

Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH als Treuhänder der Stadt Rüsselsheim am Main

Mobilitätskonzept Eselswiese

Maik Bock M.Sc.

Dipl.-Geogr. Frank Büsch

Dezember 2021

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele	S.3
Entwicklung von Maßnahmen	S. 20
ÖPNV	S. 21
Fußverkehr	S. 36
Radverkehr	S. 43
MIV und ruhender Verkehr	S. 61
Begleitende Maßnahmen	S. 87
Entwicklung eines Umsetzungsplans	S. 103

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

Entwicklung eines Umsetzungsplans

Projekt-Inhalt und Zeitplan

AP1 Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

In dem Arbeitspaket sind folgende Punkte vorgesehen:

- Sichtung der Rahmenpläne und Herausstellen der verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen
- Ermittlung von Vergleichsansätzen und Bewertungskriterien
- Analyse der Zielgruppen und ihrer Mobilitätsbedürfnisse
- Erstellung konkreter Leitbildsätze und Zielvorgaben
- Betrachtung der Anforderungen und Ziele für die innere und äußere Erschließung und Erreichbarkeit des Gebiets
- Bewertung der Zielsetzung anhand ihrer Chancen und Risiken für eine erfolgreiche Umsetzung

Rahmenbedingungen

Folgende Arbeitsgrundlagen und Daten werden für die Analyse und Erarbeitung der Ziele für das Mobilitätskonzept herangezogen und auf den nächsten Folien inhaltlich vertieft:

Arbeitsgrundlagen

- Vorhandene Arbeitsgrundlagen
- Beschlüsse der Stadt
- Rechtliche Grundlagen
- Vorgaben zum städtebaulichen Wettbewerb

Daten

- Soziodemographische Daten
- Infos zu künftigen Nutzer:innen
- Darstellung des Gebietes und der Grundlagen des städtebaulichen Wettbewerbs

Hinweis: In diesem Bericht werden teilweise unterschiedliche Arbeitsstände (z.B. des Rahmenplans) dargestellt. Dies ist bedingt durch die im Prozess entstandene Änderungen, welche jedoch keine bis sehr geringe Auswirkungen auf das Mobilitätskonzept haben. Auch die endgültigen Pläne und Entwürfe für das Neubaugebiet Eselswiese können sich von den hier gezeigten Plänen unterscheiden.

Arbeitsgrundlagen

Vorhandene Daten

Stau- und Pendler:innenstudie FrankfurtRheinMain	Interessent:innenliste (v.a. mit Blick auf Arbeitsorte)
Hochrechnung Fahrgastaufkommen Linie 6	Pendler:innendaten Stadt Rüsselsheim
Verkehrsuntersuchung Bauschheim Eselswiese (2019)	Größte Arbeitgeber:innen/Unternehmen/Arbeitsplatzstandorte
Fahrpläne Linie 6 / 71	Modal-Split / Verkehrsdaten Stadt Rüsselsheim
MiD 2017, Kreis GG	
Green-City Plan Stadt Rüsselsheim	
Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Rüsselsheim	
KOMMUNALES SCHULMOBILITÄTSKONZEPT	
Radverkehrskonzept Rüsselsheim	
Siegerentwurf Eselswiese + Überarbeitung	
Thesenpapier „Autofreies Wohnen“	
NVP Rüsselsheim 2006	
Stellplatzsatzung Rüsselsheim 2019	
Auslobung Städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb	
Mobilitätsverhalten der Wohnzielgruppen	

Arbeitsgrundlagen

Beschlüsse der Stadt

Haupt- und Finanzausschuss 21.04.2020 (TOP 2)

- Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt, dass die Errichtung einer Schule auf der „Eselswiese“ zu prüfen ist. Hierbei ist insbesondere zu betrachten, inwieweit ist auf dem Gebiet der „Eselswiese“ ein weiterer Grundschulstandort als dauerhafte feste Einrichtung oder als Dependance für eine Übergangszeit notwendig? [...] Ist auf dem Gebiet der „Eselswiese“ die Gründung einer vierten Schule der Sekundarstufe I erforderlich? Welche Möglichkeiten einer Verlagerung des Beratungs- und Förderzentrums und der Förderschule Borngrabenschule z. B. an den Standort einer evtl. neuen Schule der Sekundarstufe I auf der „Eselswiese“ bieten sich?

Arbeitsgrundlagen

Beschlüsse der Stadt

StaVo 12.12.2019 (TOP 14)

- Der neue Stadtteil soll im besonderen Maße **auf die Verkehrswende Antworten** geben. Dazu gehört u.a.
 - a) **Vorrang für Fuß- und Fahrradverkehr** vor motorisiertem Individualverkehr
 - b) Möglichst viele Teile des Wohngebietes sollen **autofrei** konzipiert werden
 - c) Insbesondere für den Geschosswohnungsbau sind **Quartiersgaragen** an geeigneter Stelle vorzusehen.“
- Der neue Stadtteil soll im besonderen Maße auf die Verkehrswende Antworten geben. Dazu gehört u.a.:
 - a) Sowohl das Wohn- als auch Gewerbegebiet sollen **vom ÖPNV bedient** werden.
 - b) Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für **Elektromobilität**.
 - c) Schaffung einer gut zu erreichenden Fläche für **Carsharing-Angebot**.
 - d) Die Verkehrsanbindung für die hiesige Landwirtschaft ist sicherzustellen.

Arbeitsgrundlagen

Beschlüsse der Stadt

StaVo 12.12.2019 (TOP 14)

- Schaffung fußläufiger Verbindungen bzw. Radverbindungen zwischen neuen und alten Teilen Bauschheims.
- Schaffung eines Vollknotens an der Landesstraße als Zuwegung zum Gewerbe- und Wohngebiet. Es ist sicherzustellen, dass der Schwerlastverkehr nicht durch das Wohngebiet fährt.

Arbeitsgrundlagen

Beschlüsse der Stadt

Bürger:innenversammlung 05.09.2019

- Herr Stadtrat Kraft sagt, dass man alles daransetzen wird, das Gebiet direkt an die Landstraße anzuschließen. Eine Abwicklung über diesen Knotenpunkt sei nicht machbar. Das Land stelle sich derzeit zu dieser Thematik noch quer, weil zurzeit entlang der Landstraße schon zu viele Kreuzungen bestünden. Herr Stadtrat Kraft hält die Position des Landes für nicht tragfähig.
- Herr Stadtrat Kraft erläutert, dass es eine Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung gibt, Gespräche mit den Mainzer Verkehrsbetrieben zu führen, um diesen Lückenschluss (Anm.: Linie 6 oder die Linie 61 aus Ginsheim) nach Möglichkeit herzustellen. Diese Gespräche waren bisher an den Kosten für das Projekt gescheitert. Die Gespräche wurden aber wieder neu aufgenommen. Das Ergebnis wird sich noch zeigen. Des Weiteren teilt er mit, dass gegenüber den überörtlichen Planungsebenen angemeldet wurde, dass man sich auch über einen Bahnhaltepunkt Gedanken machen solle.
- Herr Stadtrat Kraft sagt, dass der Anschluss an die Landstraße kommen wird. In der Vergangenheit sind sehr viele Knotenpunkte an dieser Landstraße entstanden und hier ist er gerechtfertigt und notwendig. Die Herausforderung besteht darin, diese Knotenpunkte gut auszubilden und möglichst schon viel Verkehr aus dem Gebiet in Richtung Landstraße zu leiten.

Arbeitsgrundlagen

Beschlüsse der Stadt

StaVo 14.03.2019 (TOP 13 Busverbindung zwischen Bauschheim und Ginsheim)

- Im Zuge der Gebietsentwicklung der Eselswiese ist das Liniennetz der Stadtwerke Rüsselsheim (SWR) und dessen Taktung für Bauschheim (Linie 6), zu überarbeiten. Dabei ist zu ermitteln, ob und zu welchen Konditionen eine direkte Busanbindung zwischen Bauschheim und Ginsheim berücksichtigt werden kann. Das Ergebnis ist dann als Drucksache der Stadtverordnetenversammlung zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen. Die Abarbeitung der Variante 2 kann erst nach Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan Eselswiese starten, da für eine Neuaufsetzung der Linienführung 6 das künftige Straßennetz in der Eselswiese feststehen muss. Es wird angestrebt, diese Betrachtung durch die Verwaltung in Abstimmung mit der SWR zu erarbeiten.

Arbeitsgrundlagen

Stellplatzsatzung der Stadt Rüsselsheim

Die Stellplatzsatzung gibt den rechtlichen Rahmen für die Berechnung des zukünftigen Stellplatzbedarfs und somit auch für die Berechnung der Flächen, die für den ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

- Stellplatzbedarf (je Wohnung) bei Wohngebäuden mit bis zu 2 Wohnungen: 1,5 Stellplätze
- Stellplatzbedarf bei Wohngebäuden mit mehr als 2 Wohnungen: bis 50 m² 1,0 Stellplatz, darüber 1,5 Stellplätze
- Stellplatzbedarf bei Gebäuden mit barrierefreien Altenwohnungen: 0,2 Stellplätze
- Stellplatzbedarf bei Sozialwohnungen: 1 Stellplatz

Durch Einbindung von Car-Sharing-Stationen ist eine Aussetzung möglich: ein Carsharing-Platz ersetzt 5 Pkw-Stellplätze, max. 50% der Stellplätze sind ersetzbar

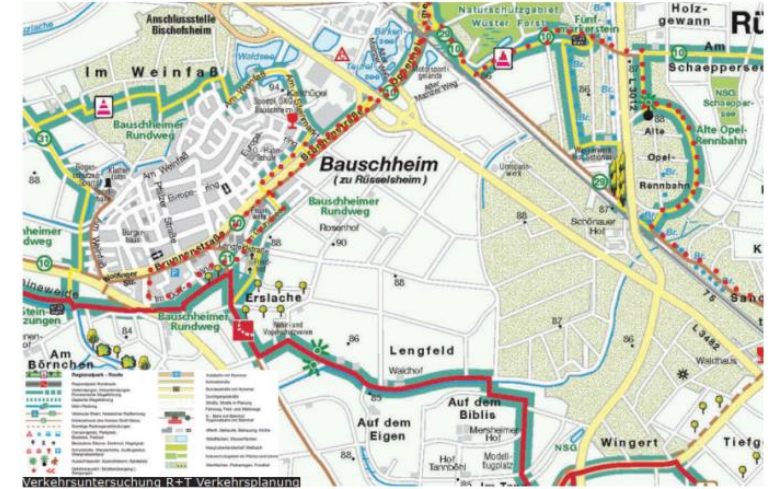
Arbeitsgrundlagen

Vorgaben zum städtebaulichen Wettbewerb

Etwa 50% des Baugebietes werden als Wohnfläche genutzt (31,5 ha von 60 ha).

Die neuen Nutzungen des Gebietes erzeugen einen Tagesverkehr von etwa 10.600 Kfz-Fahrten am Tag (jeweils etwa 5.300 Fahrten im Quell- sowie im Zielverkehr). Dabei entstehen insbesondere im Gewerbegebiet Lieferverkehre durch LKW. Eine Anbindung des Gewerbegebietes und der Eselswiese an die L 3482 ist vorgesehen.

Im städtebaulichen Wettbewerb wurde der Einsatz von Quartiersgaragen in den Entwürfen erwartet. Eine Erschließung der neuen Flächen soll so gewählt werden, dass eine Erweiterung des bestehenden Bus-Liniennetzes auf einfache und effiziente Weisemöglich ist.



Bauschheimer Rundweg

Daten

Soziodemographische Daten

In Bauschheim leben aktuell ca. 6.900 Einwohner:innen (Quelle Auslobung Eselswiese).

Stat. Bericht 2020 (Stadt Rüsselsheim)

- Bevölkerungszahl Rüsselsheim (31.12.2019): 65.881, Alt-Bauschheim: 3.577; Bauschheim „Im Weinhaß“: 2.471
- Motorisierungsgrad: 599 Pkw / 1000 EW
- Altersstruktur in Jahren (2018): unter 6: 6,9%, 6 bis unter 15: 9,2%, 15 bis unter 65: 65,2%, 65 oder älter: 18,7%

Daten

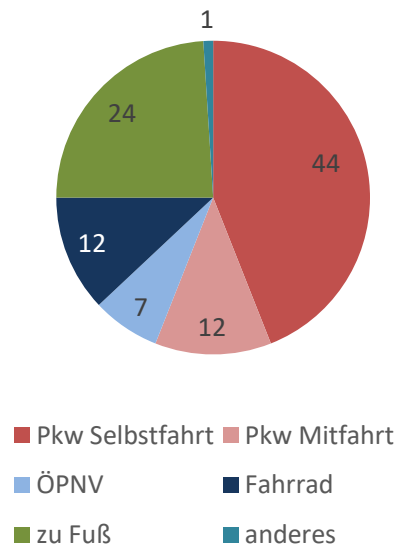
Soziodemographische Daten

In Bauschheim leben aktuell ca. 6.900 Einwohner:innen (Quelle Auslobung Eselswiese), davon leben rund 4.000 Menschen in Alt-Bauschheim und 2.900 „im Weinhaß“.

Der Motorisierungsgrad in Rüsselsheim beträgt 599 Pkw / 1.000 Einwohner:innen. Für Bauschheim wird aufgrund der dezentralen Lage und der Altersstruktur eine etwas höhere Pkw-Dichte angenommen.

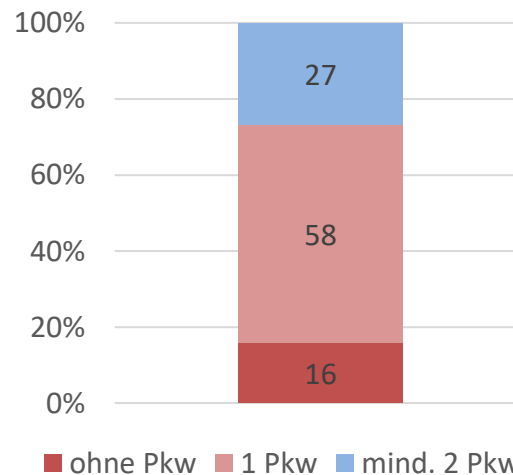
modal-split in der Region

(MiD 2017)



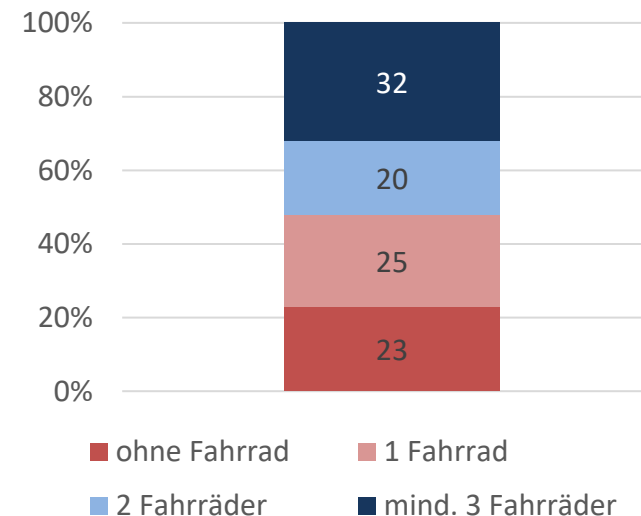
Pkw pro Haushalt

(Kreis Groß-Gerau, MiD 2017)



Fahrräder pro Haushalt

(Kreis Groß-Gerau, MiD 2017)



Daten

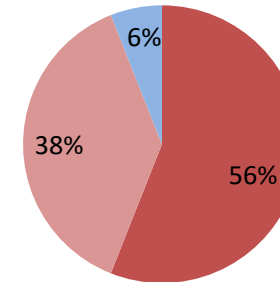
Infos zu künftigen Nutzer:innen

Es wurden bisher 677 Nachfrager:innen (Personen/Haushalte) erfasst, davon 379 Nennungen mit mindestens einem Kind.

Berufsbezeichnung, Branche	Anzahl der Nennungen	In % von Gesamt
Angestellte, Sachbearbeiter...	268	30%
Arbeiter, Verkäufer, Logistikmitarbeiter...	103	11%
Handwerker, Techniker ...	89	10%
Krankenschwestern, Pflegepersonal ...	53	6%
Ärzte, Rechtsanwälte, Consultants ...	49	5%
Leitende Angestellte, Geschäftsführer ...	108	12%
Ingenieure, Architekten, IT-Spezialisten ...	111	12%
Lehrer, Beamte	71	8%
Sonstige Selbständige	50	6%
	902	100%

Herkunft Bewerber:innen

■ Stadt Rüsselsheim ■ Rhein-Main-Gebiet ■ überregional



Datengrundlage: Auswertung der städtischen Bewerberliste durch Nassauische Heimstätte (Stand: Januar 2021)

Das Mobilitätskonzept soll dazu dienen, den zukünftigen Bewohner:innen ein auf sie abgestimmtes und attraktives Mobilitätsangebot zu schaffen, von dem auch die weiteren Bewohner:innen aus Bauschheim profitieren können. Hierfür spielen die Einflüsse aus Familienzugehörigkeit, Beruf, Lebensstil und Lebensphase eine wichtige Rolle.

Daten

Einschätzung Mobilitätsverhalten der Eselswiese-Bewohner:innen

Es werden rund 1.000 Wohneinheiten (WE) in Mehrfamilienhäusern (davon ca. 130-140 Sozialwohnungen) geplant. 525 Wohneinheiten werden als Einfamilienhausbebauung vorgesehen, davon befinden sich ca. 100 Wohneinheiten im Besitz von Alteigentümer:innen). Ca. 90 Einfamilienhäuser, 90 Doppelhaushälften und 320 Reihenhäuser.

Insgesamt sollen rund 3.500 Menschen auf der Eselswiese wohnen.

Es sollen 2 Kitas, 1 Schulstandort und eine Sporthalle gebaut werden.

Das Neubaugebiet liegt in dörflichem Umfeld. Hinsichtlich der Mobilität wird eine hohe Autoaffinität bei den Alteigentümer:innen und den Bewohner:innen der Einfamilienhausbebauung erwartet. Auch die erste Auswertung der Interessent:innen lässt hohen Autobesitz vermuten.

Daten

Ergebnisse Verkehrsuntersuchung Bauschheim Eselswiese durch R+T (Stand 12.09.2019)

Im Vorlauf des städtebaulichen Wettbewerbs wurde eine erste verkehrliche Untersuchung vom Büro R+T zur Anbindung des Pkw-Verkehrs der Eselswiese an das (überörtliche) Straßennetz angestellt. Für die Berechnungen wurden folgende Annahmen getroffen:

- 3100 Einwohner:innen
- 70 % MIV-Anteil
- gemischte Baufläche: 600 Einwohner:innen mit einem 70% MIV-Anteil aller getätigten Wege
- gemischte und gewerbliche Bauflächen: knapp 1.900 beschäftigte Personen

Hieraus ergeben sich insgesamt knapp 10.600 Kfz-Fahrten pro Tag. Als zentrale Anbindung wurde der Knotenpunkt K3 (Am Steinmarkt / Brunnenstraße) bestimmt.

Zielvorgaben

Anhand der politischen Vorgaben sowie der vorliegenden Daten ergeben sich für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für das Neubaugebiet Eselswiese folgende Zielvorgaben:

- **Vorrang für Fuß- und Fahrradverkehr** vor motorisiertem Individualverkehr auf Wegen innerhalb der Eselswiese
- **Attraktive ÖPNV-Bedienung** des Wohn- und Gewerbegebiets
- Möglichst **autoarme Gestaltung des Quartiers**. Für den ruhenden Verkehr sind grundsätzlich Quartiersgaragen und Sammelparkplätze einzurichten
- Schaffung **sicherer und qualitativer Wegeverbindungen** für den Fuß- und Radverkehr innerhalb der Eselswiese sowie zwischen dem Neubaugebiet und Bauschheim
- Förderung eines **nachhaltigen Mobilitätsverhaltens** durch begleitende Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements
- Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für **Elektromobilität**
- Schaffung gut zu erreichender Flächen für **Sharing-Angebote** im öffentlichen Raum

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

Entwicklung eines Umsetzungsplans

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

ÖPNV

Fußverkehr

Radverkehr

MIV und ruhender Verkehr

Begleitende Maßnahmen

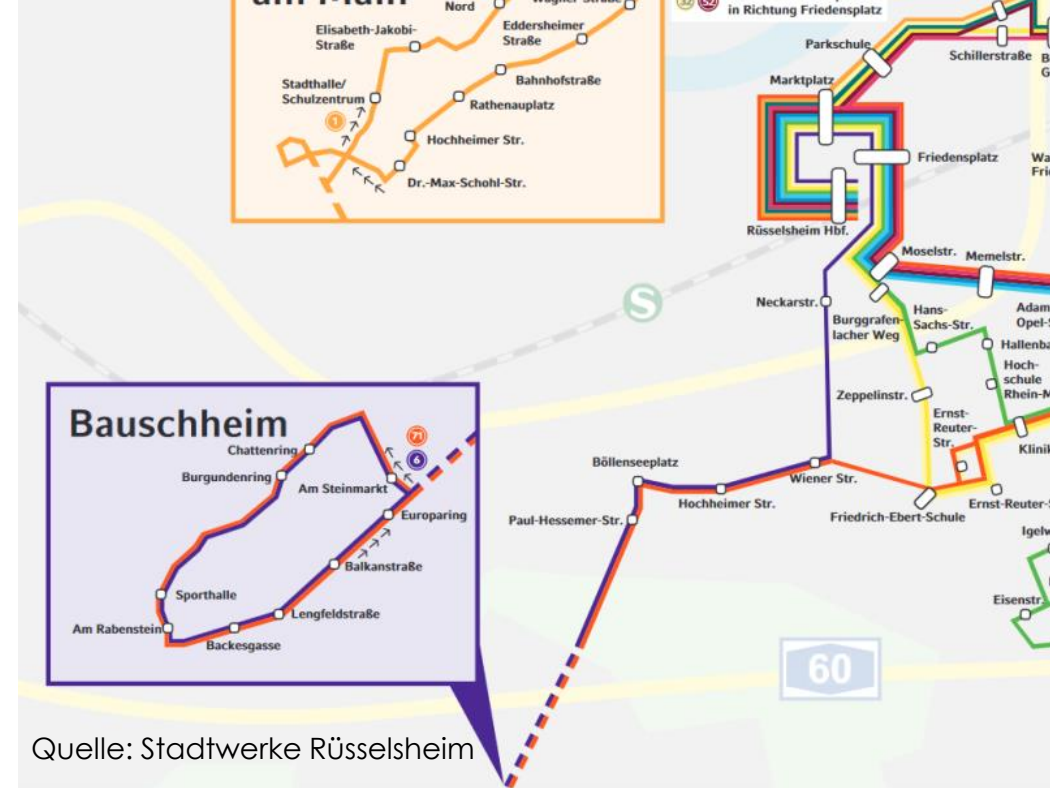
Entwicklung eines Umsetzungsplans

ÖPNV-Anbindung

Aktuelles Angebot

Linie 6

- Rüsselsheim Bahnhof - Böllenseesiedlung – Bauschheim – Rüsselsheim Bahnhof
- Mo – Fr.:
 - Hauptverkehrszeit (morgens) ca. 20-30-Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten
 - Hauptverkehrszeit (ab mittags) 20-30-Minuten-Takt mit Verstärkerfahrten
 - Nebenverkehrszeit (vormittags + abends) Stundentakt
- Sa.: bis ca. 13:30 Uhr Halbstundentakt, danach Stundentakt
- So.: Stundentakt



Linie 71 (Spätlinie)

- Eine Einzelfahrt je Wochentag (Mo. – So., ab ca. 23.30 Uhr)
- Rüsselsheim Bf - Klinikum - Böllenseesiedlung – Bauschheim – Böllenseesiedlung - Klinikum – Rüsselsheim Bf

ÖPNV-Anbindung

Aktuelles Angebot im Umfeld

Linie 72

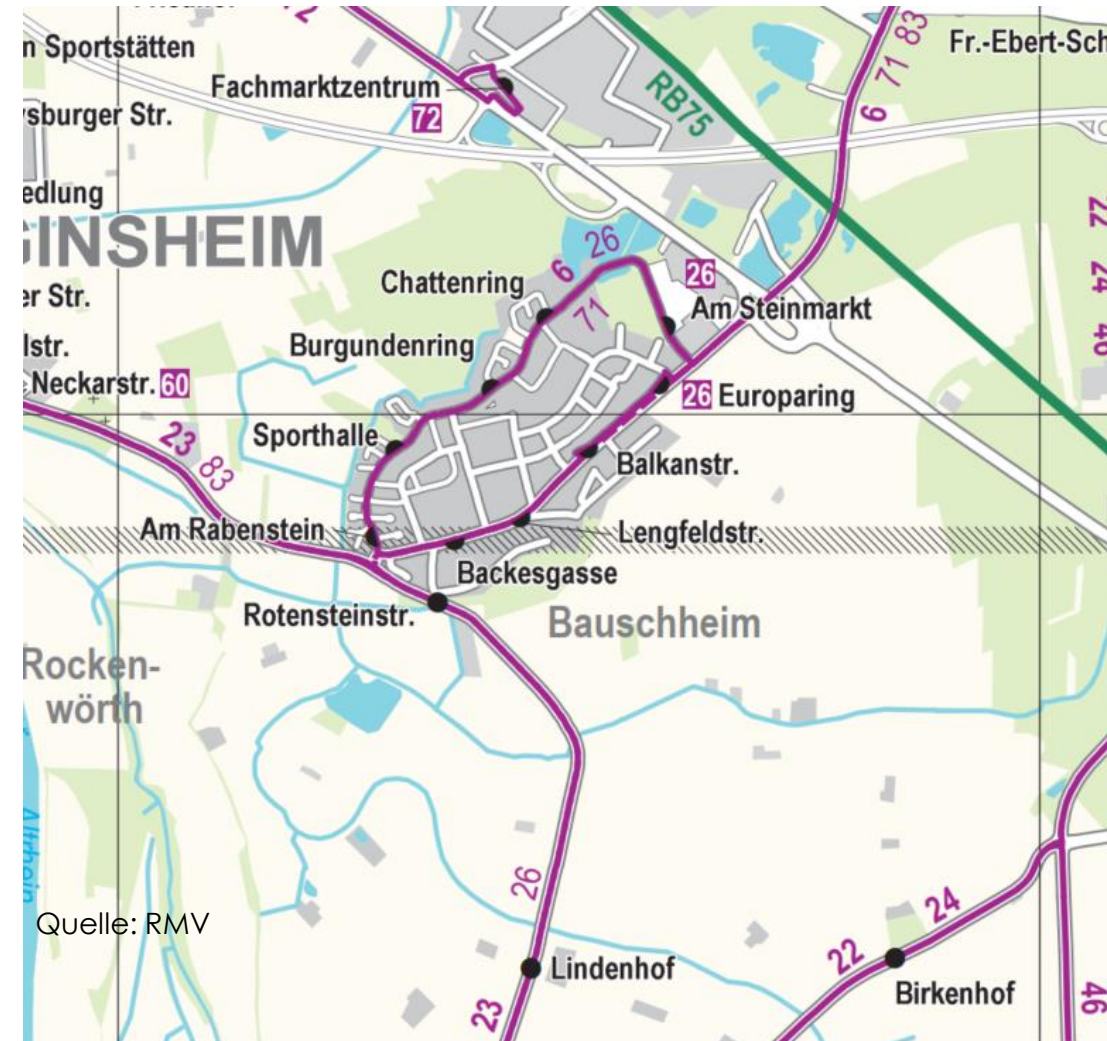
(Ginsheim -) Bischofsheim - Rüsselsheim - Raunheim - Kelsterbach - Frankfurt Flughafen

- Halbstundentakt
- Endhaltestelle Fachmarktzentrum in Mainz-Bischofsheim
- Mögliche Verlängerung der Linie 72

Linie 23 (Landkreis Groß-Gerau)

Groß-Gerau – Trebur - Astheim - Ginsheim

- ca. Stundentakt in Bauschheim
- Mögliche Ergänzung bzw. Aufteilung des Angebots für Bauschheim



Quartiersgaragen und ÖPNV-Anbindung (Wettbewerbsentwurf)



- Führung des ÖPNV über weite Teile der Ringstraße zur Anbindung des Misch- und des Gewerbegebietes
- Erschließung der Wohngebiete
- Führung über Lengfeldstraße im Süden zur Anbindung an bestehende Haltestellen- und Straßennetze

ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Anforderungen an den ÖPNV

Ein dichtes und durchgängiges Angebot ist zentraler Bestandteil für eine nachhaltige Mobilität der zukünftigen Bewohner:innen der Eselswiese, daher ist werktags ein 15-Minuten-Takt anzustreben.

Das ÖPNV-Angebot ist sowohl in den Wohngebieten als auch im Gewerbegebiet frühzeitig einzurichten, um von Anfang an eine attraktive Alternative zum Pkw zu schaffen.

ÖPNV und Radverkehr sollen sich ergänzen und funktional miteinander verknüpft werden (zB. über Bike+Ride oder Fahrradmitnahme).

ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Anforderungen an den ÖPNV

Eine räumliche Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten soll geschaffen werden, eine Nähe von Haltestellen und Quartiersgaragen soll geprüft werden.

Eine attraktive und barrierefreie fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen muss gewährleistet werden.

Ein dichtes Haltestellennetz soll dafür sorgen, dass die Wege zwischen Wohnung und ÖPNV-Angebot möglichst kurz sind – insbesondere im Vergleich zur Erreichbarkeit der Quartiersgaragen soll die erhöhte Qualität bemerkbar sein.

Ergänzende Maßnahmen wie frühzeitige Information und Neubürger:innen-Tickets sollen eingesetzt werden, um die ÖPNV-Nutzung zu stärken.

ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Erarbeitung unterschiedlicher Varianten

Es wurden Varianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten erarbeitet und besprochen:

- Variante 1: Erweiterung der Linie 6 (Ringführung)
- Variante 2: Aufteilung der Linie 6 (Linien 6A und 6B)
 - Option 1: Führung nördlich der Sanddüne
 - Option 2: Führung durch das Wohngebiet

Aufgrund der hohen Erschließungsqualität und der verkehrlichen Wirkung sowohl für die Eselswiese als auch für Bauschheim wird Variante 2 (Option 1) empfohlen und auf den folgenden Seiten dargestellt.

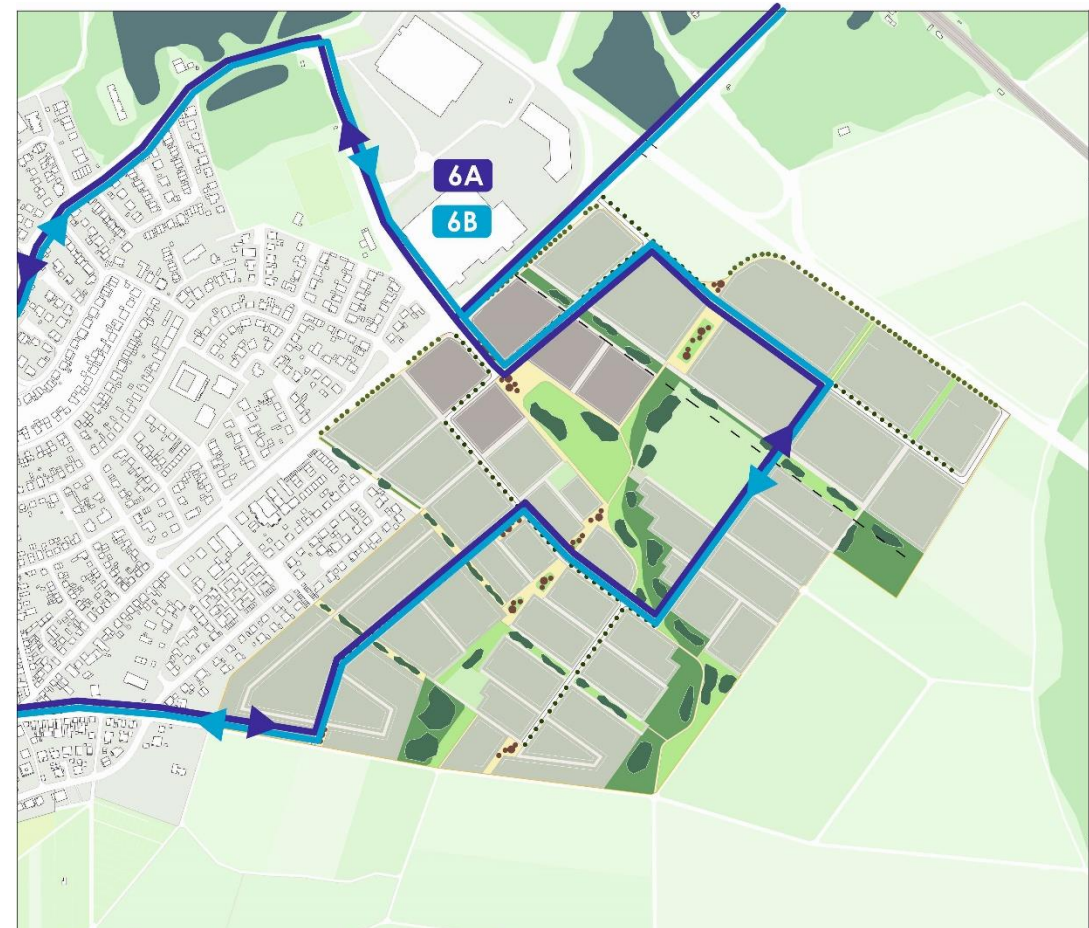
Um den zukünftigen Bewohner:innen einen attraktiven Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten, wird ein Haltestellen-Einzug im Radius von 200m Luftlinie angesetzt.

ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Variante 1

Erweiterung der Linie 6 (Ringführung 6a und 6b)

- Ringführung: Hin- und Rückweg jeweils im T30
- Durch die Überlagerung der Linienäste ab der Kreuzung Brunnenstr. / Am Steinmarkt entsteht für den Entrée-Bereich der Eselswiese sowie für West-Bauschheim ein T15
- Alle weiteren Bereiche werden mit 4 Fahrten pro Stunde bedient
- Entfall von Haltestellen entlang der Brunnenstraße
- Anpassungen der Linienwege in der Eselswiese möglich
 - Alternativ Kombination mit B+R an den Haltestellen zur Erreichbarkeit des Gewerbegebiets



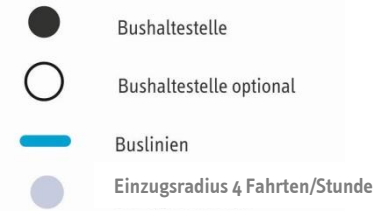
ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Variante 1

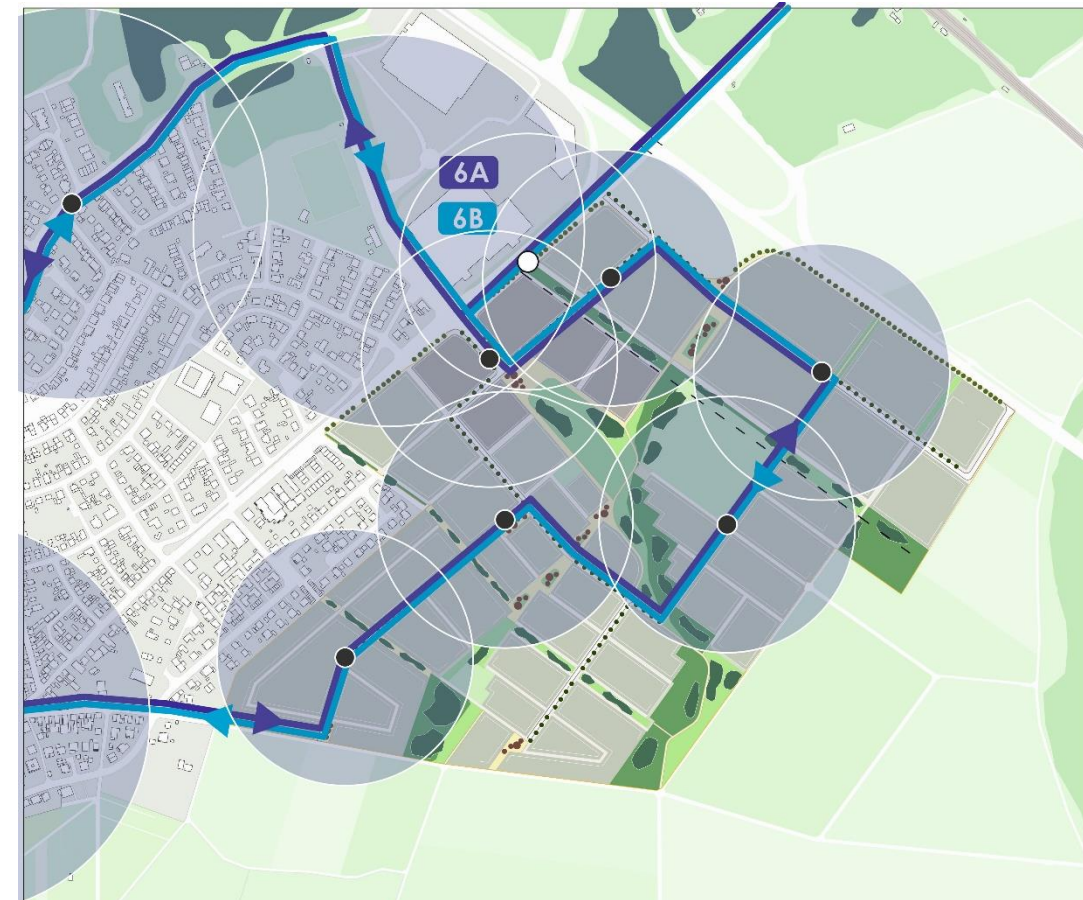
Erweiterung der Linie 6 (Ringführung 6a und 6b)

Erhöhte Erschließungsqualität

- Ringführung: Hin- und Rückweg jeweils im T30
- Durch die Überlagerung der Linienäste ab der Kreuzung Brunnenstr. / Am Steinmarkt entsteht für den Entrée-Bereich der Eselswiese sowie für West-Bauschheim ein T15
- Alle weiteren Bereiche werden mit 4 Fahrten pro Stunde bedient
- Anpassungen der Linienwege in der Eselswiese möglich
 - Alternativ Kombination mit B+R an den Haltestellen zur Erreichbarkeit des Gewerbegebiets
- Einrichtung von 6 beidseitigen Haltestellen in der Eselswiese sowie Ausbau bestehender Haltestellen in Bauschheim (Entfall der beiden Haltestellen in Alt-Bauschheim)



Einzugsradius der Haltestellen von 200m (Luftlinie)



ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Variante 2

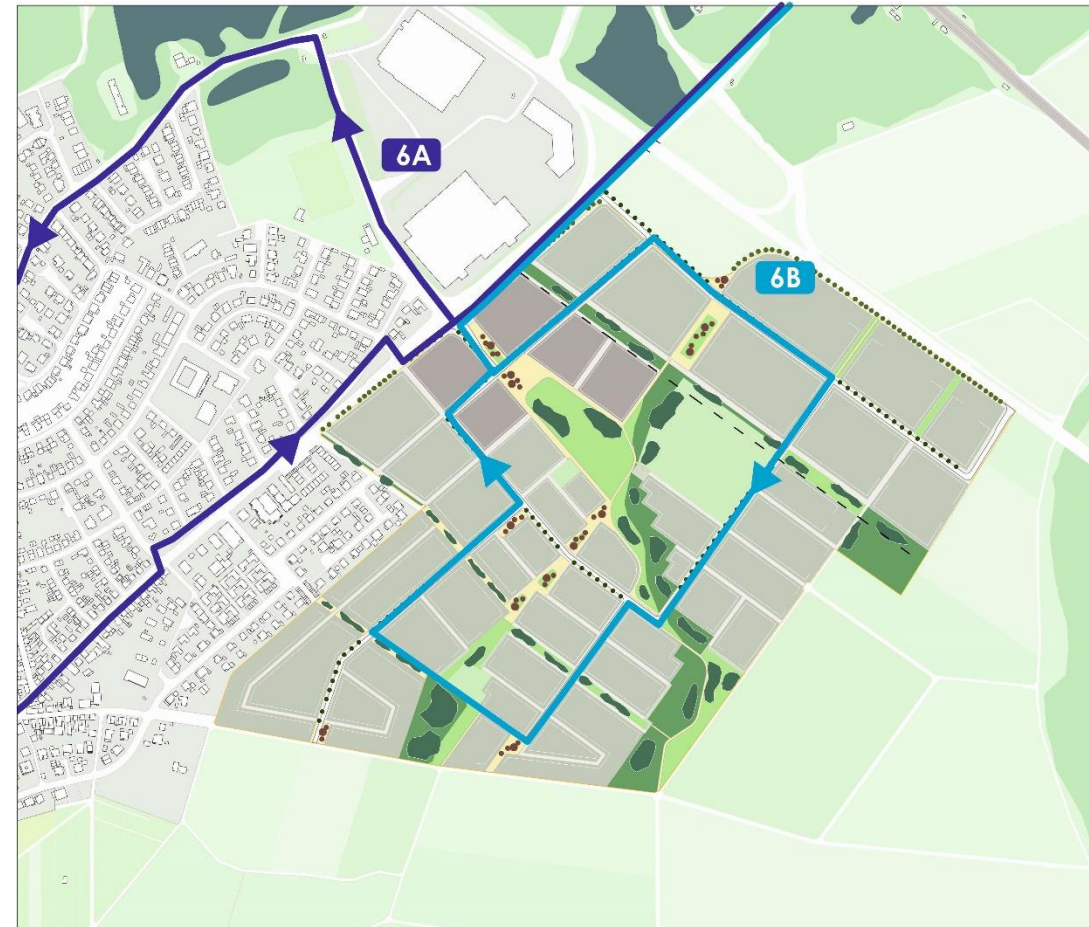
Aufteilung der Linie 6 (6a und 6b)

Jeweils ein Linienast im Halbstundentakt nach Bauschheim sowie zur Eselswiese.

Das Mischgebiet, die Wohngebiete und das Gewerbegebiet werden angebinden.

Zugunsten des Ein- und Ausstiegs an der Schule wird die Linie im Uhrzeigersinn geführt.

Für die Querstraße im Süden der Eselswiese ist keine Befahrung für den MIV vorgesehen.



ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Variante 2

Aufteilung der Linie 6 (6a und 6b)

Erschließungsqualität

Jeweils ein Linienast fährt im Halbstundentakt nach Alt-Bauschheim sowie zur Eselswiese

Das Mischgebiet, die Wohngebiete und das Gewerbegebiet werden dicht erschlossen.

Durch die Überlagerung der Linienäste ab der Kreuzung Brunnenstr. / Am Steinmarkt entsteht für den Entrée-Bereich ein 15-Minuten-Takt.

Es ist die Einrichtung einer beidseitigen Haltestelle sowie 6 Haltestellen in Fahrtrichtung vorgesehen.

- Bushaltestelle
- Bushaltestelle optional
- Buslinien
- Einzugsradius T30
- Einzugsradius T15

Einzugsradius der Haltestellen von 200m (Luftlinie)



ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Maßnahmen im Regionalverkehr

Verlängerung Linie 56 (Wackernheim – Mainz – Ginsheim-Gustavsburg - Eselswiese)

Verlängerung der **Linie 56** über L 3040 bis zum Entrée-Platz und über die Ringstraße als mögliche Ergänzung des ÖPNV-Angebotes für die Eselswiese und Bauschheim – Anbindung in Richtung Ginsheim-Gustavsburg / Mainz

- Führung über Entrée-Platz und Ringstraße
- Alternative Führung gegen den Uhrzeigersinn durch Bauschheim (Bedienung bestehender Haltestellen)
- Angebot tagesdurchgängig im 30-Minuten-Takt
- Zusätzliche Fahrtzeit von ca. 10 Minuten / 5 km (eine Richtung)
- Mehrleistung: ca. 76.000 km/Jahr im Bereich der Stadt Rüsselsheim sowie ca. 51.000 km/Jahr im Bereich des Landkreises Groß-Gerau



ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Maßnahmen im Regionalverkehr

Verlängerung Linie 60 (Mombach – Mainz – Ginsheim – Eselswiese)

Verlängerung der **Linie 60** über L 3040 bis zum Entrée-Platz und über die Ringstraße als mögliche Ergänzung des ÖPNV-Angebotes für die Eselswiese und Bauschheim – Anbindung in Richtung Mainz

- Führung über Entrée-Platz, Ringstraße und Stichstraßen möglich
- Alternative Führung gegen den Uhrzeigersinn durch Bauschheim (Bedienung bestehender Haltestellen)
- Angebot tagesdurchgängig im 30-Minuten-Takt
- Zusätzliche Fahrtzeit von ca. 10 Minuten / 5 km (eine Richtung)
- Umlaufbedingt längere Pausen von ca. 25 Minuten an beiden Endhaltestellen (Einrichtung einer Halteposition notwendig)
- Abstimmung mit Linie 6B zur Schaffung eines integrierten T15
- Mehrleistung: ca. 65.000 km/Jahr im Bereich der Stadt Rüsselsheim sowie ca. 26.000 km/Jahr im Bereich des Landkreises Groß-Gerau



ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Maßnahmen im Regionalverkehr

Verlängerung Linie 72 (Frankfurt Flughafen – Rüsselsheim – Bischofsheim – Eselswiese)

Verlängerung der **Linie 72** über L 3482 bis zum Entrée-Platz und über die Ringstraße als mögliche Ergänzung des ÖPNV-Angebotes für die Eselswiese und Bauschheim - insbesondere durch die Verknüpfung der Linie am Bf. Bischofsheim mit dem SPNV (S8 + S9 (T30), RB75 (T30/T60), RE 2 (T120))

- Führung über Entrée-Platz und Ringstraße
- Angebot tagesdurchgängig im 30-Minuten-Takt
- Zusätzliche Fahrtzeit von ca. 10 Minuten / 4 km (eine Richtung)
- Abstimmung mit Linie 6B zur Schaffung eines integrierten T15
- Mehrleistung: ca. 94.000 km/Jahr im Bereich der Stadt Rüsselsheim



ÖPNV-Anbindung – zukünftige Anbindung

Weitere Maßnahmen

Einrichtung von Bike+Ride an ausgewählten Haltestellen:

- Entrée-Platz
- Europaring
- Balkanstraße
- Neue Haltestelle Globus / Gewerbegebiet (optionale Haltestelle)

Einrichtung von Kap-Haltestellen auch am Entrée-Platz unter Berücksichtigung möglichen Rückstaus.

Prüfung der Einrichtung einer Linksabbiegerspur am K1 zur besseren Führung der Linien 56, 60 und 72 in der Eselswiese. Anstelle der Führung über die Ringstraße können die Linien das Neubaugebiet mit Führung über den Entrée-Platz und den K1 bedienen.

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

ÖPNV

Fußverkehr

Radverkehr

MIV und ruhender Verkehr

Begleitende Maßnahmen

Entwicklung eines Umsetzungsplans

Fußverkehr

Anforderungen an den Fußverkehr

Alle relevanten Ziele in der Eselswiese sowie die Otto-Hahn-Schule, die weiterführenden Schule auf der Eselswiese sowie die Nahversorger in Bauschheim sollen fußläufig erreichbar sein. Hierfür sind insbesondere sichere Querungsmöglichkeiten über die Brunnenstraße (in Kombination mit dem Radverkehr) wichtig, um Wegebeziehungen in Bauschheim zu erhalten.

Innerhalb der Eselswiese können vor allem die Fußwegführungen über Grünzüge und Anger genutzt werden, um Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln zu vermeiden. Querungsmöglichkeiten innerhalb der Eselswiese sollen sicher und barrierefrei gestaltet sein, schnelles Queren soll sichergestellt werden (Bevorrechtigung des Fußverkehrs).

Auch die Zuwegungen zu anderen Mobilitätsangeboten (Bushaltestellen, Radabstellanlagen, Quartiersgaragen, ...) sollen sicher und barrierefrei sein.

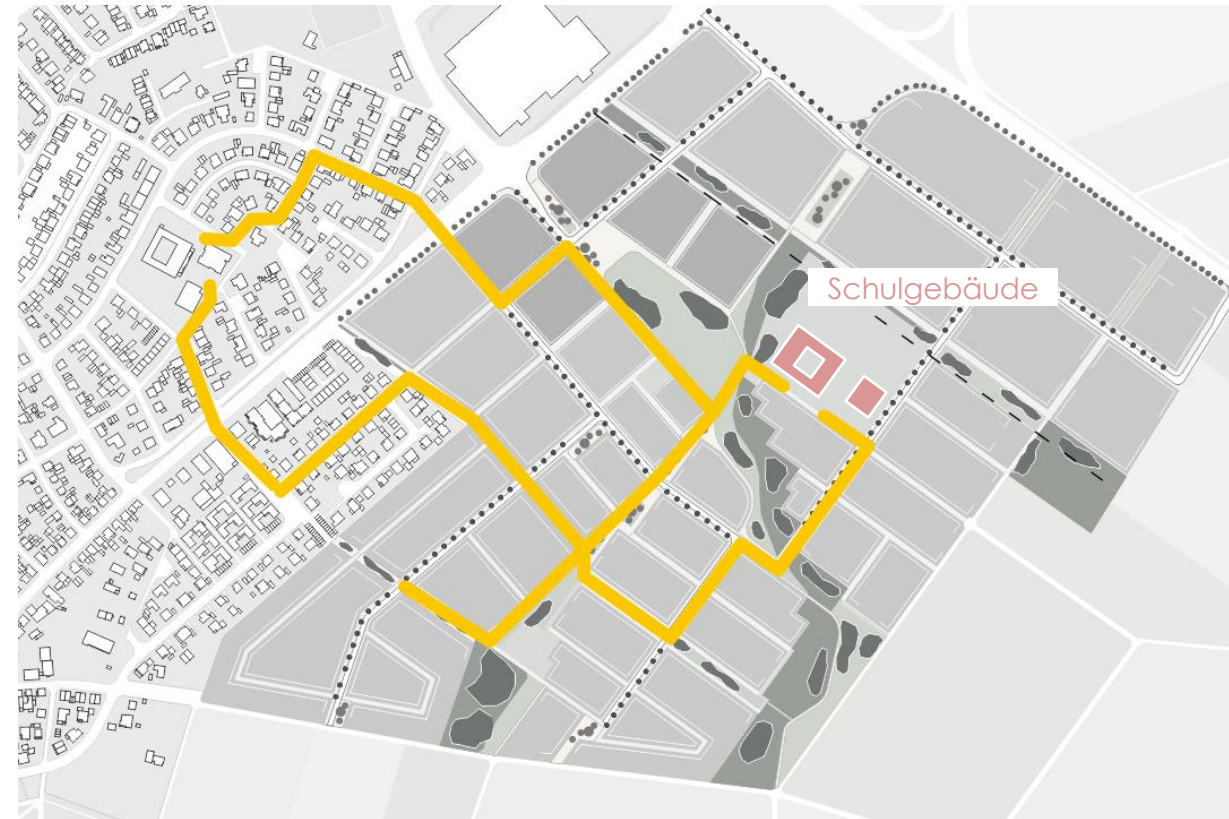
Fußverkehr

Schwerpunkt: Sichere Schulwege

Die Schulwege sollen vorrangig über die Grünzüge und Anger geführt werden.

An der Brunnenstraße sowie an den Sammelstraßen sollen Querungshilfen eingerichtet werden.

Angsträumen sollen vermieden werden. Hierfür sollen die Wege entlang der Grünzüge und Anger ausreichend beleuchtet werden und sichere Ausweichmöglichkeiten auf den Sammel- und Wohnstraßen geschaffen.

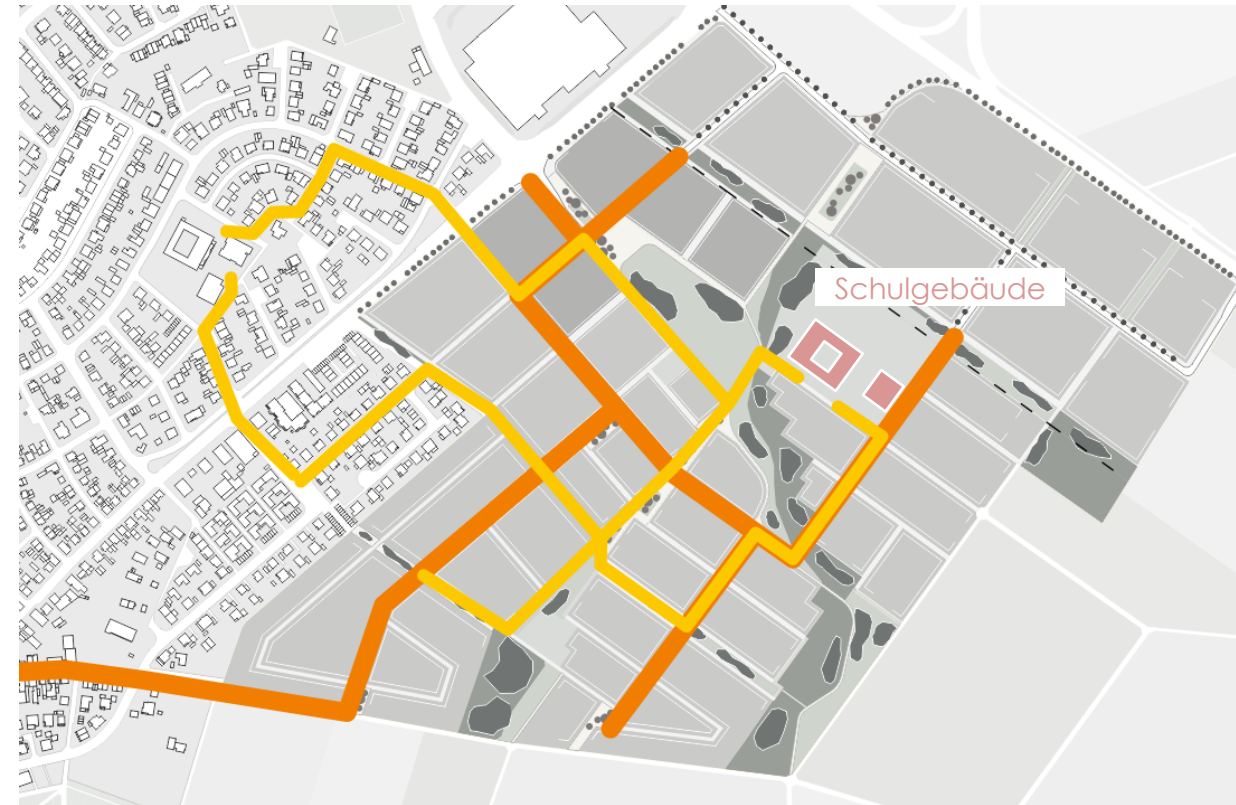


Fußverkehr

Erhöhte Anforderungen an das Fußwegenetz

Entlang wichtiger Wegeverbindungen im Quartier wird ein erhöhter Standard im Fußwegenetz definiert (orange Markierung). Diese befinden sich entlang der Ringstraße bis zur Grenze des Gewerbegebiets, entlang der Sammelstraßen sowie am Entrée-Platz.

Die Gehwegbreite wird auf 3,00m erhöht, was ein komfortables Entgegenkommen und Passieren ermöglicht. Hierbei soll sich an den Vorgaben der EFA orientiert werden.



Fußverkehr

Sichere Querungen

1 Querungen Brunnenstraße

An der bestehenden Lichtsignalanlage Im Grundsee / Brunnenstraße / Alpenstraße ist bereits eine sichere Querung möglich.

An der Kreuzung Europaring / Brunnenstraße soll eine neue Querungsmöglichkeit in Kombination mit dem Radverkehr geschaffen werden.

Eine weitere Querung soll zwischen Gewerbegebiet und Globus-Markt eingerichtet werden. Dies ist jedoch abhängig von der Ausgestaltung der Zufahrt zur L 3482.

Die Querungsmöglichkeiten sollen im Rahmen der verkehrlichen Möglichkeiten ausgebaut werden.



Fußverkehr

Sichere Querungen

2 Querung Sammelstraße durchs Mischgebiet

An Straßen mit hoher Belastung durch den MIV (Zuweg zu den Quartiersgaragen) und ÖPNV sollen sichere Querungen mithilfe von Überwegen geschaffen werden. Hierfür sollen die Querungsbereiche großflächig aufgepflastert werden.

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeit kann auch dazu beitragen, den Entrée-Charakter zu stärken.



Fußverkehr

Sichere Querungen

3 Querung Sammelstraße mit Bus

Einrichtung von sicheren und barrierefreien Querungen mithilfe von Überwegen oder anderen gut einsehbaren Quermöglichkeiten wie vorgezogene Seitenräume („Gehwegnasen“) oder Bodenschwellen



Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

ÖPNV

Fußverkehr

Radverkehr

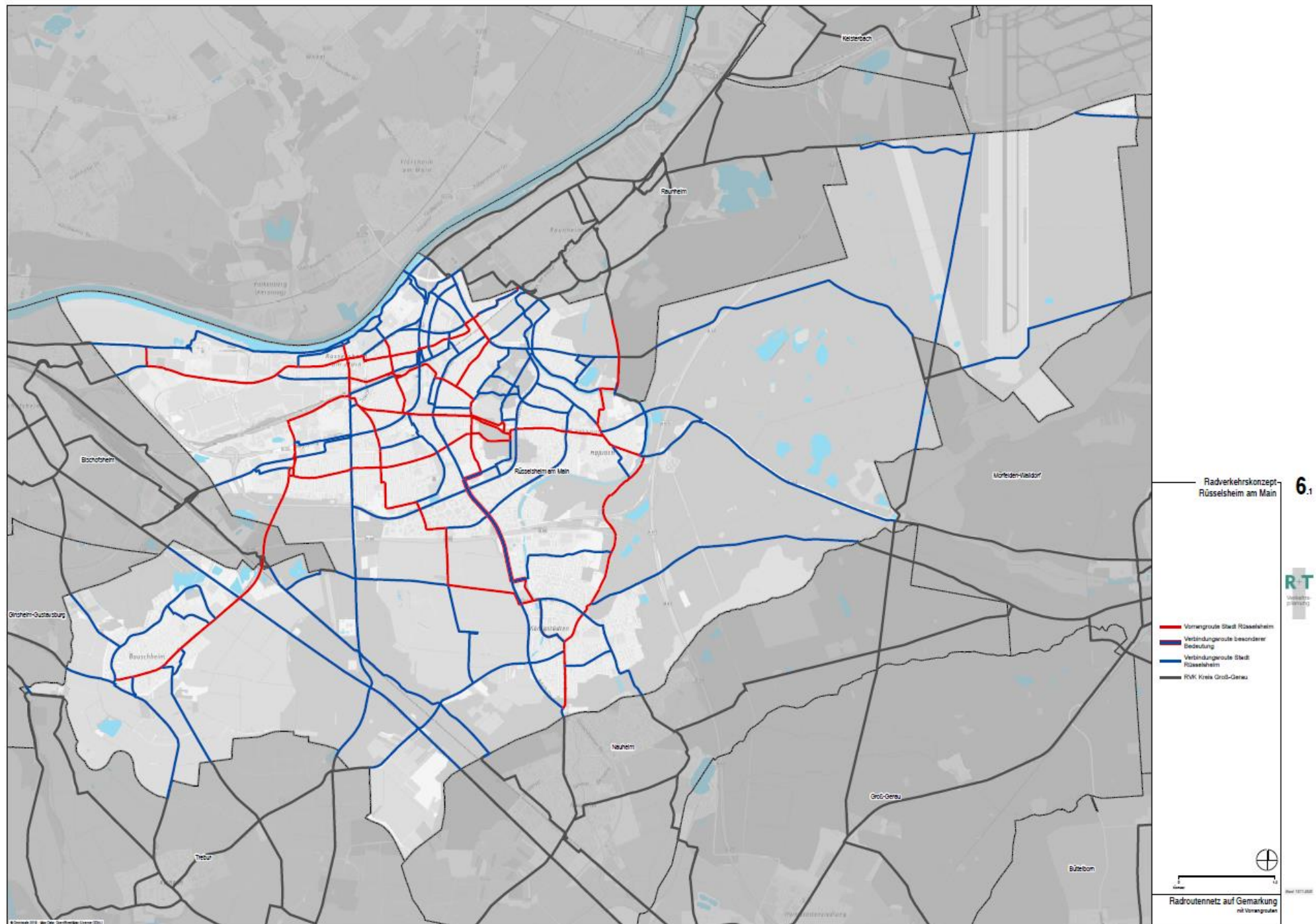
MIV und ruhender Verkehr

Begleitende Maßnahmen

Entwicklung eines Umsetzungsplans

Radverkehr

Aktuelles Radwegenetz Rüsselsheim

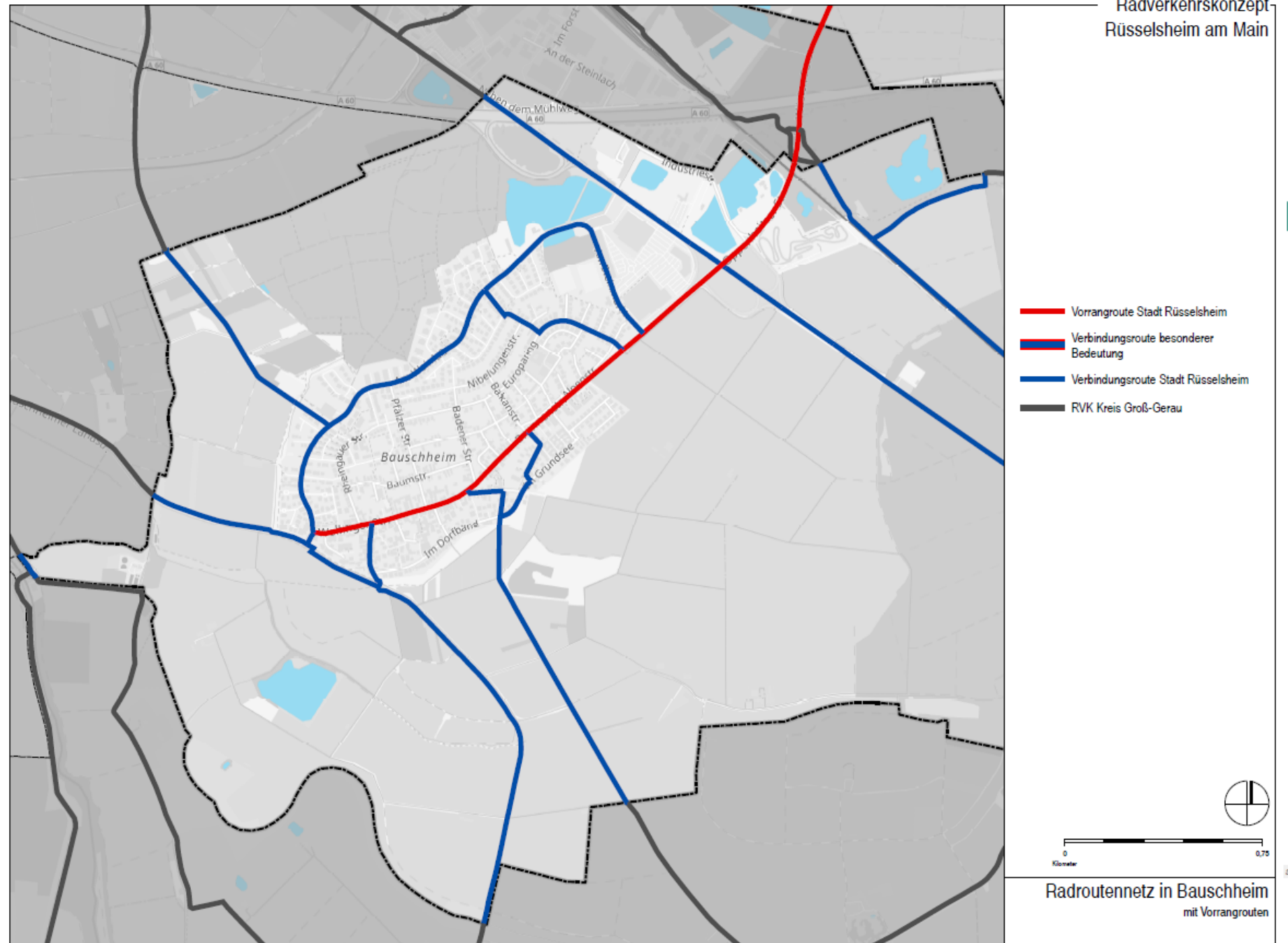


Quelle: Radverkehrskonzept
Rüsselsheim (R+T)

Radverkehr

Aktuelles Radwegenetz Bauschheim

Quelle: Radverkehrskonzept
Rüsselsheim (R+T)



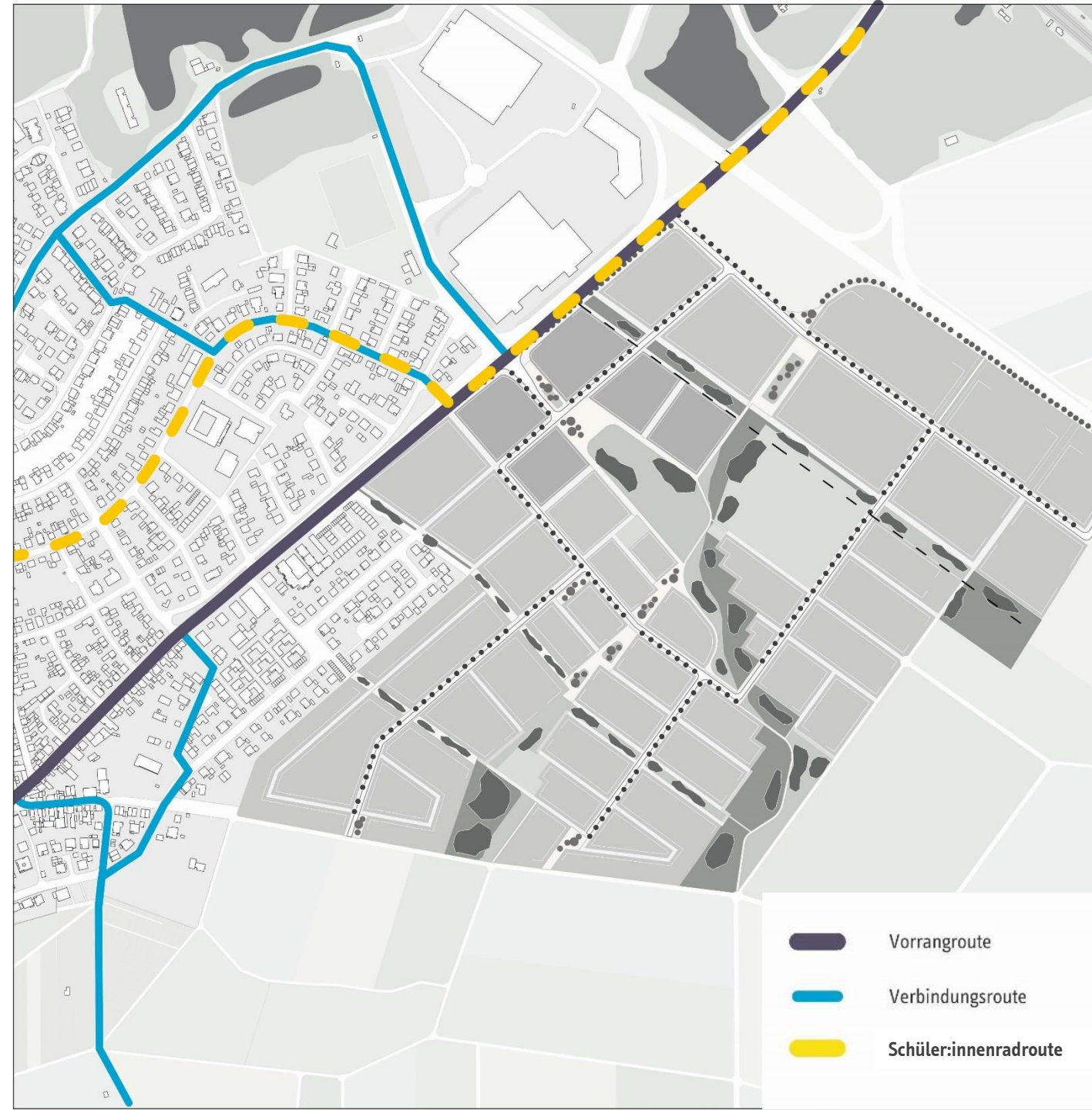
Radverkehr

Aktuell

Die Vorrangroute verläuft entlang der Brunnenstraße.

Das Schüler:innenradroutennetz mit direkter Anbindung der Otto-Hahn-Schule verläuft entlang des Europaring (Tempo 30) und der Brunnenstraße (Radfahrstreifen). Die Kreuzung Europaring / Brunnenstraße ist die jedoch unsicher für Radfahrende, da aktuell keine Querungsmöglichkeiten gegeben sind.

Unsichere Kreuzungen innerhalb des Radwegenetzes befinden sich an Am Steinmarkt / Brunnenstraße und am Europaring / Brunnenstraße.



Radverkehr

Unterschiedliche Nutzer:innen – unterschiedliche Anforderungen

Pendelnde

Sie bevorzugen direkte Routen und schnelle Verbindungen. Ihre Ziele sind vorrangig Rüsselsheim, Bf. Bischofsheim, Ginsheim (Rad-Bus-Verknüpfung), Groß-Gerau und Nauheim.

Schüler:innen

Für sie sind sichere Führungen (getrennt vom motorisierten Verkehr) auf möglichst direkten Routen einzurichten. Ihre Ziele sind die Otto-Hahn-Schule, die weiterführende Schule in der Eselswiese, Rüsselsheim sowie weitere Freizeitziele.

Freizeitnutzer:innen

Sie nehmen Umwege in Kauf, um sichere und attraktive Verbindungen zu nutzen. Ihre Ziele liegen im Kreis Groß-Gerau, am Rheinradweg und in Rüsselsheim.

Radverkehr

Anforderungen an die Radverkehrsführung

Die Radverkehrsführung in der Eselswiese soll an das bestehende Netz anknüpfen und die bestehenden Routen logisch fortführen.

Die Radverkehrsführung soll einheitlich und leicht verständlich gestaltet sein, sodass eine intuitive Nutzbarkeit möglich ist.

Der Radverkehr soll auch in Abschnitten mit höherem Pkw-Aufkommen und an Knotenpunkten Vorrang haben. Dieser Vorrang soll jedoch nicht auf Kosten des Fußverkehrs geschaffen werden. Die Grünzüge und Anger sollen auch für den Radverkehr freigegeben werden, um sichere Verbindungen insbesondere für Schülerinnen und Schüler zu schaffen.

Alle relevanten Ziele in der Eselswiese sollen über das Radwegenetz angebunden werden. Der Radverkehr soll intermodal mit ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten verknüpft werden.

Radverkehr

Straßenkategorien



- 1 Sammelstraße mit Bus
- 2 Sammelstraße am Ring mit Bus
- 3 Sammelstraße Mischgebiet
- 4 Sammelstraße Gewerbegebiet
- 5 Sammelstraße ohne Bus
- 6 Angerstraßen
- 7 Misch/-Gewerbebebietsstraße
- 8 Wohnweg
- * Ventilationsachse

Radverkehr

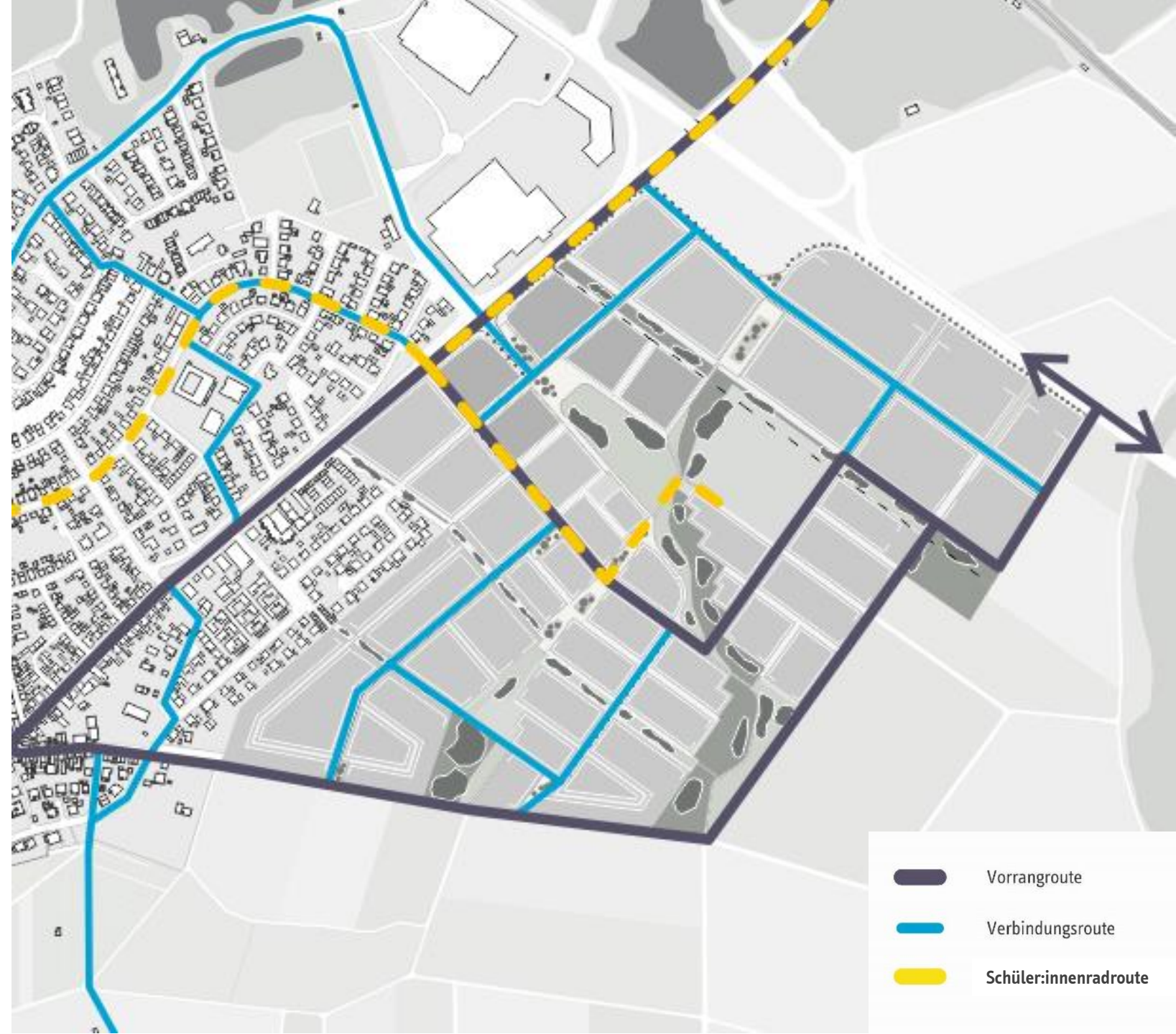
Zielnetz

Vorrangrouten

Die Vorrangroute entlang der Brunnenstraße bleibt erhalten.

Die Route Europaring in das Gebiet wird über (7) Misch-/Gewerbegebietsstraße fortgeführt.

Die Vorrangroute am östlichen Rand der Eselswiese soll als Verbindung Bauschheim – Groß Gerau / Nauheim eingerichtet werden.



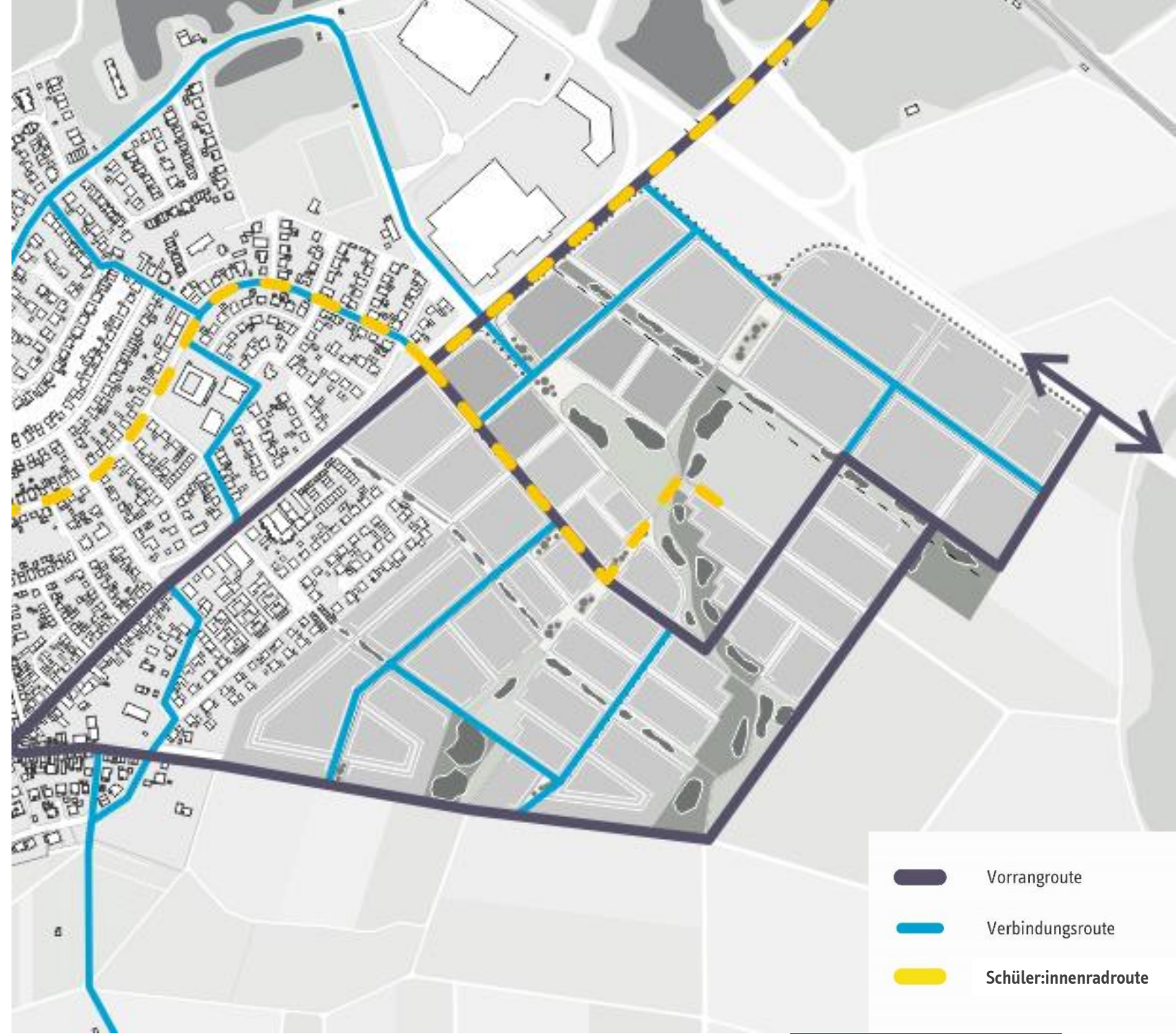
Radverkehr

Zielnetz

Verbindungsrouen

Die Wohngebiete werden über die Verbindungsrouen angebunden.

Der Radverkehr soll im Mischverkehr bei Tempo 30 und auf eigenem Radweg bei Tempo 50 geführt werden.



Radverkehr

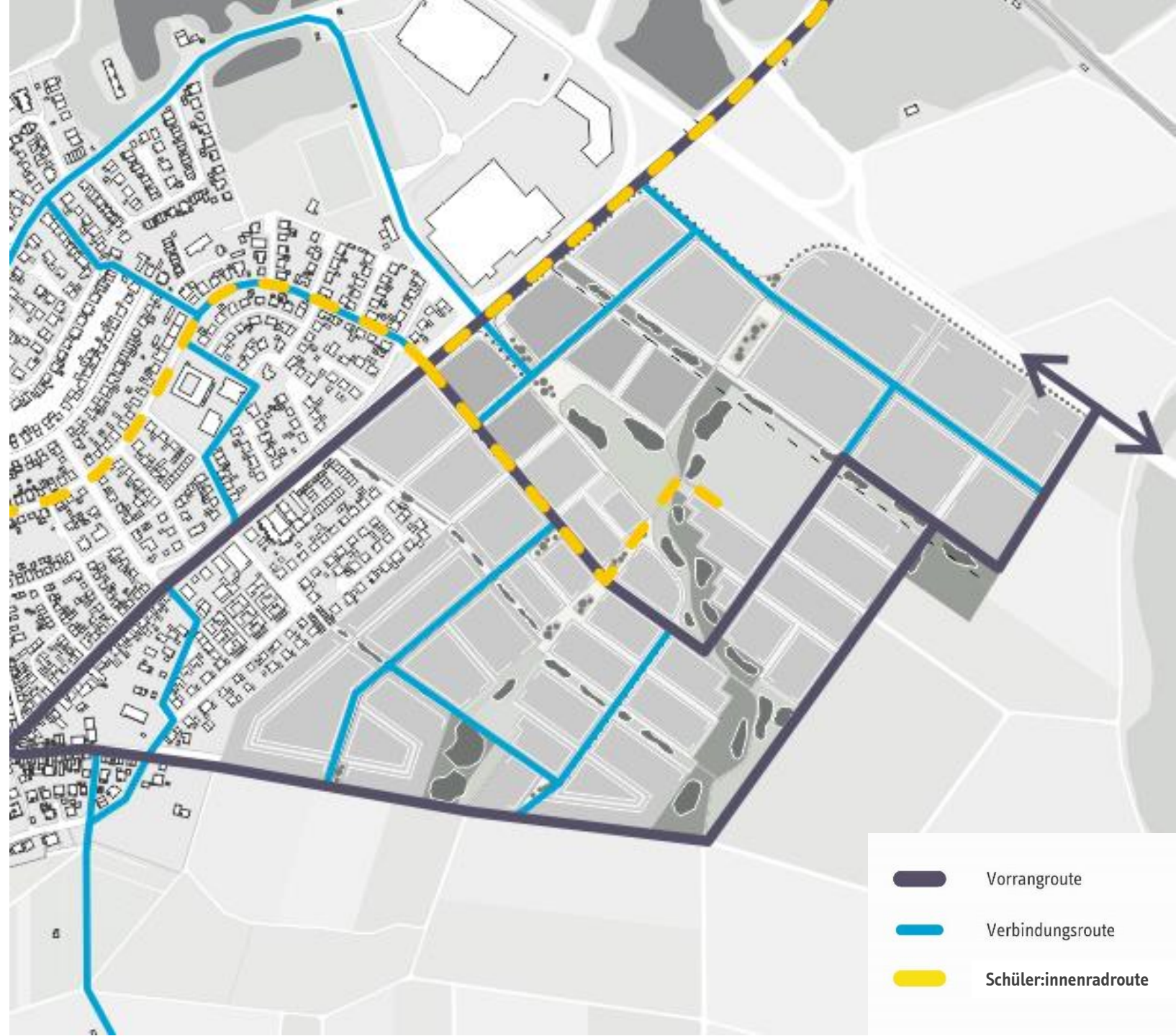
Zielnetz

Schüler:innenradroute

Das Schüler:innenradroutennetz wird über (7)-Straße fortgeführt.

Die Schüler:innenradroute soll möglichst über den zentralen Grünzug geführt werden, um Konflikte mit dem Pkw zu reduzieren.

Die Nutzung weiterer Grünzüge soll für die Schüler:innen sowie andere unsichere Radfahrende möglich sein.

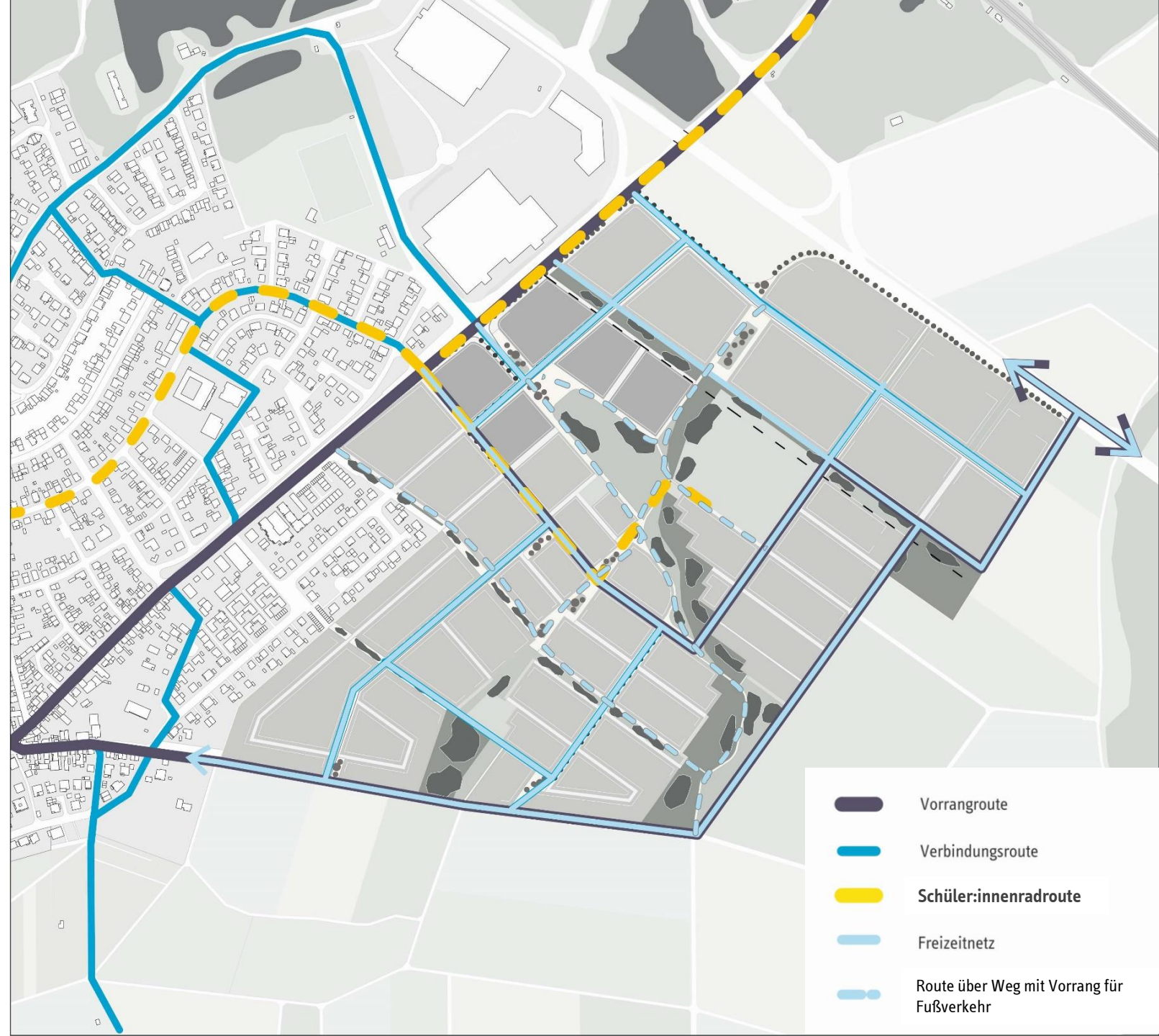


Radverkehr

Zielnetz Freizeitnetz

Der Freizeitverkehr soll weitestgehend die zur Verfügung stehenden Radverbindungen der Vorrang- und Nebenrouten in der Eselswiese nutzen.

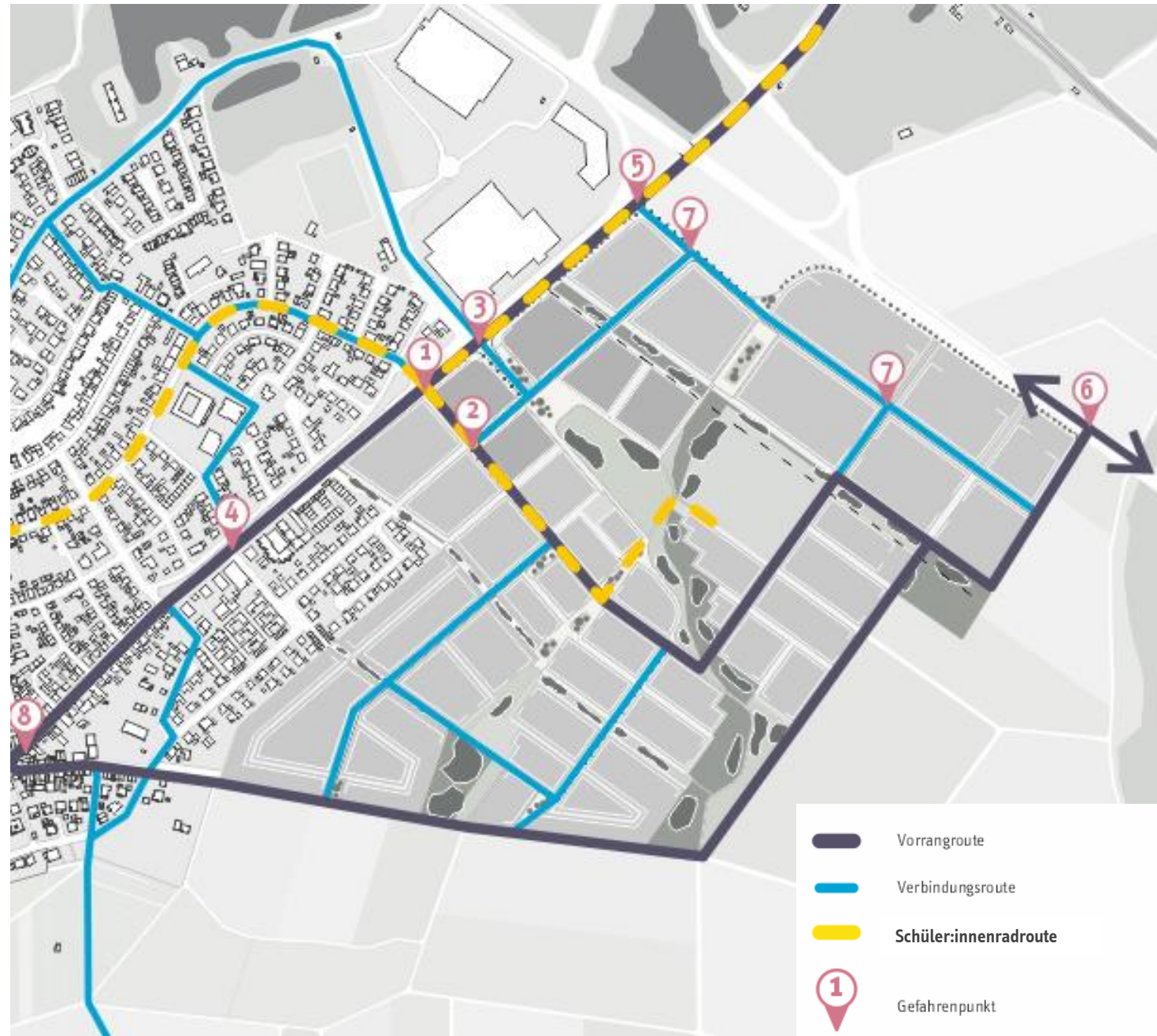
Ergänzend hierzu können auch die Verbindungen durch die Grünzüge genutzt werden. Hier ist jedoch besonders auf die gemeinsame Nutzung mit dem Fußverkehr zu achten.



Radverkehr

Bereiche mit erhöhtem Konfliktpotential

- 1 Kreuzung Europaring /
Brunnenstraße**
Einrichtung einer sicheren Querung
entlang der Hauptroute und der
Schülerradroute
- 2 Kreuzung (7)- / (3)-Straße**
Vorrang für Radverkehr auf Straße mit
hoher Belastung durch MIV
(Zuwegung zu den Quartiersgaragen)
und ÖPNV



Radverkehr

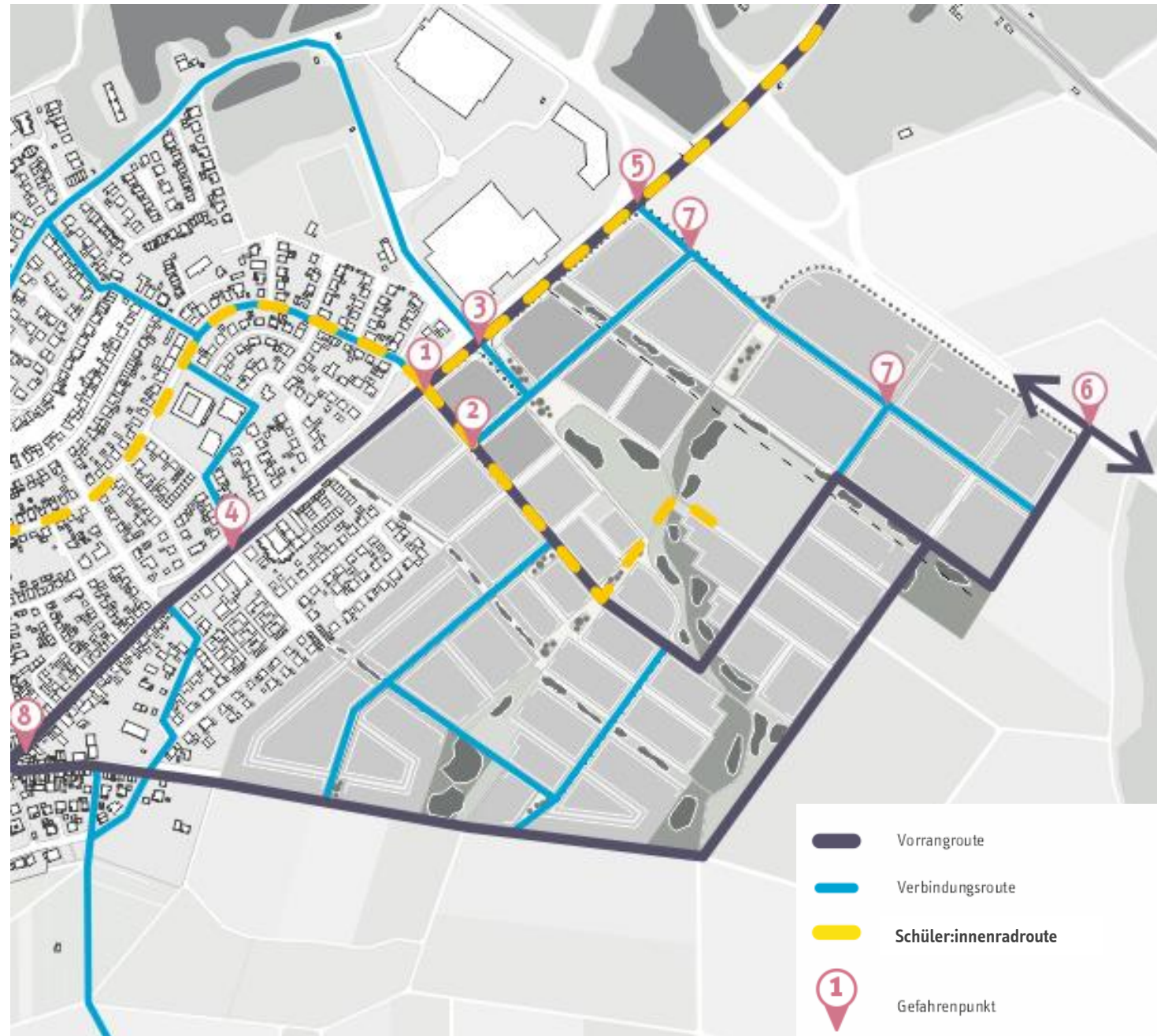
Bereiche mit erhöhtem Konfliktpotential

3 Kreuzung Am Steinmarkt / Brunnenstraße / Entrée

Umfänglicher Umbau im Rahmen der Bebauung der Eselswiese. Auch wenn der Radverkehr vorrangig über (7)-Straße geführt wird, soll der Entrée-Platz dennoch auch gut befahrbar sein

4 Kreuzung Im Grundsee / Brunnenstraße / Alpenstraße

Querung über die bestehende bestehenden Lichtsignalanlage, hierfür sollte die Einfädelung für den Radverkehr optimiert werden.

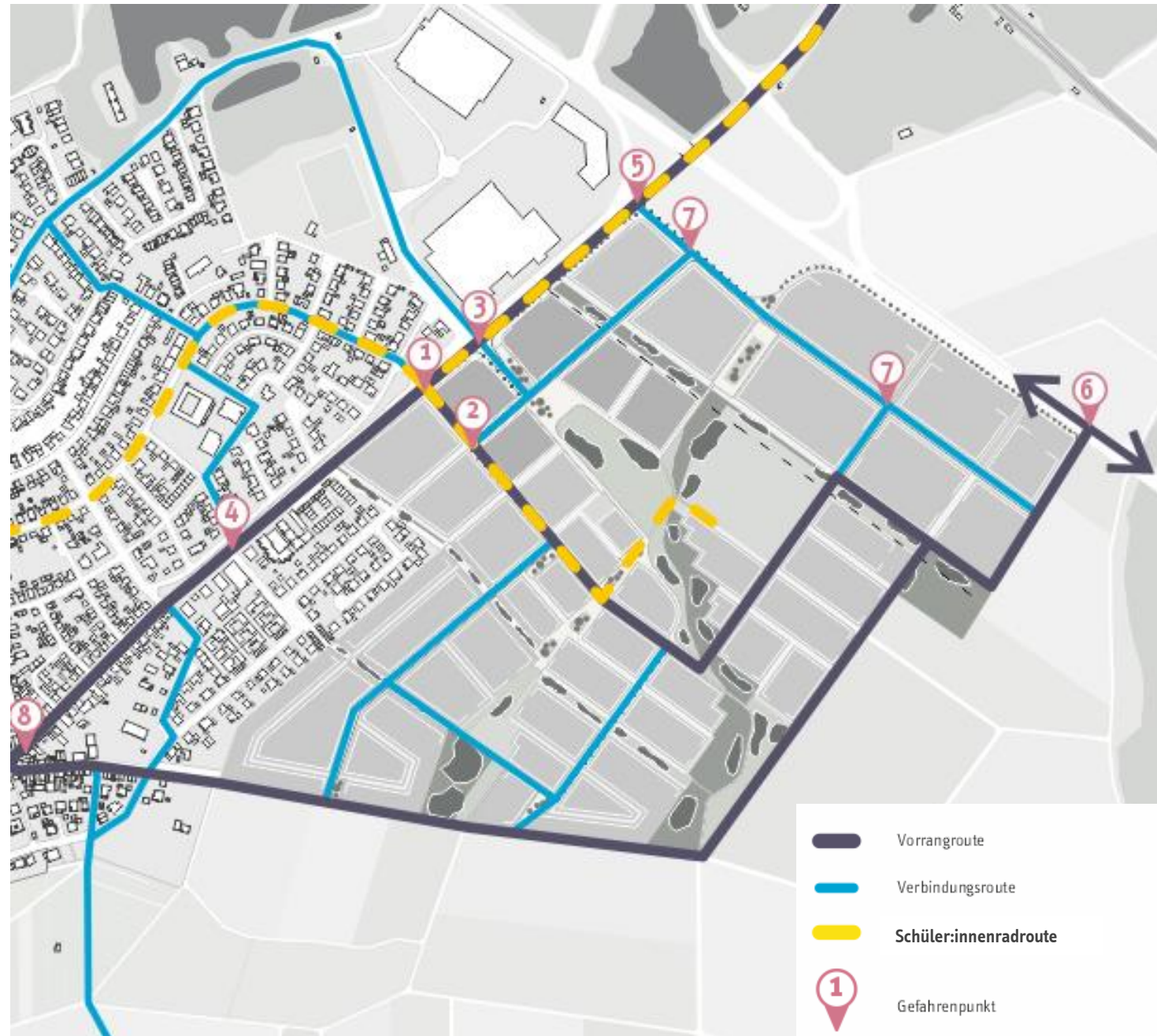


Radverkehr

Bereiche mit erhöhtem Konfliktpotential

5 Kreuzung Gewerbegebiet / Brunnenstraße

Über die Kreuzung wird eine wichtige Verbindung zum Nahversorger sowohl für Radverkehr als auch Fußverkehr hergestellt, daher ist sie so zu gestalten, dass eine sichere und schnelle Querung möglich ist.



Radverkehr

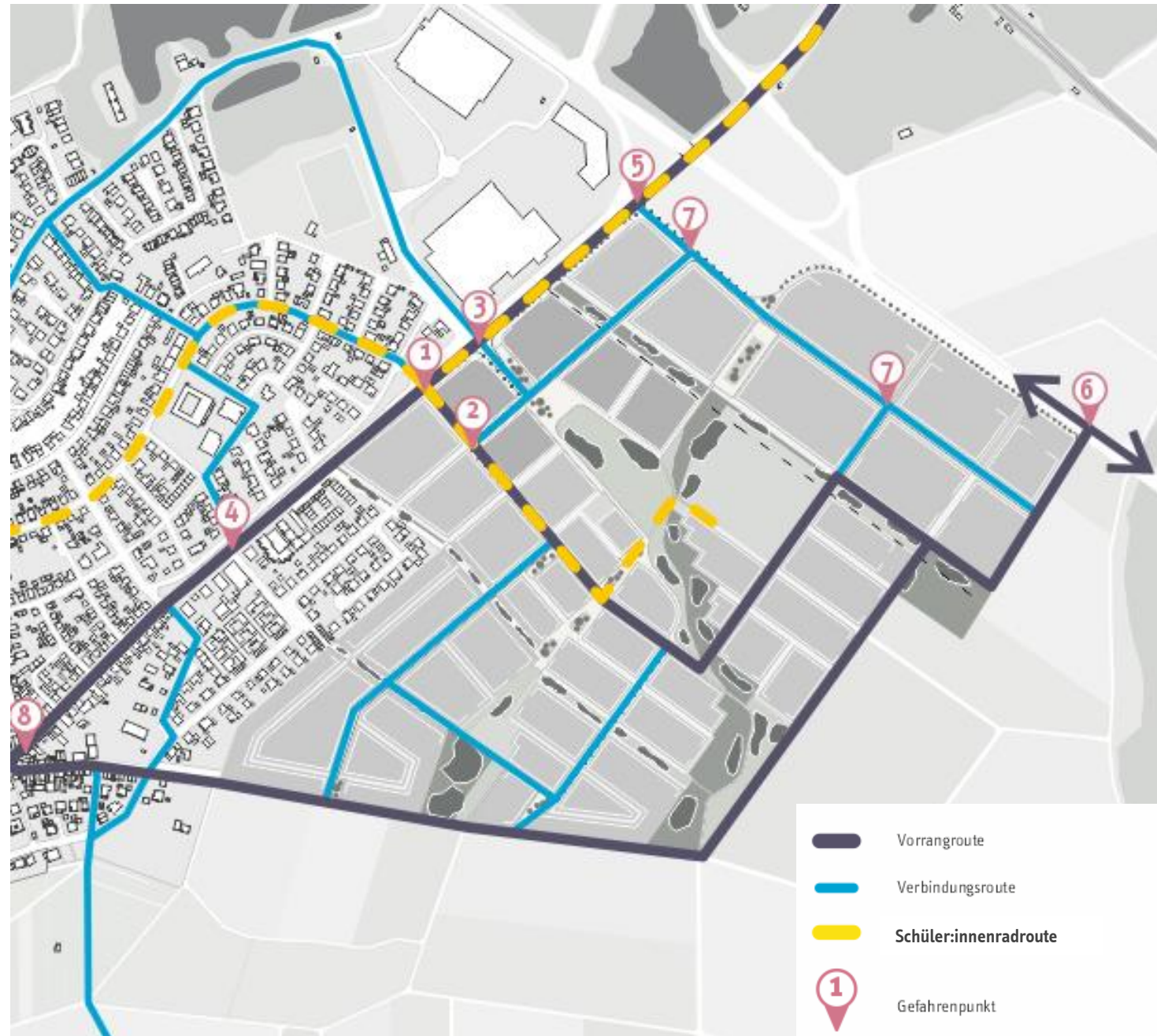
Bereiche mit erhöhtem Konfliktpotential

6 Kreuzung Gewerbegebiet / L3482

Die Querung über L3482 soll mithilfe einer Lichtsignalanlage ermöglicht werden. Hierbei ist insbesondere auf eine sichere und vom Schwerlastverkehr getrennte Führung zu achten.

7 Kreuzungen im Gewerbegebiet

Die Radverkehrsführung und die Querungen im Gewerbegebiet sind so zu gestalten, dass Konflikte mit dem Schwerlastverkehr vermieden werden.



Radverkehr

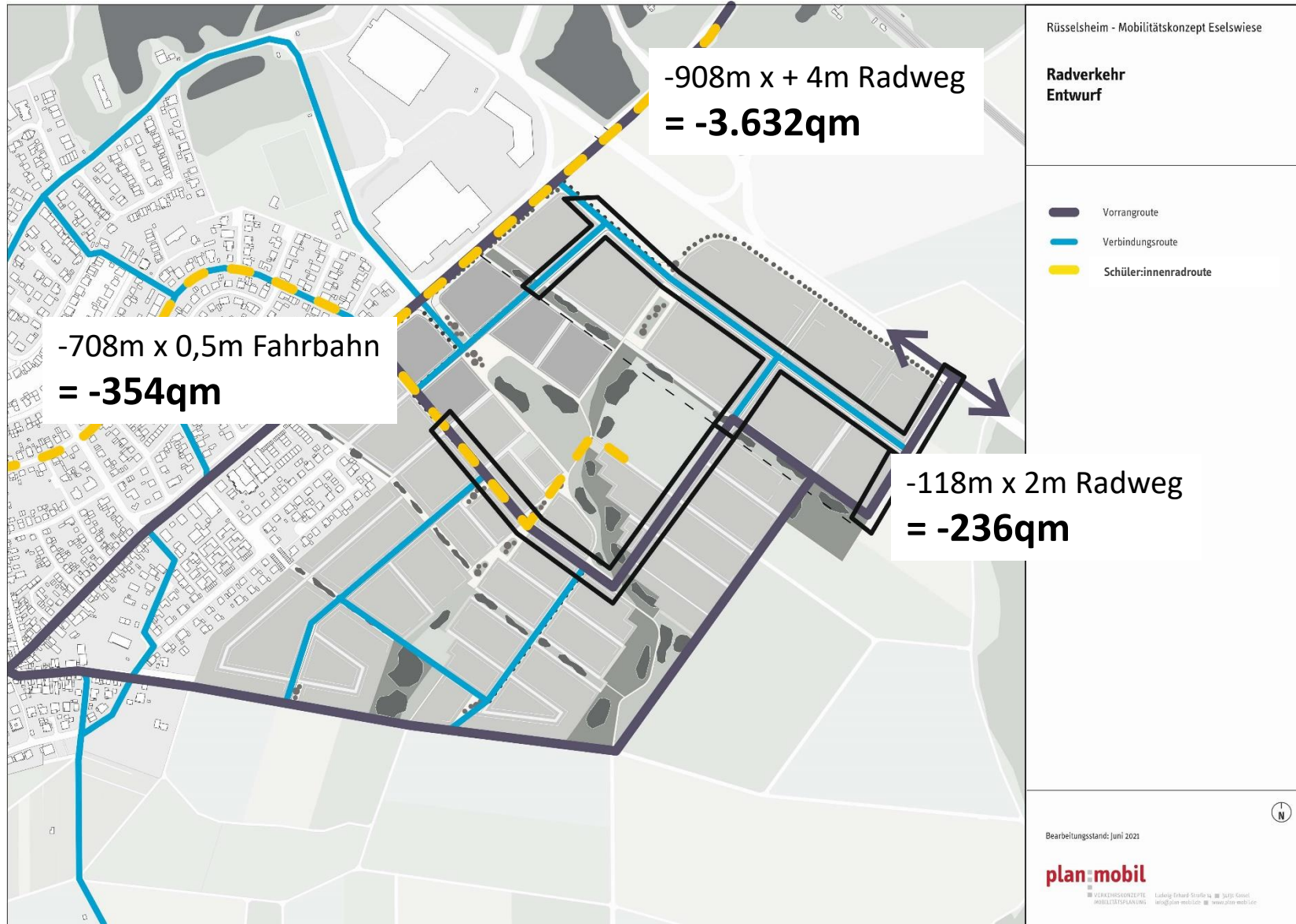
Weitere Maßnahmen

Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Regionalverkehr durch Ausbau der Haltestellen und der Radwege

- Haltestelle „Rotensteinstraße“ (Linie 23)
- Bf. Bischofsheim (Linien S8/S9, RE3, RB31, RB75, RE2, RE3)
- Ginsheim (Linie 60)

Einrichtung von Radabstellanlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten zum ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten.

Veränderter Flächenbedarf ggü. Der im Strukturplan definierten Verkehrsflächen



Veränderter Flächenbedarf ggü. Der im Strukturplan definierten Verkehrsflächen

Maßnahme	Flächenbedarf bzw. Verlust Nettobauland
Anpassung Gehwegbreite (Verbreiterung auf den Abschnitten mit erhöhten Anforderungen an das Fußwegenetz)	- 1.919 qm
Radweg östliche Quartiersgrenze (Relevanz für das Vorrangrouten- und Freizeitnetz)	- 236 qm
Verbreiterung Ringstraße (Verbreiterung auf den Abschnitten mit erhöhten Anforderungen an das Radwegenetz)	- 354 qm
Räumlich getrennter Radweg im Gewerbegebiet (entsprechend der Richtlinien)	- 3.632 qm
Gesamt	- 6.141 qm

Die Flächendifferenz zwischen dem aktuellen Strukturplan und dem Wettbewerbsentwurf ergibt sich zum Einen aus den erhöhten Anforderungen an die Infrastruktur für einen qualitativ hochwertigen Fuß- und Radverkehr und ÖPNV. Auch die Neuberechnungen der Flächen unter Berücksichtigung der Richtlinien zur Infrastruktur des Umweltverbundes fließen in diese Flächendifferenz ein.

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

ÖPNV

Fußverkehr

Radverkehr

MIV und ruhender Verkehr

Begleitende Maßnahmen

Entwicklung eines Umsetzungsplans

Ruhender Verkehr

Rechtliche Grundlagen

Satzung über Stellplätze oder Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder der Stadt Rüsselsheim am Main (Stellplatzsatzung):

Anhang 1 Nr.	Verkehrsziel/-quelle	Zahl der Stellplätze für Pkw	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder
1.1	Wohngebäude mit bis zu 2 Wohnungen	1,5 je Wohnung	/
1.2	Wohngebäude mit mehr als 2 Wohnungen (über 50m ² Wohnfläche)	1,5 je Wohnung (10% für Besucher:innen)	2 je Wohnung
1.4	Wohnung des öffentlich geförderten Wohnungsbaus (Sozialwohnungen)	1,0 je Wohnung (15% für Besucher:innen)	2 je Wohnung
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 je 35 m² Nutzfläche (20% für Besucher:innen)	1 je 60 m² Nutzfläche (20% für Besucher:innen)
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 je 30 m² Nutzfläche (75% für Besucher:innen)	1 je 70 m² Nutzfläche (75% für Besucher:innen)
9.1	Handwerk	1 je 70 m² Nutzfläche (30% für Besucher:innen)	1 je 60 m² Nutzfläche
9.3	Ausstellungsflächen	1 je 60 m² Nutzfläche (90% für Besucher:innen)	1 je 60 m² Nutzfläche (20% für Besucher:innen)

Ruhender Verkehr

Rechtliche Grundlagen

Satzung über Stellplätze oder Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder der Stadt Rüsselsheim am Main (Stellplatzsatzung):

- §1 Abs. 5: „Bei Wohnungsbauvorhaben mit einem Stellplatzbedarf von mindestens 10 PKW-Stellplätzen kann die Herstellungspflicht durch die Einbindung von Car-Sharing-Stationen teilweise ausgesetzt werden. Ein Car-Sharing-Stellplatz ersetzt höchstens 5 PKW-Stellplätze. Hierdurch kann die Herstellungspflicht um maximal 50 % der notwendigen PKW-Stellplätze reduziert werden.“

Car-Sharing sollte vorrangig als ergänzendes Mobilitätsangebot verstanden werden und nicht als Mittel zur Reduzierung von Pkw-Stellplätzen.

Ruhender Verkehr

Exkurs

Vergleich mit dem Kfz-Bestand anderer Stadtteile in Rüsselsheim

Statistischer Bezirk	Einwohner:innen	Kfz	Anteil alternativer Antriebe	Kfz/EW	KFZ/Haushalt*
Innenstadt	7.232	2.883	3%	0,40	0,9
Blauer See I	2.006	1.179	2%	0,59	1,3
Blauer See II	1.923	1.550	6%	0,81	1,8
Alt-Bauschheim Ortsmitte	3.583	1.935	2%	0,54	1,2
Alt-Bauschheim ,Im Weinfass'	2.556	1.619	3%	0,63	1,4

*durchschnittliche Haushaltsgröße in Rüsselsheim von 2,2 Personen je Haushalt

Quellen: Statistischer Bericht 2020 der Stadt Rüsselsheim am Main; Kraftfahrt-Bundesamt 2020

Ruhender Verkehr

Exkurs

Definition autoarmer / autofreier Quartiere

Autoarme Quartiere:

- Stellplatzschlüssel von 0,2 – 0,5
- Schaffung von Anreizen für Autoverzicht
- Kosten für Stellplätze werden von Benutzer:innen getragen
- Verschiedene, alternative Mobilitätsangebote

Autofreie Quartiere:

- stark reduzierter Stellplatzschlüssel von 0 – 0,2
- wenige Stellplätze am Quartiersrand für Besuchende und CarSharing-Angebote
- Erschließung durch Fuß- und Radverkehr sowie weitere Mobilitätsangebote
- Zufahrt nur für Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge

Quellen: <https://wohnbau-mobilitaet.ch/waswarum/definitionen-glossar/>; Stein, Thomas (2016): Autofreies Wohnen im Bestand (https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP7_Stein_Autofreies_Wohnen_final.pdf)

Ruhender Verkehr

Strukturplan

Stand Mai 2021

Quelle: Studio Wessendorf



Ruhender Verkehr

Anforderungen an den ruhenden Verkehr

Das Parken auf eigenem Grundstück ist nicht vorgesehen. Das Parken soll ausschließlich in Quartiersgaragen oder auf Sammelparkplätzen stattfinden. Eine Ausnahme hiervon bilden die Baufelder, die gemäß den Annahmen zum Modell der Bodenordnung mehrheitlich den Alteigentümer:innen zugeteilt werden sollen. Da dies in einem großen Gegensatz zu dem eigentlichen Konzept für den ruhenden Verkehr steht, ist zu prüfen, ob auch diese Stellplätze für diese Baufelder durch die Quartiersgaragen abgedeckt werden können.

In den Quartiersgaragen und auf den Sammelparkplätzen sollen Behindertenparkplätze, Familienparkplätze, CarSharing-Angebote sowie E-Fahrzeuge eine bevorrechtigte Lage bekommen.

Straßenbegleitendes Parken im Baumstreifen der Sammelstraßen für Mobilitätseingeschränkte, Besucher:innen, Lieferverkehr soll unter Parkraumbewirtschaftung möglich sein.

Der Einsatz von Carsharing-Angeboten soll auf Grundlage der Stellplatzsatzung auf sinnvolle Einsatzmöglichkeiten geprüft werden, um den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr zu reduzieren.

Ruhender Verkehr

Anforderungen an den ruhenden Verkehr

Bei der Einrichtung von Quartiersgaragen sind die rechtlichen Vorgaben z.B. zum Lärmschutz zu berücksichtigen.

Es soll eine ausreichende (Lade-) Infrastruktur für Elektro-Fahrzeuge angeboten werden.

Im Gewerbegebiet soll ein Parkhaus mit ca. 320 Stellplätzen eingerichtet werden. Dies entspricht bei 600 Beschäftigten einen Pkw-Anteil von ca. 53% für den Arbeitsweg (Modal Split auf Arbeitswegen in vergleichbaren Städten (Quelle: Agora Verkehrswende: Städte in Bewegung, 2020)). Ein Senken der Stellplatzzahl ist möglich, um über die Lenkungswirkung der begrenzt verfügbaren Stellplätze die Nutzung des Umweltverbundes zu stärken.

Der Betrieb des Parkhauses soll von der Stadt Rüsselsheim übernommen werden, die Unternehmen mieten die Stellplätze mit Verpflichtung zur Nutzung an.

Ruhender Verkehr

Berechnungsmodell

Annahmen zur Flächenberechnung der Pkw-Stellplätze nach Garagenverordnung Hessen und Richtwerten:

- Pkw-Stellplatz auf privater Fläche: ca. 12,5 m²
- Pkw-Stellplatz inkl. Erschließung in Quartiersgaragen und auf Sammelparkplätzen: ca. 25 m²
- Grundfläche Quartiersgarage: ca. 32x50 m (entspricht ca. 64 Parkplätze)

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 1,0

Weitestgehend einheitlicher Stellplatzschlüssel von 1,0

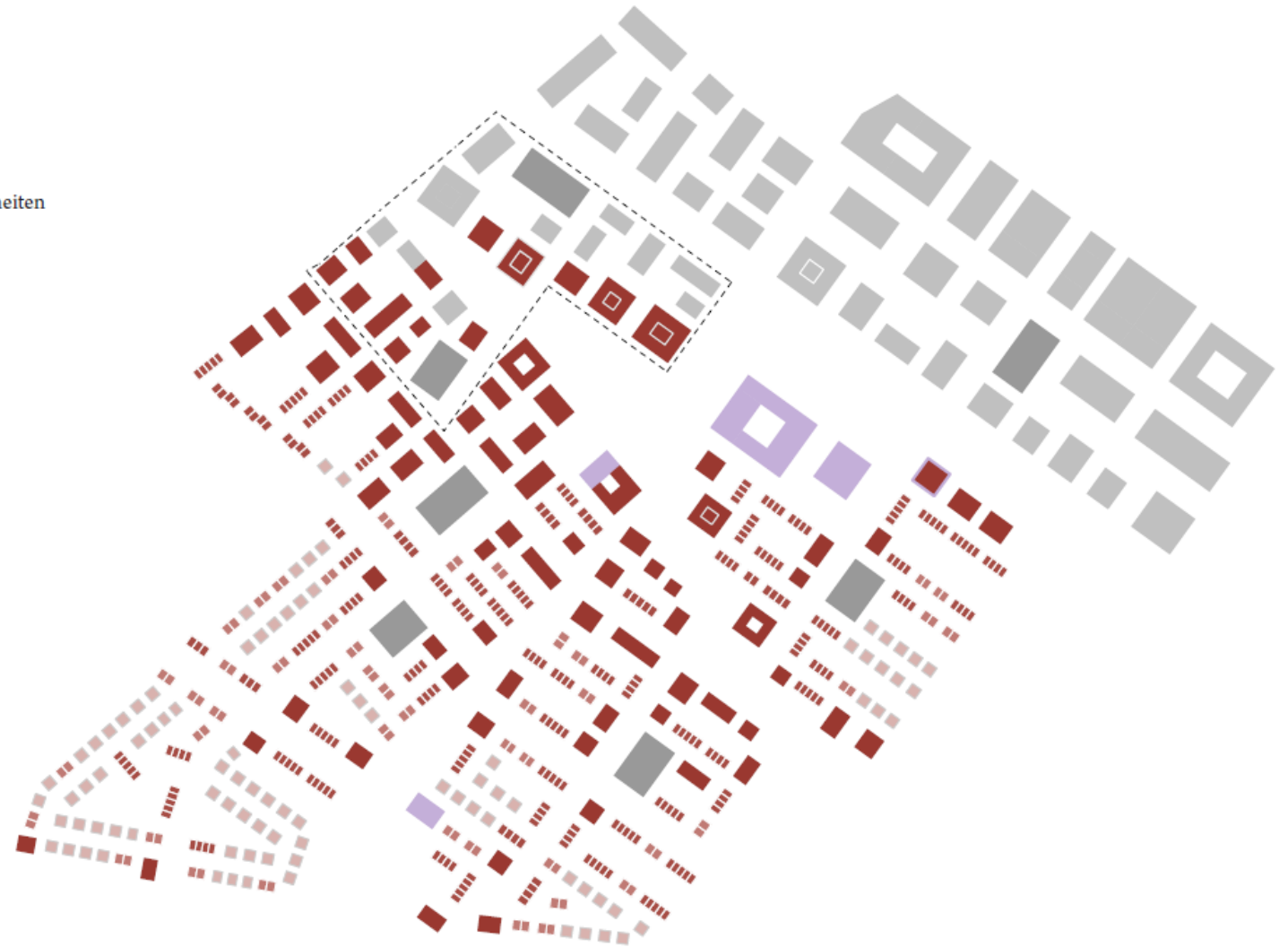
Verkehrsziel/-quelle	Zahl der Stellplätze für Pkw
Gewerbegebiet	Einrichtung eines Parkhauses
Mischgebiet	SP-Schlüssel 1,0 unter Einsatz von Quartiersgaragen
Wohngebiet mit überwiegend Mehrfamilien-/Geschosswohnungsbau	SP-Schlüssel 1,0 unter Einsatz von Quartiersgaragen
Wohngebiet mit überwiegend Einfamilienhausbebauung	SP-Schlüssel 1,0 unter Einsatz von Quartiersgaragen oder Sammelparkplätzen
Baufelder im Bereich „konventionelles Parken“	SP-Schlüssel von 1,5 entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Rüsselsheim

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 1,0

Verteilung der Wohneinheiten

ermöglicht die Berechnung der Pkw-Stellplatzbedarfe je Baufeld

- 90 Einfamilienhäuser
- 90 Doppelhaushälften
- 320 Reihenhäuser
- 1176 Mehrfamilienhaus Wohneinheiten
- Gewerbebauten
- Quartiersgaragen

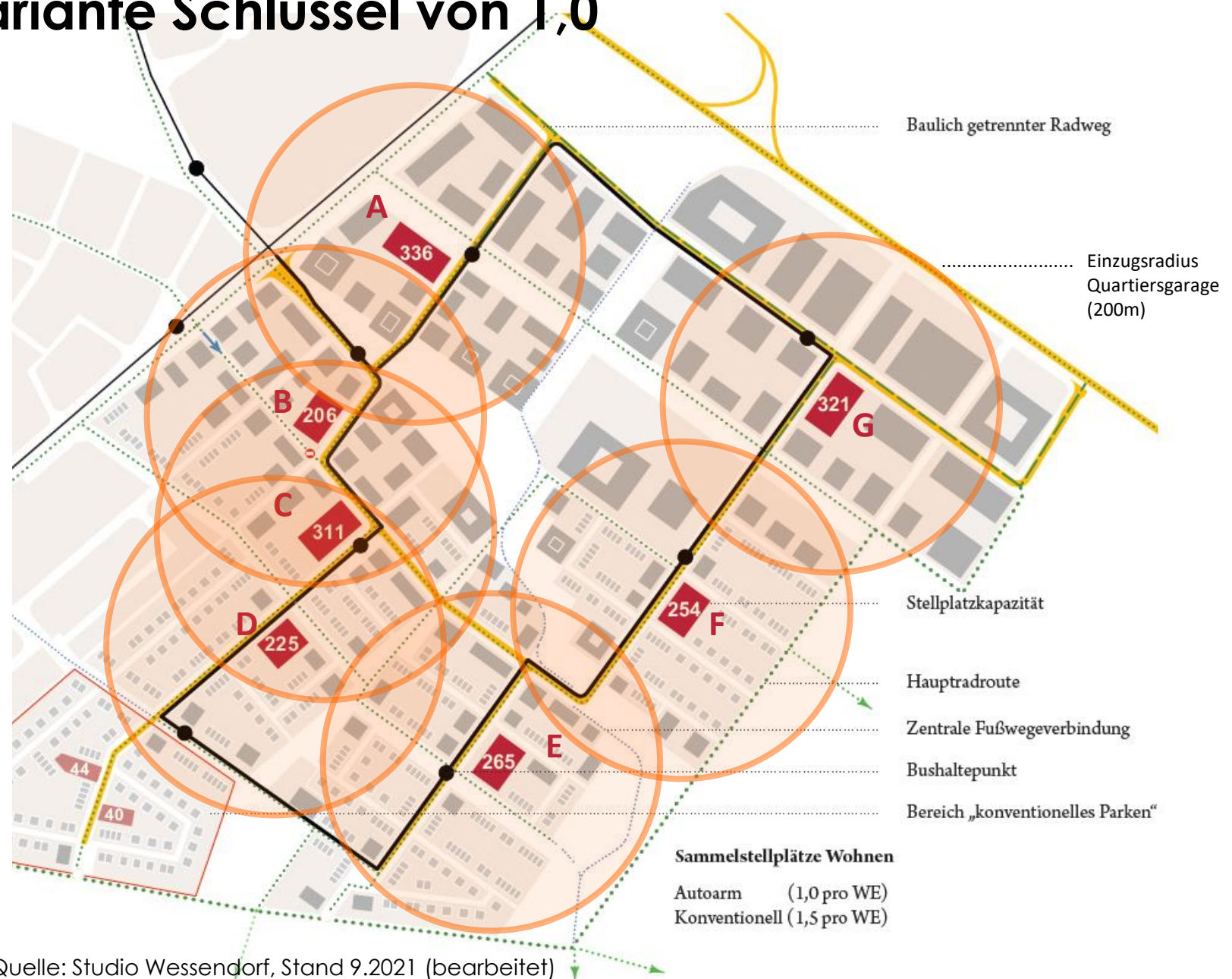


Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 1,0

Positionierung der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze

Zentrale Verteilung der Anlagen:

- Wenige Quartiersgaragen fassen viele Stellplätze
- Im Bereich der Baufelder, die gemäß den Annahmen zum Modell der Bodenordnung mehrheitlich den Alteigentümer:innen zugeteilt werden sollen, werden zwei Sammelparkplätze eingerichtet
- 1.918 Stellplätze in Quartiersgaragen, davon 1.597 im Wohngebiet und 321 im Gewerbegebiet
- 84 Stellplätze auf Sammelparkplätzen



Quelle: Studio Wessendorf, Stand 9.2021 (bearbeitet)
M4000

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 1,0

Positionierung der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze (Detail)

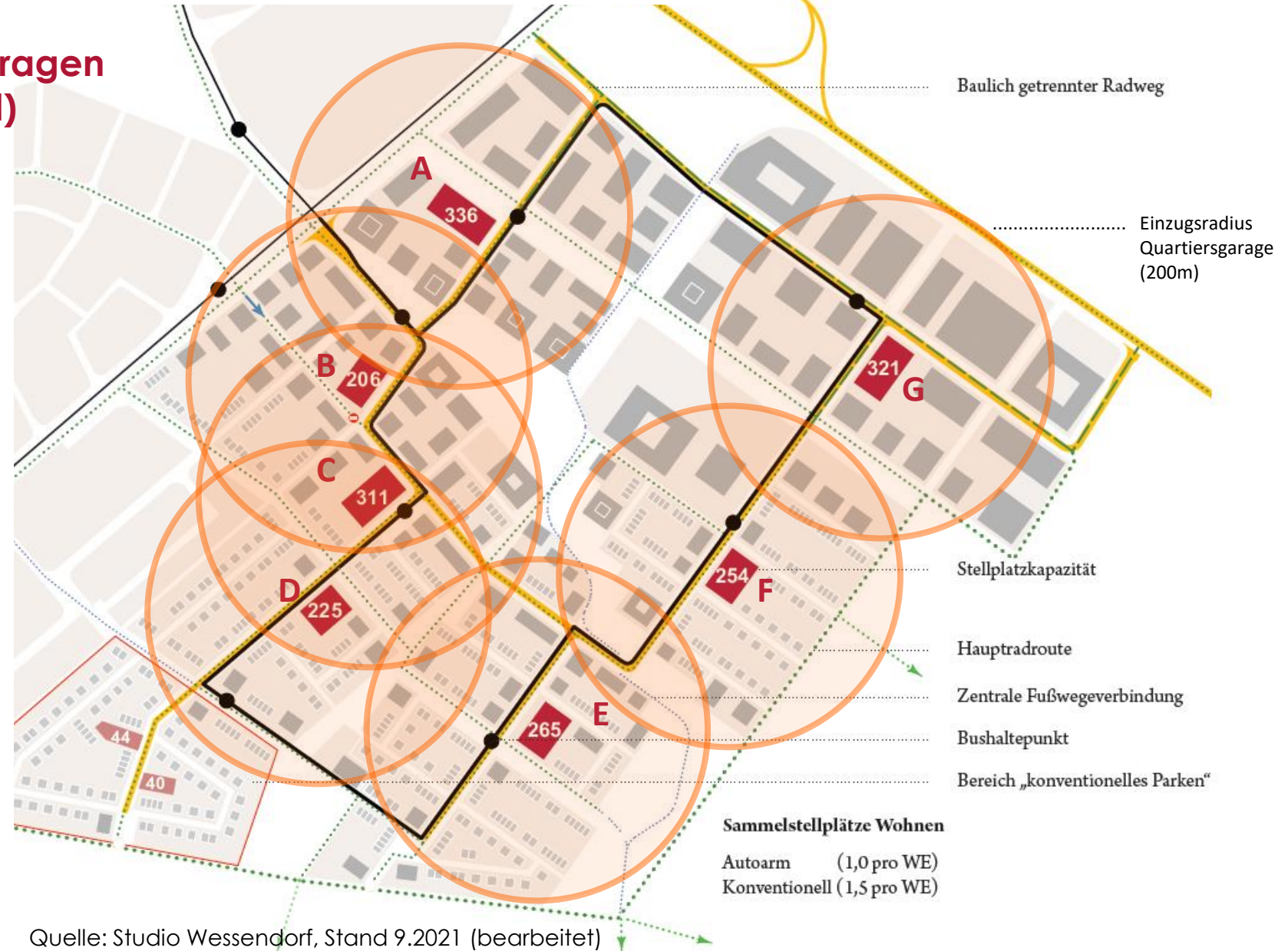
Quartiersgarage	Anzahl Pkw-Stellplätze	Flächenbedarf (m ²) (Ebenen)
A	336	1.600 m ² (6)
B	206	1.600 m ² (4)
C	311	1.600 m ² (5)
D	225	1.600 m ² (4)



Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 1,0

Positionierung der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze (Detail)

Quartiersgarage	Anzahl Pkw-Stellplätze	Flächenbedarf (m ²) (Ebenen)
E	265	1.600 m ² (5)
F	254	1.600 m ² (4)
G	321	1.600 m ² (6)



Quelle: Studio Wessendorf, Stand 9.2021 (bearbeitet)
M4000

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 1,0

Zusammenfassung

Anzahl Stellplätze insgesamt	Anzahl Quartiers- garagen	Stellplätze in Quartiersgaragen (Flächenbedarf in m²)	Anzahl Sammelpark- plätze	Stellplätze auf Sammelpark-plätzen (Flächenbedarf in m²)
2.002	7	1.918 (11.200 m ²)	2	84 (1.050 m ²)

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 0,7

Weitestgehend einheitlicher Stellplatzschlüssel von 0,7

Verkehrsziel/-quelle	Zahl der Stellplätze für Pkw
Gewerbegebiet	Einrichtung eines Parkhauses
Mischgebiet	SP-Schlüssel 0,7 unter Einsatz von Quartiersgaragen
Wohngebiet mit überwiegend Mehrfamilien-/Geschosswohnungsbau	SP-Schlüssel 0,7 unter Einsatz von Quartiersgaragen
Wohngebiet mit überwiegend Einfamilienhausbebauung	SP-Schlüssel 0,7 unter Einsatz von Quartiersgaragen oder Sammelparkplätzen
Baufelder, die gemäß den Annahmen zum Modell der Bodenordnung mehrheitlich den Alteigentümer:innen zugeteilt werden sollen	SP-Schlüssel von 1,5 entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Rüsselsheim

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 0,7

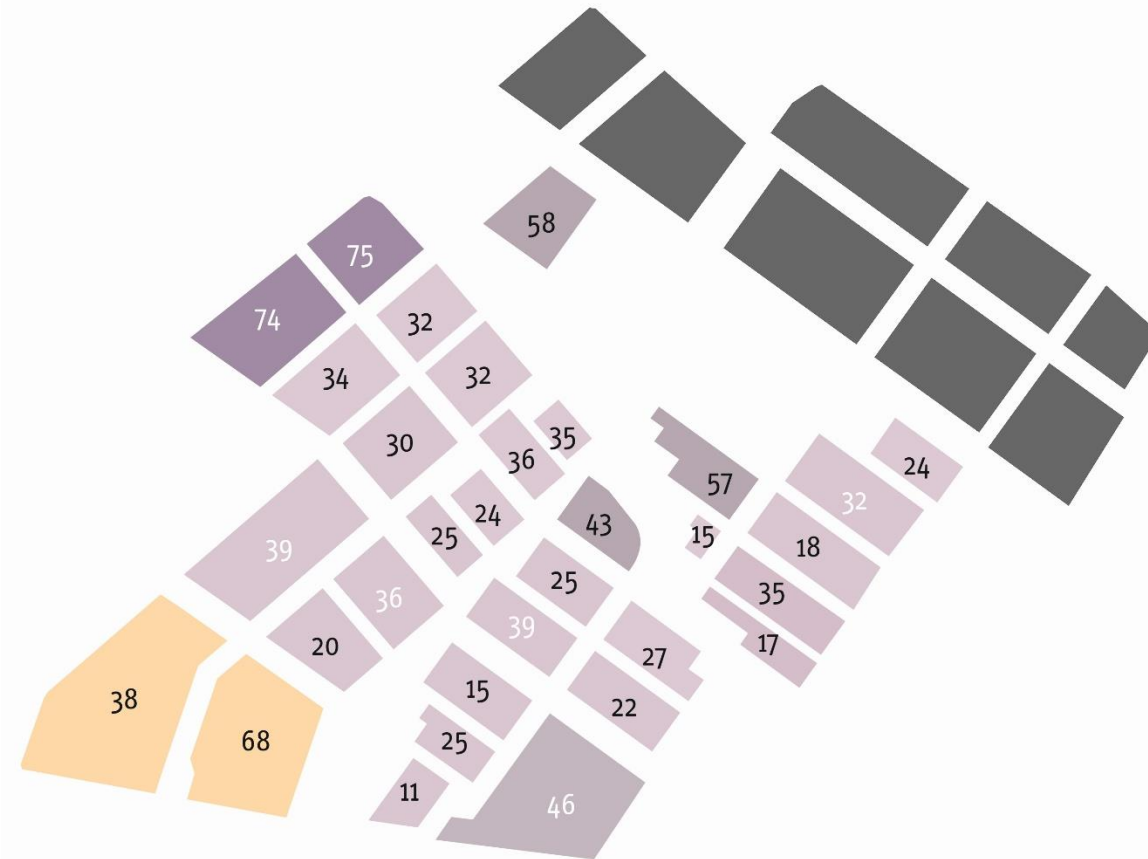
Berechnungsmodell

Bautypologische Bestimmung des Gesamt-Stellplatz-Bedarfs mit anschließender räumlichen Gebietszuordnung

1. Abschätzung des Pkw-Stellplatzbedarfs der einzelnen Quartiersgaragen auf Grundlage der Berechnungen von Wohneinheiten im städtebaulichen Wettbewerb.
2. Darstellung des Pkw-Stellplatzbedarfs auf privater Fläche sowie in den Quartiersgaragen und auf den Sammelparkplätzen je Baufeld.
3. Schlussfolgerung zur Positionierung der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze, um die Bedarfe auf den Baufeldern in fußläufiger Erreichbarkeit abzudecken.
4. Abschätzung der notwendigen Pkw-Stellplätze und den damit einhergehenden Flächen der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze.

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 0,7

Pkw-Stellplatzbedarfe der einzelnen Baufelder für Quartiersgaragen, Sammelparkplätze und auf privater Fläche



Ruhender Pkw-Verkehr Variante 3

Bedarf an Pkw-Stellplätzen in Quartiersgaragen und auf Sammelparkplätzen sowie auf privater Fläche

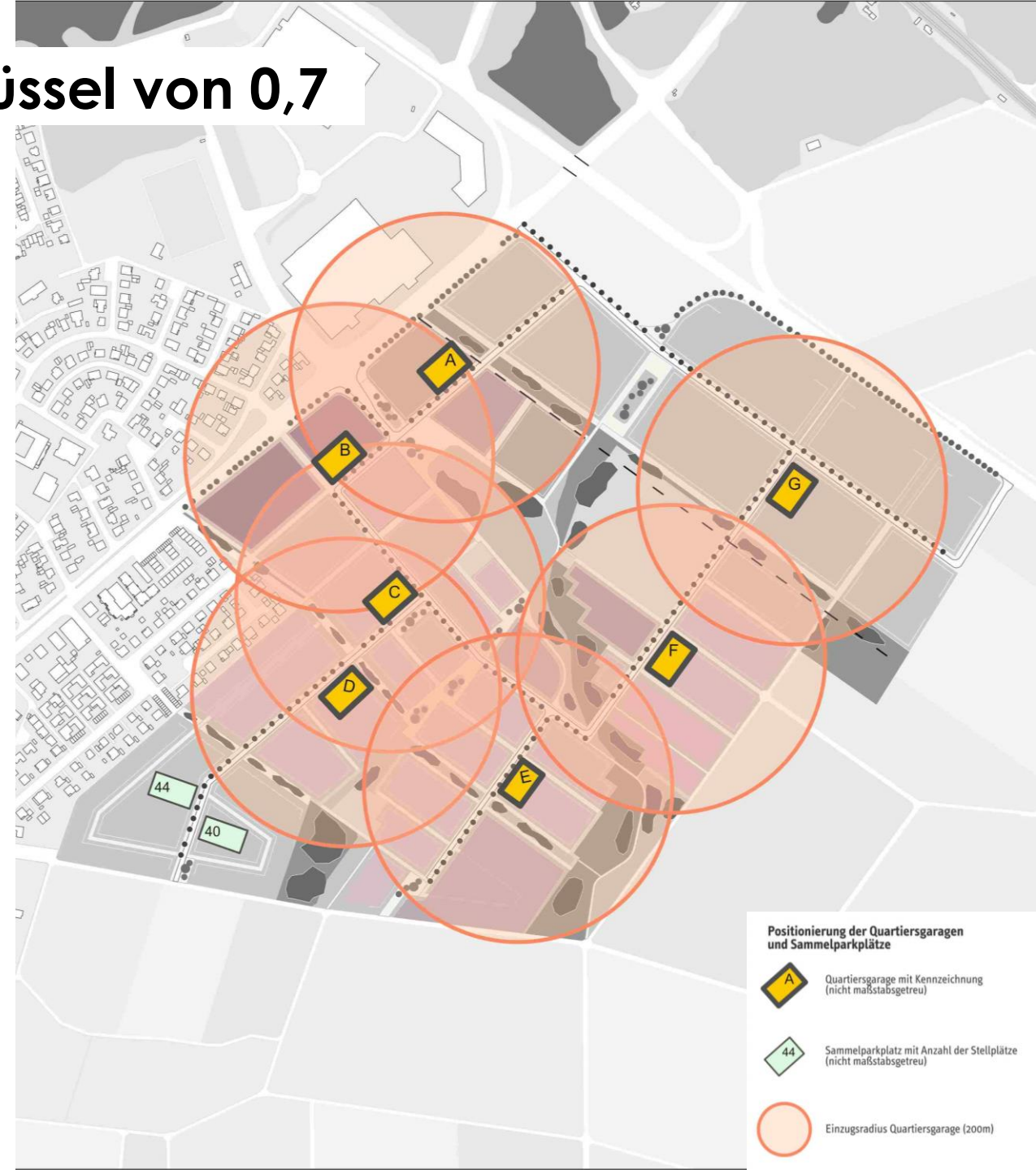
- Baufelder mit Bedarf an weniger als 40 Pkw-Stellplätzen in Quartiersgaragen
 - Baufelder mit Bedarf an 40 bis 59 Pkw-Stellplätzen in Quartiersgaragen
 - Baufelder mit Bedarf an 60 bis 80 Pkw-Stellplätzen in Quartiersgaragen
 - Baufelder mit Bedarf an Pkw-Stellplätzen auf privater Fläche
 - Baufelder ohne Bedarf an Pkw-Stellplätzen in Quartiersgaragen oder auf Sammelparkplätzen
 - Baufelder im Gewerbegebiet
- 28 Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze pro Baufeld

Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 0,7

Positionierung der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze

Zentrale Verteilung der Anlagen:

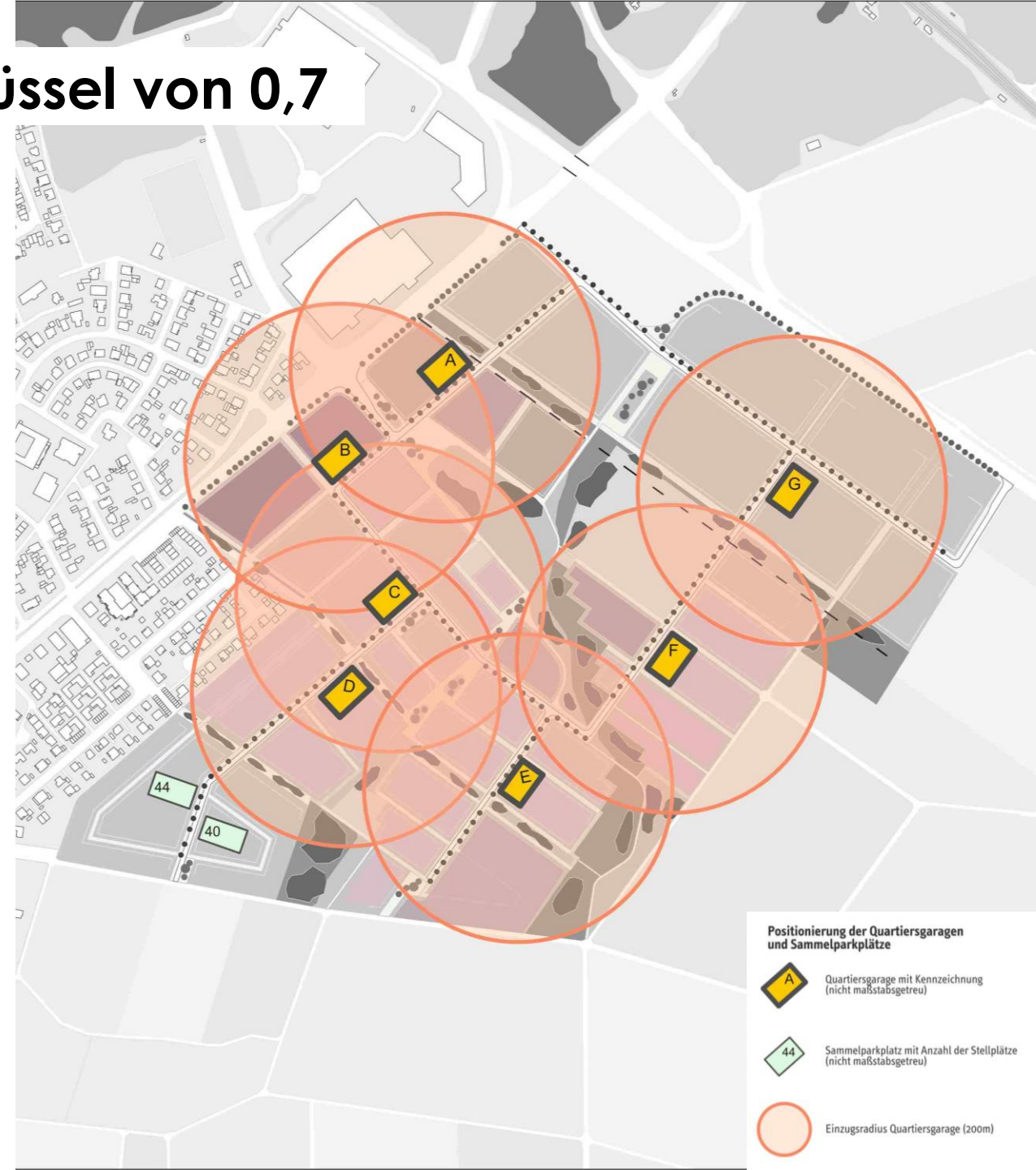
- Wenige Quartiersgaragen fassen viele Stellplätze
- Im Bereich der Baufelder, die gemäß den Annahmen zum Modell der Bodenordnung mehrheitlich den Alteigentümer:innen zugeteilt werden sollen, werden zwei Sammelparkplätze eingerichtet
- 1.343 Stellplätze in Quartiersgaragen, davon 1.118 im Wohngebiet und 225 im Gewerbegebiet
- 84 Stellplätze auf Sammelparkplätzen



Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 0,7

Positionierung der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze (Detail)

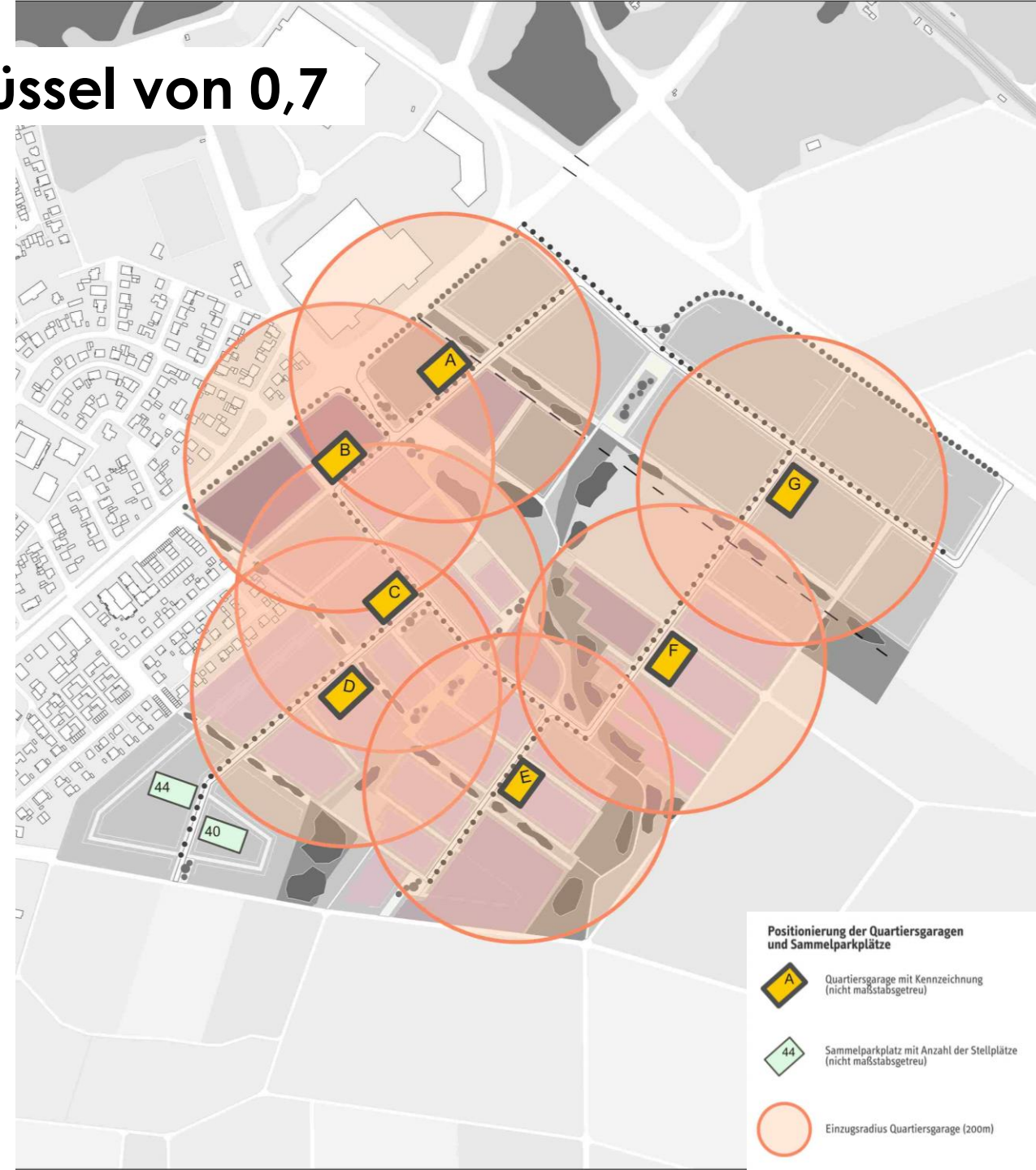
Quartiersgarage	Anzahl Pkw-Stellplätze	Flächenbedarf (m ²) (Ebenen)
A	235	1.600 m ² (4)
B	144	1.600 m ² (3)
C	218	1.600 m ² (4)
D	158	1.600 m ² (3)



Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 0,7

Positionierung der Quartiersgaragen und Sammelparkplätze (Detail)

Quartiersgarage	Anzahl Pkw-Stellplätze	Flächenbedarf (m ²) (Ebenen)
E	186	1.600 m ² (3)
F	178	1.600 m ² (3)
G	225	1.600 m ² (4)



Ruhender Verkehr – Variante Schlüssel von 0,7

Zusammenfassung

Anzahl Stellplätze insgesamt	Anzahl Quartiers- garagen	Stellplätze in Quartiersgaragen (Flächenbedarf in m ²)	Anzahl Sammelpark- plätze	Stellplätze auf Sammelpark-plätzen (Flächenbedarf in m ²)
1.343	7	1.118 (11.200 m ²)	2	84 (1.050 m ²)

Ruhender Verkehr

Vergleich der Varianten

Variante	Anzahl Stellplätze insgesamt	Flächenbedarf insgesamt (in m ²)	Anzahl Quartiersgaragen	Anzahl benötigter Stockwerke insgesamt	Stellplätze in Quartiersgaragen (Grundflächenbedarf in m ²)	Anzahl Sammelparkplätze	Stellplätze auf Sammelparkplätzen (Grundflächenbedarf in m ²)
Stellplatzschlüssel 1,0	2.002	49.000 m ²	7	34	1.918 (11.200 m ²)	2	84 (1.050 m ²)
Stellplatzschlüssel 0,7	1.427	34.625 m ²	7	24	1.343 (11.200 m ²)	2	84 (1.050 m ²)

Ruhender Verkehr

Empfehlung: Mobilitätssatzung

Viele Städte in Deutschland entwickeln ihre Stellplatzsatzung weiter zu einer Mobilitätssatzung. In einer Mobilitätssatzung werden deutlich mehr Kategorien angewendet, um die Herstellungspflicht von Kfz- und Radstellplätzen zu regeln.

Unter diese Kategorien können unter anderem

- die Lage der Wohnung,
- die Erreichbarkeit von ÖPNV-Angeboten oder
- die Verfügbarkeit von alternativen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharing-Angebote) fallen.

Auf diese Weise kann die Herstellungspflicht für Pkw-Stellplätze reduziert, Kosten für den Bauträger gesenkt und Flächen gesichert werden.

Aufgrund des weit gefächerten Mobilitätsangebots auf der Eselswiese sowie des Ziels einer Reduzierung des Pkw-Bestands und –Verkehrs empfiehlt sich für die Eselswiese sowie weitere Neubaugebiete Rüsselsheims die Entwicklung einer Mobilitätssatzung.

Ein Beispiel für eine Mobilitätssatzung gibt die Stadt Mönchengladbach.

Ruhender Verkehr

Anforderungen an den ruhenden Verkehr – Radverkehr

Flächen für Abstellanlagen sollen sowohl auf privater Fläche als auch im öffentlichen Raum bereitgestellt werden. Eine einfache Zugänglichkeit (bestenfalls in direkter Nähe zum Gebäudeeingang) gewährleistet werden.

3.000 Abstellplätze im Wohn- und Mischgebiet sowie 1.800 Abstellplätze im Gewerbegebiet sollen eingerichtet werden. Dies entspricht ca. 4.800 m² im Wohn- und Mischgebiet und ca. 2.900 m² im Gewerbegebiet (Berechnung auf Grundlage des Hess. Leitfadens zur Planung von Fahrradabstellanlagen (2x0,8m = 1,6m²)).

Darüber hinaus sollten zusätzliche Flächen für Abstellmöglichkeiten für BikeSharing und Sonderräder (Lastenräder, Dreiräder, E-Bikes und Pedelecs) reserviert werden.

Ruhender Verkehr

Anforderungen an den ruhenden Verkehr – Elektromobilität

Bereitstellung von Lademöglichkeiten sowohl auf privater Fläche als auch im öffentlichen Raum (Elektro-Autos und Elektro-Fahrräder).

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) muss dabei berücksichtigt werden:

- §6 „Wer ein Wohngebäude errichtet, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist.“
- §7 „Wer ein Nichtwohnggebäude errichtet, das über mehr als zehn Stellplätze innerhalb des Gebäudes oder über mehr als zehn an das Gebäude angrenzende Stellplätze verfügt, hat dafür zu sorgen, dass 1. mindestens jeder fünfter Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet ist und 2. zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet worden ist.“

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

ÖPNV

Fußverkehr

Radverkehr

MIV und ruhender Verkehr

Begleitende Maßnahmen

Entwicklung eines Umsetzungsplans

Begleitende Maßnahmen

Fußverkehr

F1. Einrichtung ausreichender Sitzmöglichkeiten

Bänke und andere Sitzmöglichkeiten im ganzen Quartier verbessern nicht nur die Mobilität für Senior:innen oder mobilitätseingeschränkte Personen, sondern sorgen in Kombination mit einer ansprechenden Freiraumgestaltung auch dafür, dass das Quartier vermehrt und lebhafter genutzt wird

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 1, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

F2. Wegweisung

Wegweiser können dabei helfen, sich im Quartier zurecht zu finden, hiervon profitieren vor allem Ortsunkundige, aber auch Schüler:innen können mithilfe der Wegweiser gezielt geleitet werden. Über die Wegweiser sollten die relevanten Orte im Quartier und darüber hinaus sowie umliegende Mobilitätsangebote wie Haltestellen oder Sharing-Stationen vermerkt werden. Neben der Entfernung kann auch der Zeitaufwand für die Strecke angezeigt werden.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

Begleitende Maßnahmen

Radverkehr

R1. Attraktive Radabstellanlagen

Das Radfahren wird im Vergleich zu den anderen Verkehrsmittel attraktiver, wenn das Fahrrad leicht zugänglich ist. Daher sind die Fahrradabstellanlagen möglichst nah an den Hauseingängen einzurichten. Gleichzeitig ist es wichtig, dass die Fahrräder sicher geparkt werden können. Die Abstellanlagen müssen Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl gewährleisten. Hierfür eignen sich z.B. Sammelgaragen oder ebenerdige Abstellmöglichkeiten innerhalb der Gebäude

Weiterführende Informationen bietet u.a. der Leitfaden „Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden“

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 1, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

Begleitende Maßnahmen

Radverkehr

R2. Bikesharing

Damit auch für den Kindertransport, Ausflüge oder größere Einkäufe das Rad genutzt werden kann, können Wohnungsunternehmen in Zusammenarbeit mit der Stadt Lastenräder und E-Bikes/Pedelecs bereitstellen. Die Ausleihe kann entweder über eine App oder eine Online-Reservierung erfolgen. Zu prüfen ist, ob die Bereitstellung an einer möglichen Fahrradwerkstatt erfolgen könnte (R4). Außerdem sind etwaige Förderungsmöglichkeiten zu prüfen, sodass das Angebot der Lastenräder vergünstigt/kostenfrei erfolgen kann.

Auch die Zusammenarbeit mit Nextbike und die Ausweitung des Stationsnetzes auf die Eselswiese und Bauschheim empfiehlt sich, um Wege in die Stadt und zum Bahnhof zu ermöglichen. In Absprache mit dem Verleihunternehmen können vergünstigte Tarife für die Mieterinnen und Mieter der Eselswiese verhandelt werden.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 1, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)



Quelle: <https://www.nextbike.de/de/ruesselsheim/>



Quelle: <https://www.electrive.net/wp-content/uploads/2020/06/sigo-lasten-pedelec-bikesharing-2020-01-min.png>

Begleitende Maßnahmen

Radverkehr

R3. Wegweisung

Über die Wegweisung sollen die Vorrang-, Verbindungs- und Schüler:innenradrouten ausgewiesen werden. Die zentralen Orte im Quartier und Bauschheim sowie weiterführende Routen sollen in Verbindung mit Distanz, Nah- und Fernziel sowie Zielpiktogramm angezeigt werden. Die Gestaltung orientiert sich am Handbuch zur Radwegweisung des Landes Hessen.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

R4. Fahrradservice

Um auch bei Pannen oder Defekten schnell wieder die Mobilität mit dem Rad zu ermöglichen, sollte in den Wohngebäuden (im Keller, an den Sammelschließanlagen o.ä.) eine Grundausstattung an Werkzeug (Luftpumpe, Schraubenschlüssel) bereitgestellt werden.

Alternativ kann die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt oder einer Selbsthilfewerkstatt in zentraler Lage im Quartier eingerichtet werden.

Die Service-Stationen in der Eselswiese sollen an das städtische Netz von Radservice-Stationen angebunden werden. Sie sollen sich im Sinne des Corporate Designs an die bestehenden Stationen anpassen.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 1, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)

Begleitende Maßnahmen

ÖPNV

Ö1. Mieter:innentickets

Die Wohnungsgesellschaft kann ein großes Ticketkontingent kaufen und dieses vergünstigt an die Mieter:innen verkaufen. Auf diese Weise können diese den ÖPNV zu besseren Konditionen nutzen. Das Angebot kann entweder auf freiwilliger Basis erfolgen oder für alle Mieter:innen zur Verfügung stehen und durch einen Aufschlag auf die Miete finanziert werden. Zudem kann das Ticket entweder personengebunden oder übertragbar angeboten werden.

Voraussetzung für das Ticket ist ein attraktives ÖPNV-Angebot in der Eselswiese.

Alternativ können die Rüsselsheimer Stadtwerke direkt ein entsprechendes Angebot für die Bewohner:innen der Eselswiese anbieten, um finanzielle Anreize zu schaffen und die neue Nachfrage auf der neuen Buslinie schnell zu steigern.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)

Begleitende Maßnahmen

ÖPNV

Ö2. Angebote für Neukund:innen

Der Umzug in ein neues Quartier bietet für viele auch die Möglichkeit, das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken und anzupassen. Damit der ÖPNV häufiger genutzt wird, braucht es nicht nur ein attraktives Angebot, sondern auch finanzielle Anreize: Mithilfe von Schnuppertickets oder vergünstigten Abos können die neue Bewohner:innen das passende Angebot für sich finden.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)

Ö3. Information

Damit der ÖPNV genutzt wird, braucht es nicht nur ein dichtes und attraktives Angebot, sondern auch eine ausreichende Information über dieses Angebot. Insbesondere neue Bewohner:innen sollten ausreichend informiert und umworben werden.

Damit das aktuelle ÖPNV-Angebot sichtbar wird, können in den Eingangsbereichen der MFH-Wohngebäude sowie in den öffentlichen Gebäuden Monitore installiert werden, die die nächsten Abfahrten und Ankünfte an der nahegelegenen Haltestelle anzeigen. Außerdem können Tablets für individuelle Informations- und Beratungsmöglichkeiten für die Nutzerinnen und Nutzer sorgen.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 1, Verantwortlichkeit: Stadtwerke Rüsselsheim

Begleitende Maßnahmen

MIV

M1. Parkraumbewirtschaftung

Das Parken im Quartier ist prioritär in den Quartiersgaragen vorgesehen. Die Möglichkeit von straßenbegleitenden Parken im Baumstreifen der Sammelstraßen für Mobilitätseingeschränkte, Besucher:innen, Lieferverkehr soll unter Parkraumbewirtschaftung möglich sein. Zu prüfen ist, ob es einige unter bestimmten Bedingungen kostenfreie Parkplätze geschaffen werden (etwa für Mobilitätseingeschränkte). Alle anderen Parkmöglichkeiten außerhalb der Quartiersgaragen sollen kostenpflichtig sein.

Um eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs nach Alt-Bauschheim zu vermeiden, soll parallel zur Entwicklung in der Eselswiese auch eine Parkraumbewirtschaftung für Alt-Bauschheim eingeführt werden. Die Einführung von Dauerparkausweisen ist aufgrund der Lenkungswirkung nicht vorgesehen.

Die Einrichtung eines Parkleitsystems ist zu prüfen.

Art der Maßnahme: Push, Priorität: 1, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

Begleitende Maßnahmen

MIV

M2. Carsharing

Carsharing bietet den Bewohner:innen, die keinen eigenen PKW besitzen, die Möglichkeit, bei Bedarf Zugang zu einem Auto zu haben. Klassischerweise werden die Fahrzeuge stationsgebunden angeboten. Alternativ kann geprüft werden, ob innerhalb des Quartiers mehrere Abstellbereiche ausgewiesen werden können. Es können mehrere Fahrzeugtypen ausgeliehen werden. Analog zum Angebot der Stadtwerke Rüsselsheim im „Horlache-Park“ ist die Einrichtung einer Ladesäule sowie das Angebot von E-Fahrzeugen in Erwägung zu ziehen.

Es sind verschiedene Aboformen/Mitgliedschaften möglich. Diese könnten in die anderen Mobilitätsangebote der Eselswiese integriert werden.

Die Buchung und Leihe erfolgt über eine App und kann in die Eselswiese-/Rüsselsheim-App (siehe Maßnahme K5) integriert werden.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Carsharing-Anbieter / Stadtwerke Rüsselsheim

Quelle: ivm GmbH (2014): Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen.

Quelle:
https://www.nwzonline.de/bremen/bremen-studie-car-sharing-entlastet-oeffentlichen-raum_a_50,1,2343175957.html



Begleitende Maßnahmen

Kommunikation und Service

K1. Neubürger:innen-Paket

Die Mobilität der Bewohner:innen muss ganzheitlich betrachtet werden. Von daher empfiehlt es sich, dass diese auch umfassend über alle Mobilitätsangebote informiert werden und sie Anreize erhalten, diese auch auszutesten. Ein Neubürger:innen-Paket kann alle wichtigen Informationen bündeln und mit Gutscheinen und Vergünstigungen z.B. für den ÖPNV, CarSharing oder BikeSharing dazu motivieren, die unterschiedlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

K2. Aktionstage

Regelmäßig stattfindende Events und Aktionstage können genutzt werden, um in den direkten Kontakt mit den neuen Bewohner:innen zu treten. Auf diese Weise können sie über direkte Gespräche über die Mobilitätsangebote informiert werden. Gleichzeitig können sie ihre Wünsche und Verbesserungsvorschläge äußern und so zu einer Verbesserung des ÖPNV-Angebots beitragen.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)

Begleitende Maßnahmen

Kommunikation und Service

K3. Zielgruppenorientiertes Marketing

Durch ein frühzeitiges und zielgruppenorientiertes Marketing könnten die Vorteile des autoarmen Quartiers Eselswiese hervorgehoben werden. Die verschiedenen Angebote würden so verschiedenen Nutzergruppen bekannt werden.

Für die Unternehmen, die sich im Gewerbegebiet der Eselswiese ansiedeln, könnten Informationsveranstaltungen zum Betriebliches Mobilitätsmanagement angeboten werden. Auch eine Kooperation mit den Unternehmen zur Erweiterung der Nutzerpotenziale der Mobilitätsangebote der Eselswiese erscheint sinnvoll.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)

Begleitende Maßnahmen

Kommunikation und Service

K4. Kommunikation zur Stärkung der Gemeinsamkeit von Alt-Bauschheim und der Eselswiese

Die neuen Mobilitätsangebote können nicht nur von den Bewohner:innen der Eselswiese, sondern auch von den Menschen in Alt-Bauschheim genutzt werden. Durch die Einführung der Angebote, können auch sie ihr Mobilitätsverhalten ändern und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verstärkt nutzen. Hierfür benötigt es jedoch eine umfangreiche Marketing- und Informationsarbeit.

Die Veränderung der Mobilitätsangebote vor Ort kann aber auch dazu führen, dass in Alt-Bauschheim Einschränkungen für den MIV stattfinden (siehe begleitende Maßnahme M1 Parkraumbewirtschaftung), auch diese Veränderungen müssen rechtzeitig bekannt gemacht werden.

Die Kommunikation mit den Bewohner:innen von Alt-Bauschheim kann zudem genutzt werden, um neben den Mobilitätsangeboten auch die Geschäfte Nahversorger auf der Eselswiese zu bewerben und somit dafür sorgen, dass die beiden Gebiete zusammenwachsen.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 3, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

Begleitende Maßnahmen

Kommunikation und Service

K5. Eselswiese-App / Rüsselsheim-App

Die Rüsselsheim-App bietet bereits ein breites Informationsangebot, beispielsweise zum ÖPNV.

Dieses könnte um die Buchungsmöglichkeiten der Sharing-Angebote in der Eselswiese sowie Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten erweitert werden. So könnte ein integriertes Angebot für die Nutzer:innen geschaffen werden.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 2, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim

K6. Co-Working Spaces

Die Einrichtung von Co-Working Spaces bietet die Möglichkeit, Pendler:innen Alternativen zu der täglichen Fahrt zur Arbeit zu bieten. Dadurch können Verkehre vermieden und Emissionen gesenkt werden.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 3, Verantwortlichkeit: Wohnungsbaugesellschaft(en)

Begleitende Maßnahmen

Umweltverbund

U1. Einrichtung Mobilstation

Um Teile der bisher genannten Maßnahmen zu bündeln und ein attraktives, integriertes Angebot für die Nutzer:innen der Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) zu schaffen, ist die Einrichtung von einer oder mehreren Mobilstationen, etwa am Entrée-Platz, zu prüfen. An den Stationen können die verschiedenen Angebote wie der Lastenrad-Verleih, der Fahrradservice oder Carsharing-Fahrzeuge sowie Ladestation und der ÖPNV miteinander verknüpft werden. Auch ein gutes Informationsangebot ist Teil der Mobilstationen. Die Stationen werden in das zukünftige Netz von Mobilstationen der Stadt Rüsselsheim integriert.

Die Nutzung der Angebote erfolgt mit der Eselswiese-/Rüsselsheim-App oder einer einheitliche Karte für die Nutzer:innen.

Art der Maßnahme: Pull, Priorität: 1, Verantwortlichkeit: Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)



https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/bild/magazin/artikel_2020/960_680/Quartiers_Mobilstation_960x680.jpg

Begleitende Maßnahmen

Übersicht

Kategorie	Maßnahmen	Art der Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeit	Synergien
Fußverkehr	Einrichtung ausreichender Sitzmöglichkeiten	Pull	1	Stadt Rüsselsheim	
	Wegweisung	Pull	2	Stadt Rüsselsheim	Wegweisung kombiniert mit Wegweisung für RV
Radverkehr	Attraktive Radabstellanlagen	Pull	1	Stadt Rüsselsheim	
	Bikesharing	Pull	1	Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)	
	Wegweisung	Pull	2	Stadt Rüsselsheim	Wegweisung kombiniert mit Wegweisung für FV
	Fahrradservice	Pull	1	Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)	Radverkehr / Mobilstation, Integration des Leihangebotes für Lastenräder etc.
ÖPNV	Mieterickets	Pull	2	Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)	
	Angebote für Neukundinnen und Neukunden	Pull	2	Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)	
	Information	Pull	1	Stadtwerke Rüsselsheim	

Begleitende Maßnahmen

Übersicht

Kategorie	Maßnahmen	Art der Maßnahme	Priorität	Verantwortlichkeit	Synergien
MIV	Parkraumbewirtschaftung	Push	1	Stadt Rüsselsheim	Finanzierung Bikesharing / Carsharing
	Carsharing	Pull	1	Stadt Rüsselsheim / Carsharing-Anbieter / Stadtwerke Rüsselsheim	
Kommunikation und Service	Neubürger-Paket	Pull	2	Stadt Rüsselsheim	ÖPNV / Sharing-Angebote
	Aktionstage	Pull	2	Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)	ÖPNV / Sharing-Angebote
	Zielgruppenorientiertes Marketing	Pull	2	Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)	
	Kommunikation zur Stärkung der Gemeinsamkeit von Alt-Bauschheim und der Eselswiese	Pull	3	Stadt Rüsselsheim	
	Eselswiese-App / Rüsselsheim-App	Pull	2	Stadt Rüsselsheim	Sharing-Angebot / ÖPNV
	Co-Working Spaces	Pull	3	Wohnungsbaugesellschaft(en)	
Umweltverbund	Mobilstation	Pull	1	Stadt Rüsselsheim / Wohnungsbaugesellschaft(en)	Sharing-Angebote / ÖPNV / Radverkehr / Fußverkehr

Inhalt

Definition und Abstimmung übergeordneter Ziele

Entwicklung von Maßnahmen

Entwicklung eines Umsetzungsplans

Phasierung und Bauabschnitte

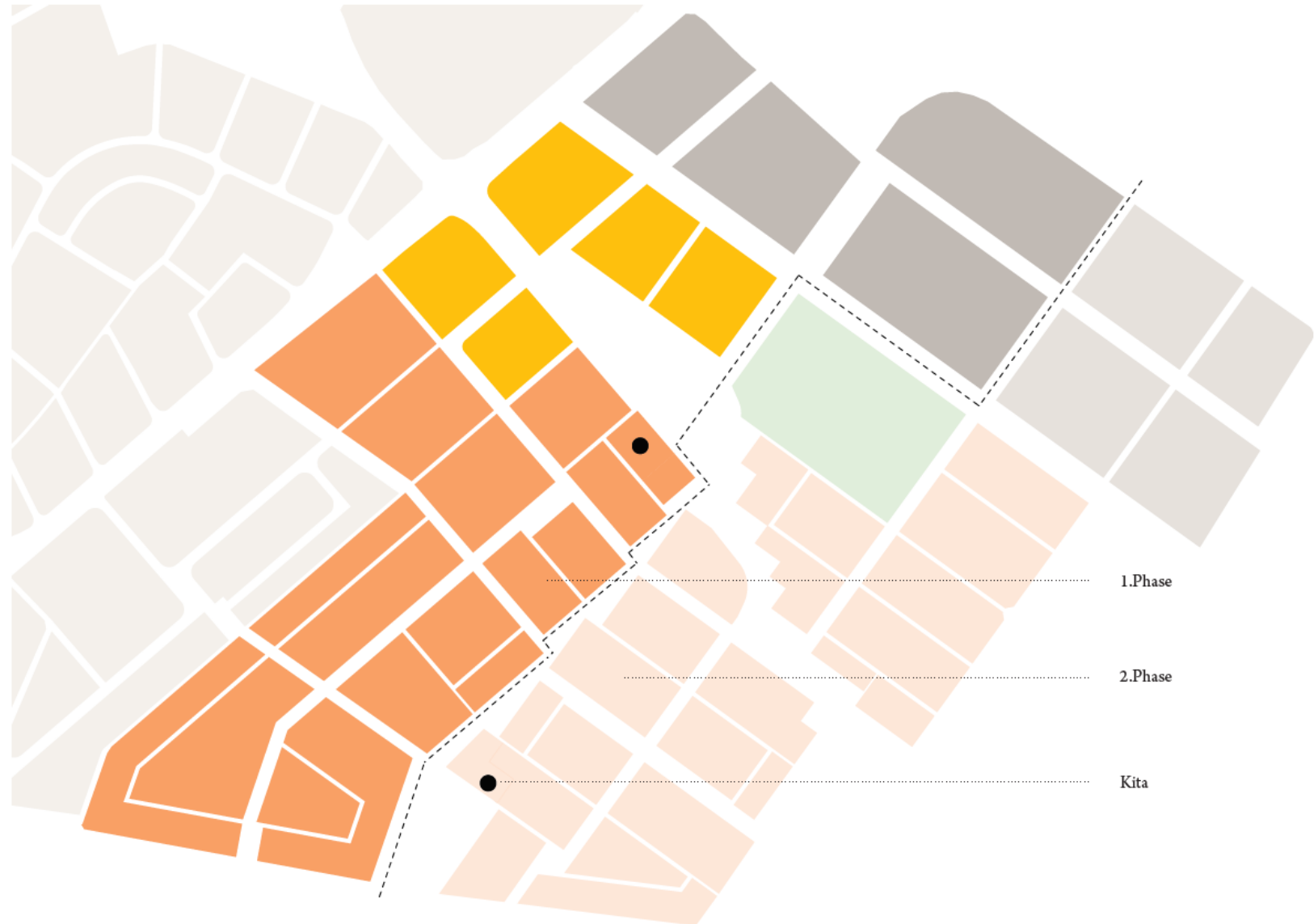
Allgemeines

Das Gebiet wird von West nach Ost entwickelt.

Die einzelnen Gebietstypen Wohn-, Misch und Gewerbegebiet werden allesamt bereits in der ersten Phase entwickelt.

Die westliche Hälfte der Ringstraße sowie die westliche Sammelstraße werden die Haupt-Erschließungswege in Bauphase 1. Zugänge werden über den Entréeplatz sowie K1 geschaffen.

Hinweis: Die folgende Darstellung der Phasierung und der Bauabschnitte stellt den von Studio Wessendorf zum Abschluss des Wettbewerbes vorgelegten vorläufigen Stand dar. Es handelt sich nicht um eine für die weitere Entwicklung verbindliche Planung.



BAUPHASEN

Phasierung und Bauabschnitte

Allgemein

Die Entwicklung der Mobilitätsangebote hat zum Ziel, dass möglichst früh Angebote des Umweltverbundes eingesetzt werden, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner:innen zu befriedigen und sie diese Angebote in ihrer alltäglichen Nutzung einsetzen.

Ein zentrales Element neben den Angeboten und ihrer Infrastruktur selbst ist die frühzeitige Kommunikation der Angebote und ihrer Vorteile. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale für die Neubewohner:innen kann hier eine entscheidende Unterstützung bieten.

Neben den neuen Bürger:innen der Eselswiese müssen auch die Bewohner:innen von Alt-Bauschheim frühzeitig über die neuen Mobilitätsangebote, aber auch über die Veränderung in Alt-Bauschheim informiert werden. In diesem Zuge können auch sie motiviert werden, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern und die neuen Angebote zu nutzen.

Phasierung und Bauabschnitte

Allgemein

Die neuen Mobilitätsangebote wachsen im Zuge der Entwicklung der Eselswiese mit dem Gebiet mit. Wird eine neue Baufläche erschlossen, soll auch rechtzeitig ein entsprechendes Mobilitätsangebot geschaffen werden. Dabei soll stets ein ausreichendes Angebot für die bereits in der Eselswiese Wohnenden vorhanden sein.

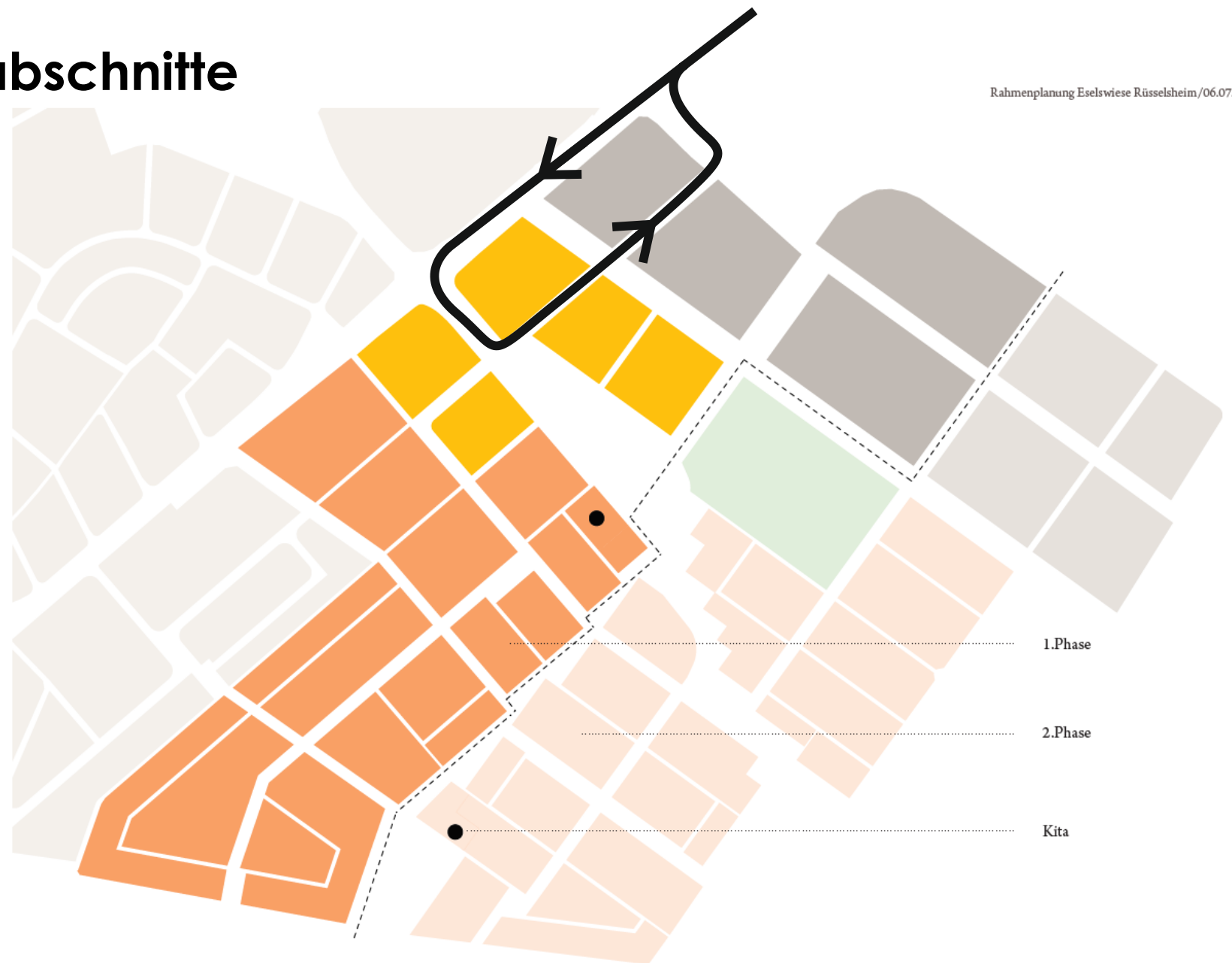
Neben den Angeboten spielt auch die Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle. Auch in Abschnitten, die sich noch in der Entwicklung befinden, ist v.a. darauf zu achten, dass Kinder sichere und konfliktfreie Wege zu Kita, Schule oder zu Freizeitzielen zurücklegen können. Daher sind die Straßen von Anfang an so zu gestalten, dass sie die in den vorangegangenen Kapiteln Anforderungen entsprechen.

Phasierung und Bauabschnitte

ÖPNV

In der ersten Bauphase wird der ÖPNV die Eselswiese nicht vollumfänglich erschließen können, da die Ringstraße nicht vollständig ausgebaut ist.

Während dieser Phase müssen kürzere Wege gefahren werden. Hier bietet sich ein Linienweg Brunnenstraße – Entréeplatz – Ringstraße – K1 – Brunnenstraße an, um eine Grundversorgung der Eselswiese zu schaffen.

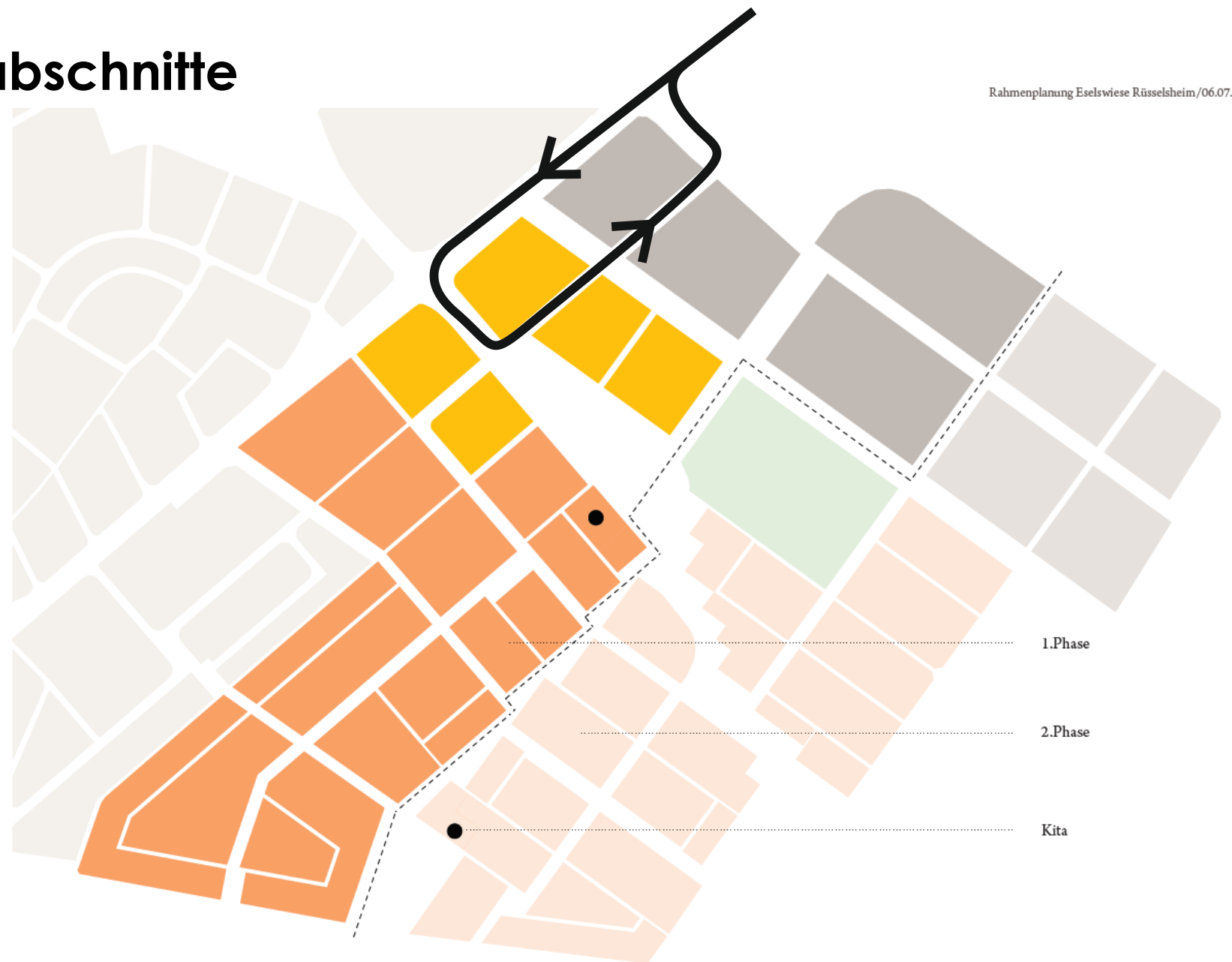


BAUPHASEN

Phasierung und Bauabschnitte

ÖPNV

Es ist wichtig, dass ein Angebot bereits dann vorhanden ist, wenn die ersten Bewohner:innen auf der Eselswiese wohnen. Dies bedeutet anfangs zwar ein erhöhtes Verlustgeschäft, führt auf langer Sicht aber dazu, dass die Bewohner:innen als dauerhafte Kund:innen des ÖPNV gewonnen werden können.



BAUPHASEN

Quelle: Studio Wessendorf

Phasierung und Bauabschnitte

Fußverkehr

Beim Bau der Straßen und bei der Gestaltung der Anger und Freiflächen ist auf die im Maßnahmenkapitel zum Fußverkehr definierten Abschnitte mit erhöhten Anforderungen an das Fußwegenetz zu achten.

Auch während der Entwicklung des Gebietes ist es für den Fußverkehr bedeutend, dass durchgängige Wegebeziehungen möglich sind und die Kreuzungsbereiche sicher gequert werden können.

Von Anfang an sollte ein besonderes Augenmerk auf die Schulwege gelegt werden, sodass die Schüler:innen sichere Wege nutzen können.



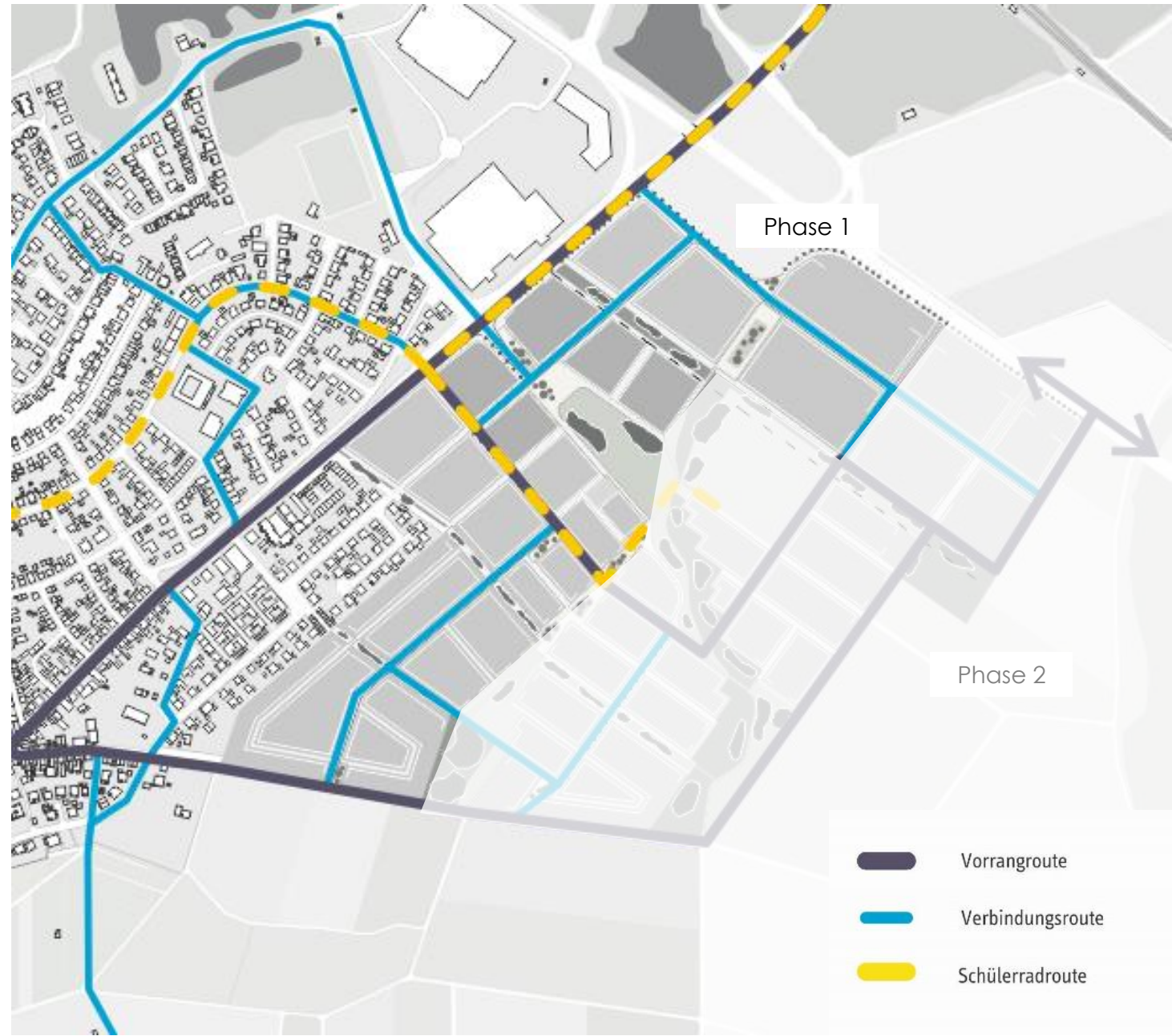
Phasierung und Bauabschnitte

Radverkehr

Ähnlich zum Fußverkehr ist beim Anlegen der Straßen auf die definierten Standards zu achten.

Auch hier sollte die Nutzung insbesondere durch Kinder auf dem Schulweg sichergestellt werden.

Während der Bauphase 2 ist verstärkt darauf zu achten, dass Konflikte zwischen Radverkehr und Schwerlastverkehr vermieden werden.

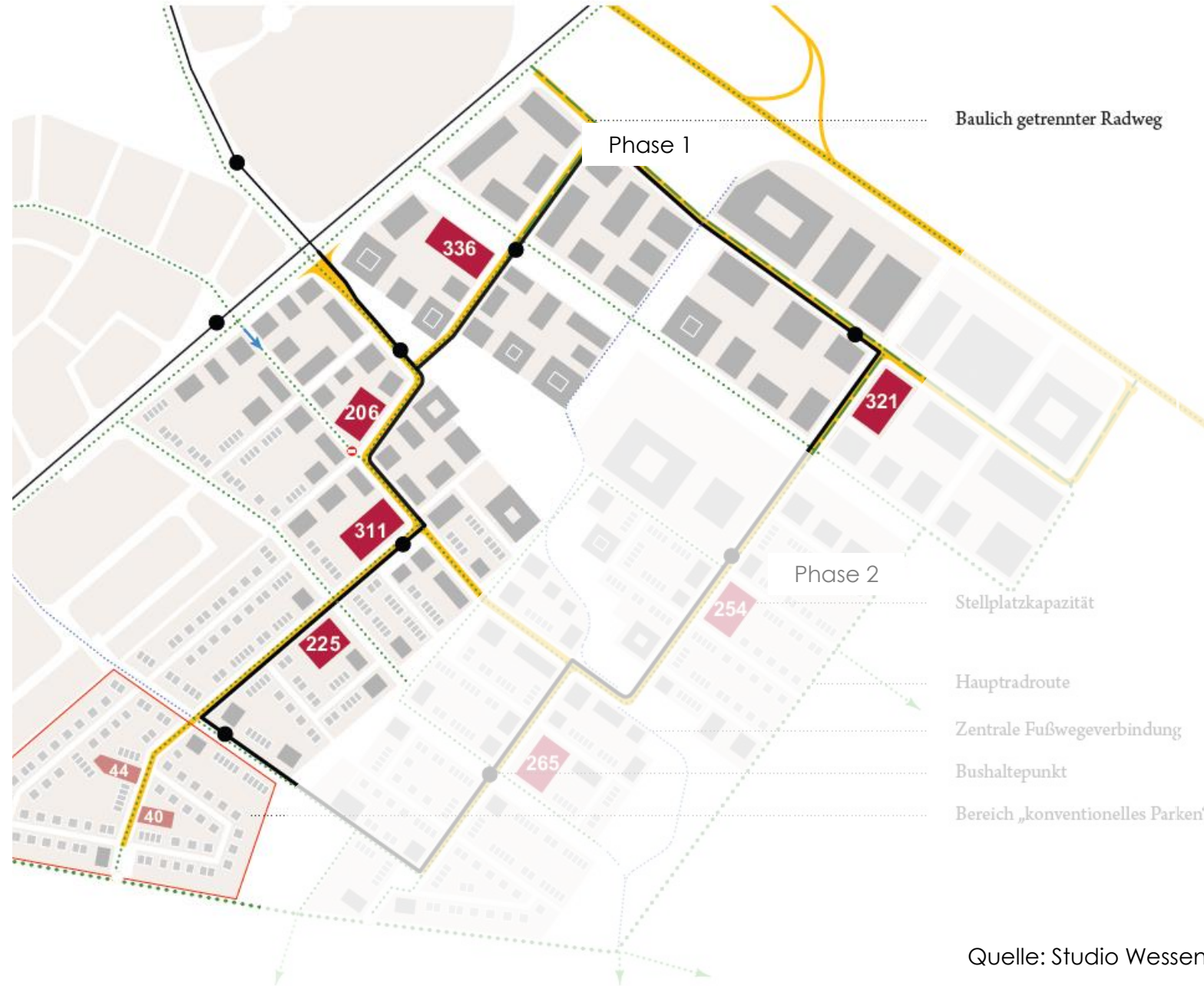


Phasierung und Bauabschnitte

MIV und ruhender Verkehr

Während Bauphase 1 können bereits fünf Quartiersgaragen sowie die Sammelparkplätze auf den Baufeldern, die gemäß den Annahmen zum Modell der Bodenordnung mehrheitlich den Alteigentümer:innen zugeteilt werden, eingerichtet werden.

Für das Gewerbegebiet sollte die Quartiersgarage bereits in Phase 1 gebaut werden, auch wenn deren Baufläche der Phase 2 zugeordnet wird. Andernfalls würde ein verstärktes Parken auf den Baufeldern der Phase 1 erzeugt.



Phasierung und Bauabschnitte

Begleitende Maßnahmen

Bereits vor Baubeginn sollten die ersten begleitenden („weichen“) Maßnahmen begonnen werden, um die zukünftigen Bewohner:innen sowie die Bewohner:innen aus Alt-Bauschheim zu erreichen.

Insbesondere im Bereich „Kommunikation und Service“ sollten Marketing-Maßnahmen getroffen werden, um die Mobilitätsangebote zu bewerben.

Darüber hinaus sollten die weiteren Maßnahmen vorbereitet werden und Abstimmungen zwischen den Akteuren stattfinden, um z.B. Bike-Sharing-Angebote rechtzeitig einzusetzen oder Neubürger-Tickets anbieten zu können.

Fragen Sie uns.

plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Ludwig-Erhard-Straße 14 | D-34131 Kassel

Tel. +49 561 40 09 05 55 | info@plan-mobil.de | www.plan-mobil.de

