbei ist zu beachten, dass die Kostenschätzungen auf Werten aus dem Jahr 2021 basieren und vor Beginn des Ukraine-Krieges durchgeführt wurden. Die tatsächlichen Kosten können durch die massiven Preissteigerungen in Folge des Krieges erheblich höher ausfallen. Eine verlässliche Abschätzung der möglichen Mehrkosten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös machbar.

## **G. Finanzierung**

Im Haushalt 2022 stehen Mittel zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts zur Verfügung, daraus kann die Anpassung der Verkehrsführung finanziert werden.

Für Planungs- und Bauleistungen für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in Rüsselsheim werden jährlich Mittel angemeldet. Im Zuge der Haushaltsanmeldungen für das Haushaltsjahr 2023 werden die notwendigen Mittel berücksichtigt.

Die Baukosten sind im Rahmen des Förderprogramms zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen (Verkehrsinfrastrukturförderung „VIF“) voraussichtlich zu 80 % förderfähig.

## **H. Alternativen**

Als Alternative gilt die vorgestellte Neuordnung des verkehrssensiblen Bereichs auf der Südseite des Bahnhofs Rüsselsheim am Main nicht oder nur teilweise umzusetzen. Die hätte zur Folge, dass die Verkehrssituation den Anforderungen eines qualitativen und zukunftsgerechten Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr nicht gerecht werden kann und weiterhin mit Überlastungen und ordnungswidrigem Verhalten zu rechnen ist.

## **I. Auswirkungen auf das Klima**

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen wird insbesondere der Busverkehr aber auch der Radverkehr gefördert, wodurch eine Verlagerung von Teilen des Kfz-Verkehrs in den Umweltverbund zu erwarten ist. Durch die Verlagerung in den Umweltverbund können Treibhausgasemissionen reduziert werden.

## **Anlagen**

Anlage 1: Stellungnahme der LNVG Groß-Gerau vom 26.11.2021

Anlage 2: Auszug aus dem Protokoll der Verkehrsschau 2019

Rüsselsheim am Main, den 26.04.2022

Udo Bausch  
Oberbürgermeister