

**Änderungsantrag**

der Fraktion Alternative für Deutschland

AT-201-1/21-26

Datum

18.05.2026

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Stadtverordnetenversammlung	21.05.2026	beschließend

Betreff:**Prüfung des Zustands der Elisabethenstraße****Änderungsantrag der AfD-Fraktion zum Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN / LinkeListeSoli vom 12.01.2026 ([AT-201/21-26](#))****Antragstext:**

Der Antragstext zu AT-201/21-26 wird wie folgt neu gefasst:

Der Magistrat der Stadt Rüsselsheim wird beauftragt,

1. die Eigentumsverhältnisse sowie die Zuständigkeit für Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflicht im Verlauf der Elisabethenstraße – insbesondere im westlichen Abschnitt der Wegeverbindung zwischen Innenstadt/Bahnhof und B-Siedlung/Bauschheim – zu klären und der Stadtverordnetenversammlung das Ergebnis mitzuteilen,
2. den Oberflächenzustand derjenigen Abschnitte, für die die Stadt Rüsselsheim Trägerin der Straßenbaulast ist, systematisch zu erfassen, festgestellte Gefahrenstellen – insbesondere Schlaglöcher – zu dokumentieren und zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht im Rahmen einer verhältnismäßigen, am Ziel eines sicheren Rad- und Fußverkehrs ausgerichteten Instandsetzung zeitnah zu beseitigen; bis zum Abschluss der Instandsetzung ist nach Maßgabe des § 9 Abs. 1 Satz 3 HStrG erforderlichenfalls durch geeignete Warnzeichen auf den nicht verkehrssicheren Zustand hinzuweisen,
3. soweit Teilabschnitte der Wegeverbindung nicht in der Straßenbaulast der Stadt Rüsselsheim liegen (insbesondere Flächen im Eigentum Dritter wie der Deutsche Bahn AG, der Stellantis/Adam Opel GmbH oder sonstiger gewerblicher Anlieger), mit den zuständigen Eigentümern bzw. Trägern der Straßenbaulast in Kontakt zu treten, auf eine zeitnahe Beseitigung von Gefahrenstellen hinzuwirken und zu prüfen, ob durch geeignete Vereinbarungen (z. B. Widmungs-, Gestattungs- oder Unterhaltungsvereinbarungen) eine dauerhafte Sicherung der Verbindung für den Rad- und Fußverkehr erreicht werden kann,
4. der Stadtverordnetenversammlung über den Planungs-, Bau- und Umweltausschuss über das Ergebnis der Prüfung sowie die geplanten und durchgeführten Maßnahmen zu berichten.

Begründung:

Die antragstellende Fraktion DIE GRÜNEN/LinkeListeSoli weist im Ursprungsantrag AT-201/21-26 zu Recht auf den schlechten Zustand der Elisabethenstraße und die daraus resultierenden Gefahren für den Rad- und Fußverkehr hin. Auch der vom ADFC Kreis Groß-Gerau aufgegriffene Hinweis verdeutlicht den Handlungsbedarf. Die Zielsetzung – einen sicheren Rad- und Fußverkehr auf einer wichtigen Verbindung zwischen Innenstadt/Bahnhof und B-Siedlung/Bauschheim zu gewährleisten – wird ausdrücklich unterstützt.

Der Antrag bedarf jedoch in zwei Punkten der Konkretisierung:

1. Klärung der Eigentums- und Zuständigkeitsverhältnisse

Der westliche Abschnitt der Wegeverbindung verläuft entlang des Bahngeländes und führt durch den Bereich Opel-Bahnhof bzw. Opel-/Stellantis-Gelände. In diesem Korridor ist zumindest abschnittsweise davon auszugehen, dass Flächen im Eigentum Dritter (Deutsche Bahn AG, Stellantis/Opel) berührt sein können. Nach §§ 9 ff. des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) obliegen Bau, Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht dem Träger der Straßenbaulast; bei Gemeindestraßen ist dies die Stadt, bei nicht gewidmeten Privatwegen jedoch der jeweilige Eigentümer nach zivilrechtlichen Grundsätzen. Eigentum und Straßenbaulast können dabei auseinanderfallen.

Ohne vorherige Klärung von Widmung, Eigentumsverhältnissen und Straßenbaulast besteht die Gefahr, dass kommunale Haushaltsmittel für Maßnahmen auf Flächen eingesetzt werden, für die die Stadt weder rechtlich zuständig noch Verfügungsberechtigt ist. Eine geordnete Erfassung und Mitteilung der Zuständigkeiten ist daher zwingende Voraussetzung jeder weiteren Maßnahme. Für Abschnitte außerhalb der städtischen Zuständigkeit ist der Weg über den Dialog mit den Eigentümern vorzuziehen, da die Verbindung als bedeutende Rad- und Fußverkehrsachse insgesamt zu sichern ist.

2. Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen

Der im Ursprungsantrag verwendete Begriff der „Oberflächenverbesserung“ ist unbestimmt und reicht in der Praxis von der punktuellen Schlaglochreparatur (Kaltasphalt-, Heiß- oder Schmelzgranulatverfahren) über die Rissanierung mittels Vergussmasse und die abschnittsweise Deckensanierung bis hin zur Vollerneuerung. Maßgeblich für die Auswahl ist nach den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen eine systematische Zustandserfassung mit anschließender, am Schadensbild und an der Verkehrsbedeutung orientierter Maßnahmenwahl.

Nach ständiger Rechtsprechung ist der Träger der Straßenbaulast nicht verpflichtet, Straßen in einen völlig gefahrenlosen Zustand zu versetzen; geschuldet sind diejenigen Maßnahmen, die nach objektivem Maßstab billigerweise verlangt werden können und zumutbar sind. Eine an der Verhältnismäßigkeit ausgerichtete Vorgehensweise stellt sicher, dass die festgestellten Gefahrenstellen – insbesondere die vorhandenen Schlaglöcher – wirksam beseitigt werden, ohne unnötig Haushaltsmittel für eine über das Ziel hinausgehende „Übersanierung“ zu binden. Bis zur abschließenden Instandsetzung sind nach § 9 Abs. 1 Satz 3 HStrG erforderlichenfalls Warnzeichen anzubringen, um die Verkehrssicherungspflicht zu wahren.

Mit dem geänderten Antragstext wird gewährleistet, dass der Magistrat dort tätig wird, wo die Stadt rechtlich zuständig ist, die Maßnahmen das Ziel eines sicheren Rad- und Fußverkehrs zielgerichtet erreichen, für Abschnitte außerhalb der städtischen Zuständigkeit ein geordneter Dialog mit den Eigentümern aufgenommen wird und die Stadtverordnetenversammlung über das Ergebnis informiert wird.

Alexander Martens
stellv. Fraktionsvorsitzender
AfD-Fraktion