

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die Stadt Rodgau / Nieder-Roden

Schlussbericht

Auftraggeber:
Magistrat der Stadt Rodgau
Hintergasse 15
63110 Rodgau

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren



August 2024

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

1	Einleitung und Rahmenbedingungen	4
2	Vorgehensweise	6
3	Bestandsanalyse	8
3.1	Struktur des Straßennetzes	8
3.2	Kfz-Parkstände im Straßenraum	9
3.3	Öffentliche Kfz-Parkplätze	10
3.4	Car-Sharing und Elektromobilität	10
3.5	Verkehrswege für den Radverkehr	11
3.6	Fahrradabstellplätze	12
3.7	Fußverkehr	13
3.8	Struktur des ÖPNV-Netzes	14
3.9	Konflikt- und Mängelanalyse	15
4	Übergeordnete Leitziele des teilräumlichen Mobilitätskonzepts	16
5	Handlungsempfehlungen	17
5.1	Kfz-Verkehr	18
5.2	Radverkehr	19
5.3	Fußverkehr	20
5.4	ÖPNV	20
6	Lösungskonzepte	21
6.1	Umstrukturierung der Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße	21
6.2	Fahrradstraßen	22
6.3	Fahrradabstellplätze	23
6.4	Ausbesserung der Gehwege	24
6.5	Schaffung barrierefreier Querungsstellen	25
6.6	Neue Querungsstellen in der Frankfurter Straße	26
6.7	Umgestaltung Obere Marktstraße	27
6.8	Umgestaltung Untere Marktstraße	28
6.9	Umstrukturierung Parken Otzbergstraße	29

6.10	Parkleitsystem	29
6.11	Car-Sharing und Elektromobilität	30
7	Zusammenfassung/ Fazit	31
8	Anlagenverzeichnis	31

Abkürzungsverzeichnis

EAR23	Empfehlungen für Anlage des ruhenden Verkehrs
FGÜ	Fußgängerüberweg (ugs. Zebrastreifen)
FSA	Fußgängersignalanlage
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
S-Bahn	Schnellbahn
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband
ZIZ	Bundesförderprogramm Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren

1 Einleitung und Rahmenbedingungen

Nieder-Roden ist mit 16.000 Einwohnern der einwohnerreichste Stadtteil von Rodgau. Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung wohnen dabei nördlich der quer durch Nieder-Roden verlaufenden S-Bahntrasse. Das Gebiet rund um den Puiseauxplatz hat sich dabei zum neuen Zentrum des Stadtteils mit verschiedenen Versorgungsangeboten entwickelt. Neben der Ansiedlung von Einzelhändlern, Gastronomen und Fachgeschäften, finden auf dem Puiseauxplatz auch verschiedene kulturelle Veranstaltungen, sowie der Markt oder das Weinfest statt. Durch die Nähe zur S-Bahn-Station ist er zudem auch gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dennoch hat die Entwicklung der vergangenen Jahre, mit der Zunahme von Online-Shopping und den Einschränkungen während der Pandemie, auch hier ihre Spuren hinterlassen. Leerstände und niedrigere Besucherzahlen sind die Folge. Zudem entspricht der Platz nicht mehr den heutigen Anforderungen/ Ansprüchen an Aufenthaltsqualität und Umweltfaktoren. Insbesondere der Brunnen ist hierbei immer wieder ein Streitthema.



Abbildung 1: Mit dem Bürgergremium erarbeitetes Logo des Projekts „Zuhause im Zentrum“.

Mit dem Projekt „Zuhause im Zentrum“ möchte die Stadt die zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung sowie die Belebung des Stadtteilzentrums fördern. Das Projekt wird zu 75 Prozent durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen über das Bundesförderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ gefördert.

Neben dem Sozialzentrum und dem Puiseauxplatz als zentrale Orte der Belebung und Umgestaltung sollen auch die umliegenden Gebiete von dem Förderprogramm profitieren. Dazu gehören insbesondere auch die Obere und die Untere Marktstraße. Zur Bewerkstelligung der Aufgabe besteht das Projekt aus mehreren unterschiedlichen Maßnahmen, die hauptsächlich auf Konzeptebene ausgearbeitet werden. Es ist aber auch vorgesehen kleinere Maßnahmen mit den Fördermitteln direkt umzusetzen. Den Großteil des Projekts nehmen das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum, das Mobilitätskonzept, das strategische Nutzungskonzept sowie der Wettbewerb für das Sozialzentrum ein. Die verschiedenen Konzepte wurden während der Bearbeitungsphasen mehrmals unter den verschiedenen Auftragnehmern und mit den zuständigen städtischen Behörden abgestimmt,

sodass die Konzepte weitestgehend ein Gesamtbild widerspiegeln und gemeinsam die Ziele des Projekts verfolgen.

Im Rahmen des teilräumlichen Mobilitätskonzepts soll die Grundlage für eine zukunftsfähige Gestaltung des Zentrums entstehen. Im Fokus steht dabei die Neugestaltung des Straßenraums, insbesondere die Förderung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie die Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Ziel ist es nachhaltige Mobilität zu fördern und beispielsweise den Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsträger anzuregen, um so bspw. auch den südlich der S-Bahntrasse gelegenen Ortskern besser anzuschließen. Eine Bewertung des ÖPNV-Angebots, des Angebots von E-Mobilität, Car-Sharing und Bike-Sharing soll gegebenenfalls vorhandene Schwachstellen erkennen und darauf aufbauend sollen Vorschläge zur Verbesserung gemacht werden. Zudem soll die Parkraumsituation in Bezug auf Kundenverkehr, Kurzzeitparkmöglichkeiten und Parkraumbewirtschaftung analysiert und optimiert werden.

Folgende Anforderungen bei der Entwicklung des teilräumlichen Mobilitätskonzepts von Nieder-Roden sind laut Aufgabenstellung zu berücksichtigen gewesen:

Anforderungen Straßenraumgestaltung:

- Attraktivitätssteigerung des Verkehrs- und Stadtraums durch Gestaltung entsprechend den tatsächlichen Ansprüchen und Funktionen des Zentrums und der umliegenden Straßen.
- Aufwertung des Erscheinungs- bzw. Stadtbildes mit Integration, Erhaltung und ggf. Ausweitung von Grünflächen und Baumstandorten.
- Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf relevanten Straßenabschnitten.

Anforderung Fußverkehr:

- Attraktivität des Fußverkehrs deutlich erhöhen bspw. durch Stärkung von Nahmobilität und Aufenthaltsqualität.
- Bestehende und störende Barrierewirkungen durch den MIV abbauen bzw. abschwächen.
- Barrierefreie Ausgestaltung von Fußgängerverkehrsanlagen.

Anforderung Radverkehr:

- Sichere Führung des Radverkehrs im Projektgebiet.
- Klare Erkennbarkeit der Radverkehrsanlagen auf wichtigen Routen.
- Bildung von zusammenhängenden Radwegnetzen.
- Integration und ggf. Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrs- und Stadtraum.

Anforderung ÖPNV:

- Anreize zum Umstieg vom eigenen Pkw auf den ÖPNV schaffen.
- Barrierefreiheit an Haltestellen herstellen.

Anforderungen Ruhender Verkehr:

- Den ruhenden Verkehr in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit, der angrenzenden Nutzungen (Geschäfte im Zentrum) und Nutzergruppen (Bewohner, Besucher und Kunden) neu ordnen
- Schaffung von Parkraumbewirtschaftungszonen zur Lenkung des ruhenden Verkehrs inkl. Ausweisung per Beschilderung.
- Förderung der E-Mobilität durch Ausweitung der Ladeinfrastruktur.
- Berücksichtigung von Lieferverkehren.

Während der Bearbeitung des teilräumlichen Mobilitätskonzepts durch die Habermehl und Follmann Ingenieurgesellschaft mbH wurde gleichzeitig von der Stadt Rodgau die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die Gesamtstadt Rodgau an das Büro stadtraum GmbH in Auftrag gegeben. Damit es zwischen den beiden Konzepten keine großen Unterschiede gibt, haben sich beide Büros bei einem Abstimmungstermin über ihre Ideen und Ergebnisse ausgetauscht.

2 Vorgehensweise

Die Bearbeitung des Mobilitätskonzepts lässt sich in fünf grundlegende Arbeitsschritte unterteilen: Bestandsanalyse, Definierung von Leitzielen, Entwicklung von Lösungskonzepten und Handlungsempfehlungen, Bürgerbeteiligung und abschließende Dokumentation. Für die Bestandsanalyse wurde zunächst ein Rundgang mit Vertretern der Stadt sowie den für das Projekt „Zuhause im Zentrum“ beauftragten Büros durchgeführt, um eine erste Einschätzung zu vermitteln, die verschiedenen Aufgaben zu klären und Unterlagen auszutauschen. Anschließend wurde bei einer Begehung inkl. umfassender Fotodokumentation das Projektgebiet inspiziert und die relevanten

Problemstellungen in der Verkehrsinfrastruktur gesucht. Zur weiteren Analyse wurden die verschiedenen Verkehrsträger im Projektgebiet verortet und in Übersichtskarten dargestellt. Anhand einer Mängel- und Konfliktanalyse wurden verschiedene verkehrliche Problemstellungen herausgearbeitet und fachplanerisch bewertet.



Abbildung 2: Bearbeitungsprozess teilräumliches Mobilitätskonzept.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse dienen im weiteren Verlauf als Grundlage für die Erarbeitung und Definierung von Leitzielen. Unter dem Gedanken der zukunftsfähigen Gestaltung des Projektgebiets wurden fünf übergeordnete Leitziele entwickelt, die für den dritten Arbeitsschritt als Orientierungsrahmen zur Entwicklung von Lösungskonzepten und Handlungsempfehlungen dienen. So wurden zunächst mehrere Handlungsempfehlungen erarbeitet und daraus insgesamt 11 verschiedene Lösungskonzepte in einem Maßnahmenkatalog aufgezeigt. Nach Abstimmung mit den städtischen Fachbereichen und den anderen beauftragten Büros wurden die Lösungskonzepte und Handlungsempfehlungen einem, speziell für das Projekt zusammengestellten, Bürgergremium präsentiert. Die Anregungen, Ergänzungen und Kritiken wurden gesammelt, in einem Abwägungsprozess bewertet und ggf. in die weitere Erarbeitung des teilräumlichen Mobilitätskonzepts integriert. Für die Dokumentation wurden die Maßnahmen nochmals im Lenkungskreis Mobilität diskutiert und anschließend, mit ein paar Anpassungen, für die Einarbeitung in den Abschlussbericht freigegeben. Die Ergebnisse dieses Arbeitsprozesses mit einer fachlich umfassenden Fundierung einerseits und einem umfangreichen Diskussions- und Abstimmungsprozess andererseits liegen nun in Form dieses Abschlussberichts vor.

3 Bestandsanalyse

3.1 Struktur des Straßennetzes

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Projektgebiet beträgt weitestgehend 30 km/h. Die Frankfurter Straße Richtung Lichtenbergstraße dient als Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung. Die Nebenachsen, wie zum Beispiel die Wiesbadener Straße und der Krümmelingsweg, sind als Tempo 30-Zonen ausgewiesen und dienen in erster Linie zur Erschließung der Wohngebiete und Schulen. Die Wohnstraßen, wie die Untere Marktstraße oder die Kastanienallee, sind als Verkehrsberuhigte Zonen deklariert.

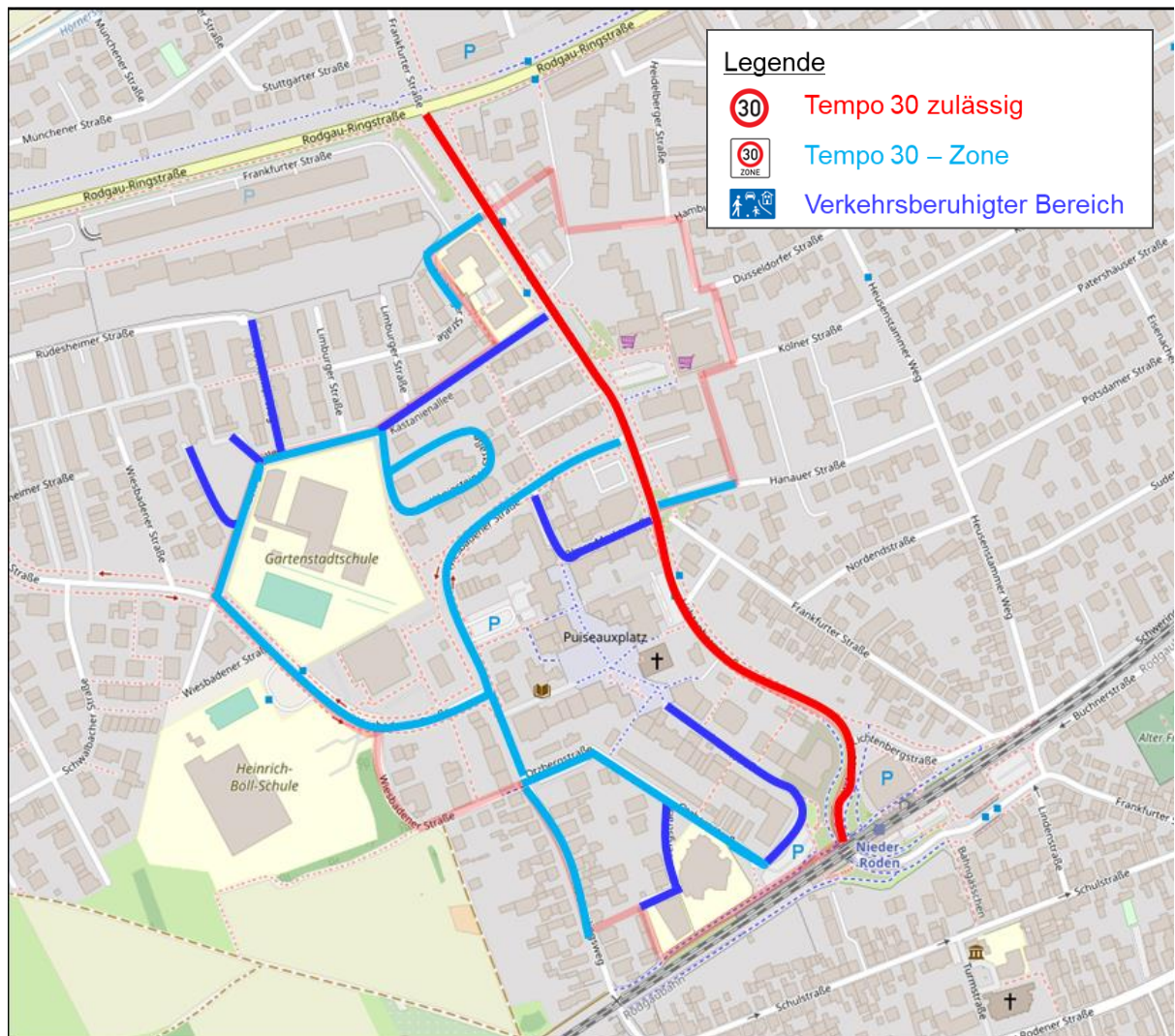


Abbildung 3: Kartierung der unterschiedlichen Geschwindigkeitsvorgaben.

3.2 Kfz-Parkstände im Straßenraum

Alle Parkstände im Projektgebiet, die direkt im Straßenraum und nicht auf extra Parkplätzen verortet sind, können kostenfrei genutzt werden. Diese Parkstände sind größtenteils ohne zeitliche Beschränkungen. Hauptsächlich in der Oberen Marktstraße befinden sich zeitlich beschränkte. Diese sind werktags zwischen 8 Uhr und 18 Uhr auf zwei Stunden parken mit einer Parkscheibe begrenzt. Weitere zeitliche Beschränkungen finden sich in der Kastanienallee/ Königsteiner Straße (Hol- und Bringzone) sowie Parkstände für Bedienstete der Gartenstadtschule. Elektrofahrzeuge können bislang nur in der Frankfurter Straße auf Höhe der Sparkasse Dieburg geladen werden. Dort stehen zwei Parkstände für Ladevorgänge zur Verfügung, wovon einer allerdings auch als Car-Sharing Platz ausgewiesen ist.

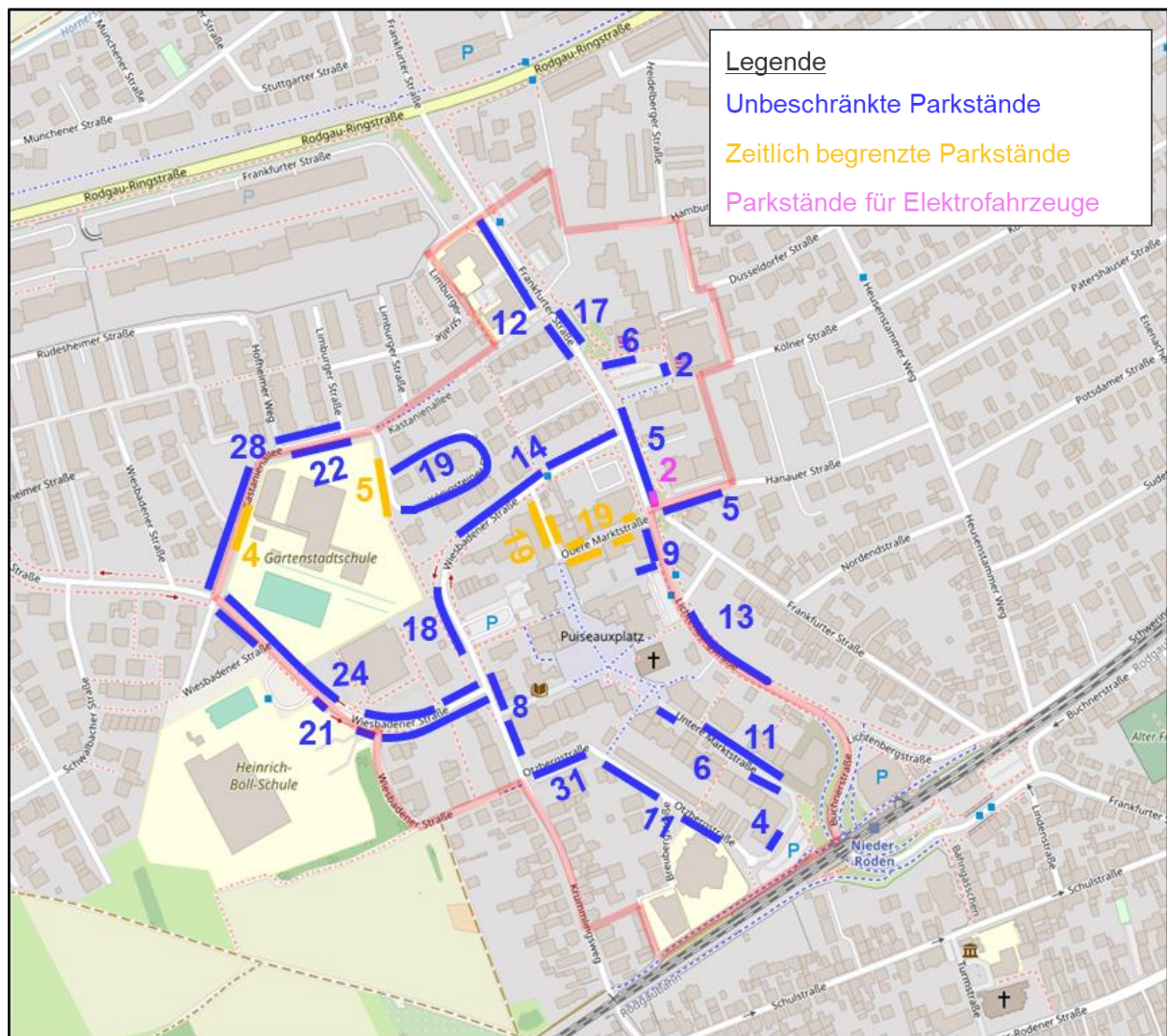


Abbildung 4: Kartierung der Kfz-Parkstände im Straßenraum.

3.3 Öffentliche Kfz-Parkplätze

Im Projektgebiet sind neun öffentliche Parkplätze vorhanden, welche kostenlos nutzbar sind. Vier davon befinden sich entlang der Frankfurter Straße. Weitere vier liegen in der Wiesbadener Straße sowie ein weiterer in der Otzbergstraße. Der NKD-Parkplatz ist als privat ausgewiesen, wird erfahrungsgemäß dennoch auch öffentlich genutzt. Am Bahnhof befindet sich zudem ein P+R Parkplatz.

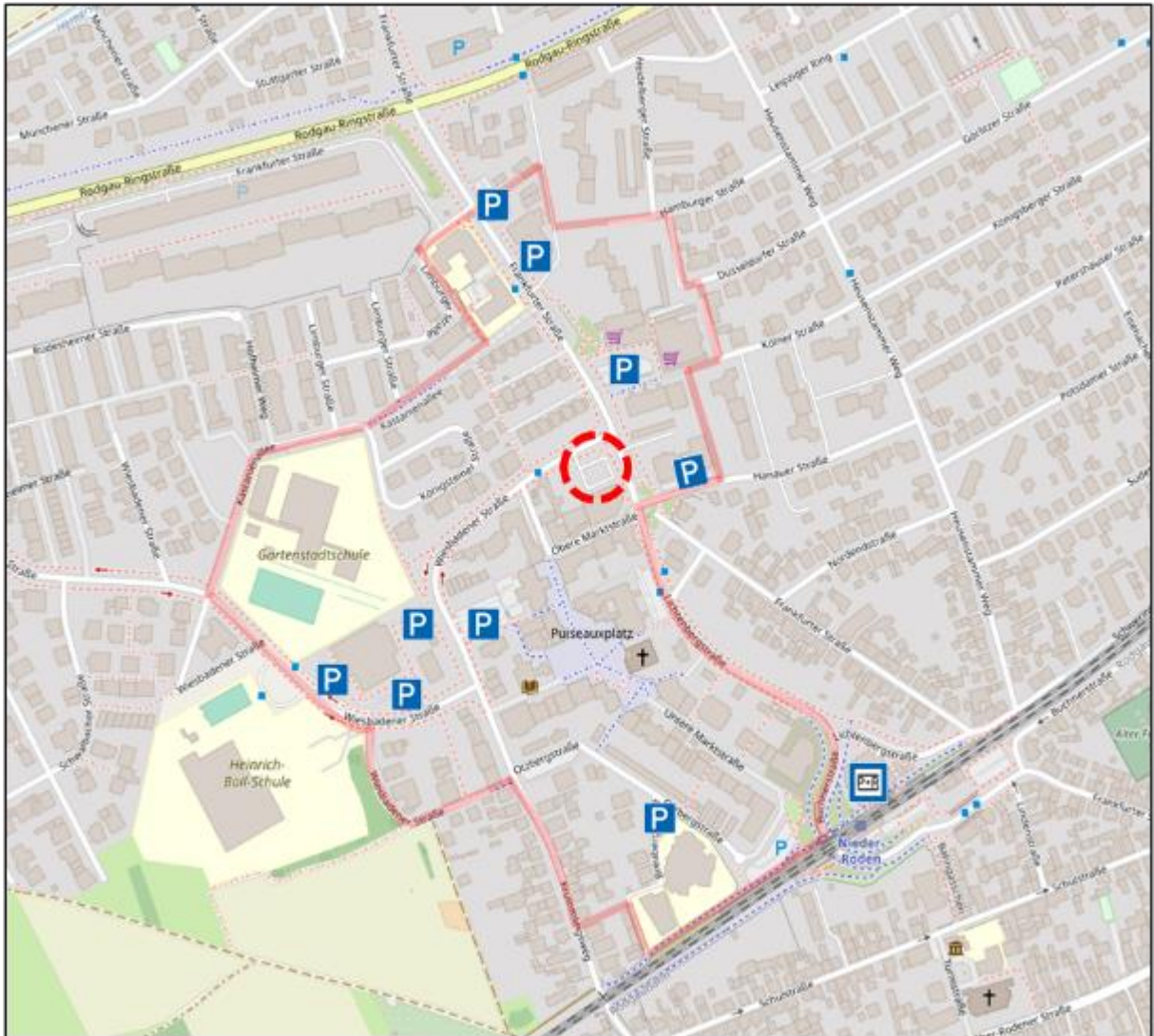


Abbildung 5: Kartierung der öffentlichen Parkplätze.

3.4 Car-Sharing und Elektromobilität

Auf Höhe der Frankfurter Straße 79 befindet sich ein Parkstand für stationsbasiertes E-Carsharing vom Anbieter Rodaustrom (weitere Standorte gibt es in den anderen Stadtteilen Rodgaus). Am selben Standort befindet sich zudem ein Parkstand zum Laden von E-Fahrzeugen. Die dortige Ladesäule wird auch für das Car-Sharing Fahrzeug genutzt. Zwei weitere Ladesäulen befinden sich zudem auf dem öffentlichen Parkplatz westlich des Puiseauxplatzes mit Zufahrt über die Wiesbadener Straße.

3.5 Verkehrswege für den Radverkehr

Die Achse Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße ist Teil des hessischen Radfernwegs R4 und hat somit eine überregionale Bedeutung. Die Wiesbadener Straße und der Krümmelingsweg sind als Teile des lokalen Hauptnetzes ausgewiesen und dienen somit vor allem der innerstädtischen Verbindung. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass im Projektgebiet nur eine lückenhafte Radinfrastruktur aufzufinden ist. Hauptsächlich liegen gemeinsame Geh- und Radwege im Bereich des Puiseauxplatzes, oder als kurze Verbindungsstücke zwischen zwei Straßen vor (gelb). In großen Teilen der Frankfurter Straße, Lichtenbergstraße und Wiesbadener Straße sind abgetrennte Radwege auf Gehwegniveau gepflastert (rot). Obwohl keine Beschilderung für Radfahrende vorhanden ist, suggeriert diese Trennung dennoch das Vorhandensein von Radwegen. Allerdings sind diese abgetrennten Bereiche zu schmal für Radwege und entsprechen somit nicht mehr den heutigen Anforderungen.

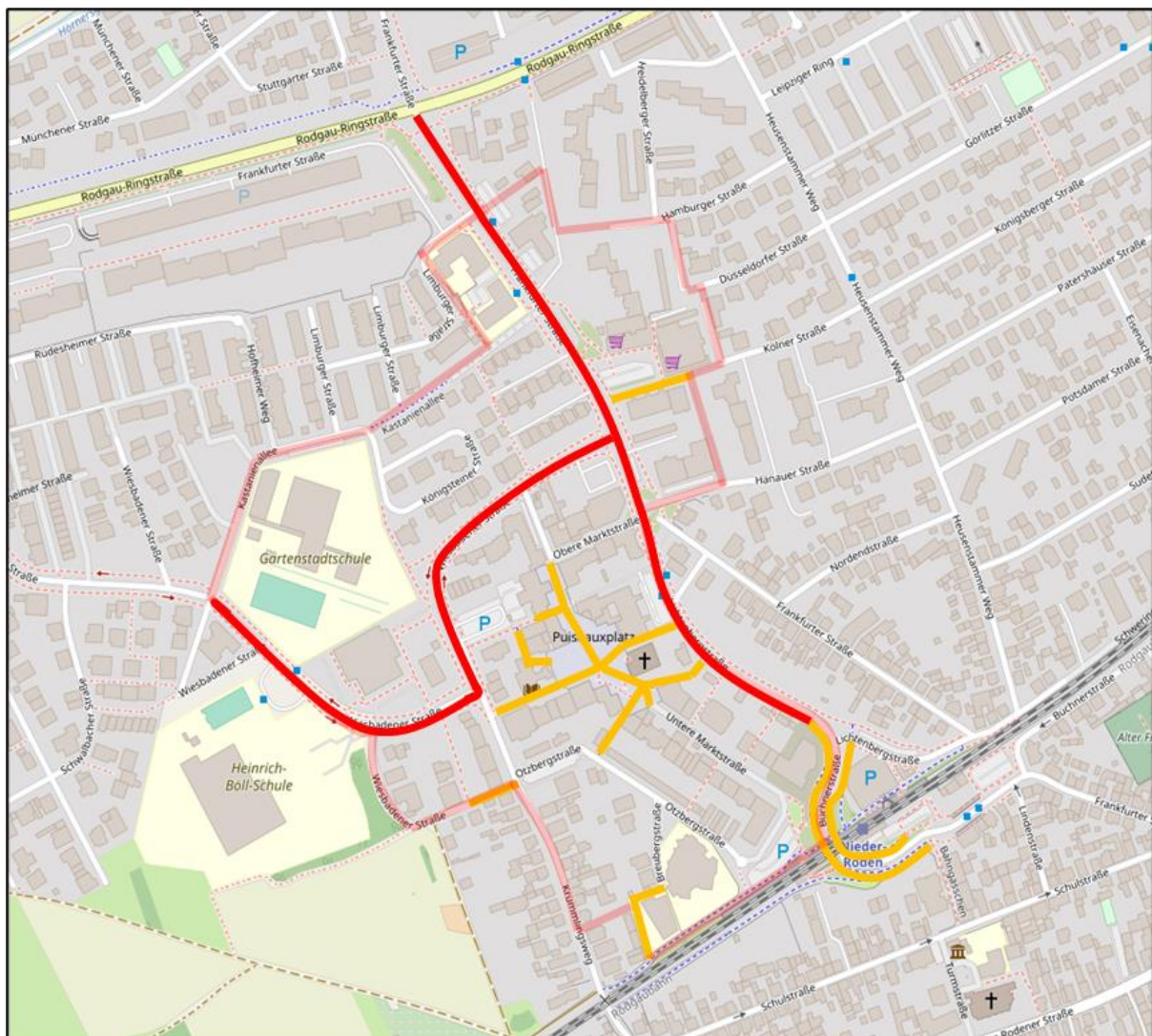


Abbildung 6: Kartierung der bestehenden Radwege.

3.6 Fahrradabstellplätze

Für Fahrräder gibt es überwiegend kleinere Abstellmöglichkeiten mit Fahrradständern. Diese befinden sich meist vor Geschäften oder vor öffentlichen Einrichtungen, vermehrt auf dem Puisseauxplatz. Auf der Nordseite des Bahnhofs befindet sich eine größere, überdachte Abstellanlagen direkt neben dem P+R Parkplatz. Allerdings erscheint die Auslastung dort in der Regel nicht sehr hoch zu sein. Abstellplätze für E-Fahrräder oder Lastenfahrräder sind nicht vorhanden. Auffällig waren abgestellte Fahrräder an den nicht extra dafür vorgesehenen Orten, beispielsweise am Bahnhof in der Verlängerung der Unteren Marktstraße. Dadurch wird der Gehweg eingeschränkt.

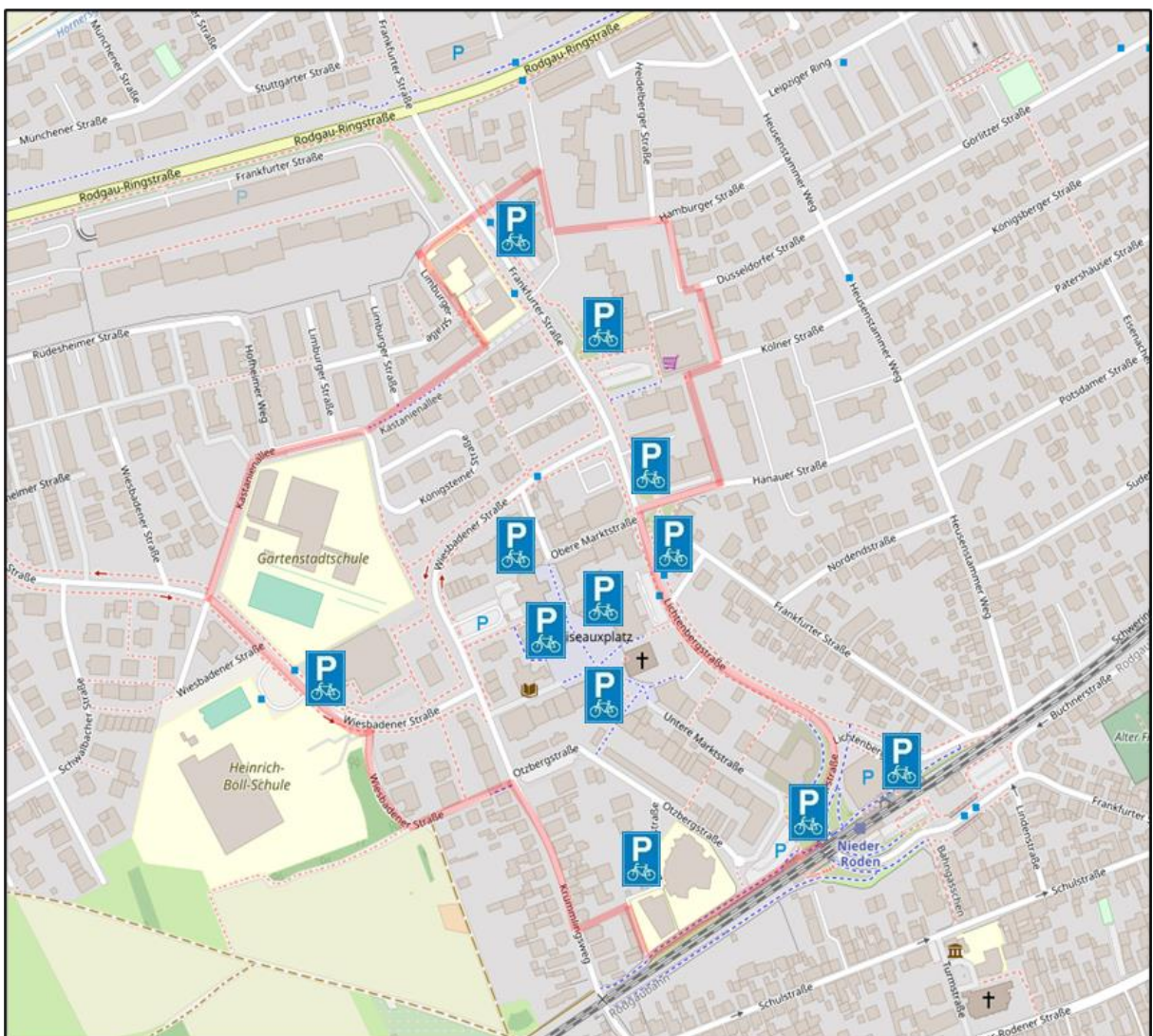


Abbildung 7: Kartierung der bestehenden Fahrradabstellanlagen.

3.7 Fußverkehr

Die Struktur des Fußverkehrs weist ein umfassendes Wegenetz mit einigen Verbindungswegen abseits der Straßen auf. Alle Ziele im Zentrum sind in der Regel ohne Umwege zu erreichen. Allerdings wirken die Gehwege häufig sehr schmal z.B. aufgrund von parkenden Fahrzeugen und der Mitbenutzung durch den Radverkehr. An mehreren Stellen ist zudem der Oberflächenbelag in einem sehr schlechten Zustand. Sämtliche Querungsstellen sind nicht beziehungsweise nur teilweise barrierefrei. Blindenleitelemente fehlen gänzlich. Die Fußgängerschutzanlage (1) über die Frankfurter Straße ist mit einem abgesenkten Bordstein und akustischen Signalen ausgestattet, wohingegen die Fußgängerschutzanlage (2) über die Wiesbadener Straße überhaupt nicht barrierefrei ausgestattet ist.



Abbildung 8: Kartierung bestehender FGÜ und FSA im Projektgebiet.

3.8 Struktur des ÖPNV-Netzes

Im Projektgebiet wird die Erschließung durch den ÖPNV sowohl durch die S-Bahn als auch durch einen Stadtbus gewährleistet. Dabei liegt der Bahnhof am südöstlichen Rand des Projektgebiets. Die S1 verbindet dabei Nieder-Roden u.a. direkt mit den größeren Städten Offenbach, Frankfurt und Wiesbaden. Sie verkehrt werktags in der Regel im 30-Minuten-Takt. Während der Hauptverkehrszeiten wird dieses Angebot zusätzlich auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.

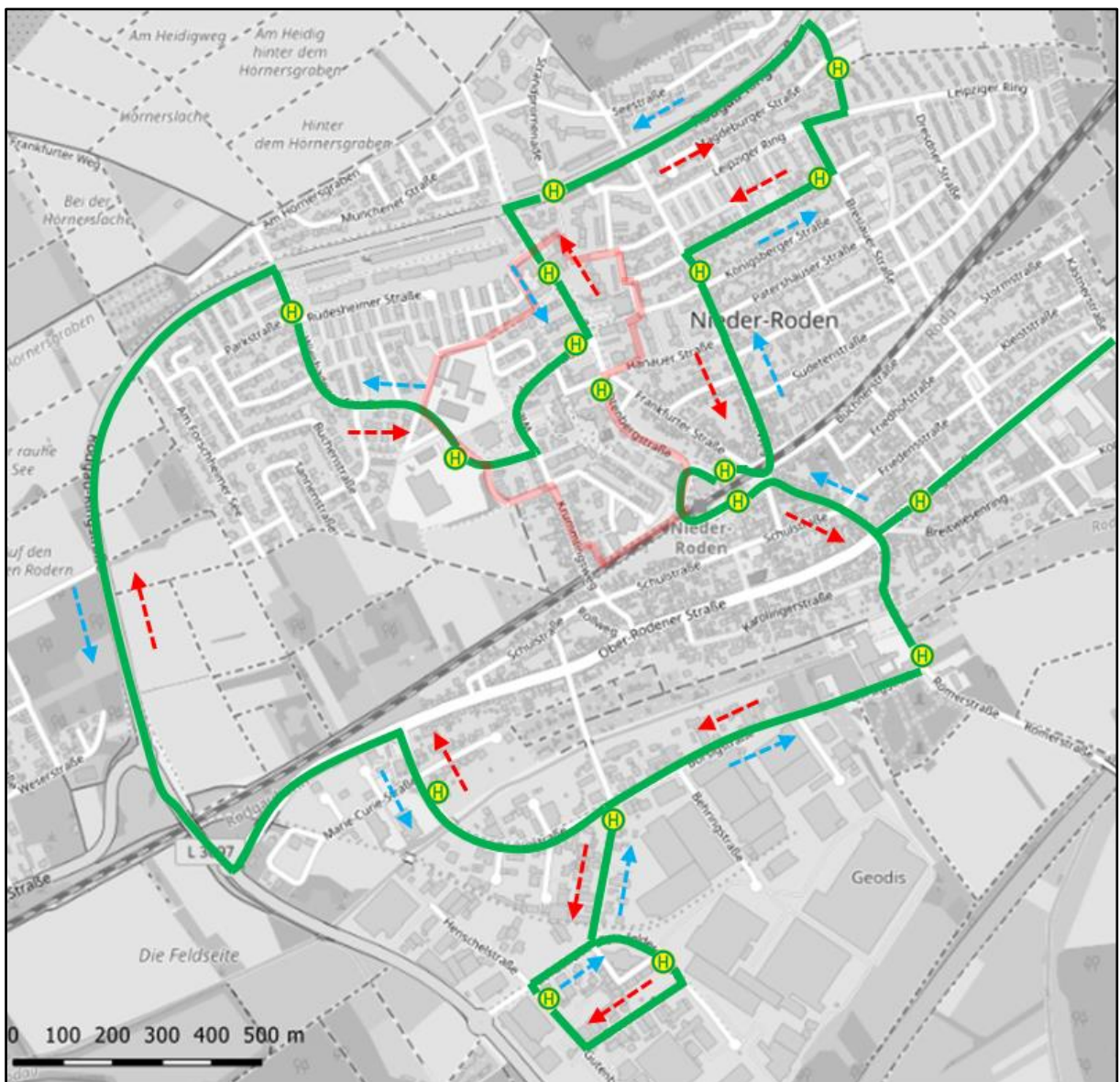


Abbildung 9: Streckenverlauf der Stadtbuslinie OF-40.

Das Bedienungsangebot der Stadtbuslinie OF-40 umfasst insgesamt vier Haltestellen im Projektgebiet. Am Bahnhof Nieder- Roden besteht eine Umsteigemöglichkeit sowohl an die S-Bahnlinie 1 als auch an den Stadtbus weiter durch Rodgau. Die Fahrten der Linie OF-40 finden im 30-Minuten Takt als Ringlinie statt. Die Routen

unterscheiden sich je nach Tageszeit. Vormittags verkehrt die Stadtbuslinie im Uhrzeigersinn (rot), nachmittags entgegen dem Uhrzeigersinn (blau). Im Gespräch steht die Einstellung des Stadtbusses, welcher durch On-Demand-Verkehre ersetzt werden soll. Seit Juli 2023 kann der Hopper (kvgOF) in Nieder-Roden genutzt werden. Die Betriebszeiten des Hoppers sind dabei in den Abend- und Nachtstunden sowie am gesamten Wochenende und an Feiertagen. Die Buchung ist per App oder Telefon möglich.

3.9 Konflikt- und Mängelanalyse

Im Verlaufe der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass die meisten Konflikte und Mängel im Hinblick auf den Verkehrsraum einen gemeinsamen Ursprung besitzen: die Ausgestaltung ist nicht mehr zeitgemäß und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an einen Verkehrsmix. Der Verkehrsraum wurde in weiten Teilen noch nach dem Bild der autogerechten Stadt mit häufig überdimensionierten Fahrbahnbreiten, wodurch überhöhte Geschwindigkeiten gefördert werden, und einer Vielzahl an Pkw-Parkständen im Straßenraum gebaut.

Insbesondere zeigt sich das im Seitenraum an den Breiten der Geh- und Radwege. Hier besteht durch die schmalen Seitenbereiche ein großes Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrenden. Zusätzlich sind diese Seitenbereiche in einigen Abschnitten in einem sehr schlechten Zustand (bspw. auf Grund von wachsendem Wurzelwerk), weshalb eine erhöhte Unfallgefahr für die Nutzenden besteht. Ein weiteres großes Thema stellt hierbei die Barrierefreiheit dar. Weder Querungsstellen noch Bushaltestellen sind im Projektgebiet vollständig barrierefrei ausgebaut. Daher entstehen insbesondere für Bürger mit Mobilitätseinschränkungen Probleme in der fußläufigen Fortbewegung und auch der Teilnahme am ÖPNV.

Auch die Radinfrastruktur im Projektgebiet weist einige Mängel auf. Dabei bestehen die größten Mängel in der Achse Frankfurter Straße – Lichtenbergstraße. Gerade auf Grund der Einordnung als Radfernweg sollte es dort eine klar erkennbare und den Richtlinien entsprechende Infrastruktur geben. Allerdings sind die Radwege im Seitenraum, die offiziell auch nicht als solche ausgewiesen sind, deutlich zu schmal und sollten daher nicht genutzt werden. Dies gilt im Übrigen auch für die Wiesbadener Straße. Grundsätzlich fehlt ein klar erkenntliches, zusammenhängendes Radwegenetz. Auch über die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder muss sich Gedanken gemacht werden, da durch falsch bzw. unvorteilhaft geparkte Fahrräder immer wieder Fußgänger beeinträchtigt werden.

Neben dem Fuß- und Radverkehr konkurriert außerdem noch der ruhende Verkehr um Flächen im Seitenraum. Durch die vielen parkenden Fahrzeuge am Straßenrand, die wie eine durchgehende Mauer wirken können, scheinen die Gehwege oftmals noch schmaler zu sein. Noch schwieriger gestaltet sich der Konkurrenzkampf mit dem Radverkehr. Häufig findet man hier eine Überlagerung der beiden Ansprüche, weshalb dann nur eine der beiden Verkehrsarten zum Zuge kommen kann. Meist hat im Projektgebiet der ruhende Verkehr den Vorzug erhalten, wodurch eine ausreichend breite, eigenständige Radinfrastruktur nicht vorhanden ist.

Weiteres Augenmerk bedarf auch die Stärkung von Car-Sharing und Elektromobilität. Im Projektgebiet wurde für diese Themenbereiche bislang noch nicht allzu viel getan. Einige wenige Ladesäulen sowie ein Car-Sharing Fahrzeug reichen für ein solches Zentrum und das, was daraus werden soll, nicht aus. Angebote wie Bike-Sharing oder E-Scooter-Sharing wurden noch gar nicht weiterverfolgt.

4 Übergeordnete Leitziele des teilräumlichen Mobilitätskonzepts

Das teilräumliche Mobilitätskonzept beinhaltet fünf übergeordnete Leitziele. Diese fokussieren sich auf

1. Ordnung und Regulierung des ruhenden Verkehrs
2. Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs
3. Schaffung von Barrierefreiheit
4. Erhöhung der Aufenthaltsqualität
5. Stärkere Integration von zukunftsfähigen Verkehrsträgern.

Diese Leitziele sind für eine moderne und nachhaltige Verkehrsgestaltung von Bedeutung. Ein wichtiger Aspekt ist die Ordnung und Regulierung des ruhenden Verkehrs. Durch klare Vorschriften und eine durchdachte Parkraumbewirtschaftung wird zum einen die Verkehrssicherheit erhöht und zum anderen auch der städtische Raum effizienter genutzt. Die Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs korreliert mit der Prämisse nachhaltiger Mobilität. Die Erweiterung von Radwegen, Fußgängerzonen und sicheren Gehwegen repräsentiert einen Beitrag zur Umweltschonung. Die Schaffung von Barrierefreiheit spielt eine zentrale Rolle, um Mobilität für alle Bürger gewährleisten zu können, welche unabhängig von individuellen Mobilitäts-

einschränkungen ist. Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität fungiert als übergeordnetes Leitziel, welches die Planung von ansprechenden öffentlichen Plätzen, Grünanlagen und verkehrsberuhigten Zonen in den Vordergrund setzt. Das Ziel dieser Strategie ist nicht nur die Steigerung des Wohlbefindens der städtischen Bevölkerung, sondern auch die Anziehung von Besuchern und Geschäften. Eine stärkere Integration von zukunftsfähigen Verkehrsträgern ist ein Kernpunkt in der Entwicklung innovativer Mobilitätskonzepte. Durch die Verknüpfung von öffentlichem Nahverkehr, Elektromobilität und anderen nachhaltigen Technologien wird eine umfassende und effiziente Mobilitätsstruktur geschaffen. Dies dient nicht nur dem Schutz der Umwelt, sondern stellt zudem auch sicher, dass Verkehrssysteme den Anforderungen einer sich wandelnden Gesellschaft gerecht werden.

5 Handlungsempfehlungen

Auf Grundlage der Mängel- und Konfliktanalyse und der übergeordneten Leitziele sind verschiedene Handlungsempfehlungen ausgearbeitet worden, die zu einer Verbesserung der Mobilität im gesamten Projektgebiet beitragen sollen. Hierbei handelt es sich zunächst um allgemeine Empfehlungen, die bei Entscheidungen zur Entwicklung der kommenden Jahre berücksichtigt werden sollen. Diese Empfehlungen beruhen unter anderem auch auf statistischen Daten der vergangenen Jahre. Eine spezifische Auswahl an Lösungskonzepten mit klaren Maßnahmen folgt in **Kapitel 6**.

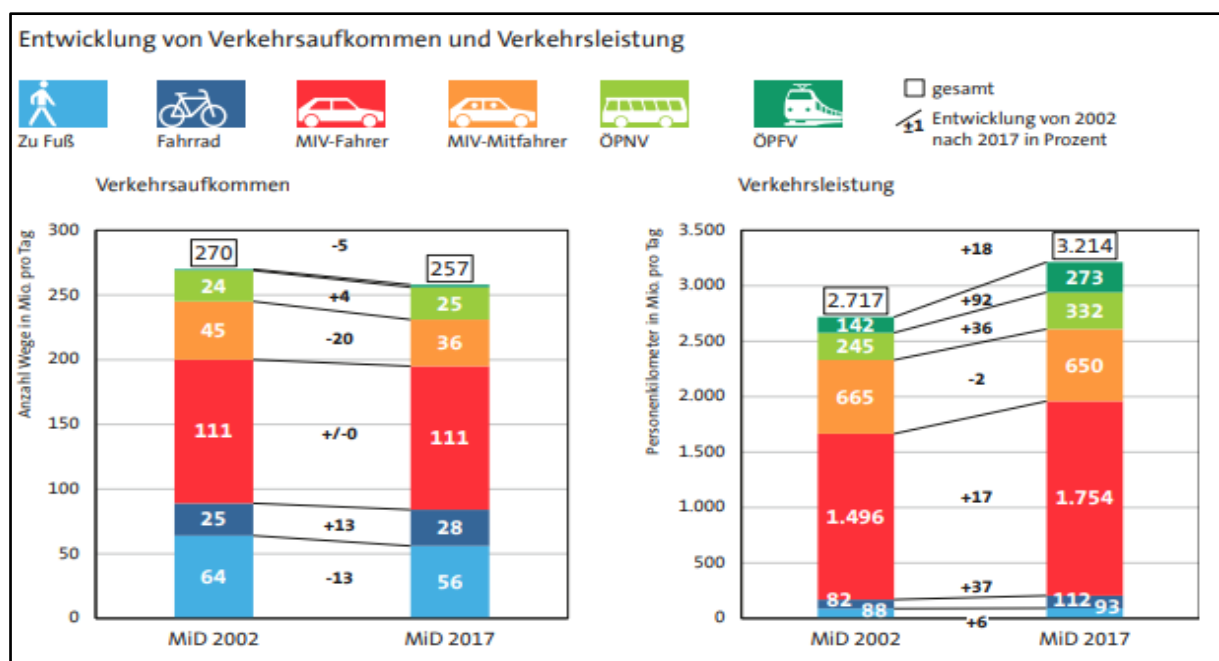


Abbildung 10: Entwicklung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung¹.

¹ infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI).

Sieht man sich die statistische Entwicklung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung (**Abbildung 10**) an, zeigen sich zwei interessante Phänomene. Einerseits sank die Anzahl an Wegen pro Tag zwischen 2002 und 2017 um ca. fünf Prozent. Gleichzeitig stiegen die Personenkilometer pro Tag um ca. 18 Prozent an. Demnach gab es in diesem Zeitraum eine starke Entwicklung hin zu insgesamt deutlich weiter zurückgelegten Strecken pro Weg als noch 15 Jahre zuvor.

Bezieht man diese Statistik nun auf die einzelnen Verkehrsträger zeigt sich, dass es bei Kfz-Verkehr keine Veränderung im Hinblick auf die Anzahl Wege gibt (sofern MIV-Mitfahrer ausgeschlossen werden), die Personenkilometer steigen dennoch leicht. Beim Radverkehr gestaltet es sich etwas anders. Hier nahmen sowohl die Anzahl an Wegen als auch die Personenkilometer überproportional stark zu. Der Fußverkehr wiederum hat bei der Anzahl an Wegen stark eingebüßt. Dennoch stieg auch hier die Höhe der Personenkilometer leicht an. Die Entwicklung des ÖPNV wiederum ähnelt der des Radverkehrs. Insgesamt lässt sich daraus somit schließen, dass es deutschlandweit eine leichte Tendenz zu erhöhter Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds gibt.

5.1 Kfz-Verkehr

Eine Steigerung der Kfz-Verkehrszahlen lässt sich auf Grundlage der statistischen Daten grundsätzlich nicht erwarten. Im fließenden Kfz-Verkehr besteht daher die Hauptzielsetzung die Durchgangsverkehre aus dem Projektgebiet herauszuhalten und die innerstädtischen Verkehre auf wenige Achsen zu bündeln. Sperrungen wichtiger Straßenabschnitte sind dabei in der Regel nicht vorzusehen. Gegebenenfalls kann über verkehrsberuhigende Maßnahmen die Bündelung der Verkehre bewusst gelenkt werden. Am wichtigsten ist es das Angebot im Binnenverkehr für den Umweltverbund attraktiver zu gestalten, um so den MIV auf Kurzstrecken zu vermeiden. Damit könnte der Kfz-Verkehrsanteil deutlich verringert werden, wovon alle Verkehrsteilnehmenden profitieren würden.

Beim ruhenden Kfz-Verkehr gilt es Stellplätze klar zu kennzeichnen und so das Falschparken zu minimieren. Anwohner sollten dazu bewegt werden, ihre Fahrzeuge auf dem eigenen Grundstück abzustellen und nicht im öffentlichen Straßenraum. Hierzu könnte die zeitliche Beschränkung von Stellplätzen oder auch der Entfall einiger Stellplätze beitragen. Dabei ist es wichtig, dass ein solches Ziel nicht nur durch Einschränkungen erfolgreich umzusetzen ist. Es müssen auch Anreize und Möglichkeiten geschaffen werden, um bspw. auf die Fahrt mit dem eigenen Kfz zu verzichten. Dabei gibt es viele

Stellschrauben. Der Ausbau von Radinfrastruktur kann dazu beitragen, dass kurze Wege eher mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Car-Sharing hilft bei Gelegenheitsfahrten, wenn eine größere Strecke zurückgelegt oder eingekauft werden muss. Ein gut strukturierter ÖPNV kann ebenfalls einen großen Beitrag leisten. Alle diese Stellschrauben zusammen können z.B. dazu führen, dass Zweitwagen nicht mehr notwendig sind oder sogar ganz auf ein eigenes Kfz verzichtet werden kann. Allerdings nutzen nicht nur Anwohner die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Auch Besucher und Kunden der im Zentrum ansässigen Unternehmen benötigen Stellflächen. Sie sollten weitestgehend auf öffentlichen Parkplätzen unterkommen. Dafür benötigt es eine klare Erkennbarkeit dieser Parkplätze. Mit Hilfe all dieser Maßnahmen können die notwendigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf ein Minimum reduziert werden.

5.2 Radverkehr

Entsprechend der Entwicklung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung steckt im Radverkehr ein sehr großes Potenzial. Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad im alltäglichen Leben, insbesondere für kurze und mittlere Wegstrecken. Hemmend für noch größere Nutzerzahlen wirkt häufig die fehlende Radinfrastruktur. In den meisten Fällen sind der Radverkehr und der deutlich schneller fahrende Kfz-Verkehr gemeinsam auf einer Fahrbahn unterwegs, worunter u.a. das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden leidet. Daher steht an erster Stelle der Ausbau der Radinfrastruktur. Ziel ist es den Komfort sowie die Sicherheit zu erhöhen. Daher sind nach Möglichkeit eigenständige und regelkonforme Radverkehrsführungen umzusetzen. Dazu zählen insbesondere Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie auch Fahrradstraßen. Hierfür wird in den meisten Fällen der Seitenraum neu geordnet werden müssen, was insbesondere zu Konflikten mit dem ruhenden Kfz-Verkehr führen wird. Daher sollte klar sein, dass zur Förderung des Radverkehrs auch einige Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum weichen müssen. Mit Hilfe dieser Maßnahmen soll ein umfassendes Radverkehrsnetz im Projektgebiet und auch darüber hinaus aufgebaut werden.

Des Weiteren soll die Anzahl an Radabstellmöglichkeiten erhöht werden. Überdachungen, eine gute Beleuchtung sowie gute Erkennbarkeit bspw. durch spezielle Kennzeichnungen sind ebenfalls ein wichtiges Thema. Bestenfalls werden dabei auch Lastenfahrräder berücksichtigt.

5.3 Fußverkehr

Auch wenn die Anzahl an Wegen, die zu Fuß zurückgelegt werden, in den letzten Jahren rückläufig war, gehört ein gut ausgebautes Wegenetz zu den Grundbedürfnissen heutiger Mobilität. Es sollten überall ausreichend breite Gehwege (bei Neubau mindestens 2,50 m breit) zur Verfügung stehen. Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr ist anzustreben. Gehwegparken ist grundsätzlich nicht zulässig und wird auch bei evtl. vorhandenen zulässigen Breiten nicht vorgesehen. Der teils sehr schlechte Zustand der Gehwege sollte ausgebessert werden, um das Risiko von Stürzen zu minimieren. Ausreichend Querungsstellen sollen eine sichere Querung der Straßen ermöglichen. Diese sollten vollständig barrierefrei ausgebaut sein, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen uneingeschränkt mobil sein können. Zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls auch in den Abend- und Nachtstunden sollte eine gute Beleuchtung der Gehwege vorgesehen werden.

5.4 ÖPNV

Ein gut ausgebauter öffentlicher Nahverkehr ist heutzutage unverzichtbar geworden. Dies zeigt auch die deutschlandweite Entwicklung, die ein Wachstum des ÖPNV aufweist. Mit der S-Bahnlinie S1 hat Nieder-Roden bzw. das Projektgebiet eine gute Anbindung in Richtung Frankfurt/ Rhein-Main. Der verkehrende Stadtbus bringt die Menschen innerhalb der Stadt zum Ziel und durch das ergänzende Angebot des Hoppers kann mittlerweile auch in den Abend- und Nachtstunden bzw. an Wochenenden das Stadtgebiet gut erreicht werden.

Im Rahmen dieses teilräumlichen Mobilitätskonzepts lassen sich nur wenige Empfehlungen formulieren, weil es sich um einen viel zu kleinen Bereich innerhalb Rodgaus/ Nieder-Rodens handelt. Bezogen auf den ÖPNV sollte im Projektgebiet der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen schnellstmöglich vorangetrieben werden, insofern diese dauerhaft mit einer Busanbindung bedient werden. Dabei sollten dann auch die Zuwegungen zu den Haltestellen mitberücksichtigt werden, insbesondere auch in Richtung des Puisseauxplatzes.

6 Lösungskonzepte

Da es sich bei dem Projekt nur um einen kleinen Teilbereich von Nieder-Roden handelt und die Fördertöpfe nicht so üppig sind für den Bereich Bauen, wurden hauptsächlich Lösungskonzepte erarbeitet, die zwar nicht immer die gesamte Problematik auflösen können, aber mit relativ geringen Kosten einen hohen Nutzen haben. Die Lösungskonzepte bauen auf den zuvor beschriebenen Handlungsempfehlungen auf und vertiefen diese. Dennoch sind sie nicht als fertige Konzepte zu verstehen. Weitere Planungen sind vor der Umsetzung notwendig.

6.1 Umstrukturierung der Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße

Wie in den Handlungsempfehlungen angesprochen sehen wir in der Radverkehrsführung im Projektgebiet großen Handlungsbedarf. Dabei fällt insbesondere die Achse Frankfurter Straße – Lichtenbergstraße ins Auge, die als Teil des hessischen Radfernwegs R4 ausgewiesen ist und über keinerlei regelkonforme Radinfrastruktur verfügt. Um diesem Status als Radfernweg gerecht zu werden, wurden verschiedene Ideen für eine Führungsform geprüft. Als Vorzugsvariante hat sich dabei die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen herauskristallisiert. Auf Grund der vorhandenen Straßenraumbreiten können die Schutzstreifen (mind. 1,50 m breit) nicht überall durchgängig in beide Richtungen eingerichtet werden. Daher wurde festgelegt, dass in Fahrtrichtung Norden der Schutzstreifen durchgängig geführt wird. In Fahrtrichtung Süden wird er in Abschnitten, die zu schmal sind ($< 7,50$ m), unterbrochen. Die meisten der im Straßenraum befindlichen Pkw-Stellplätze müssen dafür weichen, vor allem im Bereich der Lichtenbergstraße. Zu großen Teilen besteht dieses Lösungskonzept ausschließlich aus Markierungsarbeiten. Nur an wenigen Stellen müssen kleinere bauliche Maßnahmen durchgeführt werden. Zum einen muss in der Lichtenbergstraße (Nähe Bahnhof) beidseitig eine Absenkung der Borde vorgesehen werden, damit der Wechsel zwischen Gehweg und Schutzstreifen möglich ist. Zum anderen muss voraussichtlich die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Frankfurter Straße/ Rodgau Ringstraße für den Radverkehr in der südlichen Zufahrt angepasst werden (Kontaktschleifen, Zwischenzeiten, etc). Die Umsetzung dieses Lösungskonzepts würden wir definitiv priorisieren, weil es sich dabei um einen wichtigen Abschnitt im Rodgauer Radwegenetz handelt. Durch die Umgestaltung in Form von Markierungen scheint diese Maßnahme relativ kurzfristig umsetzbar zu sein.

Grundsätzlich halten wir die Umgestaltung der Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße in dieser Form nur für eine Übergangslösung. Langfristig sollte hier eine Sanierung des gesamten Straßenraums angedacht werden, um wirklich allen Verkehrsteilnehmenden optimale Bedingungen bieten zu können. In einigen Abschnitten könnten so breite Gehwege, regelkonforme Radwege sowie Grün- und Pkw-Parkflächen neben der Fahrbahn entstehen. Auch die meisten überdimensionierten Knotenpunktbereiche könnten dabei zurückgebaut und anders genutzt werden. An den Knotenpunkten Frankfurter Straße/ Wiesbadener Straße sowie Frankfurter Straße/ Rodgau Ringstraße wären zudem auch Kreisverkehre für eine gute Abwicklung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden denkbar.

6.2 Fahrradstraßen

Bleibt man beim Thema Radverkehr, müssen selbstverständlich auch andere Straßen betrachtet werden. Im Gegensatz zur Achse Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße, die eine überregionale Verbindungsfunktion hat, müssen für ein gutes Radwegenetz innerhalb von Nieder-Roden auch die lokalen Hauptnetze einen entsprechenden Standard aufweisen. Hierbei ist es wichtig zu beachten, welche Einrichtungen und Ziele sich entlang dieser Achsen befinden. Potenziell höher frequentierte Einrichtungen sind z.B. Schulen, Kindergärten oder Geschäfte. Dort sollte auch eine gute und sichere Anbindung durch den Radverkehr gegeben sein. Genau diese Einrichtungen finden wir in der Wiesbadener Straße. Neben der Gartenstadtschule und der Heinrich-Böll-Schule befindet sich dort auch noch die RODAUSTROM Sportarena sowie mehrere Zugänge in Richtung der Geschäfte am Puiseauxplatz.

Die Problematik in der Wiesbadener Straße besteht darin, dass der vorhandene Straßenraum nicht breit genug ist für eine eigenständige Radverkehrsführung, in der Regel maximal sechs bis sieben Meter. Da in diesem Fall auch ohne größere bauliche Maßnahmen ausgekommen werden soll, besteht die Lösung in der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Wiesbadener Straße. Der Kfz-Verkehr wird dennoch nicht ausgeschlossen. Es geht mehr um eine erhöhte Achtsamkeit in Bezug auf Radfahrende. Daher würden an allen Einmündungen die Verkehrszeichen 244.1/ 244.2 (Fahrradstraße/ Fahrradstraße Ende) mit dem Zusatzzeichen „Kraftfahrzeuge frei“ aufgestellt werden. Zusätzlich werden Piktogramme sowie Strichlinien am Fahrbahnrand aufgebracht, um eine klare Erkennbarkeit der Fahrradstraße zu schaffen. Zur Sicherung der Knotenpunkte, könnten diese (sowie Einmündungen) rot eingefärbt werden.

Neben der Wiesbadener Straße sollten aber auch die zulaufenden Straßen in diesem Radwegenetz Berücksichtigung finden. Aus diesem Grund empfehlen wir die Ausweitung der Fahrradstraße auf den Krümmelingsweg bis zur Ober-Rodener Straße, da somit auch der südlich der S-Bahntrasse gelegene Bereich von Nieder-Roden angeschlossen wird. Außerdem wäre eine Ausweitung der Fahrradstraße auf die Otzbergstraße denkbar, da so eine direkte und sichere Verbindung von und zum Bahnhof entstehen würde, was insbesondere für die Schulkinder wichtig wäre. Auch bei diesem Lösungskonzept handelt es sich um eine eher kurz- bis mittelfristig durchführbare Maßnahme, da keine größeren baulichen Maßnahmen durchgeführt werden müssen. Gleichzeitig ist die Priorität hier erneut als hoch einzustufen, da von diesen Maßnahmen die besonders schutzbedürftigen Menschen profitieren können.

6.3 Fahrradabstellplätze

Neben dem gut ausgebauten Radwegenetz und der dazugehörigen Radverkehrsführung gehört zu einer guten Radinfrastruktur auch die Möglichkeit das Fahrrad bequem und sicher abstellen zu können. Hierfür ist es notwendig an den besonders hoch frequentierten Punkten im Projektgebiet Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Dazu gehört zum einen der Bahnhof Nieder-Roden. Hier besteht zwar bereits eine größere Abstellanlage direkt neben dem P + R – Parkhaus. Es hat sich allerdings gezeigt, dass viele Fahrräder auch in der Verlängerung der Unteren Marktstraße abgestellt und bspw. an den Geländern der Gehwege angeschlossen werden. Dadurch können Fußgänger teilweise beeinträchtigt werden. Eine neue Abstellmöglichkeit für Fahrräder wäre an dieser Stelle zu empfehlen, um dem entgegenzuwirken. Erste Planungen sind laut Aussage der Stadt bereits vorhanden. Zum anderen gilt es am Puiseauxplatz eine Verbesserung der Situation zu schaffen. Bislang sind hier vereinzelte kleinere Abstellmöglichkeiten vor einigen Geschäften und öffentlichen Einrichtungen vorhanden. Künftig sollen, in Abstimmung mit dem von der Planergruppe ROB GmbH erstellten Gestaltungskonzept, in allen Zuwegungen in Richtung Puiseauxplatz Fahrradabstellanlagen entstehen. Hierzu zählen z.B. die anschließenden Bereiche zur Oberen und Unteren Marktstraße sowie von der Rodensteinstraße kommend.

Damit diese neuen Abstellmöglichkeiten entsprechend angenommen werden, spielt nicht nur die Verortung eine wichtige Rolle, sondern auch die Ausstattung der Anlagen. Hierbei nehmen insbesondere der Witterungsschutz sowie die Sicherheit eine prägende Rolle ein. Daher sollten die Fahrradabstellplätze sowohl überdacht sein als

auch gut einsehbar und beleuchtet sein. Beim Thema Sicherheit spielt zudem auch das Anschließen der Fahrräder eine große Rolle. Daher sollten die neuen Anlagen über die Möglichkeit verfügen, den Rahmen und den Reifen anschließen zu können. Somit scheiden einfache Vorderradhalter aus. Ein weiterer Punkt bei der Ausgestaltung stellt zudem die Berücksichtigung von Lastenrädern dar. Immer mehr Menschen legen sich ein solches Lastenrad zu. Gemäß der Marktdaten des Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) hat sich der Verkauf von Lastenrädern in Deutschland zwischen 2016 und 2021 mehr als verzehnfacht². Diese Entwicklung sollte zwingend bei der Errichtung neuer Fahrradabstellanlagen berücksichtigt werden.

Bei der Einrichtung neuer Fahrradabstellanlagen handelt es sich um ein weniger prioritäres Lösungskonzept, da der Einfluss auf die Nutzung von Fahrrädern geringer ist als bspw. die fahrradfreundliche Optimierung der Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße. Daher ist eine Umsetzung eher mittelfristig denkbar. Es besteht allerdings auch eine (teilweise) Abhängigkeit zum Gestaltungskonzept, weshalb sich die Umsetzung auch nach dessen Zeitplan richtet.

6.4 Ausbesserung der Gehwege

Zur Förderung des fußläufigen Verkehrs werden ausreichend breite und sichere Gehwege benötigt. Im Projektgebiet weisen die Gehwege entlang der Hauptachsen Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße und Wiesbadener Straße jedoch einige Mängel auf. In der Regel entsprechen die Gehwegbreiten nicht mehr den heutigen Anforderungen und gültigen Richtlinien (>2,50 m Breite). Viele Bereiche sind zudem in einem schlechten Zustand, da sie bspw. durch das darunterliegende Wurzelwerk in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Hinzu kommen die inoffiziellen Radwege, die direkt an die Gehwege angrenzen und den Raum für Fußgänger zusätzlich einschränken. Das Konfliktpotenzial ist dementsprechend erhöht.

Durch die Umgestaltung der Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße (**vgl. 6.1**) und die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Wiesbadener Straße (**vgl. 6.2**) soll der Radverkehr zukünftig ausschließlich auf der Fahrbahn bzw. auf Schutzstreifen geführt werden. Dadurch wird gleichzeitig auch mehr Raum für Fußgänger geschaffen, da die inoffiziellen Radwege als Gehwege genutzt werden können. Dies muss klar erkennbar sein, damit es nicht zu falschen Nutzungen kommt. Daher empfehlen wir eine Ausbesserung der Seitenbereiche inkl. Aufhebung der Trennung zwischen Gehwegen und

² <https://www.cargobike.jetzt/ziv-marktdaten-rekordwachstum-von-62-prozent-bei-lastenraedern/>

„Radwegen“. Gleichzeitig können so auch die beschädigten Gehwegbereiche ausgebessert und nachhaltig stabilisiert werden. Da es sich hierbei um eine Vielzahl an Maßnahmen handelt, schlagen wir eine phasenweise Ausbesserung vor. Aus unserer Sicht lassen sich dafür vier Phasen identifizieren. In Phase 1 würden die Bereiche ausgebessert werden, bei denen Geh- und Radwege nur durch Markierungen getrennt sind. Hauptsächlich liegen diese Bereiche entlang der Lichtenbergstraße. Hier würden die Markierungen abgetragen werden, um so einen reinen Gehweg zu schaffen. Diese Maßnahme wäre kostengünstig und kurzfristig umsetzbar. Phase 2 beschäftigt sich mit den besonders stark beschädigten Bereichen. Dazu zählt insbesondere der Bereich zwischen der Sparkasse Dieburg und der Netto-Filiale in der Frankfurter Straße. Auf Grund der erhöhten Unfallgefahr sollte dieser Bereich priorisiert ausgebessert werden, weshalb eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Maßnahme empfohlen wird. In Phase 3 würden die übrigen Bereiche ausgebessert werden, in denen der Gehweg und der Radweg durch Borde getrennt sind. Hier ist die Priorität nicht so hoch einzuordnen wie in Phase 2. Daher halten wir eine mittelfristige Umsetzung für realistisch. Zuletzt würden in Phase 4 Bereiche ausgebessert werden, die nur eine farbliche Trennung haben (ohne Bord). Es handelt sich lediglich um unterschiedliche Farben bei der Pflasterung. Hier besteht die geringste Unfallgefahr (abgesehen von den Bereichen aus Phase 1) und die Trennung ist weniger deutlich erkennbar, wie eine Trennung durch Borde. Daher wäre eine mittel- bis langfristige Umsetzung anzustreben.

6.5 Schaffung barrierefreier Querungsstellen

Ein weiterer wichtiger Punkt zur Förderung des fußläufigen Verkehrs ist die Barrierefreiheit. Dabei geht es auch um die Teilnahme von mobilitätseingeschränkten Menschen am allgemeinen Verkehr. Im Projektgebiet wurde bisher wenig bis gar nicht darauf geachtet. Daher sollte angestrebt werden den gesamten Straßenraum vollständig barrierefrei umzugestalten. Ein großer Schritt in diese Richtung wäre der Umbau von Querungsstellen. Diese müssten mit Tastborden und Leitelementen (für sehbehinderte Menschen) sowie abgesenkten Bordsteinen (für gehbehinderte Menschen) ausgestattet werden. Außerdem sollten Fußgängersignalanlagen mit akustischen und haptischen Signalen ausgerüstet werden.

Im Projektgebiet betrifft dieses Lösungskonzept insgesamt 11 bestehende Querungsstellen sowie eine neu zu errichtende Querungsstelle in der Lichtenbergstraße auf Höhe des Durchgangs zwischen den Gebäuden der Unteren Marktstraße 4 und 6. Bei zwei der 11 bestehenden Querungsstellen sollte zusätzlich über größere bauliche

Maßnahmen nachgedacht werden. Zum einen wäre das Verlegen des Fußgängerüberwegs am Parkplatz Puiseauxplatz in Richtung Knotenpunkt Wiesbadener Straße/ Krümmelingsweg zu empfehlen, da nur so eine vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Zum anderen empfiehlt es sich bei der Querungsstelle zwischen Heinrich-Böll-Schule und RODAUSTROM Sportarena einen vorgezogenen Seitenraum vorzusehen und mit Hilfe dieser Engstelle die Durchfahrtsgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

Bei diesem Lösungskonzept sollte darauf geachtet werden, dass Überschneidungen mit anderen Maßnahmen (nicht nur aus diesem teilräumlichen Mobilitätskonzept) genutzt werden, damit Korrelationseffekte eintreten können. Beispielsweise könnten während der Ausbesserung der Gehwege (**siehe 6.4**) auch die Querungsstellen in diesen Bereichen barrierefrei umgebaut werden. Die einzelnen Maßnahmen haben an sich unterschiedliche Prioritäten. Grundsätzlich lässt sich aber sagen, dass die Herstellung von Barrierefreiheit ein wichtiger Punkt ist und daher relativ hohe Priorität genießen sollte. Daher erachten wir eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung für sinnvoll.

6.6 Neue Querungsstellen in der Frankfurter Straße

Die Querung von Straßen kann insbesondere für Kinder und ältere Menschen ein schwieriges Unterfangen sein. Da nicht überall gesicherte Querungsstellen (bspw. Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen) vorgesehen werden können, sind zusätzlich auch ungesicherte Querungsstellen³ sehr hilfreich. Hierbei wurden zwei Stellen im Projektgebiet herausgearbeitet, an denen ein Querungsbedarf und jeweils ausreichend Platz für eine Mittelinsel besteht.

Eine dieser Stellen befindet sich in der Frankfurter Straße auf Höhe der Verlängerung der Kölner Straße. Dort endet ein gemeinsamer Geh- und Radweg ohne eine weitere Anbindung in Richtung Wiesbadener Straße. Dem könnte eine ungesicherte Querungsstelle mit einer 2,50 m breiten Querungsinsel, die auch von Radfahrern genutzt werden kann, Abhilfe schaffen. An beiden Fahrbahnrandern müssten dafür die Gehwegbereiche angepasst und Querungsbord sowie taktile Leitelemente verbaut werden. Ein weiterer Vorteil dieser Maßnahme wäre, dass durch die Einengung der Fahrbahn die Durchfahrtsgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs verringert wird.

³ Querungsmöglichkeiten, die nicht durch Verkehrszeichen gesichert sind.

Die zweite Stelle befindet sich ebenfalls in der Frankfurter Straße auf Höhe der Seniorenresidenz (südlich der Einmündung Limburger Straße). Dort besteht ein erhöhter Querungsbedarf zwischen der Seniorenresidenz bzw. den Wohngebieten in der Limburger Straße zur gegenüberliegenden Bushaltestelle und den Geschäften (z.B. Bäckerei Bauder). Deshalb schlagen wir auch hier eine ungesicherte Querungsstelle mit einer 2,50 m breiten Querungsinsel vor. Diese wird auf den beiden Linksabbiegespuren positioniert, sodass die Durchgangsfahrbahn nicht weiter beeinträchtigt wird. An beiden Fahrbahnrandern müssten die Gehwegbereiche angepasst und Querungsbord sowie taktile Leitelemente verbaut werden. Auf der Seite der Seniorenresidenz müsste zudem ein vorgezogener Gehweg zur besseren Sichtbarkeit der Querenden eingerichtet werden.

Die Priorität für neue Querungsstellen ist etwas niedriger als die bestehenden Querungsstellen barrierefrei umzubauen. Dennoch sehen wir in diesem Lösungskonzept ein großes Potenzial, da die Umsetzung durch den einfachen Aufbau der Querungsinseln (modular aufgebaut und gedübelt) schnell und kostengünstig ist. Daher halten wir eine kurzfristige Umsetzung für möglich.

6.7 Umgestaltung Obere Marktstraße

Die Obere Marktstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich mit mehreren Geschäften in unmittelbarer Nähe zum Puiseauxplatz. Sie gilt als das nördliche Eingangstor zur Nieder-Rodener Mitte, ist allerdings kein Ort, an dem man gerne Verweilen möchte. Daher empfehlen wir eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine Umgestaltung. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Neuordnung der Parkflächen. Dies soll zu einer Entzerrung der Parkflächen führen und mehr Flächen für den Fuß-/Radverkehr sowie Grün freigeben. Dafür würden die heutigen Parkflächen durch neugeordnete Parkflächen gemäß den gültigen Richtlinien ersetzt werden. Insgesamt gäbe es somit noch 12 Pkw-Stellplätze in der Oberen Marktstraße, deren Nutzung weiterhin zeitlich begrenzt wären (2 Stunden mit Parkscheibe). Vor Hausnummer 7 würde eine Lieferzone eingerichtet werden, damit Lieferanten nicht mehr auf der Fahrgasse stehen müssen. Zur Besseren Erkennbarkeit und Erreichbarkeit der ansässigen Geschäfte würden dort breitere Gehbereiche vorgesehen werden. In den freibleibenden Bereichen würden entsprechend dem Gestaltungskonzept der Planergruppe ROB GmbH Grünelemente und Fahrradabstellanlagen untergebracht werden.

Bei der Umgestaltung der Oberen Marktstraße handelt es sich um ein weniger priorisiertes Lösungskonzept hinsichtlich der Verkehrsthematiken, da der Effekt auf den Verkehr nicht so stark ist. Dennoch ist es gerade in Puncto Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit insbesondere für den fußläufigen Verkehr nicht zu unterschätzen. Daher ist eine mittelfristige Umsetzung wünschenswert. Durch die Abhängigkeit zum Gestaltungskonzept kann diese Priorisierung allerdings nochmals angepasst werden.

6.8 Umgestaltung Untere Marktstraße

Die Untere Marktstraße erstreckt sich zwischen dem Puiseauxplatz und dem Bahnhof Nieder-Roden. Damit ist sie als der südliche Eingang in Richtung Nieder-Rodener Mitte anzusehen. Für den Fuß- und Radverkehr stellt sie die kürzeste Verbindung zwischen dem Puiseauxplatz und dem Bahnhof dar, weshalb dort von einem erhöhten Platzbedarf für diese Verkehrsteilnehmenden auszugehen ist. Im Bestand ist die Untere Marktstraße als ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, weshalb Fußgänger den kompletten Straßenraum nutzen können und gleichberechtigt gegenüber dem Kfz-Verkehr sind. Dennoch ist die Aufenthaltsqualität dort sehr gering, da der Kfz-Verkehr dominiert. Entlang der Straße sind einige zeitlich nicht beschränkte Pkw-Stellplätze eingezeichnet, die gut ausgelastet sind. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei den Nutzenden größtenteils um Anwohner der Straße handelt und weniger um Besucher der Geschäfte auf dem Puiseauxplatz.

Um die Qualität für den Fuß- und Radverkehr zu steigern und so mehr Menschen dazu zu bringen den nicht-motorisierten Verkehr zu nutzen, empfehlen wir die Umgestaltung der Unteren Marktstraße von einem verkehrsberuhigten Bereich zu einem reinen Geh- und Radweg (bzw. Fußgängerzone). Die Pkw-Parkstände würden durch bspw. Grünflächen/ Bäume oder Sitzgelegenheiten ersetzt werden, wodurch die Aufenthaltsqualität gesteigert wird. Die Gestaltungselemente wären angelehnt an das Gestaltungskonzept der Planergruppe ROB GmbH. So soll ein „Eingangstor“ zur Nieder-Rodener Mitte entstehen. Der Kfz-Verkehr wäre allerdings nicht gänzlich ausgeschlossen. Sowohl Anwohner dürften ihre privaten Garagen/ Stellplätze als auch Lieferdienste und Handwerker weiter ihre Kunden anfahren.

Um die Auswirkungen zunächst zu testen, empfehlen wir die Umgestaltung zunächst zeitlich begrenzt in einer Testphase durchzuführen (Stichwort Sommerstraße). Dafür könnten mobile Gestaltungselemente aufgestellt werden, die aufzeigen wie die Straße aussehen und genutzt werden könnte. Anschließend würde gemeinsam mit den

Anwohnern/ Bürgern ein optimiertes Konzept für die Umgestaltung erarbeitet werden. Auch bei der Umgestaltung der Unteren Marktstraße handelt es sich um ein weniger priorisiertes Lösungskonzept hinsichtlich der Verkehrsthematiken, da der Effekt auf den Verkehr nicht so enorm ist. Dennoch ist es in Puncto Verkehrssicherheit insbesondere für den fußläufigen Verkehr nicht zu unterschätzen. Auf Grund der Testphase ist eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung denkbar.

6.9 Umstrukturierung Parken Otzbergstraße

Die Otzbergstraße ist eine schmale Anwohnerstraße mit einseitigem Gehweg, der als Verbindung zwischen dem Bahnhof Nieder-Roden und den Schulen dient. Zudem liegt dort auch eine Kindertagesstätte. Durch die schmale Straße und die teilweise parkenden Kfz wirkt der Gehweg dort noch schmaler. Gleichzeitig nutzen viele die Straße, um ihre Kinder in der Kindertagesstätte abzugeben. Daher bleibt für den fußläufigen Verkehr häufig nicht viel Platz. Um dem entgegenzuwirken, empfehlen wir die Parksituation für den Kfz-Verkehr dahingehend neu zu ordnen, dass – wie im gesamten Stadtgebiet – auch hier das Gehwegparken grundsätzlich nicht zulässig ist. Kfz-Stellplätze am Straßenrand können nach eingehender Prüfung unter Beachtung der aktuell gültigen Richtlinien ausgewiesen werden. Gleichzeitig würden die heutigen Kurzzeitstellplätze vor der Kindertagesstätte entfallen und ebenfalls an den Straßenrand verschoben werden. Somit könnte das häufige Überfahren der Gehwege und weitere Rückwärtsfahrten reduziert werden. Dies dient der Sicherheit der Fußgänger. Der bislang häufig zugeparkte Wendehammer würde zum Wenden der Elterntaxis freigehalten werden. Daher müsste dort das absolute Halteverbot durch Beschilderung und Markierungen verdeutlicht werden (ohne Kontrollen nicht durchsetzbar).

Diese Maßnahme dient zudem der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Otzbergstraße (**siehe 6.2**) und hilft den besonders schutzbedürftigen Menschen, weshalb die Priorität relativ hoch ist. Auf Grund der geringen Kosten halten wir eine kurzfristige Umsetzung daher für möglich.

6.10 Parkleitsystem

Um die durch verschiedene Maßnahmen entfallenden Pkw-Stellplätze zu kompensieren, empfehlen wir die Einrichtung eines Parkleitsystems. Durch diese Maßnahme könnte der Parksuchverkehr, insbesondere durch Besucher und Kunden der Geschäfte am Puiseauxplatz, deutlich verringert werden. Somit könnten Anwohner die im Straßenraum vorhandenen Stellplätze besser nutzen, da es keinen Konflikt mehr

zwischen Besuchern/ Kunden und den Anwohnern gäbe. Zusätzlicher Kfz-Verkehr würde nicht angezogen werden.

Dabei handelt es sich um ein rein statisches System, ohne die genaue Anzahl an freien Stellplätzen auszuweisen. Es ist lediglich eine Optimierung der Sichtbarkeit der bereits vorhandenen Parkplätze im Umfeld der Nieder-Rodener Mitte geplant. Die Beschilderung wäre nur an vier relevanten Knotenpunkten im Projektgebiet vorzufinden (**vgl. Steckbrief Nr. 10**). Ausgewiesen würden der P+R Parkplatz am Bahnhof, der Parkplatz am Puisseauxplatz sowie der Parkplatz Sportarena. Zum besseren Verständnis könnten zudem Hinweise zu E-Ladesäulen, Parkgebühren und Parkdauer auf den Schildern integriert werden.

Diese Maßnahme besitzt aus unserer Sicht eine weniger hohe Priorität, kann aber einen guten Einfluss auf die Parksituation im Projektgebiet haben. Da die Kosten relativ gering sind, wäre eine kurzfristige Umsetzung zielführend.

6.11 Car-Sharing und Elektromobilität

Der emissionsarme Kfz-Verkehr hat in den vergangenen Jahren eine deutliche Steigerung erfahren. Berücksichtigt wurde er im Projektgebiet bisher nur in geringem Ausmaß. Es gibt derzeit nur an zwei Stellen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Zudem steht nur ein Car-Sharing Fahrzeug vor der Sparkasse Dieburg in der Frankfurter Straße zur Verfügung. Daher empfehlen wir den Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität und Car-Sharing. Gerade am Nieder-Rodener Bahnhof würden Ladesäulen sowie ein weiteres Car-Sharing Fahrzeug Sinn ergeben. Diese könnten bspw. gegenüber der Einfahrt des P+R-Parkplatzes eingerichtet werden und somit den Umstieg auf emissionsarme Mobilität fördern. Zudem wäre so rund um den Puisseauxplatz immer eine Lademöglichkeit für Elektrofahrzeug vorhanden. Wichtig ist dabei eine gute Sichtbarkeit sowie eine gute Erreichbarkeit. Daher wäre auch die Einrichtung einer Mobilitätsstation für verschiedene Arten der emissionsarmen Mobilität denkbar.

Die Priorität dieser Maßnahme ist nicht so hoch einzuschätzen wie die der anderen Maßnahmen. Zudem ist diese Maßnahme auf Grund der höheren Kosten und der Abstimmung mit den Betreibern etwas umfangreicher. Daher handelt es sich hierbei eher um eine mittel- bis langfristig umzusetzende Maßnahme.

7 Zusammenfassung/ Fazit

Das teilräumliche Mobilitätskonzept Nieder-Roden bildet die Grundlage für eine umfassende Verbesserung der Gesamtmobilität im Zentrum des Stadtteils. Die Vollständige Umsetzung der Maßnahmen des Konzepts führt zu einer spürbaren Verbesserung für den nicht-motorisierten Individualverkehr und die Aufenthaltsqualität. Um die übergeordneten Ziele zu erreichen, müssen die Maßnahmen weitestgehend vollständig umgesetzt werden. Die beschriebenen Priorisierungen und Grobkostenschätzungen sind dabei als Hilfe bei der Auswahl für eine effiziente und zielführende Umsetzung zu sehen.

Im Gegensatz zum Gesamtmobilitätskonzept für Rodgau werden hier kleinere Maßnahmen spezifisch für den Teilraum um das Zentrum von Nieder-Roden aufgezeigt. Insbesondere bei der Förderung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie der Neuordnung des ruhenden Verkehrs bieten sich dabei große Möglichkeiten. Die Einrichtung von Fahrradstraßen bspw. zeigt mit welchem geringen Aufwand ein hoher Nutzen geschaffen werden kann. Durch die Erhöhung der Sichtbarkeit von Radfahrenden wird die Sicherheit enorm gefördert. Gleichzeitig wird so das Problem der gemeinsamen Nutzung von Gehwegen durch Fußgänger und Radfahrende verringert, da die Attraktivität auf der Straße zu fahren durch die Fahrradstraße gesteigert wird. Dasselbe gilt auch für die Einrichtung von Schutzstreifen in der Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße. Zudem verbessert sich durch die Schaffung von Barrierefreiheit im gesamten Straßenraum auch die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen am allgemeinen Verkehr.

Schlussendlich lässt sich festhalten, dass das teilräumliche Mobilitätskonzept eine Vorlage für die Förderung von moderner und nachhaltiger Verkehrsgestaltung weiterer Bereiche innerhalb Nieder-Rodens bieten kann.

8 Anlagenverzeichnis

Anlage 01 – Maßnahmen Steckbriefe

Anlage 02 – Lageplanskizzen

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die Stadt Rodgau / Nieder-Roden

Anlage 01 – Maßnahmen Steckbriefe

Auftraggeber:
Magistrat der Stadt Rodgau
Hintergasse 15
63110 Rodgau

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren



August 2024

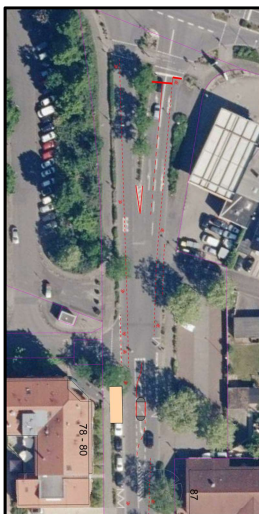
aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Abschnitt zwischen Rodgau Ringstraße und Bahnhof Nieder-Roden
- Teil des hessischen Radfernwegs R4 von Bad Karlshafen nach Hirschhorn
- Abschnittsweise Parken am östlichen Straßenrand erlaubt

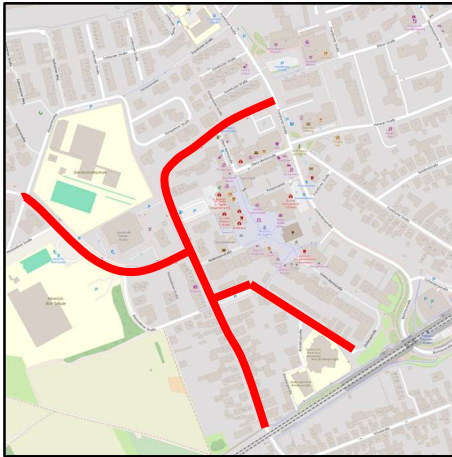
Planung und Ziele:

- Vermeidung von gemeinsamen Geh- und Radwegen
- Eigenständige Radverkehrsführung ohne große bauliche Maßnahmen nicht durchgängig umsetzbar
- Daher: Führung des Radverkehrs, wenn möglich, auf Schutzstreifen mit einer Mindestbreite von 1,50 m
- Fahrbahnbreite zwischen Schutzstreifen mindestens 4,5 m



- Entfall der Parkstände im Straßenraum zwischen Wiesbaden Str. und Bahnhof
- Längsparkstände auf Höhe der Einmündung Wiesbadener Straße zur Einengung des Straßenraums
- Anpassungen an der Lichtsignalanlage Rodgau Ringstraße/ Frankfurter Straße

Kostenschätzung: ca. 150.000 EUR (netto)**Umsetzung:** kurzfristig

Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Wiesbadener Straße und Krümmlingsweg sind gemäß Radroutenplaner Hessen Teile eines lokalen Hauptnetzes
- Keine offiziellen Radverkehrsanlagen vorhanden
- Verbindung vom Bahnhof in Richtung der westlichen Wohngebiete
- Hohes (Konflikt-) Potential durch anliegende schulische Einrichtungen in der Wiesbadener Straße

Planung und Ziele:

- Einrichtung von eigenständigen Radverkehrsanlagen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ohne Umbau des gesamten Straßenraums nicht möglich
- Daher: Umgestaltung der Wiesbadener Str., des Krümmlingswegs und der Otzbergstraße zu Fahrradstraßen gemäß der Qualitätsstandards und Musterlösungen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
- Durchfahrt für den Kfz-Verkehr wird freigegeben
- Weiterführung der Fahrradstraßen in der Wiesbadener Straße (in Richtung Westen) bzw. im Krümmlingsweg (in Richtung Süden) denkbar
- Folgende Maßnahmen müssen dafür umgesetzt werden (siehe Beispiel):



Quelle: DÜLMENplus

- Verkehrszeichen 244.1/ 244.2 (inkl. Zusatzzeichen) an allen Straßeneinmündungen und Knotenpunkten aufstellen
- Piktogramme aufbringen
- Einengung der Fahrbahn durch Strichlinien am Fahrbahnrand markieren
- Knotenpunkte und Einmündungen rot einfärben

Kostenschätzung: ca. 110.000 EUR (netto)**Umsetzung:** kurz-/ mittelfristig

Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Überwiegend kleinere, nicht überdachte Abstellmöglichkeiten mit Fahrradständern (meist vor Geschäften oder öffentlichen Einrichtungen)
- Größere, überdachte Abstellanlage neben dem P+R Parkhaus am Bahnhof
- Abstellplätze für E-Fahrräder und Lastenräder fehlen gänzlich
- Fahrräder werden häufig an nicht dafür vorgesehenen Orten abgestellt

Planung und Ziele:

- Schaffung bzw. Erweiterung von Radabstellplätzen im Fördergebiet
- Vorsehen von Abstellmöglichkeiten für Lastenräder
- Nach Möglichkeit mit Überdachung und ausreichend beleuchtet
- Am Rande des Puiseauxplatzes, von der Oberen Marktstraße, Unteren Marktstraße sowie von der Rodensteinstraße kommend (in Abstimmung mit dem Gestaltungskonzept der Planergruppe ROB GmbH)
- Am Bahnhof, in der Verlängerung der Unteren Marktstraße, um an den Geländern abgestellte Fahrräder zu vermeiden (Planungen bereits vorhanden)



Quelle: lastenradfueralle.de

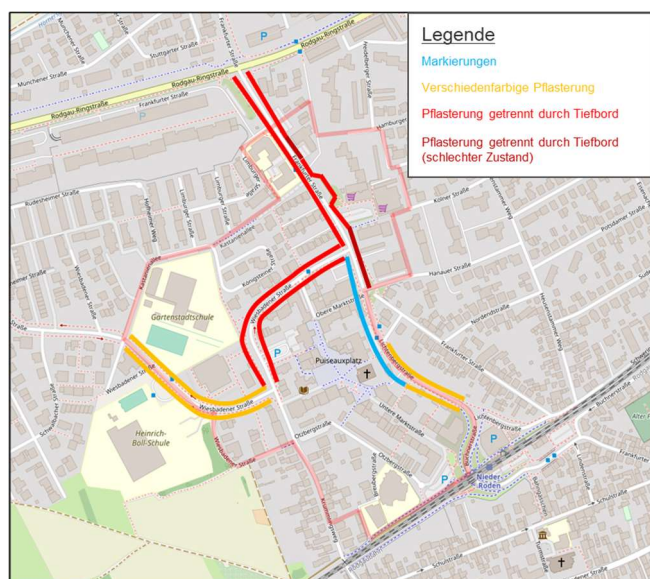
Kostenschätzung: k. A.**Umsetzung:** mittelfristig

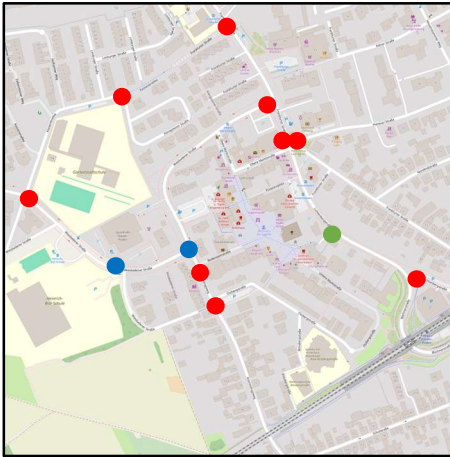
Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- In großen Teilen der Frankfurter Straße, Lichtenbergstraße und Wiesbadener Straße sind abgetrennte Radwege auf Gehwegniveau gepflastert
- Diese sind allerdings keine offiziellen Radwege, da sie zu schmal sind
- Trotz fehlender Beschilderung werden sie häufig von Radfahrenden genutzt
- Zudem sind die Gehwege teilweise in schlechtem Zustand

Planung und Ziele:

- Erkennbarkeit von reinen Gehwegen durch Aufhebung der Trennung herstellen, um Konfliktpotential zu verringern
- Radverkehr wird künftig klar erkennbar auf der Fahrbahn geführt (siehe bspw. Umstrukturierung Frankfurter Straße/ Lichtenbergstraße)
- Phasenweise Ausbesserung auch im Zuge anderer Maßnahmen denkbar
- Markierungen entfernen (kurzfristig)
- Bereiche in schlechtem Zustand ausbessern und Trennung aufheben (kurz- bis mittelfristig)
- Durch Tiefborde getrennte Bereiche anpassen und Trennung aufheben (mittelfristig)
- Farblich getrennte Bereiche anpassen und Trennung aufheben (mittel- bis langfristig)

**Kostenschätzung:** ca. 1.200.000 EUR (netto)**Umsetzung:** s.o.

Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Die Querungsstellen im gesamten Projektgebiet sind nur teilweise oder gar nicht barrierefrei ausgebaut
- Gilt sowohl für Fußgängersignalanlagen und Fußgängerüberwege als auch für Querungsstellen an Einmündungen

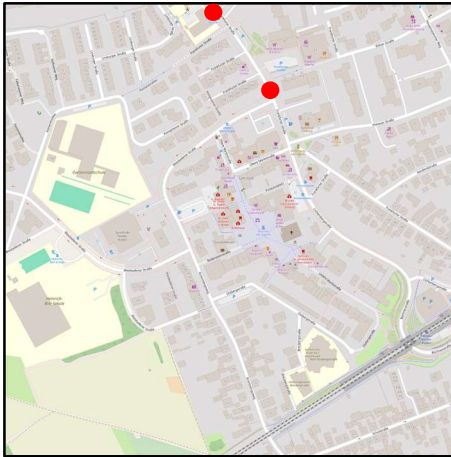
Planung und Ziele:

- Schaffung vollständiger Barrierefreiheit im Straßenraum
- Umbau von insgesamt 11 bestehenden sowie einer neuen Querungsstelle in der Lichtenbergstraße (grün)
- Ausstattung mit abgesenkten Bordsteinen, Tastborden und taktilen Elementen
- An der Fußgängersignalanlage in der Wiesbadener Straße müssen zudem akustische und haptische Signale nachgerüstet werden
- Größere Umbaumaßnahmen an zwei Querungsstellen in der Wiesbadener Straße inkl. Einengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion (blau)
- Überschneidungen mit Maßnahme Nr.4 (Ausbesserung der Gehwege) sollten gemeinsam umgesetzt werden



Quelle: barrierefreie-mobilitaet.de

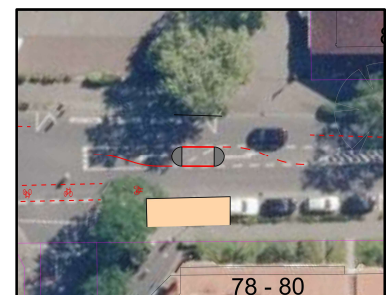
Kostenschätzung: ca. 350.000 EUR (netto)**Umsetzung:** kurz-/ mittelfristig

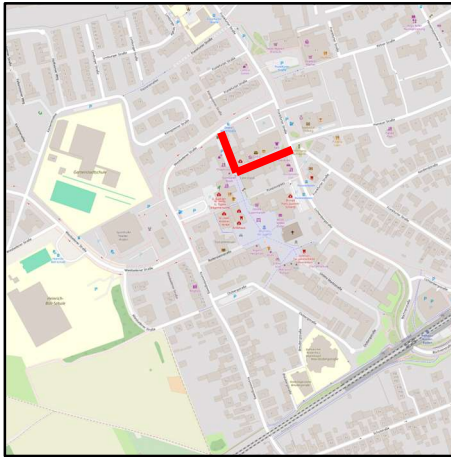
Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Direkte Verbindung zwischen Wiesbadener Straße und Kölner Straße bislang nicht vorhanden, Ost-West Verbindung unterbrochen
- Geh- und Radweg aus der Kölner Straße endet an der Frankfurter Straße

Planung und Ziele:

- Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Wiesbadener Straße und Kölner Straße/ Netto-Filiale sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr
- Schaffung einer Querungsstelle auf Höhe der Seniorenresidenz
- Jeweils Einbau einer 2,50 m breiten Querungsinsel (siehe Beispiel)
- Die Querungsinsel kann modular aufgebaut werden und wird lediglich gedübelt oder geklebt
- Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit müssen an den beiden Fahrbahnrandern die Gehwegbereiche angepasst und Querungsbord mit taktilen Leitelementen eingebaut werden

**Kostenschätzung:** ca. 50.000 EUR (netto)**Umsetzung:** kurzfristig

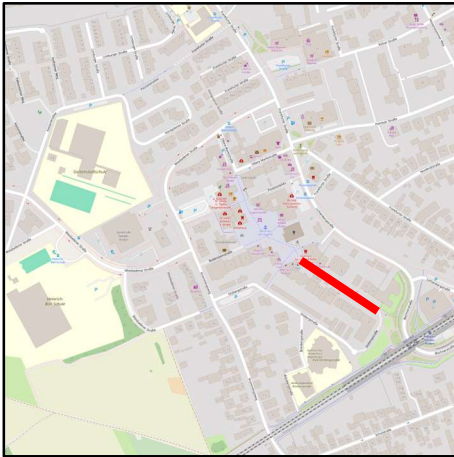
Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Oberer Marktstraße als verkehrsberuhigter Bereich mit anliegenden Geschäften in unmittelbarer Nähe zum Puiseauxplatz
- Nördliches Eingangstor zur Nieder-Rodener Mitte
- Zeitlich begrenzte Parkstände im Straßenraum (2 Std. mit Parkscheibe)

Planung und Ziele:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung
- Neuordnung der Parkflächen gemäß gültigen Richtlinien
- Einrichtung einer Lieferzone vor Hausnummer 7
- Verbreiterung der Gehbereiche vor den Geschäften
- Ergänzung von Grünelementen und Fahrradabstellanlagen entsprechend dem Gestaltungskonzept der Planergruppe ROB GmbH

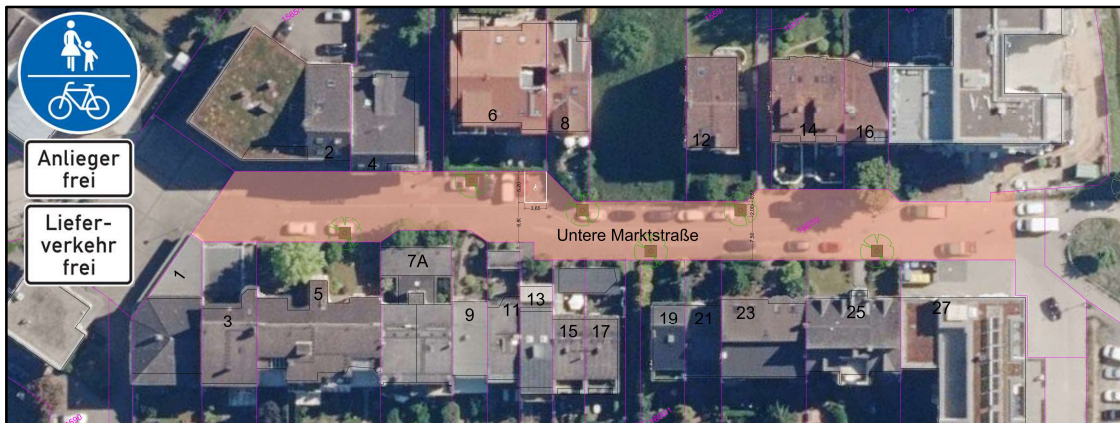
**Kostenschätzung:** ca. 50.000 EUR (netto)**Umsetzung:** mittelfristig

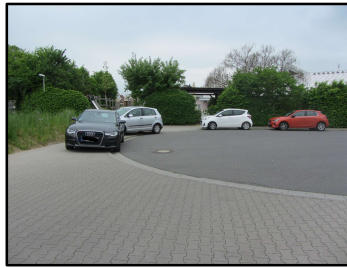
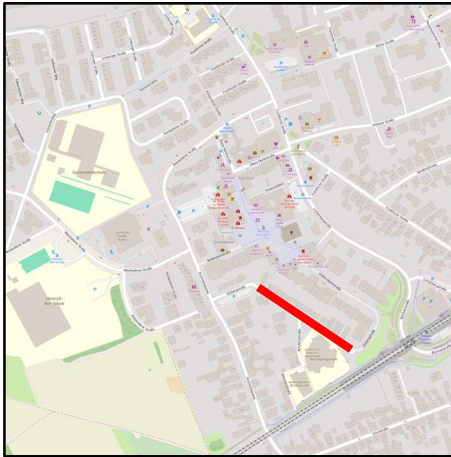
Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Untere Marktstr. als verkehrsberuhigter Bereich mit vorwiegend Wohnbebauung
- Südlicher Zugang zur Nieder-Rodener Mitte
- Direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Puiseauxplatz
- Zeitlich nicht beschränkte Parkstände im Straßenraum

Planung und Ziele:

- Schaffung eines „Eingangstors“ durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erweiterung der gemeinsamen Geh- und Radwege wie auf dem Puiseauxplatz
- Einfahrt für Anwohner mit Garage und Lieferdienste frei
- Pkw-Parkstände im öffentlichen Straßenraum entfallen
- Ergänzung von mehreren Gestaltungselementen entsprechend des Gestaltungskonzepts der Planergruppe ROB GmbH
- Zunächst als Testphase (bspw. Sommerstraße) inkl. Bürgerbeteiligung

**Kostenschätzung:** ca. 30.000 EUR (netto)**Umsetzung:** kurz-/ mittelfristig

Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Schmale Anwohnerstraße mit einseitigem Gehweg
- Es wird teilweise auf dem Gehweg geparkt
- Wendehammer wird ebenfalls zugeparkt und kann nicht mehr uneingeschränkt genutzt werden
- Elterntaxis nutzen die Straße, um ihre Kinder zur Kindertagesstätte zu bringen

Planung und Ziele:

- Otzbergstraße soll künftig Teil der angedachten Fahrradstraßen werden
- Parkstände am Straßenrand werden geordnet und markiert
- Die zeitlich begrenzten Parkstände vor der Kita entfallen und werden an den Straßenrand verlegt, wodurch das häufige Überfahren des Gehweges sowie die Rückwärtsfahrten vermindert werden
- Absolutes Haltverbot im Wendehammer wird durch Beschilderung und Markierungen verdeutlicht

**Kostenschätzung:** ca. 6.000 EUR (netto)**Umsetzung:** kurzfristig

Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

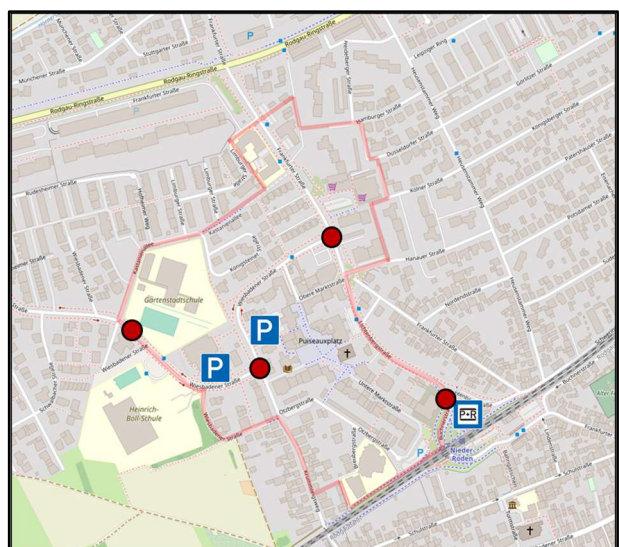
- Mehrere (kostenlose) Parkplätze rund um den Puiseauxplatz vorhanden
- Parkplätze sind an vielen Stellen nicht besonders gut ausgeschildert
- Pkw-Parkstände im Straßenraum dafür stark ausgelastet

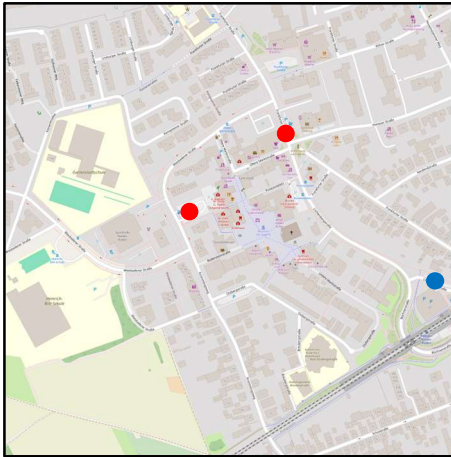
Planung und Ziele:

- Erkennbarkeit der Parkplätze verbessern und Straßenraum entlasten
- Leitung des Pkw-Verkehrs hin zu den Parkplätzen optimieren
- Ausweisung von drei vorhandenen Parkplätzen im Zentrum von Nieder-Roden
 - P+R Parkplatz Bahnhof, Parkplatz am Puiseauxplatz, Parkplatz Sportarena
- Statisches Leitsystem ohne Angaben zur Parkplatzbelegung
- Hinweise zu E-Ladesäulen und Parkgebühren bzw. Parkdauer auf der Beschilderung
- Beschilderung an den vier relevanten Zufahrtswegen/ Knotenpunkten (rot)



Quelle: Stadt Alzenau

**Kostenschätzung:** ca. 3.000 EUR (netto)**Umsetzung:** kurzfristig

Ist-Situation und Verortung der Maßnahme:

- Derzeit befinden sich im Fördergebiet an zwei Stellen öffentliche E-Ladestationen, zum einen in der Frankfurter Straße auf Höhe der Sparkasse Dieburg und zum anderen auf dem Parkplatz Puisseauxplatz
- Rodaustrom bietet ein stationsbasiertes E-Carsharing-Fahrzeug in der Frankfurter Straße auf Höhe der Sparkasse Dieburg an

Planung und Ziele:

- Bereitstellung mindestens einer neuen Ladesäule für Elektrofahrzeuge am P+R Parkplatz Bahnhof wünschenswert (blau)
 - Es wären somit Ladesäulen rund um den Puisseauxplatz vorhanden
- Erweiterung des E-Carsharing Angebots in Nieder-Roden durch eine weitere Station am P+R Parkplatz Bahnhof
- Zur besseren Sichtbarkeit sollte der Carsharing-Stellplatz auf dem Parkstreifen in der Lichtenbergstraße (gegenüber der Parkhauszufahrt) ausgewiesen werden
- Eine Mobilitätsstation am Bahnhof wäre ebenfalls denkbar



Quelle: EVR

Kostenschätzung: k. A.**Umsetzung:** mittel-/ langfristig

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die Stadt Rodgau / Nieder-Roden

Anlage 02 – Lageplanskizzen

Auftraggeber:
Magistrat der Stadt Rodgau
Hintergasse 15
63110 Rodgau

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

Zukunftsfähige
Innenstädte und Zentren



August 2024

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Legende			
	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bestand		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischverkehrsfläche
	Markierung (Planung)		Radfahrstreifen/ -wege
			Verkehrszeichen (Planung)



Plangrundlagen: - Auszug aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS (Stand: November 2023),
- Luftbilder (Stand: Dezember 2023)

HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH			Datum	Zeichen
Frankfurter Str. 78 - D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 - Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de - www.habermehl-follmann.de			gezeichnet:	08.2024 IF
			bearbeitet:	08.2024 IF
			geprüft:	08.2024 HI
			Projektnr.:	2023_0200

Magistrat der Stadt Rodgau Hintergasse 15 63110 Rodgau		
--	--	--

Lageplanskizze Maßnahme Nr. 1 Frankfurter Str./ Lichtenbergstr.	Anlage:	1
	Blatt:	1

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die
Stadt Rodgau / Nieder-Roden



Legende			
	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bestand		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischverkehrsfläche
	Markierung (Planung)		Radfahrstreifen/ -wege



Plangrundlagen: - Auszug aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS (Stand: November 2023),
- Luftbilder (Stand: Dezember 2023)

HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH			Datum	Zeichen
Frankfurter Str. 78 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de			gezeichnet:	08.2024 IF
			bearbeitet:	08.2024 IF
			geprüft:	08.2024 HI
			Projektnr.:	2023_0200

Magistrat der Stadt Rodgau
Hintergasse 15
63110 Rodgau

Lageplanskizze
Maßnahme Nr. 1
Frankfurter Str./ Lichtenbergstr.

Anlage: 1
Blatt: 2

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die
Stadt Rodgau / Nieder-Roden



Legende			
	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bestand		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischverkehrsfläche
	Markierung (Planung)		Radfahrstreifen/ -wege
			Verkehrszeichen (Planung)



Plangrundlagen: - Auszug aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS (Stand: November 2023),
- Luftbilder (Stand: Dezember 2023)

HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH		Datum	Zeichen
Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	gezeichnet:	08.2024	IF
	bearbeitet:	08.2024	IF
	geprüft:	08.2024	HI
Projektnr.:		2023_0200	

Magistrat der Stadt Rodgau
Hintergasse 15
63110 Rodgau

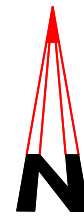
Lageplanskizze Maßnahme Nr. 1 Frankfurter Str./ Lichtenbergstr.	Anlage:	1
	Blatt:	3

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die
Stadt Rodgau / Nieder-Roden



Legende			
	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bestand		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischverkehrsfläche
	Markierung (Planung)		Radfahrstreifen/ -wege
	Baum (Planung)		
	Gestaltungsmodul (Planung)		

Maßstab 1 : 250



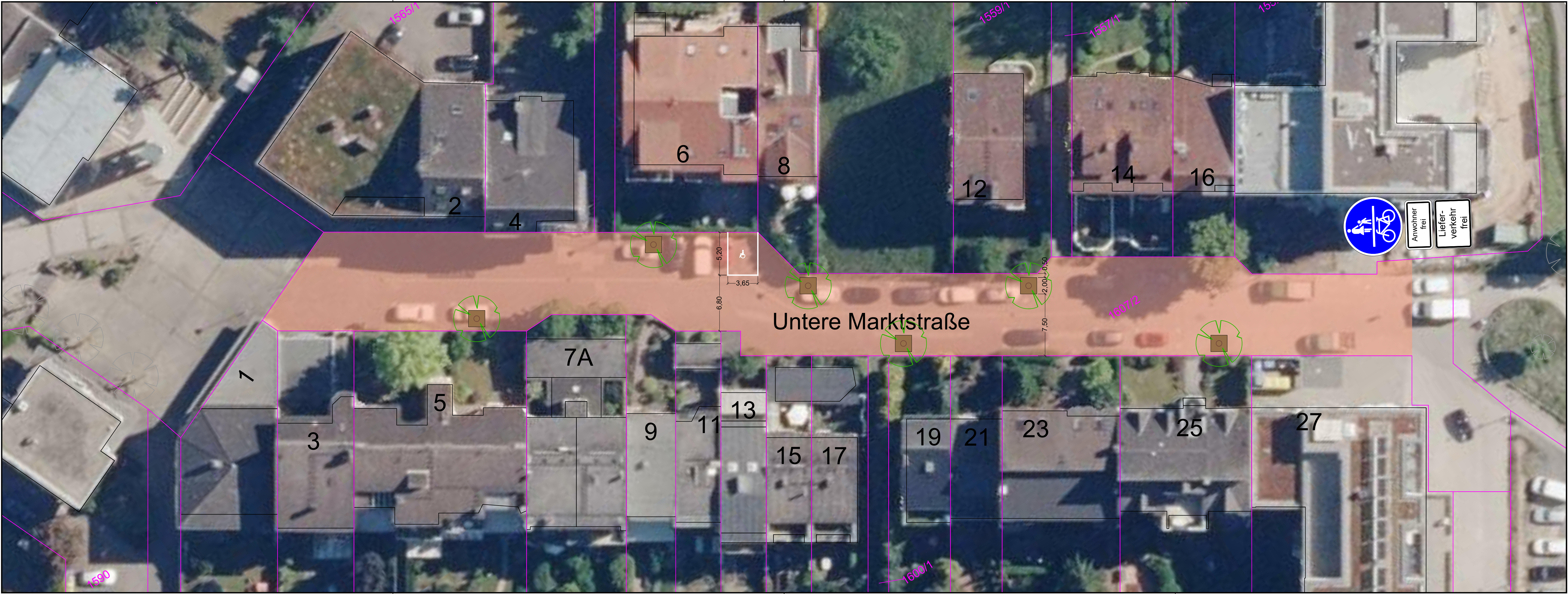
Plangrundlagen: - Auszug aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS (Stand: November 2023),
- Luftbilder (Stand: Dezember 2023)

HABERMEHL  FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Datum		Zeichen
	gezeichnet:	08.2024	IF
	bearbeitet:	08.2024	IF
	geprüft:	08.2024	HI
	Projektnr.: 2023_0200		

Magistrat der Stadt Rodgau Hintergasse 15 63110 Rodgau	
---	--

Lageplanskizze Maßnahme Nr. 7 Obere Marktstraße	Anlage: 2 Blatt: 1
---	-----------------------

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die Stadt Rodgau / Nieder-Roden



Legende			
	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bestand		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischverkehrsfläche
	Markierung (Planung)		Radfahrstreifen/ -wege
	Gestaltungsmodul (Planung)		Verkehrszeichen (Planung)



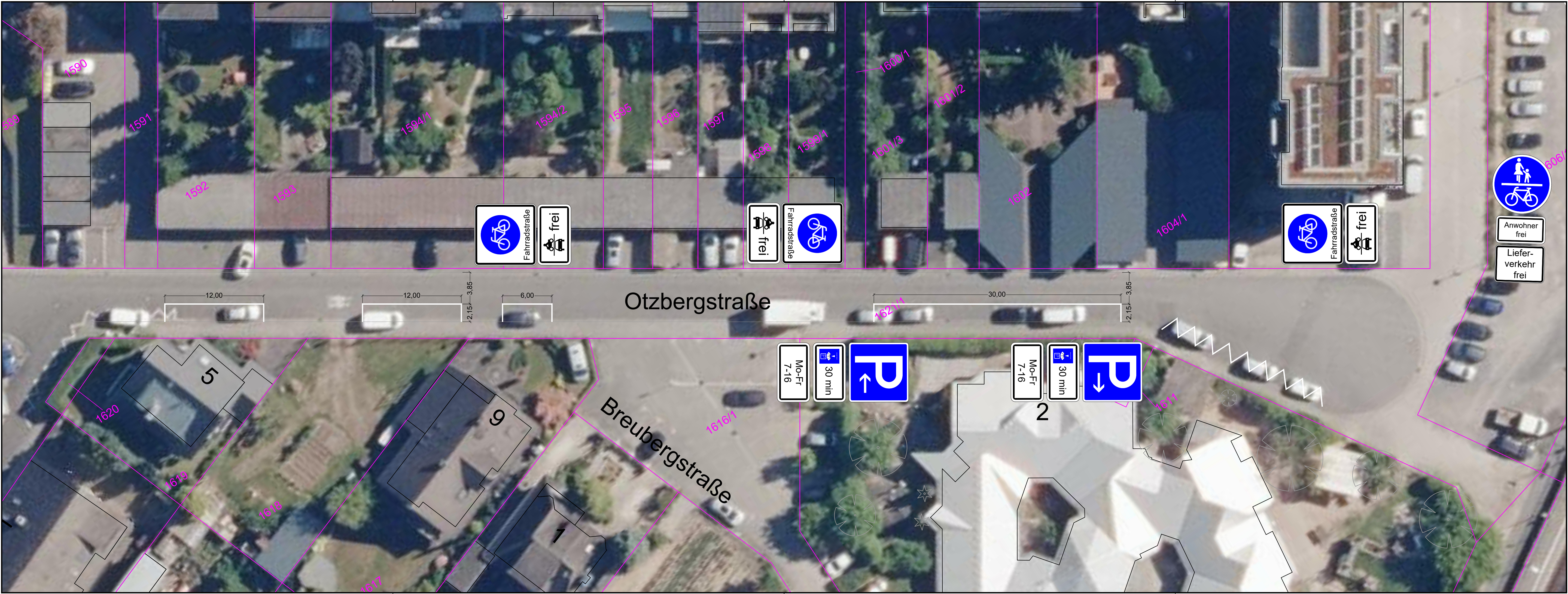
Plangrundlagen: - Auszug aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS (Stand: November 2023),
- Luftbilder (Stand: Dezember 2023)

 Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Datum		Zeichen
	gezeichnet:	08.2024	IF
	bearbeitet:	08.2024	IF
	geprüft:	08.2024	HI
	Projektnr.: 2023_0200		

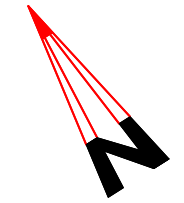
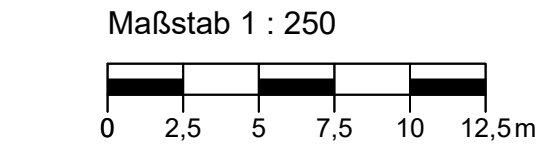
Magistrat der Stadt Rodgau
Hintergasse 15
63110 Rodgau

Lageplanskizze Maßnahme Nr. 8 Untere Marktstraße	Anlage:	3
	Blatt:	1

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die
Stadt Rodgau / Nieder-Roden



Legende			
	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bestand		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischverkehrsfläche
	Markierung (Planung)		Radfahrstreifen/ -wege
			Verkehrszeichen (Planung)



Plangrundlagen: - Auszug aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS (Stand: November 2023),
- Luftbilder (Stand: Dezember 2023)

HABERMEHL  FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Datum		Zeichen
	gezeichnet:	08.2024	IF
	bearbeitet:	08.2024	IF
	geprüft:	08.2024	HI
	Projektnr.:	2023_0200	

Magistrat der Stadt Rodgau Hintergasse 15 63110 Rodgau		
---	--	--

Lageplanskizze Maßnahme Nr. 9 Otzbergstraße	Anlage:	4
	Blatt:	1

Teilräumliches Mobilitätskonzept für die
Stadt Rodgau / Nieder-Roden