stadtraum GmbH

# Rodgau
# Mobilitätskonzept Teil 2

## ENDBERICHT

Dezember 2025

stadtraum

stadtraum

# Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Aufgabenstellung ..... 1
1.1 Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes ..... 2
2 Grundlagen – Mobilitätskonzept Teil 1 ..... 3
2.1 Fuß- und Radverkehr ..... 3
2.2 Übergeordnetes Straßennetz ..... 4
2.3 ÖPNV und Sharing-Dienste ..... 5
2.4 Zusammenfassung ..... 7
3 Heutiges und zukünftiges Mobilitätsverhalten ..... 8
3.1 Aktuelles Mobilitätsverhalten ..... 8
3.2 Klimaschutzziele zur Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgase ..... 9
3.3 Mobilitätsbeeinflussende Trends und Entwicklungen ..... 10
3.4 Abgeleitete Handlungsbedarfe ..... 13
4 Leitbild & Zielsystem ..... 14
4.1 Motto, Leitbild und Zielsystem ..... 14
4.2 Leitbild und Zielsystem ..... 15
5 Partizipation ..... 17
5.1 Öffentlichkeitsbeteiligung ..... 17
5.2 UEV-Workshop ..... 18
6 Konzept und Standards für Rodgau ..... 19
6.1 Fußverkehr ..... 20
6.2 Radverkehr ..... 22
6.2.1 Netzkonzeption ..... 23
6.2.2 Angestrebte Führungsformen ..... 24
6.2.3 Gestaltung der Radabstellanlagen ..... 25
6.3 Kfz-Verkehr ..... 25
6.4 Parken und Liefern ..... 27
6.5 Aufwertung der Aufenthaltsqualität ..... 28
6.6 ÖPNV ..... 28
7 Handlungsfelder ..... 29
7.1 Fußverkehr ..... 29
7.2 Radverkehr ..... 30
7.3 Kfz-Verkehr ..... 31

7.4 ÖPNV ..... 32
7.5 Multi- und Intermodalität ..... 33
7.6 Aufenthaltsqualität ..... 35
7.7 Mobilitätsmanagement ..... 36
8 Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ..... 37
9 Fazit ..... 38
Anlagen ..... 39
Literatur ..... 40

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einordnung Rodgaus in den räumlichen Kontext ..... 1
Abbildung 2: Erschließungsbereiche S-Bahn (R = 1.000m) / Bus (R = 500 m) ..... 6
Abbildung 3: Modal Split der Hauptverkehrsmittel nach Wegen in Hessen ..... 8
Abbildung 4: Grafische Darstellung des Zusammenhangs von Motto, Leitbild, Zielsystem und Maßnahmen ..... 14
Abbildung 5: Leitbild zur Erreichung der Vision Rodgau 2035 mit thematischen Aspekten ..... 15
Abbildung 6: Strukturiertes Vorgehen bei der Planung ..... 20
Abbildung 7: Fußverkehrskarte Jügesheim ..... 21
Abbildung 8: Radverkehrsnetz ..... 22
Abbildung 9: Straßenklassifizierung ..... 26
Abbildung 10: Handlungsfelder ..... 29
Abbildung 11: Vorgeschlagene Lage der Mobilitätsstationen ..... 34

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über verkehrsmittelbezogene Standards 19

stadtraum

## Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| AG | Auftraggeber |
| BauO Bln | Bauordnung für Berlin |
| EAR | Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs |
| EFA | Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen |
| EG-Nutzung | Erdgeschoßnutzung |
| ERA | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |
| EU | Europäische Union |
| EVR | Energieversorgung Rodau GmbH |
| FGÜ | Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) |
| HKlimaG | Hessisches Klimaschutzgesetz |
| HVSK | Hessisches Verkehrssicherheitskonzept |
| KEP | Kurier-, Express- und Paketdienst |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| Kita | Kindertagesstätte |
| KP | Knotenpunkt |
| KSG | Klimaschutzgesetz |
| kvgOF | Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| LSA | Lichtsignalanlage, auch: Lichtzeichenanlage („Ampel“) |
| MiD | Mobilität in Deutschland |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| MTS-K | Markttransparenzstelle für Kraftstoffe |
| NVP | Nahverkehrsplan |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| RASt | Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen |
| RIN | Richtlinien für integrierte Netzgestaltung |
| RMV | Rhein-Main-Verkehrsverbund |
| RNVP | Regionaler Nahverkehrsplan |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| THG | Treibhausgase |
| UBA | Umweltbundesamt |
| ZIV | Zentrum für integrierte Verkehrssysteme |

# 1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Rodgau hat beschlossen, zur Stärkung insbesondere der Verkehre des Umweltverbundes, ein Mobilitätskonzept mit Zielsystem und Handlungsfeldern erarbeiten zu lassen. Grundlage hierfür ist die verkehrliche Analyse der Bestandssituation der Stadt Rodgau, die vom Büro „Zentrum für integrierte Verkehrssysteme“ (ZIV) im Teil 1 des Mobilitätskonzeptes erstellt wurde (Stadt Rodgau, 2021a).

Die Stadt Rodgau befindet sich im Agglomerationsraum Rhein-Main und zeichnet sich verkehrlich nicht zuletzt durch eine gute Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus (grüne Linie innerhalb von Rodgau in Abbildung 1 ist die S-Bahn). Das Mobilitätskonzept zielt demnach insbesondere auf die Verknüpfung der Verkehrsmittel ab. Es werden beispielsweise wichtige Radwegeverbindungen und Fußverkehrsziele identifiziert und Maßnahmen für die Verbesserung der Zuwegungen erarbeitet. Des Weiteren werden Bike+Ride-Anlagen und Bushaltestellen weiter qualifiziert und ein Netz von Mobilitätsstationen konzipiert.

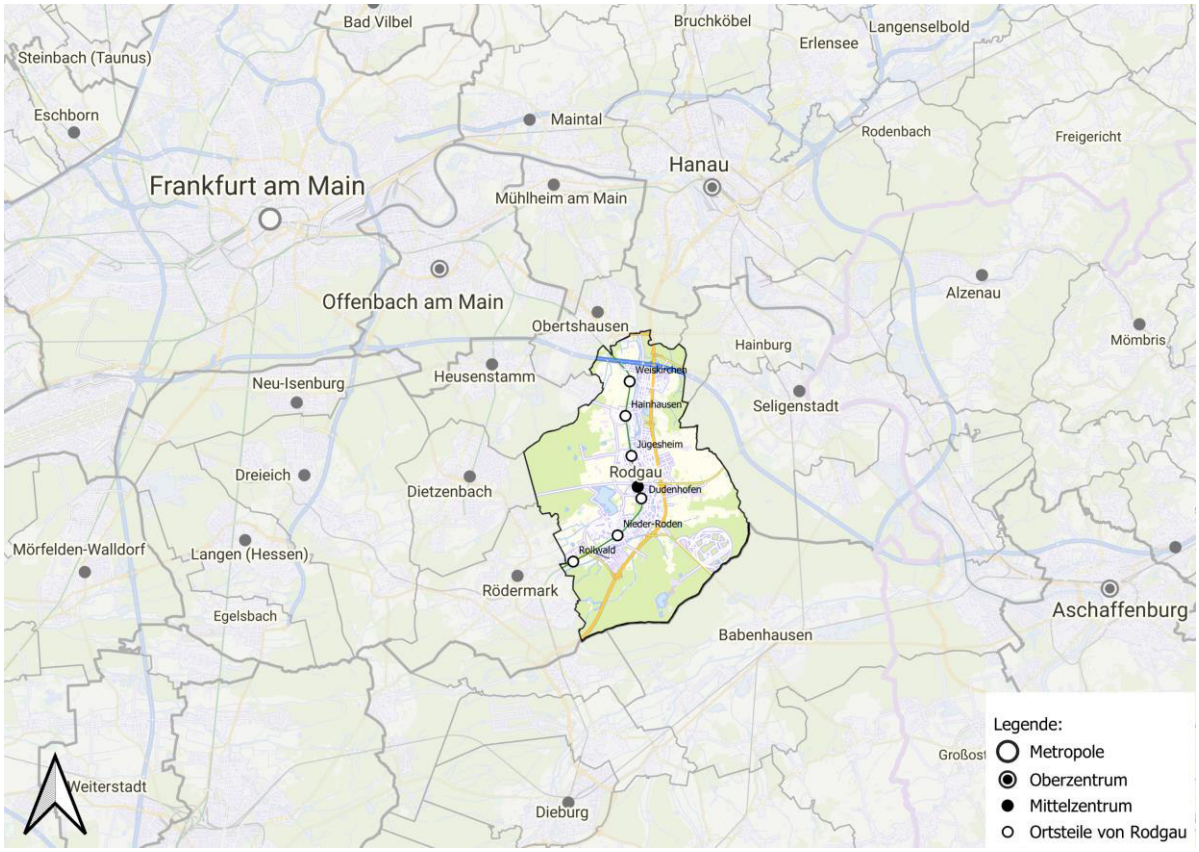



Abbildung 1: Einordnung Rodgaus in den räumlichen Kontext (Quelle: stadtraum)

Im nachfolgenden wird der Projektprozess einschließlich der Beteiligungen sowie das Ergebnis in Form von Standards und Handlungsfeldern dargestellt.

## 1.1 Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Rodgau liegt im hessischen Landkreis Offenbach und gehört zur Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main. Sie gliedert sich in die fünf Stadtteile Weiskirchen, Hainhausen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden, letzterer mit dem zusätzlichen Ortsteil Rollwald, die sich entlang der Nord-Süd-Achse der Bundesstraße 45 und dem Verlauf der Rodau als typische Bandstadt-Struktur aneinanderreihen. Mit etwas über 45.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Rodgau die einwohnerstärkste Stadt des Landkreises und grenzt an mehrere Nachbargemeinden wie Heusenstamm, Obertshausen, Hainburg und Seligenstadt. Die Nähe zu den Oberzentren Frankfurt am Main, Offenbach am Main, Hanau und Darmstadt sowie die Verzahnung mit umliegenden Mittelzentren, wie beispielsweise Dietzenbach, Dieburg, Rödermark oder Seligenstadt, prägen die Verkehrsbeziehungen im Stadtgebiet und der Region (siehe Abbildung 1).

Die Stadtfläche besitzt einen hohen Anteil an landwirtschaftlichen- und Forstflächen (ca. 70 %), während die dicht besiedelten Ortskerne kleinstädtische und auch noch dörfliche Strukturen aufweisen. Die Randlagen und Außenbereiche bestehen überwiegend aus Gewerbe-, landwirtschaftlichen und Forstflächen. Rodgau verfügt über sechs reine Gewerbegebiete an den Stadträndern (Weiskirchen West, Weiskirchen Ost, Jügesheim / Dudenhofen Ost, Dudenhofen, Nieder-Roden Nord, Nieder-Roden Süd) sowie das größere Betriebsgelände der „Segula Technologies GmbH“ östlich von Dudenhofen. Zukünftig sind im Stadtgebiet umfangreiche neue Siedlungsflächen ausgewiesen, darunter Gewerbe- und Misch- und Wohnbauflächen, die sich auf mehrere Stadtteile verteilen.

Der demografische Aufbau zeigt eine Altersstruktur, die dem bundesweiten Durchschnitt entspricht. Von den über 45.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind etwa 18 % der Bevölkerung unter 20 Jahre alt. Der Anteil der über 60-Jährigen beträgt etwa 30 % oder 13.500 Personen, die ebenfalls besondere Anforderungen an das Mobilitätssystem stellen (Hessisches Statistisches Landesamt, 2022). Die Stadtteile Nieder-Roden und Jügesheim bilden mit nahezu 60 % der Gesamtbevölkerung die Siedlungsschwerpunkte, wobei nicht zu vernachlässigen ist, dass Weiskirchen und Hainhausen in den letzten Jahren ein deutliches Bevölkerungswachstum verzeichnen konnten (Stadt Rodgau, 2021a: 15f.).

Wirtschaftlich ist Rodgau mit etwa 10.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und rund 1.000 Betrieben ein bedeutender Wirtschaftsstandort im Landkreis Offenbach. Trotz dieser Dichte an Arbeitsplätzen weist Rodgau die höchste Auspendlerquote im Kreis auf. Etwa 15.100 Personen pendeln täglich aus, während rund 6.900 Tagespendlerinnen und Tagespendler die Stadt als Ziel ansteuern. Die starke Einbindung in das Rhein-Main-Gebiet und die Nähe zu zahlreichen Ober- und Mittelzentren führen zu einem intensiven Pendlerverkehr, der besondere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur stellt (ebd.: 15f.).

# 2 Grundlagen – Mobilitätskonzept Teil 1

Aus der Auswertung des Mobilitätskonzeptes Teil 1 konnten zahlreiche Herausforderungen und Potenziale identifiziert werden.

## 2.1 Fuß- und Radverkehr

So wurden für den Fuß- und Radverkehr in Rodgau wesentliche Schwachstellen herausgearbeitet. Beide Verkehrsarten sind stark vom baulichen und organisatorischen Zustand der Infrastruktur abhängig und stoßen in der heutigen Situation auf vergleichbare Defizite.

Für den Fußverkehr zeigt sich insbesondere, dass Netzlücken im Wegenetz die Qualität ansonsten attraktiver Wegführungen erheblich mindern. Fehlende oder zu schmale Gehwege sowie unterbrochene direkte Verbindungen wirken sich negativ auf die Nutzbarkeit aus. Hinzu kommt, dass der Fuß- und Radverkehr teilweise auf gemeinsamen Flächen geführt wird, ohne die erforderliche Regelbreite von 2,50 m einzuhalten. Dies führt zu Sicherheitsproblemen, unabhängig von der Art der gewählten Führungsform (gemeinsame oder getrennte Wege, Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr) (Stadt Rodgau, 2021a: 32ff.).

Ein weiteres Hindernis bildet die Querung stark belasteter Straßen, insbesondere entlang der zentralen Ortsdurchfahrt, die alte Bundesstraße 45. Zwar existieren dort Querungsstellen in kurzen Abständen, doch entsprechen diese häufig nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit. Zusätzlich beeinträchtigen parkende Kraftfahrzeuge (Kfz) in Tempo-30-Zonen die Sichtfelder an Querungen, was vor allem unter dem Aspekt der Schulwegsicherheit ein erhebliches Defizit darstellt. Dies begünstigt das Phänomen der sogenannten „Elterntaxis“ (Holen / Bringen von Schulkindern mit dem privaten Kfz).

Auch die S-Bahn-Trasse wirkt stark trennend. Zwar bestehen an den Haltepunkten und an einigen weiteren Straßenquerungen Übergänge, doch fehlen zusätzliche Verbindungen zwischen den Stadtteilen, etwa in Hainhausen-Nord, Jügesheim-Süd sowie zwischen Nieder-Roden und Dudenhofen (ebd.: 32ff.).

Auch für den Radverkehr treten vergleichbare Problemlagen hervor. Vor allem entlang der zentralen Ortsdurchfahrt fehlen durchgängige, den Regelwerken entsprechende Radverkehrsanlagen. Abschnitte, die jüngst aufgewertet wurden, gingen teilweise zulasten der Gehwegbreiten (z. B. an der Alfred-Delp-Straße), wodurch neue Konflikte mit dem Fußverkehr entstanden sind. Wie beim Fußverkehr stellt auch hier die gemeinsame Führung beider Verkehrsarten ohne Einhaltung der erforderlichen Mindestbreite ein Sicherheitsrisiko dar (ebd.: 55ff.).

Die zentrale Ortsdurchfahrt wirkt zudem als Erschwernis für den Radverkehr. Querungen und Abbiegevorgänge sind durch die hohe Kfz-Belastung erschwert. Zwar sind bisweilen Querungsstellen vorhanden, diese sind jedoch nur bedingt hilfreich, wenn sie die spezifischen Anforderungen des Radverkehrs nicht erfüllen, etwa das Vorhandensein eigener Aufstellflächen für ein direktes Linksabbiegen oder Absteigezwang an Fußgängerüberwegen (FGÜ). Zusätzlich werden die Sichtfelder an Knotenpunkten durch ruhenden Verkehr eingeschränkt, was dazu führt, dass vor allem unsichere Radfahrende regelwidrig auf Gehwegen fahren. Das führt zu entsprechenden Konflikten mit dem Fußverkehr. Schließlich bestehen auch für den Radverkehr Lücken in Bezug auf Querungen der S-Bahn-

Trasse. Trotz guter Rampenanlagen an den Bahnhöfen fehlen direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen an denselben Stellen wie beim Fußverkehr (ebd.: 55ff.).

Die Analyse verdeutlicht, dass sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr in Rodgau von ähnlichen strukturellen Defiziten betroffen sind. Netzlücken, nicht regelkonforme Anlagen, Barrieren durch Hauptverkehrsstraßen und fehlende Bahnquerungen schränken die Attraktivität und Sicherheit teilweise erheblich ein. Die Verbesserung dieser Schwachstellen ist daher ein zentraler Ansatzpunkt für die Weiterentwicklung einer nachhaltigen und sicheren Mobilität in Rodgau.

## 2.2 Übergeordnetes Straßennetz

Rodgau ist über ein leistungsfähiges, überregionales Straßennetz in die Region Frankfurt-Rhein-Main eingebunden. Die Stadt profitiert von ihrer verkehrsgünstigen Lage im Umfeld bedeutender Verkehrsachsen und verfügt über effiziente Anbindungen sowohl an das Fernstraßennetz als auch an das regionale Straßensystem.

Im Norden des Stadtgebiets verläuft die Autobahn 3 (A 3), eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen Deutschlands. Die Anbindung an die Autobahn erfolgt über die Landesstraße 3116 (Offenbacher Landstraße) sowie direkt über die am östlichen Siedlungsrand durch Rodgau verlaufende Bundesstraße 45 (B 45). Diese Autobahnanschlüsse ermöglichen eine direkte Verbindung zu Städten wie Frankfurt am Main, Offenbach am Main, Hanau und Aschaffenburg und zum überregionalen Fernstraßennetz.

Die B 45 bildet die zentrale Nord-Süd-Achse im Stadtgebiet. Sie verbindet Rodgau mit Hanau im Norden sowie mit Eppertshausen, Dieburg und dem Raum Darmstadt im Süden. Große Teile der B 45, die als Kraftfahrstraße ausgewiesen und einer Autobahn vergleichbar ausgebaut sind, verlaufen östlich der bebauten Wohngebiete und tragen so zur Entlastung der innerstädtischen Bereiche bei. Über Anschlussstellen in den Stadtteilen Weiskirchen, Hainhausen, Jügesheim, Dudenhofen und Nieder-Roden bestehen direkte Zufahrten zur B 45.

Das Hauptstraßennetz wird durch mehrere Landes- und Kreisstraßen ergänzt, die wichtige Verbindungen zu den Nachbarkommunen herstellen. Die Landesstraße 3121 verbindet Dudenhofen mit Seligenstadt. Die Landesstraße 3116 führt von Dudenhofen und Nieder-Roden nach Babenhausen und bietet Anschluss an die Bundesstraße 26 Richtung Aschaffenburg oder Darmstadt. Die Landesstraße 3097 erschließt Nieder-Roden nach Süden und bindet südlich via B 45 an Eppertshausen bzw. in südwestlicher Richtung via Messel an Darmstadt an. Die Kreisstraße 174 verbindet die Stadt mit Dietzenbach.

Innerhalb Rodgaus übernimmt insbesondere die Rodgau-Ringstraße eine Umfahrungs- und Verteilfunktion. Sie durchquert alle Stadtteile mit Ausnahme von Weiskirchen und verläuft weitestgehend westlich der Siedlungskörper, wodurch eine gute verkehrliche Erschließung ohne Durchgangsverkehr in innerörtlichen Bereichen ermöglicht wird. Nördlich von Hainhausen biegt die Rodgau-Ringstraße Richtung Heusenstamm ab. Über die dortige Ortsumfahrung wird die A 3 an der Anschlussstelle Obertshausen erreicht. Im Süden von Nieder-Roden bindet die Rodgau-Ringstraße an die B 45 an.

Auch die Offenbacher Landstraße spielt eine wichtige Rolle für den Pendlerverkehr in Richtung Frankfurt. Im Stadtteil Hainhausen bildet die Südtrasse eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung zwischen der B 45 und der Rodgau-Ringstraße. Ergänzt wird diese Verbindungsachse durch die Alfred-

Delp-Straße, die Wilhelm-Leuschner-Straße und die August-Neuhäusel-Straße. Dadurch wird eine effektive Erschließung und Umfahrung des Ortskerns ermöglicht, was zur Entlastung der innerörtlichen Straßen beiträgt (Stadt Rodgau, 2021a: 83f.).

Das Straßennetz Rodgaus bietet insgesamt eine solide Grundlage für die Erreichbarkeit der Stadt, den regionalen Austausch und die Integration in das wirtschaftliche Gefüge des Rhein-Main-Gebiets. Die gezielte Trassenführung der B 45 östlich und der Rodgau-Ringstraße westlich der Siedlungsgebiete sowie die Verbindungsachsen im Stadtteil Hainhausen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsberuhigung im Siedlungsbereich. Für die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote bilden diese Strukturen eine gute Ausgangsbasis, auf der zukünftige Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -verlagerung aufbauen können.

## 2.3 ÖPNV und Sharing-Dienste

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bildet grundsätzlich eine wesentliche Säule der Mobilität, soweit sie den Umweltverbund betrifft: Der ÖPNV umfasst den SPNV, Busverkehr und On-Demand-Angebote. Er gewährleistet gemäß §8 PBefG barrierefreie Mobilität auch über weitere Strecken. Bezogen auf Rodgau gewährleistet der ÖPNV eine leistungsfähige Erschließung sowohl innerhalb der Stadt als auch in das gesamte Rhein-Main-Gebiet. Buslinien in West-Ost-Richtung ergänzen das SPNV-Netz. Das ÖPNV-System wird in enger Kooperation zwischen den Stadtwerken Rodgau, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach (kvgOF) betrieben. Es zeichnet sich durch die enge Verzahnung von S-Bahn, Stadtbus, Regionalbus und flexiblen On-Demand-Angeboten aus, wodurch alle Stadtteile sowie wichtige regionale Ziele effizient erreichbar sind (Stadt Rodgau, 2021a: 114ff.; RMV, 2020).

Das Rückgrat bildet die S-Bahn-Linie S1, welche Rodgau im 30-Minuten-Takt mit Offenbach am Main, Frankfurt am Main und Wiesbaden verbindet. In den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet. Die S-Bahn-Stationen in Rollwald, Nieder-Roden, Dudenhofen, Jügesheim, Hainhausen und Weiskirchen sind fußläufig aus den jeweiligen Stadtteilen erreichbar und bieten eine attraktive Anbindung für Pendlerinnen und Pendler. Ergänzend sorgt die Stadtbuslinie OF-40 für die Feinerschließung aller Stadtteile.

Der „Hopper“ stellt im Kreis Offenbach ein zusätzliches Mobilitätsangebot dar und ergänzt den bestehenden ÖPNV insbesondere dort, wo flexible Bedienformen einen Mehrwert bieten. Das On-Demand-System ist kreisweit verfügbar und damit auch in Rodgau nutzbar. Als bedarfsorientierter Service ohne festen Fahrplan und ohne vorgegebene Route ermöglicht der Hopper eine besonders flexible Mobilität. Der Startpunkt und das Ziel werden von den Fahrgästen innerhalb des Betriebsgebiets frei gewählt. Die Tarifstruktur setzt sich aus einem Grundpreis, einem Zuschlag sowie einer Entfernungspauschale zusammen. Die Betriebszeiten (Stand ab Januar 2026) umfassen Montag bis Donnerstag jeweils 05:00 bis 01:00 Uhr, einen durchgängigen Betrieb von Freitag 05:00 Uhr bis Sonntag 05:00 Uhr sowie am Sonntag und an Feiertagen den Zeitraum von 05:00 bis 01:00 Uhr (kvgOF, o. J.).

Das Liniennetz wird durch mehrere Regionalbuslinien (OF-85, OF-97, OF-99 und BG1) ergänzt, die Rodgau mit den Nachbarkommunen und regionalen Zentren verbinden (Stadtwerke Rodgau, o. J.).

Die Erschließungsqualität des ÖPNV ist hoch. Bei Betrachtung der ÖPNV-Haltestellen sowie der anzusetzenden Erschließungsradien von 500 m (Bus) bzw. 1.000 m (S-Bahn) lässt sich feststellen, dass

große Teile des Stadtgebiets vom ÖPNV erschlossen werden (siehe Abbildung 2). Somit sind die Haltestellen dank angemessener fußläufiger Erreichbarkeit für die große Mehrheit der Bevölkerung ohne Weiteres zugänglich (ebd.: 127ff.).

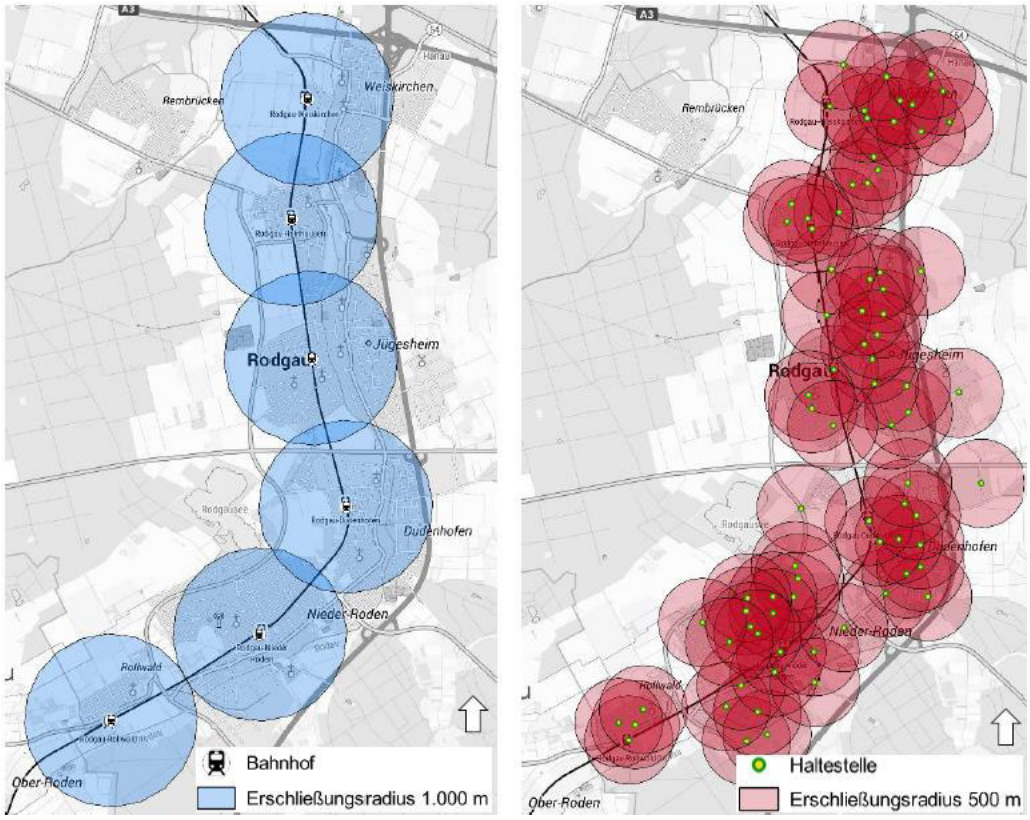



Abbildung 2: Erschließungsbereiche S-Bahn (R = 1.000m) / Bus (R = 500 m) (Quelle: Stadt Rodgau, 2021a: 130)

Ergänzend zum klassischen ÖPNV stehen den Bürgerinnen und Bürgern in Rodgau verschiedene Sharing-Angebote zur Verfügung, die eine flexible und nachhaltige Mobilität unterstützen. Das zentrale Angebot ist das E-Carsharing der Energieversorgung Rodgau GmbH (EVR) und der Stadtwerke Rodgau. Aktuell sind sieben Elektrofahrzeuge an festen Standorten in allen Stadtteilen verfügbar. Die Buchung erfolgt unkompliziert über die App “MOQO”, ohne Registrierkosten oder Vertragslaufzeiten – alle gefahrenen Kilometer sind in den vergleichsweise günstigen Konditionen enthalten. Die Nutzung ist für alle ab 21 Jahren mit gültigem Führerschein möglich. Nach Fahrtende wird das Fahrzeug wieder an der jeweiligen Ladestation abgestellt und geladen. Die Wartung, Reinigung und Inspektion der Fahrzeuge übernimmt der Anbieter.

Die Standorte der E-Carsharing-Fahrzeuge sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt, unter anderem an S-Bahn-Stationen und zentralen Plätzen in Weiskirchen, Hainhausen, Jügesheim, Dudenhofen, Nieder-Roden und Rollwald (EVR, o. J.). Zukünftig sind auch in Neubauquartieren im Rahmen von Mobilitätsstationen weitere Sharing-Angebote möglich. So sieht der Rahmenplan Rodgau-West beispielsweise E-Bikesharing- und E-Scootersharing-Angebote vor (Stadt Rodgau, 2021b: 61).

Insgesamt verfügt Rodgau über einen tragfähigen, im Wesentlichen hochwertigen ÖPNV mit flankierenden Sharing-Diensten, der viele Anforderungen an eine moderne, nachhaltige Mobilität bereits erfüllt. Entwicklungsbedarf besteht weiterhin bei der Optimierung von Takt, Bedienzeiten und Ver-

netzung (z. B. mit Ost-West-Relationen), insbesondere in Randzeiten. Zusätzlich auch bei der Erweiterung und Diversifizierung der Sharing-Angebote zur weiteren Stärkung multimodaler, umweltfreundlicher Mobilitätsformen.

## 2.4 Zusammenfassung

Die Stadt Rodgau ist gut in das regionale und überregionale Straßen- und Schienennetz eingebunden. Die Erreichbarkeit der Region, wie auch innerhalb des Stadtgebietes, ist grundsätzlich mit dem motorisierten Individualverkehr, dem Fahrrad und dem ÖPNV gewährleistet. Insbesondere die Nord-Süd-Achse ist verkehrlich sehr gut erschlossen und bildet eine solide Grundlage für die Mobilität. Auch aus topographischer und städtebaulicher Sicht bestehen günstige Voraussetzungen für die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen. Die kurzen Wege zu den jeweiligen Stadtteilzentren und S-Bahnhöfen bieten gute Anknüpfungspunkte zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie für intermodale Mobilitätsketten, beispielsweise durch die Kombination von Rad und ÖPNV.

Trotz dieser positiven Rahmenbedingungen bestehen im Nahbereich teilweise erhebliche Defizite. In den Stadtteilen selbst und in ihrer Verbindung untereinander fehlt ein konsistentes, sicheres und attraktives Angebot für den Rad- und Fußverkehr. Verkehrsrelevante Ziele, etwa S-Bahnhöfe oder Nahversorgungseinrichtungen, sind in Teilen nur über unsichere oder unkomfortable Wege erreichbar. Zudem mangelt es an flächendeckenden, durchgängigen, sichtbaren und qualitativ hochwertigen Radverkehrsanlagen. Ein systematischer Ausbau dieser Infrastruktur bietet ein bedeutendes Potenzial zur Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Die zentrale Ortsdurchfahrt (alte B 45) ist geprägt von einer hohen Kfz-Belastung, baulichen Mängeln und einer insgesamt geringen Aufenthaltsqualität. Sie wirkt als Barriere im Stadtgefüge und stellt eine starke Trennwirkung für den Fuß- und Radverkehr dar. Faktoren wie lange Querungsdistanzen, parkende Fahrzeuge und fehlende sichere Querungsmöglichkeiten verschärfen diese Problematik.

Auch im Bereich des ÖPNV wurden Schwachstellen festgestellt. So ist der S-Bahnhof Dudenhofen bislang nicht durch den Stadtbus erschlossen, was die intermodale Anbindung deutlich einschränkt. Ab Januar 2026 ist der S-Bahnhof jedoch über den „Hopper“ im Tagesverkehr angebunden. Perspektivisch ist zudem vorgesehen, die Erschließung ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 über die Regionalbuslinie OF-99 sicherzustellen. Hinzu kommt ein gravierender Mangel an Barrierefreiheit, denn nur etwa 20 % der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet erfüllen die Anforderungen an barrierefreie Ausstattung wie Hochborde oder taktile Leitelemente.

Angesichts des Siedlungszuwachses ist davon auszugehen, dass ohne Maßnahmen, die z. B. die Attraktivität der Alternativen steigern, der MIV weiter zunehmen wird. Um dieser Entwicklung im Sinne des Leitbildes zu begegnen (siehe hierzu, Kapitel 4), ist ein gezielter Modal Shift hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) anzustreben.

# 3 Heutiges und zukünftiges Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten in Rodgau wird durch alltägliche Routinen, bestehende Infrastrukturen sowie gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen bestimmt. Um geeignete Maßnahmen entwickeln zu können, gilt es sowohl den aktuellen Stand als auch absehbare Entwicklungen zu betrachten.

Zunächst wird das heutige Mobilitätsverhalten anhand landesweiter Daten und einer lokalen Befragung in Rodgau dargestellt. Anschließend rücken die Klimaschutzziele von Bund, Land und Kommune in den Fokus, die eine deutliche Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen erfordern. Ergänzend werden Trends wie der demografische Wandel, Homeoffice, Elektromobilität, Energiepreise, Shared Mobility oder Digitalisierung betrachtet, die die Mobilität künftig beeinflussen werden.

Damit zeigt dieses Kapitel, dass Rodgaus Mobilitätsverhalten im Spannungsfeld zwischen heutigen Gewohnheiten, politischen Vorgaben und gesellschaftlichen Entwicklungen steht und die Basis für eine nachhaltige Ausrichtung bildet.

## 3.1 Aktuelles Mobilitätsverhalten

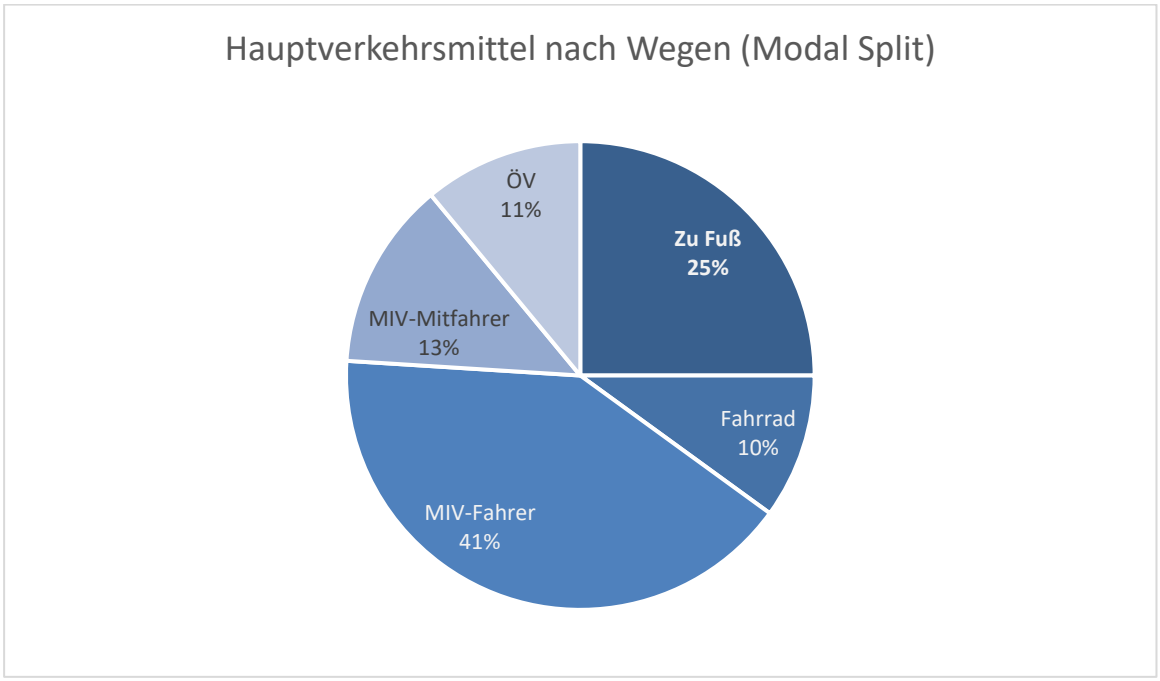



Abbildung 3: Modal Split der Hauptverkehrsmittel nach Wegen in Hessen (Quelle: stadtraum nach MiD 2023)

Das Mobilitätsverhalten in Hessen und Rodgau ist weiterhin stark vom Personenkraftwagen (Pkw) geprägt. Laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2023 werden in Hessen 25 % der Wege zu Fuß, 10 % mit dem Fahrrad, 41 % als MIV-Fahrerin bzw. MIV-Fahrer, 13 % als MIV-Mitfahrerin bzw. MIV-Mitfahrer und 11 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Damit bleibt der Pkw dominant, auch wenn der Anteil des Fußverkehrs leicht zugenommen hat. Eine durchschnittliche Person legt in Hessen pro Tag rund 3,2 Wege und etwa 40 km zurück. Etwa 81 % der Haushalte besitzen mindestens ein Auto, 71 % mindestens ein Fahrrad oder Pedelec. Rund 20 % verfügen über eine ÖPNV-Zeitkarte. Der Pkw-Besetzungsgrad liegt bei 1,5 Personen pro Fahrzeug und entspricht dem Bundesschnitt.

Die lokale Mobilitätsbefragung in Rodgau (Sweco, 2024) bestätigt diese Tendenzen:

- 85 % der Haushalte besitzen mindestens ein Auto, 9 % ein Elektrofahrzeug.
- Fahrräder sind in 77 % der Haushalte vorhanden.
- 67 % der Befragten haben keine ÖPNV-Zeitkarte, 10 % besitzen ein Jobticket, 9 % ein Deutschlandticket.

Bei der Nutzung zeigt sich: Für Arbeits- und Ausbildungswege fahren 40 % der Befragten fast täglich mit dem Pkw, weitere 18 % ein bis drei Mal pro Woche. Fuß- und Radverkehr spielen hier eine untergeordnete Rolle (16 % zu Fuß, 8 % mit dem Rad fast täglich). ÖPNV-Angebote wie Stadtbus oder Hopper werden überwiegend selten genutzt. Ähnlich ist die Situation bei Einkäufen und Erledigungen. Bei Freizeitwegen hat der Umweltverbund eine etwas höhere Bedeutung, bleibt aber hinter dem Pkw zurück.

## 3.2 Klimaschutzziele zur Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgase

Die Mobilität im Landkreis Offenbach – und somit in Rodgau – steht auch im Kontext des Klimaschutzgesetzes des Bundes und der im Zusammenhang damit intendierten Verkehrswende (s. u.). Die Gemeinden setzen verstärkt auf nachhaltige Verkehrskonzepte, den Ausbau von Angeboten für den Radverkehr und die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs. Diese Maßnahmen werden durch Bundesmittel unterstützt, die im Rahmen des Klimaschutzgesetzes bereitgestellt werden.

Die verkehrsbedingten Anteile klimawirksamer Emissionen sind erheblich und lassen sich nur reduzieren, indem eine Mobilität verwirklicht wird, die diesem Reduktionsbedarf Rechnung trägt. Dies wird als Verkehrswende bezeichnet.

Dabei werden drei Strategien verfolgt, um den klimaschädlichen Auswirkungen des Verkehrssektors entgegenzuwirken:

- *Verkehr vermeiden:* Die Anzahl der Wege und die Streckenlänge des (motorisierten) Verkehrs reduzieren.
- *Verkehr verlagern:* Anreize schaffen, damit Wege mit den Verkehrsträgern des Umweltverbundes anstatt mit dem MIV zurückgelegt werden.
- *Verkehr verträglich abwickeln:* Die Effizienz der Fahrzeuge verbessern und alternative Antriebstechnologien voranbringen.

Die Bundesregierung hat mit der Änderung des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2021 die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland neu festgelegt. Dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) zufolge soll Deutschland bis zum Jahr 2045 klimaneutral sein. In Paragraf 3 des KSG wird präzisiert, dass damit eine Netto-Treibhausgasneutralität gemeint ist. Die ausgestoßenen Treibhausgase (THG) sollen demnach abgebaut werden, sodass in der Bilanz gemäß §3 KSG keine zusätzlichen Treibhausgase entstehen. Als Zwischenziele legt das KSG eine Minderung der Treibhausgasemissionen um mindestens 65 % bis 2030 und um mindestens 88 % bis 2040 fest. Das Bezugsjahr ist jeweils das Jahr 1990.

Die Länder und Kommunen sind verpflichtet, die nationalen Klimaschutzziele einzuhalten. Das Land Hessen verabschiedete im Januar 2023 das Hessische Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (HKlimaG). In diesem ist auch der Hessische Klimaplan

verankert, der konkrete Maßnahmen zur Erreichung eines klimaneutralen Hessens bis 2045 festlegt (§ 4 HKlimaG).

Im Klimaplan wird für das Handlungsfeld Mobilität unter den Klimaschutzmaßnahmen insbesondere die Verkehrswende aufgeführt (Klimaplan Hessen, 2023: 32 ff). Hinsichtlich der Maßnahmen der Klimawandelanpassung wird im Klimaplan u. a. die Begrünung von Verkehrswegen zur besseren Bewältigung der Folgen des Klimawandels genannt (Klimaplan Hessen, 2023: 62 ff).

Die Stadt Rodgau hat seit 2019 ein Konzept für Integrierten Klimaschutz und Klimaanpassung. In diesem Konzept wird die Förderung des Umweltverbundes, sowie das Hinwirken auf eine Bewusstseinsänderung hinsichtlich der Vermeidung von Wegen und der Erhöhung der Fahrzeugauslastung gefordert (Stadt Rodgau, 2019: 40).

Im Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept der Stadt Rodgau werden konkrete Maßnahmen im Verkehrssektor genannt, die maßgeblich zu einer Einsparung der THG-Emissionen beitragen sollen. Dafür soll auf eine Änderung des aktuellen Modal Splits („Modal Shift“) hingewirkt werden, sodass in Zukunft mehr Fahrten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Die Förderung des Umweltverbundes soll durch die Aufwertung des Geh- und Radwegnetzes, durch die Sensibilisierung mittels einer geeigneten Kommunikationsstrategie und durch die Aufwertung des städtische ÖPNV-Netzes erfolgen (Stadt Rodgau, 2019: 82).

## 3.3 Mobilitätsbeeinflussende Trends und Entwicklungen

**Umweltbewusstsein**

Laut der Umweltbewusstseinsstudie des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2022 erachten 57 % der Deutschen das Thema Schutz von Umwelt und Klima als sehr wichtig (UBA, 2023). Rund 41 % der befragten Personen erwarten eine Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutz in der Verkehrspolitik. Es ist daher von besonderer Wichtigkeit, dass die Auswirkungen auf Umwelt und Klima bei der Planung von Mobilitätsmaßnahmen in Rodgau beachtet werden.

**Demografischer Wandel**

Wie die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft aussehen, wird stark von der Bevölkerungsentwicklung beeinflusst. Aufgrund von steigender Lebenserwartung und einem Rückgang der Geburtenrate verändert sich der Altersaufbau der Bevölkerung und es wird ein demografischer Wandel prognostiziert. Im Vergleich zum Jahr 1990 ist der Anteil der Menschen über 65 Jahre in Deutschland um 12 % gestiegen (Destatis, 2023). Der Bevölkerungsrückgang wird teilweise durch Zuwanderung aufgefangen. Für die Stadt Rodgau wird bis 2030 ein Anstieg der Bevölkerungsaltersklassen zwischen 65-79 Jahren um rund 27 % und ein Anstieg der Personen über 80 Jahre von 103 % erwartet (Stadt Rodgau, 2019: 54ff). Im Gegensatz zum bundesweiten Trend wird für die Stadt Rodgau ein Bevölkerungszuwachs prognostiziert (ebd.: 75). Aufgrund der alternden Bevölkerung wird es in Zukunft umso wichtiger sein, ein barrierefreies und seniorengerechtes Mobilitätsangebot bereitzustellen. Dafür ist ein flächendeckendes und auf mobilitätseingeschränkte Personen angepasstes ÖPNV-Angebot essenziell.

**Homeoffice**

Der Homeoffice-Trend hat nicht nur in urbanen Zentren, sondern außerhalb der Großstädte, wie in der Stadt Rodgau, seit der Covid-19-Pandemie an Bedeutung gewonnen. Im Jahr 2023 arbeiteten 24 % der Erwerbstätigen in Deutschland teilweise im Homeoffice (Destatis, 2025). Im Vergleich dazu

lag der Anteil vor der Covid-19-Pandemie noch bei 13 % (ebd.). Diese Entwicklung hat zu einer Reduzierung des täglichen Pendlerverkehrs geführt, was lokale Verkehrsinfrastrukturen entlastet.

**Energiepreisentwicklung**

Gleichzeitig wird die Mobilität durch die Energiepreise beeinflusst. Die Preisschwankungen bei fossilen Brennstoffen und die Suche nach alternativen Antriebsquellen haben Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die Verfügbarkeit von Mobilitätsdienstleistungen. Laut Daten der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe sind die Kraftstoffpreise an öffentlichen Tankstellen seit Anfang 2021 stark angestiegen. So stieg der Benzinpreis von Januar 2021 bis November 2025 um etwa 27 %, jener von Diesel sogar um knapp 36 % (MTS-K, 2025). Dies könnte dazu führen, dass mehr Bürgerinnen und Bürger auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umsteigen oder sich Fahrzeuge mit preisgünstigeren alternativen Antrieben anschaffen.

**Elektromobilität**

Die Förderung der Elektromobilität ist ein weiterer Einflussfaktor. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt hat sich die Anzahl der neu zugelassenen Elektrofahrzeuge in Deutschland von 2020 bis 2024 beinahe verdoppelt, und ihr Marktanteil stieg im Oktober auf 21 % (Kraftfahrt-Bundesamt, 2025). Rund 45 % der von Januar 2025 bis Oktober 2025 neu zugelassenen Kfz in Hessen waren Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Kraftfahrt-Bundesamt, 2025).

Dies spiegelt sich auch in regionalen Trends wider, da immer mehr Ladestationen im Landkreis Offenbach errichtet werden, um die steigende Nachfrage nach Elektromobilität zu bedienen. Allerdings vollzieht sich die Zunahme der E-Autos langsamer als angenommen. Der Anteil der Elektro-Pkw auf deutschen Straßen liegt im Jahr 2025 bei lediglich 3,3 % (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, 2025).

**Deutschlandticket**

Ein weiterer bedeutender Schritt in der Verkehrswende war die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023. Dies ermöglicht den Reisenden nahezu alle öffentlichen Verkehrsmittel im Nah- und Regionalverkehr für einen Monatspreis von 63 Euro (Stand Januar 2026) zu benutzen (Bundesregierung, 2025). Seit seiner Einführung hat es zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV geführt. Seit Anfang Mai 2023 zeichnet sich ein deutlicher Anstieg bei Zugreisen von mehr als 30 km ab. Im Gegenzug reduzierten sich die gefahrenen Autokilometer um 5 % gegenüber der Zeit vor der Einführung des Deutschlandtickets. Dies zeigt eine spürbare Verlagerung vom Straßenverkehr auf die Schiene (Koch et al., 2025).

**Digitalisierung**

Die fortschreitende Digitalisierung hat einen starken Einfluss auf die Fortbewegung der Menschen. Durch die Bündelung verschiedener Daten innerhalb von Applikationen können Nutzende beispielsweise individuelle Routenentscheidungen oder Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl flexibel treffen und dabei verschiedene Parameter, wie Kosten, Zeitaufwand oder Auslastungsgrad berücksichtigen. Oftmals werden in Mobilitätsapps nicht nur Informationen für Nutzende bereitgestellt, sondern auch eine direkte Buchung und Bezahlung ermöglicht. Das Sammeln von den Daten der Nutzenden wird im digitalen Zeitalter erleichtert. Die große Menge an Daten kann für die Bereitstellung besser vernetzter und effizienterer Mobilitätsservices genutzt werden.

**On-Demand-Mobilität**

Klassische ÖPNV-Angebote werden zunehmend durch On-Demand-Mobilität ergänzt. Im Landkreis Offenbach besteht seit 2019 das Angebot des On-Demand-Shuttles „Hopper“, das ohne festen Fahrplan oder Route operiert und eine flexible Fahrgastbeförderung ermöglicht (kvgOF, o. J.). Ein derartiges On-Demand-Angebot kann zur Attraktivität des ÖPNV beitragen und eine flächendeckende Erschließung weniger dicht besiedelter Gebiete durch öffentliche Verkehrsmittel sicherstellen. On-Demand Angebote werden insbesondere für ländliche Regionen oder als zusätzliches Angebot zu weniger nachgefragten Zeiten als Chance gesehen.

**Shared Mobility**

Ein wichtiger Trend im Mobilitätssektor ist zudem die Shared Mobility. Dahinter steckt das Prinzip der gemeinsamen Nutzung von Verkehrsmitteln durch mehrere Personen. Shared Mobility existiert sowohl für Fahrzeuge (Autos und Zweiräder) als auch für Fahrten. Unter dem sogenannten Ridesharing-Prinzip versteht man die Bündelung mehrerer Fahrgäste mit gleichem Ziel in einem Fahrzeug (Fahrgemeinschaft). Der Anteil der registrierten Nutzerinnen und Nutzer bei Car-Sharing Anbietern hat sich zwischen 2011 und 2022 verzwölffacht. Es kann also von einer steigenden Relevanz der Shared Mobility ausgegangen werden (UBA, 2024a).

Aufgrund der steigenden Popularität wird der Sharing Markt immer diverser. So führten einige Anbieter in den vergangenen Jahren bereits Langzeit-Mietmodelle ein („Car-Subscription“), die die mittelfristige Verfügbarkeit eines Pkw mit hoher Flexibilität verbinden und somit eine Alternative zum Autokauf darstellen. Vor dem Hintergrund, dass ein privater Pkw im Schnitt über 95 % des Tages ungenutzt bleibt, stellt insbesondere Car-Sharing eine Möglichkeit dar, bisher für den MIV genutzte Flächen für andere Nutzungen freizugeben (ebd.).

**Fahrzeugbestand und ruhender Verkehr**

Trotz der aufgezeigten positiven Einflussfaktoren für den Umweltverbund nimmt der Kfz-Bestand in Deutschland kontinuierlich zu und erreichte 2024 sogar Rekordzahlen. Laut Kraftfahrt-Bundesamt betrug die Anzahl zugelassener Pkw im Januar 2024 in Deutschland 49,1 Millionen. Je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern waren deutschlandweit 582 Pkw zu verzeichnen (Kraftfahrt-Bundesamt, 2024).

Im Landkreis Offenbach liegt die Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern mit 614 deutlich über dem deutschen Durchschnittswert (ebd.). Dies verdeutlicht die Dringlichkeit, die klimafreundlichen Mobilitätsangebote im Landkreis zu verbessern.

Nicht nur die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland steigt, sondern auch die Größe der Fahrzeuge. So ist die Zahl der Vans und SUVs in den letzten zehn Jahren um 80 % gestiegen (UBA, 2024b). Dies sorgt für zusätzlichen Druck auf die ohnehin begrenzt verfügbaren Flächen in Städten. Der Problematik der Flächeninanspruchnahme durch parkende Kfz im öffentlichen Raum wird zunehmend versucht durch Parkraumbewirtschaftung und Anpassung der Stellplatzsatzungen entgegenzutreten. Beispielsweise wurde in Berlin die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Neubauvorhaben bereits auf die Herstellung von Stellplätzen für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderung reduziert (AV zu §49 der BauO Bln vom 15.07.2020; AV zu § 49 Abs. 1 und 2 der BauO Bln vom 16.06.2021).

**Intermodalität und Mobilitätsstationen**

Ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende stellt die Intermodalität dar. Als Intermodalität wird die Kombination verschiedener Verkehrsmittel beim Zurücklegen eines Weges verstanden. Ein Ansatz zur Verbesserung der Intermodalität sind Mobilitätsstationen („Mobility Hubs“), an denen eine räumliche Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote stattfindet. Mobilitätsstationen tragen dazu bei, dass der Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln erleichtert wird. Bestandteile von Mobilitätsstationen können Abstellmöglichkeiten für private Pkw und Fahrräder, Möglichkeiten zum Ausleihen und Abstellen von Sharing-Verkehrsmitteln, Haltepunkte von ÖPNV oder On-Demand Diensten und zusätzliche Angebote wie Paket- oder Reparaturstationen sein.

## 3.4 Abgeleitete Handlungsbedarfe

Das heutige Mobilitätsverhalten in Hessen und insbesondere in Rodgau ist – trotz des guten ÖPNV-Angebots – stark vom privaten Pkw geprägt. Dies zeigt sich sowohl im Modal Split als auch in den hohen Pkw-Besitzquoten und der dominanten Nutzung des Autos für unterschiedlichste Wegezwecke. Fuß- und Radverkehr haben bislang nur eine moderate Bedeutung. Angebote wie der Hopper, der Stadt- und Regionalbus oder Carsharing spielen im Alltag der Bevölkerung derzeit eine untergeordnete Rolle (SWECO, 2024: 5).

Auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele ergibt sich daraus ein deutlicher Handlungsbedarf. Die Verkehrsemissionen müssen erheblich reduziert werden, woraus sich eine notwendige Veränderung des Mobilitätsverhaltens ableiten lässt. Unterstützend wirken dabei verschiedene gesellschaftliche und technologische Trends. Ein wachsendes Umweltbewusstsein der Menschen, die Verbreitung von Homeoffice, Fortschritte in der Elektromobilität, die Einführung des Deutschlandtickets sowie Entwicklungen in der Digitalisierung, On-Demand-Diensten und Shared-Mobility-Angeboten eröffnen Chancen, Alternativen zum privaten Kfz weiter zu attraktiveren.

Gleichzeitig bestehen aber auch Hemmnisse. Der demografische Wandel sowie ein ansteigender privater Fahrzeugbestand können dazu führen, dass neue Mobilitätsangebote nicht hinreichend angenommen werden.

Für die Maßnahmen im Rahmen dieses Mobilitätskonzeptes bedeutet dies, dass die erläuterten Trends gezielt berücksichtigt werden müssen. Es gilt, die positiven Entwicklungen zu verstärken und Strategien zu entwickeln, wie ablehnende Haltungen im Planungsprozess eingebunden werden können.

# 4 Leitbild & Zielsystem

Die Entwicklung von Leitbild und Zielsystem entspricht dem Prozess, wie er für „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMP) definiert ist (BMV, 2025).

## 4.1 Motto, Leitbild und Zielsystem

Kern des Mobilitätskonzeptes für Rodgau ist es, ein Mobilitätsmotto für die Stadt zu formulieren, unter dem alle dazu erarbeiteten Ziele und Maßnahmen angesiedelt werden. Das Motto dient als allgemeines, gemeinsames Zukunftsbild mit geringer Detailschärfe, woraus sich Leitbild, Zielsystem und später Maßnahmen ableiten sollen. Das Motto wurde im Gremienworkshop am 19.09.2024 durch die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr (UEV) erarbeitet.

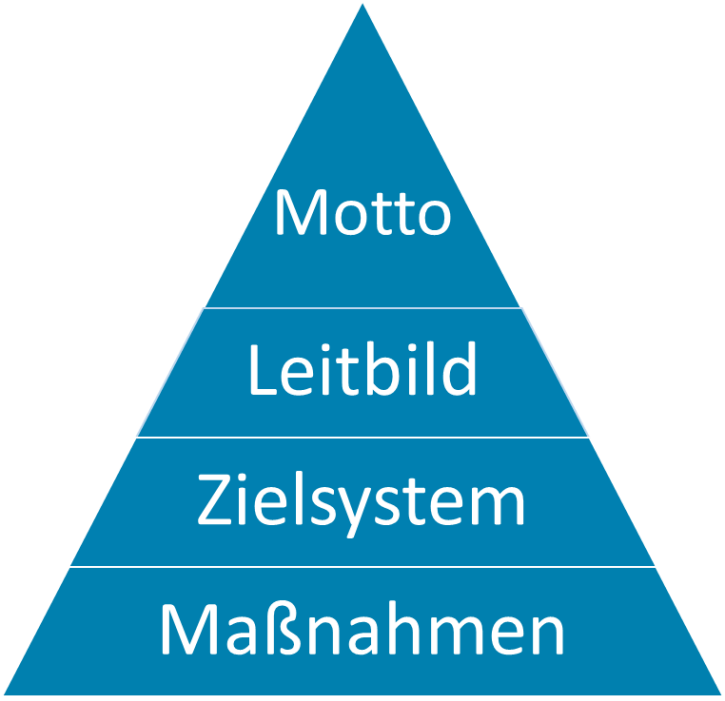



Abbildung 4: Grafische Darstellung des Zusammenhangs von Motto, Leitbild, Zielsystem und Maßnahmen (Quelle: stadtraum)

Es beschreibt dabei das Zukunftsbild der Mobilität für Rodgau im Jahr 2035 und dient als Grundlage für die Definition des Leitbilds sowie daraus entstehender Ziele:

***Angebotsorientiert. Nachhaltig. Für alle.***

*In Rodgau streben wir nach einer Mobilität, die für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich, nachhaltig und zukunftsweisend ist.*

*Wir wollen ein vernetztes und umweltfreundliches Verkehrssystem schaffen, welches bedarfsgerecht ist und allen Altersgruppen die aktive Teilnahme am Verkehr und damit am gesellschaftlichen Leben ermöglicht.*

*Die Lösungen sollen klimaneutral sein und den motorisierten Individualverkehr reduzieren, ohne die Selbstbestimmung und Unabhängigkeit unserer Bürgerinnen und Bürger einzuschränken.*

## 4.2 Leitbild und Zielsystem

Im Leitbild werden drei thematische Aspekte konkretisiert, die berücksichtigt werden müssen, um das im Rahmen des Mobilitätsmottos formulierte Zukunftsbild zu erreichen. Abbildung 5 zeigt eben diese, die gemeinsam das Leitbild bilden. Konkretisiert wurden die drei thematischen Aspekte mit Oberzielen, die im Folgenden erläutert werden. In der Anlage 1 befindet sich eine Tabelle, in der für jedes Oberziel konkretisierte Unterziele nach dem SMART-Ansatz formuliert wurden.

Der SMART-Ansatz bedeutet, dass Ziele specific (spezifisch), measurable (messbar), achievable (erreichbar), realisitic (realistisch) und timely (zeitbezogen) formuliert werden. Dies geschieht insbesondere, damit nach Implementierung der Maßnahmen die Erreichung der Ziele evaluiert werden kann.

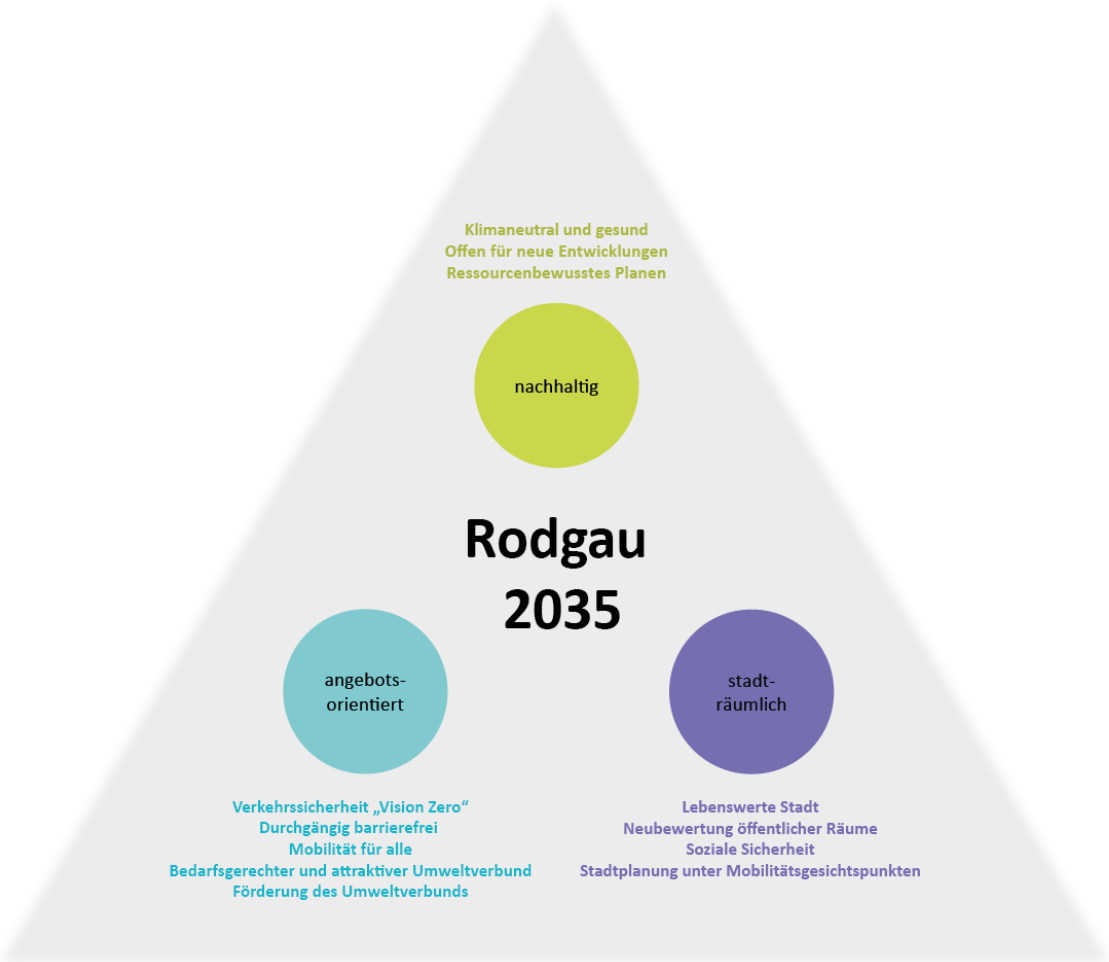



Abbildung 5: Leitbild zur Erreichung der Vision Rodgau 2035 mit thematischen Aspekten (Quelle: stadtraum)

### I. Mobilität nachhaltig gestalten

Der thematische Aspekt Nachhaltigkeit nimmt, vor dem Hintergrund der globalen Klimakrise und der zunehmenden Belastung urbaner Lebensräume durch Luftverschmutzung und Verkehrslärm, eine zentrale Rolle in der zukünftigen Mobilitätsstrategie der Stadt Rodgau ein.

- Hierfür wird das erste Oberziel definiert, **die Mobilität in Rodgau klimaneutral und gesund zu gestalten**.

- Ein weiteres bedeutendes Oberziel ist, **offen für neue Entwicklungen zu bleiben**.
- Das dritte Oberziel des Aspektes Nachhaltigkeit lautet **ressourcenbewusstes Planen**.

**II. Mobilität angebotsorientiert gestalten**

Der zweite thematische Aspekt des Leitbildes Rodgau 2035 beschäftigt sich mit der angebotsorientierten Mobilität.

- Das erste Oberziel ist hier, **die Verkehrssicherheit im Sinne von Vision Zero zu erhöhen**.
- Ein weiteres Oberziel fokussiert sich auf **durchgängige Barrierefreiheit**.
- Das dritte Oberziel im Bereich Angebotsorientierung ist, **Mobilität für alle** sicherzustellen.
- Das letzte Oberziel befasst sich mit dem **bedarfsgerechten und attraktiven Umweltverbund**.

**III. Mobilität stadträumlich gestalten**

Die stadträumliche Gestaltung bildet neben der Nachhaltigkeit und der Angebotsorientierung einen weiteren wichtigen Pfeiler des Leitbildes Rodgau 2035.

- Das erste Oberziel in diesem Bereich ist, **eine lebenswerte Stadt zu schaffen**.
- Ein weiteres Oberziel ist die **Neubewertung öffentlicher Räume**.
- Das dritte Oberziel ist darauf ausgerichtet, **soziale Sicherheit zu gewährleisten**.
- Das vierte und abschließende Oberziel lautet **Stadtplanung unter Mobilitätsgesichtspunkten betreiben**.

# 5 Partizipation

Die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Rodgau wurde von einer Beteiligung der Öffentlichkeit und kommunaler Gremien begleitet. Ziel war es, die Perspektiven und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger sowie fachlicher Akteurinnen und Akteure in die Planung einzubeziehen.

Im Rahmen von Veranstaltungen wie der öffentlichen Beteiligung im September 2023 und dem Workshop des Ausschusses Umwelt, Energie und Verkehr im November 2024 wurden Anregungen zu zentralen Themen wie Nahmobilität, Lebenswerten Straßen und Plätzen sowie Intermodalität gesammelt. Die Beiträge reichten von konkreten Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs über die Verbesserung der Aufenthaltsqualität bis hin zu Ideen für Carsharing, Elektromobilität und Mobilitätsstationen.

## 5.1 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 19. September 2023 im Bürgerhaus Dudenhofen statt. Zu anfangs stellte das Planungsbüro stadtraum im Rahmen einer einführenden Präsentation den Arbeitsstand des Mobilitätskonzeptes sowie Vorschläge für ein übergreifendes Leitbild und daraus abgeleitete Ziele vor. Im Anschluss konnten die einzelnen Aspekte des Leitbildes an verschiedenen „Marktständen“ diskutiert werden. Die Teilnehmenden konnten hierfür ihre Ideen, Wünsche und Hinweise auf Moderationskarten schreiben und diese an den Stellwänden befestigen. Im Folgenden wird eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Diskussionspunkte aufgeführt. Die detaillierte Dokumentation der Veranstaltung kann Anlage 2 entnommen werden.

Für jeden der drei Leitbild-Aspekte (siehe 4.2) gab es einen „Marktstand“ mit den folgenden wesentlichen Nennungen:

**Marktstand „Mobilität stadträumlich gestalten“**

- Förderung von Wochenmärkten als Begegnungsorte
- Schaffung von Verweilplätzen und Jugendtreffpunkten
- Mehr öffentliche Grünflächen und Entsiegelung von Plätzen
- Umgestaltung des Jügesheimer Altorts zur autofreien Zone
- Verlagerung von Autos in Garagen oder auf Privatgrundstücke
- Reduzierung des Lkw-Verkehrs in Ortsdurchfahrten
- Einrichtung von Schutzzonen für Kinder vor Schulen
- Ganzheitliche Berücksichtigung von Barrierefreiheit in der Stadtplanung

**Marktstand „Mobilität angebotsorientiert gestalten“**

- Wunsch nach durchgängiger 30 km/h-Zone in der Innenstadt
- Umwandlung einiger Straßen in Einbahnstraßen
- Vorschlag für intelligente Ampelsteuerung (Triangel-Ampel in Jügesheim)
- Mehr Zebrastreifen zur Verkehrsberuhigung
- Bedarf an Lieferzonen, besonders für die Rodgau-Passage
- Mangel an dezentralen Anlaufstellen für Grundversorgung → Wunsch nach Angeboten in jedem Stadtteil
- Forderung nach abschließbaren Fahrradboxen an S-Bahnhöfen
- Verbesserung der Beleuchtung der Wege zur S-Bahn

**Marktstand „Mobilität nachhaltig gestalten“**

- Schaffung von mehr Grünflächen zur Bewältigung von Hitzestress
- Wunsch nach einer neuen nachhaltigen Stadtmitte
- Ausbau von Carsharing-Angeboten sowie der Entwicklung einer App für privates Carsharing
- Förderung von E-Mobilität und die Schaffung von E-Ladesäulen
- Verfügbarkeit von Leihrädern und Leihrollern sowie eine Einführung von Leih-(E-)Lastenrädern
- Weiterführung der S-Bahn nach Dieburg, um Anschlussmöglichkeiten nach Darmstadt und Aschaffenburg zu schaffen

## 5.2 UEV-Workshop

Der Workshop mit dem Ausschuss Umwelt, Energie und Verkehr wurde am 26.11.2024 durchgeführt. Nach Vorstellung des Anlasses des Mobilitätskonzeptes sowie dem Arbeitsstand erfolgte die Erarbeitung von Maßnahmen für die drei Themen Nahmobilität, Lebenswerte Straße und Plätze sowie Intermodalität. Im Sinne einer Diskussion zur näheren Konkretisierung des Leitbildes wurden diese Teilthemen gewählt, die einen geringeren Abstraktionsgrad als die Unteraspekte des Leitbildes aufweisen.

**Nahmobilität**

- Fußverkehrsförderung, Barrierefreiheit
- Radnetz, Radverkehrsführung (z. B. Fahrradstraßen), Radabstellanlagen
- Bedarfsverkehr („Hopper“)
- E-Ladeinfrastruktur (Pedelecs, E-Autos) / Umrüstung kommunaler Flotte

**Lebenswerte Straßen und Plätze**

- Ortsdurchfahrt (ruhender Verkehr, Reduzierung Verkehrsaufkommen, Umgestaltung)
- Aufenthaltsqualität (Sitzgelegenheiten, Begrünung)
- Treffpunkte für Jung und Alt
- Nutzungsvielfalt (z. B. EG-Nutzung)

**Intermodalität**

- Mobilitätsstationen (Bike+Ride, Park+Ride etc.)
- Fußläufige Erreichbarkeit der Bahnhöfe
- Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing)

Ein weiteres Ergebnis des Workshops war, das Mobilitätsmotto für Rodgau im Jahr 2035 zu formulieren (siehe Kapitel 4.1).

# 6 Konzept und Standards für Rodgau

Ein Ziel des Mobilitätskonzeptes ist ein einheitliches Vorgehen für die Gestaltung der Straßenräume in Rodgau. Um dies zu gewährleisten, werden stadtweit gültige Standards definiert, die als planerischer Maßstab für die unterschiedlichen Anwendungsfälle dienen. Dabei wird berücksichtigt, dass die räumlichen Gegebenheiten nicht überall die vollständige Umsetzung eines optimalen Standards zulassen. Deshalb erfolgt die Anwendung der Standards nicht starr, sondern im Rahmen einer geleiteten Abwägung, die flexible, situationsgerechte Lösungen ermöglicht.

Eine Übersicht über die Standards, die unten weiter ausgeführt werden, gibt die folgende Tabelle.

Tabelle 1: Übersicht über verkehrsmittelbezogene Standards (Quelle: stadtraum)

| Verkehrsart | Netzteil | **Es gelten grundsätzlich die einschlägigen Regelwerke.** |
|---|---|---|
| **Fuß** | **angebaute Straßen** | beidseitig mind. 2,5 m Breite, regelmäßige Querungshilfen und an wichtigen Zielen (prioritär bei hoher Bedeutung entspr. Karte), ggf. Aufenthaltsflächen |
| | **nicht angebaut** | ggf. einseitig 2,5 m breit ausreichend |
| **Rad** | **Hauptnetz** | eigenständige Führung, außer T30, qualifizierte Kreuzungen |
| | **Nebennetz** | eigenständige Führung, außer T30 oder sehr geringes Verkehrsaufkommen |
| | **kein Netz** | keine besonderen Festlegungen |
| **Kfz** | **Hauptverkehrsstraße** | mind. 6,5 m Fahrbahnbreite, kein Parken auf der Fahrbahn |
| | **Sammelstraße** | mind. 6,35 m Fahrbahnbreite (Busverkehr 6,5 m), Parken punktuell auf der Fahrbahn |
| | **Erschließungsstraße** | mind. 5,55 m Fahrbahnbreite (Gewerbegebiet: 6,35 m, Busverkehr: 6,5 m), Parken auf der Fahrbahn, wenn erforderlich und ausreichend Ausweichstellen |
| **Liefern** | **mit Geschäftsnutzung** | kurze Abstände, örtlich festlegen |
| | **ohne/wenig Geschäfte** | mind. alle 400 m |
| **ÖPNV** | **Vorhaltenetz** | mind. 6,5 m Fahrbahnbreite |
| | **Haltestellen** | barrierefrei ausbauen |

Die Standards orientieren sich insbesondere an folgenden Regelwerken der FGSV:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)
- Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)

Im Zweifel ist der Umweltverbund im Sinne der Energie- und Klimaschutzziele („E-Klima“) vorrangig zu berücksichtigen.

Zur Findung der Lösung für einen Straßenraum auf dem Wege eines strukturierten Vorgehens sind daher zunächst die Netzfunktionen der einzelnen Verkehrsmittel zu bestimmen. In einem zweiten Schritt werden Zusatzansprüche geklärt, z. B. linienhaft eine höhere Fahrbahnbreite wegen Busverkehrs oder punktuell das Erfordernis qualifizierter Querungsstellen (beispielsweise an Schulwegen, Einkaufszentren oder anderen Zielen mit hoher Bedeutung für den Fußverkehr). Nach dieser Klärung der Ansprüche muss eine Synthese für den betreffenden Straßenraum gefunden werden.

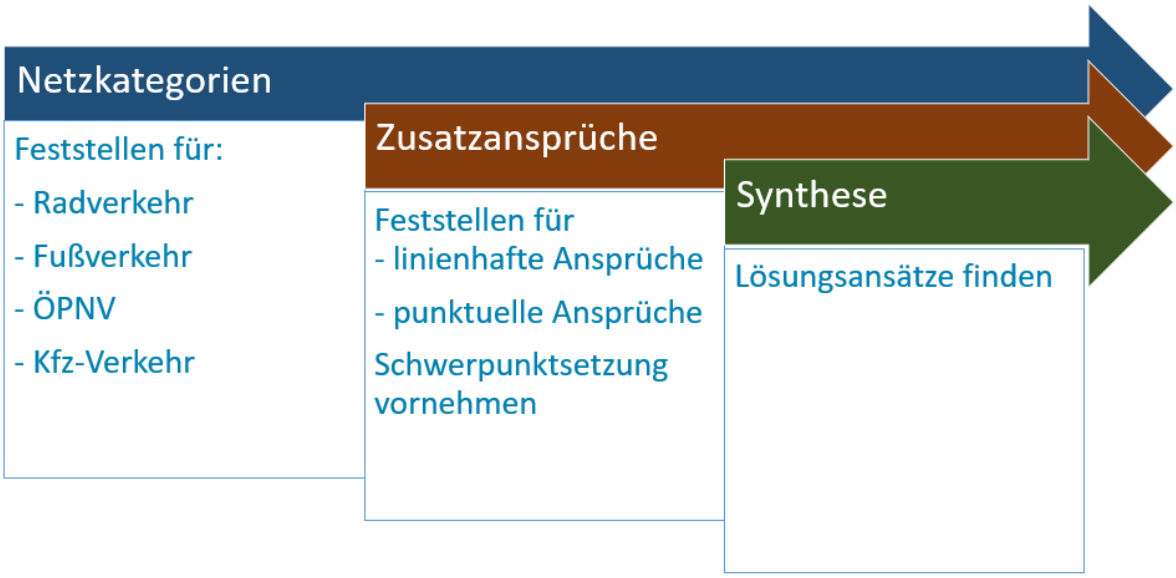



Abbildung 6: Strukturiertes Vorgehen bei der Planung (Quelle: stadtraum)

Bei Flächenkonkurrenzen haben der Fuß- und Radverkehr ein besonders hohes Abwägungsgewicht, wenn es sich um deren höchste Netzkategorie handelt. Dies begründet sich mit dem besonderen Sicherheitsbedürfnis der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Außerdem gelingt eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs nur, wenn ihnen durchgehend qualitätvolle Netze angeboten werden.

Neben den Anforderungen des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs sowie des ÖPNV und den Belangen des Parkens und Lieferns, welche in den nachfolgenden Kapiteln erläutert werden, sind bei der Gestaltung des öffentlichen Raums auch weitere Funktionen zu berücksichtigen. Hierzu zählen insbesondere Grünflächen und Aufenthaltsqualitäten, Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung im Sinne der Schwammstadt, eine bedarfsgerechte Beleuchtung, Spielmöglichkeiten für Kinder sowie barrierefreie Aufenthaltsangebote für ältere Menschen, wie etwa gut platzierte Ruhebänke. Diese Elemente leisten einen wichtigen Beitrag zur Aufenthaltsqualität und sozialen Teilhabe im Straßenraum.

## 6.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist ein zentraler Bestandteil eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. Um dem Fußverkehr ausreichend Raum und Sicherheit zu bieten, gelten differenzierte Anforderungen je nach Lage und Bedeutung der Wege.

Grundsätzlich wird zwischen Straßen in bebauten Gebieten und Straßen außerhalb bebauter Gebiete unterschieden:

- In bebauten Gebieten dient das Fußwegenetz allen Wegezwecken, also sowohl der Alltagsmobilität (z. B. Wege zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen) als auch der Freizeitnutzung.
- Außerhalb bebauter Gebiete liegt der Schwerpunkt hingegen vorwiegend auf freizeitbezogenen Fußwegen, etwa im Bereich von Grünzügen oder Erholungsräumen.

Darüber hinaus können Gebiete mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr definiert werden, etwa verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche oder Aufenthaltszonen, ohne dass diese formal als Fußgängerzonen ausgewiesen sein müssen. In solchen Bereichen gelten erhöhte Anforderungen an Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Gestaltung. Ein zentraler Baustein zur Verbesserung der Fußverkehrsfreundlichkeit sind Querungshilfen, um das Wegenetz sicher, direkt und barrierearm nutzbar zu machen. Besonders an Hauptverkehrs- und Sammelstraßen sowie an Schulwegen spielen sie eine entscheidende Rolle.

Die Bedeutung der Fußverkehrsanlagen zum Erreichen wichtiger Ziele geht aus den Karten in Anlage 3 hervor. Dort sind die Straßen im näheren Umkreis wesentlicher Ziele (Bahnhöfe: 500 m, andere Ziele wie z.B. Schule, Freizeiteinrichtungen: 300 m) farblich hervorgehoben. Ergänzend wurden die Rodau und das Bahnpfädchen als „linienhafte“ Ziele aufgenommen. Sofern ein Straßenteil dem Erreichen mehrerer Ziele dient oder einzelne Ziele eine besonders hohe Bedeutung für den Fußverkehr aufweisen (dazu gehören insbesondere die Bahnhöfe), ist eine intensivere Farbe gewählt, so dass eine „Wärmekarte“ der Bedeutung entsteht, die die Straßenabschnitte für den Fußverkehr haben. Damit wird zugleich deutlich, dass Maßnahmen bzw. der Fußverkehr umso höhere Priorität haben, je stärker die Hervorhebung ausfällt. Nachfolgend wird exemplarisch die Karte für Jügesheim dargestellt.

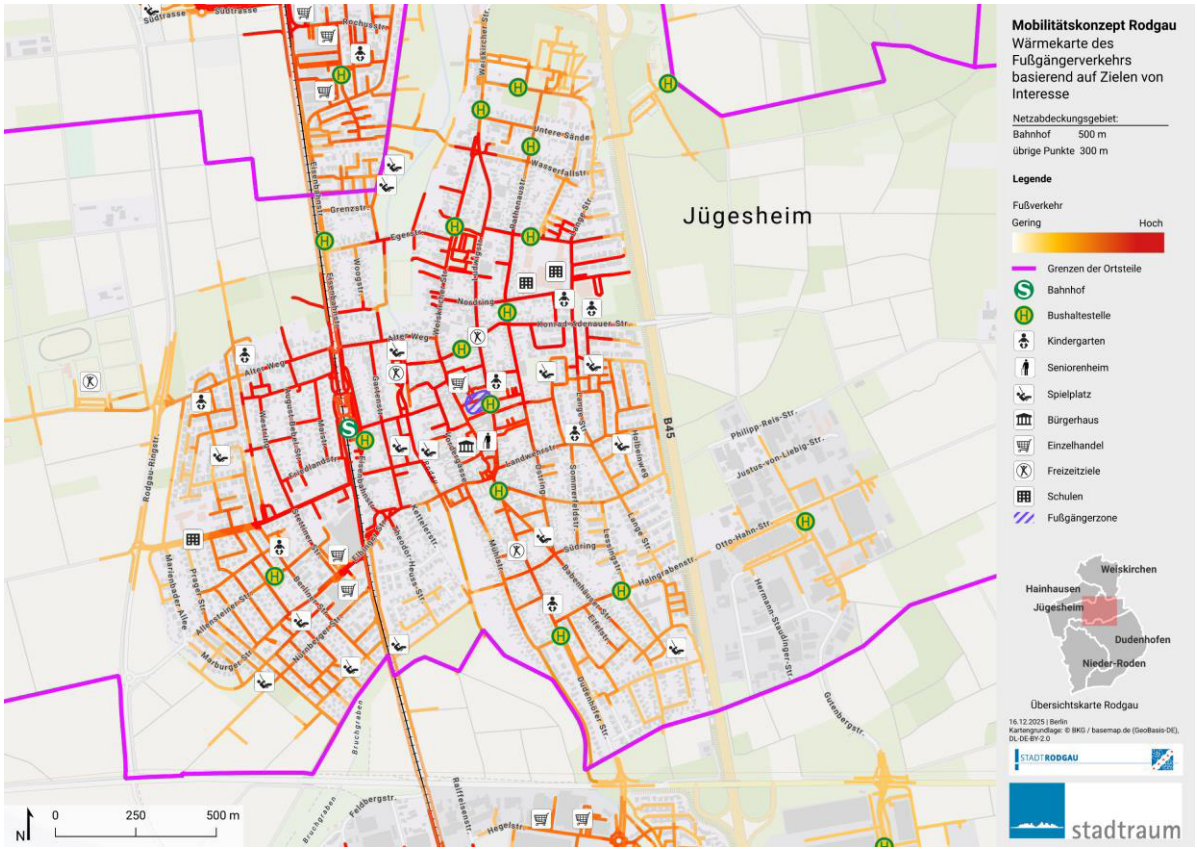



Abbildung 7: Fußverkehrskarte Jügesheim (Quelle: stadtraum; basemap.de/ BKS)

Für Gehwege in bebauten Bereichen gelten spezifische Mindeststandards, die sowohl den Anforderungen an die Verkehrssicherheit als auch an die Barrierefreiheit gerecht werden. Die Regelbreite von Gehwegen beträgt 2,5 m und umfasst dabei bereits den erforderlichen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn. In Tempo-30-Zonen mit geringem Lkw-Aufkommen kann diese Breite in Ausnahmefällen auf 2,3 m reduziert werden.

Um die nutzbare Gehfläche nicht einzuschränken, sind Multifunktionsstreifen und Zusatzflächen einzuplanen, beispielsweise für Haltestellenbereiche, Fahrradbügel, Schaltkästen oder Baumpflanzungen. Sichtbeziehungen an Querungsstellen sind konsequent freizuhalten, um sichere Überquerungen zu ermöglichen.

Zur Verbesserung der Netzqualität und Sicherheit des Fußverkehrs sind Querungshilfen bedarfsgerecht vorzusehen. Dies gilt insbesondere an Schulwegen, Knotenpunkten oder im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Kindertagesstätten oder Seniorenheimen. An diesen Querungsstellen sind punktuelle Bordabsenkungen vorzunehmen, um eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen. Durchgängige Bordabsenkungen sollten vermieden werden, da nur punktuelle Absenkungen an klar definierten Querungsstelle eine sichere, eindeutig erkennbare Straßenquerung gewährleisten. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass Fußgängerüberwege (FGÜ, „Zebrastreifen“) ausreichend beleuchtet sind, um auch bei Dunkelheit die Erkennbarkeit und damit eine erhöhte Sicherheit zu gewährleisten.

## 6.2 Radverkehr

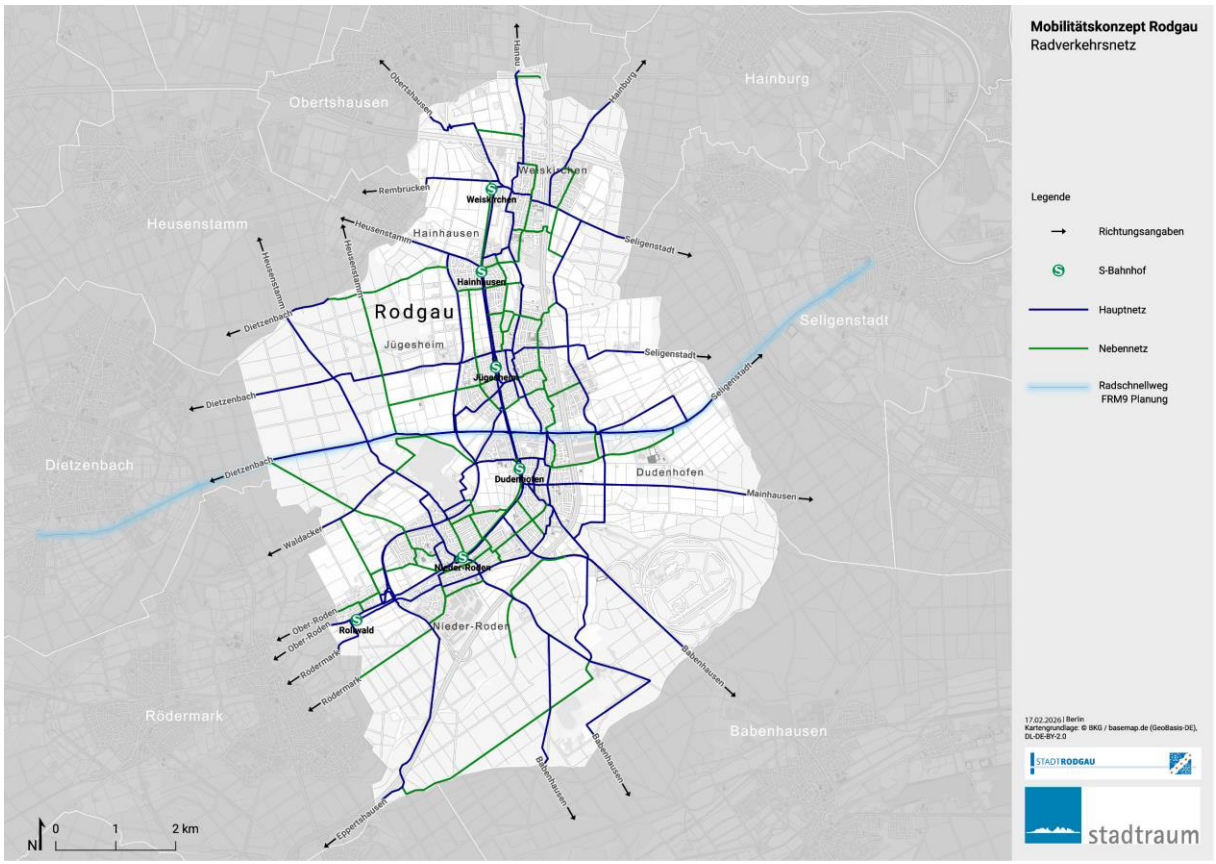



Abbildung 8: Radverkehrsnetz (Quelle: stadtraum; basemap.de/ BKS)

Der Radverkehr nimmt in der nachhaltigen Mobilitätsplanung ebenfalls eine zentrale Rolle ein und wird im Rahmen des Konzeptes durch ein gut strukturiertes, funktionsorientiertes Netz mit klar definierten Standards und Führungsformen gezielt gefördert.

### 6.2.1 Netzkonzeption

Die Radverkehrsnetzkonzeption in Rodgau orientiert sich an der Systematik der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) und wird in die Netzkategorie IR IV eingeordnet. Es handelt sich somit um ein lokales Radverkehrsnetz, das sowohl die innerstädtischen Verbindungen als auch die regionalen und überregionalen Anschlüsse an benachbarte Kommunen umfasst. Insbesondere Verbindungen mit signifikanten Pendelbeziehungen, wie sie beispielsweise im Nahverkehrsplan der kvgOF (kvgOF, 2022: 45f.) dargestellt sind, bilden einen integralen Bestandteil dieses lokalen Netzes.

Im Rahmen der Netzkonzeption wurde das Radverkehrsnetz in Rodgau zeichnerisch festgelegt und dabei funktional differenziert. Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen Routen des Alltagsradverkehrs und solchen mit überwiegend freizeitorientierter Nutzung. Alltagsrouten dienen primär der Verbindung von Wohngebieten mit Stadt- und Stadtteilzentren, Bildungseinrichtungen, Arbeitsstätten und Gewerbegebieten. Auch regionale Verbindungen mit hoher Relevanz für den Berufspendlerverkehr, insbesondere in Richtung benachbarter Kommunen, werden dieser Kategorie zugeordnet. Freizeitrouten hingegen verknüpfen touristische Ziele, Erholungsräume und landschaftlich attraktive Räume mit dem übrigen Wegenetz. Sie erfüllen vor allem außerhalb der Hauptverkehrszeiten und an Wochenenden wichtige Funktionen für Naherholung und gesundheitsfördernde Mobilität.

Entsprechend dieser funktionalen Differenzierung gliedert sich das Radnetz in ein Hauptroutennetz und ein Nebenroutennetz:

- Die Hauptrouten umfassen die Alltagsrouten mit hoher verkehrlicher Bedeutung für den täglichen Radverkehr sowie überregionale Radverbindungen.
- Die Nebenrouten bestehen vorwiegend aus Freizeitrouten sowie ergänzenden Verbindungen, welche die Hauptrouten sinnvoll verdichten oder erweitern.

Zur besseren Orientierung ist das Netz in der Abbildung 8: Radverkehrsnetz (größer in Anlage 4) dargestellt und farblich codiert: lila kennzeichnet die Hauptrouten, grün die Nebenrouten und hellblau hinterlegt ist die geplante überregionalen Radschnellverbindung „FRM9“ zwischen dem Frankfurter Flughafen und Seligenstadt.

Bei der Netzkonzeption sind alle überregionalen Radverbindungen in das Hauptroutennetz integriert. Dadurch wird eine durchgängige Befahrbarkeit sichergestellt. Dazu zählen der Hessische Radfernweg R4 sowie die Südhessen-Routen 3, 5, 6, 8 und 10. Ebenso wurde die Route RSV FRM 9 als Bestandteil des regionalen Radverkehrsnetzes Frankfurt Rhein Main in die Netzkonzeption aufgenommen. Diese Einbindung gewährleistet nicht nur eine verbesserte Verknüpfung mit dem regionalen und überregionalen Radverkehrsnetz, sondern auch eine Förderung des touristischen und alltagsbezogenen Radverkehrs über die Stadtgrenzen hinaus.

Die Hauptrouten des lokalen Radverkehrsnetzes sind so angelegt, dass sie sowohl die Verbindungsachsen zwischen den Ortsteilen Rodgaus abdecken als auch Querverbindungen innerhalb der einzelnen Ortsteile sowie darüber hinaus ermöglichen. Eine zentrale Hauptroute verläuft beidseits in Nord-Süd-Richtung im Wesentlichen entlang der S-Bahn-Trasse und stellt eine wichtige Achse für den All-

tagsradverkehr zwischen den Ortsteilen dar. Ergänzt wird diese durch zwei weitere Nord-Süd-Verbindungen, die östlich (alte B 45) bzw. westlich (Radweg an der Rodgau-Ringstraße) verlaufen und – in Verbindung mit den Querverbindungen – eine gleichmäßige Netzabdeckung sicherstellen.

Darüber hinaus wurden mehrere Hauptrouten in Ost-West-Richtung definiert. Diese ermöglichen eine direkte Anbindung Rodgaus an die benachbarten Kommunen und stellen zugleich wichtige Querverbindungen zwischen den Nord-Süd-Hauptachsen dar. So entsteht ein robustes und leistungsfähiges Netz, das sowohl die Anforderungen des Alltagsradverkehrs als auch die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs berücksichtigt.

Die Hauptrouten werden durch das Nebenroutennetz ergänzt, welches einerseits der Freizeitmobilität dient und andererseits als alternatives Routenangebot fungiert. Neben der Erschließung von Erholungs- und Naturräumen bieten diese Nebenrouten den Radfahrenden zusätzliche Wegemöglichkeiten, etwa zur Umfahrung stark befahrener Strecken oder bei temporären Netzunterbrechungen. Damit trägt das differenzierte Netzdesign maßgeblich zu einer sicheren, komfortablen und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur in Rodgau bei.

Auf Alltagsrouten ist grundsätzlich ein fester Fahrbahnbelag empfohlen, um eine komfortable und ganzjährig nutzbare Infrastruktur zu gewährleisten. Dabei ist jedoch eine Abwägung mit landschafts- und naturschutzfachlichen Anforderungen erforderlich. Insbesondere in umweltsensiblen Räumen können auch wassergebundene oder bindemittelfreie Decken angemessen sein. Auf Freizeitrouten sind Deckschichten ohne bitumenhaltige Bindemittel in der Regel ausreichend, sofern keine spezifischen funktionalen Anforderungen dagegenstehen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt betrifft die Freihaltung der Radrouten von Schnee und Herbstlaub. Auf allen innerörtlichen Hauptrouten des Alltagsradverkehrs sollte eine bedarfsgerechte Räumung sichergestellt sein, um die Nutzbarkeit auch in der kalten Jahreszeit zu gewährleisten. Dabei ist darauf zu achten, dass das Räumgut von Fahrbahnen und Gehwegen nicht lediglich auf Radfahrstreifen oder andere separierte Rad- (oder auch Fuß-)verkehrsanlagen verlagert wird.

Abschließend ist zu betonen, dass auch alle Straßen, die nicht Bestandteil des Radnetzes sind, grundsätzlich mit dem Fahrrad befahren werden dürfen. Diese sollen – im Zuge ohnehin geplanter Erhaltungs- oder Umbaumaßnahmen des jeweiligen Straßenbaulastträgers – ebenfalls im Sinne einer fahrradfreundlichen Gestaltung ggf. angepasst werden.

### 6.2.2 Angestrebte Führungsformen

Für die Umsetzung und den Ausbau des Radverkehrsnetzes werden je nach Netztyp unterschiedliche Führungsformen angestrebt, die sowohl den Verkehrsfluss verbessern als auch die Sicherheit und den Komfort erhöhen sollen. Im Hauptnetz, das vorwiegend den Alltagsradverkehr bedient, sind folgende Führungsformen vorgesehen:

- Bauliche Radwege bzw. eigenständig geführte Radwege, die räumlich vom Kfz-Verkehr getrennt sind.
- Fahrradstraßen mit einer Mindestbreite von 4 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zum Parken.
- Radfahrstreifen mit mindestens 1,85 m Breite (inklusive Markierung).
- Schutzstreifen mit mindestens 1,5 m Breite (zuzüglich Markierung).
- Gemeinsame Geh- und Radwege bei nicht angebauten Strecken.

- Die Schaffung einer durchgängigen und ausreichenden Beleuchtung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere in den dunklen Jahreszeiten.

Für das Nebennetz, das vorwiegend Freizeitrouten und ergänzende Verbindungen umfasst, gelten ähnliche Standards:

- Nutzung der gleichen Führungsformen wie im Hauptnetz.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sind auch in angebauten Straßen zulässig, sofern die Verkehrsbelastung gering ist.
- Mischverkehrsbereiche mit Tempo-30-Regelung (T30), in denen sichere Querungsstellen vorgesehen sind und die Verkehrsbelastung niedrig bleibt.

Für Radschnell- und Raddirektverbindungen wird die „Richtlinie für Radschnellverbindungen in Hessen“ (2019) als Maßstab herangezogen.

### 6.2.3 Gestaltung der Radabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs ist die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen von großer Bedeutung. Dabei gelten folgende Anforderungen:

- Fahrräder sollen am Rahmen angeschlossen werden können.
- Die Abstellanlagen sollen überdacht und gut beleuchtet sein, um Schutz vor Witterung zu bieten und die Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer zu erhöhen.
- Ein befestigter, ebenmäßiger Boden ist erforderlich, um eine komfortable Nutzung zu gewährleisten.
- Radabstellanlagen sollten sichtbar und an gut zugänglichen, kurzen Wegen zu wichtigen Zielen positioniert sein, um eine hohe Nutzung zu erreichen.
- Für Sonderbauformen, wie etwa Lastenräder oder E-Bikes mit größeren Abmessungen, sollten entsprechende Stellplätze vorgesehen werden.
- Etwa 20 % der Abstellplätze (vor allem an Orten mit längerer Abstelldauer) sollten abschließbar sein, um besonders sichere Unterbringungsmöglichkeiten anbieten zu können.

## 6.3 Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Stadt Rodgau Standards festgelegt, die auf einer funktionalen Einteilung des Straßennetzes basieren und sich an anerkannten Regelwerken orientieren.

Das Straßennetz wird in drei Kategorien gegliedert: Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Erschließungsstraßen.

Zu den Hauptverkehrsstraßen zählen alle klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie die Rodgau-Ringstraße und der Straßenzug Südtrasse – Alfred-Delp-Straße als Verbindung zwischen B 45 und Rodgau-Ringstraße. Sie übernehmen eine bedeutende, in der Regel überwiegende Verbindungsfunktion und sind auf hohe Verkehrsaufkommen ausgelegt. Sammelstraßen (auch Haupterschließungsstraßen genannt) stellen die Verbindung zwischen Hauptverkehrsstraßen und dem Erschließungsstraßennetz her und dienen insbesondere der innerörtlichen Verteilung des Verkehrs. Beispiele für Sammelstraßen in den Ortsteilen sind, über die alte B 45 hinaus:

- Weiskirchen: Udenhoutstraße, Schillerstraße, Daimlerstraße, Alfred-Delp-Straße

- Hainhausen: Offenbacher Landstraße, Limesstraße, Wilhelm-Leuschner-Straße, August-Neuhäusel-Straße
- Jügesheim: Alter Weg, Allensteiner Straße, Berliner Straße, Elbinger Straße, Eisenbahnstraße, Haingrabenstraße, Gutenbergstraße
- Dudenhofen: Mainzer Straße, Opelstraße, Nieuwpoorter Str., Nieder-Roder Str.
- Nieder-Roden: Frankfurter Straße, Römerstraße, Borsigstraße

Alle übrigen Straßen werden als Erschließungsstraßen eingestuft. Sie dienen überwiegend der Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten. Die Nutzung durch den Busverkehr sowie das dafür vorzuhaltende Netz ist mit dem zuständigen Aufgabenträger (kvgOF) abzustimmen. Ein definiertes Vorhaltenetz ist im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) nicht enthalten.

Diese Einstufung folgt der Zielsetzung, Durchgangsverkehre und damit die Verbindungsfunktion auf die als Hauptverkehrsstraßen ausgebauten Straßen zu führen, die weitgehend am Rand des Siedlungsgebiets verlaufen. Auf den verbleibenden Straßen besteht somit ein größerer Freiraum für Maßnahmen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs, der Aufenthaltsqualität und auch des ruhenden Verkehrs. Die Sammelstraßen dienen insbesondere der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. Sie erfüllen damit aus gutachterlicher Sicht die Anforderungen bezüglich der Förderfähigkeit von Aus- und Umbaumaßnahmen, z. B. für Radverkehrsanlagen, nach dem „Handbuch Hessen Mobil. Straßen- und Verkehrsmanagement“, Kapitel 4.9.5.3 (Hessen Mobil, 2014: 13f.). Die Folgende Abbildung zeigt das solchermaßen klassifizierte Straßennetz für Rodgau (siehe auch Anlage 5).

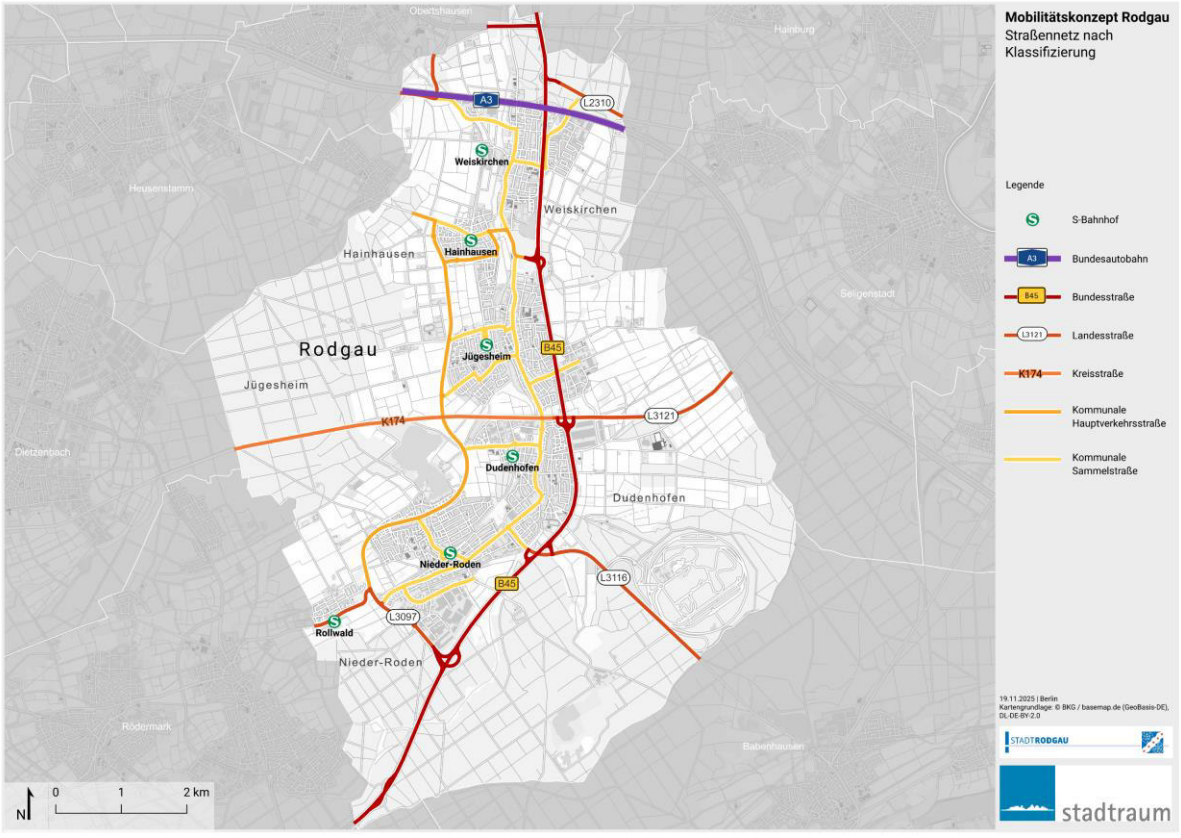



Abbildung 9: Straßenklassifizierung (Quelle: stadtraum; basemap.de/ BKS)

Sollte eine Straße in ihrer Funktion nicht mehr dem tatsächlichen Verkehrsbedarf entsprechen, ist eine Abstufung der Kategorie zu prüfen. Die Entscheidung erfolgt durch den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Gegebenenfalls ist hierzu ein gesonderter Beschluss im Rahmen der Umsetzung notwendig.

Die Anforderungen an die Fahrbahngestaltung orientieren sich an der jeweiligen Netzfunktion und gewährleisten eine sichere, leistungsfähige und verkehrsartenverträgliche Nutzung. Dabei werden die Begegnungsfälle des jeweiligen Straßentyps berücksichtigt. Die Breiten bemessen sich so, dass die jeweils typischen Fahrzeugbegegnungen sicher gewährleistet werden. Zusätzlich werden Regelungen zum Parken und zur Abwicklung von Lieferverkehren getroffen.

Für Hauptverkehrsstraßen ist ein Begegnungsfall zwischen zwei Bussen maßgeblich. Um diesen konfliktfrei zu ermöglichen, ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,5 m erforderlich. Parken soll hier grundsätzlich in separaten Parkhäfen vorgesehen werden, um den Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen. Lieferverkehre, sofern nicht Lieferzonen in Parkhäfen eingerichtet werden, sollen in der Regel über Grundstückszufahrten erfolgen.

Sammelstraßen sind so zu dimensionieren, dass sich zwei Lkw sicher begegnen können. Dafür ist eine Mindestfahrbahnbreite von 6,35 m vorzusehen. Sofern Sammelstraßen Bestandteil eines mit dem Aufgabenträger abgestimmten Bus-Vorhaltenetzes sind, ist eine Fahrbahnbreite von 6,5 m einzuhalten. Parkmöglichkeiten werden im Einzelfall geregelt, wobei auch Lieferbereiche integriert werden können.

Bei Erschließungsstraßen wird ein Begegnungsfall zwischen einem Pkw und einem Lkw zugrunde gelegt. Die erforderliche Fahrbahnbreite beträgt in diesen Fällen mindestens 5,55 m. In Gewerbegebieten ist aufgrund eines hohen Anteils an Schwerverkehr eine Fahrbahnbreite von 6,35 m anzusetzen. Das Parken erfolgt, wenn im Straßenraum erforderlich, in der Regel auf der Fahrbahn (außer ggf. in Gewerbegebieten), wobei ausreichend Ausweichstellen vorzusehen sind, um eine möglichst störungsfreie Durchfahrt sicherzustellen. Ein weiterer Aspekt ist die stetige Erweiterung der Ladeinfrastruktur. Dies sollte bedarfsgerecht erfolgen, sodass ein wirksamer Beitrag zur Erreichung der Verkehrswende sichergestellt werden kann.

## 6.4 Parken und Liefern

Das Pkw-Parken soll grundsätzlich auf privaten Grundstücken erfolgen, um öffentliche Flächen zu entlasten. Für das Liefern und kurzfristige Halten sind im öffentlichen Raum regelmäßig Ladebereiche vorzusehen. Dies ist relevant insbesondere für KEP-Dienstleister, Pflegedienste, Handwerksfahrzeuge sowie zum kurzzeitigen privaten Be- und Entladen. Empfohlen wird an angebauten Straßen die Einrichtung eines Ladebereichs mindestens alle 400 m, bei dichter Bebauung auch in deutlich kürzeren Abständen.

Im Rahmen eines Pilotprojektes sollen in einem zu definierenden Testbereich dafür vorgesehene Multifunktionsflächen mit eingeschränktem Halteverbot ausgewiesen werden. Nach Evaluation des Versuchs sind notwendige Anpassungen sowie eine stadtweite Einführung vorzunehmen.

## 6.5 Aufwertung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum Rodgaus soll durch ein Bündel gezielter Maßnahmen nachhaltig gesteigert werden. Ein zentrales Element bildet die Stärkung von Grün- und Aufenthaltsqualitäten, etwa durch die Anlage von bepflanzten Flächen, schattenspendenden Bäumen und ansprechend gestalteten Sitzbereichen. Diese tragen nicht nur zu einem attraktiven Stadtbild, sondern auch zu einem angenehmen Mikroklima bei. Ergänzend sollten Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung im Sinne des Schwammstadt-Prinzips integriert werden, um Versickerung und Verdunstung zu fördern, Hitzeinseln zu reduzieren und die städtische Resilienz gegenüber Starkregenereignissen zu erhöhen.

Eine bedarfsgerechte Beleuchtung erhöht die Sicherheit und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume in den Abend- und Nachtstunden, während Spielmöglichkeiten für Kinder zu einer lebendigen und generationenübergreifenden Nutzung beitragen. Darüber hinaus sollen barrierefreie Aufenthaltsangebote für ältere Menschen geschaffen werden, beispielsweise durch gut platzierte Ruhebänke, um allen Bevölkerungsgruppen eine gleichberechtigte und komfortable Teilhabe am öffentlichen Raum zu ermöglichen.

## 6.6 ÖPNV

Die Standards des ÖPNV sind in übergeordneten Planwerken geregelt. Dies sind maßgeblich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der Regionale Nahverkehrsplan für den Verbundraum des Rhein-Main-Verkehrsverbunds und der Nahverkehrsplan des Landkreises Offenbach. Die dort definierten Standards (kvgOF, 2022: 114f) und Prioritätenreihungen sind nicht Bestandteil des Handlungsspielraums der Stadt Rodgau. Diese kann nur so weit Einfluss nehmen, wie sie bei Erstellung der Planwerke angehört wird, bzw. sie kann sich bei den zuständigen Aufgabenträgern für Veränderungen einsetzen.

Von besonderem Interesse im Sinne der seit 2022 nach §8 PBefG vorgeschriebenen vollständigen Barrierefreiheit ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Hierfür definiert der Nahverkehrsplan eine Prioritätenreihenfolge (kvgOF, 2022: 181f). An der Umsetzung ist die Stadt Rodgau ggf. in ihrer Eigenschaft als Straßenbaulastträger beteiligt.

# 7 Handlungsfelder

Dieses Kapitel präsentiert die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes Rodgau, die auf der Grundlagenermittlung, der Bürgerbeteiligung und den abgeleiteten Standards basieren. Aus den Handlungsfeldern lassen sich im Rahmen der Umsetzung auch konkrete Maßnahmen ableiten bzw. erste Maßnahmenideen konkretisieren. Ziel ist es, entsprechend dem in Kapitel 4.2 vorgestellten Zielsystem, die Mobilität in Rodgau sicherer, nachhaltiger und attraktiver zu gestalten, den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln zu erleichtern und den öffentlichen Raum aufzuwerten. Nach einer Darstellung des methodischen Vorgehens werden die wichtigsten Maßnahmentypen der einzelnen Handlungsfelder vorgestellt.

Die aufgeführten Maßnahmentypen wurden auf Basis der in Kapitel 1.1 dargestellten Grundlagenermittlung entwickelt. Im Zuge der Konzeptentwicklung hat außerdem ein enger Austausch mit der Öffentlichkeit (s. Kapitel 5.1) stattgefunden. Aus den Erkenntnissen wurde zunächst ein gesamtstädtisches Konzept für die Stadt Rodgau und entsprechende Standards abgeleitet (s. Kapitel 6). Aus den Erkenntnissen der Grundlagenentwicklung, der Partizipationsphase und den anzustrebenden Standards wurden Handlungsfelder und Maßnahmentypen entwickelt.

Die entwickelten Maßnahmen wurden den Handlungsfeldern Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, ÖPNV, Mobilitätsmanagement, Aufenthaltsqualität sowie Multi- und Intermodalität zugeordnet.




Abbildung 10: Handlungsfelder (Quelle: stadtraum)

Zu jedem Handlungsfeld werden im nachfolgenden beispielhaft Maßnahmentypen vorgestellt. Die Maßnahmentypen dienen der Erreichung der Ziele des Zielsystems.

## 7.1 Fußverkehr

Mögliche Maßnahmentypen im Handlungsfeld Fußverkehr sind

- Fußverkehrsanlagen schaffen
- Gehwege in Regelbreite schaffen
- Oberflächenqualität der Gehwege verbessern
- Hindernisse auf den Gehwegen reduzieren
- Wegweisung für den Fußverkehr aktualisieren
- Maßnahmen zur Schulwegsicherheit
- Regelmäßige und barrierefreie Querungsmöglichkeiten schaffen
- Angsträume abbauen
- Gehweg freihalten und Parken ordnen

- Sitzmöglichkeiten schaffen
- LSA-Schaltung für den Fuß- und Radverkehr verbessern
- Beleuchtung ausbauen

Grundsätzlich sollen im Stadtgebiet alle öffentlichen Straßen Anlagen für den Fußverkehr aufweisen. Aus der Analyse des Fußverkehrs wird deutlich, dass dabei insbesondere an Straßen mit linienhafter Barrierewirkung neue Querungsmöglichkeiten erforderlich sind. Der konkrete Bedarf hierfür ergibt sich zum einen aus einer räumlichen Betrachtung, bei der beispielsweise die Nähe zu Nahversorgungseinrichtungen berücksichtigt wird, zum anderen aus Hinweisen, die im Rahmen des Beteiligungsprozesses gesammelt wurden. Vorgesehen ist, die Querungsstellen barrierefrei auszugestalten, wozu sowohl niveaugleiche Bordsteine als auch taktile Leitelemente gehören. Abhängig von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten soll die Querung entweder über Lichtsignalanlagen, über Mittelinseln, über Fußgängerüberwege oder über Gehwegvorstreckungen ermöglicht werden.

Darüber hinaus soll ein einheitlicher und ebener Belag der Gehwege vorgesehen werden, um die Wegequalität zu erhöhen.

Besonders im Umfeld von Schulen sollen sogenannte „Schulzonen“ eingerichtet werden. Diese sollen die Selbstständigkeit von Kindern stärken, Elterntaxis reduzieren und insgesamt für Verkehrsberuhigung sorgen. Je nach Ausgestaltung einer Schulzone werden in den Bereichen bestimmte Verkehre temporär oder dauerhaft ausgeschlossen. Ergänzend soll eine Kinderunfallkommission etabliert werden, die gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern Schulwege abläuft und aus deren Perspektive potenziell gefährliche Stellen identifiziert. Die Schulwegsicherheit soll zudem durch neue Projekte, wie der Durchführung von Aktionstagen oder Projektwochen zum Thema Mobilität gefördert werden. Außerdem sollen bestehende Projekte, wie die Erstellung von Schulwegplänen, weiterhin gefördert werden. Diese werden bereits von jeder Grundschule in Rodgau erstellt und vermitteln den Kindern einen sicheren Weg zur Schule (Stadt Rodgau, o. J.). Eine weitere Maßnahme zur Schulwegsicherung sind sogenannte „Laufbus“-Projekte, bei welchen die Kinder als Gruppe in Begleitung zur Schule gehen. Ein solches Projekt besteht bereits seit 2017 an der Freiherr-vom-Stein-Schule in Rodgau (FvSS Rodgau, o. J.).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde und wird weiterhin das Gehwegparken konsequent unterbunden. Gleichzeitig soll geprüft werden, ob Grünzeiten an Lichtsignalanlagen zugunsten des Fußverkehrs verlängert werden können, um insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen eine angenehmere Querung zu ermöglichen. Zudem ist eine Nachrüstung von akustischen und haptischen Signalen an Lichtsignalanlagen vorgesehen, um die Barrierefreiheit weiter zu verbessern.

Auch die Wegweisung für den Fußverkehr wird ausgebaut: Entlang stark frequentierter Routen sollen zusätzliche Hinweisschilder zu wichtigen Zielen und Einrichtungen installiert werden.

## 7.2 Radverkehr

Mögliche Maßnahmentypen im Handlungsfeld Radverkehr sind

- Rad (bzw. Rad- und Fußverkehrsanlagen) schaffen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Schaffung / Erweiterung von Radabstellanlagen
- Defizite an Knotenpunkten auflösen

- Wegweisung für den Radverkehr aktualisieren
- Flächen für den Radverkehr schaffen durch Neuordnung Parken
- Sicherheit für den Radverkehr Erhöhung durch Reduzierung Geschwindigkeit Kfz-Verkehr
- Engstellen beheben
- Beleuchtung verbessern
- Ertüchtigung von Radverkehrsverbindungen nach Rödermark

Der Umsetzung des im Rahmen des Konzeptes erarbeiteten Radverkehrsnetzes wird hohe Priorität beigemessen. Dabei sollen bestehende Lücken geschlossen und vorhandene Radverkehrsanlagen entsprechend den definierten Qualitätsstandards angepasst werden. Je nach Abschnitt des Netzes wird unter Berücksichtigung dieser Standards geprüft, welche Form der Radinfrastruktur realisierbar ist. Häufige Wechsel der Führungsformen sind möglichst zu vermeiden. In den zentralen Ortslagen ist die Einrichtung von Fahrradstraßen relevant, um den Radverkehr sicher und komfortabel zu führen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Neuordnung des ruhenden Verkehrs entlang der Hauptrouten des Radnetzes. Insgesamt soll mehr Raum für den Radverkehr geschaffen werden. Ergänzend sollen Radabstellanlagen an zentralen Orten wie Nahversorgungseinrichtungen, verdichteten Wohngebieten und größeren Arbeitsstätten eingerichtet werden. Daneben behält die Stellplatzsatzung der Stadt Rodgau ihre Gültigkeit. Zudem sollen bestehende Defizite an Knotenpunkten behoben werden, um die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern.

Für eine bessere Routenführung soll neben der bereits bestehenden überörtlichen Wegweisung des Kreises Offenbach eine innerörtliche, netzabdeckende und zusammenhängende Wegweisung eingeführt werden. Neben baulichen und organisatorischen Maßnahmen wird auch die Unterhaltung der Infrastruktur berücksichtigt. Die Beräumung der Straßen und Radwege von Schnee bzw. Herbstlaub soll entsprechend dem Radroutennetz priorisiert angestrebt werden. Dabei ist besonders darauf zu achten, dass das Räumgut von Fahrbahnen und Gehwegen nicht auf Radfahrstreifen oder separierte Radwege verbracht wird.

## 7.3 Kfz-Verkehr

Mögliche Maßnahmentypen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr sind:

- Umstrukturierung der Parkstände im Straßenraum
- E-Ladeinfrastruktur ausbauen
- Kurzzeitparkplätze ausweisen, Multifunktionsstreifen einrichten
- Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsreduktion
- Beschilderung eindeutig gestalten
- Rodgau-Ringstraße nach Obertshausen verlängern
- Verkehrsberuhigende Elemente prüfen
- Umbau von Knotenpunkten
- Durchgangsverkehr aus Wohngebieten raushalten
- Unfallschwerpunkte abbauen

- Einrichtung eines statischen Parkleitsystems

Im Handlungsfeld Kfz-Verkehr verfolgt das Mobilitätskonzept der Stadt Rodgau das Ziel, den motorisierten Individualverkehr so zu steuern, dass der Durchgangsverkehr weitgehend auf die Hauptverkehrsstraßen geleitet wird. Auf der alten B 45-Ortsdurchfahrt soll nach Möglichkeit Fläche gewonnen werden, die insbesondere für Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr genutzt werden kann.

Eine wichtige Entlastungsfunktion übernimmt die Ortsumfahrung mit Anschluss an die Autobahn A 3 und Bundesstraße B 448 bei Obertshausen über die Rodgau-Ringstraße. Gleichzeitig sollen unklare Geschwindigkeitsbeschilderungen beseitigt und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen entlang der Ortsdurchfahrt, wie alternierendes Parken, zeitlich begrenzte Parkstände vor Geschäften, Schrägparkstände sowie Straßenraumbegrünung zur Einengung des Straßenraums, umgesetzt werden. Für das Liefern und Laden wird es als empfehlenswert angesehen, im Rahmen eines Pilotversuchs Multifunktionsflächen mit eingeschränktem Halteverbot auszuweisen. Dies könnte z. B. in der Ludwigstraße in Jügesheim erfolgen. Nach einer Evaluation der Wirkung dieser Flächen ist eine stadtweite Umsetzung alle 400 – 500 m denkbar.

Für die Stadtzentren, etwa in Jügesheim und Dudenhofen, ist die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen (max. 2 Stunden) entlang der Ortsdurchfahrt vorgesehen. Zusätzlich ist empfehlenswert, die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten durch den regelmäßigen Einsatz mobiler Geräte zur Geschwindigkeitsüberwachung („Blitzer“) zu unterstützen.

Ein wichtiger Knotenpunkt ist der Knotenpunkt Ludwigstraße / Dudenhöfer Straße / Eisenbahnstraße. Dieser ist zum aktuellen Zeitpunkt lichtsignalgesteuert und soll zu einem Minikreisverkehr umgebaut werden. Dabei wird die Querung der Knotenpunktarme für Fußverkehr mittels Fußgängerüberwege realisiert.

Darüber hinaus soll die Elektromobilität im Stadtgebiet gestärkt werden. Insbesondere soll geprüft werden, an allen Park+Ride-Anlagen E-Ladesäulen zu errichten und Stellplätze ausschließlich für Elektrofahrzeuge auszuweisen. Weitere Ladesäulen wären in verdichteten Wohngebieten sowie an größeren Arbeitsstätten empfehlenswert, um den Wechsel auf umweltfreundliche Antriebe zu erleichtern.

## 7.4 ÖPNV

Mögliche Maßnahmentypen im Handlungsfeld ÖPNV sind:

- Ausbau barrierefreier Haltestellen
- Busfahrpläne mit Bahnfahrplänen vertakten
- Fortführung und ggf. Erweiterung On-Demand Angebots „Hopper”
- Anpassung der Einsatzzeiten des Stadtbusses

Im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr zielt das Mobilitätskonzept der Stadt Rodgau auf eine bessere Vernetzung und damit höhere Attraktivität des Angebots ab. Ein Ziel ist die bessere Verzahnung des regionalen Busverkehrs mit der S-Bahn. Aufgabe der Stadt Rodgau wird es daher sein, sich dafür einzusetzen, neben einer (ggf. weiteren) Optimierung der Anschlüsse, die Umsteigemöglichkeiten zu den Regionalbuslinien klarer zu kommunizieren. Zu prüfen ist dabei auch, ob Regional-Anschlüsse noch zusammengefasst werden könnten (zz. vier verschiedene Anschluss-Bahnhöfe

in Rodgau und Obertshausen). Dadurch soll die Nutzung des ÖPNV insgesamt komfortabler und planbarer gestaltet werden.

Mit dem potenziellen Entfall des Stadtbusses ab 2030 und der Erweiterung des On-Demand-Angebots „Hopper“ gilt es, die Frage nach der Gewährleistung des Schulverkehrs zu beantworten. Aufgrund der bandartigen Siedlungsstruktur sind die Schulen zumeist in akzeptablen Distanzen direkt oder – z. B. wenn weiterführende Schulen in einem entfernt liegenden Stadtteil besucht werden – von den S-Bahnhöfen aus erreichbar. Empfohlen wird, im Rahmen einer Überarbeitung der innerörtlichen Führung der Regionallinien – evtl. mit einer für alle Relationen gemeinsamen Haltestelle – einen möglicherweise verbleibenden Bedarf an Schulverkehren zu integrieren. Auch wenn es sich dabei um Einzelfahrten mit verkürzter Linienführung handeln sollte, wäre eine Integration in den Fahrplan des öffentlichen Linienverkehrs gegeben. Möglicherweise können geringfügige Restbedarfe auch mit Hilfe des On-Demand-Systems bedient werden, sonst wären Einzelfahrten des Schülerverkehrs erforderlich, die als eigene Linien des öffentlichen Verkehrs ausgewiesen werden sollten. Das Konzept sollte im Dialog mit den Schulen entwickelt bzw. abgestimmt werden.

Darüber hinaus wird der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen nach den Vorgaben des Regionalen Nahverkehrsplans des Rhein-Main-Verkehrsverbundes für die verbleibenden Haltestellen sukzessive umgesetzt. Damit wird sichergestellt, dass der Zugang zum ÖPNV für alle Bevölkerungsgruppen, vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Menschen oder Familien mit Kinderwagen, uneingeschränkt möglich und die gesetzliche Verpflichtung nach §8 PBefG erfüllt ist. Zu beachten ist, dass zumindest die Regiobus-Haltestellen mit sicheren und barrierefreien Querungsmöglichkeiten in Beziehung stehen, da sie wichtige Ziele für den Fußverkehr darstellen.

Das ergänzend bestehende und mit dem potenziellen Entfall des Stadtbusses hinsichtlich der Angebotszeiten zu erweiternde On-Demand-Angebot (Hopper) ermöglicht eine hohe Dichte an virtuellen Haltestellen und dient insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität dem Erreichen ihrer innerstädtischen Ziele oder Bahnhöfe.

## 7.5 Multi- und Intermodalität

Mögliche Maßnahmentypen im Handlungsfeld Multi- und Intermodalität sind:

- Kostenpflichtige Park+Ride-Anlagen ausweiten
- Carsharing-Angebot ausweiten und Teilen privater Fahrzeuge bewerben
- Ausbau von Bike+Ride-Anlagen
- Errichtung von Mobilitätsstationen

Im Handlungsfeld Multi- und Intermodalität soll die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel verbessert werden, um den Umstieg zwischen ÖPNV, Radverkehr, Kfz und Sharing-Angeboten einfacher und attraktiver zu gestalten. Ein zentrales Instrument hierfür sind Mobilitätsstationen, wie sie der Regionale Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbunds im Baustein 14 vorsieht (RMV, 2020: 212ff.) und wie sie im Nahverkehrsplan für den Kreis Offenbach 2022ff. in Kapitel 4.3.3 beschrieben werden (kvgOF, 2022: 93ff.).

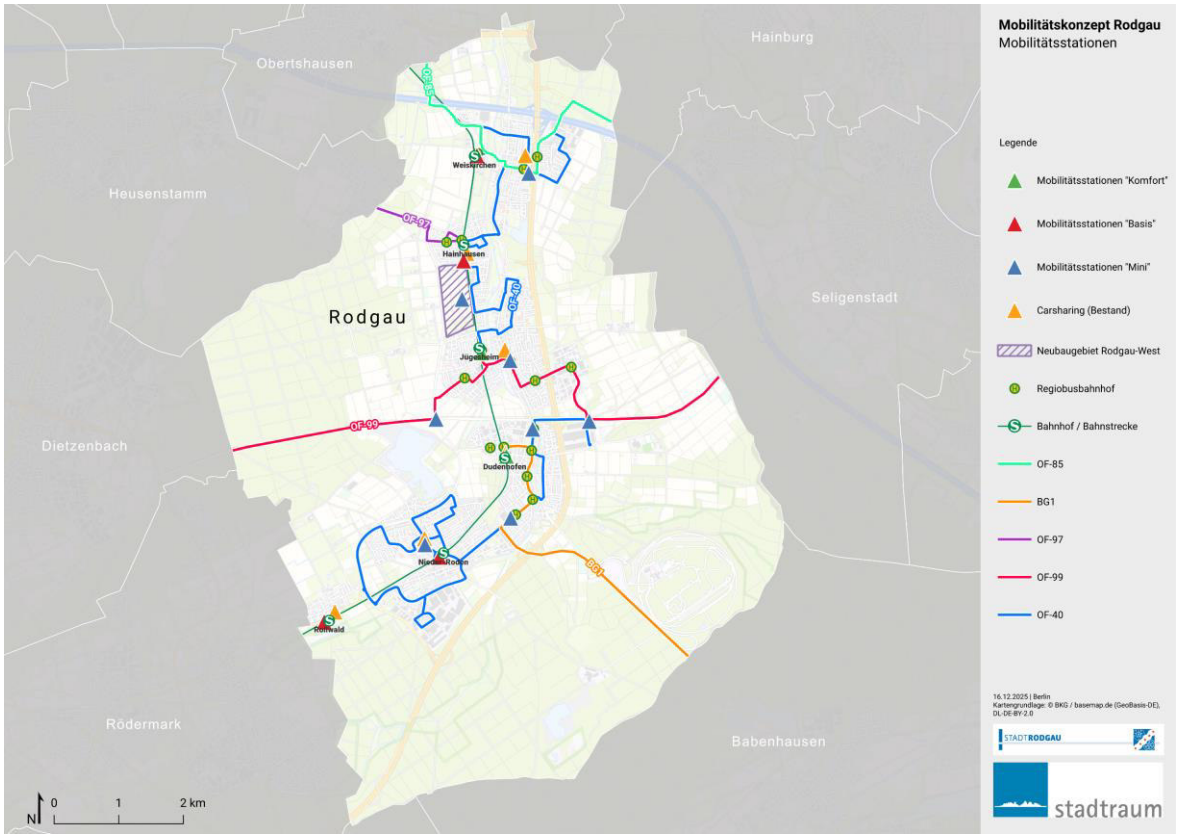



Abbildung 11: Vorgeschlagene Lage der Mobilitätsstationen (Quelle: stadtraum; basemap.de/ BKS)

Je höherwertiger die Anbindung eines ÖPNV-Zugangspunktes ist, desto umfassender soll die jeweilige Station ausgestattet werden. Dies kann beispielsweise durch das Angebot von Bike- oder Carsharing, Vorhandensein von Schließfächern oder überdachten Radabstellanlagen gestaltet werden. Potenzielle Standorte und ihre jeweilige Kategorie sind der Maßnahmenkarte „Mobilitätsstationen“ zu entnehmen (siehe Abbildung 11: Vorgeschlagene Lage der Mobilitätsstationen). An den zentral gelegenen Bahnhöfen Jügesheim und Dudenhofen sind Mobilitätsstationen der höchsten Kategorie vorgesehen, an den anderen Bahnhöfen der Kategorie „Basis“. Im Sinne eines Netzes von Mobilitätsstationen sind solche der Kategorie „Mini“ in den von den Bahnhöfen abgesetzten Orts- bzw. Geschäftszentren in Weiskirchen, Jügesheim, Dudenhofen (Super-/Fachmärkte Hegelstraße sowie Nieder-Röder-Straße) und Nieder-Roden vorgesehen, sowie perspektivisch im neuen Wohngebiet westlich der Bahn, das südlich an die Südtrasse in Hainhausen anschließen soll. Darüber hinaus sind Stationen am Radschnellweg FRM9 entlang des Kreisverbinders platziert, die an den Kreuzungspunkten mit der Rodgau-Ringstraße und der Gutenbergstraße angelegt werden sollen.

Der Ausbau soll geprüft und möglichst entsprechend diesem Konzept umgesetzt werden. Bei der Entwicklung oder Erschließung neuer Flächen oder Nutzungen im Stadtgebiet sollte immer geprüft werden, ob die Einrichtung von Mobilitätsstationen als Bestandteil der verkehrlichen Erschließung sinnvoll ist (z.B. Gewerbegebiet D30).

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Erweiterung und Modernisierung der Bike+Ride-Anlagen an allen S-Bahnhöfen im Stadtgebiet. Der Ausbau soll entsprechend dem bestehenden Bike+Ride-Konzept sowie gemäß den Inhalten der „Bedarfsermittlung Fahrradabstellanlagen S-Bahnhöfe der Stadt

Rodgau“ (Stadtwerke Rodgau, 2025) und der „Stellungnahme der Infostelle Fahrradparken“ (Infostelle Fahrradparken, 2025) geprüft und umgesetzt werden. Sie enthalten ermittelte Bedarfe sowie detaillierte Handlungsempfehlungen zu den jeweiligen Standorten.

Ebenso ist anzustreben, regelmäßig mithilfe des Bedarfsrechners der Infostelle Fahrradparken das Angebot zu überprüfen und zu aktualisieren. Grundsätzlich gilt, dass das Abstellen von Fahrrädern günstiger als das Parken von Autos sein sollte.

Auch für die Park+Ride-Anlagen sind Maßnahmen vorgesehen. Durch Auslastungserhebungen soll geprüft werden, ob an stark frequentierten Standorten eine Kapazitätserweiterung, beispielsweise in Form einer Parkpalette, sinnvoll und machbar ist. Es wird empfohlen, die Bewirtschaftung an den P+R-Anlagen zu prüfen, um die Attraktivität der Anfahrt zum S-Bahnhof mit dem Rad oder dem Stadtbus zu erhöhen. Hierfür sollte ein Pilotversuch durchgeführt und ausgewertet werden; Gegenstand dieses Pilotversuchs sollte auch die Überlegung sein, welcher S-Bahnhof sich am besten dafür eignet. Bei positiven Ergebnissen sollte das Modell auf andere P+R-Anlagen im Stadtgebiet übertragen werden.

Darüber hinaus sollen Carsharing-Angebote weiter ausgebaut werden. Vorgesehen sind neue Stationen an hochfrequentierten Zielen wie Einkaufsmöglichkeiten oder in verdichteten Wohnlagen. Es wird empfohlen, zusätzlich weitere Fahrzeugtypen anzubieten, die Buchung zu vereinfachen und das Blockieren von Fahrzeugen ohne Nutzung möglichst zu unterbinden. Ergänzend wird empfohlen, auch in städtischen Veröffentlichungen auf Mitnutzungs-Apps für private Kfz hinzuweisen, um das vorhandene Potenzial an Fahrzeugen effizienter nutzbar zu machen.

## 7.6 Aufenthaltsqualität

Mögliche Maßnahmentypen im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität sind:

- Verweilmöglichkeiten schaffen
- Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum schaffen
- Ausweitung der Begrünung
- Umgestaltung des Straßenraumes zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich

Im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität zielt das Mobilitätskonzept der Stadt Rodgau darauf ab, den öffentlichen Raum attraktiver, nutzerfreundlicher und grüner zu gestalten. Eine Maßnahme beschäftigt sich mit der Schaffung von Aufenthaltsorten, die durch gezielte Begrünung und die Bereitstellung von Sitzgelegenheiten zum Verweilen einladen. Dabei sollen auch versiegelte Flächen, etwa Stellplätze, entsiegelt und für die Begrünung oder andere öffentliche Nutzungen umgewidmet werden.

Besonderes Augenmerk liegt auf der Gestaltung von Ausruhmöglichkeiten für Seniorinnen und Senioren. Innerhalb eines Radius von 500 m um die zentralen Orte in den Stadtzentren sollen attraktive und barrierefreie Ruhebereiche geschaffen werden.

Zusätzlich sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Stadtteilzentren verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehen werden. Hierbei sollen Parkflächen neu geordnet, die Anzahl der Kfz-Stellplätze zu Gunsten von Grünflächen und Bäumen reduziert, Lieferzonen eingerichtet und ggf. Verweilbereiche vor Geschäften hergestellt werden. Eine Anpassung der zulässigen Parkdauer kann zusätzlich zur Optimierung der Nutzung beitragen.

Damit diese Funktion erfolgreich erfüllt werden kann, ist zugleich eine Steigerung der Attraktivität der Märkte und zentralen Plätze, etwa am Hermann-Sahm-Platz und am Puiseauxplatz, erforderlich. Durch die Schaffung attraktiver Orte zum Verweilen sollen diese Bereiche nicht nur belebt, sondern auch als soziale Treffpunkte für die Einwohnerinnen und Einwohner genutzt werden.

Entlang der Rodau wird der bereits vorhandene Grünzug weiterentwickelt und um Angebote für alle Altersgruppen ergänzt. Begleitend dazu sollen dort, wo Bedarf besteht und wo es möglich ist, durchgehende Fuß- und Radwege entstehen.

## 7.7 Mobilitätsmanagement

Mögliche Maßnahmentypen im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement sind:

- Feste Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr einrichten
- Kampagne zu Mobilitätsangeboten und Rücksichtnahme im Stadtgebiet als zusätzliche Maßnahme
- Präventionskampagnen zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung durchführen
- Seniorinnen und Senioren über Mobilitätsangebote informieren
- Teilräumliches Stadtentwicklungskonzept erstellen lassen
- Belebung der Wochenmärkte
- Weitere Einkaufsmöglichkeiten schaffen
- Mobilitätsverhalten statistisch erfassen (z.B. SrV)
- Fortschreibung von Smart-City-Projekten

Im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement wird das Ziel, Nahmobilität durch organisatorische und kommunikative Ansätze zu verbessern, verfolgt. Ein zentrales Element ist die Wiederbelebung von Wochenmärkten, die künftig wieder stärker als Orte der Begegnung, der Nahversorgung und des städtischen Lebens dienen sollen. Kurze Wege, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, werden damit gefördert.

Auch im Ortskern von Jügesheim wird eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität angestrebt. Ein teilräumliches Stadtentwicklungskonzept kann hierfür Lösungen für die Entsiegelung, Begrünung, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie die Schaffung neuer Treffpunkte erarbeiten und damit die Märkte nachhaltig stärken.

Ergänzend sind die Themen Sensibilisierung und Prävention im Verkehr zu stärken. Regelmäßige Kampagnen können dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu vermeiden. Weitere Ergänzungen können zielgruppenspezifische Informationskampagnen sein, wie etwa „Sichere Mobilität im Alter“ der Deutschen Verkehrswacht oder die Initiative „Radfahren-neu-entdecken.de“, um über On-Demand-Angebote und Nahmobilität zu informieren.

Zur Förderung nachhaltiger Mobilität sollen Aktionen wie ein „Tag des Umweltverbundes“ eingeführt werden. Hier können die Bürgerinnen und Bürger kostenfrei den Hopper, Lastenräder oder Sharing-Angebote ausprobieren. Solche Aktionen können beispielsweise im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche stattfinden. Auch die jährliche Teilnahme am Stadtradeln wird fortgeführt.

# 8 Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im Sinne des Mottos, Leitbildes und Zielsystems erfolgt schrittweise durch den Magistrat der Stadt Rodgau. Dabei werden die Konzeptkarten sowie die beschriebenen Ansätze berücksichtigt, vertieft und in konkrete Projekte überführt.

Es wird empfohlen, dass der Magistrat die politischen Vertreterinnen und Vertreter sowie die Öffentlichkeit regelmäßig über anstehende Planungen und bereits umgesetzte Maßnahmen informiert. Größere oder besonders umfangreiche Maßnahmen mit hohem Finanzvolumen können der Politik zur Beratung und Diskussion vorgelegt werden.

Bei der Umsetzung und Maßnahmenplanung werden Maßnahmen priorisiert, die bei den folgenden vier Kriterien insgesamt eine hohe Bewertung erhalten:

- Sicherheit
- Umsetzbarkeit
- Akzeptanz
- Wirkung / Spürbarkeit

Ergänzend sollten bei der Umsetzung noch der Netzgedanke (z. B. Lückenschlüsse), die Nutzung von Symbiosen mit anderen Maßnahmen sowie Planungszeiträume berücksichtigt werden.

Es wird empfohlen, den Umsetzungsstand bzw. das Erreichen des Mottos / der Ziele in regelmäßigen Abständen zu überprüfen.

Nach fünf und nach zehn Jahren sollte überprüft werden, welche Maßnahmen umgesetzt wurden. Bei starken Abweichungen zu dem vorgenommenen Pensum ist zu bewerten, ob diese auf geänderte Voraussetzungen zurückzuführen sind – was zu einem Verzicht auf Maßnahmen führen könnte – oder ob die Planungs- bzw. Umsetzungskapazitäten zu gering sind, sodass entsprechend nachgesteuert werden sollte.

Neben dem Umsetzungsstand der Maßnahmen sind die Wirkungen auf die Mobilität von Interesse. Um diese zu ermitteln, ist die Teilnahme an der Befragung „SrV“ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) der TU Dresden zu empfehlen, die alle fünf Jahre erfolgt. Es wird empfohlen an den Befragungswellen 2033 und 2038 teilzunehmen.

Es kann (bspw. um den Nachteil der nicht vollständigen Vergleichsdaten zu mindern: einmalig ergänzend) eine Mobilitätsbefragung im Zuschnitt der städtischen Befragung (Sweco) von 2024 im Jahr 2029 (und ggf. 2034) wiederholt werden, sodass die Auswertung zum Evaluationszeitpunkt vorliegt.

Es wird empfohlen, mit dem für Klimaschutz zuständigen Fachdienst abzustimmen, ob noch engmaschigere Mobilitätsbefragungen als erforderlich angesehen werden. Wenn ja, könnte eine Teilnahme an den SrV-Erhebungen alle fünf Jahre und dazwischen eine auf wenige Parameter (z. B. Modal Split, differenziert nach Wegezwecken) reduzierte Befragung veranlasst werden. Ein anderer Anlass für Zwischenbefragungen kann bestehen, um Vorher-Nachher-Effekte größerer Maßnahmen bewerten zu können. Diese Befragungen sollten dann entsprechend zugeschnitten werden.

# 9 Fazit

Mit Teil 2 des Mobilitätskonzeptes liegt für die Stadt Rodgau ein strategischer Rahmen vor, der auf der Bestandsanalyse aus Teil 1 aufbaut und die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung bis 2035 stellt. Ausgangspunkt ist ein klarer Befund: Rodgau verfügt über eine sehr gute Einbindung in das regionale Straßen- und Schienennetz sowie eine grundsätzlich hochwertige ÖPNV-Erschließung. Dennoch dominiert der MIV weiterhin den Alltag – mit erheblichen Umwelt- und Flächenbelastungen.

Die Analyse zeigt deutliche Defizite im Nahbereich: Netzlücken und nicht regelkonforme Führungen im Fuß- und Radverkehr, die trennende Wirkung der Ortsdurchfahrt (alte B 45) sowie mangelnde Barrierefreiheit und unzureichende Intermodalität mindern die Attraktivität und Sicherheit des Umweltverbundes. Vor dem Hintergrund ambitionierter Klimaschutzziele und gesellschaftlicher Trends ist ein grundlegender Modal Shift anzustreben.

Das Konzept setzt hier an: Es definiert ein Leitbild „Angebotsorientiert. Nachhaltig. Für alle.“ und leitet daraus konkrete Handlungsfelder ab – von der Stärkung der Nahmobilität über den Ausbau von Fuß- und Radwegen, die Verbesserung des ÖPNV und Sharing-Angebote bis hin zur Aufwertung öffentlicher Räume. Ergänzend werden Standards für die Gestaltung von Straßenräumen und Maßnahmen zur Förderung von Intermodalität und Aufenthaltsqualität festgelegt.

Die Umsetzung wird schrittweise erfolgen und erfordert eine enge Zusammenarbeit aller Akteurinnen und Akteure. Mit konsequenter Priorisierung und regelmäßiger Evaluierung wird Rodgau eine lebenswerte, klimafreundliche und vernetzte Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger schaffen.

stadtraum

## Anlagen

Anlage 1: Zielsystem

Anlage 2: Workshop Öffentlichkeit Sept 2023

Anlage 3: Fußverkehrskarten

Anlage 4: Radroutennetz

Anlage 5: Straßenklassifizierung

Anlage 6: Vorgeschlagene Lage der Mobilitätsstationen

## Literatur

**Basemap.de/ BKS (o. J.):** basemap.de. URL: https://basemap.de/viewer/ (letzter Zugriff 10.12.2025).

**Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) (2021)**: Verabschiedet am 12. Dezember 2019 und novelliert am 18. August 2021.

**Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2025):** „Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (SUMP) – Nationales Unterstützungsprogramm ‚nachhaltig.mobil.planen.'" Artikel, 20.03.2025. Online verfügbar unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderprogramm-sump.html.

**Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (2025):** Elektro-Pkw: Zahl der zugelassenen Fahrzeuge steigt. URL: https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/111-Elektroautos-Pkw-Bestand.html (letzter Zugriff am 10.12.2025).

**Bundesregierung (2024):** Ein Plan fürs Klima. Klimaschutzgesetz und Klimaschutzprogramm. URL: https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/tipps-fuer-verbraucher/klimaschutzgesetz-2197410 (letzter Zugriff 10.09.2024).

**Bundesregierung (2025):** Ein Ticket für ganz Deutschland. URL: https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074 (letzter Zugriff 09.12.2025).

**Energieversorgung Rodau GmbH (EVR) (o.J.):** Carsharing-Angebot der EVR. URL: https://www.evrodau.de/Navigation/Carsharing/ (letzter Zugriff am 10.07.2025).

**FvSS Rodgau (o. J.):** Laufbus. ULR: https://www.fvssrodgau.de/der-laufbus/ (letzter Zugriff am 10.12.2025).

**Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2014):** Handbuch Hessen Mobil. Straßen- und Verkehrsmanagement. URL: https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-02/zentrales_handbuch_kap_4_9_stand_ab_2014_02_10_bis_2015_10_26.pdf (letzter Zugriff am 10.12.2025).

**Hessisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Hessisches Klimagesetz – HKlimaG) (2023)**: Verabschiedet am 26. Januar 2023.

**Hessisches Statistisches Landesamt (2022):** Die Bevölkerung der kreisfreien Städte und Landkreise Hessens am 31. Dezember 2024 nach Alter und Geschlecht. URL: https://statistik.hessen.de/sites/statistik.hessen.de/files/2025-06/ai2_j2024_bevoelkerung_tabelle_21.xlsx (letzter Zugriff 10.09.2024).

**Infostelle Fahrradparken (2025):** Rodgau. Stellungnahme der Infostelle Fahrradparken. 21.10.2025.

**Klimaplan Hessen (2023)**: Auf dem Weg zur Klimaneutralität. URL: https://www.klimaplan-hessen.de/files/content/Downloads/der_klimaplan_hessen_barrierefrei.pdf (letzter Zugriff 28.08.2024).

**Koch, N., Illenseer, N., Amberg, M., Treichel-Grass, K. (2025)**: Ariadne kompakt: Wirkung des Deutschland-Tickets auf Mobilität und Emissionen. URL: https://ariadneprojekt.de/publikation/ariadne-kompakt-wirkung-des-deutschland-tickets-auf-mobilitaet-und-emissionen/ (letzter Zugriff 02.07.2025).

**Kraftfahrt-Bundesamt (2024):** Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. 1. Januar 2024. URL: https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ1/fz1_2024.xlsx;jsessionid=83498DFB865F40875FF5A433C067E38B.live21321?__blob=publicationFile&v=4 (letzter Zugriff 03.09.2024).

**Kraftfahrt-Bundesamt (2025): Fahrzeugzulassungen (FZ):** Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen mit alternativem Antrieb. Monatsergebnisse Oktober 2025. URL: https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ28/fz28_2025_10.xlsx?__blob=publicationFile&v=5 (letzter Zugriff 10.12.2025).

**Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) (2022):** Nahverkehrsplan für den Kreis Offenbach.

**Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF) (o. J.):** kvgOG Hopper: FAQ.
URL: https://www.kvgof-hopper.de/faq (letzter Zugriff 10.12.2025).

**MiD (2017):** Kurzreport Hessen. URL: https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-11/infas_mid2017_kurzreport_hessen.pdf (Letzter Zugriff 18.09.2024).

**MiD (2023):** Kurzreport. URL: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2023-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile (Letzter Zugriff 25.11.2025).

**MTS-K – Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (2025):** Kraftstoffpreise an öffentlichen Tankstellen, in: Statistisches Bundesamt (Destatis). URL: https://www.dashboard-deutschland.de/indicator/tile_1667921381760?mtm_campaign=dd-social-sharing (Letzter Zugriff 10.12.2025).

**Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (2020):** Regionaler Nahverkehrsplan – Fortschreibung bis 2030. Frankfurt am Main.

**Stadt Rodgau (2019):** Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept der Stadt Rodgau.

**Stadt Rodgau (2021a):** Mobilitätskonzept der Stadt Rodgau. Teil 1: Bestandsanalyse und Erstellung eines Verkehrsmodells.

**Stadt Rodgau (2021b):** Rahmenplan Rodgau-West.

**Stadt Rodgau (o. J.):** Schulwege & Parken an Schulen. URL: https://www.rodgau.de/de/leben/kinder-jugend-familie/schulen-schulsozialarbeit/#SchulewegeParken (letzter Zugriff 10.12.2025)

**Stadtwerke Rodgau (o. J.):** Stadt- und Regionalverkehr ÖPNV-Angebot. URL: https://www.stadtwerke-rodgau.de/de/strassen-verkehr/mobilitaet-oepnv/stadt-regionalverkehr/#Busverbindungen https://www.stadtwerke-rodgau.de/mobilitaet/oepnv/ (letzter Zugriff 10.1207.2025).

**Stadtwerke Rodgau (2025):** Bedarfsermittlung Fahrradabstellanlagen S-Bahnhöfe der Stadt Rodgau. Stand: November 2025.

**Statistisches Bundesamt (Destatis) (2023):** Demografischer Wandel: Anteil der Bevölkerung ab 65 Jahren von 1950 bis 2021 von 10 % auf 22 % gestiegen. Pressemitteilung Nr. N033. 07. Juni 2023. URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/06/PD22_N033_12.html (letzter Zugriff 03.09.2024).

**Statistisches Bundesamt (Destatis) (2025):** Straßenverkehr: EU-weite $CO_2$--Emissionen seit 1990 um 29 % gestiegen. URL: https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/$CO_2$_Strassenverkehr.html (letzter Zugriff 10.09.2024).

**Statistisches Bundesamt (o. J.):** Qualität der Arbeit. Erwerbstätige, die von zu Hause aus arbeiten. URL https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Qualitaet-Arbeit/Dimension-3/home-office.html (Letzter Zugriff 02.07.2025).

**SWECO (2024):** Mobilität in Rodgau. Erläuterungsbericht zur Mobilitätsbefragung.

**Umweltbundesamt (UBA) (2020):** Ökologische Bewertung von Verkehrsarten. Abschlussbericht. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_156-2020_oekologische_bewertung_von_verkehrsarten_0.pdf (Letzter Zugriff 10.09.2024).

**Umweltbundesamt (UBA) (2023):** Umweltbewusstsein in Deutschland. URL: https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/umweltbewusstsein-in-deutschland (letzter Zugriff 04.09.2024).

**Umweltbundesamt (UBA) (2024a):** Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing. URL: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing (letzter Zugriff 03.09.2024).

**Umweltbundesamt (UBA) (2024b):** Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand. URL: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#laenge-der-verkehrswege (letzter Zugriff 03.09.2024).