

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

Pilotvorhaben der Arbeitsgemeinschaft
Nahmobilität Hessen (AGNH)



September 2017

LK Argus Kassel GmbH

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

Pilotvorhaben der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

September 2017

Auftraggeber

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung**

Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

www.wirtschaft.hessen.de

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

M.Eng. Iris Hemmen

M.Sc. Kilian Blum

M.Sc. Jakob Fast

Kassel, 29. September 2017

Inhalt

**Nahmobilitätsplan
 Stadt Rödermark
 September 2017**

1	Einleitung	1
1.1	Projektanlass	1
1.2	Projektziel und -inhalte	1
1.3	Projektbeteiligte und Projektablauf	2
2	Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung	6
3	Vorhandene Strategien und Konzepte zur Nahmobilität	10
3.1	Landesplanung und regionale Planungen	10
3.1.1	Nahmobilitätsstrategie für Hessen	10
3.1.2	Planungen des Kreises Offenbach und des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain	11
3.2	Konzepte und Aktivitäten in Rödermark	13
4	Zielsetzungen des Nahmobilitätsplans der Stadt Rödermark	17
5	Bestandsanalyse und Bewertung	18
5.1	Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Rödermark	18
5.1.1	Räumliche Einbindung und Bevölkerungsstruktur	18
5.1.2	Siedlungsstruktur und Nahmobilitätsziele	19
5.1.3	Mobilitätsverhalten	22
5.2	Verkehrsnetze und Infrastruktur	24
5.2.1	Fußverkehr	24
5.2.2	Radverkehr	25
5.2.3	ÖPNV	26
5.2.4	Kfz-Verkehr	28
5.3	Verkehrssicherheit	28
5.4	Kommunikation und Information	30

Nahmobilitätsplan

Rödermark

September 2017

5.5	Bestandsaufnahme und Bewertung in Vertiefungsbereichen	30
5.5.1	Abgrenzung und Themenstellungen der Vertiefungsbereiche	30
5.5.2	Bestandsanalyse in den Vertiefungsbereichen	31
5.5.3	Zusammenfassung der festgestellten Defizite in den Vertiefungsbereichen	33
5.6	Fazit Bestandsanalyse und -bewertung	41
5.6.1	Stärken	41
5.6.2	Schwächen	42
6	Nahmobilitätskonzept	44
6.1	Handlungsansätze	44
6.2	Gesamtstädtische Maßnahmen	45
6.3	Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen	48
6.3.1	Vertiefungsbereich Urberach	48
6.3.2	Vertiefungsbereich Ober-Roden	53
6.3.3	Vertiefungsbereich "Grüne Mitte"	56
6.4	Maßnahmenprogramm	58
7	Fazit und Ausblick	75
	Abbildungsverzeichnis	77
	Verzeichnis Maßnahmensteckbriefe	78
	Anhang	79
	Kartenanhang	79

1 Einleitung

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

1.1 Projektanlass

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung hat im Rahmen seiner Aktivitäten zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) Nahmobilitäts-Checks als Fördertatbestand der Förderrichtlinie Nahmobilität eingeführt.

Zur Vorbereitung der Einführung der Nahmobilitäts-Checks werden in fünf Pilotkommunen Nahmobilitäts-Checks durchgeführt und Nahmobilitätspläne erstellt. Hierbei werden verschiedene räumliche Ebenen bzw. Abgrenzungen berücksichtigt, die auch unterschiedliche Schwerpunktsetzungen und Detailebenen implizieren. Die zusammengeführten Erfahrungen aus den Pilotkommunen sollen in den Fördertatbestand für Nahmobilitäts-Checks einfließen.

Für die 5 Pilotkommunen werden Nahmobilitätspläne erstellt, in denen:

- die Zielsetzung zur Nahmobilität,
- die Ausgangssituation und deren Bewertung sowie
- Handlungsansätze und Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

dargestellt und dokumentiert werden.

Die Stadt Rödermark ist eine der Pilotkommunen zur Durchführung eines Nahmobilitäts-Checks. Sie ist mit der Zielsetzung einer Förderung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet und einer Verbesserung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV angetreten.

1.2 Projektziel und -inhalte

Entsprechend der FGSV-Hinweise bezieht sich „Nahmobilität [...] auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff „Nahmobilität“ ist [...] nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten.

Konzepte der Nahmobilität beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

des Mobilitätsmanagements. Es geht vor allem darum, alltägliche Aktivitätenstandorte [...] in der Nähe auch ohne motorisierte Verkehrsmittel erreichen zu können.“¹

Der Nahmobilitäts-Check für die Stadt Rödermark soll das von der Stadt verfolgte Ziel unterstützen, den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet insbesondere unter Betrachtung intermodaler Wegeketten zu stärken. Darüber hinaus soll zur besseren Verknüpfung von Nahmobilität und öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) die Erreichbarkeit der Haltestellen von Bus und Bahn für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Weitere thematische Schwerpunkte sind die Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen im Schulumfeld, in den zentralen Ortsbereichen sowie auf wichtigen Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Für detaillierte Analysen und Maßnahmenentwicklungen werden räumliche Schwerpunkte in ausgewählten, zentralen Bereichen in den Stadtteilen Ober-Roden und Urberach sowie zur Verbindung dieser Stadtteile betrachtet.

Zentrale Inhalte des Nahmobilitäts-Checks für die Stadt Rödermark sind

- die Analyse der Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Rödermark
- die detaillierte Bestandsaufnahme und Bewertung der Bedingungen für die Nahmobilität in den ausgewählten räumlichen Schwerpunkten (Vertiefungsbereiche)
- die Ableitung von Stärken und Schwächen der Nahmobilitätsbedingungen in der Stadt Rödermark
- die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen zur Förderung der Nahmobilität in den Vertiefungsbereichen sowie im gesamtstädtischen Kontext
- die Darstellung eines Maßnahmenprogramms in Maßnahmensteckbriefen

1.3 Projektbeteiligte und Projektablauf

Der Nahmobilitäts-Check sowie der darauf aufbauende Nahmobilitätsplan für die Stadt Rödermark werden durch die Fachbereiche Umwelt und Klimaschutz sowie Stadtplanung des Bauverwaltungsamtes der Stadt Rödermark betreut. Zentrale Abstimmungen erfolgen zudem mit der Verwaltungsspitze und den für die Umsetzung zuständigen Ämtern.

¹ Beckmann/ Wulfhorst 2003, Monheim 2009, AGFS 2010 und Horn 2013, zitiert in FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Seite 9, Bonn.

Weitere Ämter waren in die begleitenden Workshops zum Nahmobilitäts-Check eingebunden. Die Workshops wurden im Rahmen des Runden Tisch Radverkehr Rödermark durchgeführt. Die Mitglieder des Runden Tisches sind

- Bürgermeister und Erster Stadtrat
- Vertreter der Fraktionen der im Parlament vertretenen Parteien
- Fachabteilungen Verkehr, Stadtplanung, Klimaschutz und Tiefbau der Stadtverwaltung Rödermark
- Polizei
- Elternvertreter der Grundschulen
- Schülervvertretung der Oswald-von-Nell-Breuning-Schule
- Quartiersgruppen
- Seniorenbeirat
- ADFC

Die Vorgehensweise zur Durchführung des Nahmobilitäts-Checks und Erarbeitung des Nahmobilitätsplans orientiert sich an dem für die Pilotkommunen vorgegebenen prototypischen Projektraumen.

- **Abbildung 1:** Prototypischer Projektablauf der Nahmobilitäts-Checks²



² Jens Vogel, ivm, Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark, Präsentation zum Auftakttermin am 09.05.2017

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

Auf den prototypischen Ablauf aufbauend wurden folgende Arbeitsschritte und Abstimmungen durchgeführt:

- Zu Projektstart erfolgte ein Auftaktgespräch mit dem Auftraggeber HMWEVL, der ivm (inhaltliche Projektsteuerung), dem Gutachterbüro LK Argus Kassel GmbH und der Stadt Rödermark, vertreten durch Herrn Kron, Leiter Bauverwaltungsamt, Frau Mogk, Klimaschutzmanagerin und Herrn Herr, FA Stadtplanung. Dieses diente dem Austausch über die Zielsetzungen des Projektes, der Projektplanung sowie der Information zum Status-Quo der Nahmobilitätsförderung in Rödermark.
- Die Vorbereitung des 1. Workshops beinhaltete u.a. eine Sichtung/ Aufbereitung vorhandener Informationen und Planungen der Stadt Rödermark zu Voraussetzungen und Vorhaben zur Förderung der Nahmobilität sowie eine orientierende Ortsbegehungen durch LK Argus für einen ersten Blick „von außen“ auf die Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark
- Im Rahmen des 1. Workshops wurden die Zielsetzungen und räumlichen Vertiefungsbereiche diskutiert und konkretisiert. Zudem erfolgte anhand von Checklisten und der durch diese angeregte Diskussion eine erste Status-Quo-Bewertung der Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark durch die Workshop-Teilnehmer.³
Das Protokoll zum 1. Workshop ist im Anhang dargestellt.
- **Abbildung 2:** Erster Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Bewertung der Zielsetzungen durch die Teilnehmer



- Aufbauend auf die Ergebnisse des 1. Workshops erfolgte eine konkretisierte Zielformulierung für den Nahmobilitätsplan Rödermark (siehe Kapitel 4) sowie die Festlegung von Vertiefungsbereichen (siehe auch Kapitel 5.5.1).

³ Anmerkung zum Sprachgebrauch: Zur einfacheren Lesbarkeit wird hier und im Folgenden darauf verzichtet, stets männliche und weibliche Sprachformen zu verwenden. Wenn nicht anders kenntlich gemacht, sind jeweils beide Geschlechter gemeint.

- In den drei festgelegten Vertiefungsbereichen wurden Bestandsaufnahmen vor Ort durchgeführt, die in eine Bestands- und Defizitanalyse münden.
- Auf Basis der abgestimmten Bestands- und Defizitanalyse wurden für die Vertiefungsbereiche Maßnahmen entwickelt. Ergänzt wurden diese durch gesamtstädtische Maßnahmen, deren Erfordernis sich u.a. aus den Ergebnissen der Status-Quo-Bewertung des 1. Workshops ergab.
- Zur Vorbereitung des 2. Workshops erfolgte eine Abstimmung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit den Projektbeteiligten der Verwaltung.
- Im Rahmen des 2. Workshops fand zunächst eine Begehung des Vertiefungsbereichs Urberach statt. Dabei wurden die Defizite und mögliche Maßnahmen vorgestellt und diskutiert.
Im anschließenden Workshop wurden zunächst die Ergebnisse der Bestandsanalysen und der Status-Quo-Bewertung in den Vertiefungsbereichen präsentiert. Anschließend wurden die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge gemeinsam diskutiert und ergänzt. Zum Abschluss erfolgte eine Bewertung der Maßnahmenvorschläge durch die Teilnehmer und eine Auswahl prioritär zu verfolgender Maßnahmen.
Das Protokoll zur Begehung sowie zum 2. Workshop ist im Anhang dargestellt.
- **Abbildung 3:** Zweiter Workshop Nahmobilitäts-Check: Begehung in Urberach und Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer



- Zur Verdichtung der Arbeitsergebnisse zu einem Nahmobilitätsplan erfolgte eine abschließende Abstimmung und Auswahl der prioritär zu verfolgenden Maßnahmen mit den Projektbeteiligten der Verwaltung. Diese wurden in einem Maßnahmenprogramm zusammengefasst und anhand von Maßnahmensteckbriefen konkreter beschrieben.
- In einem abschließenden Arbeitsgespräch wurden die in den Maßnahmensteckbriefen konkretisierten Maßnahmen sowie weitere Bestandteile des Entwurfs zum Nahmobilitätsplan vorgestellt und abgestimmt.
- Aufbauend auf das Abstimmungsgespräch erfolgte die Fertigstellung des Nahmobilitätsplans.

2 Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung

Im Nachfolgenden sind als wesentliche Grundlagen für die Förderung der Nahmobilität Aussagen aus den FGSV-Hinweisen zur Nahmobilität sowie ausgewählte Aussagen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie den Empfehlungen für Fußgängerverkehrs- und Radverkehrsanlagen (EFA 2002, ERA 2010) dargestellt.

FGSV-Hinweise zur Nahmobilität

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweise zur Nahmobilität“⁴ haben zum Ziel, die Stärkung von Nahmobilität als wichtigen Baustein der nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung verstärkt in das politische und fachliche Bewusstsein zu bringen.

Entsprechend der Hinweise ist eine funktionierende Nahmobilität von strukturellen Rahmenbedingungen abhängig. Sie erfordert eine gute Vernetzung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und ggf. zusätzlichen Mobilitätsangeboten (z.B. Car-Sharing), mit denen auf attraktiven und sicheren Wegen eine Vielzahl diverser Ziele in räumlicher Nähe zu erreichen ist. Für die Lebens- und die Raumqualität hat die Nahmobilität eine vielschichtige Bedeutung. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und fördert Gesundheit, lokale Wirtschaft sowie soziale Begegnungen. Da das zu Fuß gehen nahezu alle Bevölkerungsgruppen betrifft und ohne formale Hürden auskommt, ist es für eine eigenständige Mobilität von zentraler Bedeutung und bildet eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs. Eine Förderung der Nahmobilität ist zudem für die öffentliche Hand bezahlbar, hat positive Auswirkungen auf die Flächeneffizienz und ist klima- und umweltfreundlich.

Wichtige Faktoren und Rahmenbedingungen, die Nahmobilität ermöglichen sowie deren Qualität beeinflussen sind:

- relevante Ziele in der Nähe (Nahversorgung und Naherholung als wichtige Voraussetzungen für Nahmobilität)
- Vernetzung (Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsangeboten und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen)
- Infrastruktur/ Platz (attraktive, sichere Bewegungs- und Aufenthaltsräume)
- Schutz/ Sicherheit (Verkehrssicherheit, besonders an Kreuzungen und auch zwischen Fuß- und Radverkehr)

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Ausgabe 2014, S. 5f

- Klima (Wetterlage, Komfortansprüche, Anforderungen, Mobilitätskultur)
- Gute Instrumente und Datengrundlagen (kleinräumige Binnenverkehre werden oft in Erhebungen zum Mobilitätsverhalten vernachlässigt)
- spezifische Prozessgestaltung kurzer Wege: *„Die Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten ist als Prozess zu verstehen, an dem die relevanten Akteure zu beteiligen sind. Gerade die Bewohner und Beschäftigten, Unternehmer und Besucher vor Ort kennen die Bedürfnisse, die Problemlagen, aber auch die möglichen Lösungsansätze am besten“*⁵

Aus den Faktoren, die die Nahmobilität beeinflussen, lassen sich entsprechende Ansätze ableiten, diese zu stärken. Um Potentiale der Nahmobilität zu nutzen, sollen nach den Empfehlungen der FGSV folgende konzeptionelle Qualitätsanforderungen geschaffen werden:

- Verständnis für kleinräumiges Mobilitätsverhalten verbessern
- Herstellung einer kompakten Siedlungsstruktur, *„Eine wesentliche Voraussetzung für Nahmobilität ist eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer funktionalen Nutzungsmischung und angemessener städtebaulicher Dichte“*⁶
- komfortable und sichere Verkehrsangebote für den Fuß- und Radverkehr
- attraktive Umfeldgestaltung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Erreichbarkeit von Aktivitäten-Standorten im Nahbereich verbessern und barrierefrei gestalten

Weitere Regelungen und Empfehlungen

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird der Grundsatz einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum formuliert. Dabei wird die Notwendigkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit und des Komforts für den motorisierten Individualverkehr zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNV betont.⁷

Die RAST empfehlen abhängig von den Nutzungsansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der Umfeldsituation sowie unter Berücksichtigung der Straßenraumbreite Straßenquerschnitte für typische Entwurfssituationen. Darüber hinaus wird als „individueller“ Entwurfsvorgang die städtebauliche

⁵ ebenda, S. 8

⁶ ebenda, S. 19

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST06, S. 15

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

September 2017

Bemessung beschrieben. Diese ist ein „Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen, d.h. Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“⁸

Mit der städtebaulichen Bemessung wird ein wesentliches Ziel der Nahmobilitätsförderung, die Schaffung attraktiver und sicherer Bewegungs- und Aufenthaltsräume, unterstützt.

Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“⁹ beinhalten Aussagen zu den Charakteristika und den generellen Grundanforderungen des Fußverkehrs sowie zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Fußgängerverkehrsanlagen.

Der Fußgängerverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, um u.a. hohe Sicherheit zu bieten, umwegfreie Verbindungen zu schaffen, ein leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Insbesondere die Breite des Seitenraumes sowie die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite gelten als wichtige Kriterien für die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger. Neben der Gehwegbreite ist sicherzustellen, dass ausreichend, komfortabel nutzbare und vor allem sichere Querungsmöglichkeiten, insbesondere an Knotenpunkten und entlang wichtiger Verbindungen des Fußverkehrs bestehen.

Die Grundanforderung an die Gehwegbreite gemäß Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sehen vor, dass zwei Fußgänger einander begegnen können. Daraus ergibt sich eine in der Regel erforderliche Breite des Seitenraumes von mindestens 2,30 bis 2,50 m. Darüber hinaus sind bei wichtigen Infrastruktureinrichtungen der Fußgängerinfrastruktur Breitenzuschläge im Seitenraum mit einzuplanen.

Für Querungsanlagen werden abhängig von der Fahrbahnbreite, der Kfz-Spitzenstundenbelastung, dem Fußgängeraufkommen und der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit verschiedene Anlagentypen (z.B. bauliche Maßnahmen ohne Vorrang, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) empfohlen.

⁸ ebenda, S. 21

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002.

Analog zu den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“ liefern die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“¹⁰ eine Grundlage zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Anlagen für den Radverkehr. Abhängig von der Kraftverkehrsbelastung, Bedeutung und Lage der Straße werden dabei unterschiedliche Radanlagentypen für die Verkehrsführung und Querung mit verschiedenen Entwurfparametern empfohlen, welche die Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes des Radverkehrs gewährleisten sollen. Dabei sind Flächenansprüche von in der Regel mindestens 1,50 m (für Schutzstreifen) zu berücksichtigen. Für Einrichtungsradwege beträgt das Regelmaß 2,00 m.

An Knotenpunkten soll die Radverkehrsführung über eine eindeutige Führung verfügen, die eine zügige und sichere Befahrbarkeit ermöglichen. Ein besonderes Augenmerk soll auf den Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und abbiegenden Kraftfahrzeugen legen, grundsätzlich sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

3 Vorhandene Strategien und Konzepte zur Nahmobilität

3.1 Landesplanung und regionale Planungen

3.1.1 Nahmobilitätsstrategie für Hessen¹¹

Mit der Nahmobilitätsstrategie für Hessen wurde im Juni 2017 ein strategischer und inhaltlicher Rahmen für die Verkehrswende geschaffen und das Ziel formuliert, den Fuß- und Radverkehrsanteil auf Wegen innerhalb von Städten und Gemeinden zu erhöhen. Weitere in diesem Hauptziel verankerte Ziele sind:

- Erhöhung der Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Verbesserung der sozialen Teilhabe an Mobilität
- Verbesserung der Standortqualität für die lokale Wirtschaft
- Verringerung des Ressourceneinsatzes
- Verringerung der Schadstoffemissionen (z.B. von Stickoxiden)
- Verringerung der Lärmemissionen
- Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehr

Um diese Ziele für das Land Hessen bis 2025 zu erreichen liefert die Nahmobilitätsstrategie Handlungsoptionen für die vier Handlungsfelder „Infrastruktur“, „politische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen“, „Kommunikation und Bildung“ und „Innovation“. Zur Umsetzung der Strategie wurde die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) als Kompetenznetzwerk aus Kommunen, Landkreisen, Verbänden, Wissenschaft, Verkehrsverbänden, dem Land sowie weiteren Akteuren gebildet und als Lenkungsreis für die Erarbeitung der Nahmobilitätsstrategie eingesetzt.

Die Nahmobilitätsstrategie erfordert eine umsetzungsorientierte Arbeit. Hierfür wurden Initialprojekte definiert (u.a. Nahmobilitäts-Checks), mit denen zeitnah sichtbare Erfolge erzielt werden sollen.

¹¹ Nahmobilitätsstrategie für Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2017)

3.1.2 Planungen des Kreises Offenbach und des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain

Kreis Offenbach: Leitbild „Mobilität der Zukunft“

Das Leitbild „Mobilität der Zukunft“ des Kreises Offenbach wurde von 2013 bis 2016 als Konzept entwickelt.¹² Gemeinsam mit den Projektpartnern Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF), Gesellschaft für Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region FrankfurtRheinMain mbH (ivm) und der Hochschule Darmstadt (h_da) wurden Werkstätten zu den vier Themen

- Öffentlicher Verkehr
- Mobilitätsmanagement
- Radverkehr
- Verkehrsdaten/ Verkehrssicherheit

durchgeführt und Handlungsfelder definiert. Beispielhafte Projekte sind die Stärkung und Ausweitung von betrieblichem Mobilitätsmanagement im Kreis und der Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur an klassifizierten Straßen. Die definierten Handlungsfelder sollen bis 2030 weiter ausgearbeitet und gemeinsam mit den Kommunen umgesetzt werden.

Unabhängig vom Leitbild beteiligt sich der Kreis an weiteren Projekten. Dazu gehört unter anderem der Schülerradroutenplaner für die weiterführenden Schulen im Kreis Offenbach. Das Radwegenetz wurde gemeinsam mit den Schülern erarbeitet und kann auf der Webseite des Radroutenplaners Hessen (www.radroutenplaner.hessen.de) abgerufen werden. Ein weiteres Projekt, an dem der Kreis Offenbach beteiligt ist, ist das Pendlernetz RheinMain, eine Onlineplattform für Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften.¹³

Regionalverband FrankfurtRheinMain

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain steuert und koordiniert die Regionalentwicklung in der Region. Neben den Themen Siedlungs- und Freiraumentwicklung betreut der Regionalverband auch das Thema Mobilität. Zu den

¹² Kreis Offenbach, <https://www.kreis-offenbach.de/index.phtml?NavID=1856.708&La=1>, Zugriff: 12.09.2017

¹³ Kreis Offenbach: Einfach Mobil, <https://www.kreis-offenbach.de/index.phtml?mNavID=1856.7&sNavID=1856.708&La=1>, Zugriff: 12.09.2017

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

Arbeitsschwerpunkten gehören neben Schienen-, Güter- und Straßenverkehr auch die Arbeitsbereiche Radverkehr und Nahmobilität.

- Radverkehr

Der Regionalverband hat eine eigene Radverkehrsstrategie entwickelt. Kern ist die Bereitstellung von nachhaltigen und innovativen Mobilitätsangeboten und die Unterstützung der Kommunen bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten. Beispielhafte Aktivitäten sind aktuell die Planung von Radschnellwegen¹⁴ in der Region und die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch das Projekt bike+business.¹⁵

- Nahmobilität

Wie im Bereich Radverkehr unterstützt der Regionalverband die Kommunen bei Aktivitäten zur Förderung der Nahmobilität. Ein zentrales Handlungsfeld ist die integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen. Ziel ist die Gleichbehandlung von allen Verkehrsteilnehmern, Nutzern des öffentlichen Raumes und Anliegern. Das Handlungsfeld wird aktuell im Rahmen eines Pilotvorhabens in Butzbach bearbeitet.¹⁶

Weiteres Thema ist die Stärkung und Förderung des Fußverkehrs. Die Unterstützung der Kommunen umfasst die Begleitung von Nahmobilitäts- und Fußverkehrskonzepten und die Moderation bei Beteiligungs- und Planungsprozessen. Als Datenbasis für die Kommunen erarbeitet der Regionalverband Erreichbarkeitsanalysen für den Fußgängerverkehr¹⁷ (s.a. Abbildung auf der nächsten Seite).

¹⁴ in Abhängigkeit von den angestrebten/ umsetzbaren Standards wird in der AGNH auch der Begriff Raddirektverbindungen verwendet

¹⁵ Regionalverband FrankfurtRheinMain: Radverkehr, <https://www.region-frankfurt.de/Organisation/Mobilit%C3%A4t-/index.php?mNavID=2629.124&sNavID=2629.124&La=1>, Zugriff: 12.09.2017

¹⁶ Regionalverband FrankfurtRheinMain: Nahmobilität, <https://www.region-frankfurt.de/Organisation/Kommunalservice-/Nahmobilit%C3%A4t-#2>, Zugriff: 21.09.2017

¹⁷ Regionalverband FrankfurtRheinMain: Nahmobilität, <https://www.region-frankfurt.de/Organisation/Mobilit%C3%A4t-/index.php?mNavID=2629.132&sNavID=2629.132&La=1>, Zugriff: 12.09.2017

- **Abbildung 4:** Beispiel Erreichbarkeitsanalyse für die Stadt Rödermark¹⁸



**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**
September 2017

3.2 Konzepte und Aktivitäten in Rödermark

Mobilitätsrelevante Aktivitäten und Ziele im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes 2012

Grundlage vieler Aktivitäten zu Mobilitätsthemen ist das Klimaschutzkonzept der Stadt Rödermark aus 2012.

Zentrales Ziel des Klimaschutzkonzeptes ist es, die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Für den Verkehrssektor werden Einsparpotentiale insbesondere durch technische Verbesserungen und Innovationen bei Pkw erwartet. Ein weiterer Punkt ist ein verändertes Verkehrsverhalten durch den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.¹⁹ Unter dem Titel „Klimaschonende Mobilität für Alle“ wurde das Thema auch im Rahmen einer Klimaschutzwerkstatt behandelt. Im Maßnahmenkatalog des Klimaschutzkonzeptes finden sich folgende nahmobilitätsrelevante Vorschläge:

- Kurzfristige Maßnahmen:
 - Installation zusätzlicher Fahrradabstellanlagen
 - Radverkehrsförderung, -infrastruktur (Radwegekonzept, Fahrradstraßen)
- Langfristige Maßnahmen:
 - Elektromobilität - Ladesäule Pedelec in Kooperation mit Fahrradhändlern

¹⁸ ebenda

¹⁹ Stadt Rödermark: Klimaschutzkonzept (2012), S. 105.

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

September 2017

- Radverkehrsförderung, -infrastruktur (s.a. kurzfristige Maßnahmen)
- Radverkehrsförderung (Service, Marketing)
- Fahrradstraßen (Planung)
- Alternative Fahrradrouten (Beschilderung)
- Schwachstellenanalyse des Verkehrs
- Mehr Dienstfahrten mit Fahrrädern/ E-Bikes/ E-Autos
- Errichtung von Luftpumpenstationen an ausgewählten Standorten

Um die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes kümmert sich in Rödermark seit 2014 ein angestellter Klimaschutzmanager bzw. eine angestellte Klimaschutzmanagerin.

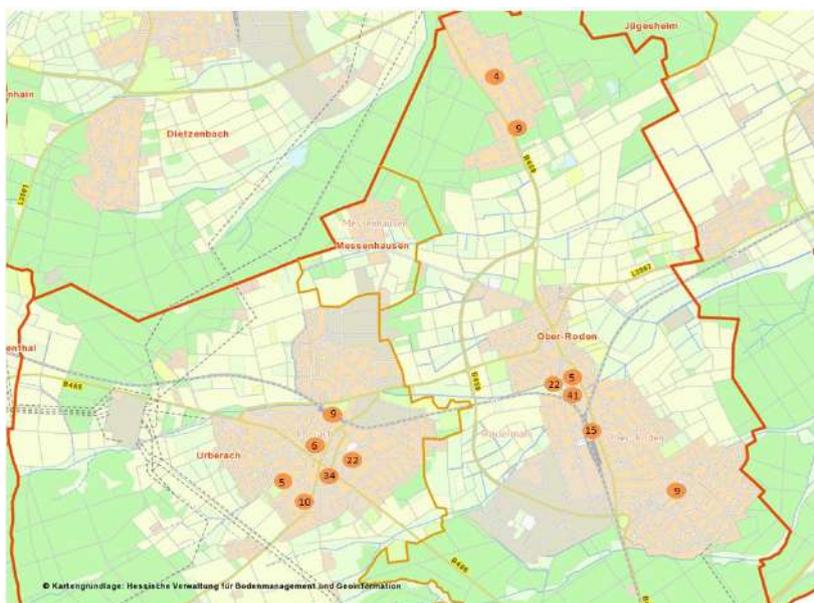
Ebenfalls seit 2014 nimmt die Stadt Rödermark im Rahmen der Klimaschutzinitiative an der Kampagne STADTRADELN teil.

Bereits 2009 wurde ein Radrundweg Rödermark eröffnet, der durch alle 5 Stadtteile Rödermarks führt.

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs wurde Ende 2015 der Runde Tisch Radverkehr eingerichtet. Der Runde Tisch Radverkehr hat ein Mängelkataster zum Radverkehr in Rödermark erstellt, das kontinuierlich fortgeschrieben wird und Grundlage für Verbesserungen im Radverkehr ist.

Aktuell wird die Fahrradabstellsituation in Rödermark deutlich verbessert. Insgesamt 191 Radeinsteller (an 6 Standorten in Urberach, 5 Standorten in Ober-Roden und 2 Standorten in Waldacker) sollen 2017 errichtet werden. Standorte sind insbesondere öffentliche Einrichtungen sowie Haltestellen und Bahnhöfe.

- **Abbildung 5:** Übersicht über die Standorte und Anzahl der geplanten Fahrradabstellanlagen²⁰



Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Weitere Aktivitäten im Rahmen der Klimaschutzinitiative sind die Förderung der Elektromobilität mit zwei öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen (seit Juli 2017) und die Einrichtung einer Car-Sharing-Nutzungsmöglichkeit an den Bahnhöfen Ober-Roden und Urberach (jeweils 1 Auto) durch einen regionalen Carsharing-Anbieter.

Aktivitäten im Rahmen des Stadtleitbildprozesses 2012

Im Jahr 2012 wurde im Rahmen eines Diskussions- und Abstimmungsprozesses mit der Stadtgesellschaft ein Leitbild für das städtische Handeln erarbeitet. Teil des Leitbildprozesses war eine Bürgerbefragung, in deren Rahmen auch das Mobilitätsverhalten thematisiert wurde.

In einem Arbeitskreis zum Thema „Wohnen, Stadtentwicklung, Verkehr, Umwelt, Energie“ des Stadtleitbildprozesses wurden Stärken und Schwächen im Themenfeld Verkehr herausgearbeitet. Als Stärken wurden die zentrale Lage in der Metropolregion FrankfurtRheinMain und die Anbindung an das S-Bahnnetz des Rhein-Main-Verkehrsverbunds gesehen. Als Schwäche wurde festgestellt, dass nicht alle Stadtteile über Radwege mit den Nachbarorten verbunden sind. Weitere Kritikpunkte waren das hohe Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsstraßen und zu schmale Bürgersteige.

²⁰ Stadt Rödermark (2017): Standorte und Anzahl der neuen Fahrradabstellanlagen

Als Ziele wurden die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer und Fußgänger, die Steigerung des Radverkehrsanteils und die bessere Anbindung Rödermarks an überregionale Radverkehrsnetzwerke und die Nachbarkommunen genannt.²¹

Politische Zielsetzungen der Stadt Rödermark zur Förderung des Radverkehrs

Bereits 2011 hat die Stadt Rödermark beschlossen, ein Konzept für eine sichere Fahrradverbindung von Urberach nach Messel erstellen zu lassen. Der Beschluss fußt auf dem Koalitionsvertrag aus 2011, in dem die Verbesserung des Radwegenetzes in und um Rödermark als Ziel genannt wird. „Wir setzen uns für die Verbesserung des Radwegenetzes in und um Rödermark ein, vor allem der Ausbau eines Radweges nach Messel erscheint uns vordringlich. Außerdem soll erreicht werden, dass der Radweg von Urberach nach Dieburg über die Hohe Straße durchgängig auch über das Gebiet des ehemaligen Munitionslagers (Muna) bei Münster geführt werden kann.“²² Auch der Koalitionsvertrag aus 2016 beinhaltet die Verbesserung des Radwegenetzes.

²¹ Stadt Rödermark/ Projektteam Ursula Funke: Stadtleitbild Rödermark 2012. S. 7

²² Stadt Rödermark, Bürgerinformationssystem: Antrag der Fraktion Andere Liste/ Die Grünen und der CDU-Fraktion und Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rödermark am 06.12.2011

4 Zielsetzungen des Nahmobilitätsplans der Stadt Rödermark

**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**

September 2017

Die Zielsetzungen und thematischen Schwerpunktsetzungen des Nahmobilitätsplans sind das Ergebnis des 1. Workshops. In diesem wurden Zielsetzungen zur Diskussion und Bewertung gestellt. Diese Zielsetzungen wurden vom Gutachter gemeinsam mit der Stadtverwaltung unter Berücksichtigung der bisherigen Aktivitäten entwickelt.

In die abschließenden Zielsetzungen fließen darüber hinaus die Ergebnisse der nachfolgenden Arbeitsschritte (siehe Kapitel 5) ein. Die detaillierten Analysen der Vertiefungsbereiche führten zum Teil zu einer Anpassung bzw. Erweiterung der Schwerpunktsetzungen.

Die zentralen Zielsetzungen des Nahmobilitätsplans der Stadt Rödermark sind:

- Verbesserung der Verknüpfung von Fuß- und Radverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch verbesserte Zuwegung zu SPNV-Stationen und Bushaltestellen
- Verbesserung der Durchgängigkeit von Radverkehrsführungen und deren Wahrnehmbarkeit in Rödermark und zu den Nachbarkommunen
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Schulen zu Fuß/ mit dem Fahrrad
- Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in den Geschäftsbereichen der zentralen Ortsbereiche/ Ortsdurchfahrten sowie im Umfeld der Fachmarktzentren
- Verbesserung der Barrierefreiheit auf Gehwegen und bei Fahrbahnquerungen
- Verbesserung der Beleuchtungssituation vor allem bei Radverkehrsverbindungen außerhalb der Siedlungsbereiche
- Erhöhung der Motivation/ Einleitung eines Bewusstseinswandels für klimafreundliche Nahmobilität

5 Bestandsanalyse und Bewertung

5.1 Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Rödermark

5.1.1 Räumliche Einbindung und Bevölkerungsstruktur

Die Stadt Rödermark ist Mittelzentrum im Kreis Offenbach. Die Städte Frankfurt und Offenbach liegen ca. 20 km nördlich, die Stadt Darmstadt ca. 15 km südwestlich von Rödermark entfernt.

Aussagen zu den Verflechtungen Rödermarks mit umliegenden Kommunen und in der Region FrankfurtRheinMain sind anhand der Pendlerdaten möglich.²³

Nach diesen leben in Rödermark 9.882 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von diesen arbeiten 1.787 in Rödermark (Binnenpendler: 18 %), 8.095 (82 %) pendeln aus. Wichtige Arbeitsorte innerhalb des Kreises Offenbach sind die Städte Dietzenbach (664 Auspendler), Dreieich (464 Auspendler) und Rodgau (433 Auspendler). Das wichtigste Ziel der Beschäftigten ist aber Frankfurt am Main (2.195 Auspendler). Weitere wichtige Arbeitsorte sind die Städte Offenbach (517 Auspendler) und Darmstadt (490 Auspendler) und der Landkreis Darmstadt-Dieburg (664 Auspendler), welcher direkt an Rödermark angrenzt. 4.322 Beschäftigte pendeln nach Rödermark ein, davon 559 Einpendler aus Rodgau, 236 aus Frankfurt, 235 aus Dietzenbach, 169 aus Offenbach und 137 aus Dreieich.²⁴

Die Stadt Rödermark hat aktuell knapp 29.000 Einwohner. Die Einwohnerzahl ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Die meisten Einwohner - jeweils über 10.000 - leben in den beiden größten Stadtteile Ober-Roden und Urberach. Die Einwohnerzahl der weiteren 3 Stadtteile beträgt unter 100 Einwohner in Bulau, knapp 200 in Messenhausen und knapp 3.000 Einwohner in Waldacker.

Das Durchschnittsalter der Rödermarker lag im Jahr 2015 bei 45,8 Jahren. Damit ist es seit dem Jahr 2000 (40,5 Jahre) kontinuierlich angestiegen. Auch die Prognosen für 2030 weisen auf eine weitere Zunahme des Durchschnittsalters hin.²⁵ Das Durchschnittsalter ist höher als im Kreis Offenbach (2015: 43,9 Jahre) und in Hessen (2015: 43,7 Jahre).

Die größte Altersgruppe ist aktuell mit 30 % die 40 bis unter 60jährigen. In Zukunft wird ihr Anteil, ebenso wie der der jüngeren Altersgruppen, abnehmen.

²³ Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2016): Arbeitsmarkt in Zahlen, Gemeindedaten Juni 2015

²⁴ ebenda

²⁵ Hessen Agentur (2015) Gemeindedatenblatt Rödermark

Die Altersgruppe der 60 bis unter 80 Jährigen soll im Jahr 2030 mit 28 % den größten Anteil ausmachen.

5.1.2 Siedlungsstruktur und Nahmobilitätsziele

Siedlungsstruktur und -entwicklung

Die beiden großen Stadtteile Urberach und Ober-Roden sind zwar räumlich getrennte Siedlungsbereiche, die Entfernung zwischen den Siedlungsflächen ist mit ungefähr einem Kilometer aber klein genug, um eine nahmobilitätsrelevante Verbindung zu ermöglichen.

Die kleineren Stadtteile Messenhausen und Waldacker liegen im Norden von Rödermark. Von Ober-Roden und Urberach sind sie durch Landschaftsräume bzw. Freiräume getrennt. Die Entfernung zu diesen beträgt weniger als 5 km.

Die Bewohner im Stadtteil Waldacker orientieren sich teilweise auch Richtung Dietzenbach. Die geringe Entfernung von weniger als 2 km macht unter anderem den dortigen Halt der S-Bahn sehr attraktiv.

Trotz der steigenden Einwohnerzahl soll sich die Siedlungsentwicklung in Rödermark auf Ober-Roden und Urberach begrenzen, um eine Zersiedelung zu verhindern.²⁶ Beispiele aktueller Entwicklung sind die Neubaugebiete „An den Rennwiesen“ (Urberach) und „An der Rodau“ (Ober-Roden). Beide Gebiete befinden sich nah an den historischen Ortskernen.

Ergänzend zur Ausweisung neuer Baugebiete wird auch die Innenentwicklung verfolgt. In direkter Nachbarschaft zum Bahnhof Ober-Roden entsteht derzeit eine neue Wohnbebauung.

Die Siedlungsstruktur ist in Karte 1 (siehe Anhang) dargestellt.

Nahmobilitätsziele

In den zwei großen Stadtteilen Ober-Roden und Urberach befinden sich zahlreiche öffentliche Einrichtungen. Dazu zählen die beiden Rathäuser, drei Grundschulen (1 in Urberach, 2 in Ober-Roden), die weiterführende Nell-Breuning-Schule (Ober-Roden) und weitere kommunale Gemeinschafts- und Bildungseinrichtungen wie die Stadtbibliothek, die Kulturhalle (Ober-Roden) sowie die Halle Urberach (Urberach).

²⁶ Vgl. Regionalverband FrankfurtRheinMain (2011): Regionaler Flächennutzungsplan 2010, S. 164

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

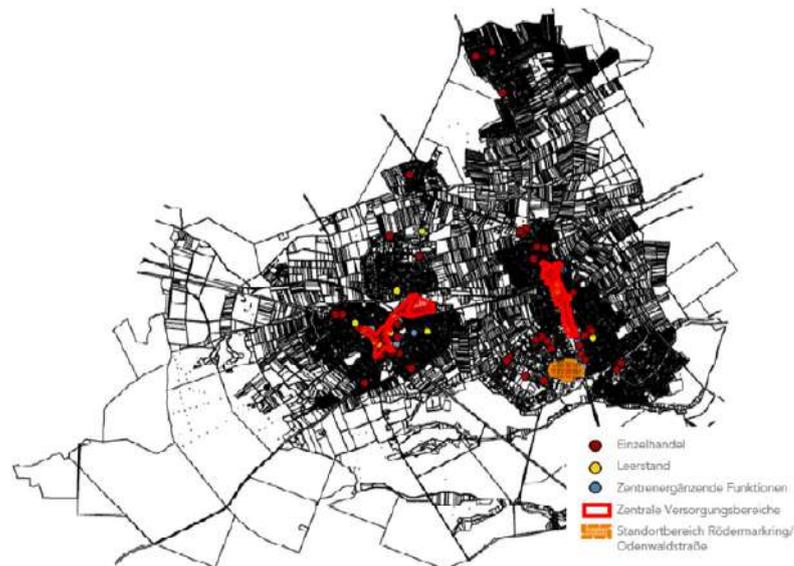
September 2017

In den beiden Ortsbereichen liegt der Großteil der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe in städtebaulich integrierter Lage.²⁷

In Ober-Roden sind die meisten öffentlichen Einrichtungen und Geschäfte entlang der zentralen Dieburger Straße erreichbar. Hier liegt auch der Bahnhof Ober-Roden.

In Urberach liegen Geschäfte und das Rathaus entlang der Ortsdurchfahrt B 486 (Konrad-Adenauer Straße/ Traminer Straße). Weitere Geschäfte befinden sich in der Achse Darmstädter Straße, Bahnhofstraße und Ober-Rodener Straße mit dem Fachmarktzentrum.

● **Abbildung 6:** Zentren und Standortstruktur in Rödermark²⁸

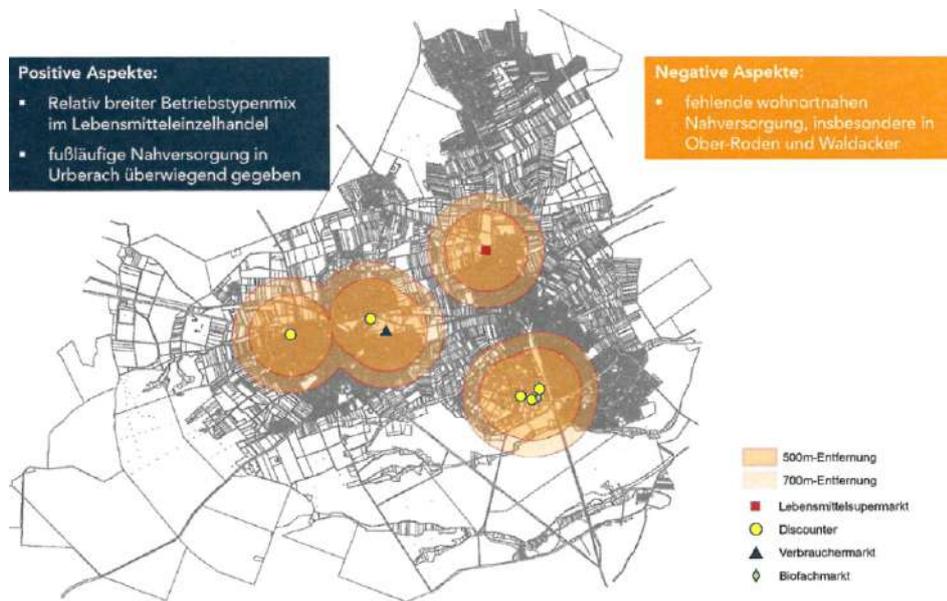


Die fußläufigen Nahversorgungsmöglichkeiten werden entsprechend Einzelhandelskonzept insbesondere in Urberach als gut bewertet. In Ober-Roden und Waldacker werden dagegen fehlende wohnortnahe Nahversorgungsmöglichkeiten bemängelt.

²⁷ Stadt Rödermark/ Stadt+Handel (2016): Einzelhandelskonzept, S. 2

²⁸ Stadt Rödermark/ Stadt+Handel (2016): Einzelhandelskonzept, S. 34

- **Abbildung 7:** Die Nahversorgungsstruktur in Rödermark im Überblick²⁹



**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**

September 2017

Mit den Bahnhöfen Ober-Roden und Urberach, die jeweils in zentraler Ortslage liegen, verfügt die Stadt Rödermark in den beiden großen Stadtteilen über direkte Anschlüsse nach Frankfurt und Offenbach (S-Bahn und Dreieichbahn). Darüber hinaus verbinden Linien der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach/ kvgOF die Stadt Rödermark mit den Nachbarkommunen.

In Karte 1 sind wichtige Ziele der Nahmobilität in Rödermark, insbesondere die Schulen, Bahnhöfe und Bushaltestellen, zentrale Versorgungsbereiche und Supermärkte, Sportanlagen sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen dargestellt.

- **Karte 1:** Bestand Netze und Ziele

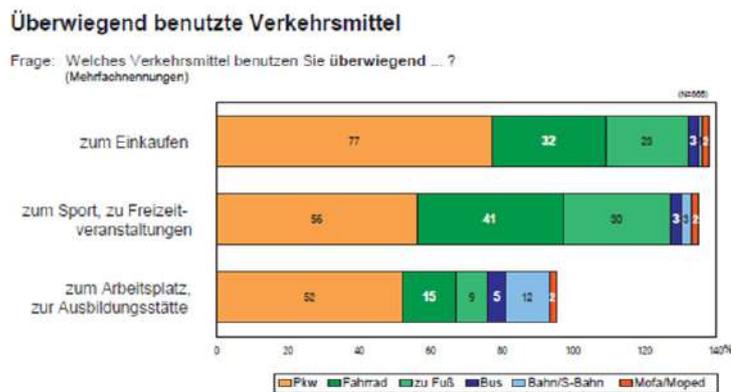
- siehe Kartenanhang -

²⁹ ebenda, S. 65

5.1.3 Mobilitätsverhalten

Im Jahr 2012 wurde im Rahmen des Leitbildprozesses eine Bürgerbefragung durchgeführt, in der auch das Mobilitätsverhalten thematisiert wurde.³⁰ Mit der Befragung wurde die Verkehrsmittelnutzung nach verschiedenen Wegezwecken ermittelt. Deutlich wird, dass bei Freizeitaktivitäten die Nahmobilität in Rödermark eine sehr große Rolle spielt. Einkaufswege werden ebenfalls häufig zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt, auch wenn die Pkw-Nutzung hier den größten Anteil hat.

- **Abbildung 8:** Überwiegend benutzte Verkehrsmittel nach Wegezwecken in Rödermark³¹

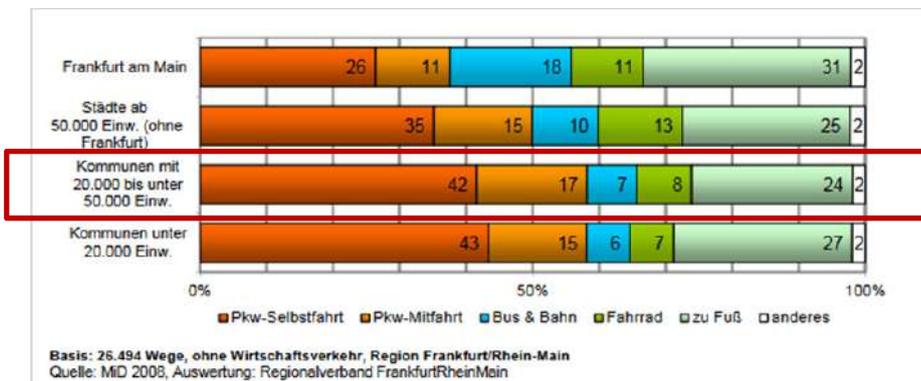


Mobilitätskennziffern für die Region FrankfurtRheinMain wurden im Rahmen der deutschlandweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ 2008 ermittelt. Die Auswertung der Verkehrsmittelnutzung nach Ortsgröße zeigt, dass in mit Rödermark vergleichbar großen Kommunen (20.000 bis 50.000 Einwohner) der Region FrankfurtRheinMain insgesamt 32 % der Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden.

³⁰ Vgl. Stadt Rödermark / Projektteam Ursula Funke (2012): Repräsentativbefragung; durch Mehrfachnennungen ist die Summe der Prozente häufig > 100 %

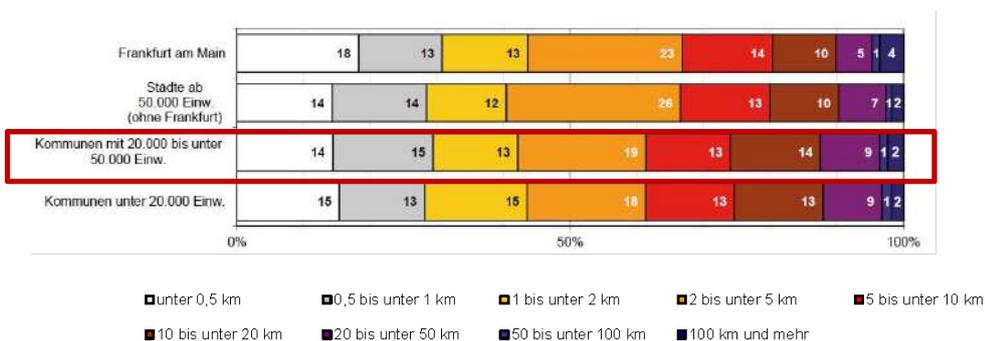
³¹ Stadt Rödermark / Projektteam Ursula Funke (2012): Repräsentativbefragung, S 25 ff.

- **Abbildung 9:** Verkehrsmittelnutzung in der Region FrankfurtRheinMain für alle Wege nach Ortsgrößenklasse³²



Zudem zeigen die Daten, dass 29 % der zurückgelegten Wege kürzer als 1 km waren, bei den Einkaufswegen sind 43 % kürzer als 1 km. 32 % der Wege waren zwischen 1 und 5 km lang. Insbesondere diese Wege bieten Potentiale für die Nahmobilität.

- **Abbildung 10:** Zurückgelegte Distanzen in der Region FrankfurtRheinMain für alle Wege nach Ortsgrößenklassen³³



³² Regionalverband RheinMain (2014): Mobilitätskennziffern für die Region Frankfurt/Rhein-Main und ihre Kommunen, Abbildung 4

³³ ebenda, Abbildung 6

5.2 Verkehrsnetze und Infrastruktur

5.2.1 Fußverkehr

Definierte Netze für den Fußverkehr bestehen in Rödermark ausschließlich für die Wege zu den Grundschulen in den Stadtteilen Ober-Roden und Urberach. In den Schulwegeplänen sind die empfohlenen sicheren Routen zu den Grundschulen innerhalb der fußläufigen Einzugsbereiche dargestellt. Die empfohlenen Schulrouten sind auch im Straßenraum über Kennzeichnungen im Straßenbelag („kleiner Rödermärker“) wahrnehmbar.

- **Abbildung 11:** Schulwegrouten im Stadtteil Urberach



- **Abbildung 12:** Kennzeichnung der empfohlenen Schulwegrouten im Straßenraum durch „kleine Rödermärker“



Zur Infrastruktur für den Fußgängerverkehr liegen keine gesamtstädtischen Aussagen vor. Im Detail wird die Infrastruktur für den Fußgängerverkehr in den Vertiefungsbereichen aufgenommen und bewertet (siehe Kapitel 5.5.2).

5.2.2 Radverkehr

Im Radverkehr bestehen Netzdefinitionen durch das Radwegenetz Kreis Offenbach mit Haupt- und Nebennetz bzw. einem lokalen Radnetz einschließlich des Schülerradrouthenetzes (in Rödermark zur Nell-Breuning-Schule).

Das Radwegenetz Kreis Offenbach verbindet die Stadtteile Rödermarks mit den angrenzenden Gemeinden sowie die Stadtteile untereinander.

Die Radverkehrsnetze in Rödermark sind in Karte 1 - Bestand Netze und Ziele dargestellt (siehe Kartenanhang).

Das Radwegenetz ist über den Radroutenplaner Hessen und das BürgerGis des Landkreis Offenbach abrufbar. Die Radwegeverbindungen sind im Kreis Offenbach einheitlich beschildert.

- **Abbildung 13:** Beschilderung des Radwegenetzes in Rödermark



Für das Radwegenetz des Kreises Offenbach liegen auch Aussagen zu den Führungsformen vor. Die aktuelle Radverkehrsführung in Rödermark ist in Karte 2 dargestellt.

- **Karte 2:** Bestand Radverkehrsführung

- siehe Kartenanhang -

Das Aufzeigen von Mängeln im Radverkehrsnetz ist eine Aufgabe des "Runden Tisch Radverkehr". Die tabellarische Mängelerfassung in einem „Kataster Konfliktpunkte Radverkehr“ beinhaltet Meldungen zum Fahrbahnzustand, zu Defiziten in der Radverkehrsinfrastruktur und in der Radverkehrsführung sowie in der Beschilderung und Wegweisung.

Eine Verortung der in diesem Kataster aufgeführten Mängel im Radverkehrsnetz ist in der Karte 3 dargestellt.

- **Karte 3:** Kataster Konfliktpunkte Fahrrad

- siehe Kartenanhang -

Im Detail wird die Infrastruktur für den Radverkehr in den Vertiefungsbereichen aufgenommen und bewertet (siehe Kapitel 5.5.2)

5.2.3 ÖPNV

Wichtigste Verknüpfungspunkte der Nahmobilität mit dem ÖPNV sind die Bahnhöfe in den Stadtteilen Ober-Roden und Urberach. Der Bahnhof Ober-Roden ist Endstation der S-Bahn-Linie S1 Richtung Offenbach und Frankfurt. Die Bahnhöfe Ober-Roden und Urberach sind darüber hinaus Stationen der Dreieichbahn Richtung Frankfurt und Dieburg.

Im Regionalen Flächennutzungsplan ist für eine mögliche Trassenverlängerung der S-Bahn aus Dietzenbach nach Urberach und Ober-Roden eine Trassenfreihaltung dargestellt.³⁴

Beide Bahnhöfe sind in das bestehende Radverkehrsnetz eingebunden. An den Stationen stehen Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen für Bike + Ride zur Verfügung.

- **Abbildung 14:** Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen an den Bahnhöfen Ober-Roden (links) und Urberach (rechts)



Die Bahnsteige an den Bahnhöfen Ober-Roden und Urberach sind barrierefrei erreichbar. Aus dem öffentlichen Wegenetz ist die Barrierefreiheit durch ni-

³⁴ Vgl. RP Darmstadt: Regionaler Flächennutzungsplan Südhessen 2010, S. 230

veaugleiche Zugänglichkeit oder Rampen gewährleistet, in Ober-Roden gibt es darüber hinaus Aufzüge von der Gleisunterführung zu den Bahnsteigen.

Im Umfeld des Bahnhofes Ober-Roden wurde mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Leitsystemen die Barrierefreiheit verbessert. Die Bahnsteige in Urberach sind mit taktilen Leitsystemen ausgestattet.

Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe aus dem öffentlichen Straßennetz ist nicht überall über gesicherte Querungsstellen möglich. In Urberach muss aus den südöstlichen Stadtteilen die Bahnhofstraße gequert werden, in Ober-Roden ist ebenfalls aus den östlichen Stadtteilen die Querung der Dieburger Straße erforderlich.

- **Abbildung 15:** Bordsteinabsenkungen und taktiler Leitsysteme am Bahnhof Ober-Roden (links), taktile Leitsysteme am Bahnsteig Bahnhof Urberach (rechts)



Auch viele Bushaltestellen in Rödermark sind barrierefrei ausgebaut und verfügen über überdachte Wartebereiche.

Nicht an allen Haltestellen bestehen im näheren Umfeld sichere Querungsstellen.

- **Abbildung 16:** Haltestelle Rathaus (links) und Fachmarktzentrum (rechts) in Urberach mit Kasseler Bord und taktiler Leitsystem



Die Lage der Bahnhöfe und Haltestellen im Stadtgebiet ist in Karte 1 (siehe Abbildung) dargestellt.

5.2.4 Kfz-Verkehr

Das übergeordnete Straßennetz in Rödermark besteht aus den Bundesstraßen B 486 und B 459 und der Landesstraße L 3097.

Die Bundesstraße B 486 durchquert den Ortskern Urberachs und verbindet den Ort mit der Bundesautobahn A 661 im Westen und der Bundesstraße B 45 im Südosten. Die B 486 hat im Bereich Urberach eine Belastung zwischen 13.000 und 16.000 Fahrzeugen.³⁵

Die Bundesstraße B 459 verläuft als Umgehungsstraße am Ortszentrum von Ober-Roden vorbei. Sie verbindet den Ort Richtung Süden und Norden. Durch die Umgehungsstraße wurden die Voraussetzungen geschaffen, die Ortsdurchfahrt in Ober-Roden zwischen Rathaus und der Obergasse als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen.

Die Landesstraße L 3097 verbindet Rödermark mit der Bundesstraße B 45 im Osten. Zwischen Urberach (Robert-Bloch-Str.) und dem Anschluss an die B 459 außerhalb des Ortes weist sie eine Belastung von knapp 15.000 Fahrzeugen auf.³⁶ Die L 3097 verläuft durch Ober-Roden und Urberach. In Urberach bildet sie den Straßenzug Ober-Rodener Straße, Bahnhofsstraße/ Robert-Bloch-Straße und Darmstädter Straße durch den Ortskern nach Südwesten Richtung Messel. Die Abschnitte Bahnhofstraße und Robert-Bloch-Straße sind als Einbahnstraßen ausgewiesen.

5.3 Verkehrssicherheit

Auswertung der Verkehrsunfalldaten

In den Jahren 2014-2016 wurden in Rödermark insgesamt 53 Unfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrern registriert. Ein Unfall war mit Todesfolge, bei sieben Unfällen wurden Personen schwer verletzt.³⁷ Im gleichen

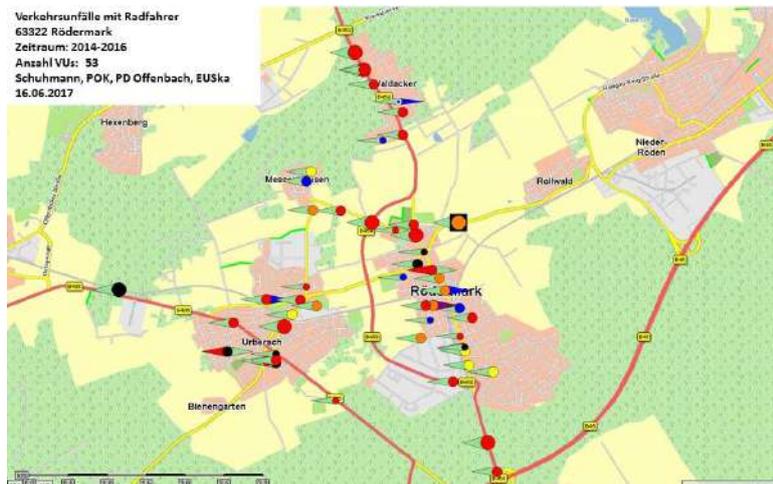
³⁵ Vgl. Hessen Mobil (2015): Manuelle Straßenverkehrszählungen 2015, Ergebnisse auf Bundesstraßen

³⁶ Vgl. Hessen Mobil (2015): Manuelle Straßenverkehrszählungen 2015, Ergebnisse auf Landesstraßen

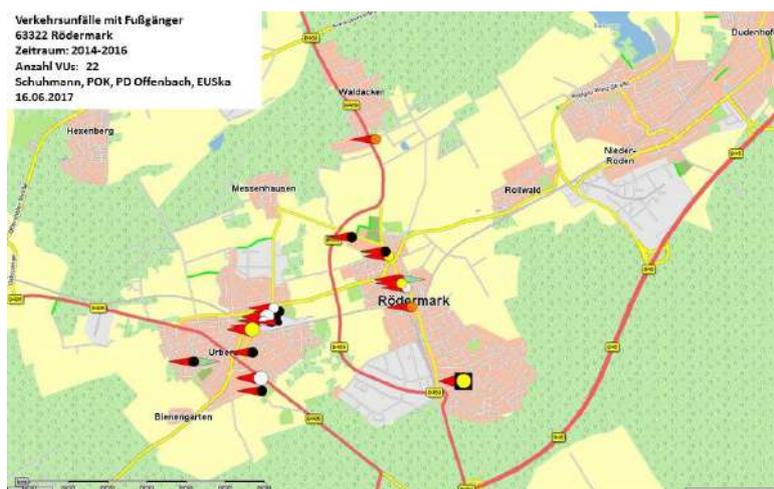
³⁷ Vgl. PTV EUSKA/ Stadt Rödermark: Auswertung der Verkehrsunfalldaten 2014-2016

Zeitraum wurden 22 Verkehrsunfälle mit Fußgängern erfasst. Dabei gab es einen Getöteten und drei schwer verletzte Personen.³⁸

● **Abbildung 17:** Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelecfahrern 2014-2016



● **Abbildung 18:** Verkehrsunfälle mit Fußgängern 2014-2016



Abschnitte mit mehreren Unfällen mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrern waren unter anderem der Bereich Bahnhofstraße, Ober-Rodener Straße und Fachmarktzentrum sowie die Kreuzung Rodastraße/ Ober-Rodener Straße in Urberach. Auch bei Unfällen mit Fußgängern war der die Ober-Rodener Straße und das Fachmarktzentrum ein Schwerpunktbereich.

In Ober-Röden wurden viele Unfälle mit Rad- und Pedelecfahrern entlang der Dieburger Straße erfasst. Auch die meisten Unfälle mit Fußgängern wurden entlang der Dieburger Straße erfasst.

³⁸ ebenda

5.4 Kommunikation und Information

Wesentliche Grundlage der Kommunikation und Information zu verkehrlichen Themen sind die Aktivitäten zum Klimaschutz in der Stadt Rödermark.

Auf der Internetseite der Stadt Rödermark zum Klimaschutz werden Informationen zur Elektromobilität und zum Carsharing sowie zum Fuß- und Radverkehr angeboten.

Mit der seit 2014 jährlich durchgeführten STADTRADELN-Aktion soll der Radverkehr in der Stadt vorangebracht und viele Bürger für das Radfahren im Alltag gewonnen werden.

Ende 2015 wurde der Runde Tisch Radverkehr eingerichtet, der u.a. ein Mängelkataster zum Radverkehr in Rödermark führt, das kontinuierlich fortgeschrieben wird und Grundlage für Verbesserungen im Radverkehr ist.

Darüber hinaus wird auch im Bürgerportal ein Mängelmelder angeboten, mit dem Probleme u.a. mit Ampelanlagen, Beschilderung und Verkehrszeichen, defekte Straßen, Wege, Plätze, ÖPNV und Straßenbeleuchtung gemeldet werden können.

5.5 Bestandsaufnahme und Bewertung in Vertiefungsbereichen

5.5.1 Abgrenzung und Themenstellungen der Vertiefungsbereiche

Zur Vertiefung der Bestandsanalyse und Bewertung der Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark erfolgte die Auswahl von drei räumlichen Schwerpunkten, in denen eine konkrete Status Quo-Erfassung durchgeführt wurde, die das vorhandene Mängelkataster der Stadt Rödermark und die Status-Quo-Betrachtung des 1. Workshops fragestellungsbezogen ergänzen und konkretisieren.

Die räumlichen Schwerpunkte sind

- Vertiefungsbereich Urberach mit folgenden Themen und Zielsetzungen
 - Verbesserung der Bedingungen für Nahmobilität entlang der Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt
 - Verbesserung der Verkehrssituation an/ Erreichbarkeit der Schule an den Linden
 - Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen auf dem Weg zum Bahnhof sowie zu den Einkaufsbereichen

- Vertiefungsbereich Ober-Roden mit folgenden Themen und Zielsetzungen
 - Schaffung einer nahmobilitätsgerechten Anbindung des "Neubaugebietes" Odenwaldstraße an das Zentrum/ die Schule/ den Bahnhof
 - Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen auf der parallelen Achse Dieburger Straße und Anbindung Bahnhof
 - Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Trinkbornschule
 - Verbesserung der Erreichbarkeit/ Anbindung des Fachmarktzentrums Odenwaldstraße
- Vertiefungsbereich "Grüne Mitte" mit
 - Attraktivierung und Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Stadtteilverbindungsrouen Alter Seeweg, Oberwiesenweg, Heiligtenweg (Stärken stärken, Defizite abbauen in Bezug auf Ausstattung, Beleuchtung, Wegweisung, Einbindung in das bestehende Radnetz)

Die Vertiefungsbereiche sind in Karte 4 dargestellt.

- **Karte 4:** Vertiefungsbereiche Übersicht

- siehe Kartenanhang -

5.5.2 Bestandsanalyse in den Vertiefungsbereichen

In den Vertiefungsbereichen wurden Bestandsaufnahmen zu den Themen Verkehrsorganisation, Fußwegeinfrastruktur, Radverkehrsinfrastruktur und Querungsanlagen durchgeführt. Im Bereich Grüne Mitte wurden auch die Beleuchtung und Möblierung erhoben.

- Verkehrsorganisation: u.a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Tempo 30-Zonen Einbahnstraßen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Verkehrsbeschränkungen, Gehwegparken
- Fußwegeinfrastruktur: u.a. Gehwegbreite, bauliche Engstellen, von Pflaster/ Asphalt abweichender Belag. Die Gehwegbreite wurde in den Gruppen > 2,50 m, 1,50 - 2,50 m und weniger als 1,50 m Breite erhoben und dargestellt.
- Radverkehrsinfrastruktur: u.a. Führungsform, Gestaltung und Beschilderung.
- Querungsmöglichkeiten: u.a. Art der Querung (Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg, Mittelinsel), Warte- und Grünzeiten an Lichtsignalanlagen, Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen, weitere Querungsanlagen (Fußgängerüberweg, Mittelinseln, ...)

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

September 2017

- Wegweisung, Ausstattung und Beleuchtung im Vertiefungsbereich Grüne Mitte

Die Bestandsanalysen für die Vertiefungsbereiche sind in den Karten 5 - 7 dargestellt.

- **Karte 5:** Vertiefungsbereich Urberach - Bestandsanalyse
- **Karte 6:** Vertiefungsbereich Ober-Roden - Bestandsanalyse
- **Karte 7:** Vertiefungsbereich Grüne Mitte - Bestandsanalyse

- siehe Kartenanhang -

Wesentliche zusammenfassende Ergebnisse zur durchgeführten Bestandsanalyse sind:

- Verkehrsorganisation:
 - Die untersuchten Wegeverbindungen in Urberach und Ober-Roden liegen vorwiegend Am Hauptstraßennetz; die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in diesem meist 50 km/h, in Teilabschnitten ist 30 km/h angeordnet.
 - Weiter reduzierte Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 20 und verkehrsberuhigte Bereiche) sind im Umfeld der Schulen sowie im Zentrum von Ober-Roden³⁹ angeordnet.
 - In den Ortszentren von Urberach und Ober-Roden ist in einigen Bereichen Gehwegparken zugelassen.
- Fußwegeinfrastruktur:
 - Straßenbegleitende Gehwege sind an den untersuchten Straßen meist vorhanden; der überwiegende Teil der Gehwege weist eine Mindestbreite von 1,50 m auf, teilweise wird auch diese Mindestbreite unterschritten.
 - Engstellen im Straßenraum gehen in der Regel zulasten des Fußgängerverkehrs, auch durch Gehwegparken entstehen viele Engstellen.

³⁹ aktuell (September 2017) wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung im Zentrum von Ober-Roden zur Vereinheitlichung von Tempo 20 auf Tempo 30 verändert; aufgrund der Straßengestaltung in diesem Bereich wird vom Gutachter die bis dahin bestehende Tempo 20-Regelung als angemessen beurteilt

- Radverkehrsführung:
 - Der Radverkehr wird häufig im Mischverkehr geführt; dies erfolgt auch bei hohen Verkehrsbelastungen und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.
 - In einigen Bereichen gibt es Radfahr- oder Schutzstreifen; vereinzelt sind gemeinsame Geh- und Radwege und Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, ausgewiesen.

- Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr:
 - Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr bestehen vor allem an lichtsignalgeregelten Kreuzungen und Einmündungen sowie an Fußgängerfurten. Fußgängerüberwege oder Querungshilfen (z.B. Mittelinseln) waren in den untersuchten Bereichen nur vereinzelt vorhanden.
 - In einigen Bereichen mit Querungsbedarf (u.a. im Bereich der Bahnhöfe, an Haltestellen und in Straßen mit Geschäftsnutzung) fehlen gesicherte Querungsmöglichkeiten.

In den nachfolgenden Kapiteln sind für die einzelnen Untersuchungsrelationen in den Vertiefungsbereichen die aus der Bestandsaufnahme und -analyse herausgearbeiteten Defizite zusammengefasst.

5.5.3 Zusammenfassung der festgestellten Defizite in den Vertiefungsbereichen

Vertiefungsbereich Urberach

Bedingungen für die Nahmobilität entlang der Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt (B 486)

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen liegen laut Zählungen durch Hessen Mobil auf der Bundesstraße B 486 zwischen 13.000 und 16.000 Fahrzeugen.⁴⁰ Die Verkehrsbelastung auf der B 486 Ortsdurchfahrt Urberach führt zu Beeinträchtigungen der Umfeld- und Umweltbedingungen, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.

Defizite im Bereich der Ortsdurchfahrt der B 486 sind:

- Engstellen durch Gehwegparken
Entlang der Ortsdurchfahrt wird der Gehweg auf der nordöstlichen Straßen-

⁴⁰ Vgl. Hessen Mobil (2015): Manuelle Straßenverkehrszählungen 2015, Ergebnisse auf Bundesstraßen

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

seite häufig durch Gehwegparken stark verengt. Die verbleibenden nutzba-
ren Gehwegbreiten liegen unter 1,50 m. Dadurch ist die Nutzbarkeit insbe-
sondere für Menschen mit Gehhilfen oder Kinderwägen aber auch bei der
Begegnung zweier Fußgänger deutlich eingeschränkt. Zudem werden Sicht-
beziehungen insbesondere beim Queren der Fahrbahn beeinträchtigt.

- **Fehlende Radverkehrsanlagen:**
Im Bereich der Ortsdurchfahrt wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
Durch die hohe Verkehrsbelastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit
von 50 km/h ist die aktuelle Situation für viele Radfahrer unattraktiv und un-
sicher. Die ERA empfiehlt für Straßen mit vergleichbare Verkehrsbelastung
und Höchstgeschwindigkeit die Einrichtung von Radverkehrsanlagen.⁴¹ Kon-
flikte und unsichere Situationen treten auch durch das beidseitige Parken
auf.
- **Fehlende und unsichere Querungen:**
Querungsanlagen oder Querungshilfen fehlen insbesondere am nordwestli-
chen Ortseingang. Querungsbedarf besteht hier zur Erreichbarkeit der Bus-
haltestelle und des Nahversorgers.
Im Bereich der Kreuzung Konrad Adenauer Straße/ Bahnhofstraße (Schul-
weg) sind die Aufstellflächen an der Fußgängerfurt nicht ausreichend di-
mensioniert.
Die Fußgängerampel an der Robert-Bloch-Str. hat eine Wartezeit von 40 -
70 Sek., außerdem eine sehr kurze Grünphase. Die Nutzung der Ampel ist
für Fußgänger, insbesondere für die hier zur Schule gehenden Schüler unat-
traktiv und unsicher.

Verkehrssituation an/ Erreichbarkeit der Schule an den Linden

Die Schule an den Linden (Grundschule) befindet sich in der Töpferstraße. Die
Töpferstraße ist Einbahnstraße und hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf
20 km/h. Fußgänger und Radfahrer werden auf einem einseitigen gemeinsa-
men Geh- und Radweg geführt, der aber baulich getrennt angelegt ist. Aufgrund
der geringen baulichen Breite soll die Ausweisung des Geh- und Radweges
überprüft werden. Im Zuge dessen kann eine Änderung der Beschilderung
erforderlich werden.⁴²

⁴¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002):
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. S 3-10

⁴² Vgl. StVO Novelle 1997 und Bundesverwaltungsgericht 11/2010

- **Abbildung 19:** Verkehrsorganisation in der Töpferstraße



**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**

September 2017

Defizite sind

- **Behinderungen durch Bring- und Holverkehre:**
Insbesondere zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Konfliktsituationen entstehen durch Bring- und Holverkehre mit haltenden bzw. parkenden Fahrzeugen, die die Verkehrssicherheit und die Sicht- und Wegebeziehungen der Zufußgehenden und mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Schüler beeinträchtigen.
- **Unsichere und unattraktive Wegebeziehungen auf den Schulwegen:**
In den Kreuzungsbereichen Töpferstraße/ Darmstädter Straße- und Töpferstraße/ Taminer Straße gibt es gesicherte Querungsmöglichkeiten. Parkende Fahrzeuge, überdimensionierte Einmündungsbereiche, schmale Gehwege und schmale Aufstellflächen an Übergängen bedingen aber unsichere und unattraktive Situationen insbesondere im Längsverkehr und bei der Querung der Hauptverkehrsstraßen.

Nahmobilitätsbedingungen auf dem Weg zum Bahnhof sowie zu Einkaufsbereichen (Achse Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Die Bahnhofstraße ist die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Ortzentrum. Die Bahnhofstraße ist zwischen Wagnerstraße und Konrad-Adenauer-Straße als Einbahnstraße ausgewiesen. Im weiteren Verlauf verbindet die Ober-Rodener Straße den Bahnhof mit dem Fachmarktzentrum und dem nördlichen Bereich Urberachs.

Defizite sind

- **Überdimensionierte Fahrbahn in der Bahnhofstraße:**
Die Fahrbahn beansprucht einen Großteil der vorhandenen Fläche und wird auch zum Parken genutzt. Die Seitenräume sind dagegen gering dimensioniert.

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

September 2017

- Engstellen und Barrieren auf Gehwegen in der Bahnhofstraße:
Ein durchgängiger Gehweg besteht nur auf einer Straßenseite. Es gibt zahlreiche Engstellen und Gehwegabschnitte mit Breiten von weniger als 1,50 m. Bauliche Engstellen (Gebäudeecken/ -kanten) gehen ausschließlich zu Lasten des Fußverkehrs. Parkende Fahrzeuge engen den Fußgängerbereich weiter ein.
- Mangelhafte Rad- und Fußverkehrsführung am Bahnübergang/ Zugang bzw. Zufahrt zum Bahnhof:
Die aktuelle Gestaltung und Organisation des Fußverkehrs am Bahnübergang ist unzureichend. Der Gehweg über die Bahnstrecke ist eng und in einem baulich schlechten Zustand.
Im Bereich des Bahnübergangs fehlen Radverkehrsanlagen. Die vorhandene Radverkehrsführung endet/ beginnt nördlich des Bahnübergangs. Südlich des Bahnübergangs gibt es keine gesonderte Radverkehrsführung.
Auf beiden Seiten des Bahnübergangs fehlt es zudem sowohl für den Fuß- wie auch für den Radverkehr an geeigneten Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn für eine sichere Erreichbarkeit des Bahnhofs bzw. der Haltestellen im Bahnhofbereich.
- Unzureichende Radverkehrsanlagen in der Ober-Rodener Straße:
Die Ober-Rodener Straße (L 3097) verbindet den Bahnhof mit dem nördlichen Teil Urberachs. Hier befindet sich auch ein Fachmarktzentrum.
Entlang der Straße gibt es nur teilweise Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen, die undeutlich markiert und schwer wahrnehmbar sind.
- Fehlende Querungsmöglichkeiten der Ober-Rodener Straße:
Im Einmündungsbereich „Am Schwimmbad“ fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit der Ober-Rodener Straße für den Radverkehr auf der Verbindung nach Ober-Roden. Auch für den Fußgängerverkehr besteht hier Querungsbedarf (z.B. zum Badehaus).
Auch eine direkte Querung zwischen Fachmarktzentrum und dem gegenüberliegenden Nahversorger (Aldi) ist nicht vorhanden, ein Umweg über die südliche Fußgängerfurt an der Zufahrt zum Fachmarktzentrum ist erforderlich.
- Konflikte an der Kreuzung Ober-Rodener Straße/ Rodastraße:
Problematisch ist auch die Kreuzungssituation an der Rodastraße insbesondere für den Radverkehr (siehe auch Mängelkataster und Unfallzahlen 2014-16).⁴³

⁴³ Stadt Rödermark: Unfalldaten Radfahrer 2014-2016

- Erschließung Fachmarktzentrum:

Die aktuelle Verkehrsorganisation am Fachmarktzentrum ist auf den Kfz-Verkehr fokussiert. Die vorhandenen Gehwege und Markierungen für den Fußverkehr bilden keine durchgehenden Verbindungen zu den Eingängen der Fachmärkte.

Fahrradabstellanlagen an den Geschäften sind zwar meist vorhanden, aber abseits von den Eingangsbereichen und nicht in einer ausreichenden Qualität.

In Karte 8 sind die Defizite im Vertiefungsbereich Urberach räumlich verortet dargestellt.

- **Karte 8:** Vertiefungsbereich Urberach - Defizitanalyse

- siehe Kartenanhang -

Vertiefungsbereich Ober-Roden

Nahmobilitätsgerechte Anbindung des "Neubaugebietes" Odenwaldstraße an das Zentrum/ Schule/ Bahnhof

Das Neubaugebiet befindet sich in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof Ober-Roden. Im Zuge der Erschließung soll eine direkte fußläufige und barrierefreie Anbindung an den Bahnhof, das Zentrum und die Schule sichergestellt werden.

Defizite sind

- Engstellen Odenwaldstraße

An der Kreuzung Odenwaldstraße/ Eisenbahnstraße sind die Gehwege sehr schmal. Die Einsehbarkeit ist eingeschränkt, die Aufstellflächen zum Überqueren der Fahrbahn sind gering.

Die Gehwege in der Odenwaldstraße haben zumeist eine Breite von knapp über 1,50 m. Durch Hindernisse (bspw. Laternen/ Sicherungskästen) gibt es vereinzelte Engstellen, die nutzbare Breite ist deutlich reduziert. Im südlichen Abschnitt der Straße wird eine Gehwebreite von 1,50 m in einigen Abschnitten unterschritten.

- Unzureichende Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Bereich Bahnübergang Odenwald-/ Rilkestraße:

Am Bahnübergang ist die Führung für den Fußverkehr nur undeutlich markiert. Aufgrund der direkten Nachbarschaft zur Trinkbornschule besteht ein besonderer Bedarf für eine sichere Fußverkehrsinfrastruktur.

Zudem fehlt es auf beiden Seiten der Bahntrasse an geeigneten Querungsmöglichkeiten der z.T. überdimensionierten Fahrbahn.

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

Nahmobilitätsbedingungen auf der parallelen Achse Dieburger Straße und Anbindung Bahnhof

Die Dieburger Straße ist die zentrale Verbindung in Ober-Roden. Sie verläuft in Nord-Süd Richtung und verbindet unter anderem den Bahnhof mit dem Ortszentrum.

Defizite sind

- Gehwegparken:
Die Dieburger Straße verfügt mit Gehwegen zwischen 1,50 und 2,50 m grundsätzlich über ausreichende Gehwegbreiten. Durch legales Gehwegparken entstehen aber zahlreiche Engstellen. An diesen Stellen ist die Nutzbarkeit insbesondere für Menschen mit Kinderwagen oder Gehhilfen beeinträchtigt.
- Fehlende Zugänglichkeit der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof:
Am Ende des neu eingerichteten Fußweges (Radfahrer frei) entlang der Gleise nördlich des Bahnhofs besteht für den Radverkehr keine erkennbare Verbindung zu den Fahrradabstellanlagen auf der Südseite. Radfahrer müssen absteigen und/ oder den Bahnhof umfahren.
- Barrierewirkung der S-Bahn-Trasse:
Die S-Bahn-Trasse von Ober-Roden nach Rodgau ist aufgrund der häufigen Zugquerungen und der dadurch entstehenden langen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer eine Barriere.
- Fehlende Querungsmöglichkeit am Bahnübergang Dieburger Straße:
Am Bahnübergang Dieburger Straße gibt es aktuell keine Möglichkeit zur gesicherten Querung der Straße durch Fußgänger und Radfahrer.

Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Trinkbornschule

Das Gelände der Trinkbornschule findet sich in direkter Nachbarschaft zum Ortszentrum und dem Bahnübergang Odenwald-/ Rilkestraße. Die Trinkbrunnenstraße vor der Schule ist als verkehrsberuhigter Bereich mit Einbahnstraßenregelung und Radfahrstreifen in Gegenrichtung organisiert.

Defizite sind

- Behinderungen durch Bring- und Holverkehre:
Insbesondere zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Konfliktsituationen entstehen durch Hol- und Bringverkehre mit haltenden bzw. parkenden Fahrzeugen u.a. auf dem Radfahrstreifen in der Trinkbrunnenstraße.
- Sichere Wegeführung zur Schule:
Durch die Gestaltung des Ortszentrums als verkehrsberuhigten Bereich, teilweise mit niveaugleicher Straßenraumgestaltung und "weicher Separati-

on“ gibt es keine klar erkennbaren, sicheren Seitenräume. Insbesondere im Bereich Kulturhalle/ Rathaus gibt es Straßenabschnitte ohne oder mit sehr schmalen Seitenbereichen (< 1,50 m). Durch die Bebauung gibt es in diesem Bereich zusätzliche Sichtbehinderungen und Engstellen.

Erreichbarkeit/ Anbindung des Fachmarktzentruns Odenwaldstraße/ Rödermarkring

Die Standorte des Fachmarktzentruns liegen beidseitig am südlichen Ende der Odenwaldstraße.

Defizite sind

- **Fehlende Querungsmöglichkeit:**
Im direkten Querungsbereich zwischen den Fachmärkten besteht keine Querungshilfe über die Odenwaldstraße. Querungshilfen gibt es nördlich und südlich an der Odenwaldstraße, jedoch nicht als direkte Verbindung zwischen Fachmärkten.
- **Erschließung Fachmarktzentrum:**
Die aktuelle Verkehrsorganisation fokussiert sich auf den Kfz-Verkehr. Auf den Parkplätzen und zwischen den einzelnen Fachmärkten fehlt eine durchgängige und sichere Fußverkehrsführung. Die Geschäfte verfügen zwar über Fahrradabstellmöglichkeiten, diese sind aber von ungenügender Qualität.

In Karte 9 sind die festgestellten Defizite im Vertiefungsbereich Ober-Roden räumlich verortet dargestellt.

- **Karte 9:** Vertiefungsbereich Ober-Roden - Defizitanalyse

- siehe Kartenanhang -

Vertiefungsbereich "Grüne Mitte"

Stadtteilverbindungsrouen Alter Seeweg, Oberwiesenweg, Heiligtenweg

Grundsätzlich sind die bereits bestehenden Verbindungsrouen positiv zu bewerten, da sie die Ortsteile an verschiedenen Stellen insbesondere für den Radverkehr gut erreichbar machen. Zu deren besseren Wahrnehmung und Nutzung sollen sie attraktiver gestaltet und vorhandene Mängel beseitigt werden.

Defizite sind

- **Engstellen (Brücken/ Unterführungen):**
An Brücken und Unterführungen bestehen Engstellen in den sonst ausreichend breiten Verbindungswegen.

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

September 2017

- **Ergänzung/ Verbesserung Aufenthaltsqualität:**
Entlang der Verbindungen bestehen bereits Möglichkeiten zum Aufenthalt. Diese sind aber z.T. nur noch eingeschränkt nutzbar und überwiegend nicht attraktiv und ansprechend gestaltet.
- **Beleuchtung:**
Der Heiligtenweg und die Route über Alter Seeweg sind unbeleuchtet. Aufgrund ihrer Nähe zur weiterführenden Oswald-von-Neil-Breuning-Schule, kann davon ausgegangen werden, dass die Route über Alter Seeweg ganzjährig von Schülern genutzt wird (Schülerradroute), so dass eine Beleuchtung erforderlich wäre.
- **Wegweisung:**
Die Wegweisung entlang der Routen ist lückenhaft, die Verbindungen nur bedingt wahrnehmbar.

In Karte 10 sind die festgestellten Defizite aber auch Potentiale im Vertiefungsbereich Grüne Mitte räumlich verortet dargestellt.

- **Karte 10:** Vertiefungsbereich Grüne Mitte - Defizit- und Potentialanalyse
- siehe Kartenanhang -

5.6 Fazit Bestandsanalyse und -bewertung

Auf Basis der Bestandsanalysen und -bewertungen kristallisieren sich folgende wichtige Stärken und Schwächen in Rödermark bezüglich der Nahmobilitätsbedingungen heraus. Diese Stärken und Schwächen lassen sich zu den Themen Rahmenbedingungen, Radverkehr, Fußverkehr/ Schulwege, Nahmobilität und ÖPNV sowie Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit zusammenfassen.

5.6.1 Stärken

Rahmenbedingungen

- Die Stadt Rödermark weist eine kompakte Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen insbesondere in den zwei großen Stadtteilen auf. Wichtige Ziele können häufig nahmobil erreicht werden.
- Mit den Bahnhöfen in Ober-Roden und Urberach und deren zentralen Lagen sind die Voraussetzungen zur Verknüpfung von Nahmobilität und ÖPNV günstig.

Radverkehr

- Für den Radverkehr besteht mit dem kreisweiten Radwegenetz und dessen Beschilderung eine ausbaufähige Grundlage zur Weiterentwicklung.
- Zwischen den Stadtteilen Ober-Roden und Urberach bestehen mehrere gute Verbindungen für den Radverkehr.
- Die Verbesserung der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum ist bereits geplant bzw. wird 2017 noch umgesetzt.
- Zur Erhöhung der Radverkehrsnutzung werden Aktionen durchgeführt und Beteiligungen angeboten (STADTRADELN, Runder Tisch).

Fußgängerverkehr/ Schulwege

- Für die Grundschulen in Rödermark sind Schulwegepläne vorhanden, die empfohlenen Schulwege sind im Straßenraum mit wiederkehrenden Symbolen („kleiner Rödermärker“) markiert.
- Im direkten Schulumfeld bestehen Ansätze zur Verkehrsberuhigung.

Nahmobilitätsplan

Rödermark

September 2017

Nahmobilität und ÖPNV

- Die Bahnhöfe und Bushaltestellen sind überwiegend barrierefrei ausgestaltet.
- B+R-Anlagen an den Bahnhöfen und (zukünftig) auch an ausgewählten Haltestellen unterstützen die kombinierte Nutzung der Verkehrsmittel.

Aufenthaltsqualität/ Verkehrssicherheit

- In einigen zentralen Ortsdurchfahrten in Ober-Roden und Urberach (Dieburger Straße, Bahnhofstraße) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

5.6.2 Schwächen

Rahmenbedingungen

- Es fehlen Daten und Informationen zu den kleinräumigen Mobilitätsbedarfen sowie der Radverkehrsnachfrage in den einzelnen Stadtteilen Rödermarks.
- Nicht in allen Stadtteilen bestehen wohnortnahe Nahversorgungsmöglichkeiten.
- In räumlichen Planungen werden die Belange des Fuß- und Radverkehrs nicht immer ausreichend gut berücksichtigt.

Radverkehr

- An den Ortsdurchfahrten und verkehrsbelasteten Straßen fehlen Radverkehrsanlagen oder sind nicht durchgängig verfügbar.
- Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind uneinheitlich gestaltet und z.T. schlecht wahrnehmbar.
- Radverkehrsverbindungen in die Nachbarkommunen fehlen zum Teil.
- Der Radverkehrsplan aus 2004 ist nicht mehr aktuell, eine Aktualisierung ist erforderlich.

Fußgängerverkehr/ Schulwege

- Die Verkehrssituation im Schulumfeld ist zu Schulanfangs- und -endzeiten durch Bring- und Holverkehr geprägt, der die Verkehrssicherheit und die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer beeinträchtigt.
- Die Gehwege weisen an vielen Straßen nur absolutes Mindestmaß auf; an baulichen Engstellen wird das Mindestmaß unterschritten.
- Durch Gehwegparken werden in den zentralen Bereichen der Ortsdurchfahrten die für Fußgänger verfügbaren Flächen stark eingeschränkt.
- Nicht in allen Bereichen mit Querungsbedarf (auch auf Schulwegen) bestehen sichere Querungsmöglichkeiten.

**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**

September 2017

Nahmobilität und ÖPNV

- An den Bahnhöfen und Haltestellen fehlen zu deren sicheren und attraktiven Erreichbarkeit zum Teil Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr.

Aufenthaltsqualität/ Verkehrssicherheit

- Auf den Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraße treten hohe Verkehrsbelastungen auf, die sich negativ auf die Aufenthaltsqualitäten und sicheren Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr auswirken.

6 Nahmobilitätskonzept

6.1 Handlungsansätze

Die im vorangegangenen Kapitel dargestellten Stärken und Schwächen der **Verkehrsorganisation und Verkehrsinfrastruktur** für die Nahmobilität in Rödermark sind ein wesentlicher Handlungsansatz zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen im infrastrukturellen Bereich.

Darüber hinaus sind weitere Aspekte zur Förderung der Nahmobilität in Rödermark von Bedeutung:

- Eine **siedlungsstrukturelle Entwicklung** mit Nahraumorientierung fördert verkehrssparsame Strukturen und kurze Wege, die nahmobil zu bewältigen sind - hier kann eine Standortplanung mit gut erschlossenen Freizeit- und Einzelhandelsstandorten im fußläufigen Nahbereich des Wohnortes Potentiale schaffen.
- Grundlage für zielgerichtete Maßnahmen sind **Kenntnisse über die heutigen „Nahmobilen“** und über potentielle Nutzergruppen, z.B. das Nahmobilitätspotential bei kurzen Wegen und/ oder bei verschiedenen Wegezwecken.
- Der Bedeutung der **kombinierten Wege (Nahmobilität und ÖPNV)** durch die starke Außen-Orientierung der Arbeitswege soll durch gezielte Maßnahmen zur Verknüpfung Rechnung getragen werden.
- Zur Förderung der Nahmobilität sind grundsätzlich durchgehende Netze erforderlich, die für den Fuß- und Radverkehr **Verbindungsfunktionen, Erschließungsfunktionen und Aufenthalt Funktionen** berücksichtigen.
- Für Anstöße zur Veränderung des Verkehrsverhaltens müssen infrastrukturelle oder Angebotsmaßnahmen mit **kommunikativen Maßnahmen** verbunden werden; hier ist ein zielgruppenspezifisches Vorgehen wichtig.

Aufbauend auf den Handlungsansätzen werden im nachfolgenden Kapitel gesamtstädtische Maßnahmen in den strategischen, konzeptionellen und kommunikativen Handlungsfeldern beschrieben. Die anschließenden Maßnahmenvorschläge für die Vertiefungsbereiche befassen sich überwiegend mit der Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsorganisation.

6.2 Gesamtstädtische Maßnahmen

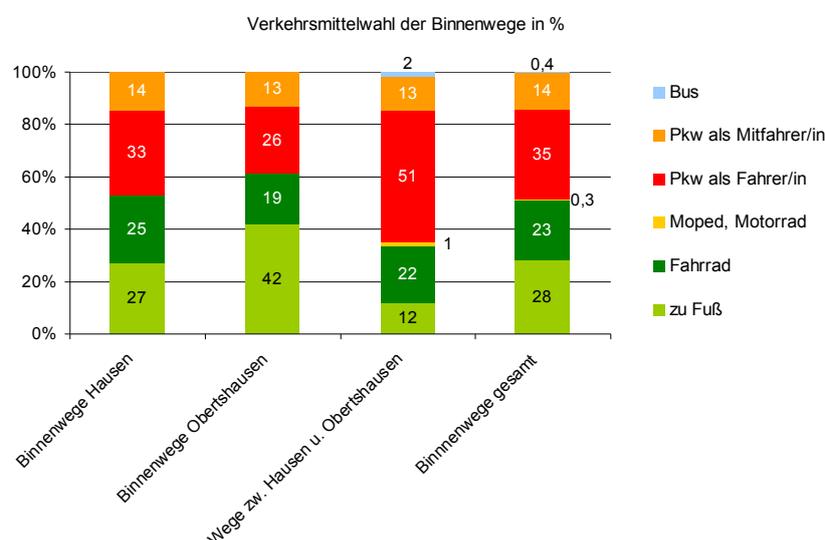
Zur Förderung der Nahmobilität in Rödermark werden folgende gesamtstädtische Maßnahmen empfohlen:

- Ermittlung des heutigen Verkehrsverhaltens und der Verkehrsnachfrage, z.B. in Form einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten
- Fortschreibung des Radverkehrsplans 2004
- Mobilitätskonzept Schulen und
- Kommunikationsmaßnahmen

Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

Mit Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten können Aussagen zur heutigen Mobilität und zur Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel gewonnen werden, auf deren Basis Potentiale zu Änderungen im Modal-Split abgeleitet werden können.

- **Abbildung 20:** Ergebnis einer Mobilitätsbefragung (Beispiel Stadt Obertshausen)



Empfohlen wird die Durchführung einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Rödermark, um die heutige Verkehrsnachfrage und die Unterschiede zwischen den einzelnen Stadtteilen detailliert beschreiben und quantifizieren zu können. Dies kann als Grundlage für die Definition von Mobilitätszielen in Rödermark, die Herausarbeitung möglicher Potentials und Zielgruppen und die Entwicklung geeigneter und zielgerichteter Maßnahmen zur weiteren Förderung der Nahmobilität dienen.

Nahmobilitätsplan

Rödermark

September 2017

Fortschreibung des Radverkehrsplans 2004

Infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr sollen in ein Gesamtkonzept zur Radverkehrsförderung eingebunden sein.

Für die Stadt Rödermark liegt ein Radwegeplan aus dem Jahr 2004 vor. Dieser soll fortgeschrieben und als Radverkehrskonzept weiterentwickelt werden.

Empfohlen werden folgende Bausteine für ein Radverkehrskonzept:

- Entwicklung eines Radwegenetzes unter Berücksichtigung wichtiger Quellen und Ziele innerhalb Rödermarks und zu den Nachbargemeinden insbesondere nach Messel/ Darmstadt, Dieburg und Dietzenbach
- Bestandsaufnahme und Defizitanalyse der Radverkehrsinfrastruktur
- Definition von Netzelementen und deren Anforderungen (z.B. Schulrouten, Direktverbindungen, Freizeitrouten etc.)
- Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes zur Verbesserung der Radverkehrsführung und der Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsanlagen, Wegweisung etc.)

Mobilitätskonzept Schulen

Zur Verbesserung der Verkehrs- und Mobilitätsbedingungen im Schulumfeld soll ein Mobilitätskonzept Schulen für die Schulstandorte in der Stadt Rödermark erstellt werden. Maßnahmen und Bausteine hierfür können sich am Handbuch „Schulisches Mobilitätsmanagement“ der IVM Rhein-Main orientieren.⁴⁴

Die Erarbeitung eines solchen Konzeptes erfordert eine breite Zusammenarbeit verschiedenster Akteure. Neben den betroffenen Schülern, Eltern und Lehrern sollen die verantwortlichen Verwaltungen (Schule/ Verkehr), die Ordnungsorgane (Polizei/ Verkehrswacht/ Ordnungsamt) und weitere Betroffene (Verkehrsunternehmen/ Verbände/ etc.) in den Prozess eingebunden sein.

Schulisches Mobilitätsmanagement besteht grundsätzlich aus drei zentralen Handlungsfeldern:

- Infrastruktur und Verkehrsregelung

⁴⁴ Vgl. IVM GmbH. (2013) Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche

- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
- Organisation und Information⁴⁵

Mit dem Mobilitätskonzept Schulen soll insbesondere das Themenfeld Infrastruktur und Verkehrsregelung mit dem Ziel einer möglichst einheitlichen Regelung für Rödermark bearbeitet werden.

Die Umsetzung der verkehrsorganisatorischen und infrastrukturellen Maßnahmen soll mit weiteren Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements verbunden werden.

Kommunikationsmaßnahmen

Die Förderung der Nahmobilität durch Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr soll durch Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden.

Hierbei kann auf die Aktivitäten im Rahmen des Klimaschutzes aufgebaut werden. Empfohlen werden u.a. folgende Maßnahmen:

- Veröffentlichung der Ergebnisse des Nahmobilitäts-Checks auf der Internetseite der Stadt Rödermark und Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung zur Vorstellung des Nahmobilitätsplans und der prioritär geplanten Maßnahmen
- Begleitung der weiteren Schritte zur Nahmobilitätsförderung durch den Runden Tisch Radverkehr
- Begleitende Bürgerbeteiligung bei der Konkretisierung der prioritären Maßnahmen (z.B. Bürgerwerkstätten, Spaziergänge an Schwerpunkten, Aktionen mit besonderen Zielgruppen, z.B. Kindern und Jugendlichen oder Senioren)
- Einführung von (thematischen) Nahmobilitätstagen in Rödermark mit Einbindung wichtiger Akteure (z.B. „nahmobil Einkaufen“ mit Aktionen am Fachmarktzentrum, „ohne Auto zur Schule“ mit Aktionen an den Schulstandorten etc.)
- Bewerbung umgesetzter Maßnahmen zur Erhöhung der Wahrnehmung, der Akzeptanz und der Nutzung (Flyer, Internet)

⁴⁵ Vgl. IVM GmbH. (2013) Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. S. 43 ff.

6.3 Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen

Die Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen umfassen Handlungsfelder der Verkehrsorganisation sowie der Infrastruktur.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen sind

- Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30, verkehrsberuhigter Bereich)
- Parkregelungen (Aufhebung Gehwegparken, Einrichtung „Elternhaltestelle“)

Infrastrukturelle Maßnahmen sind

- Anlage von Gehwegbereichen/ Verbreiterung von Gehwegen/ Entschärfung von Engstellen
- Anlage/ Ergänzung/ Verbesserung von Radverkehrsanlagen
- Einrichtung/ Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- Einrichtung/ Verbesserung von Fahrradabstellanlagen
- Einrichtung Beleuchtung
- Verbesserung/ Ergänzung Wegweisung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Infrastruktur)

6.3.1 Vertiefungsbereich Urberach

Verbesserung der Bedingungen für Nahmobilität entlang der Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt (B 486)

Zur Erhöhung der Nutzbarkeit der Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt (B 486) für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollen die Fuß- und Radverkehrsbedingungen verbessert werden. Zentrale Maßnahmen sind:

- **Aufhebung Gehwegparken**
Zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr im Längsverkehr soll das Gehwegparken aufgehoben werden. Mit der dadurch verfügbaren Gehwegbreite von 1,80 - 2,00 m wird die Nutzbarkeit des Seitenraumes für die Fußgänger deutlich verbessert.
- **Einrichtung Radverkehrsanlage**
Zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen soll die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen geprüft werden. Die Einrich-

tion ist im bestehenden Straßenquerschnitt bei Neuordnung des Parkens möglich⁴⁶.

- **Einrichtung Querungsanlage Ortseingang**

Am östlichen Ortseingang soll im Bereich des Nahversorgers bzw. der Bushaltestelle eine Querungsanlage eingerichtet werden. Eine Mittelinsel als Querungshilfe kann in Kombination mit einer Verschwenkung der Fahrbahn auch einen Beitrag zur wirksamen Dämpfung der gefahrenen Geschwindigkeiten leisten.

- **Verbesserung der Querungsbedingungen an den Fußgängerfurten**

Der Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/ Konrad-Adenauer-Str. (B 486) ist ein zentraler Knotenpunkt für den fließenden Verkehr und für den Fuß- und Radverkehr. Zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr soll eine Möglichkeit zum „Diagonalqueren“ geprüft werden.

An der Querung Robert-Bloch-Straße gibt es aktuell eine sehr lange Wartezeit von 40 - 70 Sekunden. An dieser Stelle soll eine Verbesserung durch eine Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger geprüft werden.

- **Einrichtung von Kreisverkehren**

Für die Kreuzungsbereiche Traminer Straße (Ortsdurchfahrt B486)/ Pestalozzistraße und Konrad-Adenauer-Straße (Ortsdurchfahrt B486)/ Rodaustraße wird im 2. Workshop die Prüfung der Einrichtung von Mini-Kreisverkehren angeregt.

- **Anpassung Geschwindigkeit: Tempo 30**

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen, insbesondere der Verkehrssicherheit, soll die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 geprüft werden. Darüber hinaus trägt eine niedrige Geschwindigkeit zur Verbesserung der Umfeld- und Umweltbedingungen, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität bei.

Die Förderung der Nahmobilität erfordert grundsätzlich eine adäquate Dimensionierung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr. Eine ausreichende Dimensionierung des Seitenraumes fördert zudem die Attraktivität der angrenzenden Geschäfte und Nutzungen. Aus diesem Grund soll eine umfassende Umgestaltung der Ortsdurchfahrt/ B 486 Urberach geprüft werden, die die vorher genannten Einzelmaßnahmen integriert. Hierbei kann auf vorliegende Entwürfe aus dem Antrag Förderprogramm Stadtumbau West aufgebaut werden. Eine vorgezogene Umsetzung von Mini-Kreisverkehren an den Knoten B 486/ Rodaustraße und B 486/ Pestalozzistraße Pilotvorhaben als Verkehrsversuch soll angestrebt werden.

⁴⁶ siehe auch Stadt Rödermark: Antrag Förderprogramm Stadtumbau West. Entwurf zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Urberach

- **Abbildung 21:** Beispielhafte Umgestaltung: Ortsdurchfahrt in Rudersberg, Baden-Württemberg (Foto: LK Argus)



Verbesserung der Verkehrssituation/ Erreichbarkeit der Schule an den Linden

Zur Verbesserung der Verkehrs- und Mobilitätsbedingungen im Umfeld der Grundschule Schule an den Linden wird die Erarbeitung eines integrierten „Schulischen Mobilitätskonzeptes“ für die Schulstandorte in der Gemeinde Rödermark empfohlen (siehe auch gesamtstädtische Maßnahmenansätze).

Neben gesamtstädtischen Ansätzen sind folgende zentrale Maßnahmen im Umfeld der Schule an den Linden notwendig:

- **Verkehrsberuhigung in der Töpferstraße**
Im Umfeld der Schule „An der Linden“ soll in der Töpferstraße die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs und/ oder andere Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung geprüft werden. Vorrang im Straßenraum sollen die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer erhalten.
- **Beseitigung von Engstellen/ Barrieren**
In den an die Töpferstraße angrenzenden Straßen sollen mögliche Barrieren, Engstellen und Hindernisse für den Fußverkehr beseitigt werden. Neben der Bereitstellung einer ausreichenden Gehwegbreite von mindestens 1,50 m und idealerweise 2,50 m (Darmstädter Str.) sollen Sichtbehinderungen durch parkende Autos vermieden werden (Traminer Str.). Zudem soll an Querungsanlagen eine ausreichende Aufstellfläche vorhanden sein (Ampel Friedhofstr.), überdimensionierte Verkehrsflächen sollen zugunsten des Fußgängerverkehrs zurückgenommen werden.

- **Neuordnung Bring- und Holverkehr: „Elternhaltestellen“**

Im direkten Eingangsbereich der Schule sollen die vorhandenen Parkplätze beseitigt werden, um die Orientierung und Sicherheit der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommenden Schüler zu verbessern.

Geeignete Bereiche zur Einrichtung von „Elternhaltestellen“ sollen z.B. in der Darmstädter und Traminer Straße ausgewiesen werden.

Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen auf dem Weg zum Bahnhof sowie zu den Einkaufsbereichen (Achse Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen auf den Achse Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße (Verbindung zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen) werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Beseitigung Engstellen/ Schaffung durchgängiger Gehwege in der Bahnhofstraße**

Zur Herstellung einer durchgängig nutzbaren Fußgängerverbindung auf beiden Seiten der Bahnhofstraße soll der Gehweg an baulichen Engstellen aufgeweitet werden.⁴⁷

- **Einrichtung Querungsanlage im Bahnhofsbereich**

Zur Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr und der Erreichbarkeit des Bahnhofes/ der Haltestellen im Bahnhofsumfeld sollen auf beiden Seiten des Bahnübergangs geeignete Querungs- und Linksabbiegemöglichkeiten auf der Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße (L3097) eingerichtet werden.

- **Einrichtung/ Fortführung Radverkehrsanlage Ober-Rodener Straße**

Zu Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr soll die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in der Ober-Rodener Straße weiter ausgebaut werden. Mit bis zu 14.800 Fahrzeugen ist die Ober-Rodener Straße laut Zählungen durch Hessen Mobil stark belastet.⁴⁸ Zur Verbesserung der Sicherheit sollen zwischen dem Bahnhof und der Rodastraße beidseitig durchgehende Radverkehrsanlagen mit deutlichen Markierungen geschaffen werden. Besonderes Augenmerk soll auf einer sicheren und konfliktfreien Führung in Einmündungsbereichen liegen. Auch die Wechsel der Führungsformen sollen sicher und konfliktfrei gestaltet sein.

⁴⁷ Diese Maßnahme wird von der Stadt Rödermark bereits geplant; punktuelle Gehwegweiterungen an baulichen Engstellen sollen bis Mitte 2018 umgesetzt werden

⁴⁸ Vgl. Hessen Mobil (2015). Manuelle Straßenverkehrszählung 2015),-Ergebnisse auf Landesstraßen.

- **Verbesserung Erreichbarkeit Fachmarktzentrum für Fußgänger und Radfahrer**

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Vorbereich/ Parkplatz des Fachmarktzentrums soll eine klare Fußverkehrsführung geschaffen werden. Die bestehenden Fahrrad-Abstellmöglichkeiten vor den Geschäften sind aufgrund ihrer Positionierung und/ oder ihrer Ausgestaltung häufig nur eingeschränkt nutzbar. Die bestehenden Abstellmöglichkeiten sollen durch einheitliche und sichere Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen der Geschäfte ersetzt werden.

Darüber hinaus soll die bestehende Ampelanlage auf der Ober-Rodener Straße um eine Fußgängerfurt ergänzt werden, um einen direkten Überweg aus nördlicher Richtung zu schaffen.

- **Einrichtung Querungshilfe Ober-Rodener Straße/ Am Schwimmbad**

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Radverkehrsverbindung über die Straße Am Schwimmbad sowie für den Fußgängerquerungsverkehr soll auf Höhe der Straße Am Schwimmbad eine Mittelinsel auf der Ober-Rodener Straße eingerichtet werden.

- **Verbesserung Querungsmöglichkeiten Ober-Rodener Straße/ Rodastraße**

Die Kreuzung Ober-Rodener Straße/ Rodastraße ist ein zentraler Knotenpunkt für Kfz-Verkehr und Fuß- und Radverkehr.

Für den Fußverkehr gibt es aktuell sehr lange Wartezeiten an den Ampelanlagen (45 - 50 Sek.) Hier soll eine Anpassung der Ampelschaltung zur Verkürzung der Wartezeiten geprüft werden.

Die Führung des Radverkehrs soll im Zuge einer Verbesserung der Radverkehrsführung auf der Ober-Rodener Straße auch im Kreuzungsbereich neu organisiert werden.

- **Verbesserung der Radverkehrsbedingungen entlang der Rodastraße**

Als ergänzende Maßnahme aus dem 2. Workshop wird die Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der Rodastraße angeregt.

In Karte 11 sind die Maßnahmenempfehlungen im Vertiefungsbereich Urberach räumlich verortet dargestellt.

- **Karte 11:** Vertiefungsbereich Urberach - Maßnahmen

- siehe Kartenanhang -

6.3.2 Vertiefungsbereich Ober-Roden

Nahmobilitätsplan

Stadt Rödermark

September 2017

Schaffung einer nahmobilitätsgerechten Anbindung des "Neubaugebietes" Odenwaldstraße an das Zentrum/ Schule/ Bahnhof

Die Odenwaldstraße ist die zentrale Nord-Süd Verbindung auf der Westseite der Bahntrasse. Im Zuge des Neubaufvorhabens im Bahnhofsbereich sollen die Fuß- und Radverkehrsbedingungen verbessert werden. Zentrale Maßnahmen sind:

- **Direkter Zugang zum Bahnhof Ober-Roden**

Im Zuge der Realisierung des Neubaufvorhabens an der Odenwaldstraße am Bahnhof Ober-Roden soll ein direkter und barrierefreier Zugang zum Bahnhof von der Odenwaldstraße aus umgesetzt werden.

- **Odenwaldstraße: Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Eisenbahnstraße**

Zur Verbesserung der Situation für Fußgänger soll eine Umgestaltung des Kreuzungsbereiches erfolgen. Mit vorgezogenen Seitenräumen sollen die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Durch die Umgestaltung soll auch die Reduzierung der Kfz-Verkehrsgeschwindigkeit unterstützt werden.

- **Anpassung Geschwindigkeit: Ausweitung Tempo 30**

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden. Dies kann über die Ausweitung der bestehenden Tempo 30-Zone in Richtung Süden bis zum Ende des bewohnten Bereiches in Höhe der Aidseestraße oder durch eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf diesem Abschnitt erfolgen.

- **Umgestaltung Bahnübergang Odenwald-/ Rilkestraße**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld der Trinkbornschule sollen im Bereich der Rilkestraße Querungshilfen für den Fußverkehr und Anlagen für den linksabbiegenden Radverkehr geschaffen werden.

Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Trinkbornschule

Zur Verbesserung der Verkehrs- und Mobilitätsbedingungen im Schulumfeld wird die Erarbeitung eines integrierten „Schulischen Mobilitätskonzeptes“ für die Schulstandorte in der Gemeinde Rödermark empfohlen (siehe auch gesamtstädtische Maßnahmenansätze).

Neben gesamtstädtischen Ansätzen sind zentrale Maßnahmen im Umfeld der Trinkbornschule (Grundschule):

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

- **Neuordnung Bring- und Holverkehr: „Elternhaltestellen“**
Um besonders zu den Schulanfangs- und -schlusszeiten Verkehrsprobleme zu vermeiden, sollen Maßnahmen zur Neuordnung des Hol- und Bringverkehrs ergriffen werden. Mit der Einrichtung von „Elternhaltestellen“ außerhalb der Trinkbrunnenstraße (Bereich Schulhof) soll dieser Bereich weiter verkehrsberuhigt werden und das Parken auf dem Radfahrstreifen unterbunden werden.
- **Verbreiterung und Ergänzung von Gehwegen**
Im Bereich Rathaus und Kulturhalle gibt es an einigen Stellen nur sehr schmale Fußwege. Aufgrund der direkten Nachbarschaft zur Grundschule sollen die Seitenbereiche in Richtung Fahrbahn verbreitert und gesichert werden. Dies betrifft insbesondere Engstellen an Hauskanten/ -ecken.

Verkehrsorganisation Fachmarktzentrum Odenwaldstraße

Die bisher insbesondere auf den Kfz-Verkehr fokussierte Erschließung der Standorte des Fachmarktzentrums soll für den Fuß- und Radverkehr attraktiver werden. Zentrale Maßnahmen sind:

- **Verbesserung Fußverkehrsführung**
Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll die Fußverkehrsführung verbessert werden. Durch die Markierung und Ausweisung von Gehwegen auf dem Parkplatz kann sowohl die Verbindung zwischen Umgebung und Geschäften, als auch die Verbindung zwischen Auto und Geschäft sicherer und besser gestaltet werden.
- **Verbesserung Querung der Odenwaldstraße**
Aktuell gibt es keine gesonderte Querungshilfe zwischen den einzelnen Geschäften. Zur Verbesserung der direkten Querungsmöglichkeit zwischen den Geschäften soll die Einrichtung einer Mittelinsel oder die Schaffung von vorgezogenen Seitenräumen geprüft werden.

Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen auf der Achse Dieburger Straße und Anbindung Bahnhof

Die Dieburger Straße ist die zentrale Achse in Ober-Roden. Sie verläuft in Nord-Süd Richtung und verbindet unter anderem den Bahnhof mit dem Ortszentrum.

- **Anpassung Geschwindigkeit: Ausweitung Tempo 30**
Zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen, insbesondere der Ver-

kehrssicherheit, soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 auf der Dieburger Straße von der Taunusstraße/ Zufahrt Bahnhof nach Süden entlang des bewohnten Bereichs bis zur Forststraße ausgeweitet werden.⁴⁹ Eine reduzierte Geschwindigkeit trägt auch zur Verbesserung der Umfeld- und Umweltbedingungen und der Aufenthaltsqualität bei.

- **Aufhebung Gehwegparken**

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr im Längsverkehr soll das Gehwegparken aufgehoben werden. Mit der dadurch erreichbaren Gehwegbreite von 1,70 - 2,10 m wird die Nutzbarkeit des Seitenraumes für die Fußgänger deutlich verbessert.

- **Querungsmöglichkeit am Bahnübergang Dieburger Straße**

Zur Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr soll auf der Südseite des Bahnübergangs an der Dieburger Straße eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden.

- **Einrichtung einer Querungsmöglichkeit der Bahntrasse zwischen Gartenstraße und „Am Rosengarten“**

Um die vorhandene Barrierewirkung der Bahntrasse zu verringern (lange Wartezeiten durch häufige Zugquerungen) und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern soll mit einer Unterführung der Bahntrasse zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten eine zusätzliche konfliktfreie Querungsmöglichkeit der Bahntrasse geschaffen werden.

- **Einrichtung Fahrradabstellanlagen**

Auf der Nordseite des Bahnhofs sollen Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Durch den neu eingerichteten Fuß- und Radweg besteht hier ein zusätzlicher Bedarf.

In Karte 12 sind die Maßnahmenempfehlungen im Vertiefungsbereich Ober-Roden räumlich verortet dargestellt.

- **Karte 12:** Vertiefungsbereich Ober-Roden - Maßnahmen

- siehe Kartenanhang -

⁴⁹ Diese Maßnahme wird von Seiten der Stadt Rödermark bereits verfolgt.

6.3.3 Vertiefungsbereich "Grüne Mitte"

Attraktivierung und Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Stadtteilverbindungsrouen Alter Seeweg, Oberwiesenweg, Heiligtenweg

Durch die „Grüne Mitte“ verlaufen drei Stadtteilverbindungsrouen für den Radverkehr. Ziel ist die Schaffung von sicheren und attraktiven Radverbindungen zwischen den beiden Ortsteilen durch Aufwertung dieser vorhandenen Rouen.

- **Beseitigung von Engstellen/ Sichtbehinderungen/ unbefestigten Abschnitten**
An Engstellen, Brücken und Unterführungen soll die Verbreiterung der Wege geprüft werden. Engstellen durch Vegetation, unbefestigte Abschnitte oder Schlaglöcher sollen mit einfachen Mitteln (Unterhaltung durch städtischen Bauhof) beseitigt werden.
- **Beseitigung von Gefahrenstellen:**
Die Sicherung des Bahnübergangs Erlenwald als wichtige Querungsstelle der Bahn auf der Route Heiligtenweg wird im 2. Workshop als Maßnahme angeregt.
- **Route Alter Seeweg: Aufwertung der Unterführung und durchgängige Beleuchtung**
Die Verbindungsroute Alter Seeweg ist unbeleuchtet. Aufgrund ihrer Bedeutung für die Schülerradroute zur weiterführenden Oswald-von-Nell-Breuning-Schule soll eine durchgängige Beleuchtung eingerichtet werden. Dies verbessert die Nutzbarkeit für Schüler und Arbeitnehmer in den Morgen- und Abendstunden. Außerdem soll die Unterführung unter der B 459 durch eine Umgestaltung/ Beleuchtung aufgewertet werden.
- **Ergänzung von zusätzlichen bzw. attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten**
Zur Steigerung der Attraktivität der Verbindungsrouen sollen begleitende Aufenthalts- und Serviceangebote geschaffen und ausgebaut werden. Insbesondere an Kreuzungsbereichen mit weiteren Verbindungswegen sollen Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten geschaffen werden. Darüber hinaus soll die Einrichtung von zusätzlichen Serviceangeboten geprüft werden (Wasserspender/ Luftpumpe/ Automat mit Flickzeug).
- **Wegweisung**
Die Stadtteilverbindungsrouen sollen als lokale Radverkehrsverbindungen durchgängig mit Wegweisern ausgestattet werden, um die Wahrnehmbarkeit für die Bevölkerung zu erhöhen.

Um die Akzeptanz und die Nutzung der Verbindungsrouten weiter zu steigern, sollen begleitende Maßnahmen wie ein Räumungsdienst im Winter für die ganzjährige Nutzbarkeit eingerichtet werden.

**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**

September 2017

Darüber hinaus soll das Angebot der Verbindungsrouten an alle Bürger kommuniziert werden (z.B. über Eintrag in Stadtplan, Informationsflyer, Internet oder auch durch die Einweihung der beleuchteten Route Alter Seeweg oder eines neuen Angebotes entlang der Route).

In Karte 13 sind die Maßnahmenempfehlungen im Vertiefungsbereich Grüne Mitte räumlich verortet dargestellt.

- **Karte 13:** Vertiefungsbereich Grüne Mitte - Maßnahmen

- siehe Kartenanhang -

6.4 Maßnahmenprogramm

Aufbauend auf die Maßnahmenvorschläge (gesamtstädtisch und in den Vertiefungsbereichen) und deren Diskussion im 2. Workshop erfolgte eine Bewertung und Priorisierung, die in dem nachfolgend dargestellten Maßnahmenprogramm mündet.

Die Bewertungsergebnisse aus dem 2. Workshop sind für jeden einzelnen Maßnahmenvorschlag im Protokoll (siehe Anhang) dokumentiert.

Das Maßnahmenprogramm enthält Maßnahmen, die als wichtig zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark angesehen werden und die mit einer hohen Priorität weiter verfolgt und umgesetzt werden sollen. Dies sind sowohl Einzelmaßnahmen (gesamtstädtisch und in den Vertiefungsbereichen) als auch Maßnahmenbündel zu einem Thema und/ oder entlang eines Straßenzuges.

- **Karte 14:** Maßnahmenprogramm

Die einzelnen Maßnahmen sind in den nachfolgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt, die sich nach Themen und räumlicher Verortung in 2 Maßnahmenbündel und 4 Einzelmaßnahmen wie folgt gliedern:

Maßnahmenbündel

Das Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße führt verschiedene Maßnahmen in einem räumlichen Schwerpunkt zusammen. Das Maßnahmenbündel zur Verbesserungen der Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen umfasst dagegen eine gesamtstädtische Maßnahme als Rahmen und drei konkrete Projekte an Grundschulen, die eingebettet in die gesamtstädtische Maßnahme weiter konkretisiert werden sollen.

- Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße:
Für die Bahnhofstraße liegen bereits Planungen vor, die zum Ziel haben, die Engstellen für den Fußgängerverkehr zu entschärfen. Das Maßnahmenbündel hat zum Ziel, im weiteren Verlauf der Achse Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße u.a. mit der Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Fachmarktzentrums die Nahmobilität zu stärken. Einzelmaßnahmen hierfür sind (siehe Maßnahmensteckbriefe 1 - 6):

- Einrichtung Querungsmöglichkeiten am Bahnhof Urberach
- Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Ober-Rodener Straße
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ober-Rodener Straße
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Fachmarktzentrums

- Einrichtung einer Querungshilfe über die Ober-Rodener Straße an der Straße Am Schwimmbad
- Verbesserung der Kreuzungssituation Ober-Rodener Straße/ Rodaustraße
- Maßnahmenbündel zur Verbesserungen der Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen:

Um die Verkehrssicherheit im Bereich der Grundschulen und deren Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad zu verbessern werden ein gesamtstädtisches Rahmenkonzept sowie drei Einzelprojekte im Bereich der Schulen empfohlen (siehe Maßnahmensteckbriefe 7 - 10):

 - Mobilitätskonzept Schulen
 - Verkehrsberuhigung und Neuordnung Bring- und Holverkehr an der Schule An den Linden (Urberach)
 - Neuordnung Bring- und Holverkehr an der Trinkbornschule (Ober-Roden)
 - Querungshilfen Rilkestraße/ Trinkbrunnenstraße an der Trinkbornschule (Ober-Roden)

Weitere Einzelmaßnahmen

Neben den Maßnahmenbündeln sind vier Einzelmaßnahmen, die als zentral für die Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark eingestuft werden, Bestandteil des Maßnahmenprogramms:

- Fortschreibung Radverkehrskonzept
gesamtstädtische Maßnahme zur Weiterentwicklung des Radwegeplans aus 2004 (Maßnahmensteckbrief 11)
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 486 in Urberach
(Maßnahmensteckbrief 12)
- Einrichtung einer Fuß- und Radfahrerunterführung zur Querung der Bahntrasse zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten in Ober-Roden
(Maßnahmensteckbrief 13)
- Einrichtung einer Querungshilfe über die Dieburger Straße am Bahnübergang (Maßnahmensteckbrief 14)

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

September 2017

Die Maßnahmensteckbriefe beinhalten eine Kurzbeschreibung der Maßnahme mit ihren Zielsetzungen, unterstützt durch die fotografische Darstellung des Bestandes und möglicher Lösungen (beispielhaft).

Darüber hinaus werden zu jeder Maßnahme die thematischen Schwerpunkte und Handlungsfelder der Nahmobilitätsförderung benannt.

Weitere Informationen werden zum

- angestrebten Zeitraum der Maßnahmenumsetzung,
- zu den Zuständigkeiten und weiteren Akteuren,
- zu Zielgruppen sowie
- zur Kostenschätzung und zu Fördermöglichkeiten dargestellt.

Die Kostenschätzungen beruhen auf Erfahrungswerten, Angaben aus Handbüchern für die kommunale Praxis⁵⁰ sowie aus vergleichbaren Projekten und sollen als erste Orientierungswerte gelten. Da die genauen Kosten von einer Vielzahl von Variablen abhängig sind, müssen sie für jedes Projekt im Zuge der Konkretisierung geprüft werden.

⁵⁰ z.B. ivm (2014). Förderung des Rad- und Fußverkehrs, kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum
Zukunftsnetz Mobilität NRW (2016). Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement

- **Maßnahmensteckbrief 1:** Einrichtung Querungsmöglichkeiten am Bahnhof Urberach (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark
September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Einrichtung Querungsmöglichkeiten am Bahnhof Urberach	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./ Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

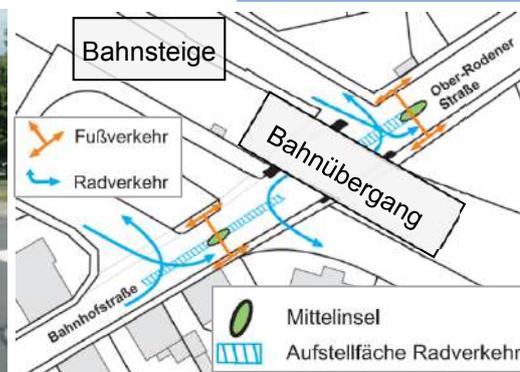
Der Bahnhof Urberach liegt an der Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße zentral im Stadtteil Urberach. Die Zugänge zu den Bahnsteigen erfolgen von diesen Straßen, dort liegen auch die Haltestellen zur Verknüpfung mit dem Busverkehr.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes von der Achse Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße sowie aus den Bereichen östlich davon sollen die Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr auf beiden Seiten des Bahnübergangs verbessert werden. Auch für ausgewiesene Radrouten ist das Queren in diesem Bereich erforderlich.

Die Skizze unten rechts zeigt den Querungsbedarf des Fuß- und Radverkehr sowie mögliche Lagen von Querungsstellen, z.B. Mittelinseln für den Fußgängerverkehr und Schutz- bzw. Aufstellflächen für den Radverkehr auf der Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße (L3097). Zu prüfen wäre eine Einbindung des Bodajker Platzes in die Gestaltung einer Querungsmöglichkeit südlich des Bahnübergangs (ggf. Shared Space-Gestaltung).

Maßnahmenbausteine

- Einrichtung von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr an den Zugängen zu den Bahngleisen
- Unterstützung des Querens und Linksabbiegens für den Radverkehr von / zu den Radabstellanlagen im Bahnhofsbereich und auf den ausgewiesenen Radroutenverbindungen



Bahnübergang Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße (links) und Prinzipskizze für Querungsmöglichkeiten südlich und nördlich des Bahnübergangs (rechts, Foto und Skizze LK Argus)

Thematische Schwerpunkte Handlungsfeld	Fußverkehr, Radverkehr, Nahmobilität und ÖPNV Infrastruktur
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Hessen Mobil
Weitere Akteure	Stadt Rödermark, DB AG, Runder Tisch Radverkehr
Zielgruppe	Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Nutzer
Kostenschätzung	ca. 20.000 €
Fördermöglichkeit	--

- **Maßnahmensteckbrief 2:** Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Ober-Rodener Straße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Ober-Rodener Straße	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./ Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Die Ober-Rodener Straße ist eine wichtige Verbindung für den Radverkehr zwischen den nördlichen Bereichen Urberachs und dem Ortszentrum sowie zum Fachmarktzentrum. Außerdem ist sie Teil des Schülerradrouthenetzes zur Oswald-von-Nell-Breuning-Schule.

Zu Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr auf der Ober-Rodener Straße soll die bestehende Radverkehrsinfrastruktur weiter ausgebaut werden. Eine beidseitig durchgehende Radverkehrsführung zwischen dem Bahnhof und der Rodastraße soll durch Schließung der heutigen Lücken in der Infrastruktur geschaffen werden. Darüber hinaus soll auch durch einheitliche und deutliche Markierungen die Wahrnehmbarkeit der Radverkehrsführung in der Ober-Rodener Straße verbessert werden.

Grundsätzlich soll eine einheitliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen in Rödermark zur Verbesserung der Akzeptanz und Wiedererkennbarkeit angestrebt werden.

Maßnahmenbausteine

- Einrichtung beidseitiger Radfahr- oder Schutzstreifen
- Einheitliche und deutliche Gestaltung der Radfahr- oder Schutzstreifen



Einseitig fehlende Radverkehrsanlage in der Ober-Rodener Straße (links) und Beispiel für einen farblich sowie mit Piktogrammen markierten Radfahrstreifen im Einmündungsbereich (rechts, Fotos LK Argus)

Thematischer Schwerpunkt	Radverkehr
Handlungsfeld	Infrastruktur
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Hessen Mobil
Weitere Akteure	Stadt Rödermark, Runder Tisch Radverkehr
Zielgruppe	Radfahrer
Kostenschätzung	ca. 100.000 €
Fördermöglichkeit	--

- **Maßnahmensteckbrief 3:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ober-Rodener Straße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./ Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Die Ober-Rodener Straße zwischen Bahnhof und Fachmarktzentrum ist durch Geschäftsbesatz und sensible angrenzende Nutzungen wie Seniorenresidenzen (z.B. Residenz am Badehaus) geprägt.

Zur Verbesserung der Umfeldbedingungen und der Verkehrssicherheit soll zwischen Bahnhofstraße und dem Fachmarktzentrum die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h angestrebt werden. Durch die verringerte Geschwindigkeit verbessern sich die Bedingungen für den Radverkehr auf der Fahrbahn sowie für den Fußverkehr insbesondere bei der Überquerung der Ober-Rodener Straße. Für die Anlieger geht mit einer verringerten Geschwindigkeit auch eine Reduzierung der Umweltbelastungen, insbesondere der Lärmbelastungen, einher.

Maßnahmenbausteine

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 zwischen Bahnhofstraße und Einmündung Fachmarktzentrum



Tempo 30 in der Bahnhofstraße (links), Geschäftsbesatz und sensible Nutzungen in der Ober-Rodener Straße (rechts, Fotos: LK Argus)

Thematische Schwerpunkte Handlungsfeld(er)	Verkehrssicherheit, Fußverkehr, Radverkehr Rechtsgrundlagen, Verkehrsorganisation, Modellvorhaben
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Straßenverkehrsbehörde, Hessen Mobil
Weitere Akteure	Stadt Rödermark
Zielgruppe	motorisierter Verkehr, Fußgänger, Radfahrer, Anwohner
Kostenschätzung	ca. 1.250 € (für Beschilderung)
Fördermöglichkeit	--

- **Maßnahmensteckbrief 4:** Verbesserung der Erreichbarkeit des Fachmarktzentrams (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Verbesserung der Erreichbarkeit des Fachmarktzentrams	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./ Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Fachmarktzentrams für den Fußverkehr soll auf den Parkflächen des Fachmarktzentrams eine klare Fußverkehrsführung geschaffen werden. Mit einer Markierung und Ausweisung von durchgängigen Gehwegbereichen auf dem Parkplatz kann die Verbindung der Umgebung bzw. der Parkplätze mit den einzelnen Geschäften des Fachmarktzentrams sicherer und attraktiver gestaltet werden.

Die bestehenden Fahrrad-Abstellmöglichkeiten vor den Geschäften sind aufgrund ihrer Positionierung und/ oder ihrer Ausgestaltung nur eingeschränkt nutzbar. Die bestehenden Abstellanlagen sollen durch einheitliche und sichere Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Eingängen der Geschäfte ersetzt werden.

Darüber hinaus soll die bestehende ampelgeregelte Zufahrt zum Einkaufszentrum auf der Ober-Rodener Straße um eine Fußgängerfurt auf der Nordseite ergänzt werden, um einen direkten Überweg aus nördlicher Richtung zu schaffen.

Maßnahmenbausteine

- Ausweisung von Gehwegbereichen und gesicherten Fußgängerquerungen auf dem Parkplatz
- Einrichtung von Fahrrad-abstellanlagen unmittelbar an den Eingangsbereichen der Geschäfte
- Einrichtung einer nördlichen Fußgängerfurt an der Querung Ober-Rodener Straße



Parkplatz (links) und ungenutzte Radabstellanlage/ „wildes“ Fahrradparken vor den Geschäften (rechts)
Fotos: LK Argus)

Thematische Schwerpunkte	Fußverkehr, Radverkehr
Handlungsfeld	Infrastruktur
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Unternehmen im Fachmarktzentrum
Weitere Akteure	Stadt Rödermark, Runder Tisch Radverkehr
Zielgruppe	Fußgänger, Radfahrer, Kunden Fachmarktzentrum
Kostenschätzung	--
Fördermöglichkeit	--

- **Maßnahmensteckbrief 5:** Querungshilfe Am Schwimmbad/ Ober-Rodener Straße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Querungshilfe Am Schwimmbad/ Ober-Rodener Straße	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Ein- kaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./ Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

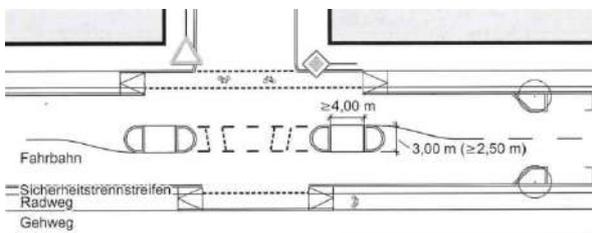
Die Straße Am Schwimmbad hat wichtige Funktionen für den Radverkehr (Verbindung nach Ober-Roden, Schülerradrountennetz) sowie als Verbindung zu Nahmobilitätszielen (Badehaus, weitere Freizeiteinrichtungen). An der Einmündung der Straße Am Schwimmbad in die Ober-Rodener Straße fehlen Querungsmöglichkeiten über die Ober-Rodener Straße.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der wichtigen Rad- und Fußwegeverbindung sollen auf Höhe der Straße Am Schwimmbad Querungshilfen über die Ober-Rodener Straße (L3097) eingerichtet werden.

Die Maßnahme soll in Verbindung mit der Neuorganisation der Radverkehrsführung auf der Ober-Rodener Straße (Ergänzung und Verbesserung der Radverkehrsanlagen) und der Verbesserung der Radverkehrsführung am Knoten Ober-Rodener Straße / Rodaustraße konzipiert werden.

Maßnahmenbausteine

- Einrichtung einer Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr an der Einmündung der Straße Am Schwimmbad in die Ober-Rodener Straße



Quelle: FGSV, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010, S. 39

Beispiel Querungshilfen und Radfahrerlinksabbieger nach ERA und heutige Situation Ober-Roder Straße/ Am Schwimmbad (rechts, Foto: LK Argus)

Thematische Schwerpunkte Handlungsfeld	Radverkehr, Fußverkehr, Verkehrssicherheit Infrastruktur
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Hessen Mobil
Weitere Akteure	Stadt Rödermark, Runder Tisch Radverkehr
Zielgruppe	Radfahrer, Fußgänger
Kostenschätzung	ca. 10.000 €
Fördermöglichkeit	--

- **Maßnahmensteckbrief 6:** Verbesserung der Kreuzungssituation Ober-Rodener Straße/ Rodaustraße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße)

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Verbesserung Kreuzungssituation Ober-Rodener Straße/ Rodaustraße	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

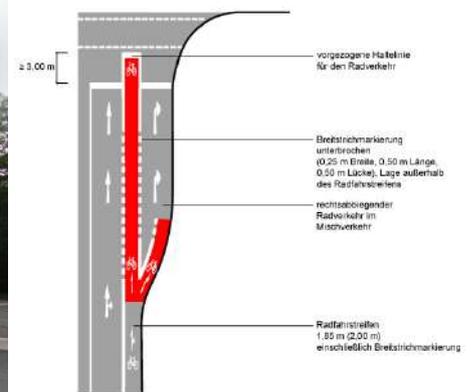
Die Kreuzung Ober-Rodener-Straße/ Rodaustraße ist ein zentraler Knotenpunkt für den Kfz-Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr. Die Führung des Fuß- und Radverkehrs am Knoten weist Defizite auf.

Für den Fußverkehr sind aktuell die Wartezeiten mit 45 - 50 sec sehr lang, weiterhin addieren sich diese, da mit der gesonderten Rechtsabbiegespur am südlichen und östlichen Knotenarm mehrere Furten zu überqueren sind. Eine Anpassung der Ampelschaltung zur Verkürzung der Wartezeiten soll geprüft werden.

Der Radverkehr wird - aus der Ober-Rodener Straße kommend - gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Eine direkte Führung des Radverkehrs über den Knoten mit eigener Signalisierung und markierten Furten soll angestrebt werden. Dies verbessert die Radverkehrsführung und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

Maßnahmenbausteine

- Verkürzung der Wartezeiten an den Fußgängerfurten
- Verbesserung der Radverkehrsführung über den Knotenpunkt



Führung des Radverkehrs über die Fußgängerfurten (links, Foto: LK Argus) und direkte Radverkehrsführung mit Fahrradweiche an Rechtsabbiegespuren (rechts, Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg)

Thematische Schwerpunkte	Radverkehr, Fußverkehr
Handlungsfeld	Infrastruktur
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Hessen Mobil
Weitere Akteure	Stadt Rödermark, Runder Tisch Radverkehr
Zielgruppe	Radfahrer, Fußgänger
Kostenschätzung	ca. 100.000 €
Fördermöglichkeit	--

- **Maßnahmensteckbrief 7:** Mobilitätskonzept Schulen (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen)

Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark
September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Mobilitätskonzept Schulen	Verbesserung der Nahmobilität im Schulumfeld	Gesamtstädtische Maßnahme

Beschreibung und Zielsetzung

Ein Mobilitätskonzept für die Schulstandorte in Rödermark ist eine Säule eines umfassenden Schulmobilitätsplans. Ziel ist die Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen im Schulumfeld mit der verbesserten Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr. Hierzu sollen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Schulen für die 3 Grundschulstandorte und die Nell-Breuning-Schule die Verkehrssituationen zu Schulbeginn/ Schulseende untersucht und Maßnahmen zur verkehrlichen Organisation an der Schule und des Schulumfeldes entwickelt werden. Themenschwerpunkte sind hierbei eine weitergehende Verkehrsberuhigung im direkten Umfeld vor allem der Grundschulen mit einer möglichst einheitlichen Verkehrsregelung und Gestaltung sowie die Neuordnung der Bring- und Holverkehre z.B. mit definierten Elternhaltestellen. Die Analyse der Verkehrssituation sowie die Maßnahmenentwicklung sollen unter Mitwirkung der Schulen und Schüler/innen erfolgen. Die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen bedarf einer Begleitung durch umfassende kommunikative Maßnahmen. Zielgruppenspezifisch sind hier Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie Organisation und Information zu nennen. Der Schulmobilitätsplan bildet hierbei einen handlungsleitenden Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen und Prozesse.

Maßnahmenbausteine

- Analyse der Verkehrssituation an den Schulen
- Entwicklung von Maßnahmen zur verkehrlichen Neuorganisation und Gestaltung
- Beteiligung der Schulen und Schüler/innen bei Analyse und Maßnahmenentwicklung
- Umsetzung mit Schulmobilitätsplan und Begleitung durch kommunikative Maßnahmen



Schulmobilitätsplan mit den 3 Säulen Mobilitätskonzept, Curriculum und Umsetzungskonzept (links, ivm), Markierung durch den „kleinen Rödermärker“ (rechts, Foto: LK Argus)

Thematischer Schwerpunkt	Schulwege
Handlungsfelder	Infrastruktur, Kommunikation
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Schulen, Kreis Offenbach, Verkehrsgesellschaft, IVM
Zielgruppe	Schüler und Eltern
Kostenschätzung	ca. 40.000 €
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität

- **Maßnahmensteckbrief 8:** Verkehrsberuhigung und Neuordnung Bring- und Holverkehr an der Schule An den Linden (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen)

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Verkehrsberuhigung und Neuordnung Bring- und Holverkehr	Verbesserung der Nahmobilität im Schulumfeld	Urberach Schule An den Linden
Beschreibung und Zielsetzung		Maßnahmenbausteine
<p>Zur Verbesserung der Verkehrssituation sowie der Erreichbarkeit der Schule „An den Linden“ sollen Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Töpferstraße entwickelt werden. Insbesondere zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Konfliktsituationen entstehen durch Bring- und Holverkehre mit haltenden bzw. parkenden Fahrzeugen, die die Zufußgehenden und mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Schüler behindern und deren Verkehrssicherheit beeinträchtigen.</p> <p>Maßnahmenansätze sind eine weitere Verkehrsberuhigung mit Bevorrechtigung des Fußgänger- und Radverkehrs u.a. durch Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechender Gestaltung (z.B. Fahrbahnversätze durch alternierendes Parken) und die Einrichtung von Elternhaltestellen abseits des Schuleingangsbereiches in der Töpferstraße (z.B. an den umliegenden Hauptstraßen Darmstädter Straße und Traminer Straße).</p> <p>Die Maßnahmenkonkretisierung soll im Zuge der gesamtstädtischen Maßnahme Mobilitätskonzept Schule erfolgen. Angestrebt werden sollen möglichst einheitliche Regelungen an den Schulstandorten in Rödermark.</p>		<ul style="list-style-type: none"> ● weitere Verkehrsberuhigung im unmittelbaren Umfeld der Schule ● Beseitigung von Engstellen und Barrieren für den Fuß- und Radverkehr ● Einrichtung von Elternhaltestellen ● gesamtstädtisches Mobilitätskonzept Schule



Heutige Verkehrsorganisation in der Töpferstraße (links) und Beispiel Elternhaltestelle in Neu-Isenburg (rechts, Foto © Postl)

Thematischer Schwerpunkt Handlungsfelder	Schulwege Infrastruktur, Kommunikation
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Schule an den Linden
Zielgruppe	Schüler und Eltern
Kostenschätzung	ca. 5.000 € für Beschilderung und Kommunikation
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität

- **Maßnahmensteckbrief 9:** Neuordnung Bring- und Holverkehr an der Trinkbornschule (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen)

Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark
September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Neuordnung Bring- und Holverkehr	Verbesserung der Nahmobilität im Schulumfeld	Ober-Roden Trinkbornschule

Beschreibung und Zielsetzung

Zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Trinkbornschule soll der Bring- und Holverkehr zur Schule neu geordnet werden. Zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen im verkehrsberuhigten Bereich vor dem Zugang zur Schule mit haltenden und parkenden Fahrzeugen auf Flächen für den Fuß- und Radverkehr.

Maßnahmenansatz ist die Einrichtung von Elternhaltestellen abseits des Zugangs zur Schule, z.B. im östlichen Teil der Trinkbrunnenstraße sowie im Bereich der Einmündung Trinkbrunnenstraße in die Rilkestraße (ehemalige Schulbushaltestelle).

Die Maßnahmenkonkretisierung soll im Zuge der gesamtstädtischen Maßnahme Mobilitätskonzept Schule erfolgen. Angestrebt werden sollen möglichst einheitliche Regelungen an den Schulstandorten in Rödermark.

Maßnahmenbausteine

- Einrichtung von Elternhaltestellen
- gesamtstädtisches Mobilitätskonzept Schule



Verkehrsorganisation in der Trinkbrunnenstraße (Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung, links) und zugeparkter Radfahrstreifen (rechts, Fotos LK Argus)

Thematischer Schwerpunkt	Schulwege
Handlungsfelder	Infrastruktur, Kommunikation
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Trinkbornschule
Zielgruppe	Schüler und Eltern
Kostenschätzung	ca. 5.000 € für Beschilderung und Kommunikation
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität

- **Maßnahmensteckbrief 10:** Querungshilfen Rilkestraße/ Trinkbrunnenstraße an der Trinkbornschule (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen)

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Querungshilfe Rilkestraße/ Trinkbrunnenstraße	Verbesserung der Nahmobilität im Schulumfeld	Ober-Roden Trinkbornschule
<p>Beschreibung und Zielsetzung</p> <p>Die Trinkbornschule in Ober-Roden wird von der Rilkestraße aus erschlossen. Der Einmündungsbereich Rilkestraße/ Trinkbrunnenstraße weist große Verkehrsflächen auf und bietet keine gesicherten Querungsmöglichkeiten.</p> <p>Zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen die Kfz-Verkehrsflächen im Einmündungsbereich zugunsten von Querungsmöglichkeiten und erweiterten Gehwegbereichen umgestaltet werden. In der Prinzipskizze unten sind der Querungsbedarf und Maßnahmenoptionen schematisch dargestellt. Die verschiedenen Maßnahmen sollen insgesamt dazu beitragen, vor dem Eingangsbereich der Trinkbornschule die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr deutlich zu verbessern und den Kfz-Verkehr zu beruhigen. Die Maßnahme soll im Zusammenhang mit der Neuordnung der Bring- und Holverkehre zur Trinkbornschule weiterentwickelt werden.</p>		<p>Maßnahmenbausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Neuordnung der Verkehrsflächen im Einmündungsbereich Rilkestraße/ Trinkbrunnenstraße mit Einrichtung von Querungshilfen und Erweiterung von Gehwegbereichen ● Schaffung einer gesicherten Querungsmöglichkeit (Zebrastrifen) über die Rilkestraße



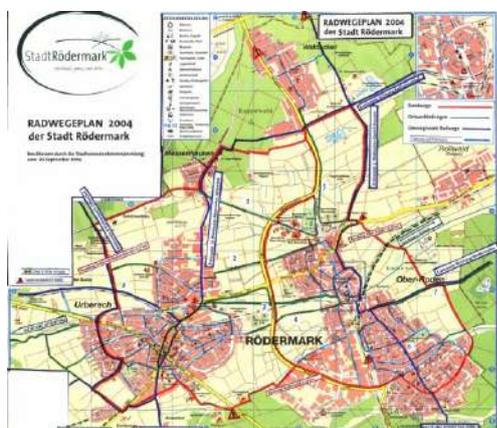
Verkehrsflächen am Bahnübergang Odenwaldstraße/ Rilkestraße (links) und Prinzipskizze zu Optionen der Neugestaltung der Flächen (rechts, Foto und Skizze LK Argus)

Thematische Schwerpunkte Handlungsfeld	Fußverkehr, Radverkehr, Schulwege Infrastruktur
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Trinkbornschule
Zielgruppe	Fußgänger, Radfahrer
Kostenschätzung	ca. 25.000 €
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität, Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) Kommunaler Straßenbau

● **Maßnahmensteckbrief 11:** Fortschreibung Radverkehrskonzept

**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**
September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Fortschreibung Radverkehrskonzept	Förderung des Radverkehrs	Gesamtstädtische Maßnahme
Beschreibung und Zielsetzung		Maßnahmenbausteine
Für die Stadt Rödermark liegt ein Radwegeplan aus dem Jahr 2004 vor. Dieser soll fortgeschrieben und als Radverkehrskonzept weiterentwickelt werden.		● Fortschreibung Radwegenetz
Bausteine eines Radverkehrskonzeptes sind u.a.		● Bestandsaufnahme im Radwegenetz
● Fortschreibung des Radwegenetzes unter Berücksichtigung wichtiger Quellen und Ziele innerhalb Rödermarks und zu den Nachbargemeinden (insbesondere nach Messel/ Darmstadt, Dieburg und Dietzenbach)		● Definition von Netzelementen und Anforderungen
● Bestandsaufnahme und Defizitanalyse der Radverkehrsinfrastruktur unter Einbeziehung des Konfliktpunktkatasters		● Maßnahmenkonzept
● Definition von Netzelementen und deren Anforderungen (z.B. Schulrouten, Direktverbindungen, Freizeitrouten etc.)		● Kommunikation und Beteiligung
● Maßnahmenkonzept zur Verbesserung der Radverkehrsführung und der Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsanlagen, Wegweisung etc.)		
Die Fortschreibung des Radverkehrsplans kann auf vorliegende Gutachten und Materialien aufbauen und soll unter Mitwirkung des Runden Tisches Radverkehr erarbeitet werden.		



Radwegeplan 2004 (links, Stadt Rödermark) und Radverkehrsführungen in Rödermark (rechts, Fotos LK Argus)

Thematischer Schwerpunkt Handlungsfelder	Radverkehr Infrastruktur, Kommunikation
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Runder Tisch Radverkehr, Kreis Offenbach
Zielgruppe	Radfahrer
Kostenschätzung	ca. 25.000 €
Fördermöglichkeit	Kommunalrichtlinie nationale Klimaschutzinitiative, Förderrichtlinie Nahmobilität

● **Maßnahmensteckbrief 12:** Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 486 in Urberach

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 486	Verbesserung der Nahmobilität an der Ortsdurchfahrt B 486	Urberach Ortsdurchfahrt B 486
<p>Beschreibung und Zielsetzung</p> <p>Die Verkehrsbelastung und Straßenraumorganisation der B 486 Ortsdurchfahrt Urberach führt zu Beeinträchtigungen der Umfeld- und Umweltbedingungen, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität. Wesentliche Defizite sind fehlende Radverkehrsanlagen, Engstellen durch Gehwegparken und fehlende oder unsichere Querungsmöglichkeiten.</p> <p>Die Förderung der Nahmobilität erfordert grundsätzlich eine adäquate Dimensionierung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr und sichere Querungsmöglichkeiten. Um hier Verbesserungen zu erreichen soll eine umfassende Umgestaltung der Ortsdurchfahrt/ B 486 Urberach in Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden, die auch die Attraktivität der angrenzenden Geschäfte und Nutzungen fördert.</p> <p>In die Umgestaltungspläne sollen die vorliegenden Entwürfe aus dem Antrag Förderprogramm Stadtbau integriert werden. Eine vorgezogene Umsetzung von Kreisverkehren an den Knoten B 486/ Rodauststraße und B 486/ Pestalozzistraße soll als Verkehrsversuch angestrebt werden.</p>		<p>Maßnahmenbausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Entwicklung von Maßnahmen zur nahmobilitätsgerechten Umgestaltung und Verkehrsorganisation der B 486 in der Ortsdurchfahrt Urberach ● Einbindung vorliegender Planungen aus dem Förderprogramm Stadtbau ● vorgezogene Umsetzung der Kreisverkehre B 486/ Rodauststraße und B 486/ Pestalozzistraße als Verkehrsversuch



Entwurf zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Urberach (links, Stadt Rödermark) und beispielhafte Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Rudersberg, Baden-Württemberg (rechts, Foto LK Argus)

Thematische Schwerpunkte Handlungsfelder	Stadtraumgestaltung, Fußverkehr, Radverkehr Infrastruktur, Gestaltung, Modellvorhaben
Zeitraum	mittel- bis langfristig
Zuständigkeit	Hessen Mobil
Weitere Akteure	Stadt Rödermark
Zielgruppe	alle Straßenraumnutzer
Kostenschätzung	abhängig von der konkreten Planung
Fördermöglichkeit	--

- **Maßnahmensteckbrief 13:** Fuß- und Radfahrerunterführung Bahntrasse zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten in Ober-Roden

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Unterführung Bahntrasse zw. Gartenstraße und Am Rosengarten	Reduzierung der Barrierewirkung der Bahntrassen	Ober-Roden Dieburger Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Durch häufige Zugquerungen entstehenden langen Wartezeiten am Bahnübergang in der Dieburger Straße. Um diese für den Fuß- und Radverkehr deutlich zu verringern und damit die Querung der Bahntrasse zu erleichtern, soll eine zusätzliche konfliktfreie Querungsmöglichkeit der Bahntrasse in Form einer Unterführung zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten geschaffen werden.

Die Unterführung verbessert die Radverkehrssituation auf der als Hauptnetz ausgewiesenen Verbindung zwischen den Rödermarker Stadtteilen und weiträumig zwischen Dietzenbach und Dieburg.

Die Maßnahme soll im Zuge des geplanten ISEK weiterverfolgt werden.

Maßnahmenbausteine

- Fußgänger- und Radfahrerunterführung Bahntrasse zwischen Am Rosengarten und Gartenstraße



Lageskizze der Unterführung (links, Stadt Rödermark) und Radfahrer in der Gartenstraße (rechts, Foto LK Argus)

Thematische Schwerpunkte	Radverkehr, Fußverkehr
Handlungsfeld	Infrastruktur
Zeitraum	mittel- bis langfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	DB AG
Zielgruppe	Fußgänger, Radfahrer
Kostenschätzung	ca. 1 Mio. €
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität, Stadtumbauförderung

- **Maßnahmensteckbrief 14:** Querungshilfe über die Dieburger Straße am Bahnübergang in Ober-Roden

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Querungshilfe Dieburger Straße am Bahnübergang	Verbesserung der Nahmobilität in der Dieburger Straße	Ober-Roden Dieburger Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Südlich des Bahnübergangs münden der Fußweg zum Bahnhof und die Straße Am Rosengarten in die Dieburger Straße.

Zur Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr zwischen diesen beiden Wegeverbindungen soll auf der Südseite des Bahnübergangs eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr über die Dieburger Straße eingerichtet werden.

Bei Realisierung der Unterführung der Bahngleise zwischen Am Rosengarten und Gartenstraße gewinnt diese Querungsmöglichkeit zusätzliche Bedeutung.

Maßnahmenbausteine

- Einrichtung einer Querungshilfe südlich des Bahnübergangs zwischen Fußweg zum Bahnhof und Am Rosengarten



Bahnübergang Dieburger Straße von Süden mit Fußgängerweg (Rad frei) Richtung Bahnhof (links) und Einmündung Am Rosengarten (rechts)

Thematische Schwerpunkte	Fußverkehr, Radverkehr
Handlungsfeld	Infrastruktur
Zeitraum	mittel- bis langfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Straßenverkehrsbehörde
Zielgruppe	Fußgänger und Radfahrer
Kostenschätzung	ca. 20.000 €
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität, Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) Kommunaler Straßenbau

7 Fazit und Ausblick

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Der vorliegende Nahmobilitätsplan für die Stadt Rödermark stellt den Status-Quo der Nahmobilitätsbedingungen sowie Aktivitäten der Stadt Rödermark zur Förderung der Nahmobilität dar und entwickelt daraus Maßnahmenvorschläge und ein Maßnahmenprogramm. Dies erfolgt sowohl auf gesamtstädtischer Ebene als auch für die drei Vertiefungsbereiche, die im Rahmen des Prozesses zum Nahmobilitäts-Checks ausgewählt wurden.

Das Maßnahmenprogramm enthält 14 Maßnahmen in den drei Vertiefungsbereichen, die als wichtig zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark angesehen und mit einer hohen Priorität weiter verfolgt und umgesetzt werden sollen. Darunter sind Einzelmaßnahmen (gesamtstädtisch und in den Vertiefungsbereichen) sowie auch Maßnahmenbündel zu einem Thema und/ oder entlang eines Straßenzuges.

Die 14 ausgewählten Maßnahmen sind in Maßnahmensteckbriefen anschaulich aufbereitet. Sie dokumentieren den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen und zeigen Maßnahmenoptionen an den zentralen Ortsdurchfahrtsbereichen der übergeordneten Straßen B 486 und L 3097, an den Schulstandorten, zur Aktualisierung der konzeptionellen Grundlagen zum Radverkehr und zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und der Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr auf.

Bei der angestrebten Umsetzung der 14 prioritären Maßnahmen sind verschiedene Aspekte von Bedeutung, auf die im Folgenden als Ausblick eingegangen werden soll:

- Innerhalb der Stadtverwaltung Rödermark ist für die Umsetzung der Maßnahmen häufig eine Zusammenarbeit mehrerer Fachabteilungen erforderlich. Mit einer Arbeitsgruppe „Nahmobilität“ könnten kurze Wege zwischen der planenden und umsetzenden Verwaltung den Informationsfluss verbessern sowie ein gemeinsames Vorgehen fördern und damit die Umsetzungschancen erhöhen.
- Eine Zusammenarbeit kann auch mit den Nachbarkommunen und/ oder dem Kreis Offenbach zur Umsetzung von Maßnahmen sinnvoll bzw. wichtig sein. Maßnahmen mit Abstimmungsbedarf sind z.B. die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (Verbindungen zu den Nachbarkommunen) und das Mobilitätskonzept Schulen (der Kreis Offenbach plant einen Runden Tisch zum Thema schulisches Mobilitätsmanagement).
- Für die Ortsdurchfahrten der übergeordneten Straßen (B 486 und L 3097) wesentlich ist, dass die Stadt Rödermark selbst nur Baulastträger der Seitenbereiche ist. Eine Zusammenarbeit und Abstimmung für Planungen an den Ortsdurchfahrten muss mit dem übergeordneten Baulastträger Hessen

**Nahmobilitätsplan
Rödermark**

September 2017

Mobil erfolgen. Dies betrifft das Maßnahmenbündel Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße sowie den Umbau der B 486.

- Einige Maßnahmen, zum Beispiel der Umbau der B 486 oder geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen auf der L 3097 können den Charakter von Modellvorhaben aufweisen. Hier sollten mit Unterstützung / in Zusammenarbeit mit der AGNH und dem Land Hessen mögliche Hemmnisse und ggf. erforderliche Änderungen von (rechtlichen) Rahmenbedingungen identifiziert und Wege für eine mögliche Umsetzung aufgezeigt werden.
- Als Unterstützung für die Umsetzung bestehen - neben der finanziellen Förderung von Maßnahmen mit der Förderrichtlinie Nahmobilität verschiedene Aktivitäten der AGNH. Unter anderem ist das Thema Schulisches Mobilitätsmanagement ein weiteres Initialprojekt der AGNH, zu dem auch ein Facharbeitskreis eingerichtet wurde.
- Die Maßnahmenumsetzungen und weitere Schritte der Nahmobilitätsförderung sollten durch den Runden Tisch Radverkehr begleitet werden. Darüber hinaus werden begleitende Bürgerbeteiligungen bei der Konkretisierung und Umsetzung der prioritären Maßnahmen empfohlen (siehe auch Kapitel 6.2).

Neben der Umsetzung der prioritären Maßnahmen ist es auch wichtig, die Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark bei jeder anstehenden räumlichen Planung mit zu berücksichtigen. Die Defizitanalysen und Maßnahmenvorschläge des Nahmobilitätsplans können hierfür auch beispielhaft auf andere Bereiche der Stadt Rödermark übertragen werden.

Bei konkret anstehenden Planungen in den Vertiefungsbereichen, z.B. für die „grüne Mitte“ sollten die Maßnahmenempfehlungen des Nahmobilitätsplans einfließen.

Mit der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „Nahmobilität“, deren Einführung zur Umsetzung der Maßnahmen des Nahmobilitätsplans empfohlen wird, sollte auch eine Verstetigung der Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Rödermark mit deren Berücksichtigung bei allen anstehenden räumlichen Planungen angestrebt werden.

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Prototypischer Projektablauf der Nahmobilitäts-Checks	3
• Abbildung 2: Erster Workshop zum Nahmobilitäts-Check: Bewertung der Zielsetzungen durch die Teilnehmer	4
• Abbildung 3: Zweiter Workshop Nahmobilitäts-Check: Begehung in Urberach und Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer	5
• Abbildung 4: Beispiel Erreichbarkeitsanalyse für die Stadt Rödermark	13
• Abbildung 5: Übersicht über die Standorte und Anzahl der geplanten Fahrradabstellanlagen	15
• Abbildung 6: Zentren und Standortstruktur in Rödermark	20
• Abbildung 7: Die Nahversorgungsstruktur in Rödermark im Überblick	21
• Abbildung 8: Überwiegend benutzte Verkehrsmittel nach Wegezwecken in Rödermark	22
• Abbildung 9: Verkehrsmittelnutzung in der Region FrankfurtRheinMain für alle Wege nach Ortsgrößenklasse	23
• Abbildung 10: Zurückgelegte Distanzen in der Region FrankfurtRheinMain für alle Wege nach Ortsgrößenklassen	23
• Abbildung 11: Schulwegrouten im Stadtteil Urberach	24
• Abbildung 12: Kennzeichnung der empfohlenen Schulwegrouten im Straßenraum durch „kleine Rödermärker“	24
• Abbildung 13: Beschilderung des Radwegenetzes in Rödermark	25
• Abbildung 14: Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen an den Bahnhöfen Ober-Roden (links) und Urberach (rechts)	26
• Abbildung 15: Bordsteinabsenkungen und taktile Leitsysteme am Bahnhof Ober-Roden (links), taktile Leitsysteme am Bahnsteig Bahnhof Urberach (rechts)	27
• Abbildung 16: Haltestelle Rathaus (links) und Fachmarktzentrum (rechts) in Urberach mit Kasseler Bord und taktilem Leitsystem	27
• Abbildung 17: Verkehrsunfälle mit Rad- und Pedelec-fahrern 2014-2016	29
• Abbildung 18: Verkehrsunfälle mit Fußgängern 2014-2016	29
• Abbildung 19: Verkehrsorganisation in der Töpferstraße	35
• Abbildung 20: Ergebnis einer Mobilitätsbefragung (Beispiel Stadt Obertshausen)	45
• Abbildung 21: Beispielhafte Umgestaltung: Ortsdurchfahrt in Rudersberg, Baden-Württemberg (Foto: LK Argus)	50

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Nahmobilitätsplan

Rödermark

September 2017

Verzeichnis Maßnahmensteckbriefe

- Maßnahmensteckbrief 1: Einrichtung Querungsmöglichkeiten am Bahnhof Urberach (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße) 61
- Maßnahmensteckbrief 2: Verbesserung der Radverkehrsanlagen in der Ober-Rodener Straße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße) 62
- Maßnahmensteckbrief 3: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ober-Rodener Straße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße) 63
- Maßnahmensteckbrief 4: Verbesserung der Erreichbarkeit des Fachmarktzentrums (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße) 64
- Maßnahmensteckbrief 5: Querungshilfe Am Schwimmbad/ Ober-Rodener Straße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße) 65
- Maßnahmensteckbrief 6: Verbesserung der Kreuzungssituation Ober-Rodener Straße/ Rodaustraße (Maßnahmenbündel Urberach Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße) 66
- Maßnahmensteckbrief 7: Mobilitätskonzept Schulen (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen) 67
- Maßnahmensteckbrief 8: Verkehrsberuhigung und Neuordnung Bring- und Holverkehr an der Schule An den Linden (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen) 68
- Maßnahmensteckbrief 9: Neuordnung Bring- und Holverkehr an der Trinkbornschule (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen) 69
- Maßnahmensteckbrief 10: Querungshilfen Rilkestraße/ Trinkbrunnenstraße an der Trinkbornschule (Maßnahmenbündel zu den Nahmobilitätsbedingungen im Bereich der Schulen) 70
- Maßnahmensteckbrief 11: Fortschreibung Radverkehrskonzept 71
- Maßnahmensteckbrief 12: Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 486 in Urberach 72
- Maßnahmensteckbrief 13: Fuß- und Radfahrerunterführung Bahntrasse zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten in Ober-Roden 73
- Maßnahmensteckbrief 14: Querungshilfe über die Dieburger Straße am Bahnübergang in Ober-Roden 74

Anhang

- Protokoll des 1. Workshops zum Nahmobilitäts-Check
- Protokoll der Begehung und des 2. Workshops zum Nahmobilitäts-Check

**Nahmobilitätsplan
Stadt Rödermark**

September 2017

Kartenanhang

- Karte 1: Bestand Netze und Ziele
- Karte 2: Bestand Radverkehrsführung
- Karte 3: Kataster Konfliktpunkte Fahrrad
- Karte 4: Vertiefungsbereiche Übersicht
- Karte 5: Vertiefungsbereich Urberach - Bestandsanalyse
- Karte 6: Vertiefungsbereich Ober-Roden - Bestandsanalyse
- Karte 7: Vertiefungsbereich Grüne Mitte - Bestandsanalyse
- Karte 8: Vertiefungsbereich Urberach - Defizitanalyse
- Karte 9: Vertiefungsbereich Ober-Roden - Defizitanalyse
- Karte 10: Vertiefungsbereich Grüne Mitte - Defizit- und Potentialanalyse
- Karte 11: Vertiefungsbereich Urberach - Maßnahmen
- Karte 12: Vertiefungsbereich Ober-Roden - Maßnahmen
- Karte 13: Vertiefungsbereich Grüne Mitte - Maßnahmen
- Karte 14: Maßnahmenprogramm

1. Workshop des Nahmobilitäts-Checks Stadt Rödermark zu Ziele und Status-Quo

am 19. Juni 2017, 18:00 - 21:00 Uhr

im Rahmen des 7. Runden Tisch Radverkehr Rödermark, Rathaus Rödermark-
Urberach

Teilnehmende:

Stadt Rödermark

- Herr Bürgermeister Roland Kern, Stadt Rödermark
- Frau Daniela Mogk, Stadt Rödermark, Klimaschutz
- Herr Felix Herr, Stadt Rödermark, Bauverwaltung

Weitere Teilnehmer Runder Tisch Radverkehr

- Herr Michael Baumer, AL/Grüne
- Herr Christian Beers, ADFC Rödermark
- Herr Thomas Eck, Polizei Dietzenbach
- Herr Marco Eder, Schule an den Linden
- Herr Klaus Huthmann, Quartiersgruppe Waldacker/ Freie Wähler
- Herr Norbert Schultheis, SPD Fraktion

Gäste

- Herr Jens Vogel, IVM Region FrankfurtRheinMain
- Frau Antje Janßen, Geschäftsführerin LK Argus Kassel GmbH
- Frau Iris Hemmen, LK Argus Kassel GmbH

Die Teilnehmerliste mit den Kontaktdaten hängt dem Protokoll an.

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

Juni 2017

Tagesordnung

1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Kern
2. Einführung in das Pilotvorhaben Nahmobilitäts-Check des Landes Hessen durch Herrn Jens Vogel, ivm
3. Arbeitsphase 1: Ziele des Nahmobilitäts-Checks
 - Einführung durch Frau Mogk, Stadt Rödermark und Frau Janßen, LK Argus Kassel GmbH
 - Diskussion und Bewertung
4. Arbeitsphase 2: Status Quo in Rödermark
 - Einführung durch Frau Janßen/ LK Argus Kassel GmbH (ein Blick von außen)
 - Diskussion und Bewertung
5. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

1. Begrüßung

Herr Kern begrüßt die Teilnehmer des runden Tisches Radverkehr sowie die Gäste und führt in das Thema des 7. Runden Tisches Radverkehr, den Nahmobilitäts-Check für die Stadt Rödermark, ein.

Anschließend erfolgt eine kurze Vorstellungsrunde der Teilnehmenden.

2. Einführung in das Pilotvorhaben Nahmobilitäts-Check des Landes Hessen

Herr Jens Vogel von der ivm GmbH stellt das Instrumentarium Nahmobilitäts-Check vor, das die AGNH im Rahmen ihrer Aktivitäten zusammen mit dem Land Hessen als Fördertatbestand einführen möchte. Die ivm GmbH ist vom Land Hessen mit der inhaltlichen Projektsteuerung der Nahmobilitäts-Checks, die in insgesamt 5 hessischen Kommunen durchgeführt werden, beauftragt.

Die Präsentation von Herrn Vogel wird im Anhang zum Protokoll zur Verfügung gestellt.

Rückfragen und Diskussion

Zur Rückfrage, inwiefern die Erkenntnisse aus anderen Ländern wie Baden-Württemberg berücksichtigt werden, in denen es bereits Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten gibt, führt Herr Vogel aus, dass bei der Gestaltung des Prozesses bekannte Erkenntnisse und Strukturen aufgegriffen wurden.

Wichtig bei den Nahmobilitäts-Checks in Hessen sei die integrierte Betrachtung von Fuß- und Radverkehr, in Baden-Württemberg gab es beispielsweise Checks ausschließlich für den Fußverkehr.

Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Juni 2017

3. Arbeitsphase 1: Ziele des Nahmobilitäts-Checks

Einführend stellt Frau Mogk, Klimaschutzmanagerin der Stadt Rödermark, die Zielsetzung „Stärkung des Radverkehrs und intermodaler Wegeketten“ vor, mit der die Stadt Rödermark den Zuschlag für den Nahmobilitäts-Check erhalten hat. Die übergeordnete Zielsetzung ist durch sieben zentrale Aspekte differenziert beschrieben.

Frau Janßen, Geschäftsführerin der LK Argus Kassel GmbH, die den Nahmobilitäts-Check für die Stadt Rödermark bearbeitet, stellt dar, was ein Nahmobilitäts-Check leisten kann und leitet zur Fragestellung der räumlichen Schwerpunktsetzungen über. Abschließend wirft Sie die für die Diskussion der Zielsetzungen und räumlichen Schwerpunkte wichtigen Fragen auf.

Die Präsentationsfolien zur Einführung in die Arbeitsphase 1 werden im Anhang zum Protokoll zur Verfügung gestellt.

Rückfragen und Diskussion

Auf Nachfrage wird der Begriff „Intermodal“ erläutert (Verkehrsmittelübergreifend, Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Laufe eines Weges, z.B. Radverkehr und ÖPNV/ Bike + Ride).

Zu den Zielstellungen gibt es folgende Diskussionsbeiträge:

- Beschränkt sich die Nahmobilität nur auf Rödermark oder werden auch Wege zwischen Rödermark und den Nachbargemeinden betrachtet? Ein Argument für die Einbeziehung zwischengemeindlicher Wege ist, dass auch Ziele der Nahversorgung oder Bahnstationen außerhalb der Stadtgrenze liegen können.
- Die Verkehrssicherheit wird als sehr wichtiges Thema für Rödermark angesehen. Diskutiert wird, ob dieses gesondert genannt werden soll oder es bereits in den zentralen Aspekten der Zielsetzungen enthalten ist, z.B. beim Thema sicherer Fuß- und Radverkehrsanlagen, Querungen etc.
- Verkehrsunterricht wird als relevantes Handlungsfeld identifiziert, besonders bei der Verkehrsausbildung an den Schulen. Dort läuft nach Einschätzung der Teilnehmer bereits viel, jedoch könnte auch „noch mehr laufen“.
- Die Zielgruppenbetrachtung von Kindern und Senioren wird als wichtig eingeschätzt.

Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Juni 2017

- Es wird als erstrebenswert beschrieben, die „Grüne Mitte“ mit den drei Fahrradachsen noch mehr zu stärken, z.B. durch neue Ziele der (Freizeit-) Nahmobilität. Ebenso sollte geprüft werden, ob es nicht sinnvoll wäre, in Ergänzung zur „Grünen Mitte“ über die Stadt verteilt noch mehr attraktive Ziele anzubieten, die z.B. von Kindern und älteren Bewohnern und Besuchern gerne zu Fuß oder mit dem Rad aufgesucht werden (z.B. Orte zum Spielen, Erholen, informative Orte, Lernpfade, schöne Landmarken etc.)
- Das Thema des Parkraummanagements wird als relevanter Handlungsspielraum angesprochen, um Anreize zu bieten, kurze Strecken lieber mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurück zu legen, anstatt das Auto zu nutzen. Als Beispiel wird die Stadt Erlangen benannt, in welcher das Parken in der Innenstadt nur Anwohnern gestattet wird.
- Das Thema Leihradsysteme wird kontrovers diskutiert, auch vor dem Hintergrund der Stadtgröße. Eine Anfrage seitens der Stadt Rödermark bei DB Rent wurde beispielsweise bereits aufgrund zu geringer Einwohnerzahl abgelehnt. Im Ergebnis wird Fahrradverleih für Rödermark als nicht vorrangig wichtig eingeschätzt. Ggf. könnte in Zukunft über einen Zusammenschluss mit Nachbar-Kommunen für ein solches Projekt mal nachgedacht werden.

Bewertung der Ziele des Nahmobilitäts-Checks

Bei der Bewertungsabfrage zu den Zielen des Nahmobilitäts-Checks für Rödermark wird deutlich, dass die Teilnehmer des Workshops besonders folgende Ziele verfolgen möchten (mehr als 5 Nennungen bei „Ist mir sehr wichtig“):

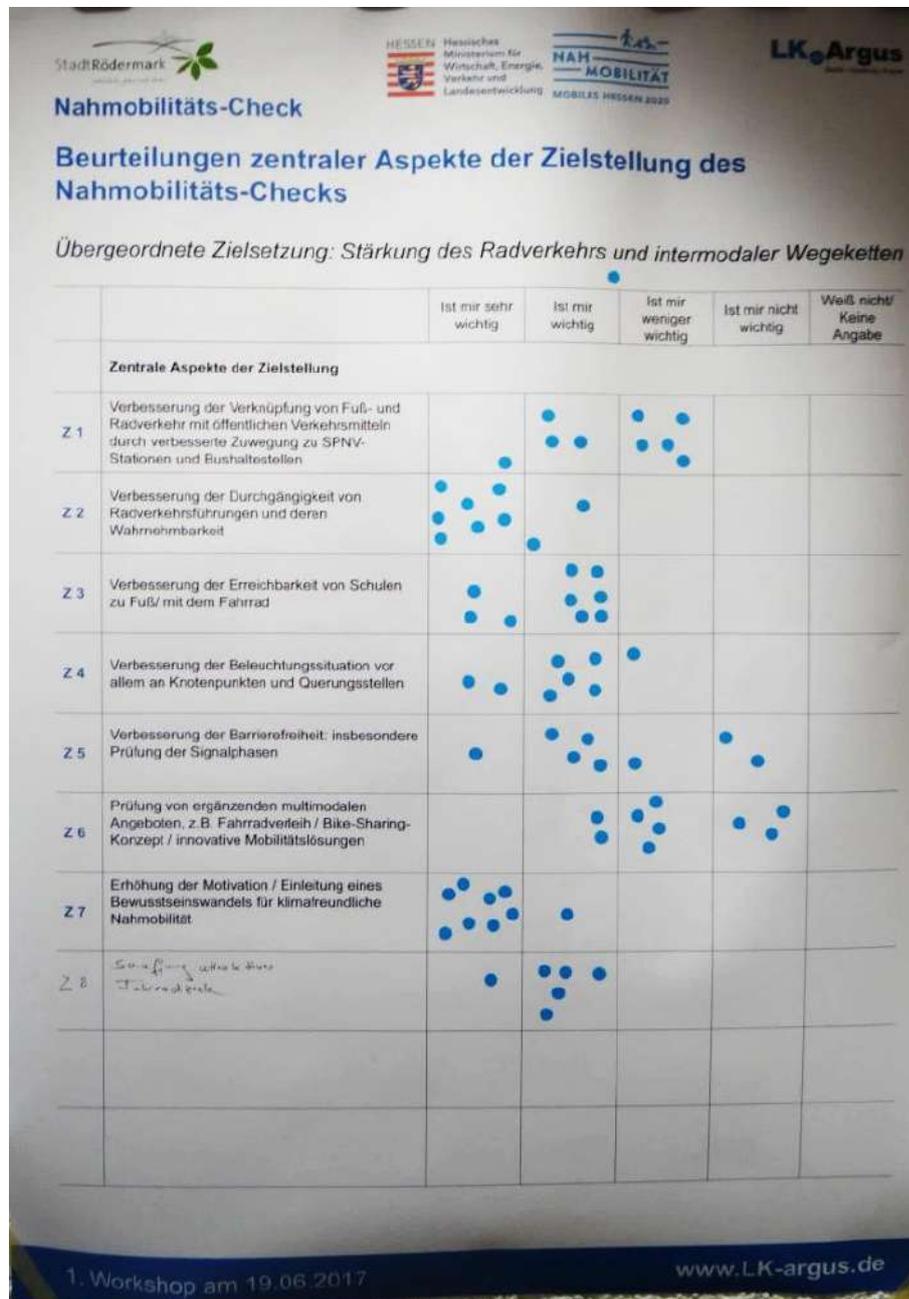
- Verbesserung der Durchgängigkeit von Radverkehrsführungen und deren Wahrnehmbarkeit
- Erhöhung der Motivation / Einleitung eines Bewusstseinswandels für klimafreundliche Nahmobilität

Darüber hinaus sind auch folgende Ziele wichtig (in der Summe mehr als 5 Nennungen bei „Ist mir sehr wichtig“ und „Ist mir wichtig“):

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Schulen zu Fuß/ mit dem Fahrrad
- Verbesserung der Beleuchtungssituation vor allem an Knotenpunkten und Querungsstellen
- Schaffung attraktiver Fahrradziele (ergänzende Zielsetzung)

In der Diskussion der ergänzenden Zielsetzung „Schaffung attraktiver Fahrradziele“ wird dieses Ziel als Unterziel zu Erhöhung der Motivation / Einleitung eines Bewusstseinswandels für klimafreundliche Nahmobilität bzw. als mögliche Maßnahme zur Umsetzung des Ziels eingestuft.

- **Abbildung 1:** Ergebnisse der Bewertungsabfrage zu den Zielen des Nahmobilitäts-Checks



Diskussion zu den räumlichen Schwerpunktsetzungen

- In Ober-Roden gibt es nach der Einschätzung der Teilnehmer aktuell mehr Radverkehrsnachfrage, daher wird eine Schwerpunktsetzung auf den Stadtteil Urberach diskutiert, in dem weniger Rad gefahren wird.
- Es wird als Defizit festgestellt, dass es keine Daten/ Informationen zur Radverkehrsnachfrage bzw. grundsätzlich zum Mobilitätsbedarf in Röder-

Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Juni 2017

mark gibt (wer sich wie, von wo nach wo, weshalb mit dem Rad oder zu Fuß bewegt- oder auch auf kurzen Strecken das Auto verwendet wird). Besonderes Interesse besteht darin, herauszufinden, was die eigentlichen Bedarfe sind. Diese komplexe Frage kann mit dem Nahmobilitäts-Check nicht beantwortet werden, jedoch kann die Durchführung einer solchen Untersuchung (z.B. in Form einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten) eine mögliche Maßnahme sein, die als ein Ergebnis aus dem Nahmobilitäts-Check hervorgeht.

- Der Arbeitskreis beschäftigt sich dagegen schon seit längerem mit den vorhandenen Defiziten (Mängel-Kataster). Die Ergebnisse sollen eingebunden werden. Die Mängel sind überwiegend bekannt. Problem ist, dass darauf wenig passiert, um diese zu beheben.
- Für die Problematik der Nahmobilitäts-Bedingungen an Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen in einer Kleinstadt wäre die B 486 Konrad-Adenauer-Straße/ Traminer Straße ein gutes Beispiel. Nach Einschätzung von Herrn Vogel wird auch bisher in keinem anderen Nahmobilitäts-Check dieses Thema so deutlich wie in Rödermark. Dies würde für einen räumlichen Schwerpunkt in Urberach / auf dieser Relation sprechen.
- Die Radverkehrsverbindungen durch die „Grüne Mitte“ werden als schon gut bewertet. Hier ist ein räumlicher Schwerpunkt nicht zwingend erforderlich, andererseits geht es um eine Aufwertung der „Grünen Mitte“ mit ggf. ergänzenden Maßnahmen.

Die abschließende Diskussion/ Vorschläge für räumliche Schwerpunktsetzungen wird auf den Schluss der Veranstaltung verlegt, um die Erkenntnisse aus der Arbeitsphase 2 zum Status-Quo in Rödermark noch mit einfließen zu lassen.

4. Arbeitsphase 2: Status-Quo in Rödermark

Frau Janßen wirft zur Einführung in die Arbeitsphase 2: Status-Quo einen ersten Blick von außen auf die Bedingungen für die Nahmobilität. Aspekte sind hierbei generelle Bedingungen, z.B. zur nahmobilen Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen, vorhandene Planungen zur Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität, motivierende Maßnahmen zur Nahmobilität, und die vorhandenen infrastrukturellen Bedingungen.

Die Präsentationsfolien zur Einführung in die Arbeitsphase 2 werden ebenfalls im Anhang zum Protokoll zur Verfügung gestellt.

Rückfragen und Diskussion

- Es wird darauf hingewiesen, dass für den Radverkehr in Rödermark bereits einiges erarbeitet wurde.

- Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich in Ober-Roden wird als ein „Wohlfühlort“ für Radfahrer wahrgenommen.
- Für die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße in Urberach liegt bereits ein Konzept zur Straßenumgestaltung inkl. Schutzstreifen vor. Jedoch ließ sich dies mit dem Straßenbaulasträger Hessen Mobil nicht umsetzen.

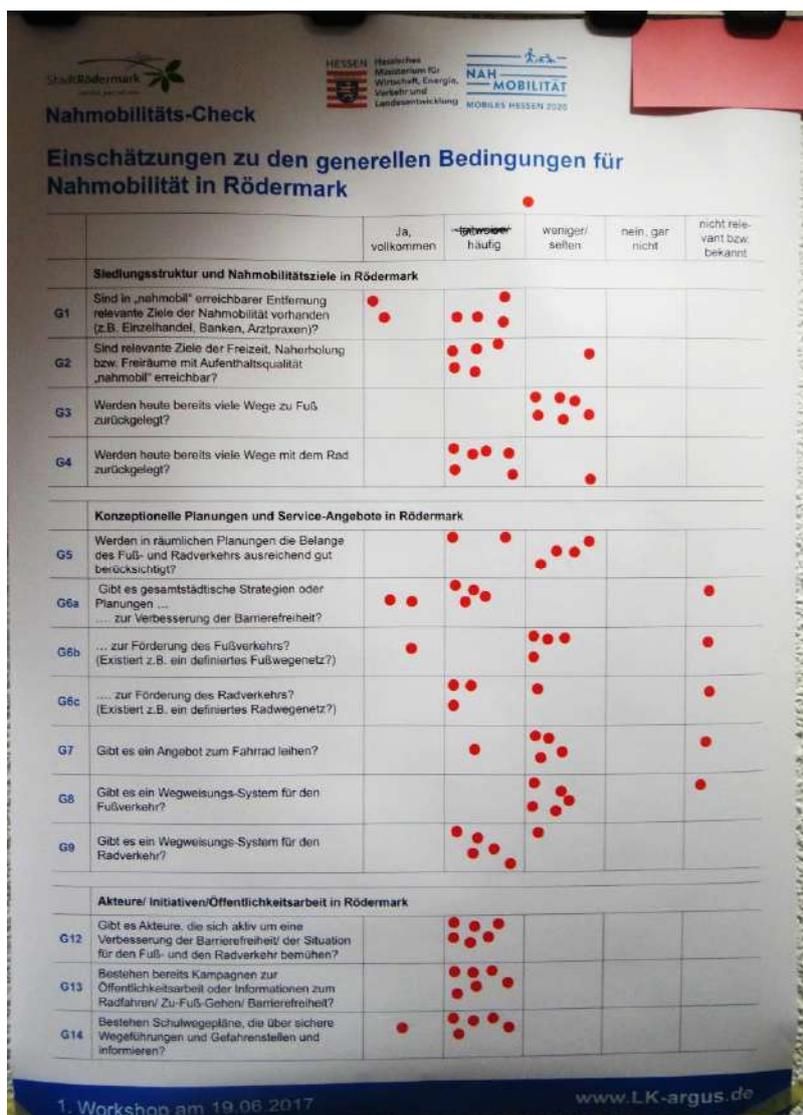
**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

Juni 2017

Bewertung des Status-Quo in Rödermark

Bewertet wurden zum einen die generellen Bedingungen für Nahmobilität in Rödermark, zum anderen die Bedingungen für Nahmobilität in den räumlichen Schwerpunkten. Da diese vor der Diskussion des Status-Quo nicht abschließend festgelegt werden konnten, war deren Bewertung erschwert. Dies bedingt, dass z.T. Bewertungen in die „mittleren“ Bereiche fielen, z.T. wurde auch zwischen Urberach und Ober-Roden differenziert.

- **Abbildung 2:** Ergebnisse der Bewertungsabfrage zu den generellen Bedingungen für Nahmobilität in Rödermark



1. Workshop am 19.06.2017

www.LK-argus.de

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

Juni 2017

Bei den generellen Bedingungen wurden die Themen

- relevante Ziele der Nahmobilität (z.B. Einzelhandel, Banken, Arztpraxen) in nahmobil erreichbarer Entfernung
- gesamtstädtische Strategien zur Verbesserung der Barrierefreiheit und
- Schulwegepläne

besonders positiv beurteilt (1-2x „Ja, vollkommen“ und 4-5x „häufig“).

Die folgenden Themen / Anforderungen werden mit 5 oder mehr Antworten als häufig erfüllt bewertet:

- relevante Ziele der Freizeit, Naherholung bzw. Freiräume mit Aufenthaltsqualität sind nahmobil erreichbar
- bereits heute werden viele Wege mit dem Rad zurückgelegt
- ein Wegweisungssystem für den Radverkehr ist vorhanden
- es gibt Akteure, die sich aktiv um eine Verbesserung der Barrierefreiheit/ der Situation für den Fuß- und den Radverkehr bemühen
- es bestehen Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit oder Informationen zum Radfahren/ Zu-Fuß-Gehen/ Barrierefreiheit

Die anderen Themen/ Anforderungen werden als weniger/ selten erfüllt bewertet.

Bei der Bewertungsabfrage zu den Bedingungen für Nahmobilität in den räumlichen Schwerpunkten geht es um die konkreten Bedingungen vor Ort (zur Problematik der Bewertung s.o.). Am positivsten wird hierbei die Unfallsituation eingeschätzt, die von 4 Personen als vollkommen unauffällig bewertet wird.

Auch positiv bewertet werden (mit 5 oder mehr Antworten „häufig“ zutreffend)

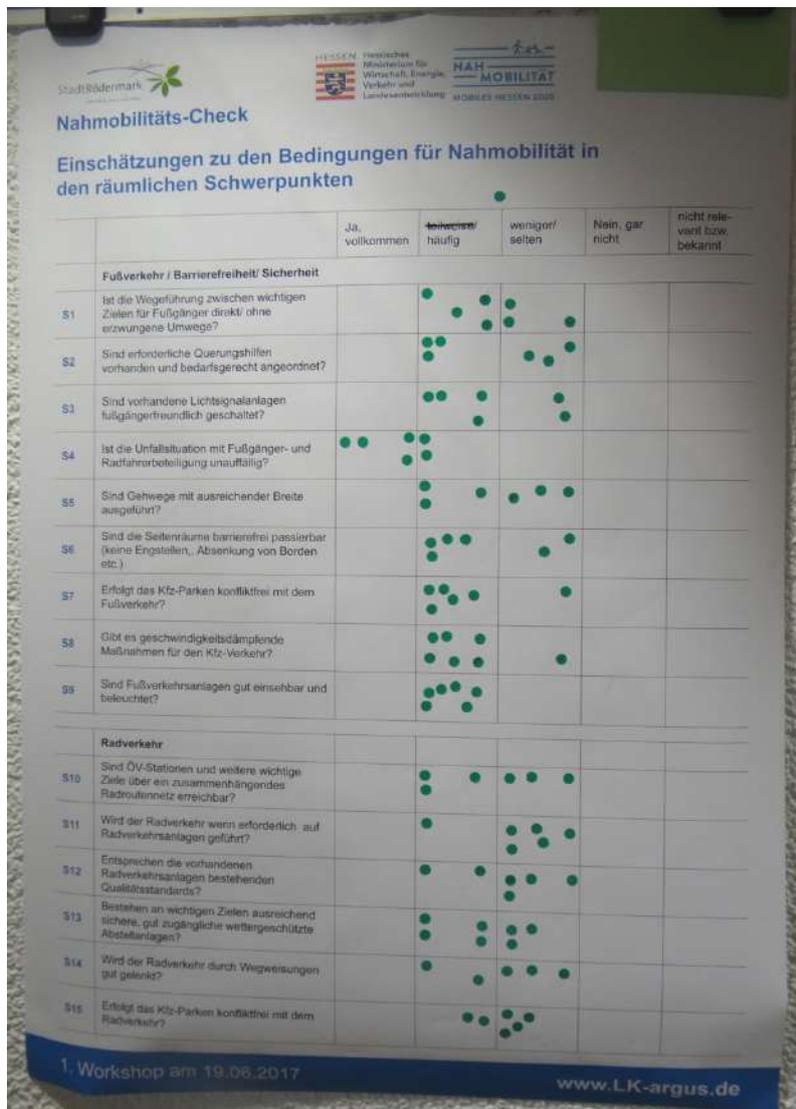
- ein mit dem Fußverkehr konfliktfreies Parken
- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
- gut einsehbare und beleuchtete Fußverkehrsanlagen

Am negativsten wird der Aspekt der Führung des Radverkehrs (wenn erforderlich auf Radverkehrsanlagen) mit 5 Antworten „weniger/ selten“ beurteilt.

- **Abbildung 3:** Ergebnisse der Bewertungsabfrage zu den Bedingungen für Nahmobilität in den räumlichen Schwerpunkten

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

Juni 2017



5. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Zusammenfassung/ Räumliche Schwerpunkte

Nach Diskussion und Durchführung der Bewertung zu den Nahmobilitätsbedingungen kommt Frau Janßen nochmal auf die Frage der räumlichen Schwerpunkte zurück.

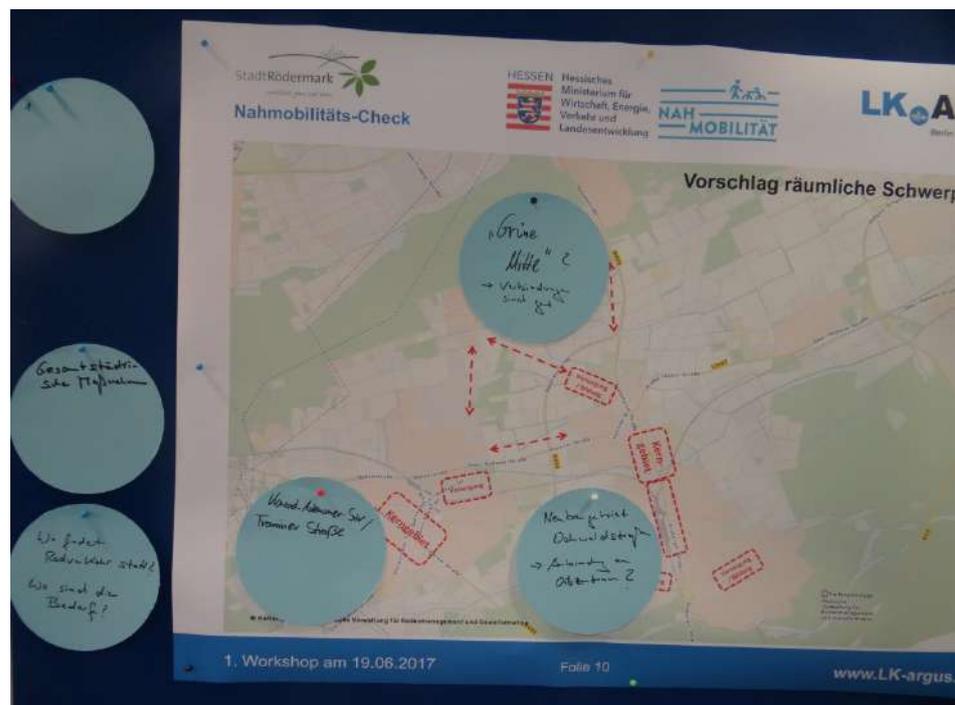
Im Ergebnis der Diskussionen vorgeschlagen werden räumliche Schwerpunkte in Urberach und Ober-Roden, mit denen die verschiedenen Zielstellungen verfolgt werden können, Defizite gelöst und Stärken verbessert. Auch die Unterschiede zwischen Ober-Roden und Urberach sollen dabei berücksichtigt werden.

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

Juni 2017

Als inhaltliche Fokussierung für die zwei zu untersuchenden Schwerpunkte werden in der Diskussion folgende Themen identifiziert:

- **Urberach:**
Schwerpunkte sind hier die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 486 sowie die Anbindung in Richtung „Grüne Mitte“. U.a. sollen Tempo 30-Anordnungen an der Ortsdurchfahrt geprüft werden, darüber hinaus werden Ampel-Schaltungen, Schulwege-Sicherheit, Verkehrssicherheit allgemein (z.B. Geschwindigkeiten) sowie die Radverkehrsführung entlang der Bundesstraße angesprochen.
- **Ober-Roden:**
In Verbindung mit dem Neubau(gebiet) Odenwaldstraße soll dessen Anbindung über die Odenwaldstraße u.a. an das Ortszentrum, auch als wichtige alternative Achse zur Dieburger Straße untersucht werden. Relevant ist hierbei auch die Verbindung Ortszentrum in Richtung Fachmarktzentrum. Auch die Dieburger Straße soll parallel untersucht werden, geprüft werden soll u.a. durchgängig Tempo 30.
- **Abbildung 4:** Diskussion der räumlichen Schwerpunkte



Ergänzend wird das Thema „Grüne Mitte“ diskutiert. Für die drei Radverbindungen durch diese wird kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen, andererseits wird die Aufwertung/ Attraktivierung dieses Bereiches als Möglichkeit zur Erhöhung der Motivation zur Nutzung des Fahrrades angesprochen. Daher werden auch die drei Radverkehrsverbindungen durch die „Grüne Mitte“ in die vertiefenden Untersuchungen einbezogen.

Weiteres Vorgehen

Im Juli und August 2017 erfolgen durch das Gutachterbüro die Bestandsanalyse und die darauf aufbauende Maßnahmenentwicklung.

Ende August ist ein 2. Workshop zum Nahmobilitäts-Check vorgesehen, der die Maßnahmenempfehlungen und deren Priorisierung beinhaltet.

Termin für den 2. Workshop ist der **28.08.2017**. Im Vorfeld des Workshops erfolgt **ab 16 Uhr** eine **gemeinsame Begehung** eines Teilbereiches des Urberacher Untersuchungsschwerpunktes mit Diskussion der Analyseergebnisse und möglicher Maßnahmen. Der **Workshop** ist von **18 - 21 Uhr** vorgesehen.

Der Nahmobilitäts-Check soll bis Ende September abgeschlossen sein. Im Nachgang dazu sollen die politischen Beratungen des Nahmobilitäts-Check in Rödermark erfolgen.

Für das Protokoll:

Hemmen/ Janßen, Kassel 28.06.2017

Anlagen

- Teilnehmerliste
- Präsentation der ivm GmbH
- Präsentation der LK Argus Kassel GmbH

Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark

Juni 2017

Begehung im Rahmen des 2. Workshop des Nahmobilitäts-Checks Stadt Rödermark

am 28. August 2017, 16:00 - 17:30 Uhr

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

Protokoll Begehung

September 2017

Teilnehmende

Stadt Rödermark

- Herr Bürgermeister Roland Kern,
- Herr Jörg Rotter, Erster Stadtrat
- Frau Daniela Mogk, Klimaschutz
- Herr Felix Herr, Bauverwaltung
- Herr Artur Singer, Leiter Ordnungsamt
- Frau Sarah Bahadorani, Praktikantin

Weitere Teilnehmer Runder Tisch Radverkehr

- Herr Norbert Schultheis, SPD Fraktion
- Herr Rüdiger Werner, FDP Fraktion
- Herr Christian Beers, ADFC Rödermark
- Herr Thomas Eck, Polizei Dietzenbach

Gäste

- Frau Antje Janßen, Geschäftsführerin LK Argus Kassel GmbH
- Herr Kilian Blum, LK Argus Kassel GmbH
- Herr Jakob Fast, LK Argus Kassel GmbH

Die Teilnehmerliste mit den Kontaktdaten hängt dem Protokoll zum 2. Workshop Nahmobilitäts-Check an.

Nahmobilitäts-Check

Stadt Rödermark

September 2017

Tagesordnung

1. Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Kern und Herrn Ersten Stadtrat Rotter
2. Einführung in das Vorhaben der Begehung durch Frau Antje Janßen, LK Argus Kassel GmbH
3. Durchführung und Moderation der Begehung durch Herrn Kilian Blum, LK Argus Kassel GmbH

1. Begrüßung

Herr Bürgermeister Kern und Herr Rotter (Erster Stadtrat) begrüßen die Teilnehmer der Begehung.

2. Einführung in das Vorhaben der Begehung

Auf Grundlage der nach dem 1. Workshop durchgeführten Bestandsanalyse und der daraus entwickelten Maßnahmen wird mit den Teilnehmern zur Veranschaulichung der erhobenen Defizite für die Nahmobilität und zur Diskussion über die erarbeiteten Maßnahmen eine Begehung durch den Untersuchungsbereich Urberach durchgeführt.

3. Begehung

1. Ortsdurchfahrt (B486)

An der Ortsdurchfahrt (B 486) auf Höhe des Rathauses wird insbesondere die Behinderung durch parkende Pkw auf dem Gehweg, Anlagen für den Radverkehr und eine Temporeduzierung auf 30 km/h diskutiert. Hierzu gibt es folgende Anmerkungen:

- Die aktuelle Situation an der Ortsdurchfahrt für Radfahrer ist unsicher und besonders die dem Rathaus gegenüberliegende Straßenseite (mit Gehwegparken) zeigt einen hohen Änderungsbedarf.
- Es besteht eine 4 Jahre alte Planung, die einen Schutzstreifen für Radfahrer und die Aufhebung einiger Gehwegparkflächen vorsieht. Diese soll bei der aktuellen Planung aufgegriffen werden.
- Die Lösung „Schutzstreifen“ wird in Frage gestellt, da diese nicht genügend gefühlte Sicherheit bietet.
- Es wird angemerkt, dass ein Schutzstreifen nicht mit Gehwegparken vereinbar sei.

- Tempo 30 wird kritisch diskutiert: dies sei auf Bundesstraßen „so einfach nicht möglich“.

An der Kreuzung zur Bahnhofstraße wird die durch lange Wartezeit und schmale Aufstellfläche für Fußgänger auffällige Quermöglichkeit diskutiert. Als mögliche Maßnahme wird Rundumgrün vorgebracht. Hierzu gibt es folgende Diskussionsbeiträge:

- Die Ampelphasen der Ortsdurchfahrt sind gekoppelt und es müssen bei einer Veränderung der Ampelphase einer Anlage möglicherweise auch die folgende(n) Lichtanlage(n) bearbeitet werden.
- Für den Weg zum Schulschwimmen wird mit den Schülern die Kreuzung an der Robert-Bloch-Straße bevorzugt, da die Quermöglichkeit sicherer ist. Allerdings hat die Lichtsignalanlage dort eine viel zu kurze Grün- und eine sehr lange Rotphase.
- Die Gruppe stimmt nach der Begehung der Kreuzung B 486/ Robert-Bloch-Straße zu, dass die Ampelphase für die Querung eine deutliche Barriere darstellt und überarbeitet werden sollte. Einer dem entsprechenden Maßnahme wird eine hohe Priorität zugesprochen.

2. Schulumfeld „An den Linden“

Für das Schulumfeld werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Töpferstraße diskutiert. Außerdem werden die durch Hol- und Bringverkehr/ Parken entstehenden Auswirkungen als problematisch angesehen und die Maßnahme einer Elternhaltestelle vorgeschlagen. Zu den Themen gibt es folgende Anmerkungen:

- In Ober Roden funktioniere der Hol- und Bringverkehr auch ohne Elternhaltestelle, dort sind mehrere Anfahrtmöglichkeiten vorhanden. In Neu Isenburg gäbe es eine „Mama-Taxi“-Haltestelle, die im Vorfeld mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit eingeleitet wurde.
- Es müsste untersucht werden, welche Dimension eine Elternhaltestelle haben sollte und wo diese liegen könnte.
- Bei einer Umgestaltung der Töpferstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich mit versetzter Fahrbahn könnte in den entstehenden Buchten „Schulparken“ zu Hol- und Bringzeiten erlauben werden.
- Eine Umgestaltung der Töpferstraße mit Einschränkungen für das Parken dürfe nicht zu Lasten der verkehrlichen Abläufe der Kinderarztpraxis führen.
- Beim Hol- und Bringverkehr sei insbesondere die Abholphase eine Herausforderung, da Eltern z.T. länger auf die Kinder warten bzw. parken würden.

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

September 2017

3. Bereich Bahnhofstraße

An der Bahnhofstraße werden die Engstellen und Unterbrechungen des Gehweges diskutiert. Hierzu gibt es die Anmerkung, dass eine aktuelle Planung vorsieht, die besonders engen Gehwegpassagen auf einen Meter zu verbreitern.

Die Begehung wird durch Bürgermeister Roland Kern um 17:30 Uhr beendet und die Gruppe begibt sich zum anschließenden Beginn des 2. Workshops Nachmobilitäts-Check Rödermark ins Rathaus.

Für das Protokoll:

Fast/ Janßen, Kassel 04.09.2017

2. Workshop des Nahmobilitäts-Checks Stadt Rödermark zur Bestandsbewertung und möglichen Maßnahmen

am 28. August 2017, 18:00 - 21:00 Uhr

im Rahmen des 8. Runden Tisch Radverkehr Rödermark, Rathaus Rödermark-
Urberach

Teilnehmende:

Stadt Rödermark

- Herr Jörg Rotter, Erster Stadtrat
- Herr Thomas Kron, Leiter Bauverwaltung
- Frau Daniela Mogk, Klimaschutzmanagerin, Bauverwaltung
- Herr Felix Herr, Bauverwaltung
- Herr Artur Singer, Leiter Ordnungsamt
- Frau Sarah Bahadorani, Praktikantin

Weitere Teilnehmer Runder Tisch Radverkehr

- Herr Norbert Schultheis, SPD Fraktion
- Herr Rüdiger Werner, FDP Fraktion
- Herr Christian Beers, ADFC Rödermark
- Herr Winfried Fischer, ADFC Rödermark
- Herr Thomas Eck, Polizei Dietzenbach
- Herr Klaus Huthmann, Quartiersgruppe Waldacker/ Freie Wähler

Gäste

- Herr Jens Vogel, IVM Region Frankfurt RheinMain
- Frau Antje Janßen, Geschäftsführerin LK Argus Kassel GmbH
- Herr Kilian Blum, LK Argus Kassel GmbH
- Herr Jakob Fast, LK Argus Kassel GmbH

Die Teilnehmerliste mit den Kontaktdaten hängt dem Protokoll an.

Nahmobilitäts-Check

Stadt Rödermark

September 2017

Tagesordnung

Im Vorfeld der Veranstaltung fand eine Begehung der im Rahmen des Nahmobilitäts-Check betrachteten Bereiche in Urberach statt.

1. Begrüßung durch Herrn Ersten Stadtrat Rotter
2. Rückblick 1. Workshop sowie Vorstellung der Ergebnisse der Bestandsanalysen und Überblick über die Maßnahmenentwicklung durch Frau Janßen, LK Argus Kassel GmbH
3. Diskussion der vorgestellten Ergebnisse und Maßnahmen
4. Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer
5. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

1. Begrüßung

Herr Rotter begrüßt die Teilnehmer des runden Tisches Radverkehr sowie die Gäste und führt in das Thema des 8. Runden Tisches Radverkehr, den Nahmobilitäts-Check für die Stadt Rödermark, ein.

Anschließend erfolgt eine kurze Vorstellungsrunde der Teilnehmenden.

2. Rückblick 1. Workshop sowie Vorstellung der Ergebnisse der Bestandsanalysen und Überblick über die Maßnahmenentwicklung

Frau Janßen, Geschäftsführerin der LK Argus Kassel GmbH, die den Nahmobilitäts-Check für die Stadt Rödermark bearbeitet, stellt in einem Rückblick die Ergebnisse des ersten Workshops, die Ergebnisse der Bestandsanalysen und Status Quo Bewertung dar. Zudem stellt sie die vom Planungsbüro entwickelten Maßnahmenvorschläge vor.

Die Präsentationsfolien werden im Anhang zum Protokoll zur Verfügung gestellt.

3. Diskussion der vorgestellten Ergebnisse und Maßnahmen

Zu den vorgestellten Ergebnissen und insbesondere zu den Maßnahmenvorschlägen gibt es folgende Nachfragen und Diskussionsbeiträge:

allgemeine bzw. gesamtstädtischen Maßnahmen

- Auf die unterschiedlichen Radverkehrsmengen in Urberach und Ober-Roden wird hingewiesen.

Eine Erhebung hierzu (Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten) ist als mögliche Maßnahme (gesamstädtische Maßnahme) vorgesehen.

- Zum Schulischen Mobilitätsmanagement wird nach Erfahrungen aus anderen Städten im Umgang mit dem Hol- und Bringverkehr vor Schulen gefragt. Deutlich wird, dass schulisches Mobilitätsmanagement nicht nur die Verkehrsorganisation umfasst. Probleme und Konzepte müssen gegenüber den Eltern, Lehrern und Kindern deutlich kommuniziert und vermittelt werden. Als mögliche Maßnahme sollte ein übergeordnetes Konzept entstehen, welches alle Schul- und Kindergartenstandorte behandelt.
- Der Landkreis Offenbach und das Land Hessen wollen bzw. werden das Thema schulisches Mobilitätsmanagement ebenfalls aufgreifen: Das Thema Schule und Mobilität ist seit 2017 Fördertatbestand der Förderrichtlinie Nahmobilität. Außerdem ist die Einrichtung eines Kompetenzzentrums/ Arbeitskreises durch das Land/ die AGNH und die Einrichtung eines Runden Tisches durch den Landkreis geplant.

Maßnahmenvorschläge für die Vertiefungsbereiche in Urberach

- Zur Maßnahme Tempo 30 berichten Vertreter der Stadt, dass in der Vergangenheit Anträge hierzu im Bereich Ober-Rodener-Straße und Robert-Bloch-Straße abgelehnt wurden. Das Problem der Ablehnung von Tempo 30 durch die Verkehrsbehörden ist bekannt. Der Nahmobilitäts-Check und die AGNH sind eine neue Initiative des Landes Hessen. Der Nahmobilitätsplan mit den darin formulierten Maßnahmen soll die Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zusätzlich unterstützen. Die Ausweisung von Tempo 30 auf der Ober-Rodener-Straße und der Robert-Bloch-Straße werden als Maßnahmen in den Nahmobilitätsplan aufgenommen.
- Als sehr problematisch wird die undeutliche Markierung der Radverkehrsinfrastruktur in der Ober Rodener-Straße zwischen Bahnhof und Rodaustraße eingeschätzt. In den Nahmobilitätsplan wird der Hinweis aufgenommen, dass Markierungen und Hinweise im gesamten Stadtgebiet einheitlich gestaltet sein sollen, um die Verständlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.
- Bei Aufhebung des Gehwegparkens/ Wegfall von Stellplätzen in der Konrad-Adenauer-Straße/ Traminer Straße (Ortsdurchfahrt B 486) wird ein Rückgang der Kunden befürchtet. Gleichzeitig ist aber das Gehwegparken insbesondere an Engstellen problematisch, da Menschen mit Gehhilfen oder Kinderwägen auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Zur besseren Beurteilung der Parksituation wären genauere Analysen zum Parkplatzbedarf und zur Prüfung von ggf. verfügbaren alternativen Flächen zum Parken notwendig.

Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

September 2017

- Zur Umgestaltung der B 486 gibt bereits einen Entwurf. Ohne Unterstützung durch Hessen Mobil oder andere Fördergelder wird aber eine Umgestaltung für die Stadt als nicht durchführbar bewertet.
- Die Umgestaltung der Kreuzungsbereiche Traminer Straße (Ortsdurchfahrt B486)/ Pestalozzistraße und Konrad-Adenauer-Straße (Ortsdurchfahrt B486)/ Rodaustraße in Form eines Mini-Kreisverkehrs wird als Pilotvorhaben vorgeschlagen (zusätzliche Maßnahme).
- Als weitere zusätzliche Maßnahme wird die Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der Rodaustraße zwischen Ober-Rodener-Straße und der Ortsdurchfahrt B 486 angeregt. Die Vorschläge werden als Maßnahmen in den Nahmobilitätsplan aufgenommen.
- Weiterhin wird angeregt zu prüfen, ob die Pestalozzistraße ein alternativer Zugang zur Schule „An den Linden“ sein kann. Es wird diskutiert, dass eine Ausweitung der Verkehrsberuhigung den Hol- und Bringverkehr bewusst aus dem Quartier halten kann. Ein- und Ausstiegsbereiche sollten in der Traminer Straße und der Darmstädter Straße eingerichtet werden. Zum Thema wurden bereits Gespräche mit der Schulleitung geführt, die mit dem Nahmobilitätsplan nochmal aufgegriffen werden sollen.

Maßnahmenvorschläge für die Vertiefungsbereiche in Ober-Roden

- Zur vorgeschlagenen Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Odenwaldstraße wurde angemerkt, dass die Odenwaldstraße bis zum Umbau durch Hessen Mobil in die Tempo 30 - Zone integriert war. Mit dem geförderten Umbau musste die Geschwindigkeit auf Tempo 50 erhöht werden, da diese in den Förderbedingungen festgehalten ist. Möglich wäre eine Ausweisung von Tempo 30 in Form von Einzelanordnungen.
- Die vorgeschlagene Ausweitung von Tempo 30 in der Dieburger Straße wird aktuell von der Stadt beantragt.
- Es wird darauf hingewiesen, dass ein neues Wohngebiet im Bereich Alfred Delp-Straße entsteht.

Maßnahmenvorschläge für die „Grüne Mitte“

- Zur Maßnahme „Winterdienst auf Raddirektverbindungen in der grünen Mitte“ wird angemerkt, dass aufgrund der schwierigen Finanzsituation der Stadt die Aufrechterhaltung des Winterdienstes grundsätzlich eine Herausforderung ist.
- Nachgefragt wird, ob für die Nell-Breunig-Schule der Radverkehrsanteil bekannt ist. Hierzu wird auf eine Erhebung aus dem Jahr 2010 verwiesen.

Eine neue Erhebung könnte ggf. im Zuge der Initiative des Landkreises zum schulischen Mobilitätsmanagement erfolgen.

4. Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer

Im Anschluss an die Vorstellung und Diskussion der Maßnahmen hatte die Teilnehmer die Möglichkeit die Maßnahmen zu bewerten.

Die Liste der durch das Planungsbüro vorgeschlagenen Maßnahmen wurde um die in der Diskussion vorgeschlagenen Maßnahmen ergänzt.

Bei der Bewertung wurde deutlich, dass die Teilnehmer des Workshops besonders folgende Maßnahmen als sehr wichtig bewerten (mindestens 5 Nennungen bei „Ist mir sehr wichtig“)

Vertiefungsbereich Urberach

- Beseitigung von Engstellen in der Bahnhofstraße (7 Nennungen)
- Ergänzung/ Verbesserung Radverkehrsanlage Ober-Rodener Straße (6 Nennungen)
- Verbesserung Erreichbarkeit Fachmarktzentrum für Fußgänger und Radfahrer (6 Nennungen)
- Umgestaltung Ortsdurchfahrt/ B 486 Urberach (5 Nennungen)
- Neuordnung Bring- und Holverkehr (Schule an den Linden) (5 Nennungen)
- Tempo 30 in der Ober-Rodener-Straße (Zusatzmaßnahme, 8 Nennungen)

Vertiefungsbereich Ober Roden

- Querungsmöglichkeit der Bahntrasse zwischen Gartenstraße und „Am Rosengarten“ (8 Nennungen)
- Ausweitung von Tempo 30 auf der Dieburger Straße (5 Nennungen)

Vertiefungsbereich Grüne Mitte

- Sicherung Bahnübergang Erlenwald (Zusatzmaßnahme, 7 Nennungen)

Gesamtstädtische Maßnahmen

- Mobilitätskonzept Schulen (8 Nennungen)
- Kommunikationsmaßnahmen (5 Nennungen)

Zusätzlich hatte jeder Anwesenden die Möglichkeit ein „Herzensprojekt“ zu markieren. Damit wurde nach Projekten gefragt, die den Teilnehmern persön-

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

September 2017

lich besonders am Herzen liegen. Maßnahmen mit den mehreren Nennungen waren:

- Umgestaltung Ortsdurchfahrt/ B 486 Urberach (3 Nennungen)
- Mobilitätskonzept Schulen (3 Nennungen)
- Querungsmöglichkeit Dieburger Straße am Bahnübergang (2 Nennungen)

In einer abschließenden Bewertungsrunde wurde nach möglichen Leuchtturmprojekten gefragt. Dies sollten Maßnahmen sein, die eine Signalwirkung für Folgemaßnahmen haben und prioritär umgesetzt werden sollen oder die schnell und einfach umzusetzen sind. In jeder Gruppe konnten pro Teilnehmer 5 Maßnahmen ausgewählt werden.

Die am häufigsten genannten Maßnahmen mit Signalwirkung, die prioritär umgesetzt werden sollten waren (mindestens 5 Nennungen):

- Umgestaltung Ortsdurchfahrt/ B 486 Urberach (7 Nennungen)
- Querungsmöglichkeit Dieburger Straße am Bahnübergang (6 Nennungen)
- Querungsmöglichkeit der Bahntrasse zwischen Gartenstraße und „Am Rosengarten“ (6 Nennungen)
- Alter Seeweg: Aufwertung der Unterführung und durchgängige Beleuchtung (6 Nennungen)
- Umgestaltung (Kreisel/ Pilot bzw. Testversuch) Kreuzung Pestalozzistraße / Traminer Str. (B486) und Im Taubhaus/ B 486 (6 Nennungen)

Die am häufigsten genannten Maßnahmen, die schnell und einfach umzusetzen sind, waren (mindestens 5 Nennungen):

- Ausweitung von Tempo 30 auf der Dieburger Straße (6 Nennungen)
- Mobilitätskonzept Schulen (5 Nennungen)

Die Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer ist in Tabelle 1 dargestellt.

● **Tabelle 1: Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer**

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark
September 2017**

	Maßnahmen	Bewertung				Herzensprojekte	Leuchtturm- maßnahme	
		sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	nicht wichtig		Signalwirkung	schnell und einfach
U berach	Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt B 486							
	U1	Aufhebung Gehwegparken		1	1	10		
	U2	Einrichtung Radverkehrsanlage		8	2			
	U3	Einrichtung Querungsanlage Ortseingang		10			1	1
	U4	Verbesserung Querungsbedingungen an Fußgängerfurten		6	4			
	U5	Anpassung Geschwindigkeit (T 30)	3	3	3	3	1	1
	U6	Umgestaltung Ortsdurchfahrt/ B 486 Urberach (unter Einbindung U1-U5)	5	2	1		3	7
	Schule an den Linden							
	U7	Verkehrsberuhigung	3	9	1			2 4
	U8	Beseitigung Engstellen/ Barrieren an Traminer und Darmstädter Straße	1	5	1	3		
	U9	Neuordnung Bring- und Holverkehr	5	6				2 1
	Bahnhofstraße / Ober-Rodener Straße							
	U10	Beseitigung Engstellen in der Bahnhofstraße	7	4				2
	U11	Einrichtung Querungsmöglichkeiten am Bahnhof	2	7	1			
	U12	Ergänzung/ Verbesserung Radverkehrsanlage Ober-Rodener Straße	6	2	1			2 2
U13	Einrichtung Querungshilfe Ober-Rodener Str./ Am Schwimmbad	4	3		3		2 1	
U14	Verbesserung Querungsmöglichkeiten Ober-Rodener Straße/ Rodaustraße	2	7	2			2	
U15	Verbesserung Erreichbarkeit Fachmarktzentrum für Fußgänger und Radfahrer	6	6	2			1 3	
O ber Roden	Odenwaldstraße							
	O1	Fußverkehrsanbindung Bahnhof am Neubau	3	5				
	O2	Umgestaltung Kreuzungsbereich Eisenbahnstraße	3	6	1			1
	O3	Ausweitung Tempo 30	2	7	3			1
	O4	Querungsmöglichkeit in Höhe Bahnübergang Odenwald/- Rilkestraße	4	8	1	1	1	2
	Trinkbornschule							
	O5	Verkehrsberuhigung	2	3	3	1		1 3
	O6	Verbreiterung und Ergänzung von Gehwegen Bereich Rathaus/ Kulturhalle	1	5	4			
	O7	Neuordnung Bring- und Holverkehr	2	9	2			4
	Fachmarktzentrum Odenwaldstraße							
	O8	Verbesserung Fußverkehrsführung	4	5	2	1		
	O9	Verbesserung Querung der Odenwaldstraße	2	6	2			2
	Dieburger Straße und Bahnhof							
	O10	Ausweitung Tempo 30	5	4	1	1		6
O11	Aufhebung Gehwegparken		1	2	5			
O12	Querungsmöglichkeit Dieburger Straße am Bahnübergang	1	7	1	1	2	6 1	
O13	Querungsmöglichkeit der Bahntrasse zwischen Gartenstraße und „Am Rosengarten“	8		4		1	6	
O14	Einrichtung Fahrradabstellanlagen Nordseite Bahnhof		6	5			2	
G rüne Mitte	Vertiefungsbereich "Grüne Mitte"							
	G1	Beseitigung von Engstellen/ Sichtbehinderungen/ unbefestigten Abschnitten		6	3			3
	G2	Alter Seeweg: Aufwertung der Unterführung und durchgängige Beleuchtung		6	4			6 1
	G3	Ergänzung von zusätzlichen bzw. attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten	1	4	5	1		3
G4	Wegweisung	1	6	3	1		3	
G esamtstadt	Gesamtstädtische Maßnahmen							
	S2	Bedarfsermittlung/ Mobilitätsbefragung	4	3	1			3
	S3	Fortschreibung Radverkehrskonzept	4	7				2 3
	S4	Mobilitätskonzept Schulen	8	2			3	5
	S5	Kommunikationsmaßnahmen	5	3	3			4
	S6	Winterdienst auf Radverkehrsanlagen und Radrouten	1	5	4			
Z usatzmaßnahmen	Zusätzliche Maßnahmen aus dem Teilnehmerkreis							
	Z1	Einrichtung Tempo 30 Robert Bloch Straße	2	9				
	Z2	Einrichtung Tempo 30 Ober-Rodener-Straße	8		2			2
	Z3	Sicherung Bahnübergang Erlenwald	7		1			1
	Z4	Rodaustraße Verbesserung der Radverkehrsbedingungen	1	3	6			
Z5	Kreisverkehre Pestalozzistraße / B486 und Im Taubhaus/ B 486 (Verkehrsversuch)	3	8				6	

**Nahmobilitäts-Check
Stadt Rödermark**

September 2017

5. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Die Bewertung der Maßnahmen durch die Teilnehmer bildet die Grundlage für die weitere Bearbeitung durch das Gutachterbüro.

Auf Basis der Bewertungen werden Maßnahmen ausgewählt, die in Steckbriefen detaillierter beschrieben werden.

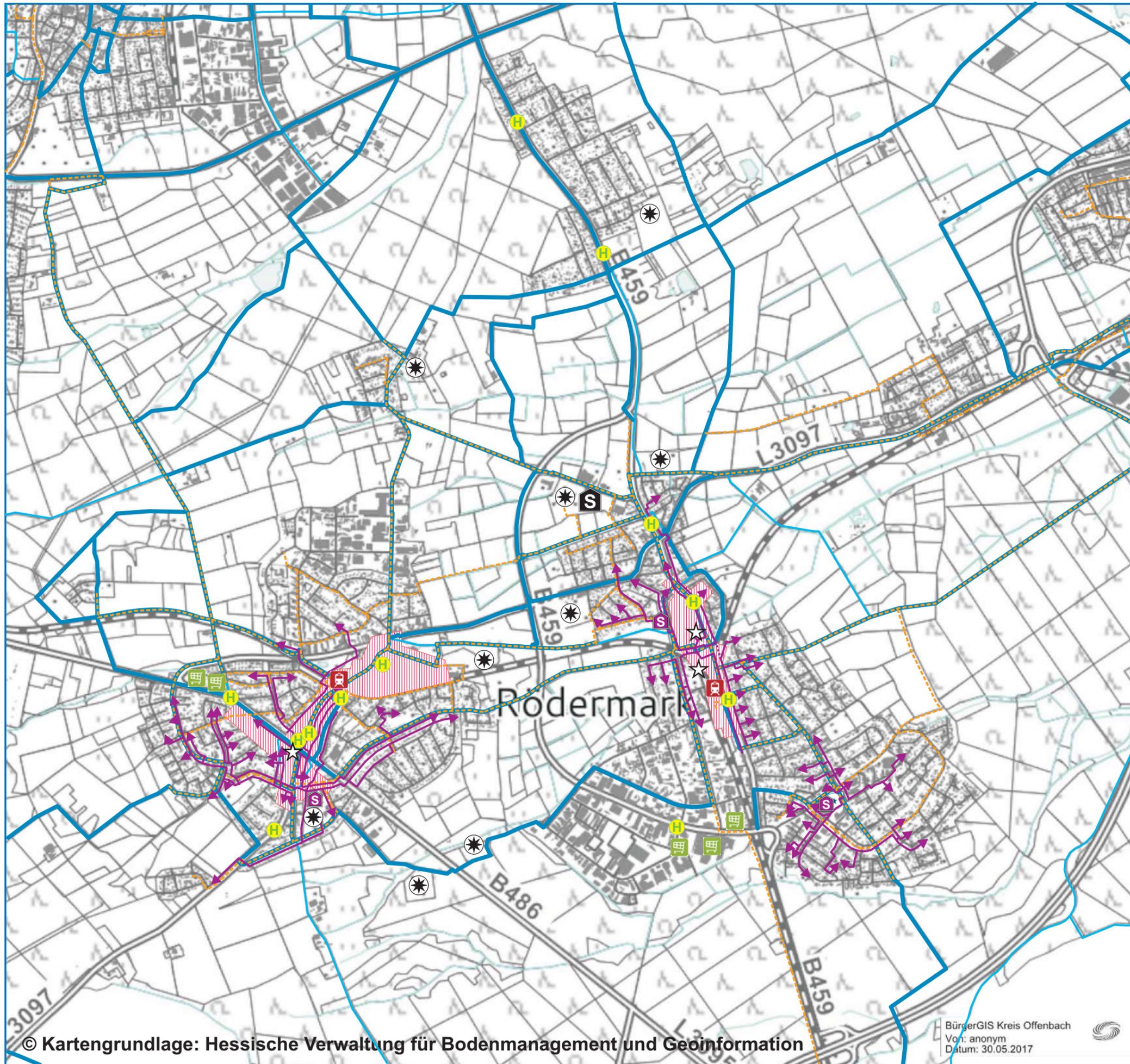
Der Nahmobilitäts-Check soll bis Ende September abgeschlossen sein. Im Nachgang soll eine politische Beratung des Nahmobilitäts-Checks in Rödermark erfolgen.

Für das Protokoll:

Blum/ Janßen, Kassel 04.09.2017

Anlagen

- Teilnehmerliste
- Präsentation der LK Argus Kassel GmbH



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 1

Bestand Netze und Ziele Radverkehrsnetze

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Schulradnetz

Fussverkehrsnetz

- ← Schulwegrouten (Grundschule)

Nahmobilitätsziele (Auswahl)

- S Grundschule
- S Weiterführende Schule
- B Bahnhof
- H Bushaltestelle
- M zentrale Versorgungsbereiche (Einzelhandelskonzept 2016)
- M Supermarkt
- ★ Sportanlage
- ☆ Freizeit/ Kultureinrichtung

Quelle Stadt Rödermark/ Regionaler Flächennutzungsplan/ Ivm GmbH Einzelhandelskonzept 2016

Kartengrundlage Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Stand Juni 2017

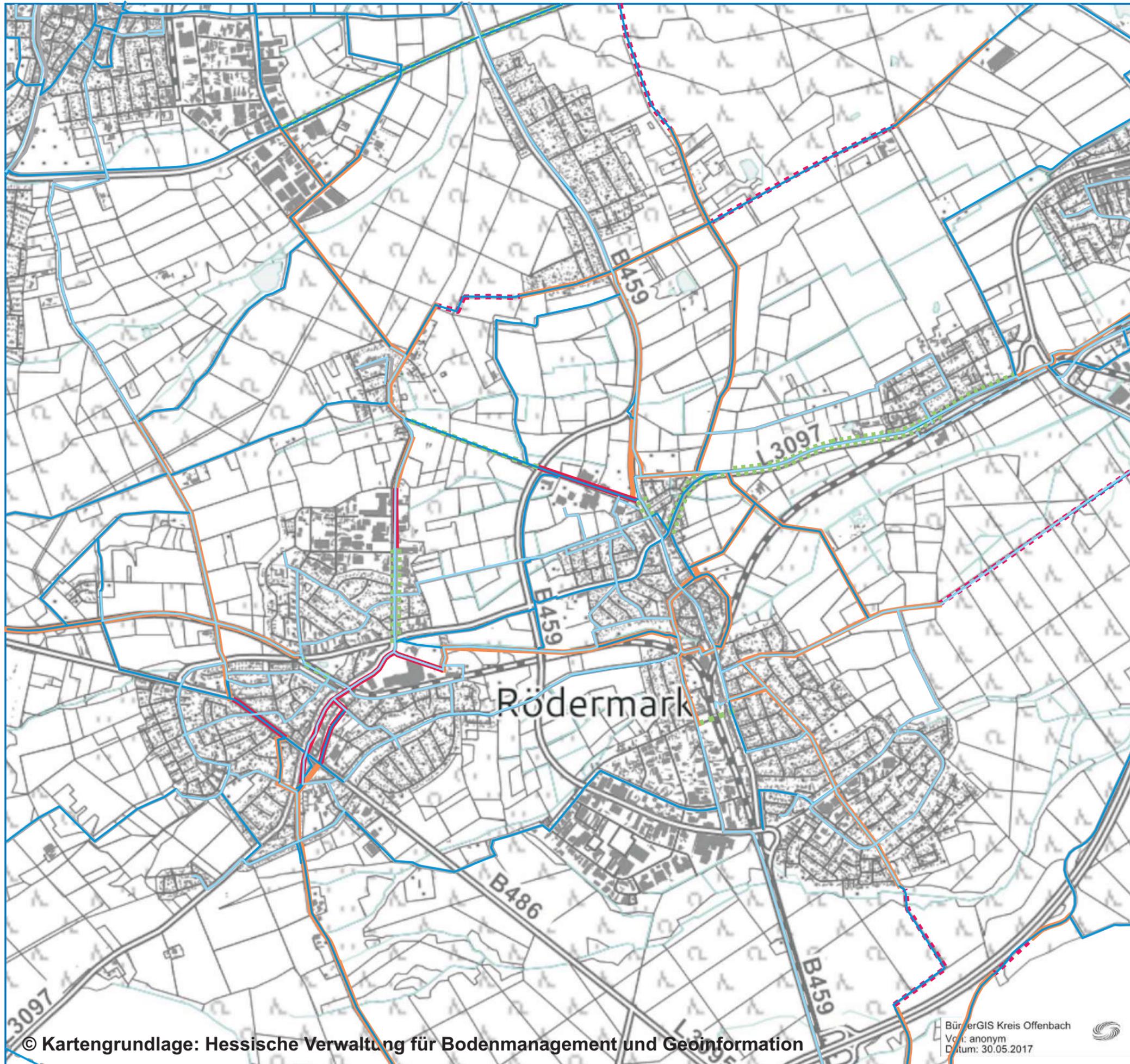
Ohne Maßstab



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de





Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 2

Bestand Radverkehrsführung Radverkehrsnetze

- Fuss - und Radweg
- - - Seitenstreifen
- Führung im Mischverkehr (Hauptverkehrsstraßen)
- Führung im Mischverkehr (Nebenstraßen)
- - - unbefestigte Wege

Bestand Radverkehrsnetze

- Haupt- und Nebennetz
- Schulradnetz

Quelle Kreis Offenbach/
BürgerGis/ Ivm GmbH

Kartengrundlage Hessische Verwaltung für
Bodenmanagement und
Geoinformation

Stand Juni 2017

Ohne Maßstab

LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 3

Kataster Konfliktpunkte Fahrrad

Fahrbahnzustand

xxxxxx Schlaglöcher & Deckenverbesserung erforderlich

Radverkehrsführung

- Verkehrs- bzw. Radverkehrsführung verbesserungswürdig
- Radverkehr auf schmaler Fahrbahn
- kein durchgängiger Radweg

Beschilderung/ Markierung

- Beschilderung verbessern
- Freigabe für Radfahrer erforderlich (Einbahnstraße/ Weg)
- Markierung verbessern
- sonstige Konfliktpunkte
- Nummer Konfliktpunkt

Quelle Kataster Konfliktpunkte Fahrrad/ Stadt Rödermark

Kartengrundlage Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Stand Juni 2017

Ohne Maßstab

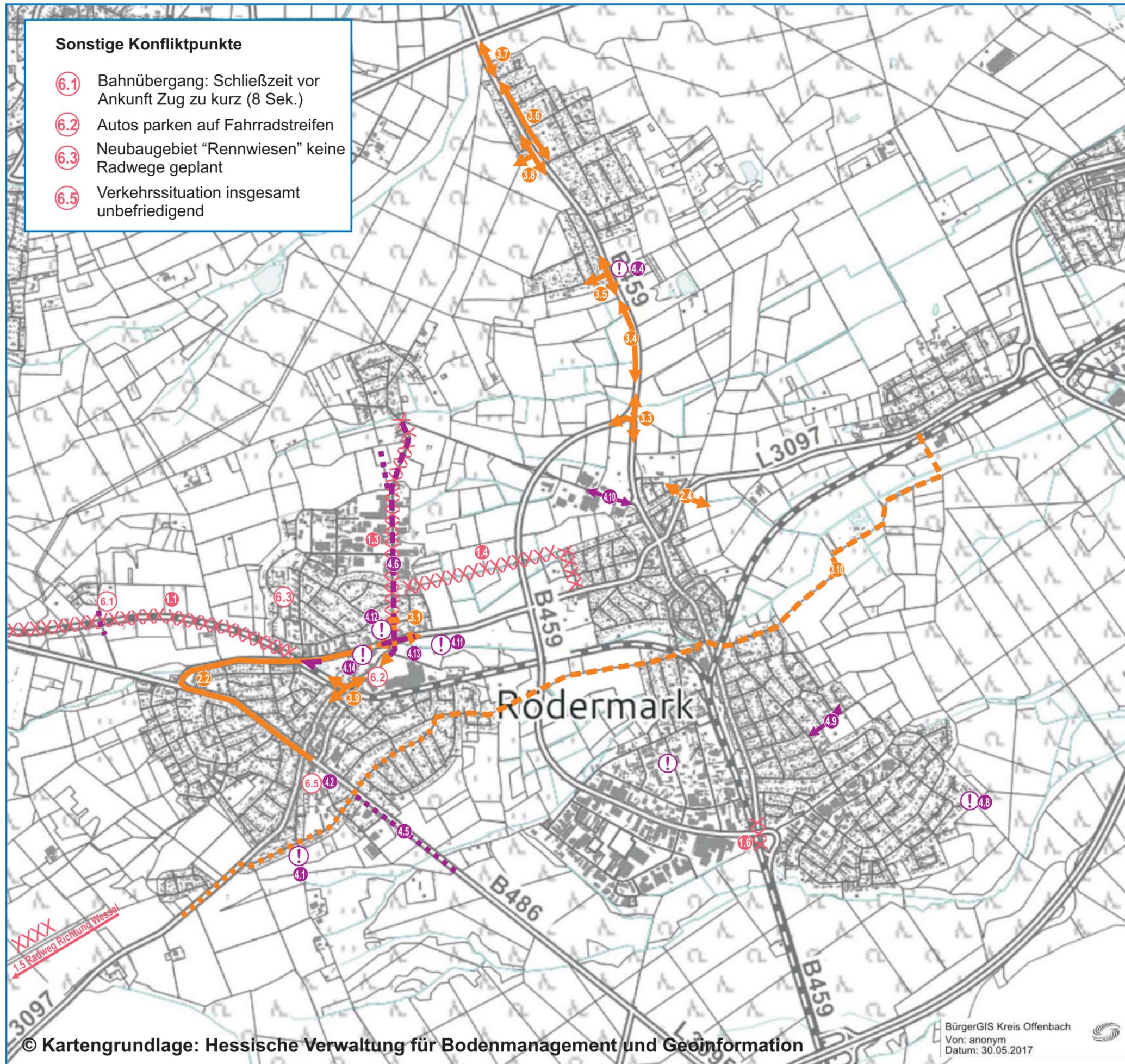


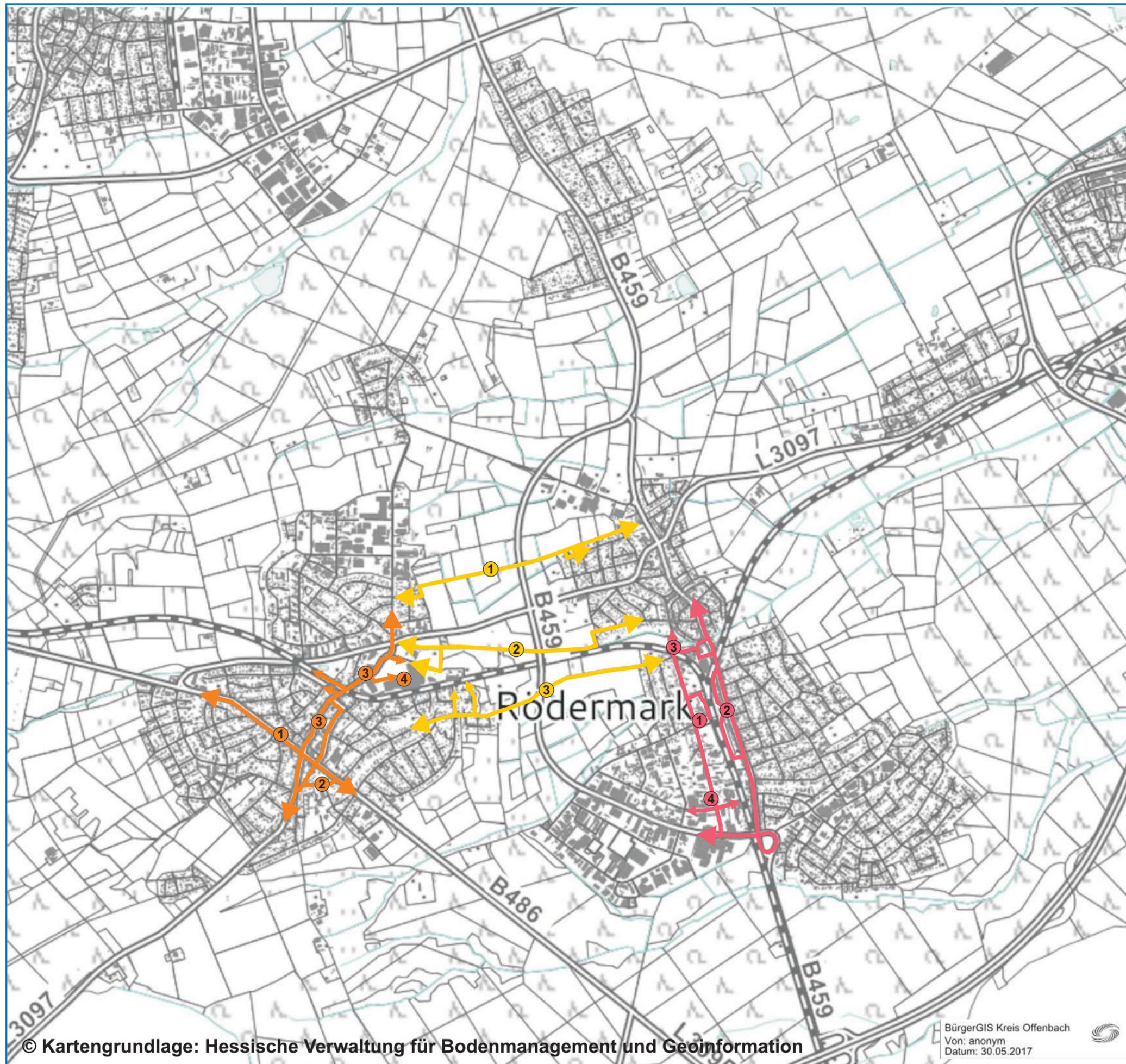
LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Sonstige Konfliktpunkte

- Bahnübergang: Schließzeit vor Ankunft Zug zu kurz (8 Sek.)
- Autos parken auf Fahrradstreifen
- Neubaugebiet "Rennwiesen" keine Radwege geplant
- Verkehrssituation insgesamt unbefriedigend





Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 4

Vertiefungsbereiche Übersicht

Untersuchungsrelationen Urberach

- ① Konrad-Adenauer-Straße/
Traminer Straße
- ② Schulweg "Töferstraße"
südl. Konrad-Adenauer-Straße
- ③ Verbindung Bahnhof
und Einkaufsbereich
- ④ Verbindung Urberach / Ober-Roden

Untersuchungsrelationen Ober-Roden

- ① Anbindung Neubaugebiet
Odenwaldstraße - Zentrum -Bahnhof
- ② Parallel Achse - Dieburger Straße -
Odenwaldstraße
- ③ Anbindung Schule
- ④ Anbindung Fachmarkt Zentrum

Untersuchungsrelationen Grüne Mitte

- ① Alter Seeweg
- ② Oberwiesenweg
- ③ Heiligtenweg

Kartengrundlage Hessische Verwaltung für
Bodenmanagement und
Geoinformation

Stand August 2017

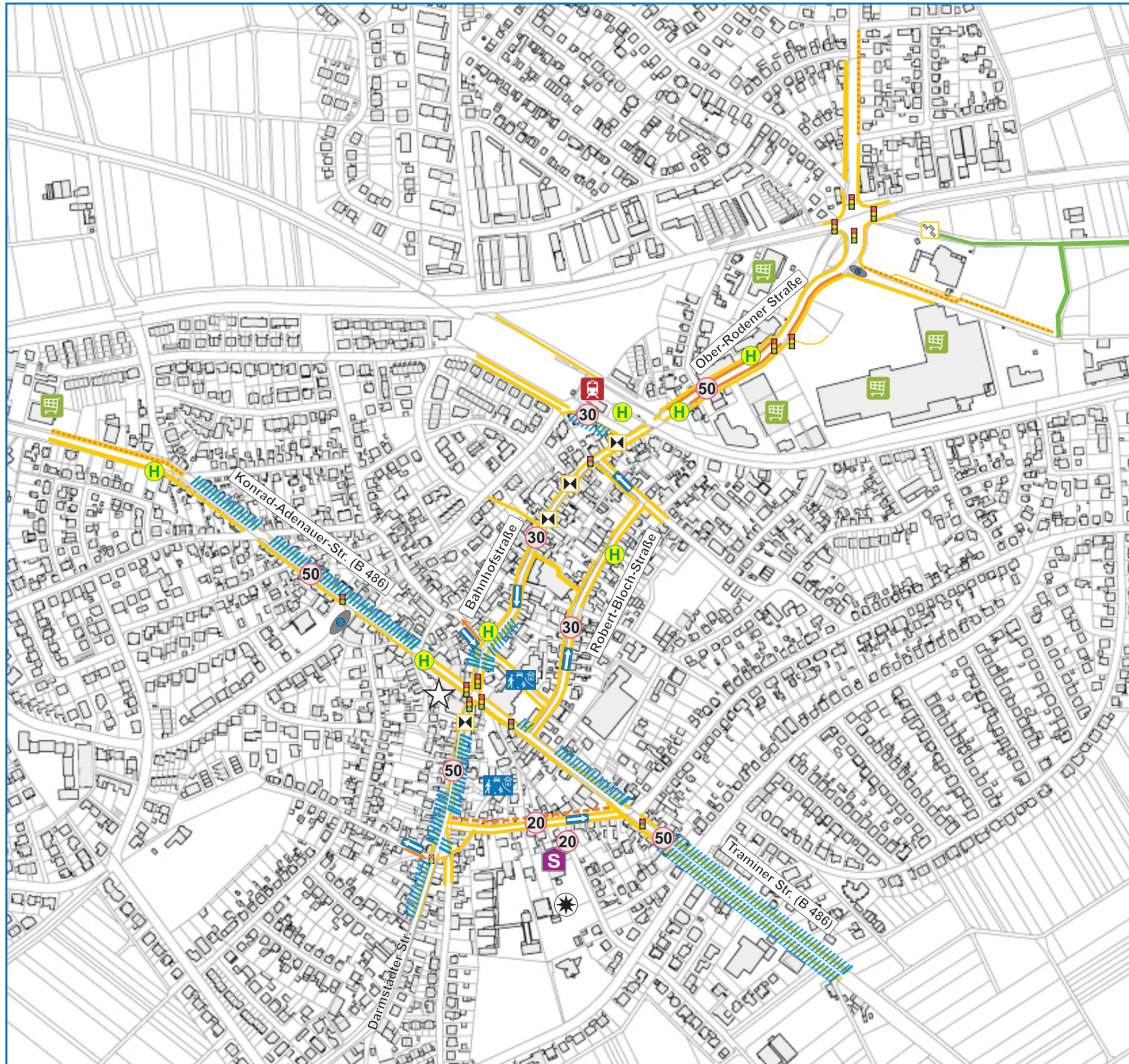
Ohne Maßstab



Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de





Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 5

Bestandsanalyse Urberach

Verkehrsorganisation

- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- Gehwegparken
- Wirtschaftsweg

Gehwegbreite/- Zustand

- <1,50 m
- 1,50 m - 2,50 m
- >2,50 m
- unbefestigter Weg
- baulich Engstelle

Radverkehr

- separate Radanlage
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg: Radfahrer frei

Querungsanlagen

- Lichtsignalanlage/ Fußgänger-Lichtsignalanlage
- Querungshilfe/ Fußgängerüberweg

Sonstiges

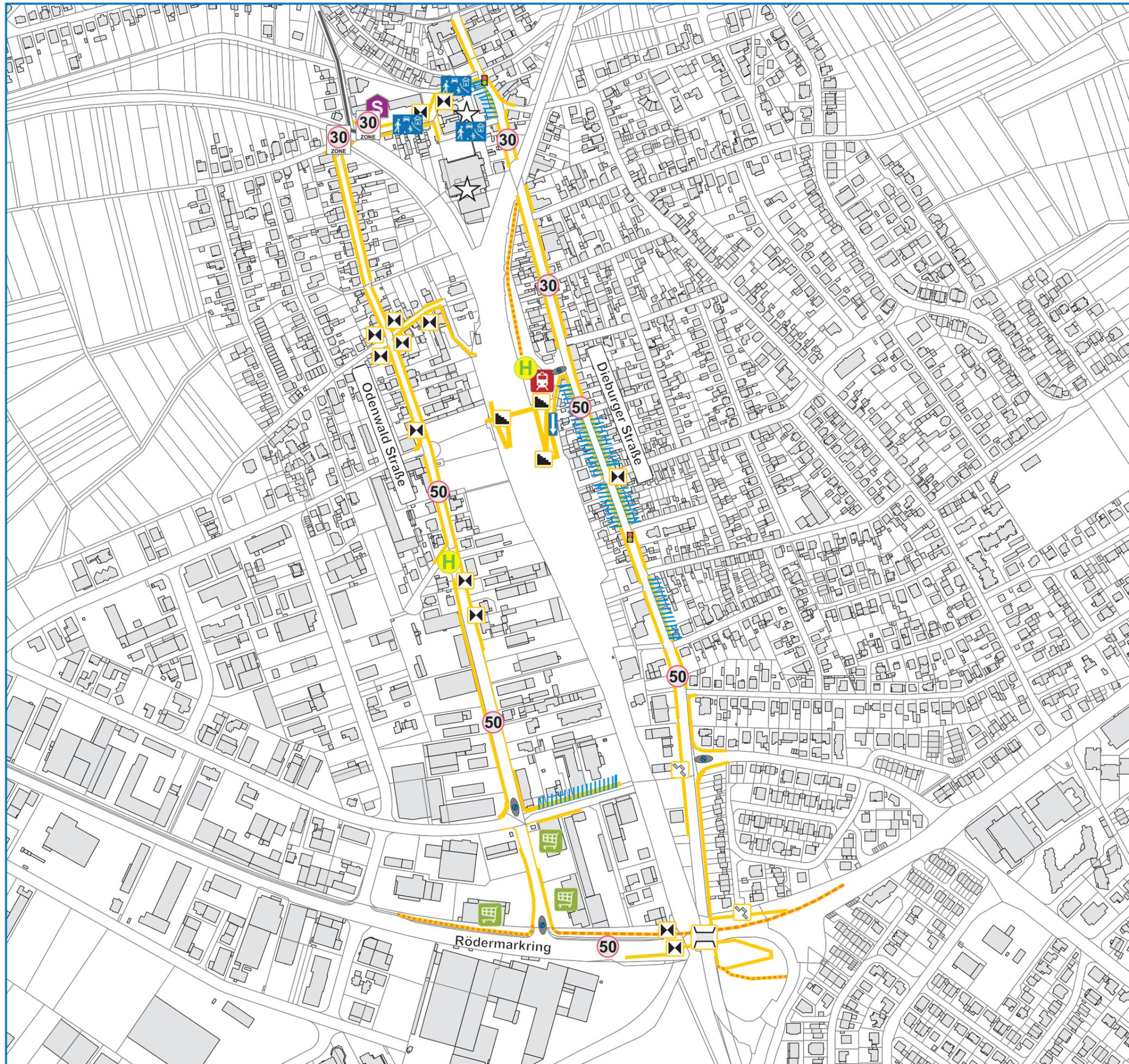
- Nahmobilitätsziele

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 6

Bestandsanalyse Ober-Roden

Verkehrsorganisation

- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- Gehwegparken
- Wirtschaftsweg

Gehwegbreite/- Zustand

- <1,50 m
- 1,50 m
- >2,50 m
- unbefestigter Weg
- baulich Engstelle

Radverkehr

- separate Radanlage
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg: Radfahrer frei

Querungsanlagen

- Lichtsignalanlage/
Fußgänger-Lichtsignalanlage
- Querungshilfe/ Fußgängerüberweg

Sonstiges

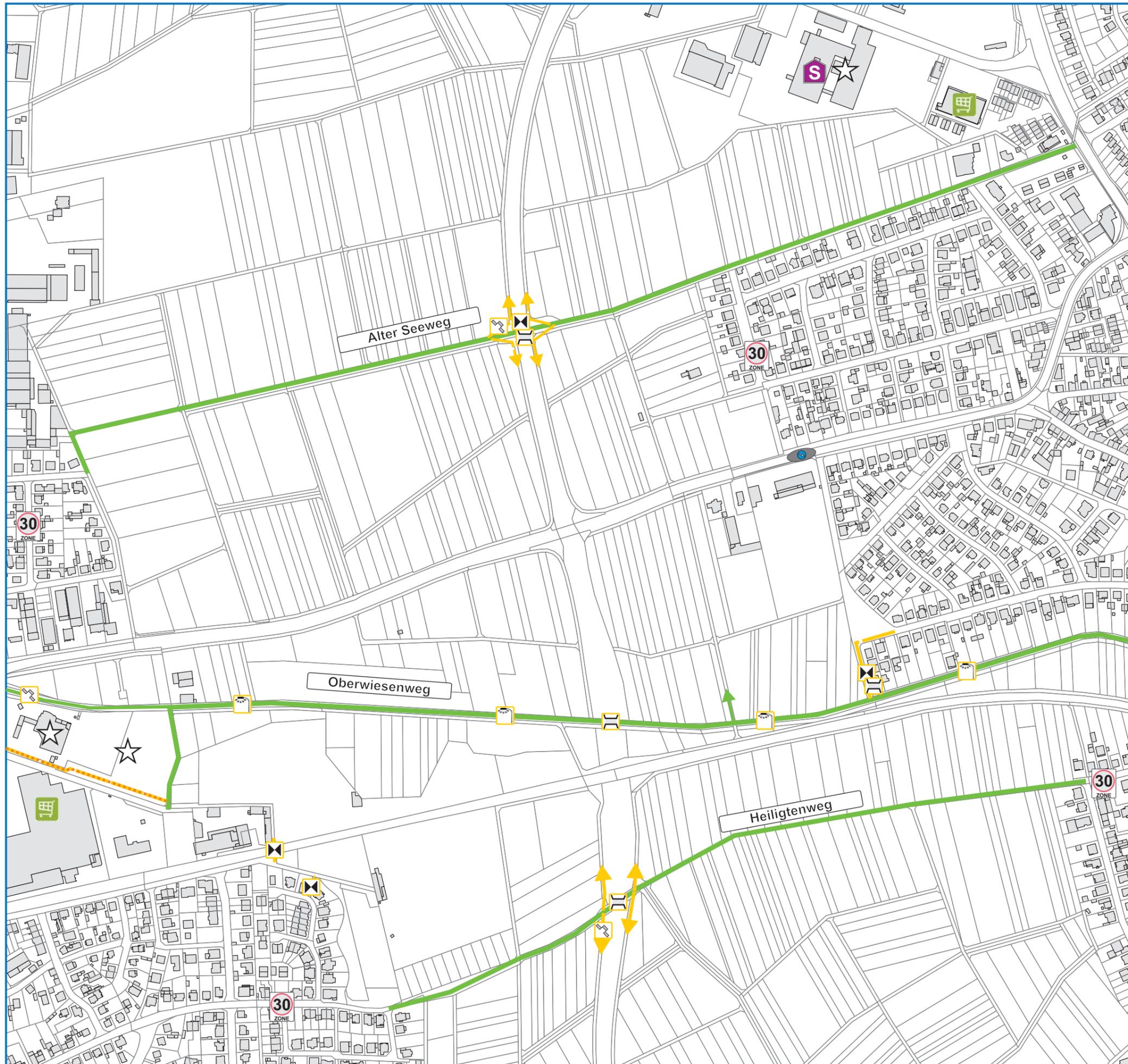
- Nahmobilitätsziele

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 7

Bestandsanalyse "Grüne Mitte"

Verkehrsorganisation

- zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- Gehwegparken
- Wirtschaftsweg

Gehwegbreite/- Zustand

- <1,50 m
- 1,50 m - 2,50 m
- >2,50 m
- unbefestigter Weg
- baulich Engstelle
- Brücke
- Treppenanlage
- Beleuchtung

Radverkehr

- separate Radanlage
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg / Radfahrer frei

Sonstiges

- Nahmobilitätsziele

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



1 Ober-Rodener Str.:
breite Fahrbahn erschwert Querung/
fehlende Radverkehrsführung (einseitig)



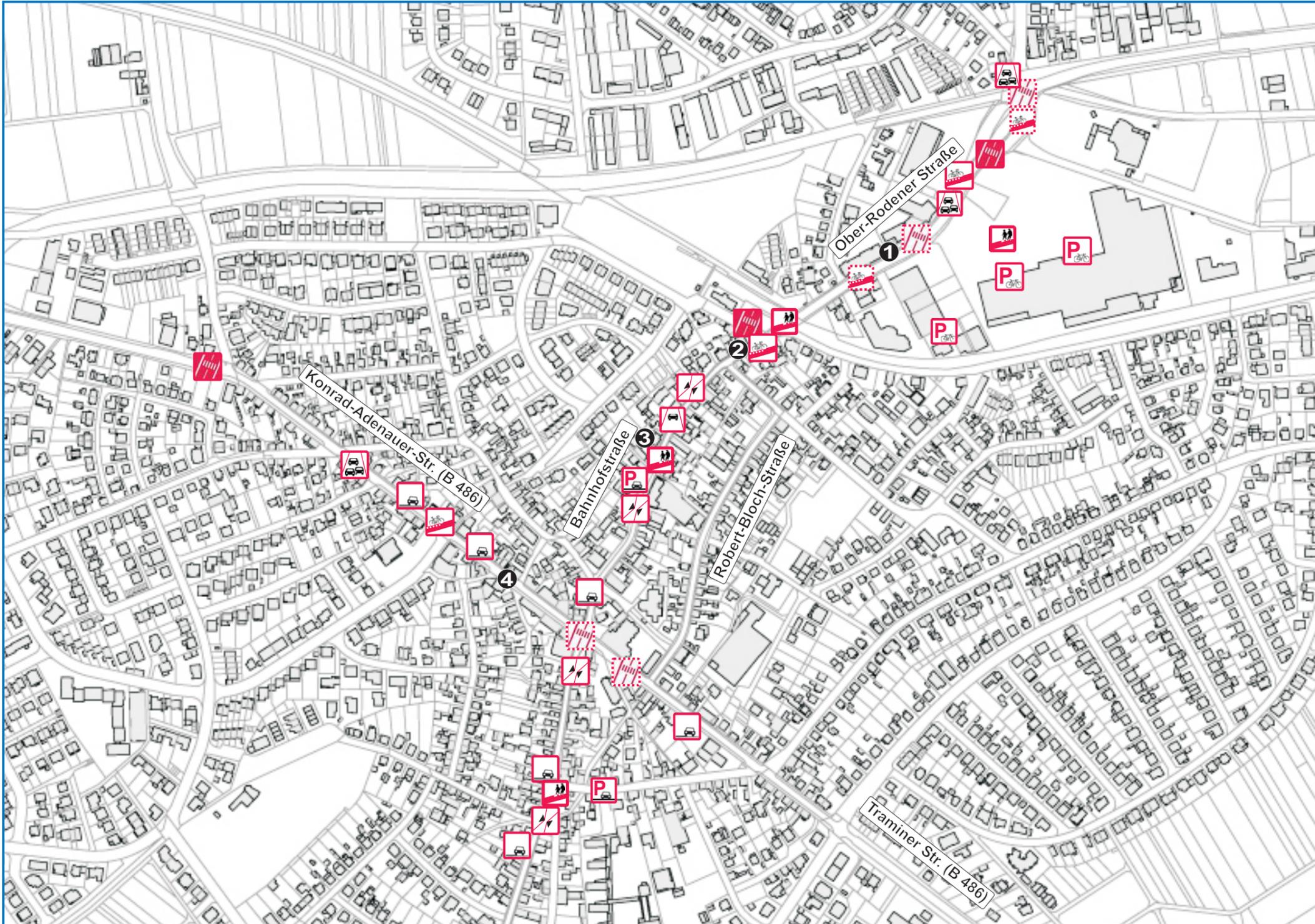
2 Bahnübergang Bahnhof Urberach: fehlende
Querungsmöglichkeiten/ fehlende
Radverkehrsführung



3 Bahnhofstraße: überdimensionierte Fahrbahn
(Einbahnstraße) und schmale Gehwege



4 Ortsdurchfahrt Urberach:
starke Verkehrsbelastung und
Engstellen durch Gehwegparken



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 8

Vertiefungsbereich Urberach Defizitanalyse

Verkehrsorganisation/ Straßenraum

- hohe Verkehrsbelastung
- überdimensionierte Fahrbahn
- Engstelle durch Gehwegparken
- Behinderungen durch Parken
- Engstellen/Barrieren

Fußverkehr

- unterbrochener/ schmaler Gehweg
- fehlende Querungsanlage
- Querungsanlage verbesserungswürdig

Radverkehr

- fehlende Radverkehrsführung
- mangelhafte Radverkehrsführung
- unzureichende Abstellanlagen

Sonstiges

- Standort Fotos

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



1 Bahnübergang Odenwald/- Rilkestraße: fehlende Querungsmöglichkeit/ fehlende Radverkehrsführung



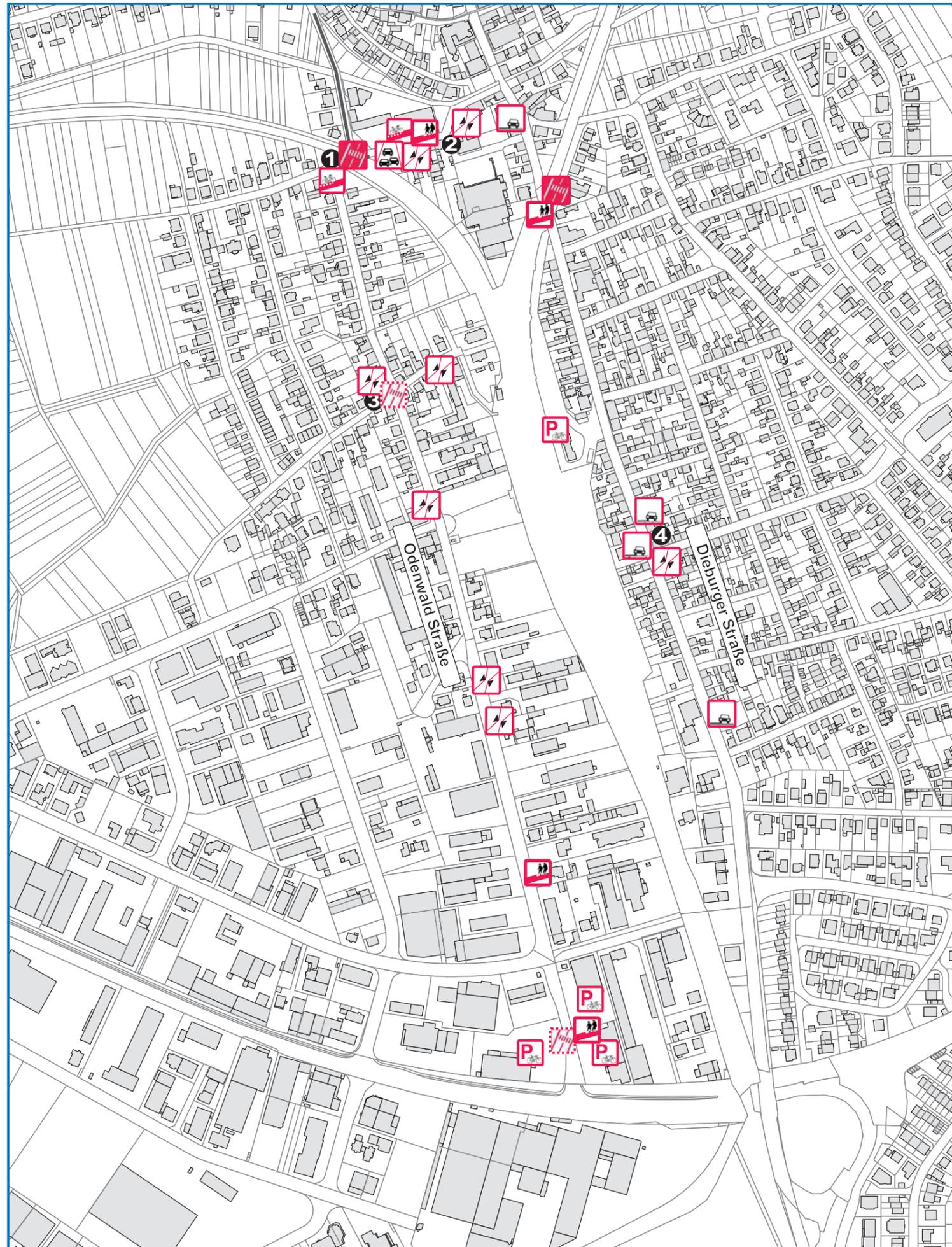
2 Trinkbrunnenstr. (Trinkbornschule): schmale Gehwege und Engstellen



3 Kreuzung Odenwald/- Eisenbahnstraße: schmale Gehwege und fehlende Querungsmöglichkeiten



4 Dieburger Straße: schmaler Gehweg durch Gehwegparken



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 9

Vertiefungsbereich Ober-Roden Defizitanalyse

Verkehrsorganisation/ Straßenraum

- hohe Verkehrsbelastung
- überdimensionierte Fahrbahn
- Engstelle durch Gehwegparken
- Behinderungen durch Parken
- Engstellen/Barrieren

Fußverkehr

- unterbrochener/ schmaler Gehweg
- fehlende Querungsanlage
- Querungsanlage verbesserungswürdig

Radverkehr

- fehlende Radverkehrsführung
- mangelhafte Radverkehrsführung
- unzureichende Abstellanlagen

Sonstiges

- Standort Fotos

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

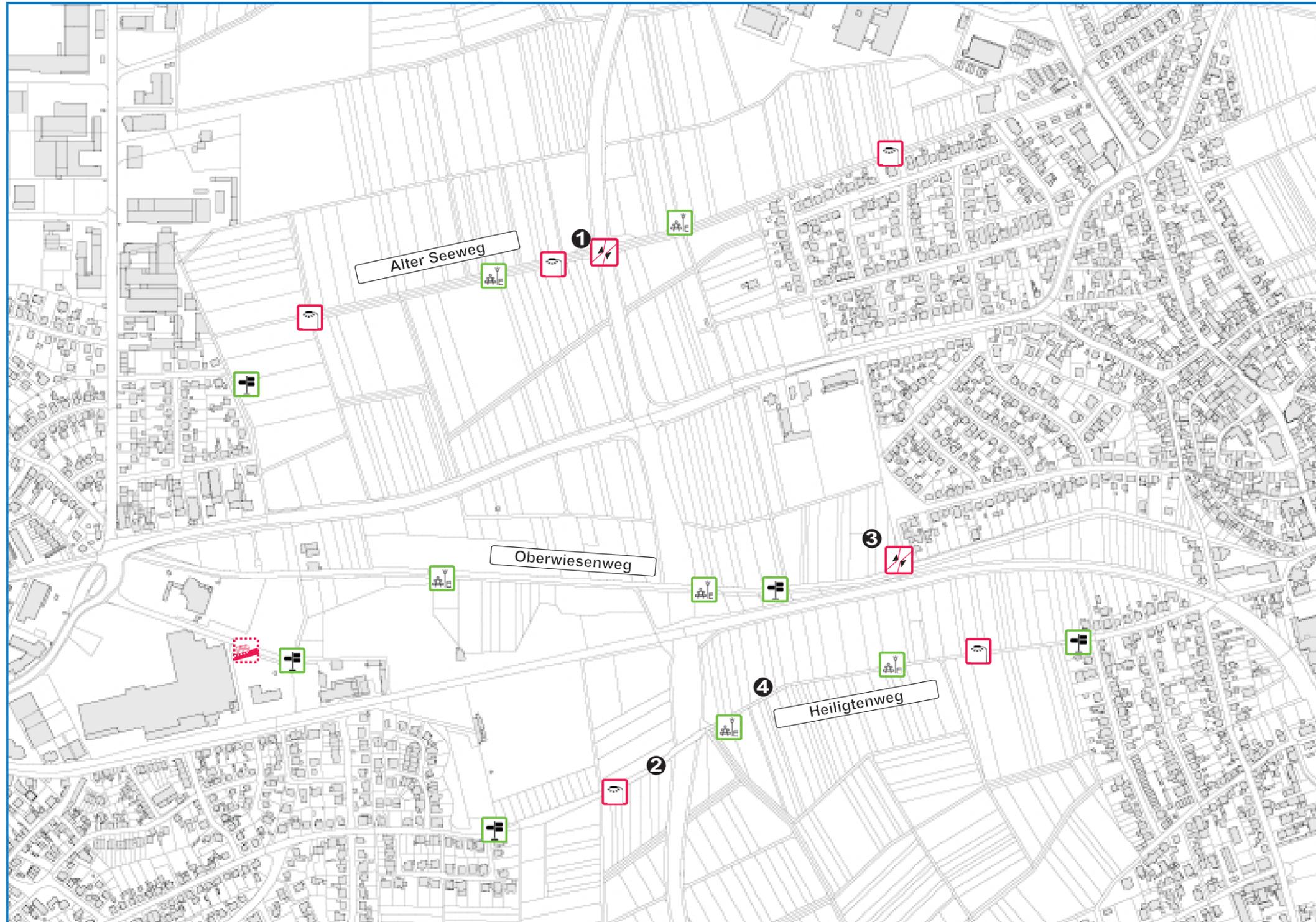


1 Unterführung Alter Seeweg: Unattraktives Erscheinungsbild durch Enge und fehlende Beleuchtung

2 Abzweig zur Bundesstraße: kein Hinweis auf Verlauf des Weges, wilde Vegetation

3 Zufahrt Oberwiesenweg: Engstelle durch Brücke und Vegetation

4 Bestehende Sitzmöglichkeit: Unattraktives Erscheinungsbild/ keine Verknüpfung zum Weg



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 10

Vertiefungsbereich Grüne Mitte Defizit- und Potentialanalyse

Defizite

- Engstellen/Barrieren
- mangelhafte Radverkehrsführung
- fehlende Beleuchtung
- unklare Beschilderung

Potentiale

- Aufenthaltsqualität
- Wegweisung

Sonstiges

- Standort Fotos

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 11

Vertiefungsbereich Urberach Maßnahmen

Umgestaltung und Neuorganisation

- Gehwege verbreitern/ ergänzen
- Radverkehrsinfrastruktur einrichten
- Radverkehrsinfrastruktur verbessern/ ergänzen
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Verkehrsberuhigung

punktueller Einzelmaßnahmen

- Engstellen verbreitern
- Querungsmöglichkeit schaffen
- Querungsmöglichkeit verbessern
- Radabstellanlagen verbessern
- Gehwegparken aufheben (mindst. 1,50 m Gehwegbreite)

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 12

Vertiefungsbereich Ober-Roden Maßnahmen

Umgestaltung und Neuorganisation

-  Gehwege verbreitern/ ergänzen
-  Radverkehrsinfrastruktur einrichten
-  Radverkehrsinfrastruktur verbessern/ ergänzen
-  Geschwindigkeitsreduzierung
-  Verkehrsberuhigung

punktueller Einzelmaßnahmen

-  Engstellen verbreitern
-  Querungsmöglichkeit schaffen
-  Querungsmöglichkeit verbessern
-  Radabstellanlagen verbessern
-  Gehwegparken aufheben (mindst. 1,50 m Gehwegbreite)

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

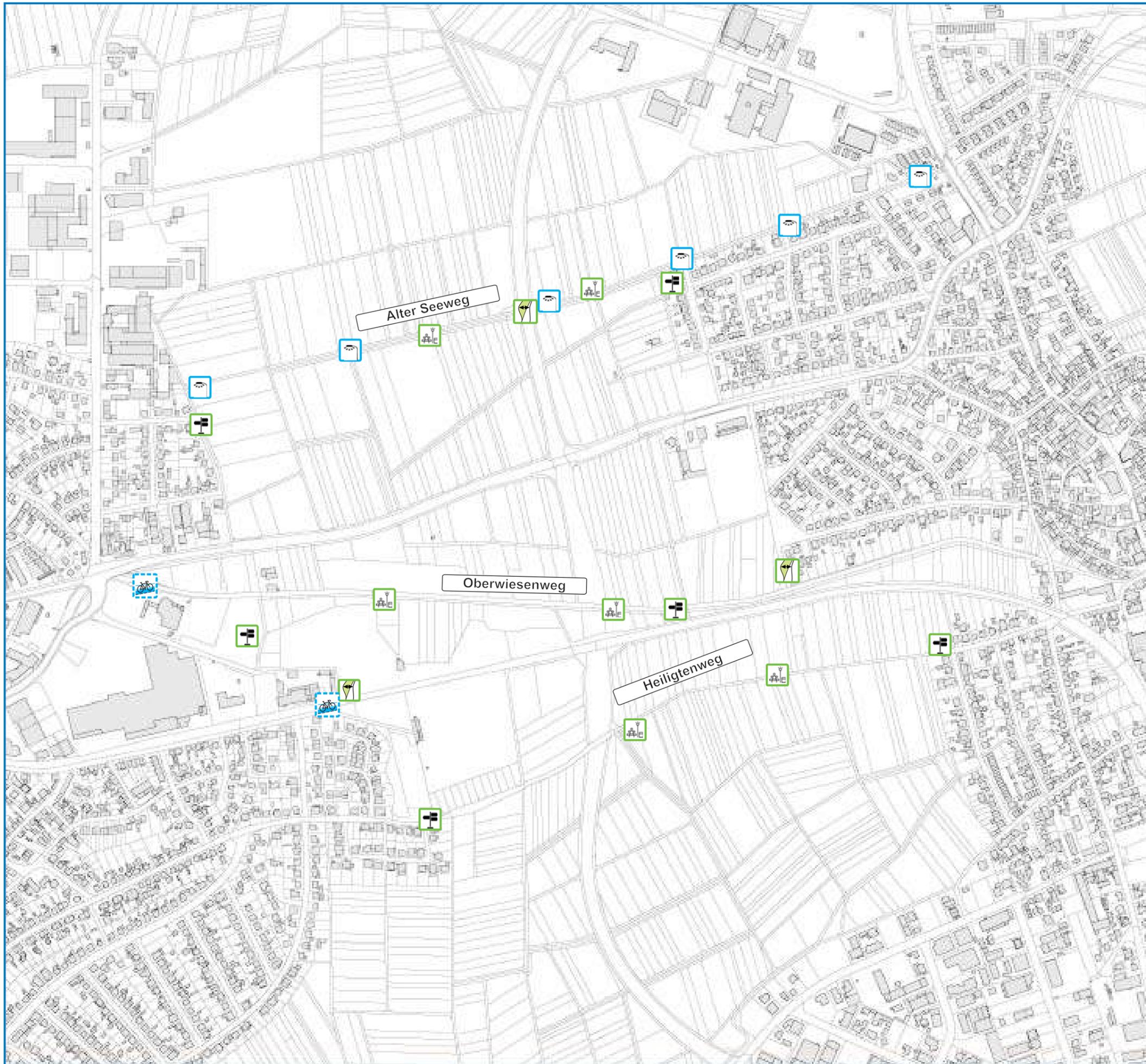
Stand September 2017



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 13

**Vertiefungsbereich Grüne Mitte
Maßnahmen**

Umgestaltung und Neuorganisation

 Radverkehrsinfrastruktur
verbessern/ ergänzen

 Beleuchtung einrichten

punktueller Einzelmaßnahmen

 Verbesserung Aufenthaltsqualität

 Ergänzung/ Verbesserung
Wegweisung

 Engstellen verbreitern

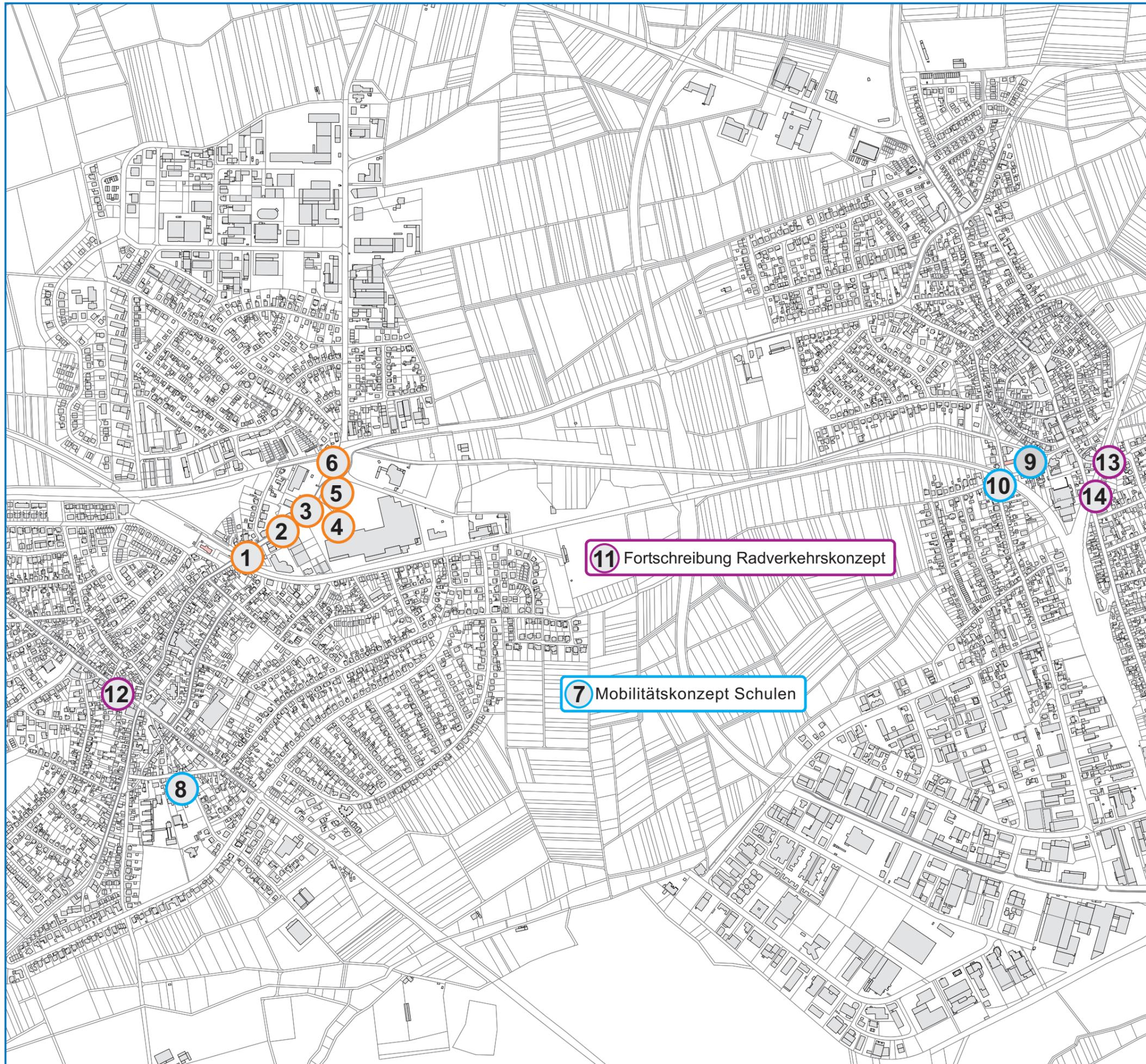
Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de



Nahmobilitäts-Check Stadt Rödermark

Karte 14

Maßnahmenprogramm

- 1-6 Maßnahmenbündel Urberach
Bahnhofstraße/ Ober-Rodener
Straße
- 7-10 Maßnahmenbündel im Bereich
der Schulen
- 11-14 Einzelmaßnahmen

11 Fortschreibung Radverkehrskonzept

7 Mobilitätskonzept Schulen

Kartengrundlage Amtliche Liegenschaftskarte
Stadt Rödermark

Stand September 2017



Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de