Abschlussbericht

Fuß- und Radverkehrskonzept Rödermark



Quelle: VAR+, eigene KI-Bearbeitung mit ChatGPT (OpenAI) 2026, schwarzes Fahrzeug entfernt

Auftraggeber

Stadtverwaltung Rödermark
Dieburger Straße 13-17
63322 Rödermark

STADT RÖDERMARK
Gemeinsam eins

Bearbeitung

Planungsbüro **VAR+**
Riedeselstr. 48
64283 Darmstadt

VAR+

Beteiligte Mitarbeiter:

Dipl.-Ing. Uwe Petry
Dipl.-Ing. Sylke Petry
Laura Nöding, M. Sc.
Johannes Meierhöfer

Darmstadt, September 2026

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis i
Abkürzungsverzeichnis iii
1 Kurzfassung 1
2 Vorüberlegungen und Netzanforderungen 3
2.1 Ausgangslage 3
2.2 Zielsetzung 5
2.3 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess 7
3 Gesamtbetrachtung und Analyse 8
3.1 Vorhandenes Wegenetz 9
3.1.1 Schienennetz 9
3.1.2 Klassifizierte Straßen 12
3.1.3 Fernradwege und touristische Radroute 13
3.1.4 Netz von Wegen mit Markierungen für Schul- und Kitawege 14
3.1.5 Wanderwege 14
3.1.6 Rad-Hauptnetz Hessen 16
3.1.7 Radroutenplaner Hessen 17
3.2 Quellen und Ziele, Wunschliniennetz 18
3.2.1 Schnittstellen ÖPNV – Rad- und Fußverkehr 18
3.2.2 Schulen und Schulwegpläne 18
3.2.3 Gewerbegebiete 22
3.2.4 Weitere radverkehrsrelevante Ziele 23
3.2.5 Wunschliniennetze 23
3.3 Fahrradklimatest Rödermark 25
3.4 Unfallanalyse 27
3.5 Radabstellanlagen 27
3.6 Befahrungen und Befahrungsnetz 32
4 Prognose und Szenarien 33
5 Ziele und Leitbilder 34
6 Öffentlichkeitsbeteiligung 38
6.1 Online-Beteiligung 39
6.2 Workshop Senior*innen 42
6.3 Workshop Schüler*innen 43
7 Netzkonzeption 45

7.1 Klassifizierung und Netzsystematik 45
7.2 Klassifiziertes Radverkehrsnetz Stadt Rödermark 49
7.2.1 Radschnellverbindung/Raddirektverbindung 50
7.2.2 Pendlerrouten 51
7.2.3 Basisrouten 58
7.2.4 Verdichtungsnetz 60
7.3 GutGehwege für die Stadt Rödermark 61
8 Handlungs-/Maßnahmenkonzept 63
8.1 Vorgehen bei der Maßnahmenplanung 63
8.1.1 Verwendete Regelwerke 64
8.1.2 Hessische Qualitätsstandards und Musterlösungen 65
8.2 Maßnahmenkataster Radverkehr 66
8.3 Erläuterungen vorgeschlagener Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs 68
8.3.1 Schutzstreifen 68
8.3.2 Radfahrstreifen 69
8.3.3 Piktogrammkette 70
8.3.4 Fahrradstraße 71
8.3.5 Gemeinsamer Geh- und Radweg straßenbegleitend 72
8.3.6 Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zusatzzeichen landwirtschaftlicher Verkehr frei 73
8.4 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs 74
8.5 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs 76
8.5.1 Optimierung der Fahrradabstellanlagen 76
8.5.2 Serviceelemente 82
8.6 Priorisierung der Maßnahmen 83
8.7 Kostenschätzung und Umsetzungsstrategie 85
8.7.1 Anwendungsleitlinie zur Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen 86
8.7.2 Kostenschätzung 86
8.7.3 Umsetzungsstrategie 90
9 Fördermittel 94
10 Fazit 95
Abbildungsverzeichnis I
Tabellenverzeichnis IV
Literaturverzeichnis V
Anlagenverzeichnis VIII

Abkürzungsverzeichnis

AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
B+R	Bike+Ride
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
HBR-HE	Handbuch zur Radwegweisung in Hessen
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
ivm	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
LSA / LZA	Lichtsignalanlage / Lichtzeichenanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM	OpenStreetMap
P+R	Park+Ride
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RVN	Radverkehrsnetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VAR+	Planungsbüro VAR+
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



Abbildung 1 – Das Radverkehrskonzept als Teil der Nahmobilitätsstrategie Hessen (vgl. HMWEVW, 2019, S. 8)

1 Kurzfassung

Die Stadt Rödermark möchte mit Hilfe des Fuß- und Radverkehrskonzeptes die Verkehrsteilnahmebedingungen für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher Rödermarks verbessern. Das Planungsbüro Verkehrsalternativen Radfahren plus Gehen (**VAR+**) hat das **Fuß- und Radverkehrskonzept Rödermark** erstellt, dessen insgesamt **146 Maßnahmenvorschläge (117 Rad, 29 Fußverkehr)** den Fuß- und Radverkehr fördern oder deren Benachteiligungen aufheben können. Anhang 1 Maßnahmenkataster Radverkehr und Anhang 2 Maßnahmen für den Fußverkehr beinhalten die vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen befinden sich entlang der Radschnellverbindung/Raddirektverbindung und den Pendlerrouten des Klassifizierten Radverkehrsnetzes Rödermark (siehe Kapitel 8).

Zum **Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark (RVN)** gehören die Radschnellverbindung/Raddirektverbindung, 7 Pendlerrouten, 15 Basisrouten sowie Strecken von etwa 24 Kilometern Länge im Verdichtungsnetz, das RVN hat insgesamt eine Länge von 101 Kilometern. Das RVN Rödermark ist als **Karte 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Stadt Rödermark** Bestandteil des Fuß- und Radverkehrskonzeptes.

Entlang von Radschnellverbindung und Pendlerrouten soll Radfahrenden eine Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde, entlang von Basisrouten eine Reisegeschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde möglich sein. Weitere Eigenschaften von Pendler- und Basisrouten sind Abbildung 2 zu entnehmen.

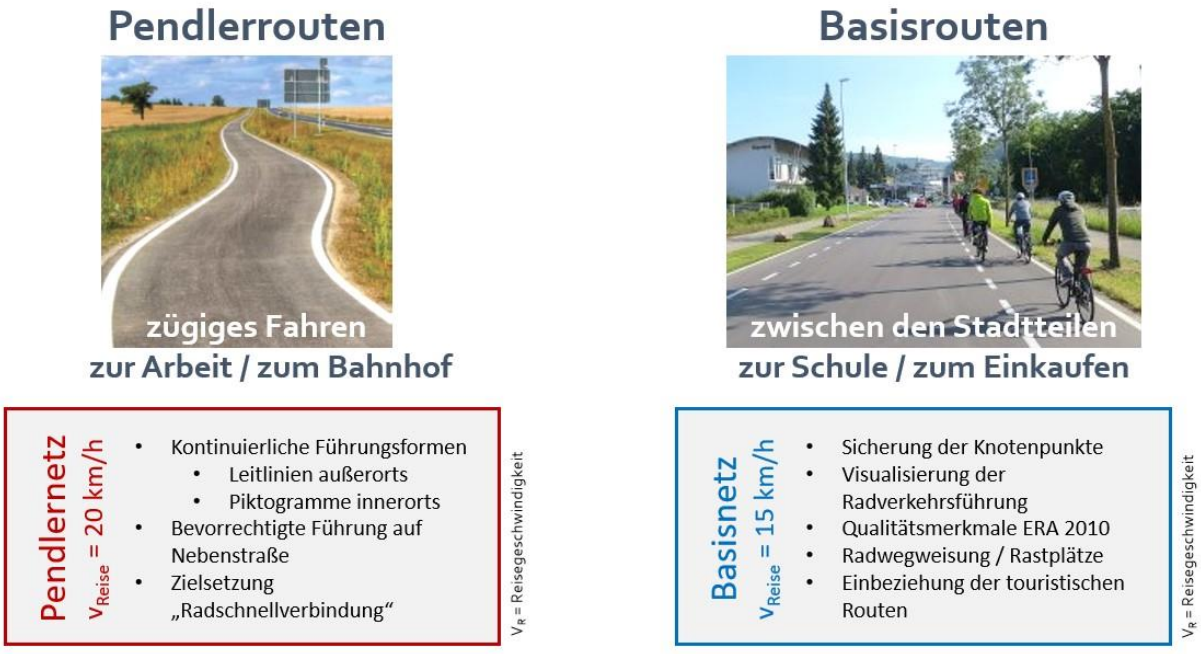


Abbildung 2 – Eigenschaften von Pendler- und Basisruten (eigene Darstellung (VAR+, 2025))

Das Radverkehrskonzept wurde speziell auf die Lage der einzelnen Ortsteile und den Verbindungen innerhalb der Kommune sowie auf Basis folgender grundlegender Ziele entwickelt:

- Schaffung sicherer und direkter Verbindungen
- Herstellung von erkenn- und begreifbarer Streckenführung
- Möglichkeit zum Ausbau attraktiver und komfortabel befahrbarer Führungsformen

Grundlagen zur Entwicklung des RVN waren für das Team von VAR+ die Bestandserhebung (siehe Kapitel 3 Gesamtbetrachtung und Analyse), das entwickelte Wunschliniennetz (siehe Kapitel 3.2.5) und das daraus abgeleitete Befahrungsnetz (siehe Kapitel 3.6).

Strategien zur Förderung des Fußverkehrs

Fußverkehr benötigt angenehme Wege, die gerne begangen werden, also eine Infrastruktur, die Bewegung aus eigener Kraft nicht behindert.

Das Anordnen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb bebauter Siedlungsgebiete erhöht sehr stark die Verkehrssicherheit, ermöglicht oftmals direkte Wege und mindert den Lärm. Weiterhin sollten unbedingt die Gehwege ausschließlich für den Fußverkehr ausgewiesen sein, dazu müssen zum Beispiel in Urberach unbedingt die weißen Markierungslinien entfernt werden (siehe Kapitel 8.4).

Grundsätzlich sind alle Gehwege, kleine Gässchen, Parkwege, Wirtschaftswege, Wald- und Feldwege für den Fußverkehr nutzbar. Straßen, die nicht schneller als 30 km/h befahren werden, sind ebenfalls dem Netz für Gehende zuzurechnen. Hingegen bilden Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oftmals Barrieren, so auch Bahngleise. (Kapitel 7.3 Strategische Fußverkehrsverbindungen – GutGehwege für die Stadt Rödermark) Für die Überwindung dieser Barrieren sind exemplarisch Maßnahmen zur Sicherung der Querungsstellen vorgeschlagen (Kapitel 8.3 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs).

2 Vorüberlegungen und Netzanforderungen

2.1 Ausgangslage

Rad- und Fußverkehr, Verkehrsträger der Nahmobilität, haben großes Potenzial zur Entlastung der Städte und Gemeinden von Lärm, CO2, anderen Abgasen und Schadstoffen. Gleichzeitig ist der Flächenbedarf beider Verkehrsträger um ein Vielfaches geringer als der des motorisierten Individualverkehrs. So können durch Förderung der Nahmobilität Verkehrsflächen der Städte und Kommunen für lebendigen Austausch und Handel, für Begegnungen sowie für den angenehmen Aufenthalt zurückgewonnen, die Lebensqualität verbessert und vor allem die allgemeine Verkehrssicherheit erhöht werden. Letztendlich können Fuß- und Radverkehr einen erheblichen Beitrag zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems leisten.

Die Themen Klimaschutz und Nahmobilität haben in Rödermark große Bedeutung, so wurden bereits 2011 ein Klimaschutzkonzept und 2017 ein Nahmobilitätsplan erstellt. Im Nahmobilitätsplan, dem Ergebnis des durchgeführten Nahmobilitäs-Checks, wurde ein Radverkehrskonzept als erforderliche Maßnahme beschrieben.

Die Stadt Rödermark liegt ca. 15 km südlich der Metropolregion Frankfurt/Offenbach, ca. 16 km nordöstlich der Stadt Darmstadt sowie ca. 26 km westlich der Stadt Aschaffenburg und erstreckt sich über eine Fläche von ca. 30 km². Sie setzt sich aus den Ortsteilen Ober-Roden, Urberach, Messenhausen, Waldacker und Bulau zusammen. Das Stadtgebiet weist eine recht unbewegte Topografie auf, sodass es sich besonders für den Rad- aber auch für den Fußverkehr sehr gut eignet. Von Osten steigt das Gelände leicht nach Westen hin an, der Stadtteil Messenhausen liegt leicht erhöht.

Einwohnerverteilung

Rödermark hat ca. 28.754 Einwohnende, die sich zum Großteil in den Stadtteilen Ober-Roden und Urberach wohnen. Die Bevölkerung der Stadtteile (Stadt Rödermark, 2026) teilt sich wie folgt auf:

- Ober-Roden 13.251 Einwohner
- Urberach 11.742 Einwohner
- Waldacker 2.943 Einwohner
- Messenhausen 785 Einwohner
- Bulau 82 Einwohner

Rödermark ist aufgrund der Nähe zu diversen Oberzentren und Metropolregionen eine Pendlerkommune. Täglich können ca. 9.200 Pendelbewegungen aus der Stadt festgestellt werden. Dem gegenüber stehen ca. 5.000 Pendelbewegungen nach Rödermark hinein und ca. 2.000 Binnenpendelbewegungen gegenüber (Pendleratlas, 2023). Als Hauptziele sind hier insbesondere Frankfurt am Main, Offenbach und Darmstadt zu nennen. Durch die flache Topografie und die relativ geringe Entfernung zu den Zielen des Pendlerverkehrs kann insbesondere die Pedelecnutzung eine sinnvolle Alternative zum Autoverkehr darstellen. Das Pedelec kann, wie die folgende Grafik des ADAC (siehe Abbildung 3) zeigt, in den Entfernungsbereichen bis ca. 12 km das schnellste Verkehrsmittel sein.

Neben dem Pedelec ist auch das klassische Fahrrad und das Zufußgehen zu fördern. Gerade durch die zentrale Lage der Bahnhöfe Ober-Roden und Urberach und die guten Anbindungen in Richtung Offenbach und Frankfurt, kann sowohl das Zufußgehen als auch das Fahrrad als Verkehrsmittel in einer längeren Wegekette dienen und somit den Pkw ersetzen. Dieser Umstand wird zusätzlich durch

überkommunale Radverkehrsinfrastrukturprojekte wie etwa die Raddirektverbindung von Seligenstadt zum Frankfurter Flughafen oder die von VAR+ erstellte Machbarkeitsstudie zur Raddirektverbindung Offenbach – Dietzenbach – Rödermark – Eppertshausen – Dieburg unterstützt. Hier kann auf eine breite Basis von Grundlagen zurückgegriffen werden. Auch radtouristische Routen werden für das Radverkehrskonzept herangezogen, um möglichst hohe Potenziale auf den identifizierten Trassen zu erzielen.

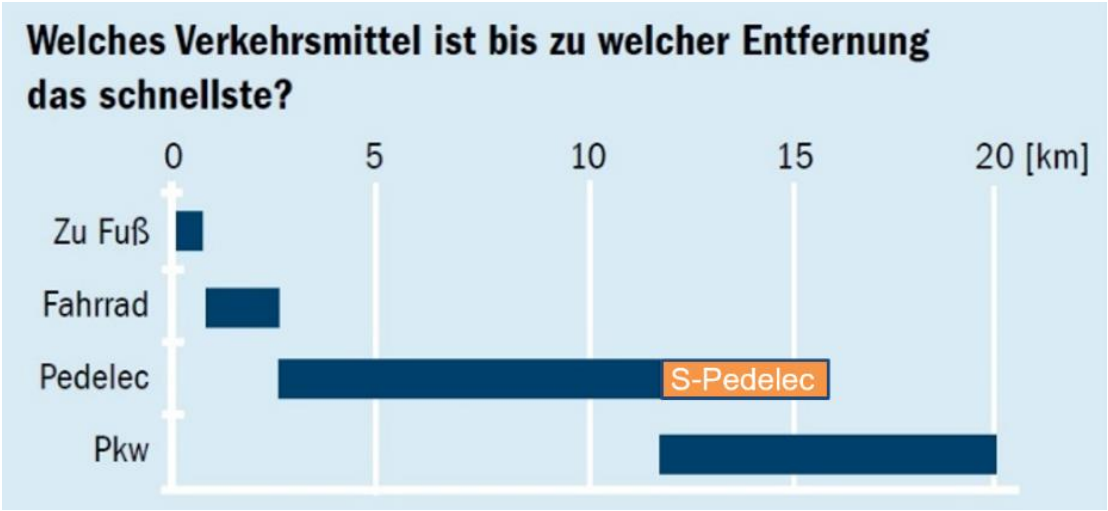


Abbildung 3 - Distanzweiten in Abhängigkeit der Entfernung nach Verkehrsmittel (ADAC, 2022)

Zum Themenfeld Fußverkehr

Der Fußverkehr als aktive Basismobilität wird oftmals unterschätzt. Mit Verkehrsanteilen von bis zu 30% im Binnenverkehr ist der Fußverkehr in einigen Städten und Gemeinden wichtige Grundlage der Alltagsmobilität. Im Bereich der Verkehrs- und Stadtplanung wird dem Fußverkehr jedoch selten der angemessene Stellenwert zugeschrieben. In vielen Städten und Gemeinden stehen dem Fußverkehr nur „Restflächen", mitunter keine eigenen Verkehrsflächen, zur Verfügung und die Gehenden müssen sich zwischen parkenden Kfz und der Fahrbahn ihren Weg suchen. Bordsteine als wichtige Grenze zwischen Fahrbahn und Gehwegbereich fehlen oder sind in Form von Flach- oder Rundborden zum Befahren für den Kfz-Verkehr kein Hindernis. Insbesondere für die Schulverkehre stellt dieser Umstand oftmals ein großes Hemmnis dar, das der eigenständigen Mobilität entgegensteht. In den Kommunen sind die Ansprüche des Fußverkehrs meist noch nicht hinreichend berücksichtigt. Dabei ist Fußverkehr Teil jeder Wegekette und als Bindeglied zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln elementarer Bestandteil der Multimodalität.

Der große Vorteil der Verkehrsart Gehen ist die Tatsache, auf nahezu allen Flächen und auf engem Raum stattfinden zu können. Dieser Vorteil wird aber durch das Verweigern ausreichender Verkehrsflächen zum Nachteil, Gehende können zwar auch unebene, enge und steile Wege nutzen, wollen dies aber nicht, streben komfortables Gehen auf breiten Wegen mit ebenen und nicht geneigten Oberflächen an. Für gehende Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren und ähnlichen rollenden Gegenständen sind die genannten Forderungen zwingend. Vor allem die unbehinderte Mobilität von Menschen, die auf Rollstühle angewiesen sind, muss mittels Infrastruktur ermöglicht werden.

Gehen wird oft in einem Kontext des Defizitären, des Zwangs, gar des Versagens betrachtet. So treffen Eltern zum Beispiel die Aussage, ihr Kind vor allem aus dem Grund zur Schule oder Freizeitveranstaltung mit dem Auto zu fahren, weil andere Eltern dies ebenfalls täten und sie nicht schlecht dastehen wollen.

2.2 Zielsetzung

Radverkehr

Die notwendige Mobilitätswende ist aufgrund der Pflicht zum Klimaschutz und den Gegebenheiten der Energiekrise unabdingbar. Dabei wird die Zielsetzung verfolgt, nicht mehr uneingeschränkt den Forderungen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu folgen, sondern vielmehr den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs zu entsprechen sowie Aufenthalts- und Gestaltungsqualität zu schaffen. Es sollen Veränderungen im Mobilitätsverhalten ermöglicht werden, diese erfordern erheblichen Aufwand und Zeit zur Konzeptionierung, Planung, Finanzierung und Realisierung entsprechender Maßnahmen.

Das Rad- und Fußverkehrskonzept Rödermark bildet hierfür einen Rahmen, indem es für ein abgestimmtes Netz Maßnahmen vorschlägt. Es dient als Grundlage für weitere Planungen und der Verwaltung als Orientierung, um eine hohe Qualität von Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr in Rödermark zu erreichen und in den relevanten Handlungsbereichen aktiv zu werden. Tägliche Verkehrsabläufe zu den Schulen, zum Arbeitsplatz und zur Wohnung, zum Einkaufen sowie zu Freizeit- und Sportaktivitäten verdeutlichen die dringende Notwendigkeit, den Radverkehr durch Ausbau der Radwege und der Infrastruktur maßgeblich zu verbessern.

Durch geeignete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen mehr Verkehrsteilnehmer dazu bewegt werden, aufs Fahrrad umzusteigen und die Sicherheit für das Radfahren in allen Altersklassen zu erhöhen. Die dafür notwendigen Planungsprozesse und die anschließende Umsetzung werden durch die Akquise von Fördergeldern verschiedener Fördermittelgeber erleichtert. Im Radverkehrskonzept werden entsprechend Maßnahmen festgelegt, um den Radverkehr für unterschiedliche Nutzergruppen attraktiver zu gestalten.



Abbildung 4: Beispiel Radfahrstreifen innerorts | VAR+

Fußverkehr

Die Stadt Rödermark möchte Fußverkehr fördern, sie zielt damit auf die Schaffung einer neuen und menschlicheren Stadtmentalität als grundlegenden Komponente des verkehrspolitischen Handelns, was bereits 1998 vom EU-Parlament in Verbindung mit der Bedeutung des Fußverkehrs hervorgehoben wurde.

Die Stadt Rödermark möchte als einen Beitrag zum Klimaschutz und Bestandteil der Mobilitätswende mit Hilfe des Fußverkehrskonzepts das Gehen fördern und den Fußverkehr als Verkehrsträger, der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, die das Verkehrsgeschehen bisher dominieren, oftmals ungenügend beachtet ist, stärken. Ziel ist die Erhöhung der Lebensqualität, öffentliche Räume sollen belebt und die soziale Kontrolle gesteigert werden. Zudem stehen die Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen sowie Flächeneffizienz im Vordergrund. Des Weiteren wirkt sich ein Mehr an Fußverkehr positiv auf die Gesundheit aus, stärkt den Einzelhandel und verbessert die Standortvorteile.

Um diese Ziele zu erreichen, sollen hemmende Faktoren reduziert werden. Hierbei ist besonders zu erwähnen, dass beim Gehen die Umgebung anders wahrgenommen wird als zum Beispiel im Auto. Der Aufenthalt und das Gehen wird in Bereichen mit abweisender oder eintöniger Bauweise, fehlender Begrünung sowie Lärm- und Abgasemissionen vermieden. Fußverkehr wird mehr als andere Verkehrsarten besonders durch andere Modi eingeschränkt. Eine viel befahrene Straße stellt oftmals ohne adäquate Querungsmöglichkeit ein nicht sicher zu überwindendendes Hindernis dar.

Gehen soll als Quelle von Gesundheit, Lebensqualität und auch Zeitgewinn wahrgenommen werden können, dafür bedarf es einer fußverkehrsförderlichen Infrastruktur. Die Infrastruktur für Fußverkehr, bestehend aus Gehwegen, Parkwegen, Feld- und Waldwegen sowie gemeinsamen Geh- und Radwegen plus Fahrbahnen, die mindestens punktuell genutzt werden müssen, um rechts und links der Fahrbahn liegende Wege zu erreichen, muss, um das Gehen zu fördern, folgende Anforderungen erfüllen:

- Mindestens 2,50 m breit (siehe Abbildung 61) (FGSV, 2002)
- Möglichst wenige Interaktionen mit anderen Verkehrsarten höherer Fahrgeschwindigkeit
- Keine Fahrzeuge auf Gehwegen
- Querungsstellen gesichert durch Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und/oder FGÜ oder LZA
- Bänke
- Schatten und Regenschutz durch Arkaden oder Bäume
- Wegeoberflächen, die keine Unebenheiten und Querneigungen aufweisen
- Aufenthaltsbereiche
- Durchgängige Gehbahnen vor allem auf Schulwegen

Diese Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur sollen möglichst im gesamten Stadtgebiet erfüllt werden, in ersten Schritten jedoch entlang der definierten Achsen, den sogenannten **gutGehwegen**.

2.3 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess

Ein Kern des Projekts war es, die Stadt Rödermark von Beginn an intensiv in den Bearbeitungsprozess zur Erstellung des Rad- und Fußverkehrskonzepts einzubinden.

Folgende Termine wurden durchgeführt:

31.07.2024 Auftakt	• Strukturierung des Vorgehens • Vorbereitung der Bestandsaufnahme und Beteilung der Bürgerschaft
11-10-2024 Bestands-aufnahme	• Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Bestandsaufnahme • Abstimmung zur Beteilgung der Bügerschaft (Online-Beteiligung und Workshops)
28.10.2024 Netz-entwurf	• Vorstellung und Diskussion des ersten Netzentwurfs
20.11.2024 Bauaus-schuss	• Vorstellung der Zwischenergebnisse im Bauausschuss
01.12.2024 - 31.01.2025 Online-Beteiligung	• WEB-Basierte Öffentsbeteiligung zum Fuß- und Radverkehrskonzept
24.04.2025 Workshop	• Workshop mit Senioren zum Fuß- und Radverkehrskonzept
15.05.2025 AG Fuß + Rad	• Diskussion der Problemlagen
25.06.2025 03.07.2025 30.07.2025	• interne Abstimmung mit der Verwaltung zu offenen Fragen
14.04.2026 Workshop	• Workshop Oswald-von-Nell-Breuning-Schule | Schulisches Mobilitätsmanagement

Daneben gab es einen durchgängigen Kommunikationsaustausch und Absprachen zwischen der Stadt Rödermark und dem Planungsbüro VAR+, telefonisch sowie per E-Mail.

3 Gesamtbetrachtung und Analyse

Jede Konzeption beginnt mit der **Bestandserfassung**. Die umfassende Datenerhebung lieferte die Grundlage für die Projektbearbeitung. Neben den Anforderungen an das kommunale Netz wurden auch regionale und überregionale Planungen z.B. des Kreises Offenbach, des Landes Hessen und des Bundes berücksichtigt.

VAR+ führte die Bestandsaufnahme und Analyse des Ist-Zustandes in folgenden Themenfeldern durch:

- Fußverkehrsinfrastruktur
- Radverkehrsinfrastruktur
- Fuß- und Radwegen
- StVO-Beschilderung, Wegweisung, Lichtsignalanlagen, Beleuchtung
- ÖPNV-Anbindung
- Ruhendem Verkehr

Der Ist-Zustand der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur im Planungsraum wurde erfasst und bewertet.

Die folgende Abbildung 5 stellt die Bausteine eines Radverkehrskonzeptes schematisch dar und illustriert die Bestandsaufnahme und Analyse als Basis eines Fuß- und Radverkehrskonzeptes.



Abbildung 5 – Bausteine eines Radverkehrskonzeptes (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Im Folgenden werden die erhobenen Grundlagen- und Bestandsdaten sowie weitere Quellen vorgestellt, analysiert und in Bezug zum Planungsprozess des Fuß- und Radverkehrsnetzes Rödermark gestellt.

3.1 Vorhandenes Wegenetz

Für die Erstellung des Rad- und Fußverkehrskonzept in der Stadt Rödermark wurde vom Büro VAR+ zunächst das bestehende Verkehrssystem analysiert. Hierfür wurden das Schienennetz, das klassifizierte Straßennetz, die Linien des ÖPNV und die vorhandenen touristischen Rad- und Wanderrouten sowie bestehende Radverkehrsanlagen ermittelt.

3.1.1 Schienennetz

Das Schienennetz stellt eine besonders hochrangige Verbindung dar. Die Trassen des Schienennetzes stellen praktische Verbindungen dar, da sie die zentralen Orte und umliegenden Kommunen direkt miteinander verknüpfen. In Rödermark gibt es zwei Bahnhöfe (vgl. Abbildung 6):

- Rödermark-Ober-Roden
- Rödermark-Urberach

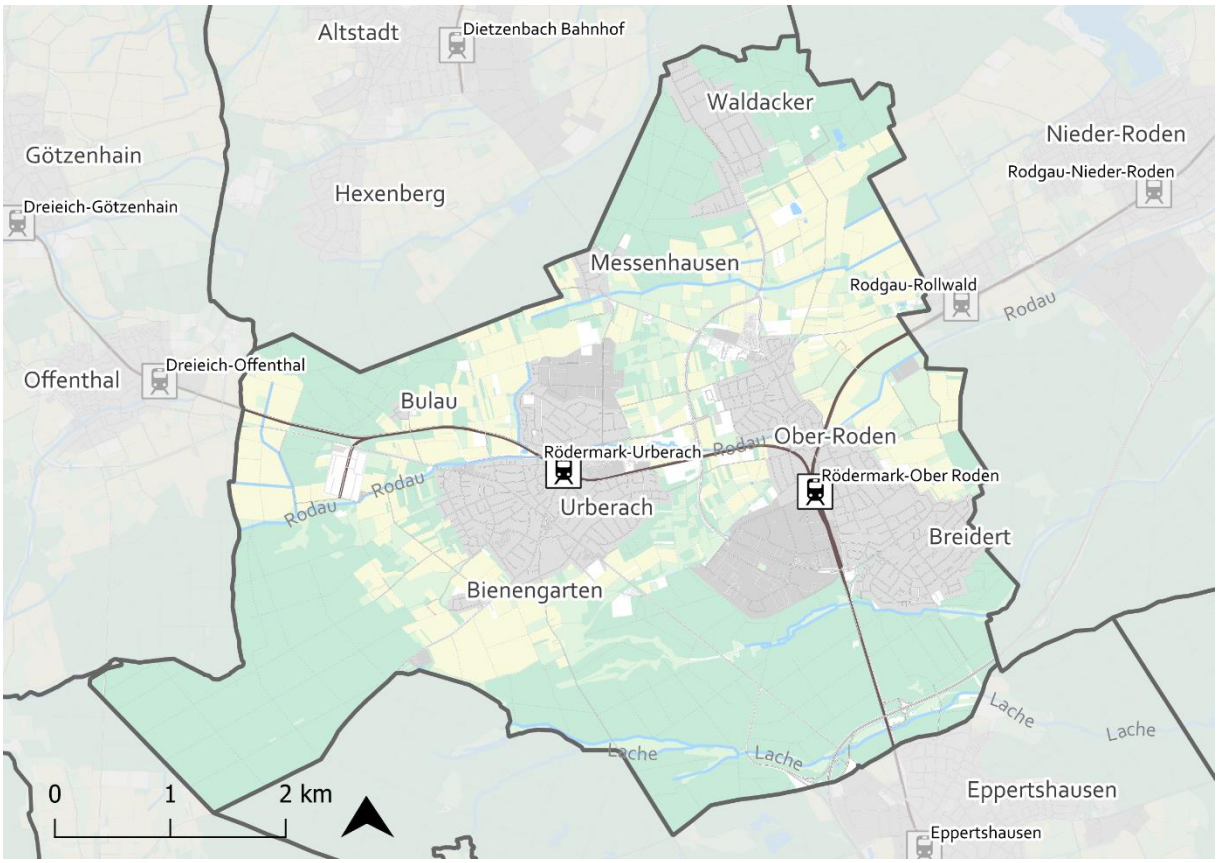


Abbildung 6 – Verortung der Bahnhöfe in Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Die Bahnhöfe liegen im Tarifgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und werden von S-Bahnen und Regionalbahnen bedient.

Am Bahnhof Rödermark-Ober-Roden verkehren folgende Züge:

- Regionalbahn 61 (RB 61) / Dreieichbahn

    - Frankfurt am Main – Dieburg
    - Neu-Isenburg – Dieburg
    - Stündlich im Grundbetrieb
- S-Bahn-Linie S1
    - Rödermark-Ober-Roden – Offenbach am Main
    - Rödermark-Ober-Roden – Wiesbaden
    - Halbstündlich im Grundbetrieb

Am Bahnhof Rödermark-Urberach verkehrt folgender Zug:

- Regionalbahn 61 (RB 61) / Dreieichbahn
    - Frankfurt am Main – Dieburg
    - Stündlich im Grundbetrieb

Es ist eine Verlängerung der S-Bahnlinie 2 geplant. Dabei soll die Strecke nicht mehr in Dietzenbach enden, sondern über Urberach bis nach Ober-Roden ausgebaut werden. Es gibt jedoch noch keine weiteren Informationen zu diesem Vorhaben.

Zusätzlich streben die betroffenen Kommunen der Dreieichbahn eine Taktverdichtung der Bahnlinie an. Hierbei soll die Dreieichbahn zukünftig in einem 30-Minuten Takt fahren. Ein entsprechendes Schreiben wurde an die Darmstadt-Dieburger-Nahverkehrsorganisation (DADINA) geschickt.

Innerhalb von Rödermark gibt zwei Buslinien, welche die beiden Stadtteile und Ziele innerhalb des Stadtgebietes miteinander verbinden sowie an die Nachbarkommunen anbinden. Außerdem binden an die beiden Bahnhöfe Buslinien zu weiter entfernten Zielen wie Darmstadt an.

Zudem gibt es einen Rufbus (Hopper), der über Telefonanruf oder Handy-App nach Bedarf angefordert werden kann. Der Hopper fährt Montag bis Donnerstag sowie an Sonn- und Feiertagen jeweils von 5 Uhr morgens bis 2 Uhr nachts. Freitag und Samstag ist ein 24-Stunden-Service vorgesehen.

Die folgende Abbildung 7 stellt das Liniennetz der Stadt Rödermark dar:

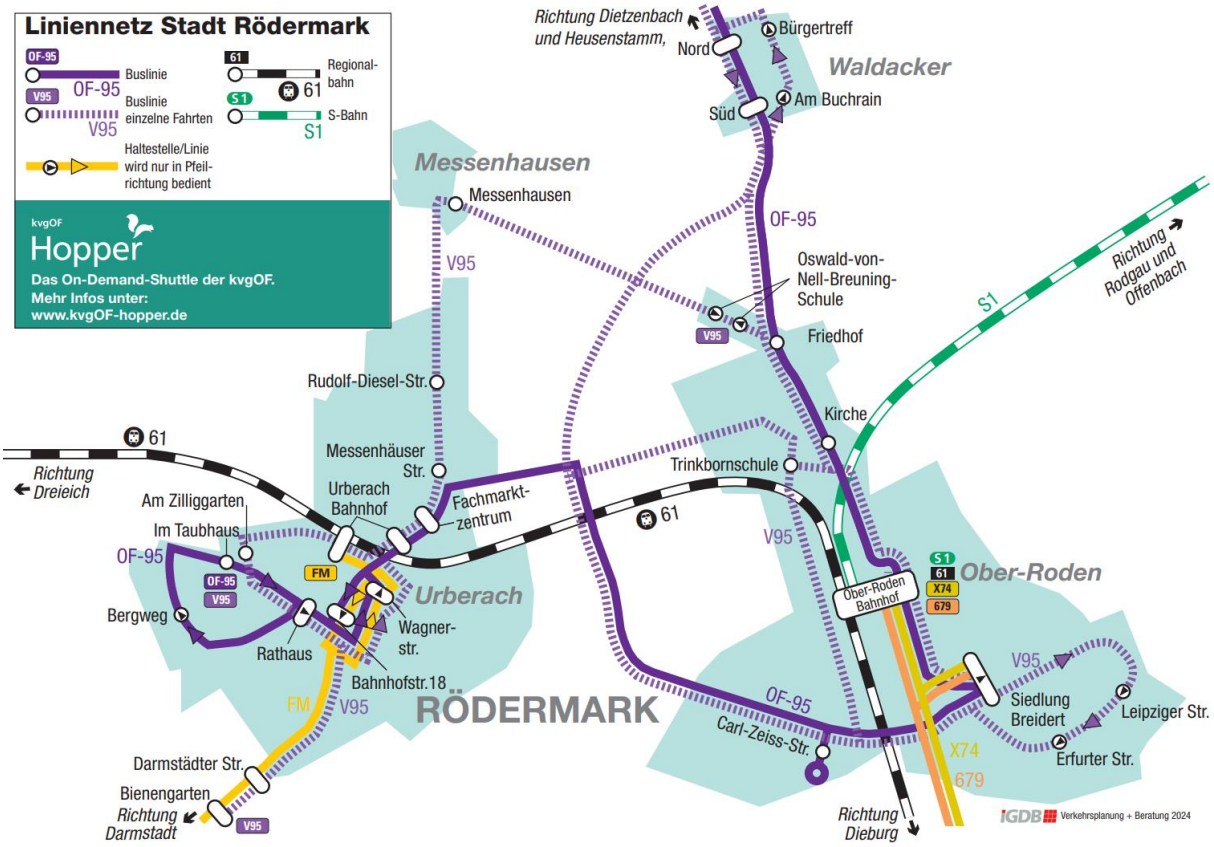


Abbildung 7 – Liniennetz Stadt Rödermark (RMV, 2024)

3.1.2 Klassifizierte Straßen

Klassifizierte (Bundes-, Landes-, Kreis-) Straßen stellen besonders hochrangige Verbindungen dar, indem sie die zentralen Orte miteinander verbinden. In vielen Fällen sind die klassifizierten Straßen für den Radverkehr nicht sicher nutzbar, würden jedoch praktische Verbindungen darstellen. Straßen werden aufgrund von verschiedenen Eigenschaften in Hessen unterschiedlich eingeteilt: Bundesautobahn, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Auf den verschiedenen klassifizierten Straßen gibt es unterschiedliche Verkehrsbelastungen, Breiten und zulässige Höchstgeschwindigkeiten.

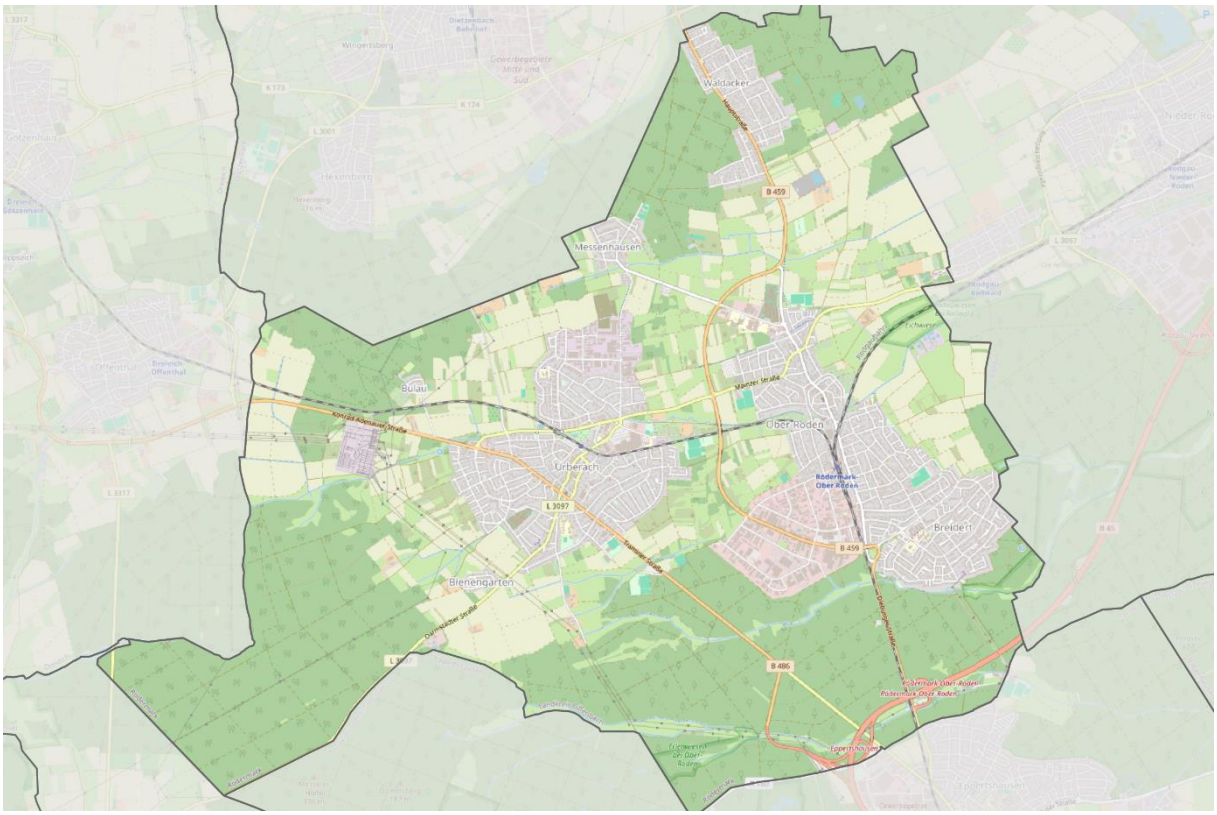


Abbildung 8 – Übersicht der klassifizierten Straßen auf der Gemarkung Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Rödermark verlaufen folgende klassifizierte Straßen:

Bundesstraßen in Rödermark:

B 45: Im Süden des Gemarkungsgebietes verläuft die B 45 von Rodgau kommend in Richtung Dieburg.

B 459: Die B 459 verläuft als Nord-Süd-Verbindung von Dietzenbach im Norden kommend durch Waldacker, als Ortsumfahrung westlich von Ober-Roden und anschließend durch das Gewerbegebiet bis zu den Gleisen. Von dort schließt die B 459 nach Süden hin an die B 45 an.

B 486: Die B 486 fungiert als West-Ost-Verbindung und führt von Langen kommend durch Urberach und schließt dann im Süden von Rödermarkt ebenfalls an die B 45 an.

Landesstraßen in Rödermark:

L 3095: Die Landesstraße 3095 zweigt im Südosten des Gemarkungsgebiets von der B 486 ab und führt nach Querung der B 45 weiter nach Eppertshausen.

L 3097: Die L 3097 verbindet die beiden Stadtteile Urberach und Ober-Roden miteinander. Die schließt im Osten an Rodgau an und führt im Süd-Westen in Richtung Messel und schließt im weiteren Verlauf an Darmstadt an.

3.1.3 Fernradwege und touristische Radroute

Fokus des Radverkehrskonzeptes sind die Alltagsradverbindungen. Jedoch nutzen Fernradwege, touristische Routen und Alltagsrouten oftmals dieselben Wege, da sie ähnliche Anforderungen aufweisen. Durch die Stadt Rödermark verlaufen folgende touristische Radrouten:

Regionalpark Rundroute

- Gesamtlänge: 193 km
- Rundweg durch das Rhein-Main-Gebiet

Abbildung 9 – Regionalpark Rundroute (ivm GmbH (1), 2025)

Rhein-Main-Vergnügen Route 1

- Gesamtlänge: 39 km
- Rundweg bei Dreieich, Dietzenbach und Rödermark

Abbildung 10 – Rhein-Main-Vergnügen Route 1 (ivm GmbH (2), 2025)

wumboR-Radweg

- Gesamtlänge: 21 km
- Rundweg um Rödermark herum



Abbildung 11 – wumboR-Radweg (Kreis Offenbach, o.J.)

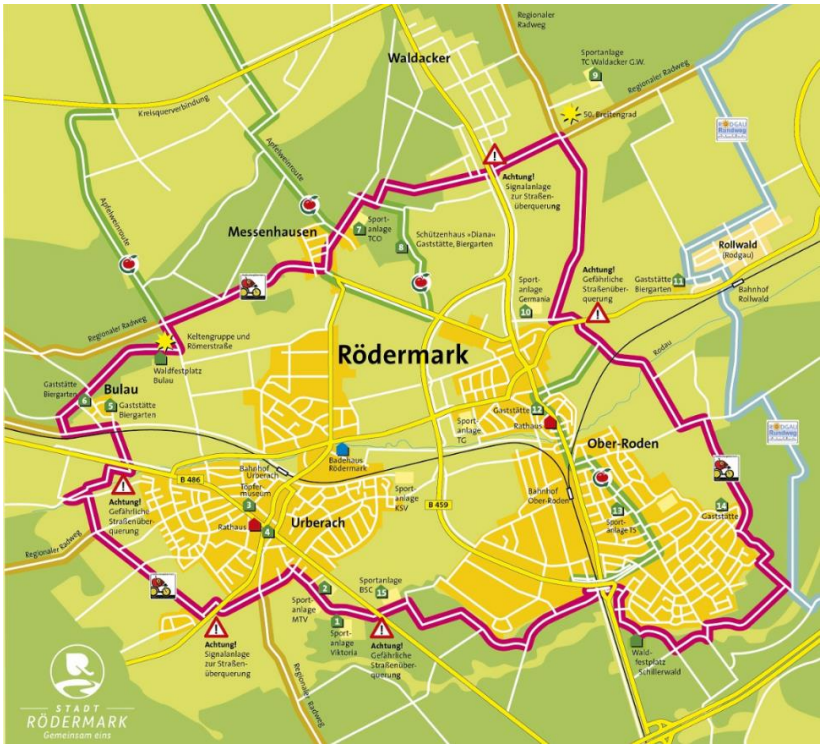


Abbildung 12 – Streckenverlauf des wumboR-Radwegs in Rödermark (Stadt Rödermark, 2021)

3.1.4 Netz von Wegen mit Markierungen für Schul- und Kitawege

Im Rahmen des **KOM**munal**P**rogr**A**mm**S**icherheits**S**iegel (KOMPASS) des Hessischen Innenministeriums wurden im Teil 5 im Sommer 2023 Steine verlegt, deren gelbe Figur Wegeverläufe und Querungsstellen für Gehende anzeigen. Insbesondere für Kinder ist dies ein guter Hinweis und hilft, den Schulweg selbständig zu meistern.



Abbildung 13 – Rödermärker-Figur in Messenhausen (VAR+, 2026)

3.1.5 Wanderwege

Durch Rödermark verläuft ein überörtlicher Wanderweg und drei verschiedene Themenpfade befinden sich im Stadtgebiet.

Hauptwanderweg 19 des Odenwaldclub e.V. (OWK)

- Gesamtlänge: 151 km
- Wanderweg von Offenbach am Main über Hirschhorn am Neckar bis Eppingen, er durchquert Rödermark von Nord nach Süd und berührt die Stadtteile Waldacker und Ober Roden.

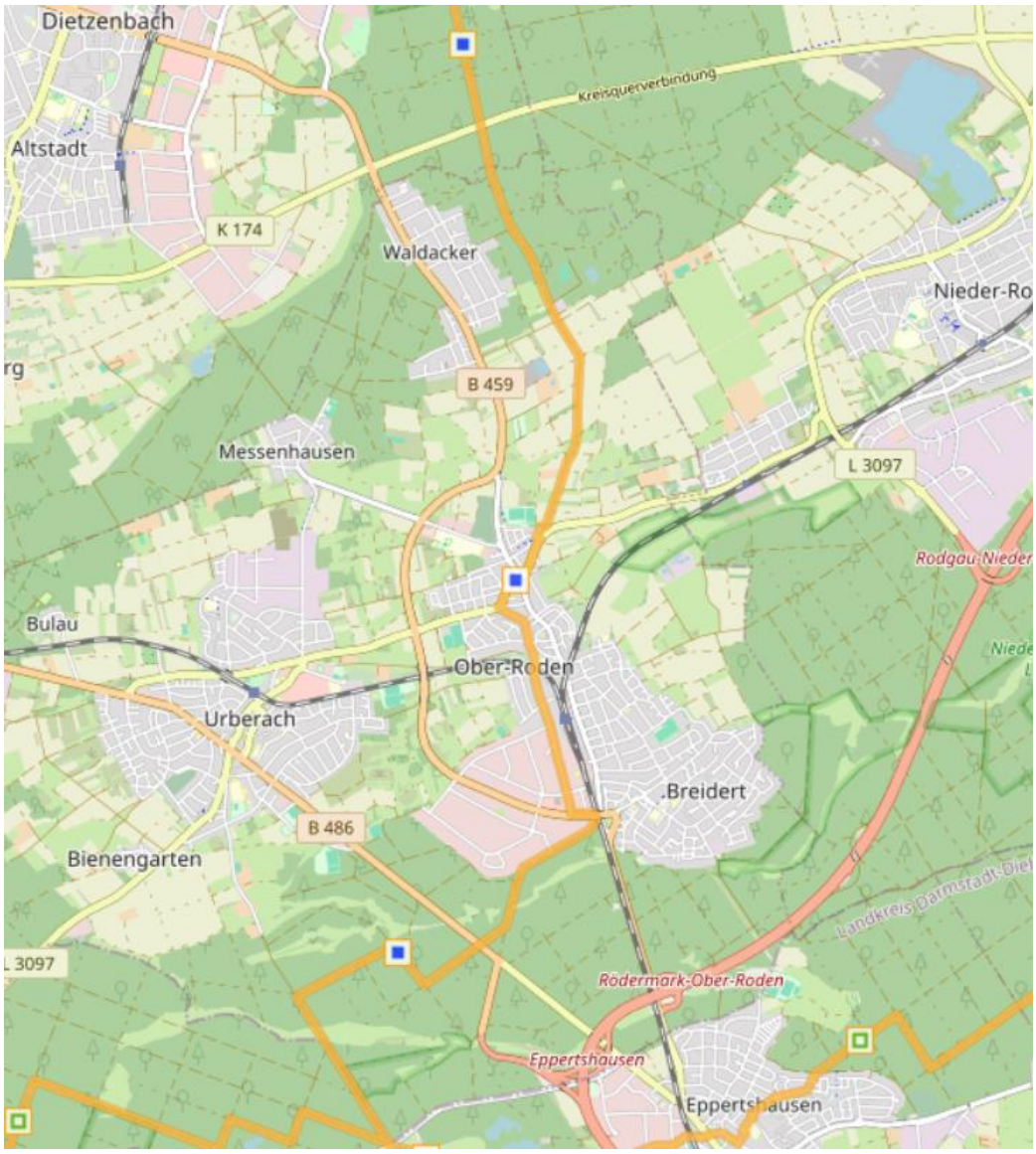


Abbildung 14 – Hauptwanderweg 19 des OWK, Quelle: Waymarked trails hiking

Rodaulehrpfad

- Gesamtlänge: 6 km
- Lehrpfad führt von der Rodauquelle bis zur Bruchwiese

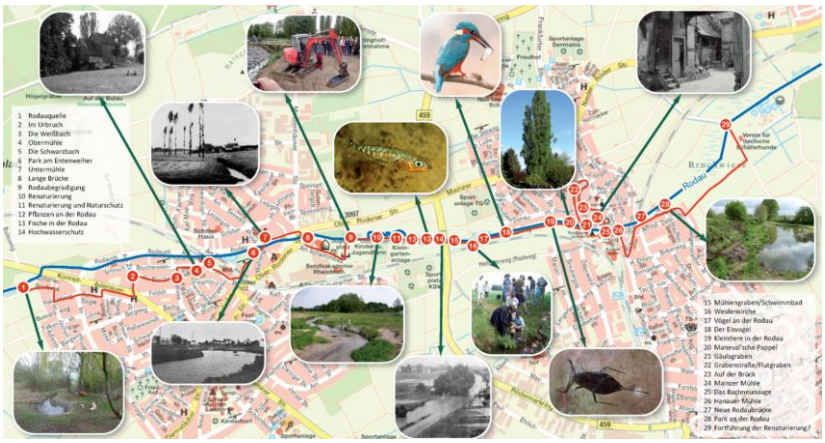


Abbildung 15 – Streckenverlauf von Rodaulehrpfad (Stadt Rödermark (1), o.J.)

Kultur- und Geschichtspfad

In Rödermark sind an 56 Stationen Tafeln mit aufgedruckten QR-Codes zu finden zur Kultur und Geschichte von Rödermark. Auf der folgenden Webseite sind die Stationen verortet:
www.oan-weesch.de

Skulpturenpfad

Der Skulpturenpfad verbindet 20 in den 50er Jahren entstandene Skulpturen.

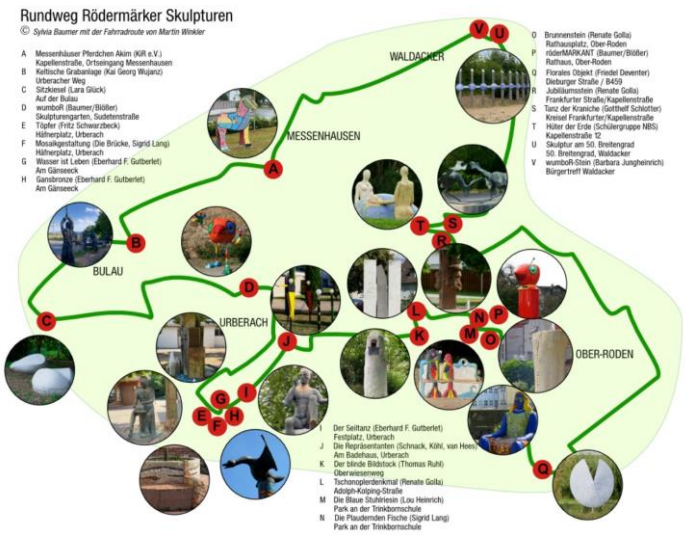


Abbildung 16 – Streckenverlauf des Skulpturenpfads in Rödermark (Stadt Rödermark (2), o.J.)

3.1.6 Rad-Hauptnetz Hessen

Das Rad-Hauptnetz Hessen wurde mit dem Ziel entwickelt, Radverbindungen zwischen den hessischen Ober- und Mittelzentren zu definieren. Es soll damit das Hauptnetz des Landes darstellen. In Rödermark führt das Rad-Hauptnetz Hessen zum einen von Dietzenbach kommend durch Waldacker nach Ober-Roden und zum anderen von Rodgau kommend ebenfalls nach Ober-Roden. Von dort führt es einmal durch Ober-Roden durch in Richtung Eppertshausen und Münster (Hessen) (AGNH, 2025).

Insbesondere für die Stadt Rödermark zu beachten ist, dass das Land Hessen die Planung und den Bau der Radinfrastruktur auf dem Rad-Hauptnetz Hessen finanziell und fachlich unterstützt. Zudem wird das Rad-Hauptnetz Hessen kontinuierlich fortgeschrieben und fertiggestellte Radverkehrsnetze aus entsprechenden Konzepten können hierbei mit eingearbeitet werden (AGNH, 2025).



Abbildung 17 – Rad-Hauptnetz in Rödermark und Umgebung (Hessen Mobil, 2024)

3.1.7 Radroutenplaner Hessen

Das Land Hessen stellt einen webbasierten Radroutenplaner bereit (ivm GmbH (3), 2025). Die im Radroutenplaner Hessen enthaltenen Routen lagen bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes als Geodaten vor. Sie wurden verwendet, um bereits vorhandene Wege zu identifizieren und Routen für das Radverkehrsnetz herauszuarbeiten. Die Routen wurden übereinandergelegt und mit den Planungen sowie weiteren Radverkehrsverbindungen in der Stadt Rödermark abgeglichen.

Wichtig ist es, Synergien zu erzeugen, das Potenzial zu ermitteln und Radverkehrsverbindungen zu klassifizieren, um den Ansprüchen des Alltags- und Freizeitradverkehr gerecht zu werden und die Radverkehrsinfrastruktur im Bestand darzustellen.

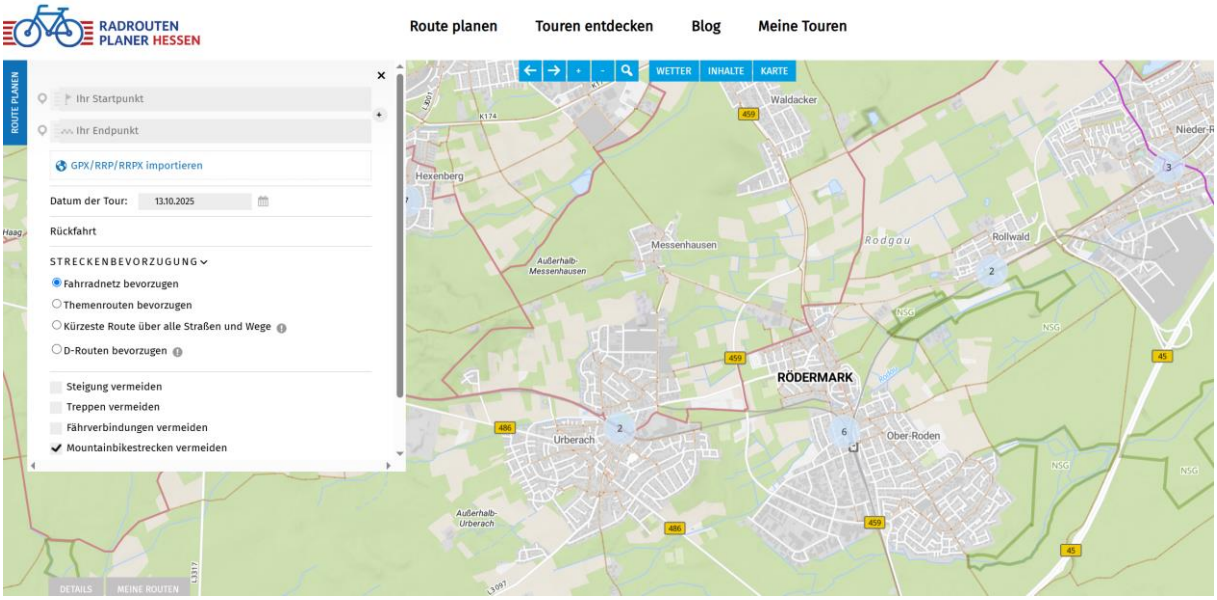


Abbildung 18 – Ausschnitt aus dem Radroutenplaner Hessen im Bereich Rödermark (ivm GmbH (3), 2025)

3.2 Quellen und Ziele, Wunschliniennetz

Bei der Ermittlung der Quell-Ziel-Beziehungen wird zwischen einer großräumigen und einer kleinräumigen Betrachtung unterschieden.

Quell-Ziel-spezifische Fahrbeziehungen der unterschiedlichen Nutzendengruppen können sich im

- Alltags-,
- Einkaufs-,
- Schüler-
- sowie Freizeitradverkehr

unterscheiden.

Mögliche Quellen und Ziele in den Stadtteilen sind:

- Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einkaufsschwerpunkte
- Schulstandorte
- ÖPNV-Haltepunkte
- Freizeit- und Sporteinrichtungen
- Kultureinrichtungen

Im Folgenden wird näher auf die Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr, die Schulen, weitere Zielorte in der Stadt Rödermark sowie die abgeleiteten Wunschliniennetze eingegangen.

3.2.1 Schnittstellen ÖPNV – Rad- und Fußverkehr

Bei der Umsetzung von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen spielt neben dem Fuß- und Radverkehr der öffentliche Personennahverkehr eine entscheidende Rolle. Um den Rad- und Fußverkehr zu stärken, ist eine gute Vernetzung mit dem ÖPNV wichtig. An den Haltestellen und Bahnhöfen ist eine entsprechende Infrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für Pedelecs, Informationsangebote) Grundbestandteil einer Strategie, die eine nachhaltigere Mobilität zum Ziel hat. Bahnhöfe und Haltepunkte gehören daher zu den wichtigsten Quell- und Zielpunkten des Rad- und Fußverkehrs. Ihnen wurde daher bei der Planung des Radverkehrsnetzes eine hohe Priorität eingeräumt. Unweit jedes Bahnhofes und Haltepunktes wurden hochrangige Routen eingeplant. Wo kein Schienenverkehr vorhanden ist, kann der Busverkehr diese Funktion übernehmen.

3.2.2 Schulen und Schulwegpläne

Als Verkehrserzeuger spielen Schulen vor allem in der Nahmobilität innerhalb einer Stadt eine wichtige Rolle. Für die Mobilitätsentwicklung der Heranwachsenden haben Schulen durch ihren Bildungsauftrag eine besondere Verantwortung. Im Vordergrund bei der Planung von Radverkehrsanlagen steht daher die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler im Straßenverkehr.

In der Stadt Rödermark gibt es vier Schulen: Oswald-von-Nell-Breuning-Schule, Trinkbornschule, Grundschule Breidert und die Schule an den Linden.

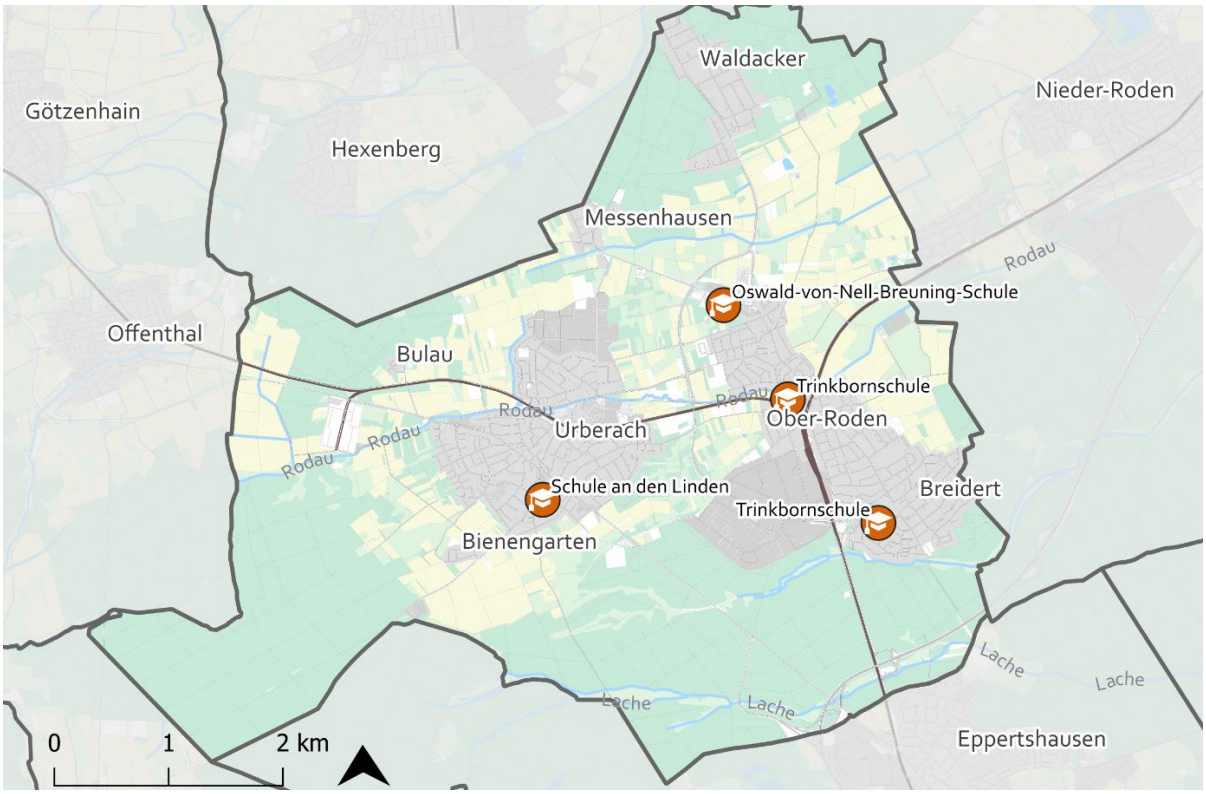


Abbildung 19 – Verortung der Schulen in Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Zu diesen drei Schulen gibt es Schulwegpläne.

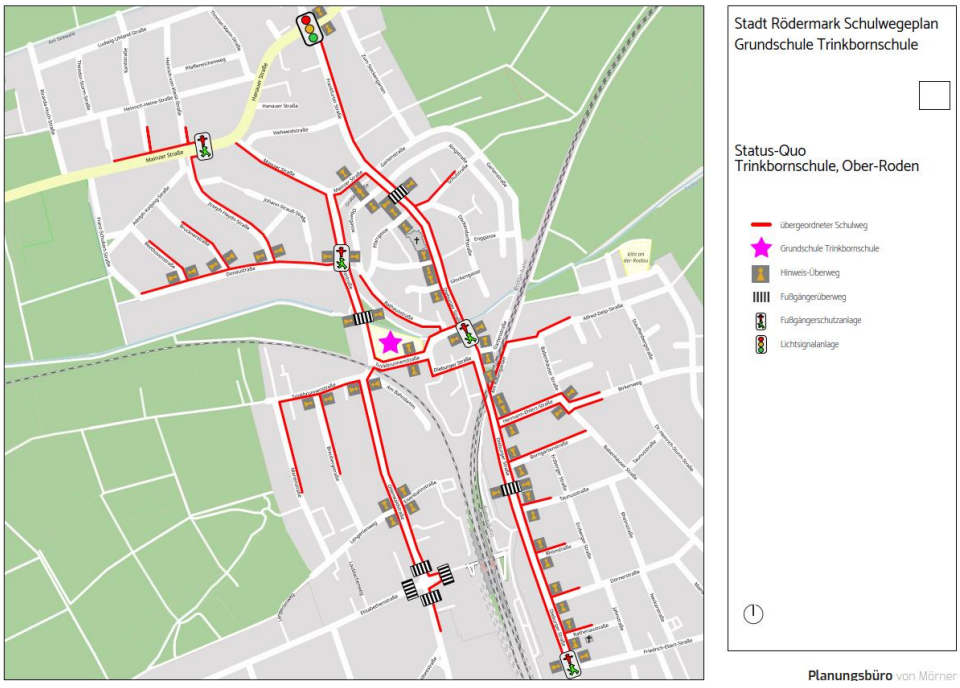


Abbildung 20 – Schulwegplan der Trinkbornschule Rödermark, Quelle: Stadt Rödermark

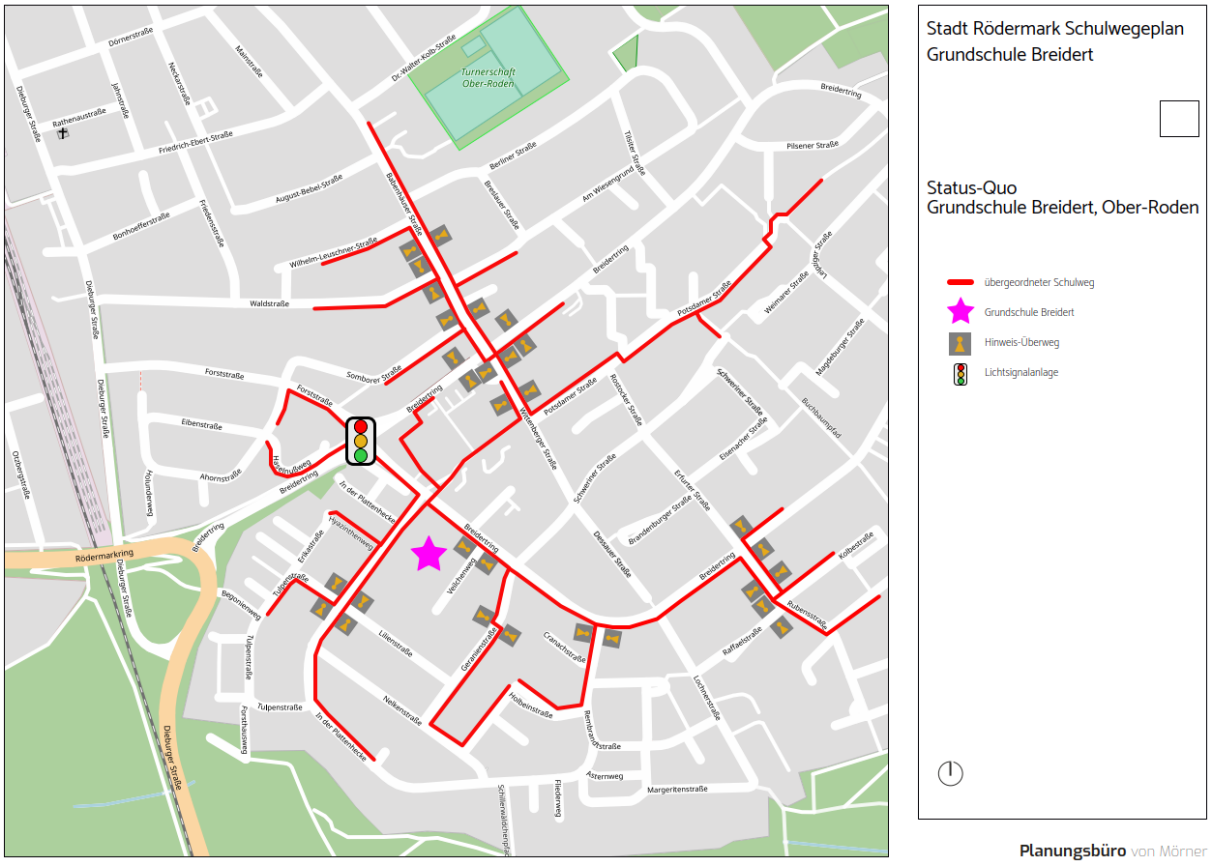


Abbildung 21 – Schulwegplan der Grundschule Breidert, Quelle: Stadt Rödermark

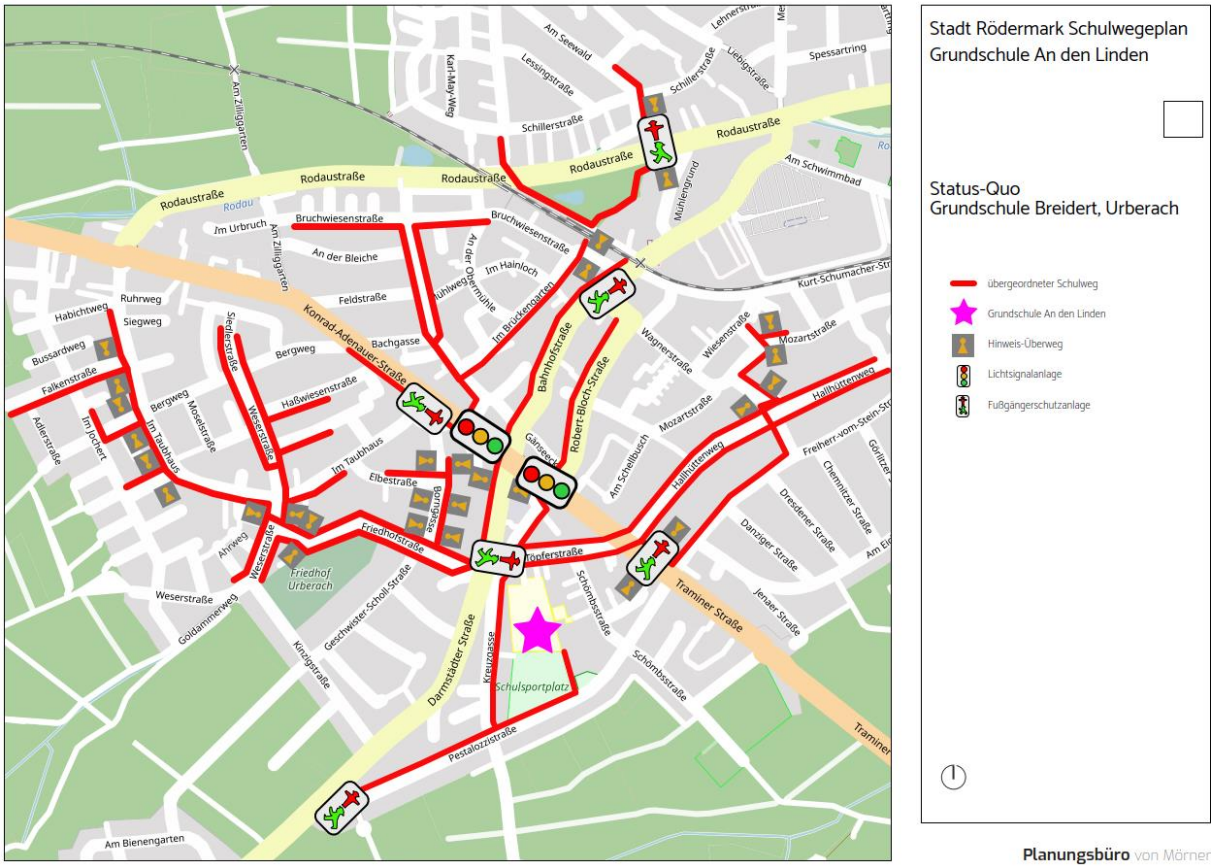


Abbildung 22 – Schulwegplan der Grundschule An den Linden, Quelle: Stadt Rödermark

Mit Hilfe des Schulradroutenplaner Hessen können Schüler:innen sich sichere Routen zu den einzelnen Schulstandorten planen.

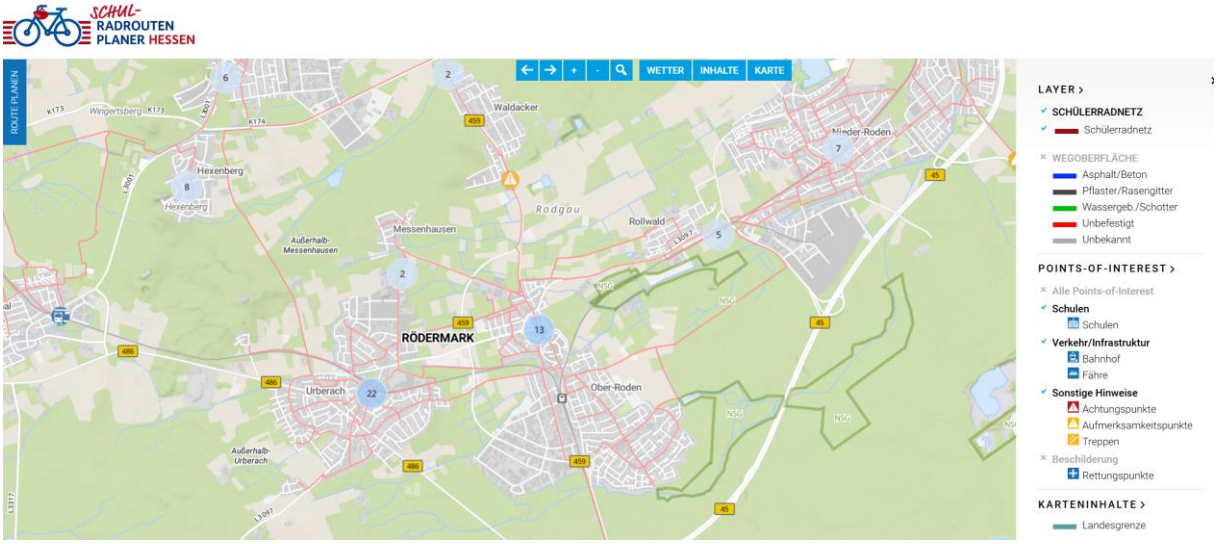


Abbildung 23 – Ausschnitt aus dem Schulradroutenplaner Hessen im Bereich Rödermark (ivm GmbH (4), 2025)

Die Trinkbornschule und die Oswald-von-Nell-Breuning-Schule haben 2025 beim Stadtradeln teilgenommen.



Abbildung 24 – Flyer Wettbewerb Schulradeln (Klima-Bündnis Services, 2025)

Platz	Schulname	Kommune	geradelte km	Radelnde	km pro Kopf
111.	Trinkbornschule (GrS) Rödermark	Rödermark	8.156	104	78,4
117.	Nell-Breuning-Schule	Rödermark	7.810	63	124,0

Abbildung 25 – Ergebnisse Schulradeln der teilnehmenden Schulen in Rödermark (Klima-Bündnis Services, 2025)

3.2.3 Gewerbegebiete

In Gewerbegebieten findet täglich ein hohes Verkehrsaufkommen durch Pendler und Werksverkehre statt. Aus diesem Grund sind Gewerbegebiete entscheidende Ziel- und Startpunkte des Verkehrs. Durch Gewerbegebiete entstehen Verkehrsströme zu Wohngebieten innerhalb und außerhalb der Kommune und müssen somit bei der Entwicklung eines Rad- und Fußverkehrskonzeptes betrachtet werden. In Gewerbegebieten muss bei der Planung besonders auf den hohen Anteil an Schwerlastverkehr geachtet werden. Aus diesem Grund ist eine besondere Sicherung des Rad- und Fußverkehrs von großer Bedeutung.

In Rödermark sind etwa 7.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze registriert. Es gibt folgende größere Gewerbestandorte:

Gewerbegebiet Ober-Roden

Das Gewerbegebiet in Ober-Roden liegt am süd-westlichen Rand des Stadtteils und schließt bis an den Bahnhof Rödermark Ober-Roden an. Es wird zudem von der B 459 erschlossen. Außerdem befindet sich dort ein großer Einzelhandelsstandort mit mehreren Supermärkten.

In dem Gewerbegebiet sind unter anderem folgende größere Unternehmen ansässig:

- Schmoll Maschinen GmbH (etwa 300 Mitarbeitende)
  2024 hat das Unternehmen eine weitere sechs Hektar große Fläche nördlich von Ober-Roden erworben, um dort eine neue Unternehmenszentrale zu bauen (Stadt Rödermark, 2024)
- Videor E. Hartig GmbH (etwa 140 Mitarbeitende)
- Haberstroh Baubedarf GmbH (etwa 160 Mitarbeitende)
- SIGMA (Deutschland) GmbH (etwa 31 Mitarbeitende)
- ULMA Construction GmbH (etwa 77 Mitarbeitende)
  (Die Deutsche Wirtschaft, 2025)

Gewerbegebiet Urberach

Das Gewerbegebiet in Urberach liegt ganz im Norden des Stadtteils. Das größte dort ansässige Unternehmen ist CeoTronics AG mit etwa 96 Mitarbeitenden (Die Deutsche Wirtschaft, 2025).

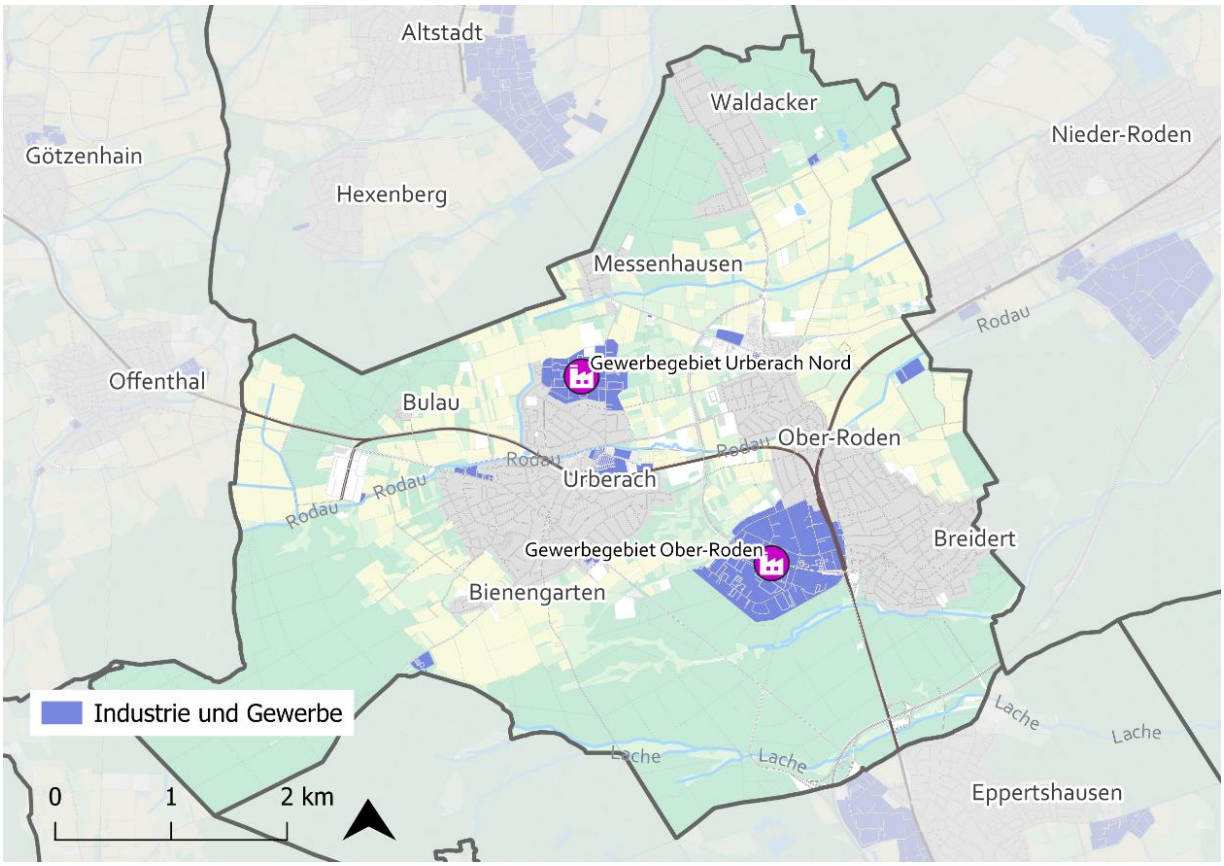


Abbildung 26 – Gewerbestandorte in Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

3.2.4 Weitere radverkehrsrelevante Ziele

Mit Hilfe von OpenStreetMap Daten und dem Geoportal der Stadt Rödermark wurden weitere Quell- und Zielorte identifiziert. Insbesondere Einkaufsstandorte, Restaurants, Freizeit- und Gemeindeeinrichtungen konnten so hervorgehoben und bei der Planung des Radverkehrsnetzes berücksichtigt werden.

Wohngebiete und Industriegebiete konnten anhand von Luftbildern identifiziert werden und wurden entsprechend der festgestellten Bebauungsdichte sowie der Anzahl geparkter Kfz bei der Konzeption berücksichtigt.

3.2.5 Wunschliniennetze

Wunschlinien bezeichnen gewünschte, abstrakte Verbindungen. Sie werden meist ohne Rücksicht auf vorhandene Barrieren festgelegt. Diese Wunschlinien gilt es anschließend zu Routen „umzulegen", was wegen natürlichen Hindernissen, wie steilen Hängen oder Flüssen, nicht immer möglich ist. Trotzdem bilden Wunschlinien eine praktische Grundlage, um das Radverkehrsnetz festzulegen. Für die Stadt Rödermark wurden Wunschliniennetze für klein- und großräumige Ziele definiert.

Kleinräumiges Wunschliniennetz

Das kleinräumige Wunschliniennetz soll die innerörtlichen Wunschlinien der Stadt Rödermark darstellen. Für die kleinräumige Betrachtung sind insbesondere die innerörtlichen Ziele von zentraler Bedeutung. Innerörtliche Ziele des Radverkehrs sind hierbei beispielsweise Arbeitsplatzschwerpunkte, Einkaufsgelegenheiten, Schulen, Stationen des ÖPNV und Freizeitziele sowie Wohnschwerpunkte.

Großräumiges Wunschliniennetz

Das Ziel des großräumigen Wunschliniennetzes ist es, überörtliche Wunschlinien der Stadt Rödermark darzustellen. Im Rahmen der großräumigen Betrachtung spielen die mit dem Fahrrad aus den vier Mittelstädten des Landkreises zu erreichenden überörtlichen Ziele eine bedeutende Rolle. Überörtliche Ziele des Radverkehrs sind hierbei beispielsweise:

- Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte,
- Bahnhöfe / ÖPNV (Umweltverbund)
- Nachbarkommunen,
- Schnittstellen zu den überörtlichen Radwegen)

Auf Abbildung 27 und in **Karte 5 – Wunschliniennetz Stadt Rödermark** ist das Wunschliniennetz dargestellt.

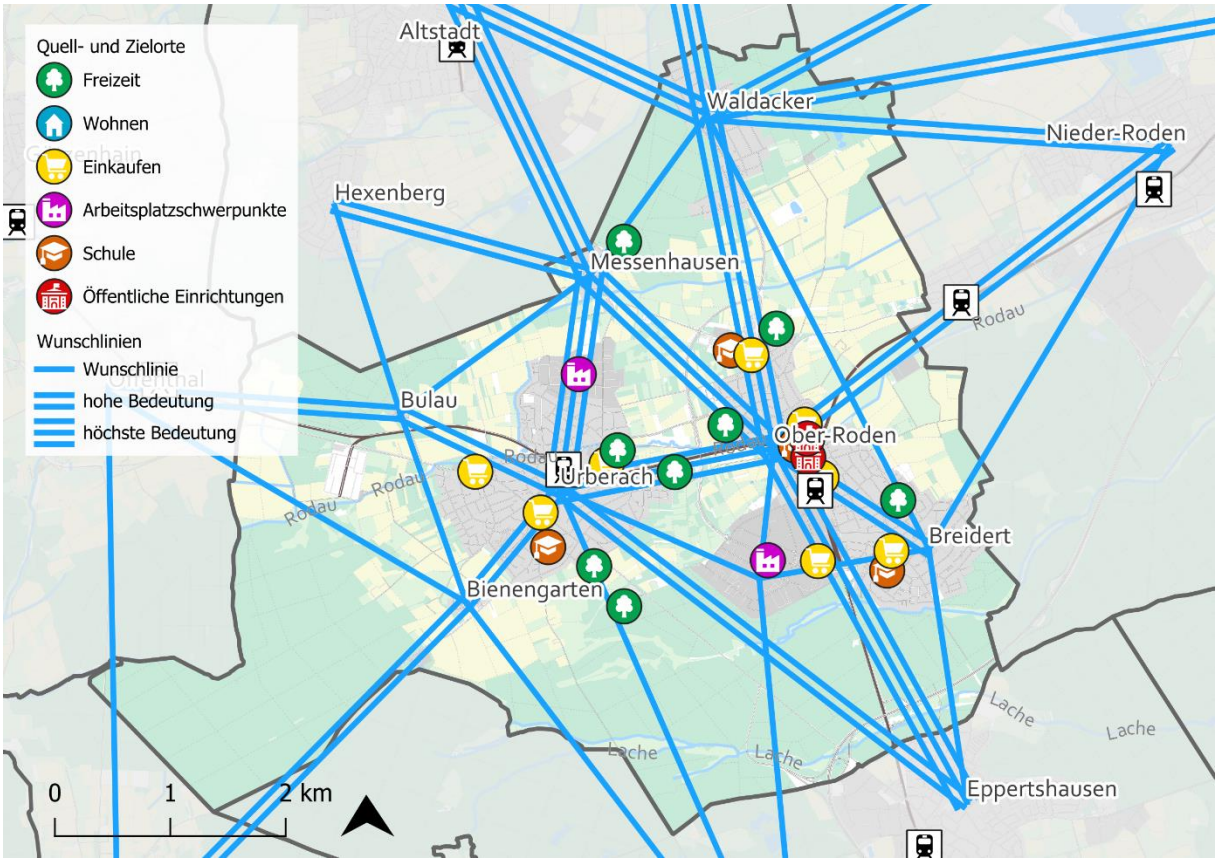


Abbildung 27 – Wunschliniennetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

3.3 Fahrradklimatest Rödermark

Der ADFC-Fahrradklima-Test stellt dar, wie zufrieden Radfahrende mit den Radverkehrsbedingungen vor Ort sind. Es handelt sich um eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert (ADFC, 2025).



Der Fahrradklima-Test fragt alle zwei Jahre im Rahmen von 27 gleichbleibenden Fragen die Fahrradfreundlichkeit vor Ort ab. Zum Beispiel werden die Erreichbarkeit von zentralen Zielen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Arbeitsstätten mit dem Fahrrad oder die Qualität von Fahrradparkplätzen bewertet.

Rödermark wird beim Fahrradklima-Test mit Kommunen in der Größenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohnende verglichen und belegt den Randplatz 355 von 429 Orten. Im Vergleich zu 2022 kam es dadurch zu einer deutlichen Verschlechterung. Rödermark belegt im Landkreis Offenbach sogar den letzten Platz bei der Befragung (ADFC, 2025).

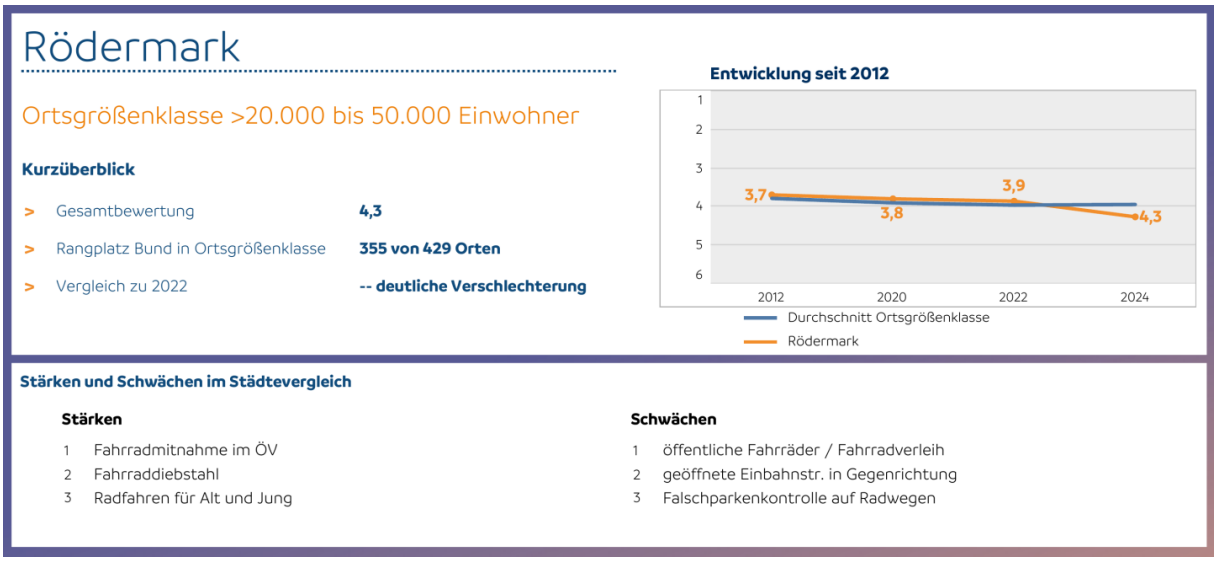


Abbildung 28 – Ergebnis Fahrradklima-Test Rödermark 2024 (ADFC, 2024)

Durch die Betrachtung der Stärken und Schwächen lassen sich Rückschlüsse auf mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur ableiten. Zudem hilft die Betrachtung der Ergebnisse bei der Priorisierung der im Rahmen des Rad- und Fußverkehrskonzepts entwickelten Maßnahmen.

Rödermark (81 Teilnahmen)

Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung [1]	
Radfahren für Alt und Jung	3,1
Fahrradmitnahme im ÖV	3,1
Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,2
Wegweisung für Radfahrer	3,4
zügiges Radfahren	3,4
Spaß oder Stress	3,6
Konflikte mit Fußgängern	3,6
Fahrraddiebstahl	3,7
Medienberichte	3,9
Akeptanz als Verkehrsteilnehmer	4,0
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	4,0
Abstellanlagen	4,3
Konflikte mit Kfz	4,4
Werbung für das Radfahren	4,4
Sicherheitsgefühl	4,5
Hindernisse auf Radwegen	4,5
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,6
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,6
Breite der Radwege	4,7
Oberfläche der (Rad)wege	4,7
Winterdienst auf Radwegen	4,7
Führung an Baustellen	4,8
Fahrradförderung in letzter Zeit	4,9
Reinigung der Radwege	4,9
Ampelschaltungen für Radfahrer	5,0
Falschparkenkontrolle auf Radwegen	5,4
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	5,7

Stärken

Schwächen

... im Vergleich zu ähnlichen Orten [2]	
Fahrradmitnahme im ÖV	+1,2
Fahrraddiebstahl	+0,1
Radfahren für Alt und Jung	+0,1
Konflikte mit Fußgängern	0,0
Breite der Radwege	0,0
Medienberichte	-0,1
Wegweisung für Radfahrer	-0,1
Spaß oder Stress	-0,2
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	-0,2
Führung an Baustellen	-0,2
Akeptanz als Verkehrsteilnehmer	-0,2
Konflikte mit Kfz	-0,2
Werbung für das Radfahren	-0,3
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	-0,3
zügiges Radfahren	-0,3
Sicherheitsgefühl	-0,3
Oberfläche der (Rad)wege	-0,4
Abstellanlagen	-0,4
Erreichbarkeit Stadtzentrum	-0,5
Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,5
Winterdienst auf Radwegen	-0,5
Hindernisse auf Radwegen	-0,6
Reinigung der Radwege	-0,8
Fahrradförderung in letzter Zeit	-0,8
Falschparkenkontrolle auf Radwegen	-0,8
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	-1,0
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	-1,2

1 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen des Orts

2 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Orte der Ortsgrößenklasse.
Lesebeispiel: Fahrradmitnahme im ÖV wird 1.2 Notenpunkte besser bewertet als im bundesweiten Durchschnitt der Ortsgrößenklasse

Abbildung 29 – Ergebnisse Fahrradklima-Test | Stärken und Schwächen in Rödermark (ADFC, 2024)

3.4 Unfallanalyse

Zur Analyse der Unfälle wurden die Daten des Unfallatlas herangezogen, welche durch die statistischen Ämter des Bundes und der Länder zusammengetragen werden. Die Zahlen sind jedoch vor dem Hintergrund einer sehr hohen Dunkelziffer, die auf weit über 80 Prozent geschätzt wird, unter Vorbehalt zu betrachten. So wurden z. B. keine Unfälle mit Sachschäden erfasst, da diese Unfallschäden zumeist ohne Meldung bei der Polizei direkt mit der Versicherung abgewickelt werden.

Nachfolgend wurden nur Unfälle mit Fahrradbeteiligung und Personenschäden auf der Gemarkung der Stadt Rödermark betrachtet. Die Zahlen beziehen sich auf die Anzahl der Unfallvorgänge und nicht auf die Zahl an Beteiligten oder Verletzten.

In **Karte 6 – Unfallauswertung Stadt Rödermark** sind die Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung aus den Jahren 2016-2023 dargestellt. Hierbei wird die Unfallschwere (getötet, schwerverletzt, leichtverletzt) dargestellt und eine Heatmap zeigt die Unfalldichte an. Die Zahlen beziehen sich auf die Anzahl der Unfallvorgänge und nicht auf die Zahl an Beteiligten oder Verletzten. Abbildung 30 zeigt einen Ausschnitt der Unfallanalyse-Karte.



Abbildung 30 – Ausschnitt aus der Unfallanalysekarte von Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

3.5 Radabstellanlagen

Das Fahrradparken in der Stadt Rödermark ist als ein elementarer Baustein der Radverkehrsförderung anzusehen. An den Start- und Zielpunkten des Radverkehrs sind sichere Fahrradabstellanlagen erforderlich. Aus diesem Grund wurden an wichtigen Quell- und Zielpunkten sowie entlang der identifizierten Radrouten die Fahrradabstellanlagen besichtigt und erfasst.

Ein Übersichtsplan mit Standortkartierung der aufgenommenen Fahrradabstellanlagen in Rödermark sowie eine tabellarische Auflistung der Fahrradabstellanlagen der einzelnen Anlagen sind der Karte 7 – Radabstellanlagen Stadt Rödermark und Anhang 3 – Übersichtstabelle Radabstellanlagen Stadt Rödermark zu entnehmen.

Auf Abbildung 31 ist ein Ausschnitt des Übersichtsplans Fahrradabstellanlagen dargestellt. Auf dem Übersichtsplan sind neben der Nummerierung der Fahrradabstellanlagen die jeweiligen Anlagenarten (z.B. Vorderradhalter, Anlehnbügel, Überdachung etc.) anhand unterschiedlicher Symbolik dargestellt.

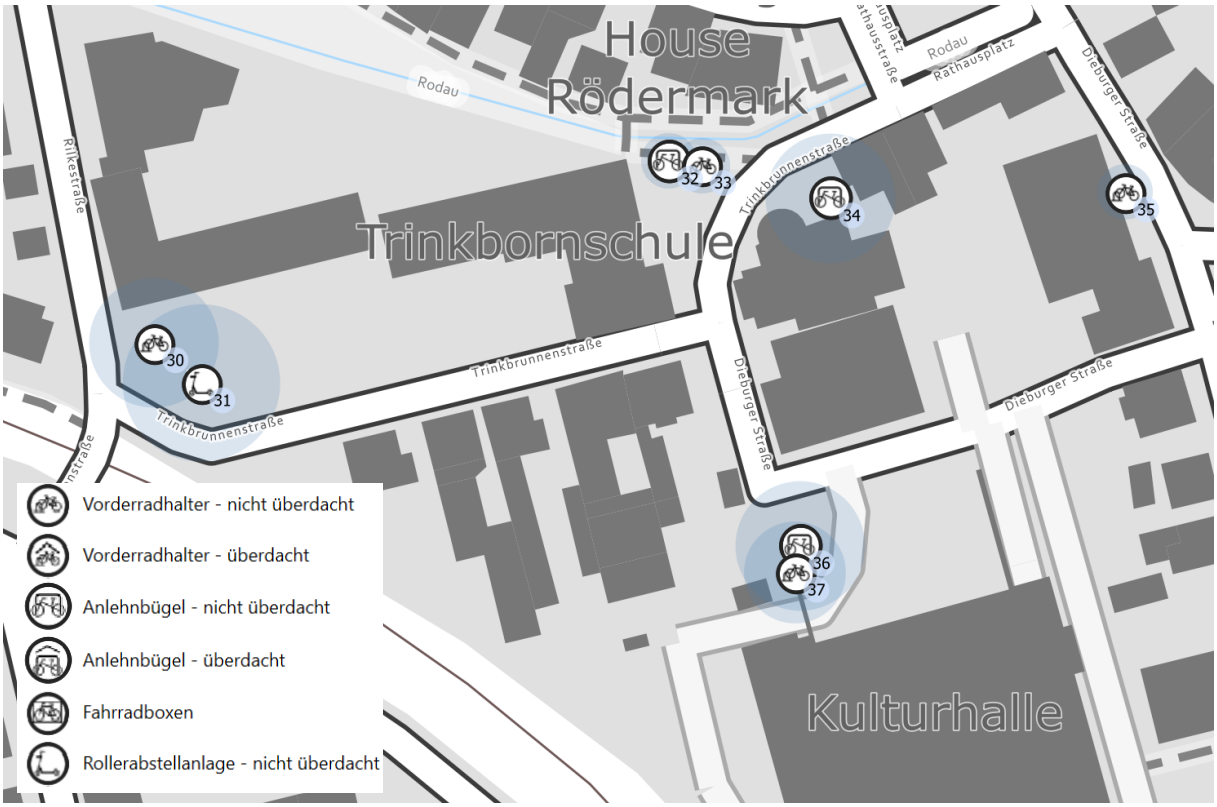


Abbildung 31 –Ausschnitt Übersichtsplan Fahrradabstellanlagen ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Auf Abbildung 32 ist ein Ausschnitt der Übersichtstabelle Radabstellanlagen dargestellt. Die Übersichtstabelle dient als Ergänzung zum Übersichtsplan und beinhaltet alle relevanten Informationen der einzelnen Radabstellanlagen in Rödermark.

Lfd. Nr.	Standort	Art	Anzahl*	Überdachung
37	Kulturhalle Rödermark	Vorderradhalter	8	nein
38	Bahnhof Ober-Roden Westseite	Fahrradboxen	10	nein
39	Bahnhof Ober-Roden Westseite	Anlehnbügel	20	ja
40	Bahnhof Ober-Roden Ostseite	Anlehnbügel	14	nein

Abbildung 32 – Auszug Übersichtstabelle Bestandserfassung Radabstellanlagen (VAR+, 2025)

In Rödermark gibt es stellenweise bereits sehr gut ausgebaut Radabstellanlagen, wie beispielsweise die Anlehnbügel an der Bushaltestelle Waldacker Süd (siehe Abbildung 33). Eine weitere Aufwertung dieser Abstellanlage wäre die Herstellung einer Überdachung.



Abbildung 33 – Anlehnbügel an der Bushaltestelle Waldacker Süd (VAR+, 2025)

Auch an den zwei Bahnstationen in Rödermark gibt es viele Radabstellanlagen, hier auch überdachte Anlehnbügel (siehe Abbildung 34) oder abschließbare Fahrradboxen (siehe Abbildung 35).



Abbildung 34 – Radabstellanlage am Bahnhof Ober-Roden Ostseite | überdachte Anlehnbügel (VAR+, 2025)



Abbildung 35 – Radabstellanlage am Bahnhof Ober-Roden Ostseite | Fahrradboxen (VAR+, 2025)

Die Fahrradboxen an den Bahnhöfen können für 60 € in Jahr pro Box (plus einmalige Kaution von 60 €) gemietet werden.

Auffällig in Rödermark sind zudem die vielen kleinen Radabstellanlagen bei den Einzelhändeln, Restaurants und kleinen Dienstleistern direkt vor der Tür (siehe Abbildung 36). Leider handelt es sich bei diesen immer um Vorderradhalter oder auch „Felgenklemmer" genannt. Diese entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik, da der es dort nicht möglich ist das Fahrrad am Rahmen anzuschließen und Räder mit breiteren Reifen nicht in die Vorderradhalter passen.



Abbildung 36 – Beispiele von Vorderradhaltern in Rödermark (VAR+, 2025)

Oftmals sieht man in der Nähe von Vorderradhaltern wild abgestellte Fahrräder an Orten, die eine Rahmenanschließung ermöglichen (siehe Abbildung 37). Dies zeigt deutlich den Bedarf von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen mit Anlehnbügeln.



Abbildung 37 – wild geparkte Fahrräder in Rödermark (VAR+, 2025)

Die gute Auslastung von Radabstellanlagen in Wohnanlagen zeigt zudem den hohen Bedarf von diesen und das viele Anwohnende das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen.



Abbildung 38 – Radabstellanlage an Wohngebäuden in Rödermark (VAR+, 2025)

Im Kapitel 8.5.1 werden mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Radabstellanlagen vorgestellt.

3.6 Befahrungen und Befahrungsnetz

Auf einer Länge von etwa 220 km wurden Befahrungen mit dem Fahrrad durchgeführt. Die dabei entstandenen Videos und Fotos wurden während der Bestandsaufnahme, der Netzkonzeption sowie der Maßnahmenplanung verwendet.

Es wurden folgenden Daten erhoben bzw. abgeleitet:

- Behinderungen / Gefährdungspotenziale sowie Konfliktstellen,
- Lage und Qualität der Radabstellanlagen,
- Handlungsbedarf im Bestandsnetz wie über die Anbindung zu den überörtlichen Radverkehrsnetzen
- Mängel in der Ausschilderung und die Erkennbarkeit der Radverkehrsführung.

Der Abbildung 39 sind die per GPS aufgezeichneten Befahrungstracks zu entnehmen.

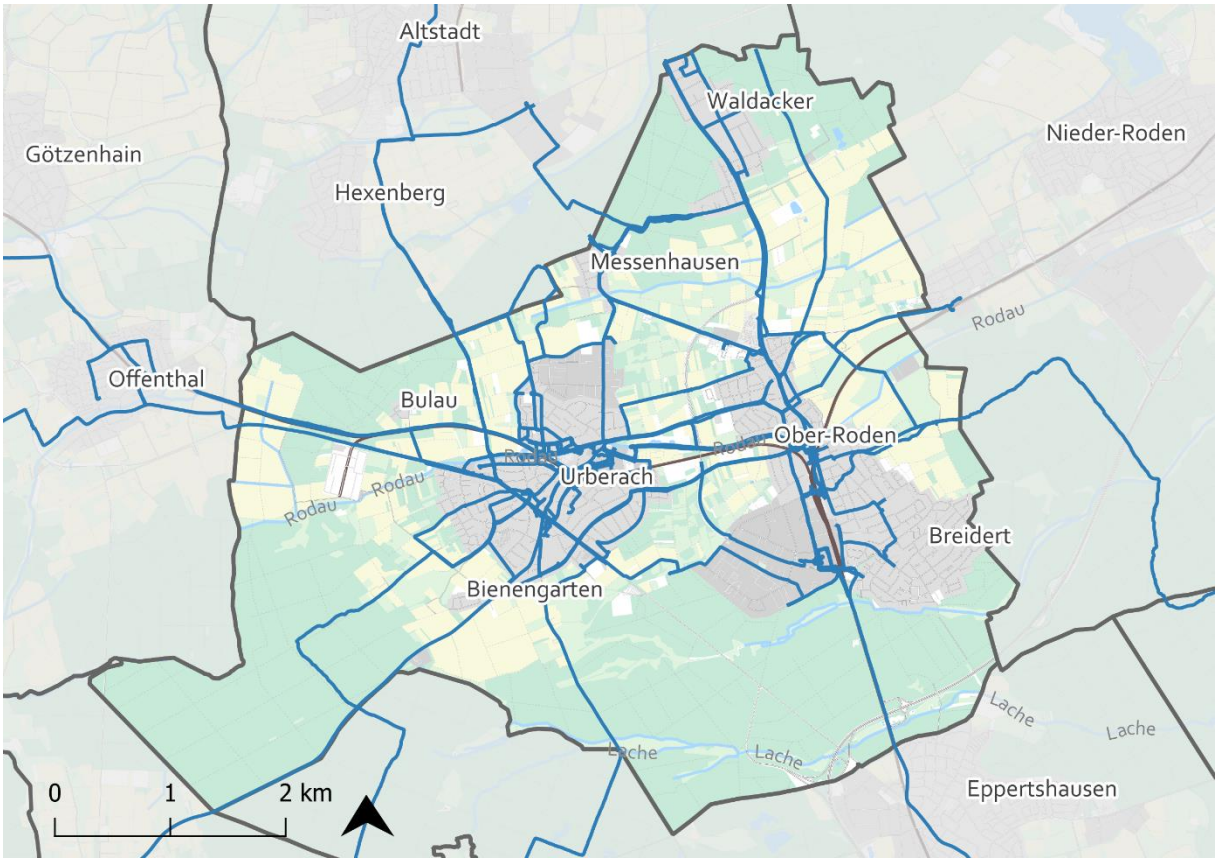


Abbildung 39 – Befahrungstracks Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

4 Prognose und Szenarien

Zur Erstellung einer Prognose der Entwicklung des Radverkehrs in Rödermark wurden verschiedene Szenarien entworfen, in denen abhängig von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität, Auswirkungen auf die Mobilität in Rödermark skizziert werden.

Null-Szenario: keine Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Im Null-Szenario bleibt die Verkehrspolitik unverändert: Es erfolgen keine zusätzlichen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Bestehende Infrastrukturen werden lediglich instandgehalten, ohne qualitative Verbesserungen oder Netzerweiterungen. In der Folge stagniert der Anteil von Fuß- und Radverkehr an den Wegen oder geht sogar leicht zurück, da Sicherheitsdefizite, mangelnde Attraktivität und zunehmende Konkurrenz durch den motorisierten Verkehr bestehen bleiben. Fuß- und Radverkehr bleiben Randerscheinungen im Gesamtsystem. Die Lärm- und Schadstoffbelastung im gesamten Stadtgebiet wird steigen, die Verkehrssicherheit durch eine Zunahme an motorisiertem Verkehr und dessen hoher gefahrener Geschwindigkeiten sinken. Rödermark wird so an Attraktivität einbüßen, die allgemeine Wohnzufriedenheit wird sinken. Gleichzeitig steigt die Gefahr von Verkehrsstaus, weil die Menge der Fahrzeuge zunehmen wird, da es ja immer unattraktiver wird, mit dem flächensparenden Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein. Darüber hinaus werden Autos immer größer, was bei der Zunahme der Fahrzeuge pro Haushalt auch noch mehr Platz für das Parken erfordert.

Basis-Szenario: Wachstum der Förderung des Fuß- und Radverkehrs wie bislang

Im Basis-Szenario wird die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im bisherigen Tempo fortgesetzt. Bestehende Förderprogramme, Infrastrukturmaßnahmen und Kommunikationskampagnen werden weitergeführt, ohne jedoch deutlich intensiviert zu werden. Das führt zu einem moderaten Anstieg der Nutzung von Fuß- und Radverkehr, insbesondere in den Stadtteilen Urberach und Ober-Roden, wo bereits entsprechende Strukturen existieren. Dennoch bleiben strukturelle Barrieren bestehen, etwa fehlende durchgängige Netze oder Defizite bei der Verkehrssicherheit. Das Basis-Szenario trägt zu einer gewissen Entlastung vom motorisierten Verkehr und zu leichten Klimaschutzfortschritten bei, verfehlt aber die ehrgeizigen Ziele einer umfassenden Verkehrswende.

Klima-Szenario: maximale Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Das Klima-Szenario setzt auf eine konsequente, strategisch abgestimmte Förderung des Fuß- und Radverkehrs als zentrale Säulen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik. Dazu gehören massive Investitionen in sichere, komfortable und durchgängige Infrastrukturen, Umverteilung des Straßenraums zugunsten aktiver Mobilität, sowie flankierende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung, Bildungskampagnen und multimodale Vernetzung. Das Ergebnis ist ein deutlicher Modal Shift: Der Anteil von Fuß- und Radverkehr steigt signifikant, der motorisierte Individualverkehr wird stark reduziert. Dadurch sinken Emissionen, Lärm und Flächenverbrauch spürbar und es wird ein entscheidender Beitrag zu Klimaschutz, Lebensqualität und Verkehrssicherheit geleistet.

5 Ziele und Leitbilder

Die Erstellung eines Fuß- und Radverkehrskonzepts ist ein wichtiger Schritt hin zu einem klimaverträglichen Verkehr in Rödermark. Damit dieser Schritt auch den entsprechenden Effekt erzielt, ist es wichtig, sich vorab Ziele für die Erarbeitung des Konzeptes und dessen Wirksamkeit auf das Verkehrsgeschehen zu setzen. Dies gilt nicht nur zeitlich, sondern auch inhaltlich. So gilt es auch, Ziele über ein Fuß- und Radverkehrskonzept hinaus zu erreichen, welche zwar direkt keinen Einfluss auf den Effekt des Konzeptes haben, durch ihre Wirkung aber einen positiven Einfluss auf Mobilität und Verkehr aufweisen.

Die Stadt Rödermark verfügt über die Nahmobilität begünstigende Entfernungsklassen. So beträgt die Distanz vom Bahnhof Urberach bis zur Siedlungsgrenze von Urberach jeweils etwa einen Kilometer Luftlinie. Dies ist die Distanz, in der Zufußgehen das schnellste Verkehrsmittel ist. Verlässt man die Teilorte, so liegt die maximale Distanz zwischen besiedelten Gebieten knapp über fünf Kilometern. Hier befindet sich Rödermark in einer Distanzklasse, welche besondere Vorteile für den Radverkehr aufweist (Umweltbundesamt, 2014). Ebenfalls liegen die umliegenden Ortschaften in geringen Entfernungen. Die nächste Großstadt liegt mit Offenbach circa 15 km von Rödermark entfernt und damit auch noch in Erreichbarkeit für Radverkehr aus und nach Rödermark. Die für Rad- und Fußverkehr geeigneten Entfernungen zwischen Quellen und Zielen ermöglichen eine sehr gute Erreichbarkeit. Für die Sicherstellung dieser Erreichbarkeiten benötigt die Stadt Rödermark entsprechende Infrastruktur, welche zur Nutzung des Fuß- und Radverkehrs einlädt, Menschen sich bei der alltäglichen Gestaltung der individuellen Mobilität für Gehen und Radfahren in Verbindung mit dem ÖPNV entscheiden lässt.

Im Rahmen der Hessenstrategie Mobilität 2035 wurden verschiedene Leitlinien und Fokusfelder definiert, um die Mobilitätswende erfolgreich umzusetzen. Unter dem Fokusfeld 4 „Nahmobilität und Vernetzung unterstützen" werden Ziele zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs formuliert (HMWVW, 2018). Die im Folgenden dargestellten fünf Leitbilder basieren darauf und stellen den Bezug zu Rödermark her.

Leitbilder für Mobilität in Rödermark

1. **Durchgängige und flächendeckende Rad- und Fußverkehrsnetze**

   Ein wichtiges Ziel ist es, durchgängige und flächendeckende Rad- und Fußverkehrsnetze zu entwickeln. Hierbei ist es wichtig, Lücken zu schließen und einen Anschluss an das überörtliche Netz zu gewährleisten. Zudem soll eine verständliche Wegweisung etabliert werden und die Netze sollen sowohl on- als auch offline abrufbar sein (HMWVW, 2018).

Um Erreichbarkeit für alle Bewohner*innen in Rödermark herzustellen, bedarf es eines Radverkehrsnetzes, das möglichst lückenlos gestaltet ist. Ziel ist es dabei, dass mindestens 90 % aller Haushalte in unter 200 m an das Radverkehrsnetz angebunden sind. (FGSV, 2010, S. 10) Dabei spielt die Gestaltung der Radverkehrsanlage eine untergeordnete Rolle. Dies bedeutet, dass nicht zwingend eine Radschnellverbindung oder eine Radverkehrsanlage mit ähnlichem Ausbauzustand erreicht werden muss, sondern dass das Netz so klassifiziert und ausgebaut wird, dass für den Radverkehr auch ein Nebennetz entsteht, in dem Radfahren ermöglicht wird und zur Erschließung dient. Zu einem lückenlosen Radverkehr gehört aber auch, dass in den höher klassifizierten Routen keine Lücken entstehen. So muss das Ziel sein, entsprechend der Nachfrage gestaltete Radverkehrsanlagen anzubieten,

sodass ein Netz entsteht, in dem alle Radfahrenden komfortabel und in der gewünschten Geschwindigkeit, ohne Konflikte mit anderen Radfahrenden sowie anderen Verkehrsarten fahren können.

Fußverkehr ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit auf eine Vernetzung mit anderen Verkehrssystemen angewiesen. Speziell der ÖV gilt dabei oftmals als Ziel einer Etappe des Fußverkehrs. Daher ist es wichtig die Haltestellen des ÖPNV mit dem Fußverkehr zu verknüpfen.

Die Aufenthaltsqualität ist sehr wichtig für angenehmes Gehen. Dies bedeutet, ausreichend breite Flächen für das Gehen bereitzuhalten und, wenn eine Separation von Verkehrsträgern höherer Geschwindigkeit nicht möglich ist, das Anordnen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 7 km/h. Darüber hinaus sind Informationsgelegenheiten, Sitzmöglichkeiten mit und ohne Überdachungen oder auch Witterungsschutz durch Bäume wichtig.

Alle Gehwege, gemeinsamen Geh- und Radwege zur Verbindung zwischen Stadtteilen (Stadtteilverbindungswege) sowie Wald- und Wirtschaftswege sollen mit Hilfe eines Qualitätssicherungsplanes regelmäßig gewartet und gegebenenfalls ausgebessert werden.

2. Verkehrssichere Netzinfrastruktur

Die Rad- und Fußverkehrsnetze sollen verkehrssicher gestaltet werden und sich an den Bedürfnissen der Nutzer*innen orientieren. Insbesondere der stark ansteigende Anteil an Pedelec-Nutzenden und der damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten müssen beachtet werden. Konfliktpotenzial an Knotenpunkten soll durch entsprechende Maßnahmen minimiert werden (HMWVW, 2018).

Die Sicherheit im Verkehr ist vor allem für Nutzende der Nahmobilität in Rödermark ein wichtiger Faktor. Grund dafür ist, dass im Vergleich zu Autos, Bussen oder Zügen bei Kollisionen keine Pufferzonen oder Sicherheitsvorkehrungen wie Airbags vorhanden sind. Dies bedeutet auch, dass trotz der geringeren Geschwindigkeiten von Menschen zu Fuß oder per Fahrrad ein Unfall schlimmere Konsequenzen haben kann. Daher bedarf es einer Infrastruktur, die sich an den Bedürfnissen der Nahmobilität ausrichtet und für erhöhte Sicherheit sorgt. Stichwort ist dabei die fehlerverzeihende Infrastruktur. Dies bedeutet, dass die Verkehrsanlagen so gestaltet sind, dass Fehler passieren können, ohne dass Verkehrsteilnehmende in direkte Gefahr geraten. Dies wird erreicht, indem die Geschwindigkeit aller Verkehrsarten so verlangsamt wird, dass Bremsen und Ausweichen auch bei wenig Reaktionszeit möglich ist. Umgesetzt werden kann dies durch Verschwenkungen in der Fahrbahn oder Bodenwellen, welche zu einer natürlichen Verlangsamung schneller Verkehrsarten führt. Ebenfalls wichtig ist, dass die Sichtbeziehungen so gestaltet sind, dass mögliche Konflikte schnell erkannt und vermieden werden. Der Nationale Radverkehrsplan quantifiziert dieses Ziel so, dass bis 2040 die Anzahl an Verkehrstoten gegenüber 2019 um 40 % gesenkt wird. Dies ist ein Meilenstein hin auf dem Weg zur Vision Zero, welche erreichen möchte, dass zukünftig keine Verkehrstoten vorkommen.

Für das Klassifizierte Radverkehrsnetz Rödermark (RVN) wird mittels Maßnahmenplanung verkehrssichere Netzinfrastruktur entwickelt, deren Umsetzung ein sicheres Radverkehrsnetz in Rödermarks Straßen entstehen lässt. Die für Rödermark geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind in einem Kataster zusammengestellt und können im Zeitraum bis 15 oder 20 Jahren realisiert werden.

Sicherheit für Gehende braucht ausreichend Gehfläche und geringe Geschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmenden an Kreuzungen. Sind Geschwindigkeiten höher als 30 km/h zugelassen, muss die Kreuzung durch Ampeln oder andere Querungshilfen gesichert sein. Hindernisfreie

Gehwege ermöglichen entspanntes Gehen, wenn die Flächen nicht zur Verfügung stehen, muss abgewogen werden, ob über das Absenken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn ein Sicherheitsgewinn im Bereich den minimalen Zeitverlust rechtfertigt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass hier für Gehende ein Zeitgewinn entstehen kann.

3. Umfassende Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Der Radverkehr soll durch ein stimmiges Radsystem mit Hilfe von unterschiedlichsten Maßnahmen gefördert werden. Hierzu gehören beispielsweise die Umsetzung von Radschnellwegen, Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr und gut ausgebauten Radabstellanlagen (HMWVW, 2018).

In Rödermark soll die Nahmobilität für die Menschen allgemein attraktiver gestaltet werden. Dies gelingt, indem ein Mobilitätsmanagement auf unterschiedlichen Ebenen aufgezogen wird. So ist ein Ziel, das betriebliche, behördliche oder schulische Mobilitätsmanagement zu fördern. Dadurch ergeben sich Möglichkeiten, über die Infrastruktur hinaus die Menschen in ihrer täglichen Mobilität zu beeinflussen und somit für einen nachhaltigeren Verkehr zu sorgen.

Die Raddirektverbindung Offenbach – Dieburg soll durch geeignete und im Radverkehrskonzept vorgeschlagene Maßnahmen den Radverkehr fördern, der Radschnellweg FRM9 Seligenstadt – Flughafen Frankfurt Rhein Main verläuft entlang der nördlichen Gemarkungsgrenze und kann ebenfalls bei Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität beitragen.

Der Plan zur Etablierung von Fahrradabstellanlagen (Kapitel 8.5.1) wird sukzessive umgesetzt. Die in Kapitel 8.4 des Radverkehrskonzeptes genannten Maßnahmen sollen sukzessive realisiert werden.

4. Umverteilung des Straßenraums

Der Straßenraum soll gerecht anhand des Bedarfs der Nutzer*innen verteilt werden. Da der Anteil an Radverkehr und auch Fußverkehr steigt, muss dementsprechend auch der verfügbare Straßenraum umverteilt werden. Hierdurch soll die Lebensqualität im öffentlichen Raum für alle steigen ohne Mobilitätsbedürfnisse einzuschränken (HMWVW, 2018).

Die Umverteilung des Straßenraums bedeutet in Rödermark meist das Umwandeln von Flächen zum Parken in Flächen für den Radverkehr. Beim Fußverkehr soll entlang ausgewählter Achsen, den sogenannten gutGehwegen, Flächen für das Gehen auch zu Lasten der Möglichkeit, schnell zu fahren, gewonnen werden. Die im Fuß- und Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen sollen unter Beachtung der gerechten Verkehrsflächenverteilung abgewogen und möglichst realisiert werden. Im Abwägungsprozess kann deutlich die Benachteiligung der Verkehrsträger Gehen und Radfahren bei der Verteilung der Verkehrsflächen hervortreten. Dieser Benachteiligung wird durch die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen ein Ende gesetzt.

5. Aufbau von Mobilitätsstationen

Die Schnittstelle von Nahmobilität und ÖPNV soll genutzt werden und mit Hilfe von Mobilitätsstationen an wichtigen Knotenpunkten attraktiv gestaltet werden. So kann ein Übergang zu möglichst vielen unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglicht werden (HMWVW, 2018).

Fuß- und Radverkehr gilt es in Rödermark mit anderen Verkehrssystemen zu verknüpfen. Klassisches Beispiel dafür ist die Verknüpfung von Rad und ÖV durch Bike and Ride an Bahnhöfen, aber auch an wichtigen Bushaltestellen ist Bike and Ride möglich. Zu beachten ist dabei, dass unterschiedliche

Interessengruppen die Parkmöglichkeit nutzen und unterschiedliche Bedürfnisse an die Nutzung haben. So sorgen die Art des Fahrrads, der Wegezweck sowie die Dauer des Abstellens für unterschiedliche Bedarfe an unterschiedlichen Abstellanlagen.

In den Kapiteln 8.5.1 und 8.5.2 sind Hinweise zum Ausbau der Mobilitätsstationen gegeben.

6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Rad- und Fußverkehrskonzept soll möglichst große Zustimmung in der Bevölkerung finden. Deshalb war die Beteiligung der Bürgerschaft Rödermarks ein wichtiger Baustein. Jede Person, die mit dem Auto, dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß das Wegenetz nutzt, kennt dabei am besten die Mängel. Dieses Wissen soll für künftige Planungen aktiv genutzt werden und eine sinnvollere Verzahnung der Verkehre ermöglichen.

In der Stadt Rödermark fand vom 01. Dezember 2024 bis zum 31. Januar 2025 eine Online-Beteiligung für die Bürger*innen statt. Um noch weitere Bevölkerungsgruppen zu beteiligen, wurden zudem zwei Workshops organisiert:

- Workshop mit Senioren*innen: 24. April 2025
- Workshop mit Schüler*innen: 14. April 2026

Für die Workshops wurden Senior*innen und Schüler*innen ausgewählt, da sich diese erfahrungsgemäß selten bei Online-Beteiligungen einbringen. Gerade diese Gruppen sind im Straßenverkehr jedoch gefährdet, oftmals auf die Verkehrsmittel im Umweltverbund angewiesen und benötigen hierfür sichere Rad- und Fußverkehrsverbindungen.

Mit Hilfe dieser umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung hatten die Bürger*innen die Möglichkeit, ihre Erfahrungen und Ideen in das Mobilitätskonzept einbringen. Das hilft nicht nur in der Planung, sondern schafft auch Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Öffentlichkeitsarbeit zeigt schnelle Erfolge bei Themen wie dem Überholabstand zwischen Kfz und Fahrrad oder generell der gegenseitigen Rücksichtnahme. Damit steigert eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit immer auch die Verkehrssicherheit.

6.1 Online-Beteiligung

Die Bürger*innen in Rödermark hatten vom 01. Dezember 2024 bis zum 31. Januar 2025 die Möglichkeit, sich an der Erstellung des Rad- und Fußverkehrskonzeptes zu beteiligen. Mittels einer Online-Bürgerbeteiligung über das Onlineportal INKA der Firma tetraeder.com GmbH konnten die Bürger*innen Vorschläge und Ideen zum Rad- und Fußverkehr, direkte Anregungen zum derzeitigen Planungsstand des Radverkehrsnetzes sowie fehlende bzw. gewünschte Verbindungen im Netz direkt auf einer interaktiven Onlinekarte verorten und eintragen. Zudem konnten Anmerkungen eingetragen werden, was am derzeitigen Radverkehrsnetz noch verbessert werden könnte, welche Gefahrenstellen oder Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern bestehen, inwiefern weiterer Bedarf an Fahrradabstellplätzen besteht oder wo die Qualität der Beschilderung unzureichend ist. Die Eintragungen auf der Website waren individuell konfigurierbar und sowohl mit Mobilgeräten als auch mit Tablets oder Computern möglich. Diese moderne Art der Online-Bürgerbeteiligung war für alle Nutzenden leicht verständlich und einfach zu bedienen.

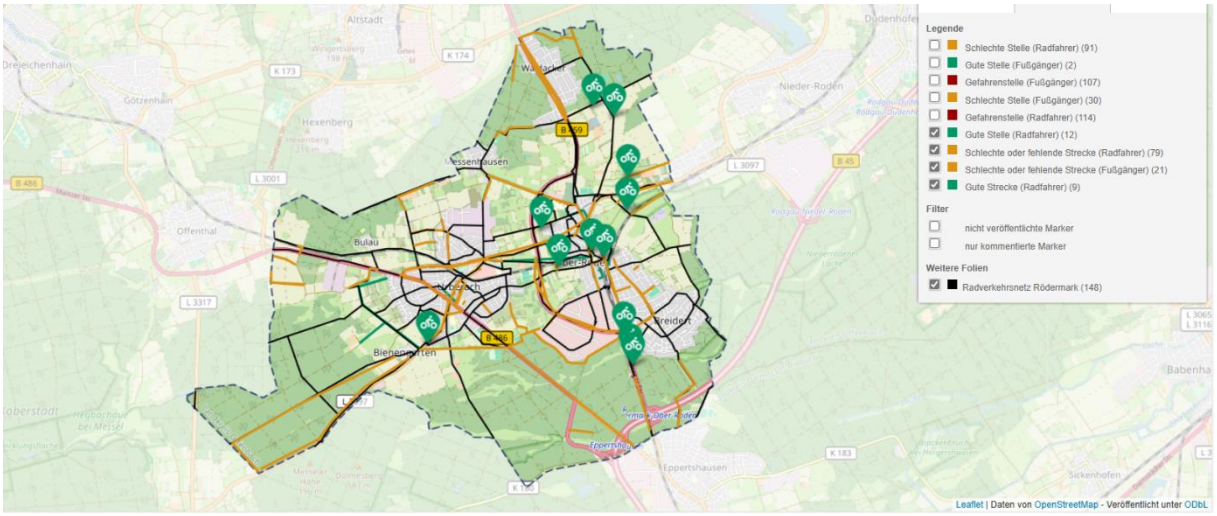


Abbildung 40 – interaktive Karte der Online-Beteiligung in Rödermark (tetraeder gmbh, 2025)

Im Vorfeld der Online-Bürgerbeteiligung brachte die Stadt Rödermark in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro VAR+ einen Flyer heraus und warb zudem für die Beteiligung an der Konzepterstellung in der Öffentlichkeit über Aushänge sowie Anzeigen im Amtsblatt und auf der Website der Stadt Rödermark.



Abbildung 41 – Flyer zur Bewerbung der Online-Beteiligung (VAR+, 2024)

Insgesamt wurde die Webseite von über 1.050 unterschiedlichen Nutzer*innen besucht und es sind 520 Einträge eingegangen, die mit 329 Kommentaren versehen wurden. Außerdem gab es die Möglichkeit, die Einträge und Kommentare bei Zustimmung oder Ablehnung zu bewerten. Hierbei wurden 3.085 zustimmende und 381 ablehnende Bewertungen abgegeben. Die hohe Anzahl an sowohl Einträgen als auch Kommentaren und Bewertungen zeigt, wie wichtig das Thema Mobilität den Bürger*innen ist. Während des gesamten Beteiligungszeitraumes wurde die Website sowie die Eintragungen vom Büro VAR+ moderiert und verwaltet.

Es konnten innerhalb der Einträge insgesamt 13 thematische Kategorien festgestellt werden, welche jedoch nicht immer klar voneinander abgrenzbar sind (siehe Abbildung 42).

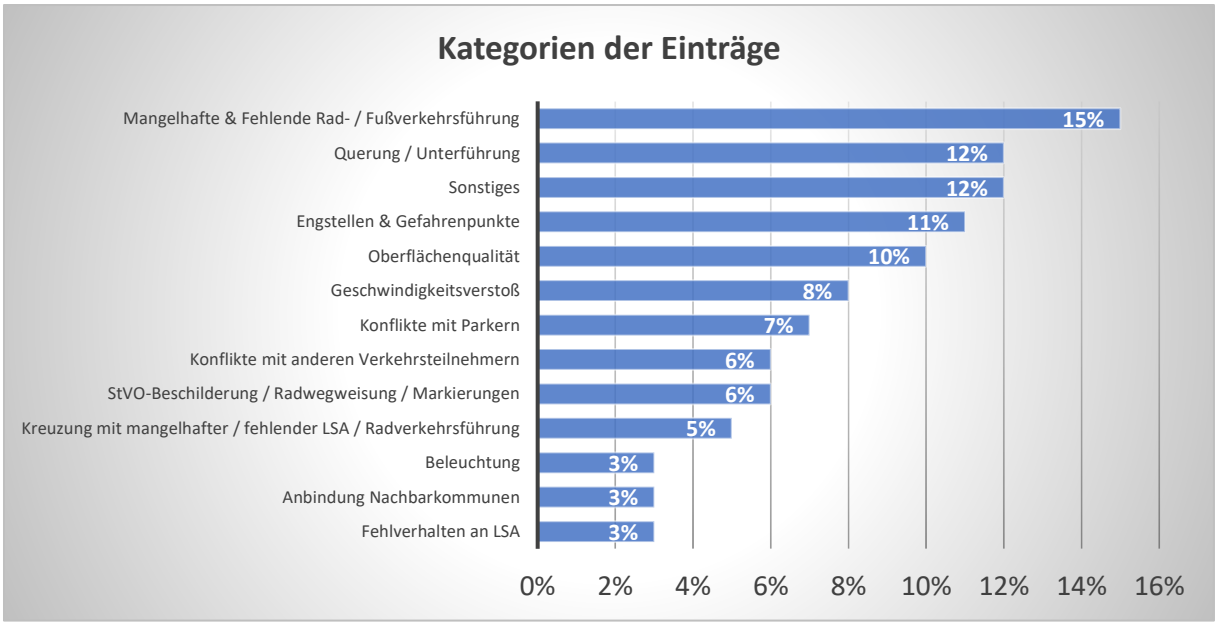


Abbildung 42 – Kategorien der Einträge der Online-Beteiligung (VAR+, 2025)

Im Anschluss an den Beteiligungszeitraum der Onlinebeteiligung wurden die von den Bürgerinnen und Bürgern eingetragenen Daten vom Büro VAR+ gesichtet, analysiert und ausgewertet. Hierfür wurden die Daten exportiert und anschließend in einem Geoinformationssystem aufbereitet (siehe Abbildung 43).

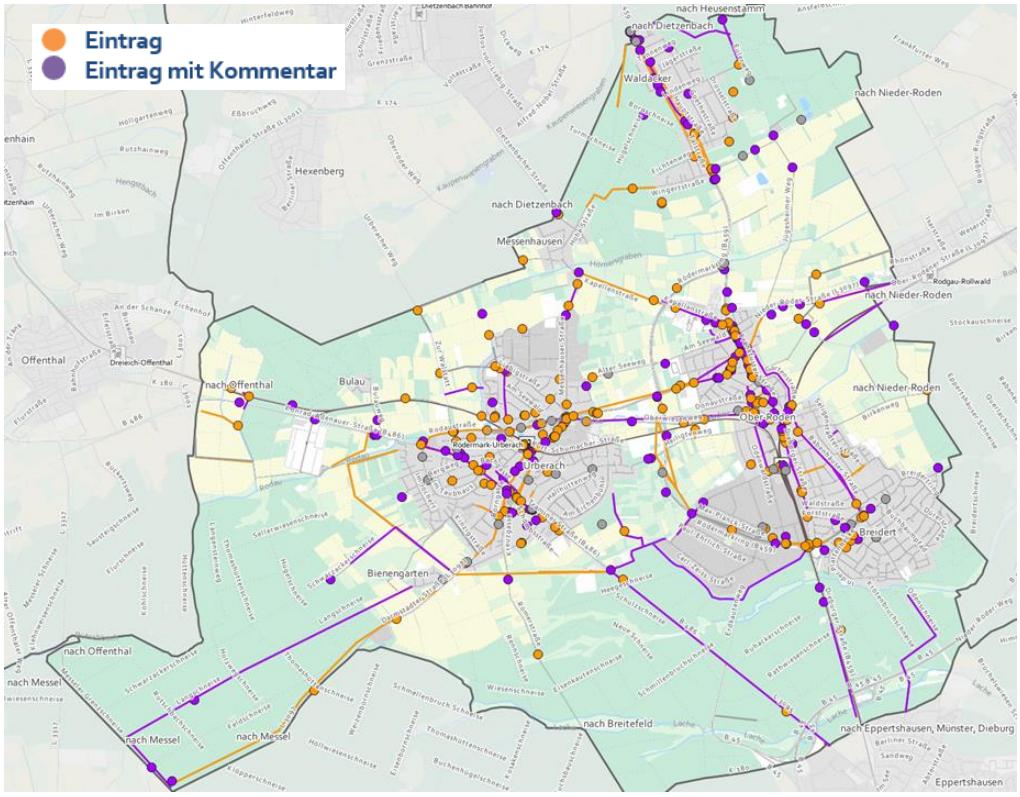


Abbildung 43 – Einträge insgesamt bei der Online-Beteiligung on Rödermark (VAR+, 2025)

6.2 Workshop Senior*innen

Am 24. April 2025 fand ein Workshop zum Thema „Zu Fuß und mit dem Fahrrad in Rödermark unterwegs" mir Senior*innen statt. Es nahmen etwa 30 Personen an diesem teil.



*Abbildung 44 – Workshop mit Senior*innen in Rödermark (VAR+, 2025)*

Zusammenfassend kann der Wunsch nach kürzeren Verbindungen zwischen Rödermark und den Nachbarkommunen, mehr Fahrradstellplätzen an Spielplätzen und Einkaufsgelegenheiten, mehr geeignete Wege zum Radfahren zu Einkaufsgelegenheiten und die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Infrastruktur sowohl für Fuß- als auch für Radverkehr festgehalten werden.

Folgende Themen wurden genannt:

Verbindungen

- Mainzer Straße – Rodaustraße
- Der kürzeste Weg zwischen Dietzenbach und Ober-Roden fehlt noch im Klassifizierten Radverkehrsnetz (RVN).
- Verbindung zwischen Bienengarten und Carl-Zeiss-Straße (Basisroute 7 (B7)) fehlt.
- Das Vorhandensein von Parallelwegen wurde kontrovers diskutiert.
- Wege, um mit dem Fahrrad zum Einkaufen zu gelangen, sollen verstärkt in das RVN aufgenommen werden.
- Verbindung Breidert – Einkaufszentrum ungenügend für Fuß- und Radverkehr ausgestattet, Weg soll im RVN aufgenommen werden.
- Streuobstwiesenroute sollte in Rücksprache mit Betreiber an die Streuobstwiesen verlegt werden

Fahrradparken

- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Spielplätzen und Parks
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vor Geschäften (an der Stelle eines Autos können acht Fahrräder parken)
- Bürger stellte Musterfotos für geeignete Abstellanlagen zur Verfügung

Wege

- Infrastruktur für E-Bikes notwendig
- Gehwegparken mehr kontrollieren
- In der Straße Im Taubhaus sollen die auf dem Gehweg vorhandenen Fahrrad-Piktogramme und die Trennlinie abgefräst werden
- Sämtliche Gehwege sollen auf Neigung der Gehbahn überprüft werden, zum Beispiel die Friedhofstraße ist im momentanen Zustand für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollatoren nicht nutzbar
- Absenken der Bordsteine an Querungsstellen des Fußverkehrs, besonders an Fußgängerüberwegen (FGÜ)

Beleuchtung

- Alter Seeweg ist nicht beleuchtet, gewünscht wird eine bedarfsorientierte Beleuchtung

Gefährliche Stellen

- Querung Oberwiesenweg / Rodaustraße
- Konrad-Adenauer-Straße – Traminer Straße (Pendlerroute 5)
- Querung Konrad-Adenauer-Straße / Bulauweg (P2, P2a)
- Konrad-Adenauer-Straße / Rodaustraße: Radweg endet
- Albert-Einstein-Straße / Rödermarkring
- Rilkestraße
- Mainzer Straße
- Rödermarkring / Odenwaldstraße
- Am Seewald / Thomas-Mann-Str. (B 3 / B 14) Hecke, Poller, Radfahrende gefährden Gehende
- Querung der Nieder Röder Straße (L3097) sehr gefährlich
- Gem. Geh- und Radweg an der Messenhäuser Straße
- Kreuzung Ober Rodener Straße / Am Schwimmbad sehr unübersichtlich und gefährlich
- Radweg fehlt an der Ober-Rodener Straße (L 3097)
- Traminer Straße (B486) Querung Höhe WUMBOR sehr gefährlich (tödlicher Unfall)
- Gefahren durch Elterntaxi in der Töpferstraße (P1b)
- Radfahren entgegen der Einbahnstraße in Töpferstraße gefährlich, Straße zu eng

Die Ergebnisse des Workshops sind in die Analyse des Ist-Zustandes und die daraus folgende Maßnahmenplanung für das Fuß- und Radverkehrskonzept einbezogen worden.

6.3 Workshop Schüler*innen

Am 14. April 2026 fand ein Workshop in der Nell-Breuning-Schule mit Schüler*innenvertreter*innen und Lehrerschaft statt. In diesem wurde zuerst ein Input zum Thema „Fahrrad fahren auf dem Weg zur Schule" gegeben. Im Anschluss wurde gemeinsam die Situation auf dem Schulweg analysiert. Daraus entstanden interessante Gespräche und Interaktionen. Ein Thema war hierbei unsichere Infrastruktur für Fahrradfahrende. Auch die aktuelle Situation der Fahrradabstellanlagen wurde thematisiert. Diese sind nicht überdacht und entsprechen außerdem nicht den Standards guter Radabstellanlagen. Ein weiteres Thema war der wachsende Anteil an E-Scootern am Modal Split des Schulverkehrs. Diese nutzen die Radinfrastruktur mit und sind daher auch darauf angewiesen, dass diese gut

ausgebaut ist. Die Gespräche haben gezeigt, dass für den Schüler*innenverkehr die Infrastruktur in Rödermark eine wichtige Rolle spielt. Schüler*innen profitieren vom Fahrrad fahren, es trägt zu ihrer Selbstständigkeit, Gesundheit und Sicherheit bei.

Neben dem Workshop wurde außerdem eine Mobilitätsbefragung mit Schwerpunkt auf den Radverkehr durchgeführt (siehe Anhang 4). An dieser nahmen über 500 Schüler*innen aller Klassenstufen teil. Aus der Umfrage geht hervor, dass etwa 30% regelmäßig mit dem Fahrrad oder E-Scooter zur Schule kommen. Der Modal Split für den Radverkehr liegt bei 19% (siehe Abbildung 45). Eine im Vergleich hohe Anzahl, was auf eine gute Situation für den Radverkehr schließen lässt. Gleichzeitig werden in der Umfrage aber auch Probleme wie eine unsichere Radinfrastruktur und der Wunsch nach mehr Angeboten wie z.B. Reparaturkursen thematisiert.

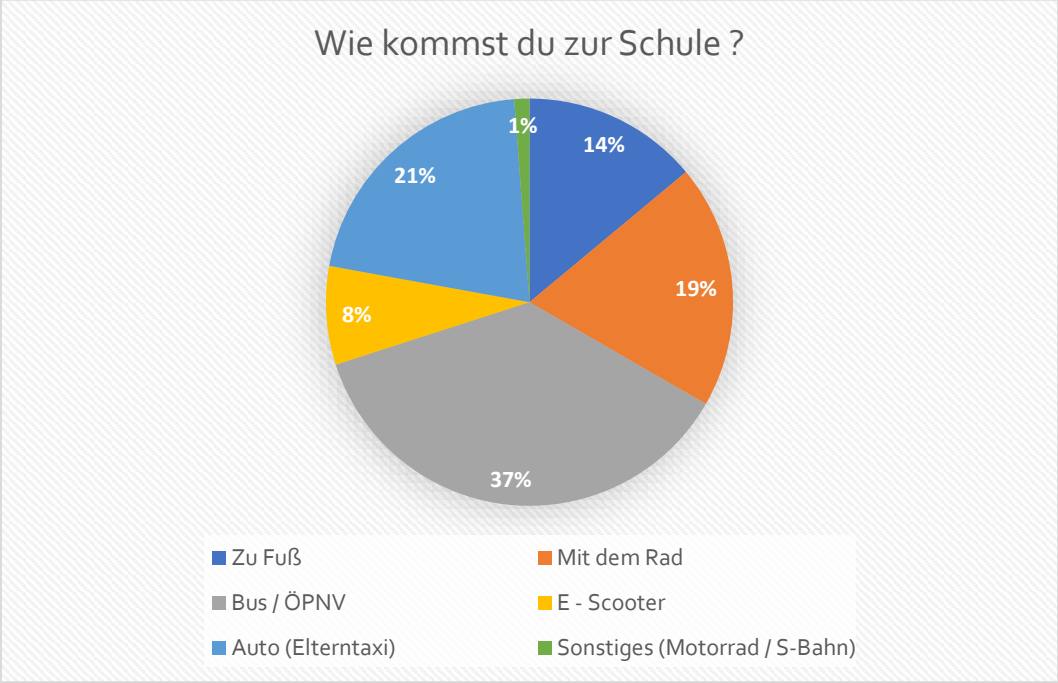


Abbildung 45: Modal Split auf dem Weg zur Schule (eigene Darstellung)

Die Schüler*innen-Beteiligung zeigt noch einmal, dass die Gruppe der Jugendlichen schon jetzt viel das Fahrrad nutzt. Aus den Persönlichen Erfahrungen konnte die Gesamtsituation noch einmal aus Sicht der Jugendlichen eingeordnet werden. Gleichzeitig wurden konkret Problemstellen identifiziert und mit in das Konzept aufgenommen.

7 Netzkonzeption

Ziel ist es, ein komfortables Netz mit dem Fahrrad befahrbarer Strecken herzustellen, das sicheres und zügiges Radfahren ermöglicht. Dazu wurden im ersten Schritt die Quellen und Ziele des Radverkehrs definiert und daraus das Wunschliniennetz für die Stadt Rödermark abgeleitet. Im zweiten Schritt wurde durch Umlegung des Wunschliniennetzes auf die Straßen und Wege des realen Verkehrsraums ein Netz von Radverkehrsverbindungen sichtbar, welches durch Ausbau und Gestaltung den geforderten Ansprüchen an Direktheit, Schlüssigkeit und Sicherheit genügen soll.

Um bestehende Radverbindungen zu identifizieren, wurden verschiedene Grundlagendaten verwendet. Die genutzten Grundlagendaten sind in Kapitel 3 genauer beschrieben.

7.1 Klassifizierung und Netzsystematik

Im Kapitel Klassifizierung und Netzsystematik erfolgt die Kategorisierung des Radverkehrs nach den Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) sowie die anschließende Hierarchisierung des Klassifizierten Radverkehrsnetzes. Mit Hilfe dieser Hierarchiestufen können Maßnahmen für den Radverkehr, die mitunter auch zu Lasten der Verkehrsqualität anderen Verkehrsteilnehmer gehen, begründet werden.

Zur Herstellung einer verbindungsbezogenen Angebotsqualität für den Alltagsradverkehr wurden entsprechend der Richtlinien für integrierter Netzgestaltung (RIN) vier Klassifizierungsstufen mit Verkehrswegekategorien abgeleitet: Radschnellverbindungen/Raddirektrouten, Pendlerrouten, Basisrouten und Verdichtungsnetz (FGSV, 2008).

Radschnellverbindungen/Raddirektrouten

Radschnellverbindungen bilden die höchste Kategorie. Sie verlaufen entlang zentraler Achsen durch dicht besiedelte Gebiete. Sie bilden die wertvollsten Radverbindungen mit hohen zu erwartenden Nutzerzahlen und sollen entsprechend auch die höchste Qualität bieten.

Wo immer möglich, soll ein Radschnellweg vom Kraftverkehr getrennt verlaufen. Er soll weiterhin möglichst oft bevorrechtig über Knotenpunkte geführt werden. Breite Wege, gegebenenfalls mit zusätzlichem Gehweg, sollen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr vermeiden. Außerdem soll es möglich sein, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren und ein dritter überholen kann. Insgesamt sollen Radfahrende durch möglichst störungsfreies Vorankommen eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde erreichen. Somit werden auch berufliche Wege auf längeren Wegen zwischen den Zentren ermöglicht. Große Mengen an touristisch Radfahrenden können ebenfalls einfach aufgenommen werden.

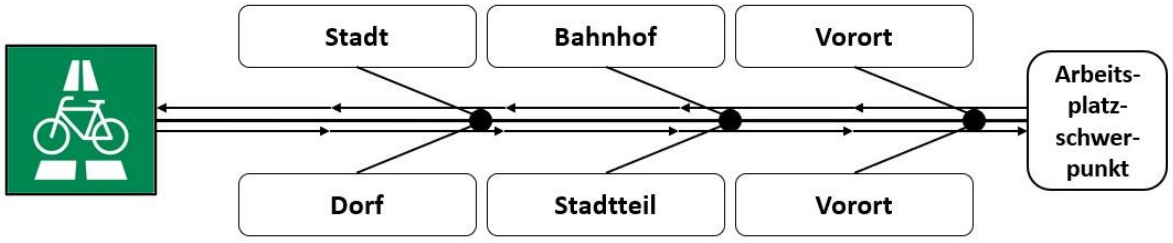


Abbildung 46 – Radschnellverbindung mit Zubringerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2025))

Pendlerrouten

Pendlerrouten verbinden die wichtigsten Zentren mit ihrem Umland. So werden Innenstädte, Bahnhöfe, Schulzentren und Gewerbegebiete mit den umliegenden Wohngebieten verbunden. Die Routen verlaufen möglichst direkt. Die Wege sollen breit genug sein, um Überholvorgänge zwischen Radfahrenden zu ermöglichen. An Knotenpunkten sollen sie, wenn möglich, bevorrechtigt werden. Auf Nebenstraßen können bevorrechtigte Fahrradstraße eingesetzt werden. Es wird eine Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde angestrebt.



Abbildung 47 –Schaubild Pendlerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

Basisrouten

Basisrouten dienen zur Verbindung von Dörfern oder Ortsteilen untereinander. Auf Basisrouten wird innerörtlich lediglich eine Reisegeschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde angestrebt, so verlaufen diese Routen oftmals auf Nebenstraßen mit rechts-vor-links Regelung. Im Vergleich zu Pendlerrouten, welche durch ihre direkte Führung gezwungenermaßen oftmals auf Hauptverkehrsstraßen verlaufen, liegen Basisrouten innerorts oftmals innerhalb von Tempo-30-Zonen. Sie bilden damit häufig ruhige Alternativverbindungen, welche für risikoaverse Nutzergruppen, wie etwa Schülerinnen und Schüler, attraktiver sein können.

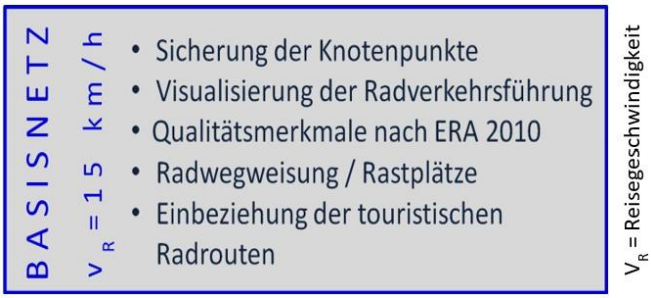


Abbildung 48 – Schaubild Basisrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

Verdichtungsnetz

Routen des Verdichtungsnetzes dienen dazu, Wohngebiete zu erschließen, einzelne Anlagen anzubinden oder weisen auf weitere, für eine zügige Fahrt jedoch weitgehend unwichtige, Verbindungen hin. 90 Prozent der Bevölkerung sollte innerhalb von 200 Metern eine klassifizierte Radroute erreichen können (vgl. FGSV, 2010, S. 10).

Verhältnis der Klassifizierungsstufen zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung

Die Klassifizierung des Radverkehrsnetzes Rödermark beschreibt vor allem den gewünschten Ausbau- und Qualitätsstandard. Im Gegensatz dazu definieren die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" Routenkategorien nach zentralörtlicher Funktion (vgl. FGSV, 2008). In beiden Systemen werden zentralere Netzelemente höher bewertet. Da die Systeme Ähnlichkeiten aufweisen, kann eine Übersetzung mit folgender Tabelle versucht werden (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1 – Klassifikation der Routen nach RIN 2008 und VAR+ (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7)

RIN 2008				VAR+
außerorts		innerorts		
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Radschnellverbindung
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	Pendlerroute
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	Basisroute
-		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	Verdichtungsnetz

In den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" werden für höhere Kategorien ebenfalls höhere Fahrgeschwindigkeiten und weniger Unterbrechungen angestrebt (vgl. FGSV, 2008). Ziel ist es, das Gesamtverkehrssystem zu optimieren. Ein wachsender Radverkehrsanteil kann aufgrund des geringen Flächenverbrauchs die Verkehrsleistung im Nahdistanzbereich (bis zu 15 Kilometer) steigern. Das Verkehrsmittel Fahrrad übernimmt hierbei Anteile des Kfz-Verkehrs. Insbesondere Maßnahmen auf Radschnellverbindungen und Pendlerrouten können dazu beitragen.

Die angestrebte Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h im Mittel soll mit entsprechenden Radverkehrsanlagen sichergestellt werden. Fahrzeitverluste durch lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder wartepflichtigen Knotenarmen sollen vermieden werden. Nach Vorgaben der RIN sind neben der Herstellung der angestrebten Fahrgeschwindigkeit auch die Zeitverluste zu begrenzen.

Tabelle 2 sind die Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr inklusive angestrebter Fahrgeschwindigkeiten und Zeitverluste nach den Vorgaben der RIN zu entnehmen.

Tabelle 2 – Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr inklusive angestrebter Fahrgeschwindigkeit (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7)

		Kategorie	Angestrebte Fahrgeschwindigkeit [km/h]	Maximale Zeitverluste je km
Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 - 30	15 s
	AR III	regionale Radverkehrsverbindungen	20 - 30	25 s
	AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 - 30	35 s
Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 – 25	-
	IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 – 20	-
	IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 – 20	-
	IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-

Die vorgenannten Kriterien für die klassifizierten Routen dienen zur Orientierung und sollten zur Herstellung der nach den Regelwerken geforderten Qualitätsmerkmale mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

Für Hessen gilt entsprechend der aktuellen „Qualitätsstandards und Musterlösungen" mit Stand vom November 2020 folgende Gliederung des Radnetzes.

Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
Zielgruppe/ Einsatzbereich: Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltags- und Freizeitradverkehr

Abbildung 49 – Einordnung entsprechend den Musterlösungen und Qualitätsstandards (vgl. VAR+, 2026, S. 4)

7.2 Klassifiziertes Radverkehrsnetz Stadt Rödermark

In den folgenden vier Unterkapiteln werden die entwickelten Netzkategorien vorgestellt und die Routenverläufe näher erläutert. Die vier Netzkategorien im Klassifizierten Radverkehrsnetz der Stadt Rödermark besitzen zusammengefasst eine Gesamtlänge von über 100 Kilometern.

Tabelle 3 ist eine Aufteilung der einzelnen Netzkategorien bzw. Routenarten zu entnehmen.

Tabelle 3 – Länge Radverkehrsnetz Rödermark (VAR+, 2025)

Netzkategorie	Länge insgesamt [km]
Radschnellverbindung/Raddirektverbindung	8,0 km
Pendlerrouten	36,7 km
Basisrouten	31,9 km
Verdichtungsnetz	24,3 km
Gesamt	**100,9 km**

7.2.1 Radschnellverbindung/Raddirektverbindung

Radschnellverbindung/Raddirektverbindung 1 (RSV/RDV1)

Länge: 8.020 m

Verlauf: Die Radschnellverbindung/Raddirektverbindung verläuft als Nord-Südachse von Dietzenbach kommend über die B 459 durch den Stadtteil Waldacker in Rödermark nach Ober-Roden. In Ober-Roden verläuft die Route vorbei am Ortskern, der Trinkbornschule, dem Bahnhof Ober-Roden, durch das Gewerbegebiet Ober-Roden bis zum Ortsausgang auf Höhe der B 459. Von dort verläuft die Strecke parallel zur Bahnlinie nach Eppertshausen. Im weiteren Verlauf wäre ein Streckenverlauf bis nach Dietzenbach und Dieburg sinnvoll. Der Verlauf der Route basiert auf der von VAR+ erstellten Machbarkeitsstudie zur Raddirektverbindung Offenbach – Dietzenbach – Rödermark – Eppertshausen – Dieburg.

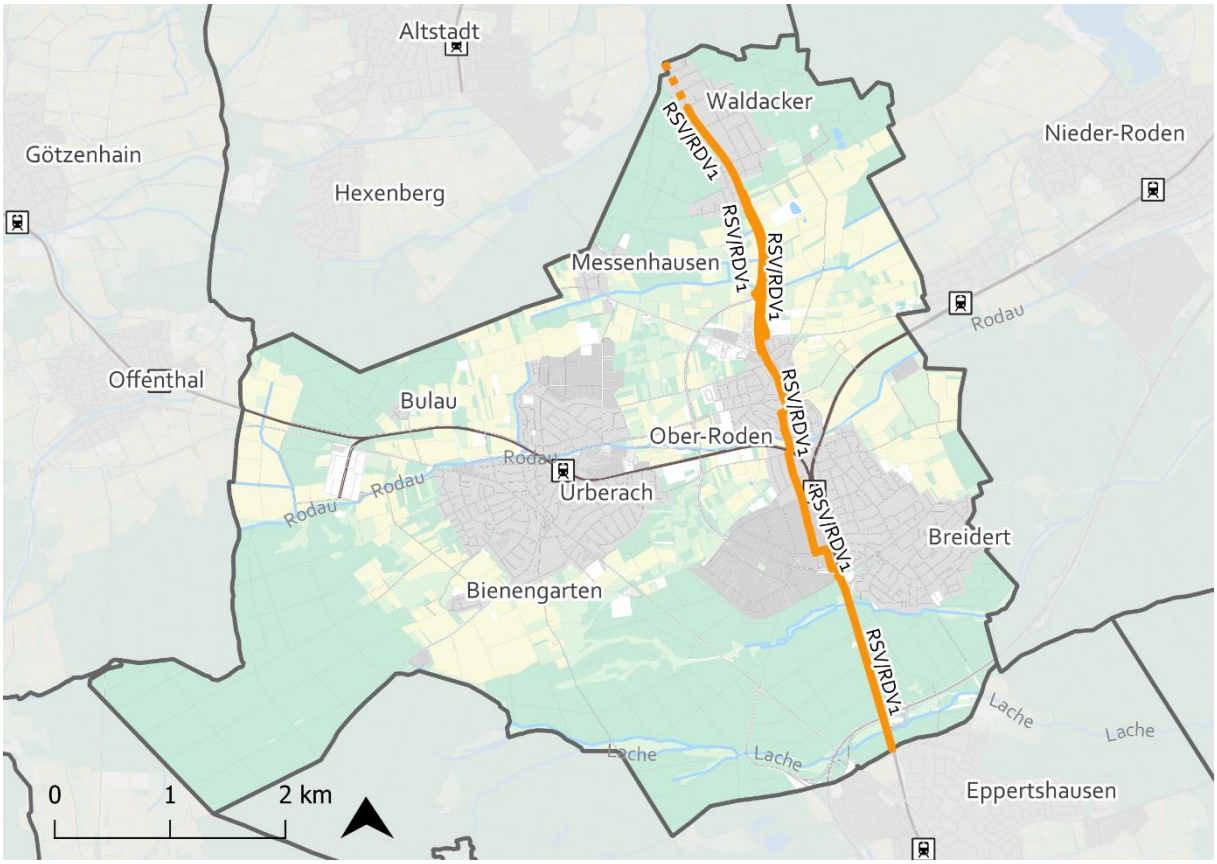


Abbildung 50 – Radschnellverbindung / Raddirektverbindung im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

7.2.2 Pendlerrouten

Die Pendlerrouten des klassifizierten Radverkehrsnetzes Rödermark gewährleisten die Verbindung zwischen den Ortsteilen sowie den umliegenden Kommunen und fungieren als Zubringer zur Radschnellverbindung/Raddirektverbindung. Einige dieser Routen verlaufen in mehreren Varianten und dicht nebeneinander – entweder aufgrund funktionaler Erfordernisse oder weil bereits gut ausgebaute Bestandswege vorhanden sind. Das Pendlerroutennetz ist weitmaschig und wird durch das Basisroutennetz, sowie das Verdichtungsnetz verfeinert. Im Folgenden werden die einzelnen Pendlerrouten kurz vorgestellt.

Pendlerroute 1 (P1)

Länge: 10.885 m

Verlauf: Die Pendlerroute 1 verläuft als West-Ost-Achse durch Rödermark. Im Südwesten von Messel kommend führt sie entlang der L 3097 nach Urberach. Dort führt sie durch das im Süden liegende Wohngebiet bis zum Heiligtenweg, der Urberach mit Ober-Roden parallel zur Bahnlinie verlaufend verbindet. In Ober-Roden schließt die P1 an die RSV/RDV1 an und führt anschließend vom nördlichen Ortskern zur L 3097 in Richtung Rodgau.

Zudem wurden als alternative oder ergänzende Wegeführungen zwei weitere Routen identifiziert. Die P1a verläuft ebenfalls im Südwesten von Messel kommend über die Langschneise nach Urberach. Die P1b verläuft in Urberach im Süden des Wohngebiets parallel zur P1 und schließt die Schule an den Linden an.

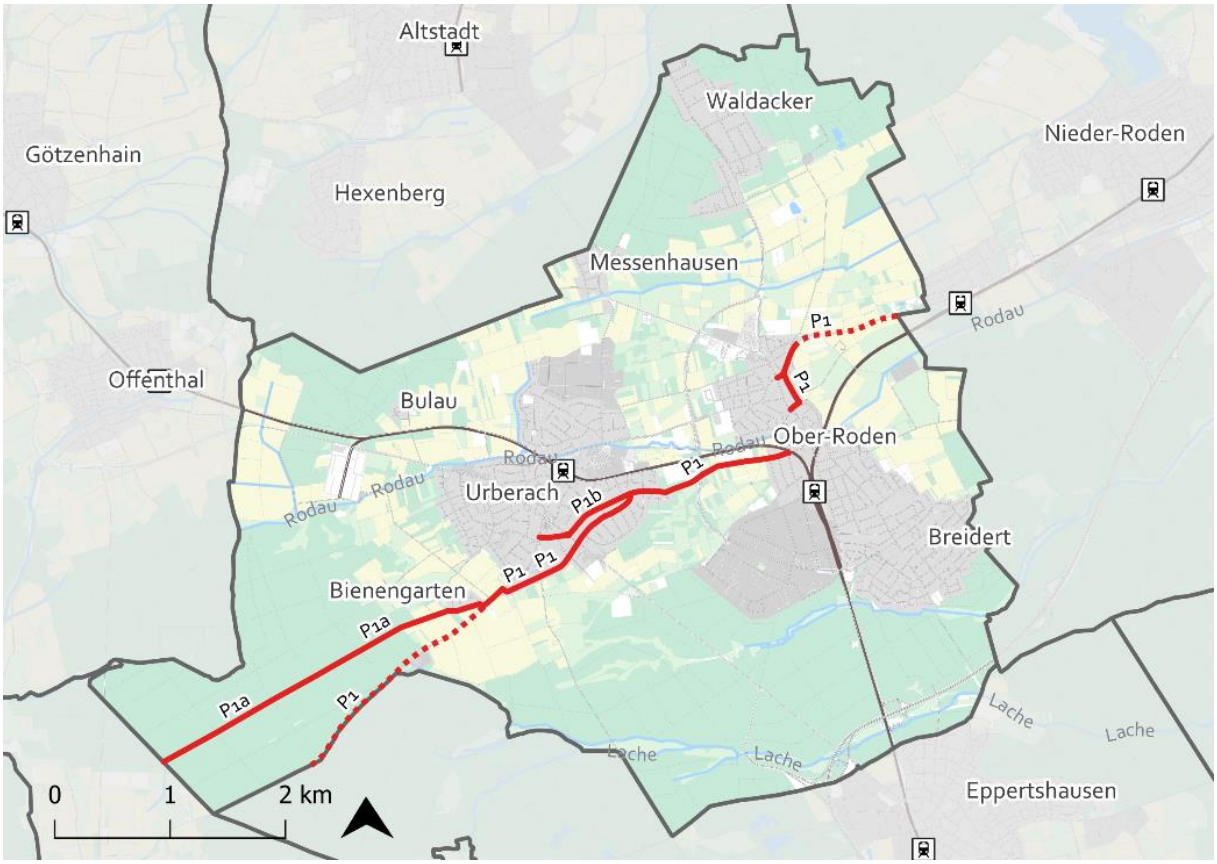


Abbildung 51 – Pendlerroute 1, 1a und 1b im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute 2 (P2)

Länge: 8.660 m

Verlauf: Die Pendlerroute 2 verläuft als West-Ost-Achse durch Rödermark und verbindet von Offenthal über die B 486 kommend Urberach mit Ober-Roden über die Rodaustraße und die L 3097. In Ober-Roden schließt die P2 an die RSV/RDV1 an.

Die P2a verläuft als alternative bzw. ergänzende Führung von Offenthal kommend entlang der Bahngleise und schließt auf der Höhe von Bulau an die B 486 an. Die P2b verläuft noch weiter entlang der Bahngleise bis zur Rodaustraße und stell eine Verbindung zum Bahnhof Urberach her.

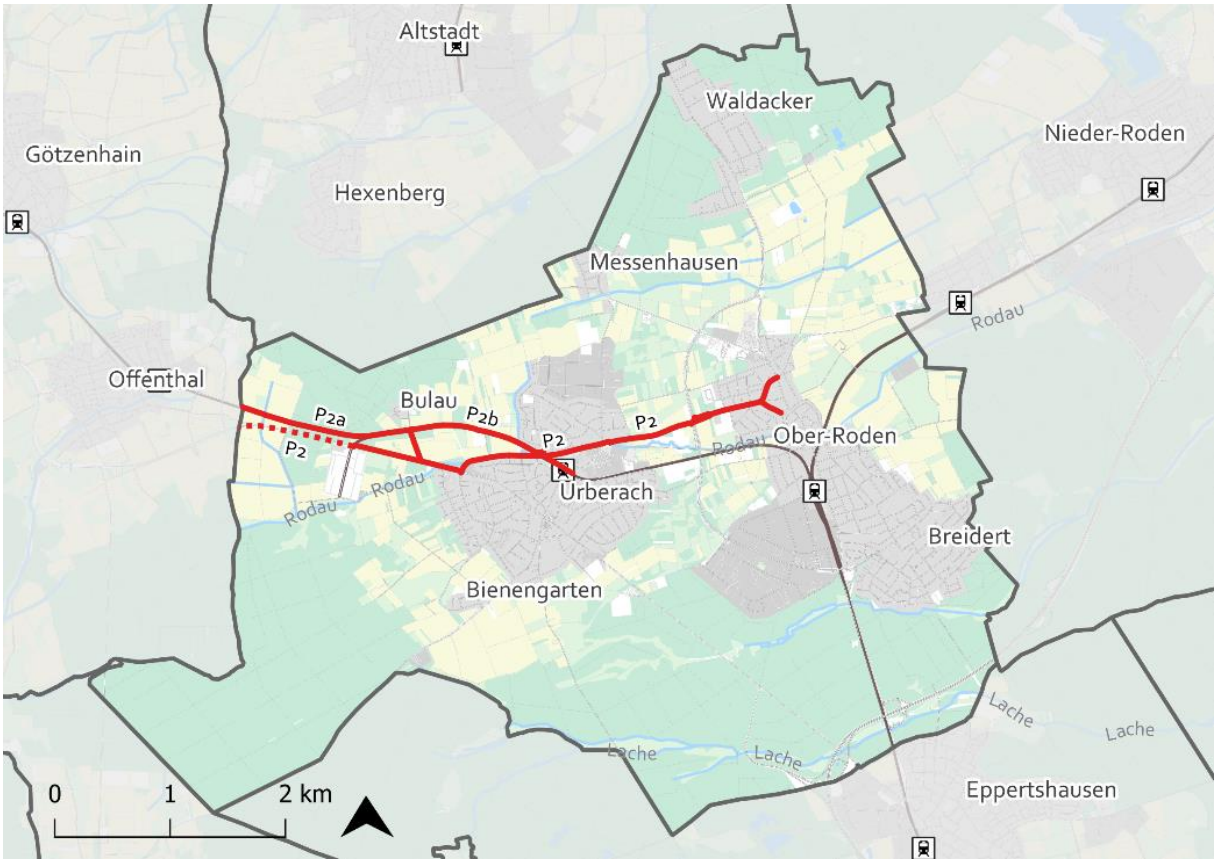


Abbildung 52 – Pendlerroute 2, 2a und 2b im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute 3 (P3)

Länge: 4.285 m

Verlauf: Die Pendlerroute 3 verläuft als Nord-Süd-Achse durch Rödermark und verbindet von Dietzenbach kommend den Stadtteil Messenhausen mit dem Stadtteil Urberach. In Urberach führt die Route durch das Gewerbegebiet im Norden zur L 3097. Auf dieser führt die Route vorbei am Bahnhof Urberach bis zum Ortsausgang von Urberach im Süden und schließt dort an die P2 an.

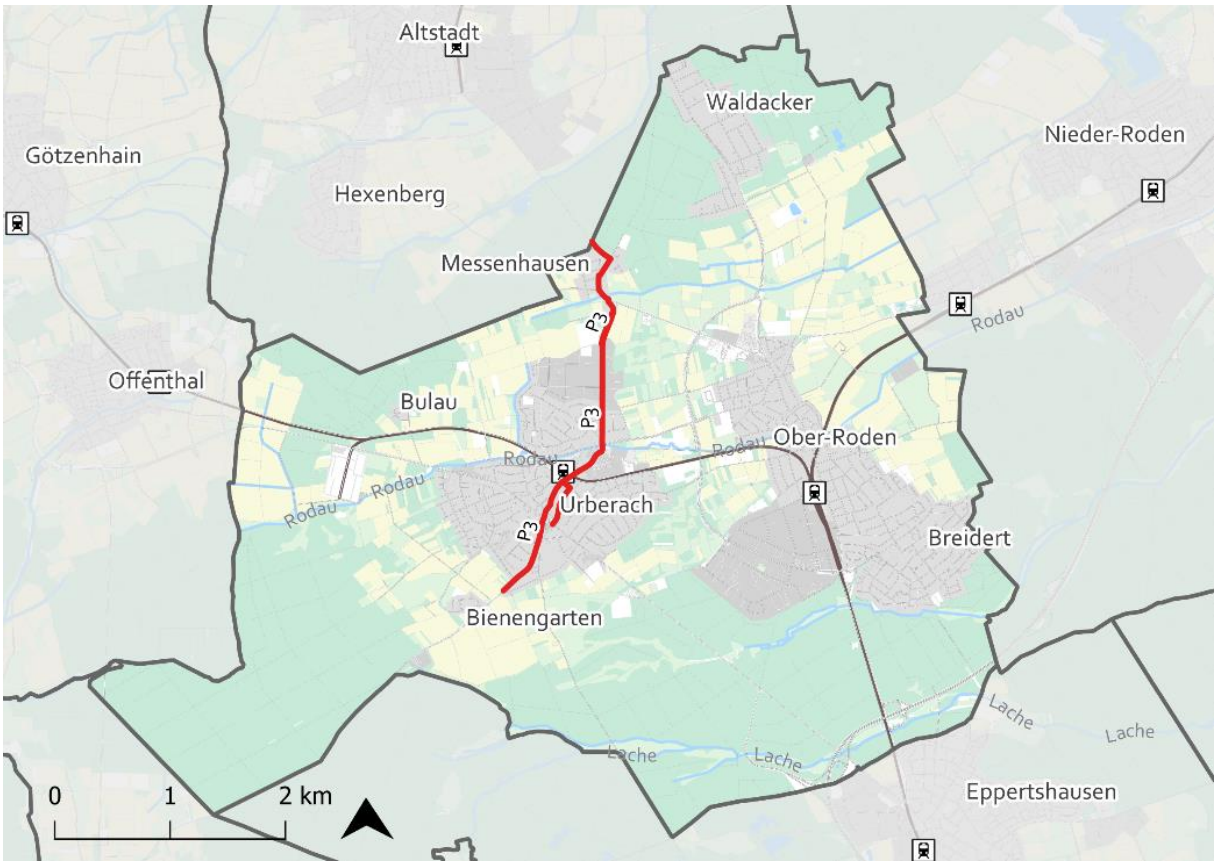


Abbildung 53 – Pendlerroute 3 im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute 4 (P4)

Länge: 5.090

Verlauf: Die Pendlerroute 4 verläuft ebenfalls als Nord-Süd-Achse von Dietzenbach über einen Waldweg kommend nach Ober-Roden. Dort schließt die P4 an die P1 an. Anschließend führt die Route im Ortskern von Ober-Roden über die Dieburger Straße und schließt den Bahnhof Ober-Roden direkt an (P4a). Im weiteren Verlauf endet die P4 am südlichen Ortsausgang und soll dort an die RSV/RDV1 angebunden werden.

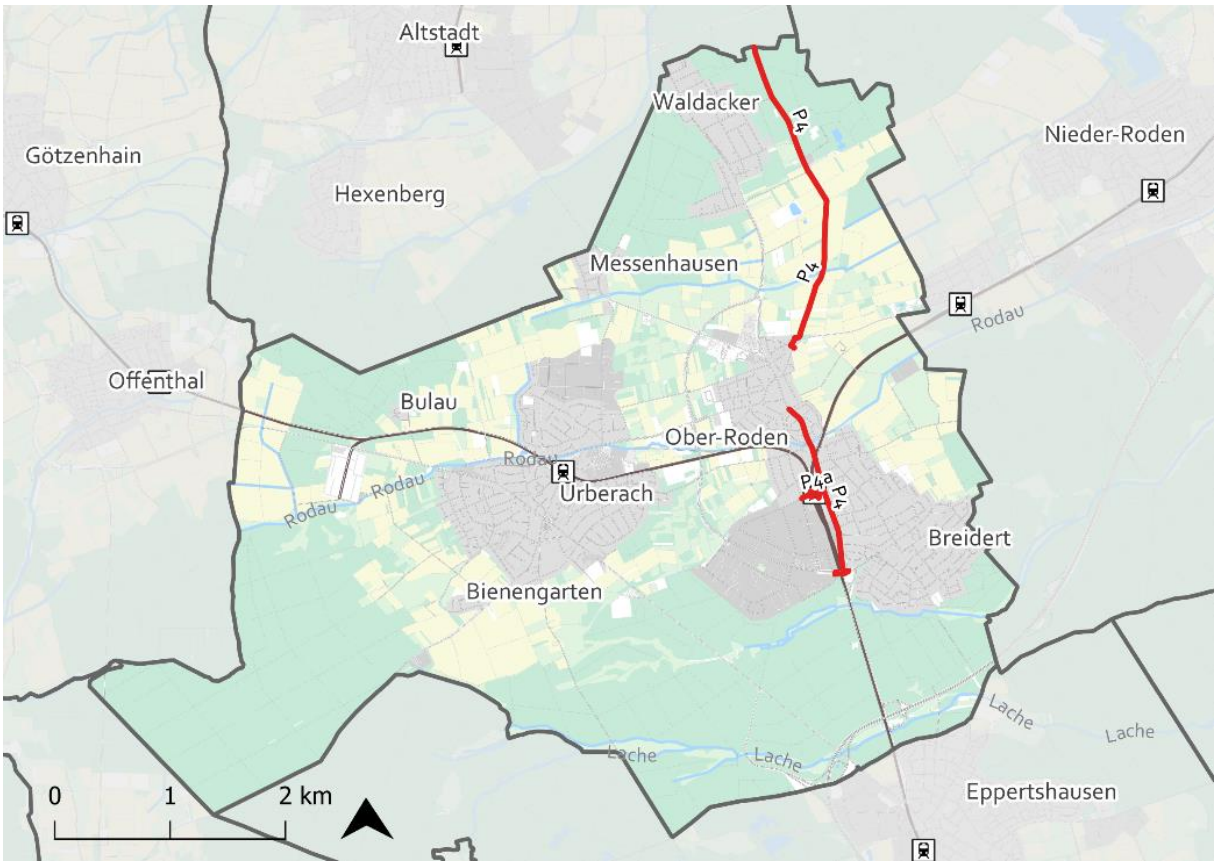


Abbildung 54 – Pendlerroute 4 und 4a im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute 5 (P5)

Länge: 5.665 m

Verlauf: Die Pendlerroute 5 führt im Norden von Dietzenbach kommend über einen Wirtschaftsweg westlich von Urberach nach Urberach. In Urberach führt die Route über die B 486 bis zum Ortsausgang im Süden. Anschließend bindet die Route als Lückenschluss entlang der B 486 und L 3095 an Eppertshausen an. Die P5a stellt eine weitere Verbindung zur P2 dar.

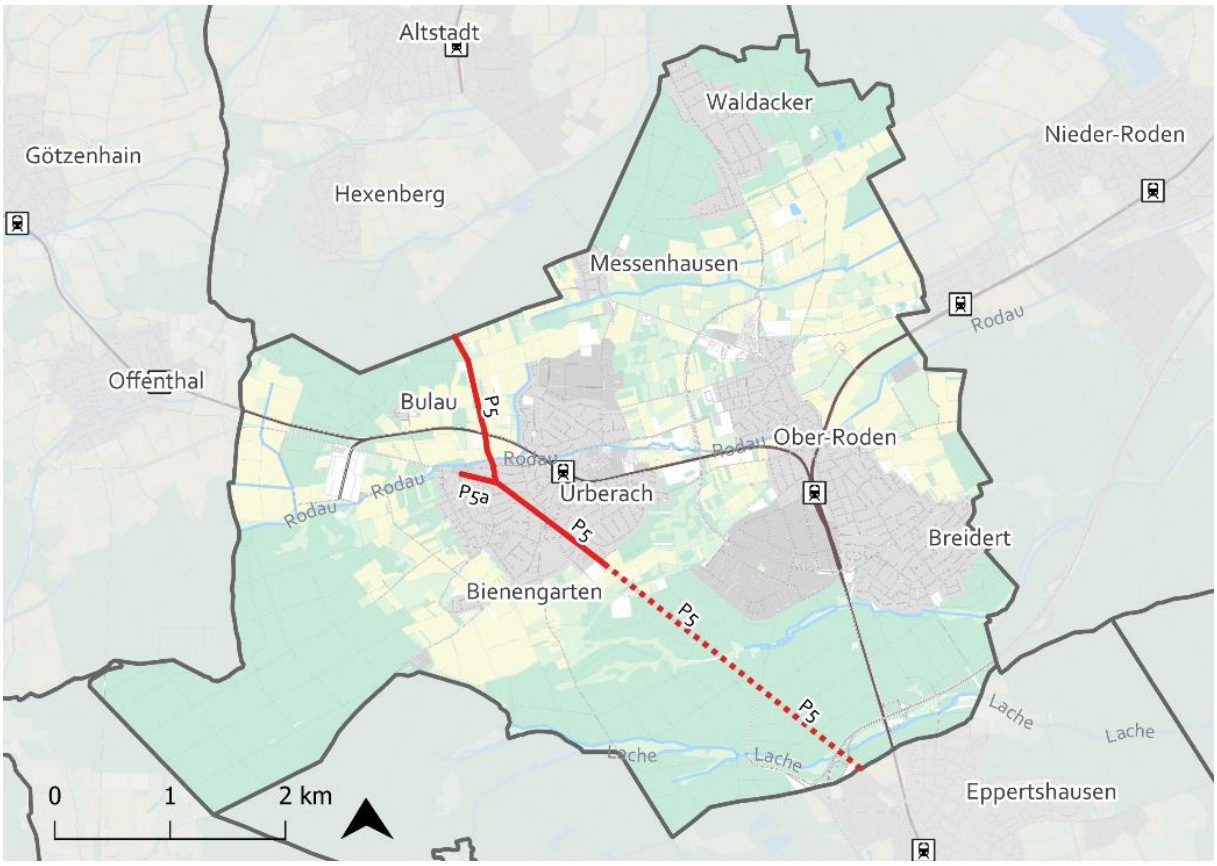


Abbildung 55 – Pendlerroute 5 und 5a im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute 6 (P6)

Länge: 1.845 m

Verlauf: Die Pendlerroute 6 verläuft von der P3 in Messenhausen über die Kapellenstraße nach Ober-Roden. In Ober-Roden wird die Oswald-von-Nell-Breuning-Schule angebunden und anschließend schließt die Route an die RSV/RDV1 an.

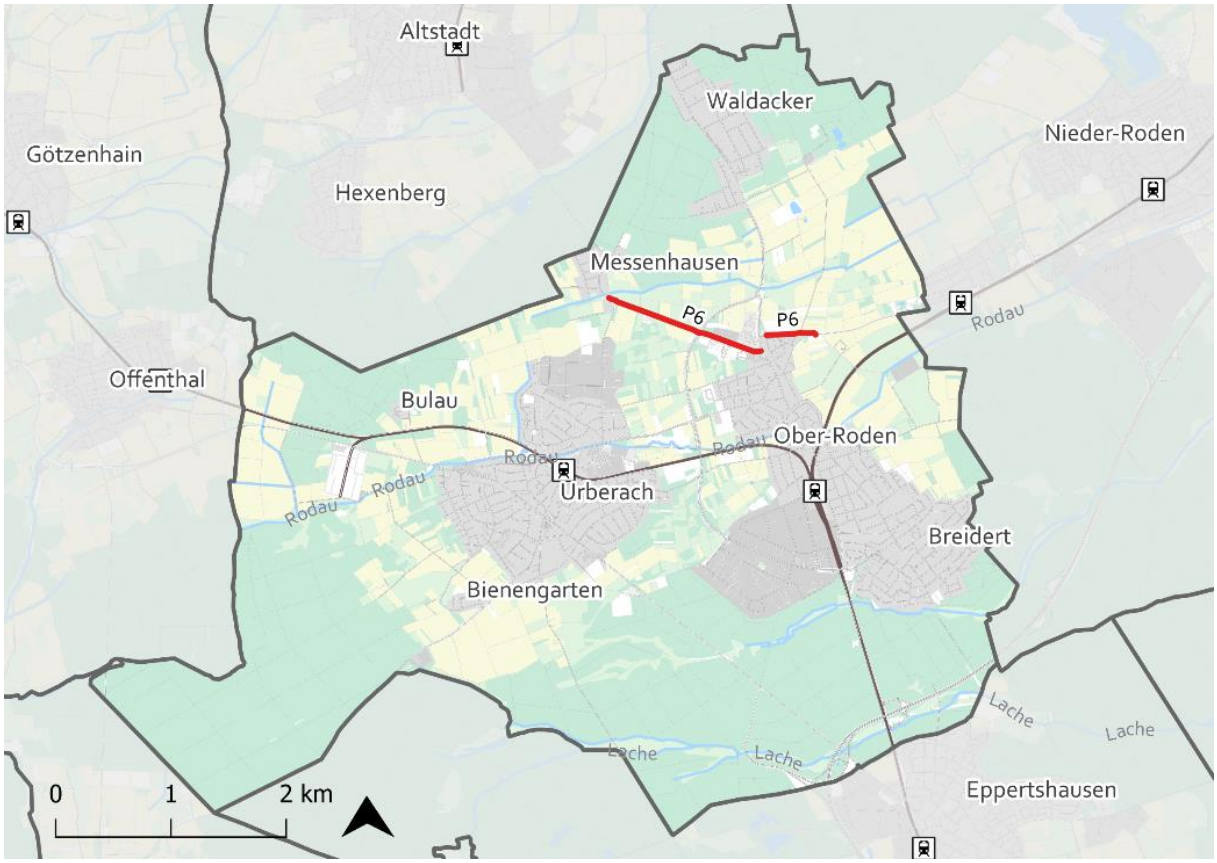


Abbildung 56 – Pendlerroute 6 im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

Pendlerroute 7 (P7)

Länge: 260 m

Verlauf: Die Pendlerroute 7 verläuft ganz im Süd-Westen des Gemarkungsgebiets von Rödermark und stellt einen Lückenschluss entlang der L 3317 dar. Die L 3317 verbindet Offenthal mit Messel.

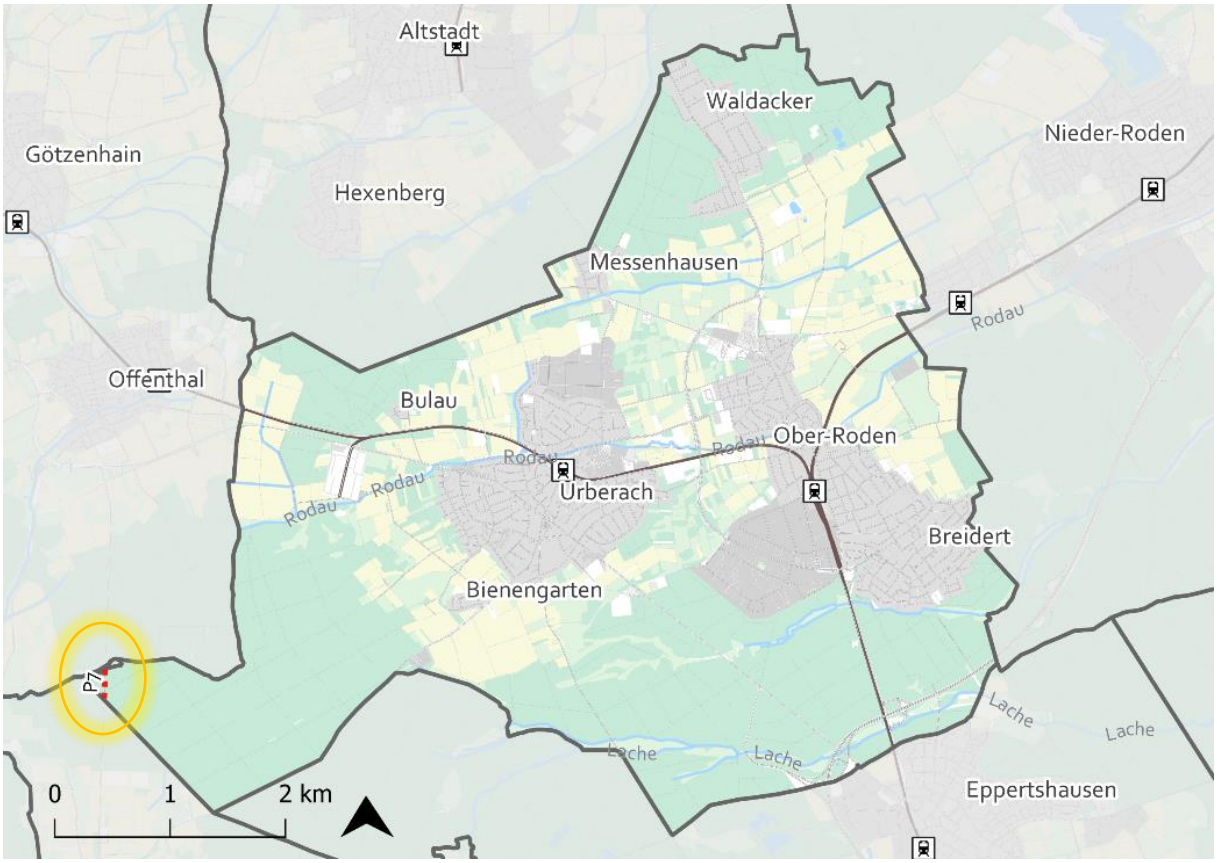


Abbildung 57 – Pendlerroute 7 im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

7.2.3 Basisrouten

Das Basisroutennetz ist auf Karte 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Stadt Rödermark in blau dargestellt. Die Basisrouten haben eine wichtige innerörtliche Funktion als Alltagsrouten mit hoher Erschließungstiefe. Sie verbinden bedeutende innerörtliche Ziele des Radverkehrs wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder öffentliche Einrichtungen, den Haltepunkt Urberach und den Bahnhof Ober-Roden mit den Wohngebieten. Teilweise verlaufen sie parallel zu den Pendlerrouten, um beispielsweise ruhigere Nebenstrecken als Alternativrouten für entspanntes Radfahren nutzen zu können.

Es wurden insgesamt **15 Basisrouten** erarbeitet (Abbildung 58). Die Basisrouten weisen eine Gesamtlänge von etwa **32 km** auf. Die genauen Längen sowie die Start- und Endpunkte der Basisrouten sind der Tabelle 4 zu entnehmen.

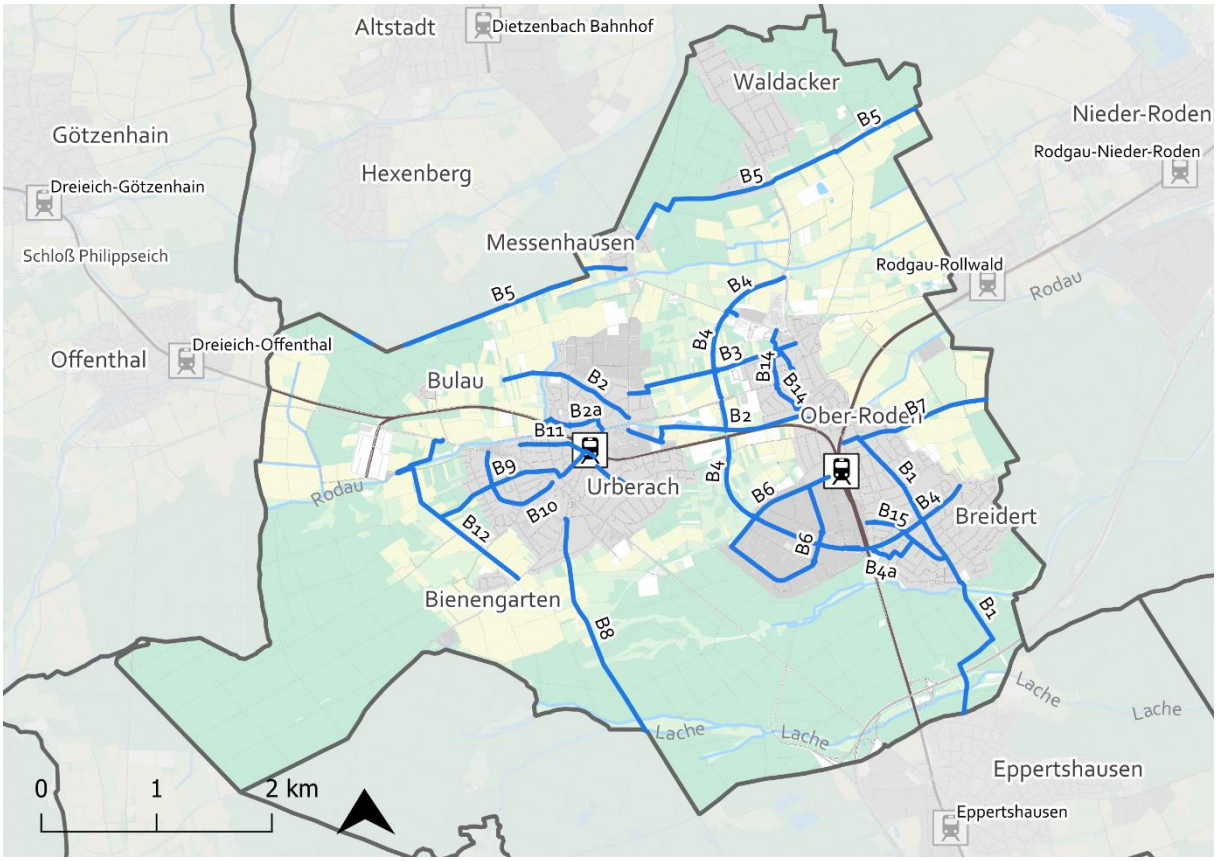


Abbildung 58 – Basisrouten im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2026)Kartengrundlage: OSM)

Tabelle 4 – Basisrouten tabellarisch (VAR+, 2025)

Route	Startpunkt	Endpunkt	Länge (km)
Basisroute 1	Dieburger Straße (P4)	Gemarkungsgrenze Rödermark / Eppertshausen	3,08
Basisroute 2	Zur Walstatt (P5)	Rilkestraße (RSV/RDV1)	3,02
Basisroute 2a	Weg parallel zu den Gleisen in Urberach (P2b)	Rodaustraße	0,63
Basisroute 3	Messenhäuser Straße (P3)	Frankfurter Straße (RSV/RDV1)	1,58
Basisroute 4	Frankfurter Straße (RSV/RDV1)	Breidertring / Seligenstädter Straße	4,70
Basisroute 4a	Odenwaldstraße (B4)	Breidertring (B16)	0,57
Basisroute 5	Gemarkungsgrenze Rödermark / Dietzenbach	Gemarkungsgrenze Rödermark / Rodgau	4,90
Basisroute 6	Odenwaldstraße (RSV/RSV1)	Elisabethenstraße	2,70
Basisroute 7	Babenhäuser Straße (B1)	Gemarkungsgrenze Rödermark / Rodgau	1,17
Basisroute 8	L 3097 (P3)	Gemarkungsgrenze Rödermark / Eppertshausen	2,02
Basisroute 9	Wirtschaftsweg (B13)	Bruchwiesenstraße (B12)	1,48
Basisroute 10	B 486 (P2)	B 486 (P5)	0,95
Basisroute 11	Am Zilliggarten (P5)	Freiherr-vom-Stein-Straße (P1)	1,10
Basisroute 12	B 486 (P2)	L 3097 (P1)	2,07
Basisroute 13	Kapellenstraße (P6)	L 3097 (P2)	0,41
Basisroute 14	Thomas-Mann-Straße (B14)	Rilkestraße RSV/RDV1	0,75
Basisroute 15	Dieburger Straße (P4)	Lochnerstraße (B1)	0,79
		Gesamt	**31,92**

7.2.4 Verdichtungsnetz

Das Verdichtungsnetz ist auf Karte 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Stadt Rödermark in grün dargestellt und umfasst insgesamt **24,3 km**. Es beinhaltet Verbindungen zu weiteren Zielen in den Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktion. Zudem besteht das Verdichtungsnetz aus weiteren Freizeitrouten und Querverbindungen zu Pendler- und Basisrouten. Es handelt sich hierbei um lokale Radverkehrsverbindungen zur Herstellung der erforderlichen Netzdichte nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (vgl. FGSV, 2010). Routen im Verdichtungsnetz dienen folgenden Zwecken:

- Erschließende Strecke
- Netzverdichtung
- Ergänzende Freizeitroute
- Ergänzende Querverbindung

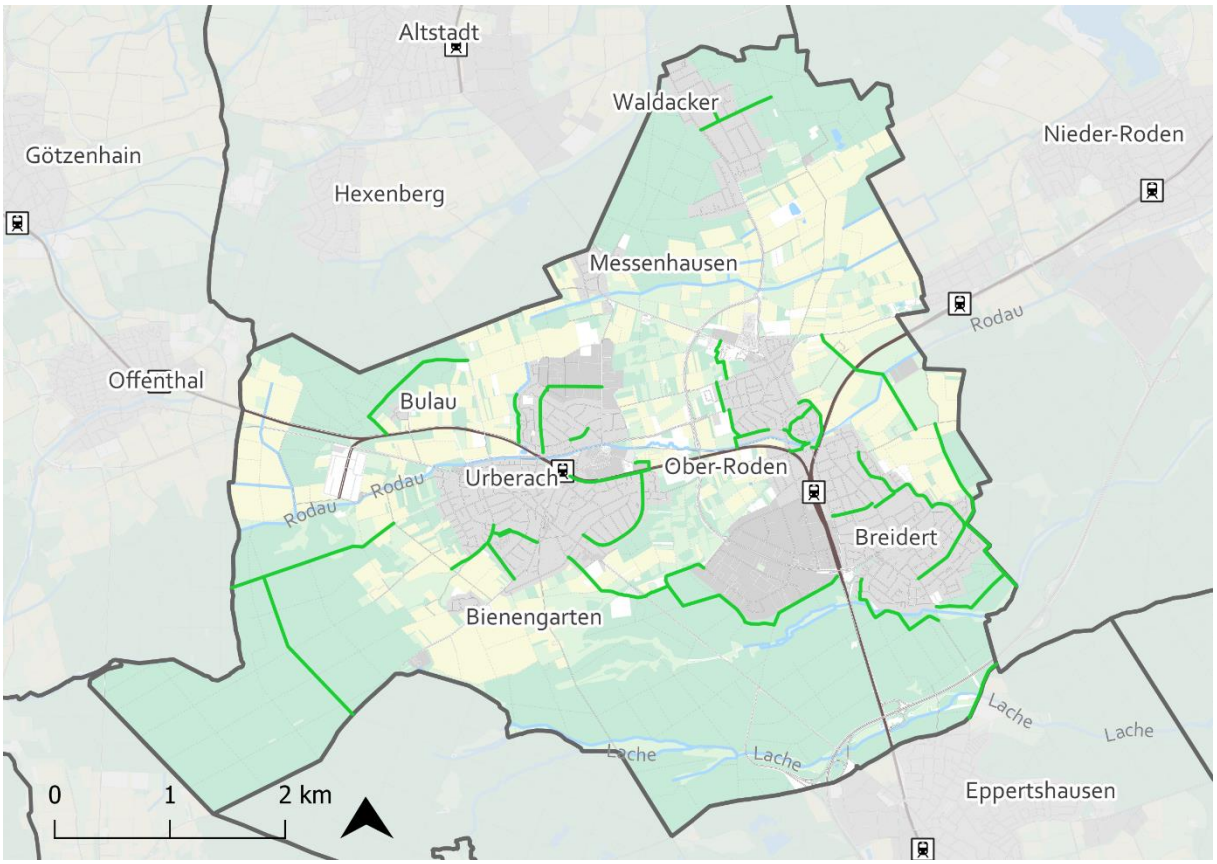


Abbildung 59 – Verdichtungsnetz im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)

7.3 GutGehwege für die Stadt Rödermark

Für die Stadt Rödermark sollen neben den Bedingungen des Radverkehrs auch die des Fußverkehrs verbessert werden. Fußverkehr ist als Basismobilität für viele Menschen ab dem ersten Lebensjahr und bis ins hohe Alter möglich, fördert die Gesundheit des Einzelnen, ist gemeinschaftsfördernd und stellt nicht zuletzt geringe Ansprüche an die Infrastruktur. Diese Ansprüche allerdings, die Fußverkehr unabdingbar an die Infrastruktur und Verkehrsorganisation stellt, sollten erfüllt sein. Die „**Strategische Fußverkehrsverbindung**" (**SF**), zum leichteren Sprachgebrauch besser als „**gutGehwege**" bezeichnet, ermöglicht es, vor Ort entlang eines konkreten Straßenverlaufs, einer definierten Achse, mit der Verbesserung der Bedingungen der Verkehrsteilnahme Gehender zu beginnen.

Grundsätzlich sind alle in der Stadt vorhandenen Gehwege, kleine Gässchen, Parkwege, Wirtschaftswege, Wald- und Feldwege für Fußverkehr nutzbar (Karte 3 GutGehwege Stadt Rödermark). Straßen, die nicht schneller als 30 km/h befahren werden, sind ebenfalls dem Netz für Gehende zuzurechnen. Hingegen bilden Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oftmals Barrieren, so auch Bahngleise. Für die Überwindung dieser Barrieren sind exemplarisch Maßnahmen zur Sicherung der Querungsstellen vorgeschlagen (siehe Kapitel 8.4).

Das für Gehende nutzbare Wegenetz kann jedoch in seiner Gesamtheit nicht ad hoc auf den erforderlichen Stand der Infrastrukturanforderungen gebracht werden. Die Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur wird in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen 2002 festgehalten (FGSV, 2002). Eine Lösung dieses Konfliktes kann der Start mit Verbesserungen entlang der fünf definierten Achsen, den gutGehwegen, sein.

Ausgewählt wurden diese Achsen auf Grundlage ihrer Verbindungsfunktion für Schulkinder und Jugendliche sowie Berufspendler und Personen, die Einkaufen möchten. Darüber hinaus wurde der große Bedarf der Verbindung zwischen den großen Stadtteilen Urberach und Ober-Roden beachtet.

1. gutGehweg Urberach
2. gutGehweg Ober-Roden
3. gutGehweg Urberach – Ober-Roden
4. gutGehweg Breidert
5. gutGehweg Ober-Roden - Rollwald

Angehängt sind in **Karte 3 GutGehwege Stadt Rödermark** zu den Verläufen und Lagen der vorgeschlagenen Maßnahmen fünf gutGehwege für die Stadt Rödermark mit genauem Verlauf und die Lagen von Maßnahmenvorschlägen zur Verbesserung der Verkehrsteilnahmebedingungen Gehender zu erkennen.

Lage der gutGehwege in Rödermark



Abbildung 60 – Strategische Fußverkehrsverbindungen in Rödermark ((VAR+, 2026) Kartengrundlage: OSM)

8 Handlungs-/Maßnahmenkonzept

Für die Umsetzung des Rad- und Fußverkehrskonzeptes der Stadt Rödermark und deren Entwicklung hin zu einer fahrrad- und fußverkehrsfreundlichen Kommune sollen verschiedene Handlungsfelder genutzt sowie Fördermittel in Anspruch genommen werden. Neben der Bereitstellung von Haushaltsmitteln von Seiten der Stadt Rödermark ist es wichtig, frühzeitig mögliche Synergien zu erzeugen und mit den verschiedenen Baulastträgern, den Nachbarkommunen, dem Landkreis Offenbach und weiteren beteiligten Akteuren Abstimmungsgespräche zu führen.

Für Kooperationen und Förderungen des Radverkehrs kommen auch Energieversorger, Baugenossenschaften, das lokale Gewerbe und der Einzelhandel in Frage. Über den Landkreis Offenbach oder Touristikverbände könnten ebenso Projekte für das Rad gemeinsam ins Rollen gebracht und mit flankierenden Fördermitteln unterstützt werden.

Hauptziel der entwickelten Maßnahmenvorschläge ist es, durchgehende Routen mit hoher Qualität herzustellen sowie im kommunalen und Straßenraum sichtbar zu machen. Als wichtiges Element zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs wurde, auch aufgrund der zunehmenden Anzahl an Pedelecs (Fahrräder mit Elektromotor), darauf geachtet, innerstädtisch fahrbahnseitige Führungen herzustellen. Dadurch soll erreicht werden, Gefahren und Konflikte sowohl mit dem Fuß- als auch mit dem Kfz-Verkehr zu vermeiden. Soweit erforderlich, soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden, damit der Radverkehr nicht aus einem subjektiven Unsicherheitsgefühl in die Seitenräume verdrängt wird.

8.1 Vorgehen bei der Maßnahmenplanung

Entlang der Routen des Radverkehrsnetzes wurden abschnittsweise Vorschläge erarbeitet, um eine sicherere, zügige und attraktive Fahrt mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Dabei wurde insbesondere auf Verkehrssituationen eingegangen, die stellvertretend für sich wiederholende Problemlagen stehen können.

Auf insgesamt 117 Maßnahmendatenblättern ist eine erste fachtechnische Einschätzung zur Umsetzung, verbunden mit einer überschlägigen Kostenschätzung sowie optional einem Alternativvorschlag dargestellt. Um diese Maßnahmenvorschläge umzusetzen, ist in der Regel eine weitere, detaillierte Betrachtung notwendig.

Als Voraussetzung für die Maßnahmenplanung wurden die linienhaften Routen zunächst in Streckenabschnitte gleicher Qualität sowie relevante Knotenpunkte unterteilt. Auf diese Weise können gleichförmige Abschnitte als Strecke mit einem Maßnahmenvorschlag versehen werden (d. h. weitgehend homogene Führungsform, Breite, Oberflächenqualität etc.). Grundsätzlich werden für die Planung drei Führungsformen abgewogen:

I. Mischverkehr
II. Teilseparation
III. Separation

Soweit sinnvoll und möglich wurden wahlfreie Führungsformen für unterschiedliche Nutzergruppen mit einem Angebot im Seitenraum und markierten Fahrradpiktogramme geschaffen, wenn keine erforderliche Separation hergestellt werden kann. Es wurden dann z. B. Gehweg mit Zusatz „Rad frei" und eine Piktogrammkette auf der Fahrbahn kombiniert. Zusätzlich wurden duale Führungsformen mit Schutzstreifen auf der Hauptstraße und parallel auf der Nebenstraße eine Fahrradstraße geplant.

8.1.1 Verwendete Regelwerke

Ausgehend von der Segmentierung wurden die einzelnen Strecken und Routen anhand ihrer verkehrstechnischen Parameter begutachtet und solche Radverkehrsanlagen bzw. Musterlösungen vorgeschlagen, die den verschiedenen Regelwerken entsprechen.

Zur Planung wurden die in Deutschland allgemein anerkannten folgenden Regelwerke verwendet:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. FGSV, 2010)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (vgl. FGSV, 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (vgl. FGSV, 2006)

Insbesondere wurden bei der Planung Vorschläge von den „Qualitätsstandards und Musterlösungen" des Landes Hessen verwendet, die wiederum auf den oben genannten Regelwerken basieren.

Weitere rechtliche Grundlagen im Straßenbau, die bei der Planung berücksichtigt wurden, bilden die beiden Regelwerke:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (vgl. FGSV, 2020a)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV zur StVO) (vgl. FGSV, 2020b)

Aufgrund der Weiterentwicklung der Regelwerke wurden zusätzliche Maßnahmen nach dem derzeitigen Stand der Technik aufgenommen. Diese Maßnahmen sind teilweise „noch" nicht in den Regelwerken der StVO/VwV-StVO oder ERA zu finden. Es handelt sich dabei um Sonderlösungen, deren Einsatz bereits in verschiedenen Kommunen erprobt wurde und die voraussichtlich zum Großteil in den anstehenden Neuauflagen der genannten Regelwerke (insbesondere der geplanten Neuauflage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ihren Niederschlag finden werden.

Für die Planungen der Wege des Fußverkehrs sind die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) maßgeblich.

Danach soll ein Gehweg eine nutzbare Gehfläche von mindestens 1,80 Metern, zusammengesetzt aus zweimal 0,8 Metern für das Nebeneinandergehen oder Begegnen zweier Menschen inklusive 20 Zentimetern Abstand, aufweisen. Dazu kommen noch 20 Zentimeter Abstand zu einer Hauswand und 50 Zentimeter Abstand zur Fahrbahn.

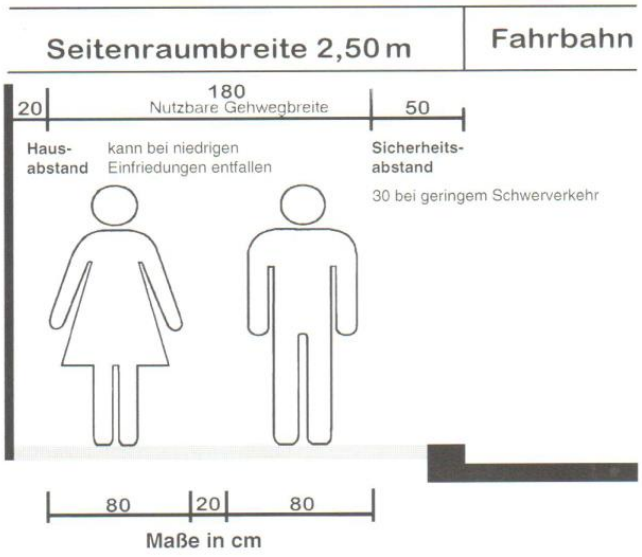


Abbildung 61 – Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall) (FGSV, 2002)

8.1.2 Hessische Qualitätsstandards und Musterlösungen

Das Land Hessen definiert selbst Qualitätsstandards für sein eigenes Radwegenetz, die wiederum auf allgemeineren Regelwerken basieren. Die einzelnen Führungsformen werden als Musterlösungen dargestellt.

In den aktuellen „Qualitätsstandards und Musterlösungen" des Landes Hessen werden drei Ausbaustandards vorgestellt (vgl. HMWEVW, 2020). Zum einen „Radverbindung" (RV) als Grundstandard, weiterhin „Raddirektverbindungen" (RDV) und „Radschnellverbindungen" (RSV) für stark und sehr stark befahrene Strecken (siehe Abbildung 62).

Radschnellverbindungen (RSV)	Raddirektverbindungen (RDV)	Radverbindungen (RV) / Hessische Radfernwege
Zielgruppe/ Einsatzbereich: Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)	**Zielgruppe/ Einsatzbereich:** Alltags- und Freizeitradverkehr

Abbildung 62 – Einordnung der Netzhierarchie entsprechend der Hessen Standards (vgl. HMWEVW, 2020, S. 4)

Allein wegen der vorherrschenden Flächenverhältnisse ist es nicht möglich, überall den gewünschten Standard umzusetzen (siehe Abbildung 63). So musste teilweise auf einen niedrigeren Ausbaustandards ausgewichen werden, z. B. schmalere Wege in beengten Ortsdurchfahrten.

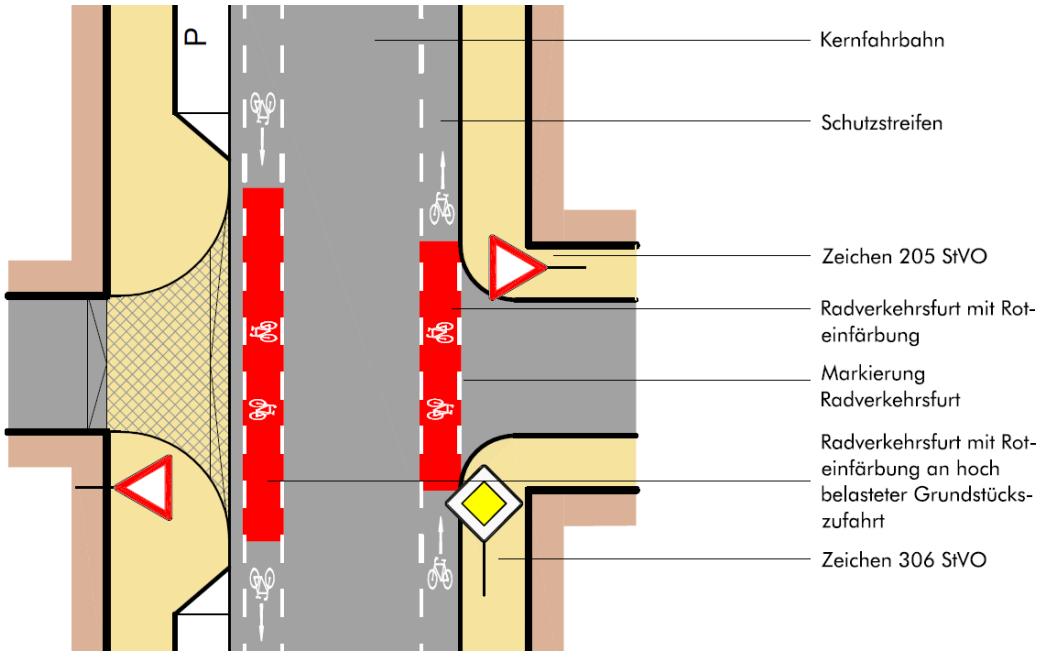


Abbildung 63 – Musterlösung für Raddirektverbindungen innerorts Blatt-RDV-5 (HMWEVW, 2020)

8.2 Maßnahmenkataster Radverkehr

Zur übersichtlichen Darstellung wurden alle sich aus dem Radverkehrskonzept ergebenden strecken- und knotenbezogenen Maßnahmenvorschläge in einer umfangreichen Maßnahmendatenbank zusammengefasst und in Katasterform dargestellt. Im **Maßnahmenkataster** befinden sich die **117 für die Stadt Rödermark entwickelten Maßnahmenvorschläge** (siehe Tabelle 5 und **Anhang 1 Maßnahmenkataster Radverkehr Stadt Rödermark**).

Tabelle 5: Übersicht Anzahl und Verteilung der Maßnahmen (eigene Darstellung (VAR+, 2026))

Route	Maßnahmen	auf Strecken	an Knoten
Radschnellverbindung/ Raddirektverbindung 1	27	20	7
Pendlerroute 1	21	16	5
Pendlerroute 2	30	22	8
Pendlerroute 3	14	13	1
Pendlerroute 4	10	9	1
Pendlerroute 5	8	7	1
Pendlerroute 6	6	5	1
Pendlerroute 7	1	1	0
Gesamt	**117**	**93**	**24**

Die Maßnahmenplanung wurde in einem Geoinformationssystem, hinterlegt mit vielfältigen Hintergrundinformationen inklusive der von der Stadt Rödermark zur Verfügung gestellten Grundlagendaten (siehe Kapitel 3), vorgenommen.

Die einzelnen Maßnahmen wurden anschließen im Geoinformationssystem erarbeitet und verwaltet. Im nächsten Schritt, insbesondere für die Kostenschätzung, wurden die Daten mit einem Tabellenkalkulationsprogramm aufbereitet und die Berechnungen für die überschlägigen Kostenannahmen vorgenommen. Im abschließenden Schritt wurden zur Illustration und Orientierung Fotos mit Hilfe der Befahrungsvideos sowie Kartendarstellungen mit dem Geoinformationssystem erstellt und die Maßnahmendatenblätter mit einer Datenbanksoftware zusammengefügt. Begleitende Tabellen und Steckbriefe zu den einzelnen Routen runden das Maßnahmenkataster als eigenständiges Gesamtwerk ab.

Auf den Maßnahmendatenblättern sind alle planungsrelevanten Bestandsdaten aufgeführt, die vorgeschlagenen Musterlösungen dargestellt und mit der überschlägigen Kostenannahme hinterlegt. Im Einzelnen sind folgende Inhalte enthalten:

- Maßnahmennummer und Routenklassifizierung
- Angabe zur Lage und Länge
- Karten- sowie Luftbild
- Baulastträger (anhand der Straßenklassifizierung)
- Beschreibung des aktuellen-Zustandes
- Maßnahmenvorschlag (Musterlösung)
- Beschreibung der Maßnahme (optional)

- Alternativer Maßnahmenvorschlag (optional)
- Überschlägige Kostenannahme
- Priorität
- Foto der Situation vor Ort
- Abbildung der Musterlösung

Abbildung 64 ist beispielhaft ein Maßnahmendatenblatt des Katasters Rödermark inklusive aller zuvor aufgeführten Inhalte bzw. Erläuterungen zu entnehmen.

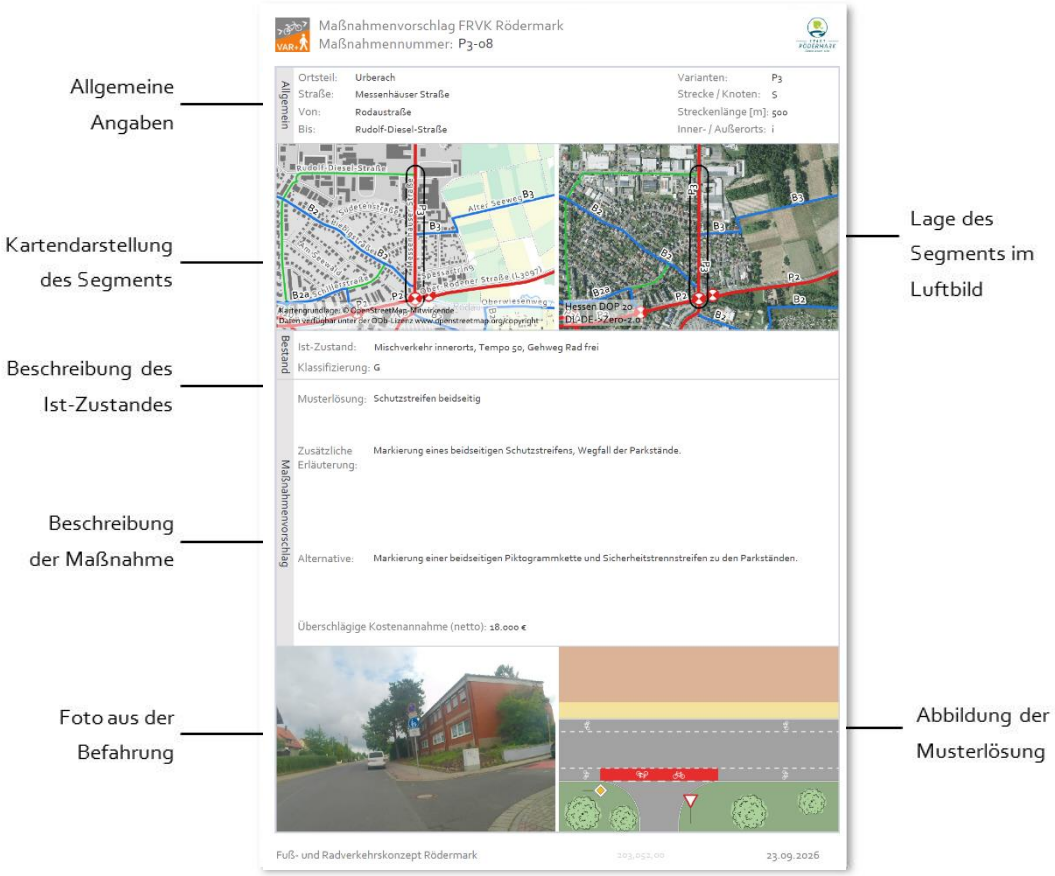


Abbildung 64 –Maßnahmendatenblatt Rödermark (eigene Darstellung (VAR+, 2026))

Auf Hauptverbindungen sollen Radfahrende bevorrechtigt werden und bequem unterwegs sein können. Eine Trennung des Radverkehrs von Fuß- und Kfz-Verkehr macht die Hauptverbindungen sicherer und attraktiver. In Abbildung 65 ist eine konzeptionelle Darstellung einer exemplarischen Maßnahme mit bevorrechtigter Straßenüberführung für den Radverkehr beispielhaft aufgezeigt.



Abbildung 65 – Konzeptdarstellung einer exemplarischen Maßnahme mit bevorrechtigter Straßenüberführung für den Radverkehr (vgl. BMDV, 2022, S. 7)

8.3 Erläuterungen vorgeschlagener Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Für die Maßnahmenplanung wurden die „Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen" verwendet. Die Qualitätsstandards, die die notwendigen Breiten für Radverkehrsanlagen beinhalten, ergeben sich aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" der FGSV sowie den angegebenen Dokumenten. Die folgende Übersicht erläutert alle Musterlösungen, die im Rahmen der Maßnahmenplanung für Rödermark genutzt wurden.

8.3.1 Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist Bestandteil der Fahrbahn, es gibt keine Benutzungspflicht für Radfahrende. Schutzstreifen können beidseitig oder einseitig angeordnet werden. Schutzstreifen müssen 1,5 Meter breit sein, besser 1,75 Meter. Der Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Autos muss 0,75 Meter breit sein, mindestens einen halben Meter.

Sollen Schutzstreifen angeordnet werden, muss die verbleibende Kernfahrbahn 4,50 Meter breit sein.

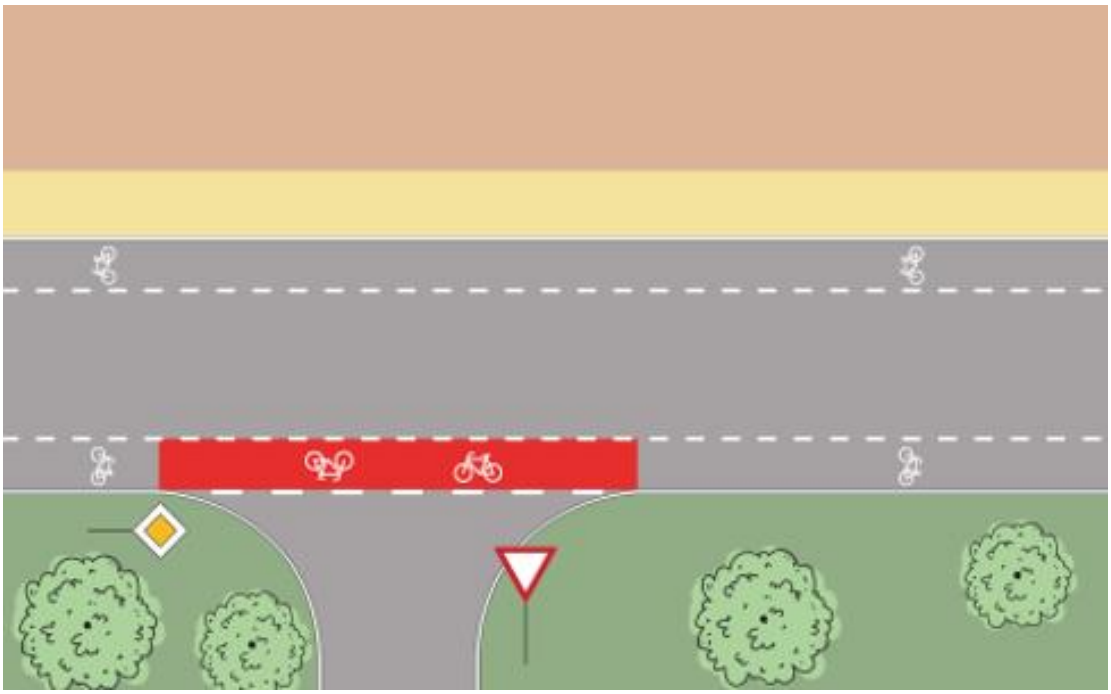


Abbildung 66 – Schutzstreifen als Musterlösung, Quelle: Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen

Vorteile

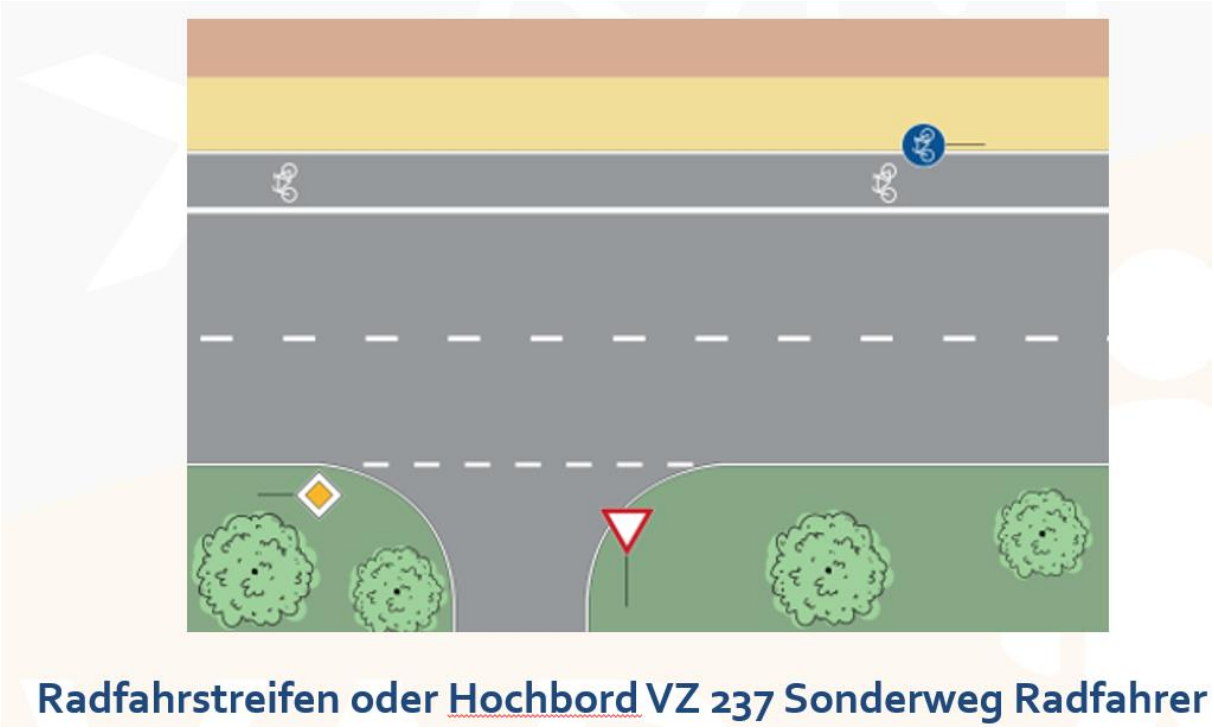
- Radverkehr ist als gleichberechtigte Verkehrsart sichtbar
- Parken am Fahrbahnrand kann oft erhalten bleiben

Nachteile

- Vermutete Benutzungspflicht
- Insbesondere bei enger Ausführung unter 1,5 Metern gibt es geringe Überholabstände durch Kfz
- Bei fehlendem Sicherheitstrennstreifen gibt es die Gefahr von Unfällen durch geöffnete Autotüren, den sogenannten „Dooring-Unfällen"

8.3.2 Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind in der Streckenart eine ausschließlich für Radverkehr vorgesehene Verkehrsfläche, sie sollen zwei Meter breit sein, mindestens jedoch 1,85 Meter. Die verbleibende Kernfahrbahn muss im Zweirichtungsverkehr 5.50 Meter breit sein. Der Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen sollte 0,75 Meter betragen, mindestens einen halben Meter.



Radfahrstreifen oder Hochbord VZ 237 Sonderweg Radfahrer

Vorteile

- Sichere Führungsform in der Streckenfahrt
- Ggf. nachträglich aufzuwerten durch bauliche Trennung
- Wenn Breite vorhanden kostengünstig

Nachteile

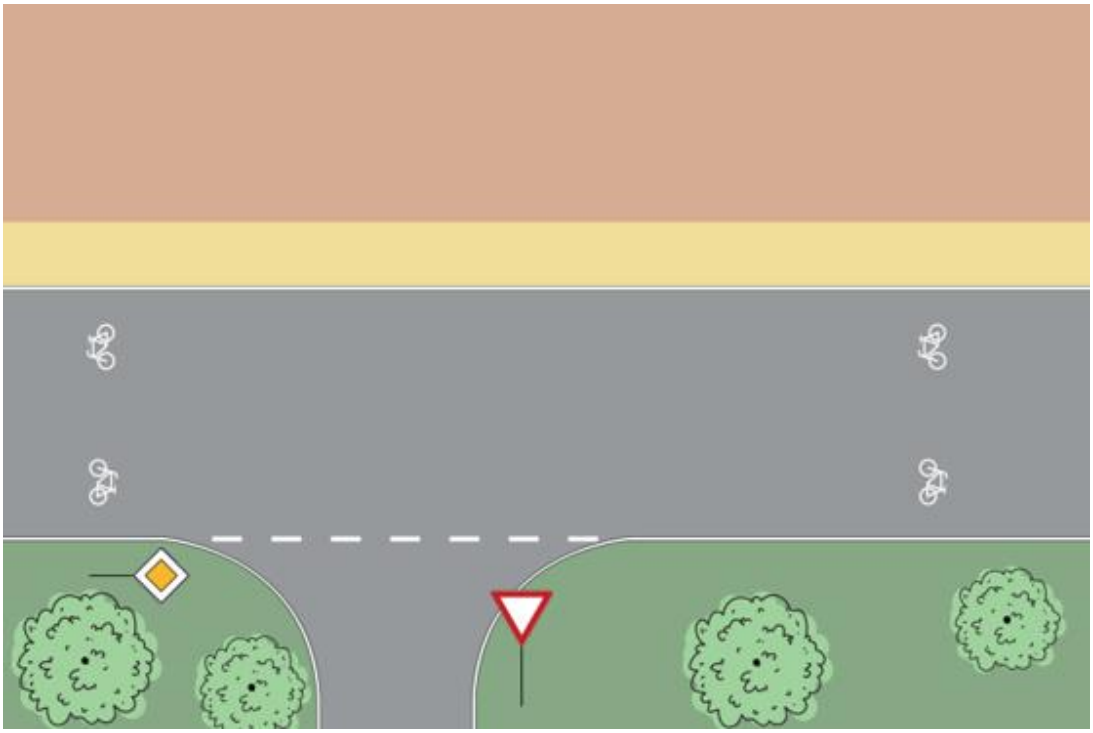
- Breite Fahrbahn notwendig
- Parken muss meist entfallen
- Gehfahren an Grundstücksein- und Ausfahrten, Kreuzungen oder Einmündungen

Fazit

Anzuwenden vor allem in anbaufreien Streckenabschnitten mit Außerortscharakter und sehr wenigen Kreuzungen sowie Ein- und Ausfahrten

8.3.3 Piktogrammkette

Fahrbahnmarkierungen „Sinnbild Fahrrad" können als Bodenmarkierungen den Radverkehr lenken und anzeigen: hier ist Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr unterwegs.



Vorteile

- Radverkehr sichtbar
- Parken möglich
- Radfahren mit ausreichendem Abstand von der Bordsteinkante oder parkenden Kfz möglich
- Flexibel und schnell umsetzbar
- Geringe Kosten
- Parken kann erhalten bleiben

Nachteile

- Gefühlte Unsicherheit
- Mischverkehr nicht für alle Personen geeignet
- Mischverkehr nicht bei hohem Lkw-Anteil geeignet
- StVO-Redundanz

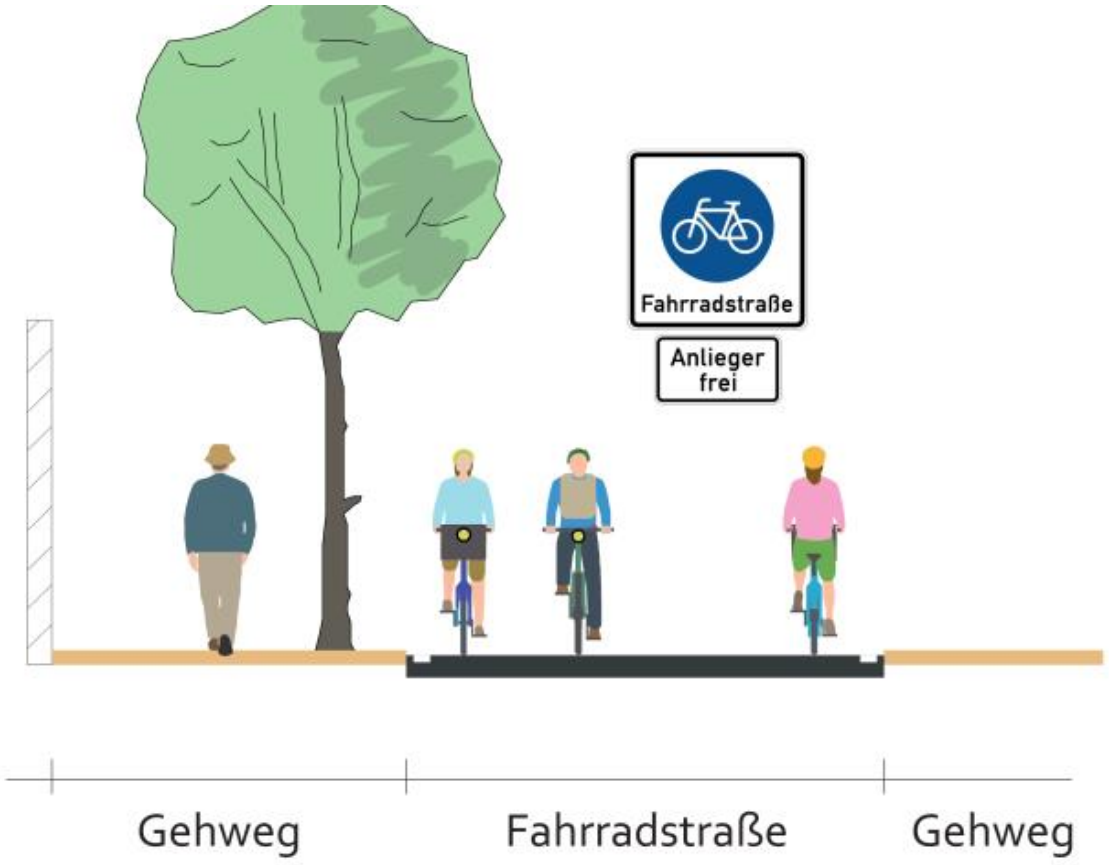
Fazit

Vor allem auf Straßen in Innerortsbereichen ist in Verbindung mit der Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h das Aufbringen von Piktogrammen „Symbol Fahrrad" eine geeignete Maßnahme, um allen Verkehrsteilnehmern zu zeigen: Hier ist Radverkehr unterwegs.

8.3.4 Fahrradstraße

In einer Fahrradstraße ist Radverkehr die dominierende Verkehrsart, Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und dürfen nicht bedrängt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die Fahrradstraße kann für Kfz-Verkehr allgemein oder für Anlieger freigegeben werden. Sofern durch Verkehrszeichen nicht anders geregelt gilt an Kreuzungen die Reglung „Rechts vor Links".

Das Regelmaß der Fahrbahnbreite beträgt vier Meter, das Mindestmaß 3,50 Meter und an punktuellen Engstellen kann die Fahrradstraße auf drei Meter begrenzt sein. Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen müssen einen halben Meter breit sein.



Vorteile

- Sichtbarkeit der Führung
- Gut geeignet für Nebenstraßen
- Bündelungswirkung

Nachteile

- Gesetzliche Regelungen immer noch bei Vielen unklar
- Erfolg abhängig von guter Planung und Umsetzung

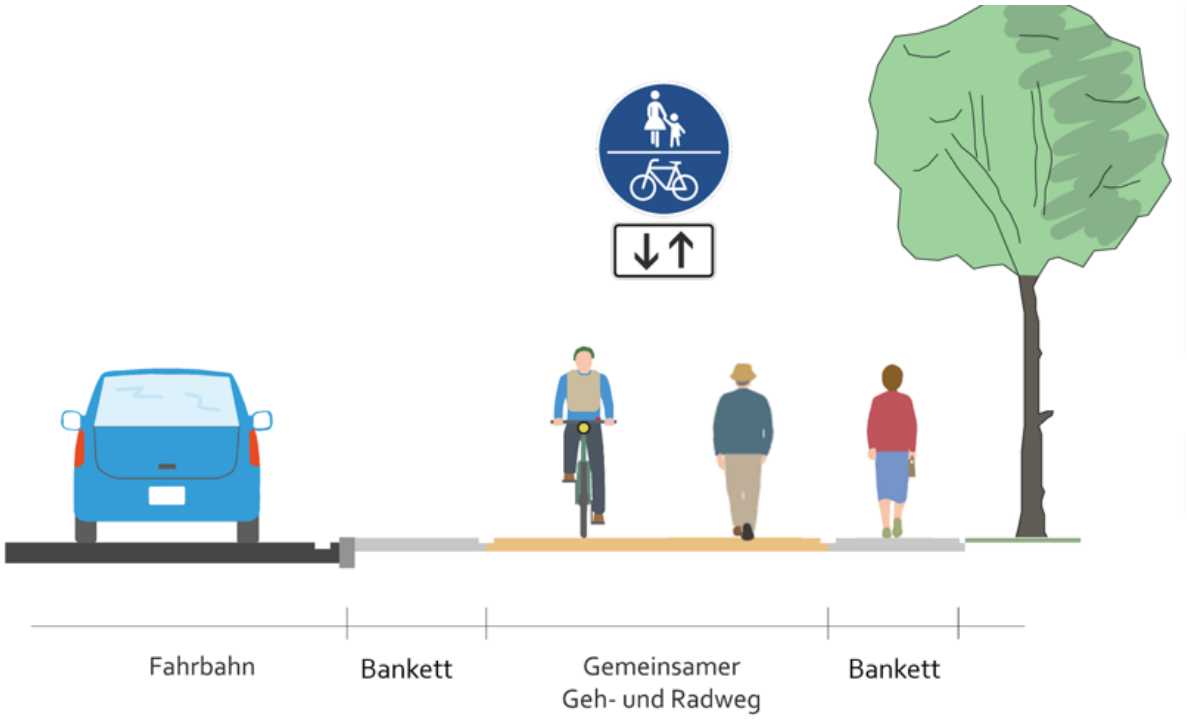
Fazit

Die Fahrradstraße ist ein zur Förderung des Schulverkehrs geeignetes Instrument im Netz der Basisrouten.

8.3.5 Gemeinsamer Geh- und Radweg straßenbegleitend

Gem. Geh- und Radwege müssen mindestens 2,50 m breit asphaltiert sein. Dies gilt auch für einseitig oder beidseitig der Straße gebaute gemeinsame Geh- und Zweirichtungsradwege, es empfiehlt sich deshalb rechts und links des Asphaltstreifens je einen 0,5 m breiten Streifen mit wassergebundene Decke (Bankett, befestigte Fläche) zu bauen, auf dem bei Gegenverkehr Ausweichen möglich ist.

Außerorts ist ein Sicherheitstrennstreifen 1,75 Meter erforderlich.



Vorteile

- Vom Kfz-Verkehr getrennte Führung
- Hohes Sicherheitsgefühl
- Keine Konflikte mit Kfz in der Streckenfahrt
- Beliebte Führungsform

Nachteile

- Flächenintensiv
- Konflikte mit Fußverkehr
- Konflikte mit ausparkenden Autos / aussteigenden Personen
- Gefahren an Knotenpunkten, Ein- und Ausfahrten
- Hoher Planungsaufwand
- Hohe Kosten
- Zwang zum mitunter mehrmaligen Queren der Fahrbahn

Fazit

Anzuwenden vor allem in anbaufreien Streckenabschnitten

8.3.6 Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zusatzzeichen landwirtschaftlicher Verkehr frei

Wirtschaftswege können als gemeinsame Geh- und Radwege mit Zusatzzeichen landwirtschaftlicher Verkehr frei Bestandteil des Radverkehrsnetzes sein. Landwirtschaftlicher Verkehr benötigt 3,5 Meter breite Verkehrsflächen. Die Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg liegt bei 2,5 Meter.

Verläuft der Weg straßenbegleitend, muss ein 1,75 Meter breiter Sicherheitstrennstreifen angelegt werden.

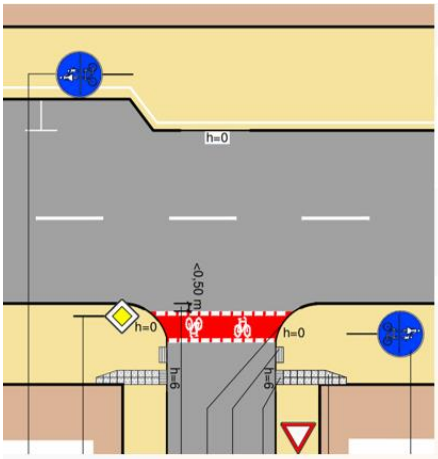
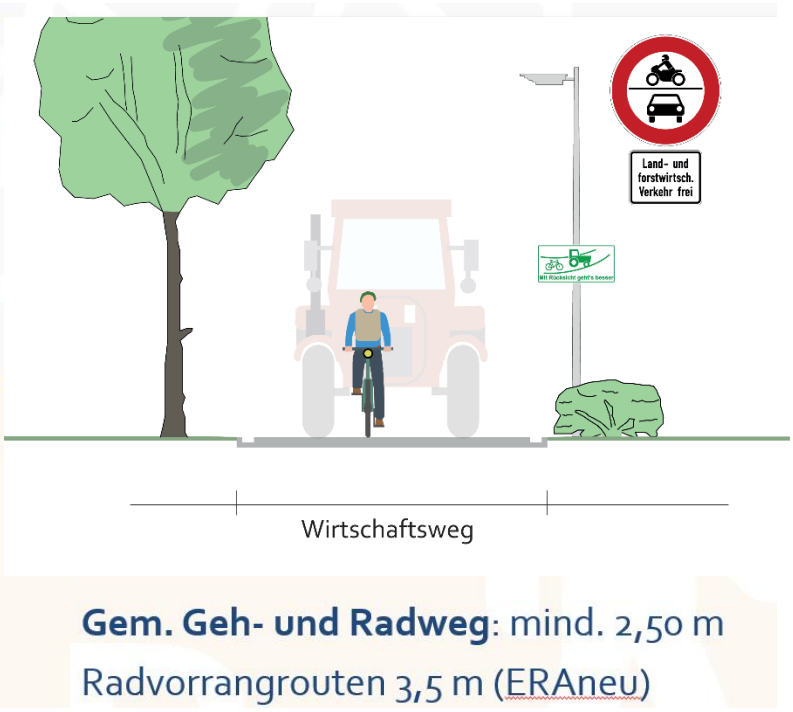


Tabelle 2: Gemeinsame Geh- und Radwege (Quelle: FGSV RASt 06) [3]

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde [1]	Erforderliche Breite zzgl. Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m – 3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m – 4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m

[1] Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten.



Vorteile

- Analog zu 8.3.5
- Integration von Wirtschaftswegen in das Streckennetz, ohne zusätzlichen Neubau

Nachteile

- Flächenintensiv
- Konflikte mit Fußverkehr
- Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Gefahren an Knotenpunkten, Ein- und Ausfahrten
- Gefahr durch verschmutzte Fahrbahn

Fazit

Sinnvoll zur Verdichtung des Netzes in außerörtlichen Gebieten mit landwirtschaftlicher Nutzung; gegenseitige Rücksichtnahme unerlässlich zur Konfliktvermeidung

8.4 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

Zur Verbesserung der Verkehrsteilnahmebedingungen Gehender sind 29 Maßnahmenvorschläge entwickelt worden, die als Anhang 2 Teil des Rad- und Fußverkehrskonzeptes Rödermark sind.

Die Maßnahmen unterscheiden sich hinsichtlich ihres Charakters, ihres Umsetzungsaufwands und ihres Zeithorizonts. Um eine strukturierte Priorisierung und Umsetzung zu ermöglichen, sind die Maßnahmen in vier Kategorien gegliedert. Diese Einteilung erleichtert die Zuordnung von Zuständigkeiten, die Planung von Ressourcen sowie die schrittweise Umsetzung von attraktiven, sicheren und barrierefreien Fußverkehrsverbindungen. Im Folgenden die Übersicht zu den Maßnahmen Fußverkehr als Auszug aus Anhang 2 Maßnahmen für den Fußverkehr.

1. Organisatorische Maßnahmen

Organisatorische Maßnahmen umfassen planerische, verkehrsrechtliche und verwaltungsbezogene Aktivitäten, die in der Regel ohne größere bauliche Eingriffe umgesetzt werden können. Dazu zählen beispielsweise Anpassungen der Verkehrsregelung, Änderungen der Beschilderung oder Markierung sowie Maßnahmen zur Information, Beteiligung und Zusammenarbeit verschiedener Akteure. Sie ermöglichen häufig kurzfristige Verbesserungen und schaffen die organisatorischen Voraussetzungen für weitergehende Entwicklungen.

Tabelle 6 – Übersicht der Organisatorischen Maßnahmen

Nummer	Maßnahme
Org1	Sondernutzungsgenehmigungen für Handel und Gastronomie
Org2	Gehwegparken grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet verbieten
Org3	Für Fußverkehr durchlässige Sackgassen kennzeichnen
Org4	Temporäre Spielstraßen anordnen und bewerben
Org5	Kinderstadtplan erstellen
Org6	Separieren nach Geschwindigkeit, wo es möglich ist, ansonsten Akzeptanz
Org7	Entfernen des Zusatzzeichens „Radverkehr frei" in Straße Am Schwimmbad

2. Bauliche Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen beinhalten Veränderungen an der Verkehrsinfrastruktur und dienen der nachhaltigen Verbesserung der Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Hierzu zählen unter anderem der Neubau oder die Sanierung von Gehwegen, die Herstellung barrierefreier Querungsstellen, Gehwegverbreiterungen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen oder die Umgestaltung von Straßenräumen. Aufgrund ihres höheren Planungs- und Finanzierungsaufwands werden sie häufig mittel- bis langfristig umgesetzt.

Tabelle 7 – Übersicht der baulichen Maßnahmen

Nummer	Maßnahme
Bau1	Urberach: Entfernen der weißen Linien und Markierungen auf Gehwegen
Bau2	Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen bei Umbau an der Kreuzung
Bau3	Bei jeder Baumaßnahme Verbesserung der Wegeoberfläche auf Fußverkehrsflächen
Bau4	Temporäre Spielstraßen anordnen und bewerben

Bau5	Urberach: Wilhelm-Weber-Platz
Bau6	Erschließungskonzepte Fußverkehr für die Einkaufszentren Urberach und Breidert
Bau7	Ober-Roden: Neubau 20 Meter Gehweg Kapellenstraße
Bau8	Bäume pflanzen
Bau9	Bänke-Kataster, weitere Sitzgelegenheiten aufstellen, ggf. Witterungsschutz
Bau10	Ober-Roden: Wegeausbau mit wassergebundener Decke zum Haltepunkt Rollwald
Bau11	Breidert: Querung zum Einkaufszentrum ermöglichen

3. Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen des Fußverkehrs

Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen des Fußverkehrs erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Qualität sowie die Barrierefreiheit der Fußverkehrsverbindungen. Sie schaffen sichere, direkte und komfortable Verbindungen zwischen wichtigen Zielen und Einrichtungen und tragen damit zu einem attraktiven und durchgängigen Fußverkehrsnetz bei. Zugleich fördern sie die Nutzung des öffentlichen Raums durch den nahezu emissionsfreien Verkehrsträger Fußverkehr.

Tabelle 8 – Übersicht der Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen

Nummer	Maßnahme
Q1	Urberach: Bahnhofsvorplatz mit asphaltierter durchgezogener Gehbahn ausstatten
Q2	Urberach: FA-LSA über Ober-Rodener Straße zum EKZ
Q3	Urberach: F-LSA Ober-Rodener Straße Bahnhof – Bushaltestelle
Q4	Breidert: Sicherung der Querungsstelle Breidertring Höhe In der Plattenhecke
Q5	Urberach: Ketten an Gehweg entfernen
Q6	Urberach: Konrad-Adenauer-Straße (B486) FGÜ an Bushaltestelle Am Zilliggarten prüfen
Q7	Urberach: Traminer Straße (B486) / Pestalozzistraße / Freiherr-vom-Stein-Straße

4. Daueraufgaben

Daueraufgaben umfassen kontinuierlich wiederkehrende Tätigkeiten, die dauerhaft zur Sicherstellung einer funktionierenden und attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur erforderlich sind. Hierzu gehören insbesondere die regelmäßige Unterhaltung und Instandsetzung von Gehwegen und Querungsstellen, die Beseitigung von Schäden und Hindernissen, die Pflege von Grünflächen, der Winterdienst sowie die regelmäßige Überprüfung der Verkehrssicherheit. Ebenso zählen die fortlaufende Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs bei Planungen und Bauvorhaben sowie die kontinuierliche Kommunikation mit der Öffentlichkeit zu diesen Aufgaben.

Tabelle 9 – Übersicht der Daueraufgaben

Nummer	Maßnahme
Dauer1	Qualitätssicherungsplan
Dauer2	Gehen auf Mischverkehrsflächen
Dauer3	Räumzeitkampagne
Dauer4	Winterdienst für Fußverkehr

8.5 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Zusätzlich zur Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehrsnetz sollten weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ergriffen werden. Diese können dazu beitragen, den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel im Umweltverbund attraktiver zu gestalten. Maßnahmen zur Optimierung der Fahrradabstellanlagen, wie die Möglichkeit sein Fahrrad sicher beim Arbeitgeber und an Bahnhöfen abstellen zu können, tragen beispielweise hierzu bei. Auch die Schnittstellenförderung von Rad und ÖPNV trägt zur Erfüllung der zukünftigen Anforderungen an die Multimodalität für den Radverkehr bei.

Um die wachsende Nachfrage nach elektrisch unterstützten Fahrrädern zukünftig zu begleiten ist der Aufbau eines E-Bike-Stationsnetzes zielführend. Weitere Serviceelemente können zudem dazu beitragen, das Radfahren sowohl im Alltag als auch in der Freizeit attraktiver zu gestalten.

Nachfolgend werden weitere Handlungsfelder und verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erläutert. Diese sollten parallel weiterverfolgt und zur Umsetzung gebracht werden.

8.5.1 Optimierung der Fahrradabstellanlagen

An Start- und Zielpunkten des Radverkehrs sind sichere Fahrradabstellanlagen erforderlich. Entlang der identifizierten Radrouten wurden Fahrradabstellanlagen besichtigt und erfasst (Kapitel 3.5). Das Fahrradparken in der Stadt Rödermark ist als ein elementarer Baustein der Radverkehrsförderung anzusehen. Beginnend an den Bahnhaltepunkten sowie öffentlichen Einrichtungen und weitergehend an den Standorten des Einzelhandels, der Gastronomie und z. B. den Arztpraxen soll das Fahrradparken ausgebaut werden.

Es wird vorgeschlagen, die Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zunächst entlang der identifizierten Hauptradrouten und dann flächendeckend auszubauen. Insbesondere an folgenden Zielen sollen Radabstellanlagen ausgebaut werden:

- Öffentliche Bereiche (Rathaus, Spielplätze, Friedhöfe etc.)
- Haltestellen ÖPNV
- Sport- und Freizeitanlagen
- Schulen
- Kindertagesstätten
- Firmenstandorte
- Einzelhandel
- Gaststätten / Hotels



Besonders an den öffentlichen Einrichtungen sollten Fahrradabstellanlagen gebaut werden.
Zu unterscheiden sind:

- Kurzfristiges Parken (fünf Minuten bis eine Stunde) z. B. beim Bäcker
- Längerfristiges Parken (vier bis zehn Stunden) z. B. am Arbeitsplatz
- Dauerhaftes Parken (über Nacht) z. B. am Wohnsitz

Entsprechend der Parkdauer und der sozialen Kontrolle sind entsprechend unterschiedliche Anlagen erforderlich. Das Gutachterteam schlägt vor, mit verschiedenen Typen von Fahrradabstellanlagen unterschiedliche Nutzergruppen anzusprechen. Zum spontanen Fahrradparken wird vorgeschlagen, temporäre Fahrradabstellanlagen für Veranstaltungen oder Markttage einzuplanen. Ein Schwerpunkt stellt auch die Schaffung von sicheren Abstellplätzen für hochwertige Fährräder (z. B. Pedelecs / E-

Bikes) dar. Während sich an Spielplätzen sowie Sport- und Freizeitanlagen Anlehnbügeln anbieten, werden an den ÖPNV-Haltestelle Radabstellanlagen mit einer Überdachung empfohlen.

Zur Deckung des Bedarfs an Fahrradabstellanlagen werden für Rödermark sechs Handlungsprogramme zum Ausbau des Fahrradparkens vorgeschlagen:

I. Grundangebot für die Basisausstattung (Fahrradanlehnbügel entlang der Hauptradrouten an öffentlichen Einrichtungen und Plätzen)
II. Temporäre Fahrradabstellanlagen (zur Deckung temporärer Spitzen)
III. Ausbau und Koordinierung des betrieblichen Fahrradparkens
IV. B+R Konzept
V. Quartiersgaragen in Zusammenarbeit mit Eigentümern
VI. Ladepunkte für Pedelecs / E-Bikes (mit Gepäckaufbewahrung)

Grundangebot für die Basisausstattung

Es wird entsprechend des festgestellten Bedarfs von jährlich 200 Fahrradanlehnbügeln (ab vier bis in der Regel zehn Anlehnbügel), inklusive Austausch bzw. Modernisierung von bestehenden qualitativ mangelhaften Vorderradhaltern für einen Zeitraum von sechs Jahren ausgegangen.

Mittel zum Einbau von 200 Fahrradanlehnbügel:

- 200 x (35 Euro für die Herstellung + 250 Euro für den Einbau) = 57.000 Euro

Soweit in den Seitenräumen keine Flächenverfügbarkeiten bestehen, sollten auf der Fahrbahn Kfz-Stellplätze umgewandelt werden.

Als Standorte kommen beispielsweise zentrale Standorte an Einzelhandelsschwerpunkten, Kindergärten, Spielplätzen oder Praxisgemeinschaften in Frage.

Auf Abbildung 67 ist ein gutes Beispiel mit Anlehnbügeln vom Typ „Rahmenhalter" zu sehen.



Abbildung 67 – Fahrradanlehnbügel Typ „Rahmenhalter" (eigene Darstellung, VAR+, 2021)

Kostenansatz: 57.000 Euro für eine Dauer von sechs Jahren

II. Temporäre Fahrradabstellanlagen

Wichtig ist es, flexibel Fahrradabstellanlagen z. B. für Veranstaltungen, Straßenfeste und Events anzubieten und aufzubauen. Ein Lagerplatz und der Auf- und Abbau müssen lokal koordiniert und geklärt werden.

Mittel zur Bereitstellung von temporären Fahrradabstellanlagen:

- Kosten je Stück 100 Euro = 100 x 100 Euro = 10.000 Euro
- Zuzüglich Lager- und Bereitstellungskosten von 10.000 Euro

Für Rödermark wird von einem Bedarf für temporäre Fahrradabstellanlagen von 100 Stück ausgegangen. Diese sollen flexibel eingesetzt werden.

Abbildung 68 und Abbildung 69 sind Beispiele für temporäre Fahrradabstellanlagen zu entnehmen.



Abbildung 68 – Temporäre Fahrradabstellanlage am Frankfurter Flughafen (eigene Darstellung, VAR+, 2021)

Kostenansatz: 20.000 Euro zunächst auf eine Laufzeit von 15 Jahren

Lösungsvorschläge für Fahrradabstellanlagen nach dem Stand der Technik:

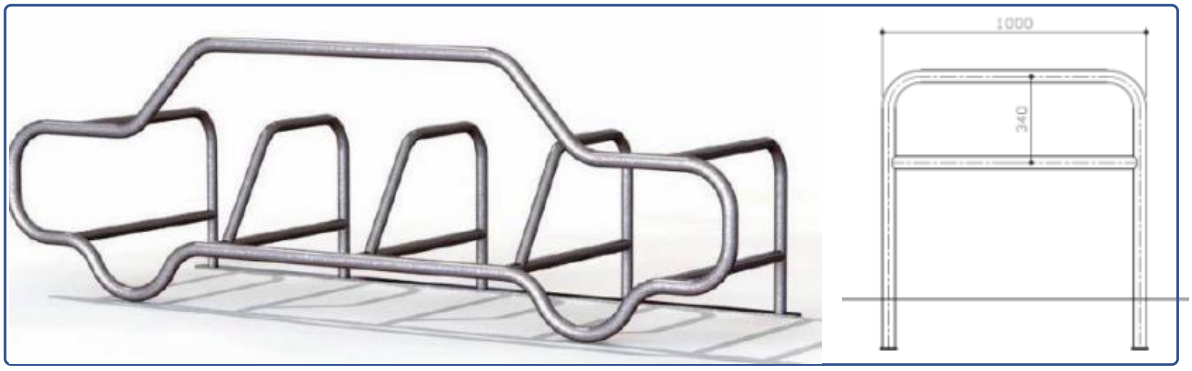


Abbildung 69 – Links: Reihenanlage für 10 Fahrräder; rechts, Anlehnbügel mit Querholm bemaßt (Quelle unbekannt, o. J.)

III. Ausbau und Koordinierung des betrieblichen Fahrradparkens

An Arbeitsplatzschwerpunkten im Bereich des betrieblichen Fahrradparkens können durch den Ausbau der Radstellplätze flächenintensive Kfz-Stellplätze eingespart werden. Hier sind zusätzlich überdachte Anlagen aufgrund des längerfristigen Parkens sinnvoll. Es wird derzeit für die Betriebe und städtischen Einrichtungen mit einem Bedarf von 15 Anlagen für jeweils 20 Fahrräder in städtischer

Zuständigkeit gerechnet. Die Stadt Rödermark sollte als Impulsgeber auf die Firmen zugehen und Anreize schaffen.

Wichtig ist es, den erforderlichen Flächenbedarf für die Fahrradabstellanlagen inklusive der Verkehrsräume bereitzustellen. Der Flächenbedarf für ein Fahrrad beträgt zwei bis 2,5 Quadratmeter je Stellplatz inklusive Verkehrsflächen. Zusätzlich sind auch Abstellmöglichkeiten für Lastenräder zu berücksichtigen.

Mittel zur Bereitstellung von überdachten Fahrradabstellanlagen:

- Kosten je Stück 17.500 Euro inklusive Einbau = 15 x 17.500 Euro = 262.500 Euro
- Zusätzlich sind Personalkosten zur Koordinierung und Fördermittelbeantragung zu berücksichtigen

Wichtig ist, dass die Stadt Rödermark als Akteur Firmen motiviert, hochwertige Fahrradabstellanlagen anzuschaffen. Es sollte geprüft werden, ob weitere zusätzliche Bausteine zur Diebstahlsicherung wie eine Kameraüberwachung und Zugänge zu den Fahrradabstellanlagen auch mit elektronisch personalisierten Mitarbeiterausweisen möglich gemacht werden könnten. Ein Beispiel für eine hochwertige Sammelschließanlage ist Abbildung 70 zu entnehmen.



Abbildung 70 – Beispiel einer Sammelschließanlage (eigene Darstellung, VAR+, 2021)

Kostenansatz: 262.500 Euro für eine Dauer von zehn Jahren

IV. B+R Konzept

Die Bahnhöfe in Rödermark stellen für die in Rödermark arbeitenden und wohnenden Menschen sowie für Gäste und Besucher das Tor zur Stadt dar. Im Rahmen eines Konzepts sollte geprüft werden ob die vorhandenen Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride) eine ausreichende Kapazität bieten.

Ziel ist es hochwertige Mobilitätspunkte an den Bahnhaltepunkten zu schaffen, um hochwertige Fahrräder auch spontan sicher abstellen zu können. Ebenso ist eine Bike-Sharing-Station mit Pedelecs eine sinnvolle Ergänzung. Es wird für die Konzepterstellung von Mitteln in Höhe von 20.000 Euro ausgegangen, die bereitgestellt werden sollten.

Kostenansatz für die Konzeptstudie: 20.000 Euro für 2027

V. Quartiersgaragen in Zusammenarbeit mit Eigentümern

Der ebenerdige Zugang zum Fahrrad oder Pedelec am Wohnstandort spielt eine zentrale Rolle für einen schnellen Zugriff auf das Verkehrsmittel Fahrrad. Damit dieser erreicht werden kann, sollten eingangsnahe Fahrradquartiersgaragen geschaffen werden. Für das Projekt wird zunächst von drei möglichen Standorten ausgegangen. Diese könnten beispielsweise in Quartieren mit Geschosswohnungsbau sowie in Mehrfamilienhaus-Bereichen liegen.

Mittel zur Bereitstellung für überdachte Fahrradkleingaragen bis ca. 20 Fahrräder:

- Kosten je Stück 25.000 Euro inklusive Einbau = 10 x 25.000 Euro = 250.000 Euro
- Zusätzlich sind Personalkosten zur Koordinierung und Fördermittelbeantragung zu berücksichtigen

Ein Beispiel für eine eingangsnahe Fahrradquartiersgarage ist Abbildung 71 zu entnehmen.



Abbildung 71 – Beispiel Fahrradquartiersgarage (eigene Darstellung, VAR+, 2021)

Ausbau Fahrradquartiersgaragen: 250.000 Euro* (Ausbauprogramm für sechs Jahre)

*Ein möglicher anteiliger Kostenansatz für die Stadt Rödermark könnte für die Bereit- und Herstellung von Flächen und Zufahrten angesetzt werden.

VI. Ladepunkte für Pedelecs / E-Bikes (mit Gepäckaufbewahrung)

An Standorten mit längerem Aufenthalt (z. B. an Geschäften oder am Rathaus) sollten Angebote mit einer Kombination von Gepäckaufbewahrung und Stromanschluss zum Aufladen von Pedelecs / E-Bikes geschaffen werden.

Auf Abbildung 72 ist ein Beispiel für Fahrradschließfächer zum Landen von Pedelecs dargestellt.



Abbildung 72 – Beispiel für Fahrradschließfächer zum Landen von Pedelecs (eigene Darstellung, VAR+, 2021)

Kostenansatz: Für fünf Standorte zu je 5.000 Euro = 25.000 Euo

Der Leitfaden Fahrradabstellanlagen von der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) bietet hier als Grundlage eine gute Übersicht und Umsetzungshinweise (vgl. HMWVW, 2024).

8.5.2 Serviceelemente

Für radfahraffine Menschen sollte ein möglichst niederschwelliges Angebot bereitstehen, um diese an den Radverkehr heranzuführen und die Vorzüge erlebbar zu machen. Serviceelemente sind hier von besonderer Bedeutung.

Individuelle auf die Örtlichkeit angepasste Serviceangebote sollten in Kooperation mit den Betreibern der touristischen Infrastruktur abgestimmt, geplant und modular aufgebaut werden, damit diese möglichst flexibel eingesetzt werden können. Als zusätzliche Serviceangebote kommen folgende Elemente in Betracht:

- Rast- und Infoplätze (überdacht)
- Öffentliche Luftpumpe
- Ladestation
- Mobiles Werkzeug
- Regioautomat (mit regionalen Produkten lokaler Betriebe)
- Trinkwasser
- Tisch-Sitz/Bank Kombination
- Infotafeln
- Gepäckaufbewahrung

Auf Abbildung 73 sind beispielhaft die Hinweise für vorhandene Serviceelemente am Radweg Deutsche Einheit dargestellt.

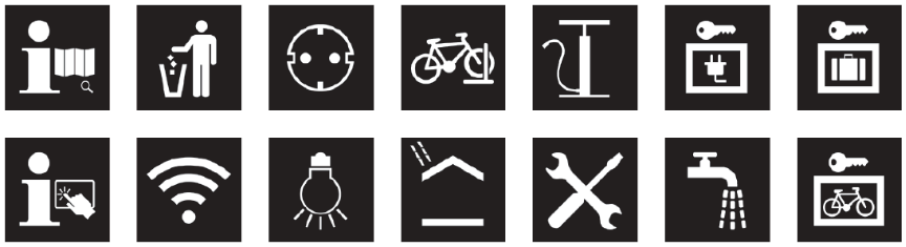


Abbildung 73: Serviceelemente (vgl. BMVI, 2022)

8.6 Priorisierung der Maßnahmen

Wichtig ist es, die geplanten Maßnahmen entsprechend der Realisierbarkeit einzuteilen, um die weiteren Arbeitsschritte und Abstimmungsverfahren frühzeitig einleiten zu können. Oftmals ist es vorteilhaft, Abstimmungstermine mit den Entscheidungsträgern mit Vorstellung der Maßnahme frühzeitig vor Ort durchzuführen. Das hat den großen Nutzen, dass an Ort und Stelle Details zur geplanten Maßnahme zum Beispiel mit Markierungsfarbe aufgesprüht und verdeutlicht werden können. Als Ergebnis der Diskussion aller Beteiligten vor Ort könnte dann die Vorplanung erfolgen. Dies kann helfen, den Finanzierungs- und Umsetzungszeitplan zu optimieren, um zeitnah in die Umsetzungsphase eintreten zu können.

Nach Mittelbereitstellung sollten die konsensfähigen Maßnahmen verwaltungsintern zusammengestellt und beraten werden. Zum Beispiel könnten kostengünstige Maßnahmen ohne großen Abstimmungsaufwand teilweise als Sofortmaßnahmen vorgezogen werden. Folgende Punkte sind bei der Umsetzung von Maßnahmen zu prüfen:

- Klärung der bereitstehenden Haushaltsmittel
- Beschlussfassung der zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen
- Beantragung von Fördermitteln
- Vorplanung und Prüfung der Realisierbarkeit (HOAI LV 1 bis 3)
- Abstimmung und Baurechtschaffung (HOAI LV 4 bis 9)

Insbesondere sind die Vorlaufzeiten und Abstimmungsprozesse für Maßnahmen in Zuständigkeit weiterer Baulastträger und Betroffener zu beachten:

- ✓ für Kreisstraßen der Landkreis Offenbach oder Hessen Mobil
- ✓ für Landes- und Bundesstraßen Hessen Mobil
- ✓ für Maßnahmen, die Ausgleichsmaßnahmen nach der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung für Hessen nach dem Bundesnaturschutzgesetz erfordern
- ✓ Polizeipräsidium (Anhörung sofern möglich im Einvernehmen)
- ✓ Verkehrsbetriebe (Anhörung sofern möglich im Einvernehmen)

Ebenso können zusätzliche Umweltverträglichkeitsprüfungen und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen den Umsetzungsprozess erheblich verlängern.

Sofortmaßnahmen (1 – 3 Monate)

Sofortmaßnahmen sind Maßnahmen, die weitestgehend ohne Rücksprache und ohne Beteiligung zusätzlicher Akteure umgesetzt werden können und keinen hohen Planungsaufwand beinhalten. Beispiele hierfür können Anpassungen der Beschilderung sein, insbesondere zum Beispiel die Aktualisierung des Verkehrszeichens 357 (Sackgasse) durch eines der Verkehrszeichen 357-50/51/52 (durchlässige Sackgasse) um den tatsächlichen Begebenheiten vor Ort zu entsprechen. Auch kleinere Markierungsarbeiten wie die Markierung von Piktogrammketten können teils „von heute auf morgen" umgesetzt werden. Ebenfalls schnell behoben werden können durch Poller oder zu enge Umlaufsperren hervorgerufene Gefahrenpunkte durch die Beseitigung oder Anpassung dieser.

Kurzfristige Maßnahmen (3 – 6 Monate)

Kurzfristige Maßnahmen können ähnlich wie Sofortmaßnahmen vor allem Fragen der Beschilderung oder von Markierungen sein. Hier können zum Beispiel verkehrsrechtliche Anordnungen wie die Aufhebung der Benutzungspflicht von Geh- und Radwegen genannt werden (durch Beschilderung Gehweg „Rad frei"). Auch die Öffnung von (voraussichtlich unproblematischen) Einbahnstraßen kommt teilweise kurzfristig in Frage.

Etwas weitergehende Markierungslösungen wie die Anlage von Schutzstreifen bei ausreichenden Fahrbahnbreiten oder die Schaffung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen an Lichtsignalanlagen können je nach Situation und Zuständigkeit der Straße ebenfalls relativ kurzfristig verwirklicht werden.

Mittelfristige Maßnahmen (6 Monate – 2 Jahre)

Mittelfristig realisierbare Maßnahmen sind Vorhaben, die aus verschiedenen Gründen einen etwas längeren Vorlauf benötigen. Gründe können die Bereitstellung von Finanzmitteln, die Beantragung von Fördermitteln, ein erhöhter Planungsaufwand oder die Beteiligung mehrerer Akteure sein.

Verschiedene bauliche Anpassungen wie der Einbau von Querungshilfen, die Sanierung von Fahrbahndecken oder der Ausbau von Bestandswegen (z. B. im Wirtschaftswegenetz) können hier als Beispiele genannt werden. Auch der Neubau von unkomplizierten Radwegen, zum Beispiel entlang einer klassifizierten Straße kann mittelfristig umgesetzt werden.

Neben diesen mittelgroßen Baumaßnahmen können auch kompliziertere Markierungslösungen, die eine Neuordnung des Straßenraums erfordern, teils mehrere Jahre Vorarbeit beanspruchen, so zum Beispiel die Schaffung von Radfahrstreifen möglicherweise zu Lasten von Verkehrsraum des MIV oder des ruhenden Verkehrs. Auch Anpassungen an signalisierten Kontenpunkten benötigen einen eher längeren Vorlauf. Je nach Situation mittel- bis langfristig können auch Fahrradstraßen geschaffen werden.

Langfristige Maßnahmen (> 2 Jahre)

Maßnahmen, die für gewöhnlich mehr als drei, teilweise bis zu zehn oder 15 Jahre Vorlauf von der Idee bis zur Umsetzung benötigen, sind beispielsweise große Baumaßnahmen wie die Neugestaltung von Ortsdurchfahrten, die Schaffung komplett neuer Wege, Neu- und Ausbauten von Wegen im Kontext von naturschutzrechtlich sensiblen Bereichen und besonders der Aus- oder Neubau von planfreien Querungsbauwerken wie Brücken oder Unterführungen (insb. bei Bahnlinien). Hier müssen meist viele verschiedene Akteure beteiligt und berücksichtigt werden, was vielfach umfassende und komplexe Planungen und deren wiederholte Revision zur Folge hat.

Für eine Kommune ist es sinnvoll, die anvisierten Maßnahmen zu priorisieren, um neben dem zeitlichen Horizont auch der Wichtigkeit der Maßnahmen Rechnung zu tragen und die entsprechenden Schritte frühzeitig in die Wege leiten zu können. Abgeleitet von den gültigen Regelwerken sind die folgenden Parameter entscheidend für die Priorität einer Maßnahme:

- Gefahrenpunkte
- Netzfunktion
- Erschließungswirkung
- Schülerverkehr
- Verkehrsstärke

8.7 Kostenschätzung und Umsetzungsstrategie

Investitionen in die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur erhöhen die Sicherheit und den Komfort, wodurch sowohl das Fahrrad als Verkehrsmittel als auch das Gehen attraktiver werden. Dabei stärkt ein gut ausgebautes Radnetz den Wirtschaftsstandort und fördert die Wettbewerbsfähigkeit. Durch eine nachhaltige Verkehrswende kann zudem eine Verbesserung der Lebensqualität unterstützt werden, unter anderem durch Investitionen zur Steigerung körperlicher Fitness und Wohlbefindens der Bevölkerung, ein Schritt hin zu einer gesünderen und nachhaltigeren Gesellschaft.

Die im Maßnahmenkataster angegebenen Kosten sind überschlägige Kostenannahmen, die auf Basis von pauschalen Kostensätzen (netto) ohne Planungs- und Baunebenkosten ermittelt wurden, sie sind abhängig von der allgemeinen Preisentwicklung im Bausektor und konnten im Rahmen der für das Radverkehrskonzept anvisierten Detailstufe nur bedingt auf örtliche Besonderheiten eingehen. Insbesondere bei größeren und komplexen Maßnahmen sind die ermittelten Werte als erste Einordnung zur groben Bestimmung des zu erwartenden finanziellen Aufwandes zu betrachten und es muss mit (signifikanten) Abweichungen gerechnet werden. Zusätzliche detailliertere Planungen und Kostenschätzungen sind demzufolge notwendig. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen der Umsetzung Maßnahmen zu einzelnen Arbeitsprogrammen zusammenzufassen, um beispielsweise Markierungsarbeiten oder zusammenhängende Maßnahmen entlang eines Straßenzuges gebündelt zu planen und auszuschreiben.

Mit einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur, die wichtige Ziele über zentrale Routen (Radschnell- / Raddirektverbindungen, Pendlerrouten, relevante Freizeitrouten) erschließt, kann das Radfahren in Rödermark kurz- bis mittelfristig aufgewertet werden. Entsprechende Maßnahmen (Markierung, kleinere bauliche Anpassungen) sind kosteneffizient und zeitnah umsetzbar.

In Abbildung 74 ist beispielhaft eine innerstädtische fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs durch Fahrradpiktogramme inklusive Markierung der sogenannten Dooring-Zone dargestellt.



Abbildung 74 – Innerstädtische fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs durch Fahrradpiktogramme inkl. Dooring-Zone (eigenes Foto (VAR+, 2022))

8.7.1 Anwendungsleitlinie zur Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Innerorts

1. Schutzstreifen sind die bevorzugte Lösung für innerstädtische Verkehrsraumaufteilung
2. Radfahrstreifen sollen ausschließlich in anbaufreien Abschnitten bzw. auf Abschnitten weitgehend ohne Kreuzungen, Straßeneinmündungen oder Grundstückszufahrten
3. Piktogrammketten kommen zum Einsatz, wenn der Straßenquerschnitt nicht für die Anordnung von Schutzstreifen ausreicht
4. Fahrradstraßen kommen nach Prüfung der Erforderlichkeit ausschließlich in Wohngebieten zum Einsatz

Außerorts

5. Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwegen (3 Meter breit) werden entlang der Radverkehrsverbindungen in Außerortsbereichen verwendet.
6. Selbständige gemeinsame Geh- und Radwege (landwirtschaftlicher Verkehr frei bei ehemaligen Wirtschaftswegen, 3,5 Meter breit) werden entlang der Radverkehrsverbindungen, die in Außerortsbereichen nicht parallel zu Straßen verlaufen, verwendet.

Die einzelnen Maßnahmen werden in Kapitel 8.3 vorgestellt.

8.7.2 Kostenschätzung

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur | Radschnell- / Raddirektverbindung

Die geplante Radschnell- / Raddirektverbindung zwischen Dietzenbach und Eppertshausen durchquert das Gemarkungsgebiet von Rödermark in Nord-Süd-Richtung und führt dabei durch die Stadtteile Waldacker und Ober-Roden. Es wurden **27 Maßnahmenvorschläge** (**20 Streckenmaßnahmen** und **7 Knotenpunktmaßnahmen**) für den Abschnitt auf Gemarkung Rödermarks abgeleitet. Die veranschlagten Kosten belaufen sich knapp 800.000 €. Hier ist größtenteils das Land Hessen für die Finanzierung zuständig (siehe auch Kapitel 9).

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur | Pendlerrouten

Die Pendlerrouten wurden durchgängig je nach den Anforderungen und dem Bestand mit Maßnahmenvorschlägen verschiedener Komplexität versehen. Die **90 Maßnahmen**, die für Pendlerrouten vorgeschlagen werden, bestehen aus **73 Stecken-** und **17 Knotenpunktmaßnahmen**.

Die höheren Kostenpunkte für die Pendlerrouten P1, P2 und P5 ergeben sich aus Lückenschlüssen und der Instandsetzung bestehender Wege. Die Lückenschlüsse liegen meist an Landes- und Bundesstraßen, der zuständige Baulastträger ist somit das Land Hessen.

Tabelle 10: Kostenübersicht für den Ausbau der Pendlerrouten des Radverkehrsnetzes Rödermark

Route	Länge der Maßnahmen (m)	Kosten (€)	Anzahl der Maßnahmen
P1	10.885	3.292.500	21
P2	8.660	2.704.500	30
P3	4.285	198.100	14
P4	5.090	443.200	10

P5	5.665	2.565.100	8
P6	1.845	157.200	6
P7	260	220.000	1
Summe	**36.690**	**9.580.600**	**90**

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur | Basisroutennetz

Im Basisroutennetz wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes keine Maßnahmenvorschläge entwickelt. Basisrouten können meist mit geringen Investitionsmitteln für den Radverkehr ertüchtigt werden.

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur | Radverkehrsnetz

Die ermittelten Kosten für den Ausbau der vorgeschlagenen Maßnahmen auf der Radschnell- / Raddirektverbindung und den Pendlerrouten entfallen auf unterschiedliche Baulastträger und sind aufgrund der festgestellten Klassifizierung förderfähig. Tabelle 11 zeigt die geschätzten Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen auf den RSV/RDV und Pendlerrouten. In

Tabelle 12 sind diese Kosten aufgeschlüsselt nach den Baulastträgern der Stadt Rödermark, dem Kreis Offenbach und dem Bundesland Hessen dargestellt. Weniger als ein Drittel der Kosten umfassen Maßnahmen, die sich in städtischer Baulast befinden (siehe

Tabelle 12). Die meistens Kosten ergeben sich im Zuge der Umsetzung von Lückenschlüssen. Diese wurden in Rödermark größtenteils entlang von Bundes- und Landesstraßen identifiziert, einzelne Lückenschlüsse betreffen aber auch Strecken an Wirtschaftswegen, welche teils in städtischer Baulast liegen. Aber auch die Erweiterung und Sanierung von vorhandenen straßenbegleitenden Wegen fällt meist in die Baulast von Bund und Land.

Tabelle 11: Kostenzusammenstellung der Radschnellverbindungen und Pendlerrouten

Klassifizierung	Kosten (€)
Radschnellverbindungen	799.600 €
Pendlerrouten	9.580.600 €
Summe	**10.380.200 €**

Tabelle 12: Kostenzusammenstellung der Maßnahmen je Baulastträger (Stadt, Kreis, Bundesland, sowie Bund)

Baulastträger	Kosten	Anteil
Bundesrepublik Deutschland	4.111.100 €	39,61 %
Bundesland Hessen	3.216.600 €	30,99 %
Kreis Offenbach	-	-
Stadt Rödermark – Gemeindestraßen	1.400.200 €	13,49 %
Stadt Rödermark – Wirtschaftswege	1.652.300 €	15,92 %
Summe	**10.380.200 €**	

Maßnahmen mit Lückenschlüssen

Maßnahmen, die Lückenschlüsse umfassen, sind meist mit hohen Kosten verbunden. Verantwortlich dafür ist häufig der Neubau von bislang fehlenden straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang von Bundes- oder Landesstraßen im außerörtlichen Bereich. Aber auch die Errichtung von Ingenieurbauwerken wie Nahmobilitätsbrücken oder eine umfassende Erneuerung der Oberfläche, wie beispielsweise die Befestigung von Wirtschaftswegen, führt zu hohen Investitionssummen. Tabelle 13 zeigt die Kosten für die Lückenschlüsse aufgeschlüsselt nach Baulastträger für die betreffenden klassifizierten Radrouten. Die kompletten Kosten entfallen auf das Land Hessen bzw. den Bund.

Tabelle 13: Kostenzusammenstellung der Lückenschlüsse je Baulastträger (Stadt, Bundesland, Bund) nach Routen

Klassifizierung	Voraussichtlicher Baulastträger				Gesamt (in €)
	Land		Kommune		
	Kosten an Bundesstraßen (in €)	Kosten an Landesstraßen (in €)	Kosten an Gemeinde-straßen (in €)	Kosten an Wirtschaftswegen (in €)	
RSV	53.000	-	-	-	53.000
P1	-	2.510.000	-	-	2.510.000
P2	840.000	-	-	-	840.000
P5	2.380.000	-	-	-	2.380.000
P7	-	220.000	-	-	220.000
Gesamt (in €)	**3.273.000**	**2.730.000**	**-**	**-**	**6.003.000**
Anteil	**54,52 %**	**45,48 %**	**-**	**-**	

Aus den Mitteln für den Radverkehr ergeben sich eine weitere Wertschöpfung und Lebensqualitätssteigerung, die die Stadt Rödermark vor allem als Wirtschaftsstandort stärken und für die Zukunft wettbewerbsfähig machen soll. Der Bund rät den Kommunen im Rahmen des **Nationalen Radverkehrsplan 3.0** jährliche **30 Euro pro je Einwohner** zur Förderung des Radverkehrs zu investieren (vgl. BMVI, 2021). Für den Planungsbereich der Stadt Rödermark ergibt dies pro Jahr zur Orientierung:

28.869 EW · 30 Euro = 866.070 €

In den ersten drei Jahren sollte ein Sockelbetrag von mindestens zehn Euro pro Einwohner zur Verfügung stehen, damit die Stadt Rödermark durch den Fahrradboom und der damit einhergehenden Steigerung der Lebensqualität profitieren und den Standortvorteil erhöhen kann. In den darauffolgenden drei Jahren sollte dieser Betrag auf mindestens 20 Euro pro Einwohner erhöht werden, um den Radverkehr in Rödermark nachhaltig zu fördern. Anschließend soll der empfohlene Betrag von 30 Euro pro Einwohner angestrebt werden.

2026-2028	10 Euro pro Einwohner pro Jahr	866.070 €
2029-2031	20 Euro pro Einwohner pro Jahr	1.732.140 €
2032-2035	30 Euro pro Einwohner pro Jahr	2.598.210 €

Damit ergibt sich für **15 Jahre** ein Betrag von **10.392.840 €**. Unter Berücksichtigung von **50 % Fördermitteln** könnte der Stadt Rödermark für die Umsetzung von Maßnahmen in den nächsten 15 Jahren somit ein Betrag von mehr als **20 Millionen Euro** zur Verfügung stehen. Damit ein entsprechender Mittelabfluss und die Nutzung von Fördermitteln gewährleistet werden können, ist es wichtig, frühzeitig Haushaltsmittel bereitzustellen und entsprechende Anträge zu stellen. Für die Vorschläge zu den Maßnahmenplanungen sind die weiteren Genehmigungsverfahren einzuleiten und Beschlüsse zur Planung zu fassen, damit Planungssicherheit besteht und entsprechend baureif geplante Maßnahmen zur Umsetzung kommen können. Damit die erheblichen Kosten beschlossen und bereitgestellt werden können, wird ein 15-Jahres Umsetzungsplan vorgeschlagen. Dieser sollte in fünf Arbeitsprogramme (AP) bestehend aus 3-Jahresplänen unterteilt und entsprechend den umgesetzten Maßnahmen angepasst sowie für die drei Folgejahre fortgeschrieben werden können (siehe

Abbildung 75).

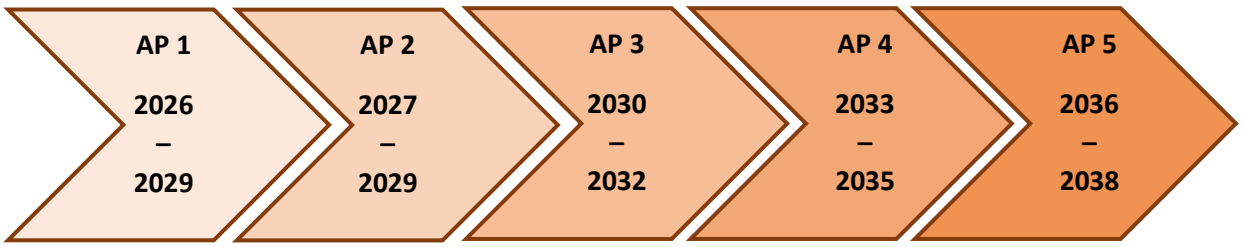


Abbildung 75: 15-Jahres Umsetzungsplan inkl. fünf Arbeitsprogrammen (eigene Darstellung (VAR+, 2025))

Für die Umsetzung der Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrskonzeptes wird eine schrittweise Vorgehensweise vorgeschlagen. Als Grundlage dient das Maßnahmenkataster, in dem die Maßnahmen nach ihrer Priorität und Zuständigkeit eingeordnet sind. Zu Beginn sollte insbesondere ein Fokus auf den **Maßnahmen der Priorität I** liegen. Dabei sollten auch Maßnahmen berücksichtigt werden, die in der Baulast von Bund oder Land liegen, um frühzeitig mit den zuständigen Baulastträgern in die Abstimmung zu gehen und deren Umsetzung anzustoßen.

Für **größere und planerisch aufwendigere Maßnahmen**, insbesondere bei Lückenschlüssen, wird innerhalb eines Dreijahresplans folgender Ablauf vorgeschlagen:

1. Jahr – Vorplanung und Vorbereitung

- Erarbeitung und Abstimmung der Vorplanung mit einer Kostenschätzung
- Klärung der weiteren Umsetzung und Zuständigkeiten
- Prüfung geeigneter Fördermöglichkeiten und ggf. Beantragung von Fördermitteln

2. Jahr – Genehmigungs- und Ausführungsplanung

- Erarbeitung der Ausführungs- und Genehmigungsplanung
- Durchführung der erforderlichen Abstimmungen und Genehmigungsverfahren
- Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung

3. Jahr – Umsetzung

- Bauliche Umsetzung der vorbereiteten Maßnahme
- Abschluss und Inbetriebnahme der Maßnahme

Parallel zu diesem Ablauf sollten **kurzfristig und kostengünstig umsetzbare Ad-hoc-Maßnahmen** kontinuierlich realisiert werden. Hierzu zählen beispielsweise kleinere Markierungsarbeiten, punktuelle Verbesserungen der Rad- und Fußverkehrsführung oder die Einrichtung von Fahrradstraßen. Diese Maßnahmen können unabhängig von der mehrjährigen Planung größerer Projekte kurzfristig umgesetzt werden und ermöglichen dadurch bereits frühzeitig sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr.

8.7.3 Umsetzungsstrategie

Mit Hilfe des Rad- und Fußverkehrskonzeptes der Stadt Rödermark soll der Fuß- und Radverkehr für unterschiedliche Nutzergruppen sicherer und komfortabler ermöglicht werden. Das als Strategie anzusehende Konzept enthält eine Vielzahl von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die mit den zuständigen Akteuren abgestimmt und zur weiteren Umsetzung geführt werden sollten. Entsprechend der festgestellten Klassifizierung und in Abhängigkeit von der Priorität sollten die Maßnahmen möglichst routenbezogen sukzessive realisiert werden.

Das Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure ist bei der Entwicklung einer netzschlüssigen Radverkehrsinfrastruktur, die zum Radfahren einlädt, von entscheidender Bedeutung.

Ein wichtiges Ziel ist es, dass möglichst zeitnah mit der Umsetzung von Maßnahmen begonnen wird und dass bei der Stadt Rödermark dauerhaft finanzielle Mittel bereitgestellt und sukzessive, entsprechend den Handlungsbedarfen, aufgestockt werden. Maßnahmen mit geringfügigen Kosten bis zu 5.000 Euro sollten ad-hoc umgesetzt werden können, ohne dass dafür zusätzlich politische Beschlüsse erforderlich sind. Dazu zählen z. B.:

- Einfache Markierungsarbeiten
- Einfache Querungshilfen mit Recyclingelementen
- Bordsteinabsenkungen
- Anpassungen an die StVO-Beschilderung
- Fahrradabstellanlagen
- Temporäre Umgestaltung von Knotenpunkten

Des Weiteren sollten kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen entsprechend den Vorlaufzeiten für die Baurechtschaffung bis zur Ausführungsplanung bearbeitet und in entsprechende Jahrespläne überführt werden.

Entsprechend der bereitgestellten Haushaltsmittel sind die zum Ausbau vorgesehenen Maßnahmen in einen jährlichen Rahmenplan aufzunehmen. Dabei können Fördermittel berücksichtigt werden. Aufgrund des Vorlaufs zur Baurechtschaffung sind möglichst frühzeitig Abstimmungen mit Beteiligten durchzuführen.

Es wird empfohlen, nutzergruppenübergreifend möglichst parallel zu den Maßnahmen für den zügig fahrenden Alltagsradverkehr Maßnahmen für den Schüler- und Einkaufsradverkehr umzusetzen.

In Abbildung 76 sind die unterschiedlichen Nutzergruppen des Radverkehrs bildhaft dargestellt.



Abbildung 76: Unterschiedliche Nutzergruppen (vgl. Landeshauptstadt Dresden, 2021)

Umsetzungsstrategie Radverkehrsnetz

Das Netz in der vorliegenden Form soll entsprechend der Vorgaben des Landes Hessen mit den entsprechenden Qualitäten für die definierten Klassifizierungsstufen zur Umsetzung gebracht werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen Vorschläge zur Orientierung dar. Als Zielsetzung soll ein zusammenhängendes engmaschiges Radverkehrsnetz geschaffen werden.

Die erforderlichen Maßnahmen zum Wegeaus- bzw. Neubau erzeugen Synergien und sollten frühzeitig mit den beteiligten Fachabteilungen abgestimmt werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen können zusätzlich umfangreiche Fördermittel in Anspruch genommen werden.

Für die Umsetzung von Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes sollte die Stadt Rödermark als Initiatorin auftreten und im nächsten Schritt die gewünschten Maßnahmen mit dem zuständigen Baulastträger abstimmen sowie weitere Maßnahmen bündeln, sodass für die Projekte Fördermittel beantragt werden können.

Für die Förderungen des Radverkehrs kommen auch weitere Träger wie Energieversorger, Baugenossenschaften, das lokale Gewerbe und der Einzelhandel oder Firmen in Frage. Gemeinsam mit den weiteren Partnern könnten ebenso Projekte pro Rad gemeinsam angeschoben und mit flankierenden Fördermitteln aus weiteren Töpfen z. B. vom Kreis, Land, Bund oder der EU unterstützt zur Umsetzung gebracht werden.

Umsetzungsstrategie Fußverkehr

Zur Umsetzung der für den Fußverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen empfiehlt sich als **Schritt 1** das Beantragen von Fördermitteln zur Beseitigung der nicht regelkonformen Markierungen auf Gehwegen in Urberach (Bau1) und des Sichern der Querungsstelle Breidertring Höhe In der Plattenhecke (Q4Breidert).

Schritt 2 kann das Erstellen eines Qualitätssicherungsplanes für Flächen des Fußverkehrs sein (Dauer1). Gleichzeitig liegen die Maßnahmen Räumzeitkampagne (Dauer3) und Winterdienst (Dauer4) in kommunaler Planungshoheit und es können nach interner Einteilung die dafür notwendigen Arbeiten durchgeführt werden. Auch für den arbeitsintensiven Maßnahmenvorschlag Fußverkehr auf Mischverkehrsflächen stärken (Dauer2) kann mit den Vorbereitungen und der Zeitplanung begonnen werden.

Schritt 3 kann das Durchführen der Einzelmaßnahmen Entfernen des Zusatzzeichens Radverkehr frei (Org7), Ketten an Gehweg entfernen (Q5Urberach), Für Fußverkehr durchlässige Sackgassen kennzeichnen (Org3) und Neubau 20 Meter Gehweg Kapellenstraße (Bau7 Ober-Roden) sein.

Schritt 4 ist nicht der letzte Schritt auf dem Weg hin zu einem fußverkehrsfreundlichen Rödermark aber das Gehwegparken grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet zu verbieten (Org2) und Parken nur in dafür gekennzeichneten Bereichen zu erlauben ist ein großer Fortschritt in dieser Richtung.

Entlang der fünf definierten gutGehwege (Kapitel 7.3 und Anhang XY) sind Maßnahmen lokalisiert, deren Umsetzung schrittweise nach einem durch die Stadt Rödermark bestimmten Zeitplan erfolgen kann.

Umsetzungsstrategie: Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein Schlüsselfaktor. Um die heute noch nicht Radfahrenden an das Thema heranzuführen, sollte, ganz nach dem Motto „tue Gutes und rede darüber", eine kontinuierliche Berichterstattung erfolgen und z. B. über die Amtsblätter Anreize und Beispiele zum Umstieg vom Kfz auf das Rad erfolgen.

- Mobilitätstage in der Stadt Rödermark, Benennung eines Fahrradbotschafters
- Bürgerbefahrungen mit Angeboten für Neubürgerinnen und Neubürger
- Berichterstattungen (Homepage, Presse)
- Mobilitätsbildung (Schulen, Bürgerschaft, Einzelhandel, Arbeitgeber)

Umsetzungsstrategie: Mobilitätsmanagement und Multimodalität

Die Vorzüge des Fahrradfahrens tragen nicht nur wesentlich zur Gesunderhaltung bei, sondern sorgen auch für eine monetäre Entlastung. Damit ein Umstieg bei den heute noch nicht Radfahrenden erreicht werden kann, ist das Mobilitätsmanagement von besonderer Bedeutung, um insbesondere bei den sich verändernden Lebensumständen Mobilitätsangebote zu platzieren. Dafür sind besondere Bausteine zu entwickeln, um die unterschiedlichen Nutzergruppen gezielt anzusprechen.

- **Schulisches Mobilitätsmanagement**
  → Hier sind insbesondere regelmäßige Veranstaltung an den Schulen zielführend (siehe Abbildung 77). Eine weitere Möglichkeit stellen erarbeitete Schülerradrouten-Netze dar.



Abbildung 77: Schülerbefahrung, schulisches Mobilitätsmanagement (eigenes Foto (VAR+, 2021))

- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**
  → Hier sollte mit der Wirtschaftsförderung die Daten aus den Projekten Jobrad und Stadtradeln genutzt und die Projekte weiterverbreitet werden.

- **Kreis und kommunales Mobilitätsmanagement**
  → Ein Lastenradverleih und eine Mobilitätsdatenbank sowie ein kostenloses Angebot zur Routenplanung sollten dauerhaft etabliert werden.
- **Ausbau der Schnittstelle „Rad und ÖPNV" und Einrichtung von Mobilitätspunkten**
  → Gemeinsam mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft, dem RMV und der DB ist ein Programm zu erarbeiten, um zukünftig optimale Wegeketten unter Berücksichtigung des ÖPNV herzustellen.
- **Bau von Multifunktionswegen**
  → Gemeinsam mit den weiteren Nutzenden sollten insbesondere die Wirtschaftswege im Land- und Forstbereich ausgebaut und soweit möglich asphaltiert werden. Hier können erhebliche Synergien z. B. mit der Forst- und Landwirtschaft erzeugt werden. Erholungssuchende und Mobilitätseingeschränkte können hiervon gleichermaßen profitieren.

9 Fördermittel

Das Land Hessen bietet verschiedene Förderprogramme zur Stärkung der Nahmobilität. So können Kommunen Fördermittel für die Umsetzung von Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen erhalten. Hessen Mobil steht als Ansprechpartner für Kommunen zur Verfügung und unterstützt bei der Antragsstellung. Folgende Förderprogramme des Landes Hessen für den Radverkehr können in Anspruch genommen werden (AGNH Hessen, 2026):

- **Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität**
  kurzfristige & kleinere Projekte (Bagatellgrenzen bei 20.000 € (Investitionen) bzw. 2.000 € (Planungen / Konzepte)
- **Verkehrsinfrastrukturförderung / Mobilitätsfördergesetz**
  mittelfristige & größere Projekte (Bagatellgrenze bei 50.000 € für Investitionen)
- **Förderrichtlinie Klimaschutz**
  Klimaschutz- & Klimaanpassungsprojekte, z.B. kommunale Leihsysteme für (Lasten-) Fahrräder
- **Förderung der Beleuchtung von wichtigen Schulrouten außerorts**
  Fördersatz 70 % für investive Maßnahmen zur Herstellung von Beleuchtung an Schulrouten

Weiterführende Links mit Informationen zu Förderprogrammen zur Nahmobilität:

- https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/
- https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/nahmobilitaet

10 Fazit

Das Rad- und Fußverkehrskonzept Rödermark kann Basis und Richtschnur einer strategischen Mobilitätsförderung sein. Rad- und Fußverkehr sind als Nahmobilität substanzielle Bestandteile einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Die Förderung des Radverkehrs mittels organisatorischer und infrastruktureller Maßnahmen erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass sich Menschen bei der Verkehrsmittelwahl für das Fahrrad entscheiden. Aufgrund der Klimaziele der Bundesregierung zur CO_2-Einsparung, den Bestrebungen zur Verkehrswende, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Stärkung der Lebensqualität und nicht zuletzt zur Einsparung wichtiger Ressourcen sowie fossiler Brennstoffe ist die Nutzung des Fahrrades vor allem auf alltäglichen Wegen aber auch in der Freizeit sinnvoll.

Die Stadt Rödermark strebt Voraussetzungen für eine gerechte Verkehrsteilnahme an. Die geplante Verdopplung des Radverkehrsanteils bis 2035 soll helfen, die Straßen zu entlasten, gleichberechtigt zum Kfz-Verkehr durchgängige Führungen für Radverkehr herzustellen und, aufgrund der hohen Flächeneffizienz des Fahrrades, dazu beitragen, die in den Kerngebieten bestehenden Probleme mangelnder Kfz-Parkplätze zu entschärfen. Der stetig wachsende und derzeit bei knapp 50 Prozent liegende Anteil von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht es, ohne große Kraftanstrengung, Distanzweiten von zehn bis 15 Kilometern und darüber sowie in topografisch bewegten Regionen zurückzulegen.

Das hier vorliegende Rad- und Fußverkehrskonzept Rödermark bietet ein breites Spektrum an Handlungsansätzen in verschiedenen Handlungsfeldern. Neben dem kontinuierlichen Ausbau des Radverkehrsnetzes als Kernelement, sind Fahrradparken, Schnittstellenförderung zum ÖPNV (Bike+Ride), Bike-Sharing, Radwegweisung und weitere Serviceelemente wichtige Bausteine der nachhaltigen Radverkehrsförderung. Ein Zusammenwirken aller Entscheidungsträger mit weiteren Akteuren im regelmäßigen Austausch mit der Öffentlichkeit ist erforderlich, damit das Radverkehrskonzept allgemein mitgetragen wird.

Auf der einen Seite sind Pendler- und Radschnellverbindungen für zügiges Fahren auszubauen, um die neuen Qualitätsstandards erlebbar zu machen und Sicherheit zu schaffen, auf der anderen Seite sollen parallel und zeitgleich Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs auf Basisrouten für den Schüler- und Einkaufsradverkehr zur Umsetzung kommen.

Um die Stadt Rödermark zu einer fahrradfreundlichen Stadt umzugestalten, gehört nicht nur der Ausbau eines lückenlosen Radwegenetzes. Ebenso wichtig sind die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas und die Etablierung einer Fahrrad-Kultur, die die Akzeptanz der Radnutzung verbessern. Bestandteile dieses Klimas sind radnetzbegleitende Baumaßnahmen, aber auch vielfältige Aktivitäten der Stadtverwaltung, der lokalen Presse, der Tourismusverbände und aller am Wohl des Kreises interessierten Bürger.

Fußverkehr kann vor allem durch das Sichern von Flächen zum Gehen und Stellen, an denen Gehende die Verkehrsflächen anderer Verkehrsträger kreuzen, gefördert werden. Das Konzept empfiehlt dazu baulich und verkehrstechnisch erkennbare Verbindungen für Gehende, wobei die benötigten Verkehrsflächen auch vom MIV zurückzugewinnen sind.

Die Stadt Rödermark sollte eine Vorreiterrolle einnehmen und als Motivator für andere Kommunen wirken, Nachahmen anregen und genutzte Fördermittel aufzeigen, die belegen, dass zum Wohle Aller eine kostengünstige Fuß- und Radverkehrsförderung möglich ist.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Das Radverkehrskonzept als Teil der Nahmobilitätsstrategie Hessen (vgl. HMWEVW, 2019, S. 8) iii
Abbildung 2 – Eigenschaften von Pendler- und Basisruten (eigene Darstellung (VAR+, 2025)) 1
Abbildung 3 - Distanzweiten in Abhängigkeit der Entfernung nach Verkehrsmittel (ADAC, 2022) 4
Abbildung 4: Beispiel Radfahrstreifen innerorts | VAR+ 5
Abbildung 5 – Bausteine eines Radverkehrskonzeptes (eigene Darstellung (VAR+, 2022)) 8
Abbildung 6 – Verortung der Bahnhöfe in Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 9
Abbildung 7 – Liniennetz Stadt Rödermark (RMV, 2024) 11
Abbildung 8 – Übersicht der klassifizierten Straßen auf der Gemarkung Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 12
Abbildung 9 – Regionalpark Rundroute (ivm GmbH (1), 2025) 13
Abbildung 10 – Rhein-Main-Vergnügen Route 1 (ivm GmbH (2), 2025) 13
Abbildung 11 – wumboR-Radweg (Kreis Offenbach, o.J.) 13
Abbildung 12 – Streckenverlauf des wumboR-Radwegs in Rödermark (Stadt Rödermark, 2021) 13
Abbildung 13 – Rödermärker-Figur in Messenhausen (VAR+, 2026) 14
Abbildung 14 – Hauptwanderweg 19 des OWK, Quelle: Waymarked trails hiking 15
Abbildung 15 – Streckenverlauf von Rodaulehrpfad (Stadt Rödermark (1), o.J.) 15
Abbildung 16 – Streckenverlauf des Skulpturenpfads in Rödermark (Stadt Rödermark (2), o.J.) 16
Abbildung 17 – Rad-Hauptnetz in Rödermark und Umgebung (Hessen Mobil, 2024) 17
Abbildung 18 – Ausschnitt aus dem Radroutenplaner Hessen im Bereich Rödermark (ivm GmbH (3), 2025) 17
Abbildung 19 – Verortung der Schulen in Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 19
Abbildung 20 – Schulwegplan der Trinkbornschule Rödermark, Quelle: Stadt Rödermark 19
Abbildung 21 – Schulwegplan der Grundschule Breidert, Quelle: Stadt Rödermark 20
Abbildung 22 – Schulwegplan der Grundschule An den Linden, Quelle: Stadt Rödermark 20
Abbildung 23 – Ausschnitt aus dem Schulradroutenplaner Hessen im Bereich Rödermark (ivm GmbH (4), 2025) 21
Abbildung 24 – Flyer Wettbewerb Schulradeln (Klima-Bündnis Services, 2025) 21
Abbildung 25 – Ergebnisse Schulradeln der teilnehmenden Schulen in Rödermark (Klima-Bündnis Services, 2025) 21
Abbildung 26 – Gewerbestandorte in Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 23
Abbildung 27 – Wunschliniennetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 24
Abbildung 28 – Ergebnis Fahrradklima-Test Rödermark 2024 (ADFC, 2024) 25
Abbildung 29 – Ergebnisse Fahrradklima-Test | Stärken und Schwächen in Rödermark (ADFC, 2024) 26
Abbildung 30 – Ausschnitt aus der Unfallanalysekarte von Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 27
Abbildung 31 –Ausschnitt Übersichtsplan Fahrradabstellanlagen ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 28
Abbildung 32 – Auszug Übersichtstabelle Bestandserfassung Radabstellanlagen (VAR+, 2025) 28
Abbildung 33 – Anlehnbügel an der Bushaltestelle Waldacker Süd (VAR+, 2025) 29
Abbildung 34 – Radabstellanlage am Bahnhof Ober-Roden Ostseite | überdachte Anlehnbügel (VAR+, 2025) 29
Abbildung 35 – Radabstellanlage am Bahnhof Ober-Roden Ostseite | Fahrradboxen (VAR+, 2025) .30
Abbildung 36 – Beispiele von Vorderradhaltern in Rödermark (VAR+, 2025) 30
Abbildung 37 – wild geparkte Fahrräder in Rödermark (VAR+, 2025) 31

Abbildung 38 – Radabstellanlage an Wohngebäuden in Rödermark (VAR+, 2025) 31
Abbildung 39 – Befahrungstracks Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)..... 32
Abbildung 40 – interaktive Karte der Online-Beteiligung in Rödermark (tetraeder gmbh, 2025)..... 39
Abbildung 41 – Flyer zur Bewerbung der Online-Beteiligung (VAR+, 2024)..... 40
Abbildung 42 – Kategorien der Einträge der Online-Beteiligung (VAR+, 2025)..... 41
Abbildung 43 – Einträge insgesamt bei der Online-Beteiligung on Rödermark (VAR+, 2025) 41
Abbildung 44 – Workshop mit Senior*innen in Rödermark (VAR+, 2025)..... 42
Abbildung 45: Modal Split auf dem Weg zur Schule (eigene Darstellung)..... 44
Abbildung 46 – Radschnellverbindung mit Zubringerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2025))..... 45
Abbildung 47 –Schaubild Pendlerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021)) 46
Abbildung 48 – Schaubild Basisrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021)) 46
Abbildung 49 – Einordnung entsprechend den Musterlösungen und Qualitätsstandards (vgl. VAR+, 2026, S. 4) 48
Abbildung 50 – Radschnellverbindung / Raddirektverbindung im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 50
Abbildung 51 – Pendlerroute 1, 1a und 1b im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)..... 51
Abbildung 52 – Pendlerroute 2, 2a und 2b im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM)..... 52
Abbildung 53 – Pendlerroute 3 im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 53
Abbildung 54 – Pendlerroute 4 und 4a im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 54
Abbildung 55 – Pendlerroute 5 und 5a im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 55
Abbildung 56 – Pendlerroute 6 im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 56
Abbildung 57 – Pendlerroute 7 im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 57
Abbildung 58 – Basisrouten im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2026)Kartengrundlage: OSM) 58
Abbildung 59 – Verdichtungsnetz im Klassifizierten Radverkehrsnetz Rödermark ((VAR+, 2025) Kartengrundlage: OSM) 60
Abbildung 60 – Strategische Fußverkehrsverbindungen in Rödermark ((VAR+, 2026) Kartengrundlage: OSM) 62
Abbildung 61 – Aufteilung des Seitenraumes für Wohnstraßen (Regelfall) (FGSV, 2002) 64
Abbildung 62 – Einordnung der Netzhierarchie entsprechend der Hessen Standards (vgl. HMWEVW, 2020, S. 4) 65
Abbildung 63 – Musterlösung für Raddirektverbindungen innerorts Blatt-RDV-5 (HMWEVW, 2020) 65
Abbildung 64 –Maßnahmendatenblatt Rödermark (eigene Darstellung (VAR+, 2026)) 67
Abbildung 65 – Konzeptdarstellung einer exemplarischen Maßnahme mit bevorrechtigter Straßenüberführung für den Radverkehr (vgl. BMDV, 2022, S. 7)..... 67
Abbildung 66 – Schutzstreifen als Musterlösung, Quelle: Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen 68
Abbildung 67 – Fahrradanlehnbügel Typ „Rahmenhalter" (eigene Darstellung, VAR+, 2021) 77
Abbildung 68 – Temporäre Fahrradabstellanlage am Frankfurter Flughafen (eigene Darstellung, VAR+, 2021) 78

Abbildung 69 – Links: Reihenanlage für 10 Fahrräder; rechts, Anlehnbügel mit Querholm bemaßt (Quelle unbekannt, o. J.) 78
Abbildung 70 – Beispiel einer Sammelschließanlage (eigene Darstellung, VAR+, 2021) 79
Abbildung 71 – Beispiel Fahrradquartiersgarage (eigene Darstellung, VAR+, 2021) 80
Abbildung 72 – Beispiel für Fahrradschließfächer zum Landen von Pedelecs (eigene Darstellung, VAR+, 2021) 81
Abbildung 73: Serviceelemente (vgl. BMVI, 2022) 82
Abbildung 74 – Innerstädtische fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs durch Fahrradpiktogramme inkl. Dooring-Zone (eigenes Foto (VAR+, 2022)) 85
Abbildung 75: 15-Jahres Umsetzungsplan inkl. fünf Arbeitsprogrammen (eigene Darstellung (VAR+, 2025)) 89
Abbildung 76: Unterschiedliche Nutzergruppen (vgl. Landeshauptstadt Dresden, 2021) 91
Abbildung 77: Schülerbefahrung, schulisches Mobilitätsmanagement (eigenes Foto (VAR+, 2021)) 92

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Klassifikation der Routen nach RIN 2008 und VAR+ (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7) 47
Tabelle 2 – Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr inklusive angestrebter Fahrgeschwindigkeit (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7) 48
Tabelle 3 – Länge Radverkehrsnetz Rödermark (VAR+, 2025) 49
Tabelle 4 – Basisrouten tabellarisch (VAR+, 2025) 59
Tabelle 5: Übersicht Anzahl und Verteilung der Maßnahmen (eigene Darstellung (VAR+, 2026)) ... 66
Tabelle 6 – Übersicht der Organisatorischen Maßnahmen 74
Tabelle 7 – Übersicht der baulichen Maßnahmen 74
Tabelle 8 – Übersicht der Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen 75
Tabelle 9 – Übersicht der Daueraufgaben 75
Tabelle 10: Kostenübersicht für den Ausbau der Pendlerrouten des Radverkehrsnetzes Rödermark 86
Tabelle 11: Kostenzusammenstellung der Radschnellverbindungen und Pendlerrouten 87
Tabelle 12: Kostenzusammenstellung der Maßnahmen je Baulastträger (Stadt, Kreis, Bundesland, sowie Bund) 87
Tabelle 13: Kostenzusammenstellung der Lückenschlüsse je Baulastträger (Stadt, Bundesland, Bund) nach Routen 88

Literaturverzeichnis

ADAC. (2022). *Mit dem Pedelec Mobil (ADAC-Broschüre).*

ADFC. (2024). *ADFC-Fahrradklima-Test 2024. Auswertung Rödermark*. Von https://fahrradklima-test.adfc.de/ abgerufen

ADFC. (2025). *Fahrradklima-Test*. Von https://fahrradklima-test.adfc.de/ abgerufen

AGNH. (2025). *Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen: Rad-Hauptnetz Hessen*. Von https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/rad-hauptnetz-hessen/ abgerufen

AGNH Hessen. (2026). *Fördermittel des Landes Hessen*. Von https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/ abgerufen

BMDV. (2022). *Einladende Radverkehrsnetze - Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land".* Berlin: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).

BMVI. (2021). *Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030.* Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

BMVI. (2022). *Radweg Deutsche Einheit*. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Herausgeber) Abgerufen am 13. Juni 2022 von Radweg Deutsche Einheit: https://www.radweg-deutsche-einheit.de/home/

Die Deutsche Wirtschaft. (2025). *Standortprofil Rödermark: Wirtschaft und die größten Unternehmen*. Von https://die-deutsche-wirtschaft.de/standort/roedermark/ abgerufen

FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf.

FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [FGSV-Nr.: 200].* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [FGSV-Nr.: 121].* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [FGSV-Nr.: 284].* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2020a). *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [FGSV-Nr.: R 050].* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

FGSV. (2020b). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) [FGSV-Nr.: R 051].* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Hessen Mobil. (2024). *Rad-Hauptnetz Hessen*. Von https://hessendrive.hessen.de/public/download-shares/uq54ZNQEfDktjKspmwgSeEV7dfRSxETF abgerufen

HMWEVW. (2019). *Nahmobilitätsstrategie für Hessen.* Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW).

HMWEVW. (2020). *Qualitätsstandards und Musterlösungen - Radnetz Hessen.* Wiesbaden: Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW).

HMWVW. (2018). *Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Hessenstrategie Mobilität 2035*. Von https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/06/Hessenstrategie_Mobilitat_2035.pdf abgerufen

HMWVW. (2024). *Leitfaden Fahrradabstellanlagen.* Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum.

ivm GmbH (1). (2025). *Radroutenplaner Hessen: Regionalpark Rundroute*. Von https://radroutenplaner.hessen.de/themenrouten/regionalparkroute-rundroute/ abgerufen

ivm GmbH (2). (2025). *Radroutenplaner Hessen: Rhein-Main-Vergnügen Route 1*. Von https://radroutenplaner.hessen.de/themenrouten/rhein-main-vergnuegen-route-1/ abgerufen

ivm GmbH (3). (2025). *Radroutenplaner Hessen*. Von https://radroutenplaner.hessen.de/map/ abgerufen

ivm GmbH (4). (2025). *Schulradroutenplaner Hessen*. Von https://www.schulradrouten.de/map/ abgerufen

Klima-Bündnis Services. (2025). *Stadtradeln. Wettbewerb Schulradeln* . Von https://www.stadtradeln.de/schulradeln-hessen abgerufen

Kreis Offenbach. (o.J.). *RadRundweg Rödermark: Auf dem „wumboR" Natur genießen*. Von https://www.kreis-offenbach.de/Freizeit/Entdecken/Touren-Routen/RadRundweg-R%C3%B6dermark/ abgerufen

Landeshauptstadt Dresden. (2021). *Dresden*. Abgerufen am 13. Juni 2022 von Dresden: www.dresden.de

Pendleratlas. (2023). *Rödermark*. Von https://www.pendleratlas.de/hessen/landkreis-offenbach/roedermark/ abgerufen

RMV. (2024). *Rhein-Main-Verkehrsverbund: Liniennetzplan Rödermark*. Von https://www.rmv.de/c/fileadmin/lno/kvgof/Dokumente/Plaene/Liniennetzplaene/kvgOF_Liniennetzplan_Roedermark.pdf abgerufen

Stadt Rödermark (1). (o.J.). *Der Rodaulehrpfad*. Von https://roedermark.de/kultur-sport-freizeit/rundwege-durch-roedermark/rodaulehrpfad/ abgerufen

Stadt Rödermark (2). (o.J.). *Skulpturen in Rödermark*. Von https://roedermark.de/localstorage/kultur-sport-freizeit/rundwege-durch-roedermark/skulpturenpfad/ abgerufen

Stadt Rödermark. (2021). *Radrundweg Rödermark*. Von https://roedermark.de/localstorage/kultur-sport-freizeit/rundwege-durch-roedermark/radrundweg/ abgerufen

Stadt Rödermark. (2024). *Stadt sichert Zukunft des größten Arbeitgebers*. Von https://roedermark.de/localstorage/leben-in-roedermark/artikel/news/stadt-sichert-zukunft-des-groessten-arbeitgebers-1/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=adbfa710c1f36dfc1e12fa91ed57d0a9 abgerufen

Stadt Rödermark. (09 2026). *Statistik*. Von https://roedermark.de/stadt-politik/stadt/statistik.html abgerufen

tetraeder gmbh. (2025). *Projekt Rad- und Fußverkehrskonzept Rödermark*. Von https://www.buergerbeteiligung.de/start/abgeschlossen abgerufen

Umweltbundesamt. (2014). *E-Rad macht mobil.* Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA).

VAR+. (2021). *Eigene Darstellung / eigenes Foto.* Darmstadt: Planungsbüro VAR+.

VAR+. (2022). *Eigene Darstellung / eigenes Foto.* Darmstadt: Planungsbüro VAR+.

VAR+. (2024). Eigene Darstellung / eigenes Foto. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.

VAR+. (2025). *Eigene Darstellung / eigenes Foto.* Darmstadt: Planungsbüro VAR+.

VAR+. (2026). *Eigene Darstellung / eigenes Foto.* Darmstadt: Planungsbüro VAR+.

Anlagenverzeichnis

Karten

- Karte 1 – Radverkehrsnetz mit Maßnahmennummern Stadt Rödermark
- Karte 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Stadt Rödermark
- Karte 3 – gutGehwege Stadt Rödermark
- Karte 4 – Quellen und Ziele Stadt Rödermark
- Karte 5 – Wunschliniennetz Stadt Rödermark
- Karte 6 – Unfallauswertung Stadt Rödermark
- Karte 7 – Radabstellanlagen Stadt Rödermark

Anhang

- Anhang 1 – Maßnahmenkataster Radverkehr Stadt Rödermark
- Anhang 2 – Maßnahmen für den Fußverkehr Stadt Rödermark
- Anhang 3 – Übersichtstabelle Radabstellanlagen Stadt Rödermark
- Anhang 4 – Ergebnis Workshop Schule Stadt Rödermark