
Stellungnahmen zu der barrierefreien Umgestaltung der Bushaltestellen Bensheimer Straße sowie den Querungen in den Knotenpunkten L3040/Bensheimer Straße und L3040/Marie-Curie-Straße

Im Zuge der für 2022 durch Hessen Mobil geplanten grundhaften Erneuerung eines Teilstücks der L3040 sollen die beiden Bushaltestellen Bensheimer Straße sowie die Querungen in den Knotenpunkten L3040/Bensheimer Straße und L3040/Marie-Curie-Straße vollständig barrierefrei ausgebaut werden. Dabei sind die Belange aller Verkehrsarten in den Planungen zu berücksichtigen. Es ist zu beachten, dass entlang der L3040 zukünftig die Raddirektverbindung zwischen Darmstadt und Rüsselsheim verlaufen soll. Dementsprechend sind die Radverkehrsführungen im Standard einer Raddirektverbindung gemäß Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen zu dimensionieren. Um sicherzustellen, dass die Belange der verschiedenen Verkehrsträger ausreichend Berücksichtigung finden, sind die Planungen bzw. die Planungszwischenstände mit folgenden Personen abgestimmt worden:

- Behindertenbeauftragter der Stadt Rüsselsheim am Main - Steffen Walther
- LNVG Groß-Gerau - Ralf Keipinger, Jens Untermann
- Stadtwerke Rüsselsheim - Reinhard Blüm, Djuljan Krasnici
- ADFC Kreis Groß-Gerau e.V. - Mario Schuller
- Radverkehrsbeauftragte der Stadt Rüsselsheim am Main - Brit Scherer

Abstimmungsergebnisse mit dem Behindertenbeauftragten der Stadt Rüsselsheim am Main vom 03.02.2022 und 14.02.2022

Mit Herrn Walther haben zwei Abstimmungstermine stattgefunden. Der erste Termin hatte zum Ziel, abzustimmen, für welche Querungen die Notwendigkeit besteht, diese mit akustischen Signalen und taktilen Leitelementen für den Blindenverkehr auszustatten. Folgende Abstimmungen wurden getroffen:

L3040 (Adam-Opel-Straße) / Bensheimer Straße

- An dem Knotenpunkt sollen die vorh. Querungen der Adam-Opelstraße (zw. Den Haltestellen) barrierefrei ausgebaut werden. Die Querungen sollen in differenzierter Höhe in einer Breite von 4 m und taktilem Pflaster ausgebaut werden.
- Die vorh. Querungen in Nord-Süd-Richtung (Ostseite) sollen barrierefrei ausgebaut werden. Die Querungen sollen in differenzierter Höhe in einer Breite von 7 m (3m für Radverkehr und 4 m für Fußverkehr) und taktilem Pflaster geplant und ausgebaut werden.
- Der Radverkehr soll von Süden kommend über die südliche Dreiecksinsel geführt werden.
- IBE erarbeitet zudem einen Vorschlag für die Führung des Radverkehrs auf der Westseite der Landesstraße.

- Die vorh. Querungen in Nord-Süd-Richtung (Ostseite) sollen barrierefrei ausgebaut werden. Für die vorhandenen Querungen auf der Westseite der Landesstraße und der Querungen in Ost-West-Richtung wird kein Erfordernis für den barrierefreien Umbau gesehen. Die Hauptfußgängerrichtung ist in Nord-Süd-Richtung.
- Die Lenkung für Sehbehinderte auf der Ostseite wird über taktiles Pflastern hergestellt. IBE empfiehlt nur an den genannten Querungen auf der Ostseite Vibrationstaster und akustische Signale an den Signalmasten nachzurüsten, um Sehbehinderte nicht zu verwirren.
- Die Stadt Rüsselsheim am Main stimmt mit Hessen Mobil ab, ob das Vorgehen für die Ausgestaltung der Barrierefreiheit der Knotenpunkte zur Übergabe der Baulast an Hessen Mobil ausreichend ist.
- Die Querungen sollen in differenzierter Höhe nach Möglichkeit in einer Breite von 7 m (3m für Radverkehr und 4 m für Fußverkehr) und taktilem Pflaster geplant und ausgebaut werden.
- IBE prüft, ob die geplanten Querungsbreiten auf den vorh. Dreiecksinseln umgesetzt werden können.

Der zweite Abstimmungstermin hat am 14.02.2022 und damit nach der Abstimmung mit den Stadtwerken Rüsselsheim sowie der LNVG Groß-Gerau (10.02.2022) stattgefunden. Herrn Walther wurden durch das Planungsbüro IBE und die Stadtverwaltung die Ergebnisse aus der Abstimmung vom 10.02.2022 mitgeteilt und der Planungsstand zur Ausgestaltung der barrierefreien Haltestellen und Querungen vorgestellt. Herr Walther hat keine Bedenken gegenüber der Planungen geäußert.

Stellungnahme der LNVG GG vom 15.02.2022

Wir sehen die Variante mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn kritisch. Zum einen haben wir Bedenken bzgl. der Verkehrssicherheit - vor allem aufgrund des hohen erlaubten Geschwindigkeitsniveaus in diesem Bereich, das real zumindest bei einem Teil des motorisierten Verkehrs höher sein wird - im Zusammenhang mit dem Einfädeln der Busse in die Busspur. Da Busse und Radfahrende unterschiedlich schnell unterwegs sind, können wir auch nicht ausschließen, dass Busse Radfahrende auf der Spur überholen, insbesondere, wenn sie evtl. verspätet sind. Radfahrende wären in diesem Bereich nicht wirklich geschützt, wie das beispielsweise bei Geschützten Radfahrstreifen („Protected Bike Lanes“) der Fall ist. Von daher stellt sich die Frage, ob man Radfahrenden mit dieser Führung überhaupt einen Gefallen tut.

Unser Hauptkritikpunkt ist jedoch die Situation an der Haltestelle. Zeigt die Ampel Rot, werden Radfahrende aufgrund des geringen Abstandes zur LSA voraussichtlich im Bereich des Busbordes auf Grün warten. Ein Bus könnte die „kurze“ Haltestelle somit erst dann regulär anfahren, wenn sich keine Radfahrenden vor ihm befinden. Damit alle drei Türen eines Gelenkbusses am Hochbord stehen, müssen die Busse ganz vorne fahren, also am ersten 22er Bord halten. Sollte diese Stelle von Radfahrenden besetzt sein, ist zu befürchten, dass das Fahrpersonal aus zeitlichen Gründen trotzdem etwas weiter hinten stehend die Türen öffnet, obwohl sich die dritte Tür außerhalb des Hochbordes befindet.

Aufgrund dieser Einschätzung bevorzugen wir die Variante ohne Radverkehr im Bereich der Busspur und der Haltestelle. Wie ich bereits telefonisch erwähnt habe, sollte die Haltestelle jedoch 14 m lang sein, was durch Verschwenkung des Leistreifens möglich sein sollte.

Stellungnahme der Stadtwerke Rüsselsheim vom 21.02.2022 und 23.02.2022:

Wir sehen die Führung des Radverkehrs im Haltebereich der Haltestelle Bensheimer Straße in Fahrtrichtung Innenstadt als kritisch an. Aufgrund der erlaubten hohen Geschwindigkeiten (50 km/h) auf diesem Teil der Fahrbahn, haben wir hierbei Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit des Rad- und Fußverkehrs. Ebenfalls ist das gemeinsame Einfädeln von Bus- und Radverkehr im Haltebereich der Haltestelle als gefährlich anzusehen. Da diese Haltestelle mehrere Betreiber nutzen, kann es ebenfalls passieren das zeitgleich zwei Busse die Haltestelle anfahren. Wir gehen stark davon aus, dass gerade bei Verspätungen durch Überholmanöver Seitens der Busfahrer der Radverkehr gefährdet werden könnte.

Ein weiterer Punkt, welcher durchaus eine Gefährdung für den Radverkehr darstellen kann, ist die gemeinsame Freigabezeit durch die LSA. Das gemeinsame Halten oder Abfahren von Bus- und Fahrradverkehr im Haltebereich der Haltestelle wird mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Unruhen Seitens der Fahrgäste führen, da der Haltebereich durch den Radverkehr erst geräumt werden muss, bevor das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen in bzw. aus dem Bus beginnen kann. Dies würde dazu führen, dass eine zusätzliche Wartezeit der Busse im Fahrplan kalkuliert werden muss und bedeutet dann auch deutlich höhere Betriebskosten.

Der Haltebereich ist laut Zeichnung mit 15 Metern Länge versehen. Da in diesem Teilgebiet der Stadt ausschließlich Gelenkbusse (mit einer Länge von 18 Metern) im Linien- sowie Schulverkehr unterwegs sind, muss der Bus an der Haltestelle ganz vorne halten, damit auch der Ein- und Ausstieg an der hinteren Tür im Haltestellenbereich erfolgen kann. Sofern Fahrradfahrer vor dem Bus sind und somit den vorderen Haltestellenbereich blockieren, würde das Heck des Busses über die Haltestelle herausragen und ggf. sogar das Verkehrsgeschehen negativ beeinflussen.

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, würden wir vorschlagen, den Rad- und Fußverkehr hinter der Haltestelle zu führen. Bei einer Prüfung unseres Vorschlages stehen wir Ihnen gerne wie auch bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Nach Sichtung der Unterlagen und interner Abstimmung darf ich Ihnen mitteilen, dass wir bezüglich Variante mit der Führung des Radverkehrs im Seitenraum keinerlei Bedenken haben, da der Radverkehr um die Bushaltestelle herumgeführt wird.

Stellungnahme des ADFC Kreis Groß-Gerau e.V. vom 23.02.2022:

- Für den Knotenpunkt L3040 / Bensheimer Straße favorisieren wir die Variante, die die Führung des Radverkehrs im Seitenraum vorsieht. Hierbei bitten wir folgende Punkte zu berücksichtigen:
 - Die Grün-Phase für den Radverkehr muss so lang sein, dass die Querung der kompletten Kreuzung entlang der L3040 in einem Zug erfolgen kann.
 - Die Busspuren sollten für den Radverkehr freigegeben sein, insbesondere die Busspur in Fahrtrichtung Nauheim für Radfahrende, die aus der Bensheimer Straße kommend auf die L3040 Richtung Nauheim einfahren.
 - Die Lichtsignalanlage im Bereich des Abbiegefahrstreifens von der L3040 in die Bensheimer Straße aus Fahrtrichtung Nauheim sollte um einen gesonderten An-

forderungstaster an der Radfahrerfurt ergänzt werden (siehe angefügtes Beispiel-
foto). Der Anforderungstaster am Signalmast befindet sich im Bereich der Fußgän-
gerfurt und damit außerhalb der Erreichbarkeit für Radfahrende. Noch optimaler
ist eine Erkennung Radfahrender durch Detektion, die einen ergänzenden Anfor-
derungstaster überflüssig macht.



- Die Lichtsignalanlage im Bereich des Abbiegefahrstreifens von der Bensheimer Straße in die L3040 in Fahrtrichtung Rüsselsheim sollte um einen gesonderten Anforderungstaster an der Radfahrerfurt ergänzt werden. Der Anforderungstaster am Signalmast befindet sich im Bereich der Fußgängerfurt und damit außerhalb der Erreichbarkeit für Radfahrende. Noch optimaler ist eine Erkennung Radfahrender durch Detektion, die einen ergänzenden Anforderungstaster überflüssig macht.
- Für Radfahrende, die den Wirtschaftsweg westlich der L3040 nutzen und die L3040 in Höhe der Bensheimer Straße queren wollen, ist - neben der Fußgängerfurt - keine Furt vorgesehen. Radfahrende haben die Möglichkeit, die L3040 wenige Meter weiter nördlich auf dem auch durch Kraftfahrzeuge genutzten Fahrstreifen zu queren. Auf diese Quermöglichkeit sollte z.B. mit Hilfe von Markierungen deutlicher hingewiesen werden. Die Anforderung des Grünsignals durch Induktionsschleifen o.ä. sollte möglich sein.
- Für den Knotenpunkt L3040 / Marie-Curie-Straße bitten wir folgende Punkte zu berücksichtigen:
 - Die Grün-Phase für den Radverkehr muss so lang sein, dass die Querung der kompletten Kreuzung entlang der L3040 in einem Zug erfolgen kann.
 - Die Lichtsignalanlage im Bereich des Abbiegefahrstreifens von der L3040 in die Marie-Curie-Straße aus Fahrtrichtung Nauheim sollte um einen gesonderten Anforderungstaster an der Radfahrerfurt ergänzt werden. Der Anforderungstaster am Signalmast befindet sich im Bereich der Fußgängerfurt und damit außerhalb der

Erreichbarkeit für Radfahrende. Noch optimaler ist eine Erkennung Radfahrender durch Detektion, die einen ergänzenden Anforderungstaster überflüssig macht.

- Die Lichtsignalanlage im Bereich des Abbiegefahrstreifens von der Marie-Curie-Straße in die L3040 in Fahrtrichtung Rüsselsheim sollte um einen gesonderten Anforderungstaster an der Radfahrerfurt ergänzt werden. Der Anforderungstaster am Signalmast befindet sich im Bereich der Fußgängerfurt und damit außerhalb der Erreichbarkeit für Radfahrende. Noch optimaler ist eine Erkennung Radfahrender durch Detektion, die einen ergänzenden Anforderungstaster überflüssig macht.
- Beim Umbau der Bushaltestelle an der Bensheimer Straße in Fahrtrichtung Rüsselsheim bitten wir zu prüfen, die derzeit dort vorhandene Fahrradabstellanlage zu erweitern (und evtl. um eine Fahrradbox zu ergänzen).
- Die Bordabsenkungen im Bereich der Radfahrerfurten an den Lichtsignalanlagen sollten eine Breite von mind. zwei Meter haben (insbesondere an den Abbiegefahrstreifen), um auch Nutzer*innen von Lastenrädern, Fahrrädern mit Anhänger u.ä. eine bequeme Querung zu ermöglichen.
- Grundsätzlich würden wir es sehr begrüßen, wenn an beiden Knotenpunkten die Abbiegefahrstreifen von der L3040 aus Richtung Nauheim in die Bensheimer Straße bzw. die Marie-Curie-Straße zurückgebaut würden. Dies würde die Querungsdauer der beiden Knotenpunkte für Radfahrende verkürzen und damit optimieren.

Stellungnahme der Radverkehrsbeauftragten der Stadt Rüsselsheim am Main vom 28.02.2022:

Grundsätzlich schließe ich mich der Stellungnahme von Mario Schuller ADFC an. Allerdings kann ich keine Entscheidung treffen, welche Variante ich bevorzugen würde.

Meine Variante ist ganz klar, den freien Rechtsabbieger zurück zu bauen, um hier eine attraktive und sichere Radwegeverbindung zu schaffen.

Ich habe noch folgende Anmerkungen zuzufügen:

1. KP Bensheimer Str./L 3040 Variante -Radverkehr im Seitenraum-

- Ich gehe von Tempo 70 aus (üblich bei Landesstraßen), wenn man von Nauheim kommend in die Bensheimer Straße einfährt.

Dadurch, dass die Querung nun in östliche Richtung verlagert wird, ist die Sichtbeziehung auf den Radfahrenden durch den vorhandenen Radius eingeschränkt, d.h. es muss die Geschwindigkeit mind. auf Tempo 50 reduziert werden und es muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass eine LSA für den Rad- und Fußverkehr zu erwarten ist.

- Die hakenschlagende Führung ist für den Radverkehr nicht komfortabel, es gibt Lastenräder und Fahrräder mit Kinderanhängern, die um diese enge winklige Führung herum manövriert werden müssen, gerade bei Lastenrädern, wo man zunächst einmal das Rad austarieren muss und dann eventuell Rot bei der nächsten Querung, erwarten muss, ist das eine Herausforderung. Deshalb bitte ich die Planung an der südlichen Dreiecksinsel zu überdenken.
- Wie ist es mit der Oberflächenbeschaffenheit und Breite des ankommenden Radweges, der Bestandsweg hat er eine Breite von ca. 1,00m aufzuweisen, hier sollte der Radweg

mindestens 1,85m breit sein und asphaltiert werden, bis die Umsetzung des Raddirektweges erfolgt.

- Für einen Radschnellweg oder Raddirektweg ist durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen, das ist mit dieser Variante nicht möglich.

2. KP Bensheimer Str./L 3040 Variante -Radverkehr auf die Busspur verlagern

- Eine gemeinsame Bus- und Radspur ist meines Erachtens eine gute Lösung für einen Raddirektweg. Man hat in Wiesbaden sehr gute Erfahrungen mit einer Umweltspur (Beschilderung als Radweg und Bus frei) gemacht. Auch bei solch einer Variante muss das Tempo auf 50 km/h reduziert werden.

3. KP Marie-Curie-Straße/L3040

- Bleibt der Radfahrstreifen in Richtung Norden auf der Fahrbahn erhalten, dann sollte er mindestens 1,85 m breit sein, um den pulsartigen Schülerverkehr aufnehmen zu können und rot markiert werden. Tempo 50 würde ich empfehlen.
- Der Radweg in der Marie-Curie-Str. endet vor dem Kreisel direkt am Bordstein, die Einbindung in den fließenden Verkehr sollte angepasst werden.