

## **TEIL B**

### **ISEK Stadtumbau**

#### **„Ortskern Ober-Roden“**

### 3 Städtebauliche und sozialräumliche Analyse des Untersuchungsgebiets „Stadtumbau“

#### 3.1 Charakteristik des Untersuchungsgebiets (SWOT)

Stärken		Schwächen	
interne Eigenschaften	externen Einflüsse	Chancen	Risiken
<p>Beliebter Wohnstandort „im Grünen“ mit guter sozialer Infrastruktur und direkter Anbindung an die Ballungsregion FrankfurtRheinMain</p> <p>Besonderheit des fränkischen Rundlings</p> <p>Nähe zur Grünen Mitte (Naherholung und ökologische Funktion)</p> <p>breites Kulturangebot</p>	<p>Potential Rodau (Wasser als Qualität im Stadtbild)</p> <p>vergleichweise junge Bewohnerschaft</p> <p>Bildungs- und Betreuungsangebot vor Ort; Konzentration von öffentlichen und sozialen Nutzungen</p> <p>Stärkung des Ortskerns durch neue Arbeitsformen und Digitalisierung</p> <p>Ressource grün-blau Band (Rodau, Grüne Mitte) im Hinblick auf Klimaschutz und Klimaanpassung</p> <p>steigender Wohnungsdruck im Rhein-Main-Gebiet; möglicher Entlastungsstandort</p> <p>Liegenschaften mit Entwicklungspotenzial in kommunaler Hand</p> <p>Standorteigenschaften besonders günstig für nachhaltige Mobilitätsformen</p>	<p>wenige historische Bezüge und identitätsstiftende Räume -&gt; Profil Ober-Roden fehlt</p> <p>hohe Versiegelung und wenige Grünflächen</p> <p>Rodau im Ortsbild nicht erlebbar; ökologische Funktion gestört</p> <p>ausbaufähige Fuß- und Radwege</p> <p>Mangel an Spiel- und Bewegungsflächen</p> <p>Einzelobjekte mit negativer Ausstrahlung und Modernisierungsbedarf</p>	<p>Trading-Down-Prozess erkennbar; Sortimentslücken im Einzelhandelsbesatz</p> <p>teils deutliche Strukturbrüche und Gestaltungsdefizite</p> <p>Mangel an öffentlichen Aufenthaltsqualitäten; schwache Verknüpfung, Profilierung und z.T. Gestaltung öffentlicher Plätze</p> <p>kleinräumige Verkehrsschwachstellen</p> <p>steigender Anteil ausländischer Bewohner -&gt; Integrationsaufgaben</p> <p>demografischer Wandel -&gt; neue Anforderungen aufgrund veränderter Bevölkerungszusammensetzung</p> <p>steigende Herausforderungen durch Strukturwandel im Einzelhandel</p> <p>strategisch bedeutsame Liegenschaften in privatem Eigentum</p> <p>verschärzte Konkurrenz durch Kommunen des RheinMain-Gebiets (Unternehmen, Arbeitsplätze, EW)</p> <p>Zunahme von Extremwetterereignissen und Belastungen durch Klimaerwärmung</p>

Abbildung 23: SWOT-Analyse des Untersuchungsgebiets mit Fokus Stadtumbau

### 3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets Stadtumbau „Ortskern Ober-Roden“

Das Untersuchungsgebiet „Stadtumbau Ortskern Ober-Roden“ umfasst das funktionale und historische Zentrum von Ober-Roden. Eingeschlossen sind der historische Kern (Rundling), dessen südlich anschließende funktionale Erweiterung (öffentliche Nutzungen zwischen Rodau und Bahntrassen), die Hauptverkehrsadern (Ausfallstraßen) sowie der Grünzug entlang der Rodau.

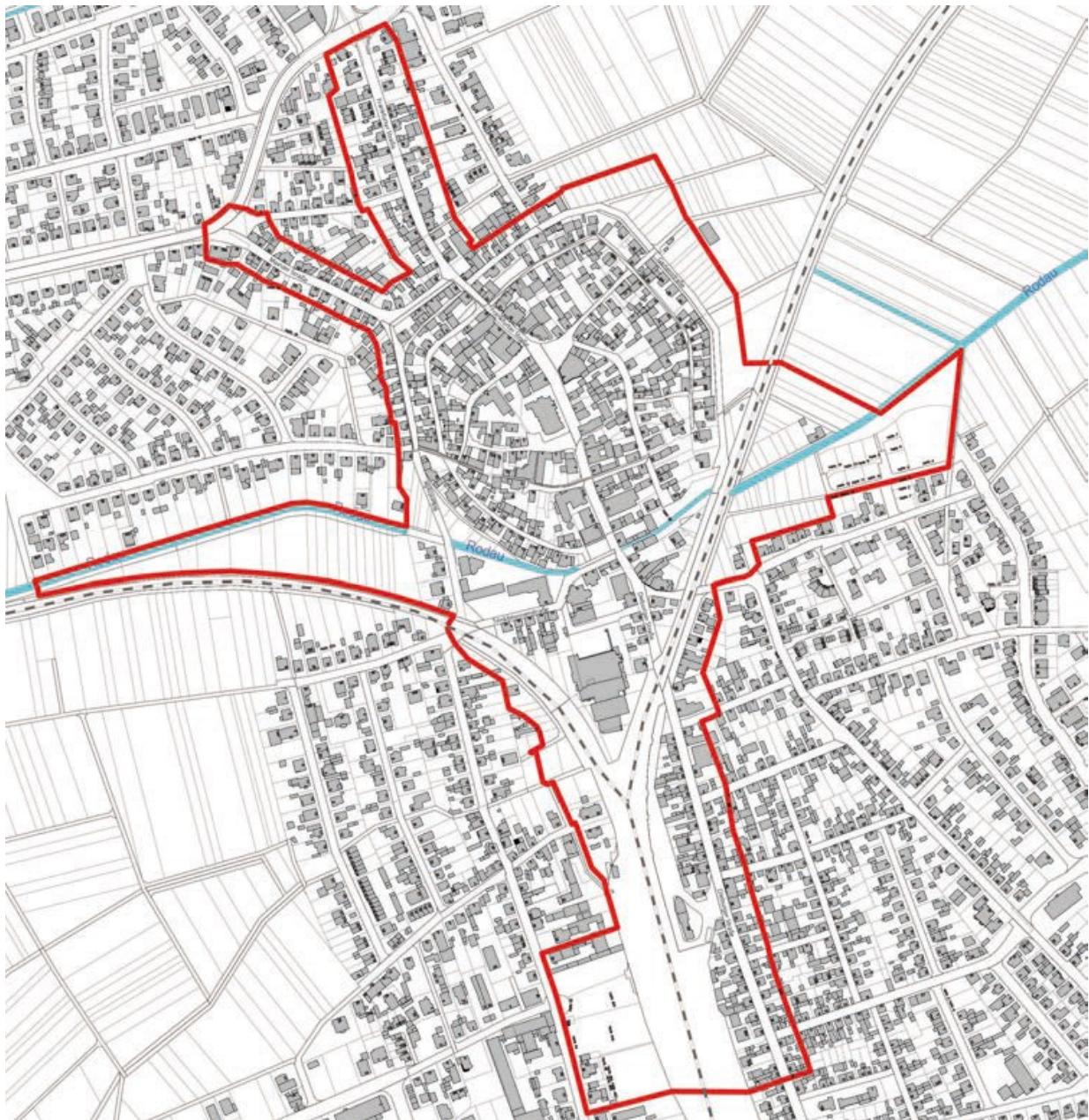


Abbildung 24: Untersuchungsgebiet Ortskern Ober-Roden

Die Abgrenzung umfasst alle wesentlichen öffentlichen Funktionen (z.B. Rathaus, Schule, Hort, Kulturhalle, Kirche) und den überwiegenden Teil des zentralen Versorgungsbereiches. Vollständig erfasst sind der fränkische Rundling sowie die einzigen zentralen öffentlichen

Grünflächen Ober-Rodens und alle innerstädtischen Bereiche der Rodau. Das Untersuchungsgebiet ist damit rund 34,0 h groß.

### 3.3 Bevölkerung und Demografie

Die Daten zu den (zukünftigen) Strukturen der Gesellschaft, die im folgenden Kapitel für das Untersuchungsgebiet Ober-Roden dargestellt werden, bilden eine wichtige Grundlage in politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsprozessen, um auf Veränderungen rechtzeitig reagieren zu können, wie bereits in der Einleitung zu Kapitel 2.2 formuliert wurde.

Anzumerken für die nachfolgenden Ausführungen ist, dass gebietsbezogene Daten – im Gegensatz zu den gesamtstädtischen, die in Kapitel 2.2 dargestellt wurden – nur für den Zeitraum 2015-2017 erhoben werden konnten. Hintergrund ist eine Verfahrensumstellung 2015 vonseiten des statistischen Erfassungsprogramms, aufgrund dessen heute keine statistischen Daten mit Gebietsbezug zu einem Zeitpunkt vor 2015 abgerufen werden können. Altdaten für den Zeitraum bis einschließlich 2014 liegen daher nur für die Gesamtstadt Rödermark und für 2010 auf Stadtteilebene vor.

BEVÖLKERUNG UND DEMOGRAFIE	
Stärken	Schwächen / Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"><li>• Leichtes Bevölkerungswachstum im Untersuchungsgebiet; vermutlich aufgrund Wanderungsgewinnen</li><li>• Vergleichsweise junge Bewohnerschaft</li><li>• Vorteilhafte Lage als Wohnort am Randes des Ballungsraum Rhein-Main</li><li>• Bevölkerungsprognose bis 2035 wachsend → Aufgaben!</li><li>• Starkes bürgerschaftliches Engagement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• In absoluten Zahlen nur geringe Zuzüge</li><li>• Hoher Ausländeranteil im Untersuchungsgebiet (26,1 %)</li><li>• Zuzug durch Ausländer erfordert Integrationsarbeit</li><li>• Langfristig Bevölkerungsrückgang und Alterung erwartet (Bundestrend)</li></ul>

#### 3.3.1 Einwohner und Bewohnerstruktur

Im Untersuchungsgebiet leben Ende 2017 1.418 Personen, was 11,5 % des Stadtteils Ober-Roden ausmacht. Gleichzeitig bilden die Bewohner des Gebiets rund 5,1 % der Gesamtbevölkerung Rödermarks.<sup>62</sup>

Blickt man zurück auf die vergangenen drei Jahre<sup>63</sup>, so zeigt sich für den Ortskern Ober-Roden ein Einwohnerzuwachs in Höhe von 4,0 % (entspricht 55 Personen), wie die nachfolgende Abbildung illustriert. Aus prozentualer Sicht ist das eine deutliche Steigerung, in absoluten

<sup>62</sup> Vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

<sup>63</sup> Wie eingangs dargestellt, liegen seitens der Kommune aufgrund einer technischen Systemumstellung gebietsbezogene Daten nur für die Jahre 2015 bis 2017 vor.

Zahlen jedoch ist festzustellen, dass es sich um wenige Einwohner handelt, auf die das Bevölkerungswachstum zurückzuführen ist. Im gleichen Zeitraum ist der Stadtteil Ober-Roden um 2,3 % gewachsen, die Gesamtstadt um 1,4 %.

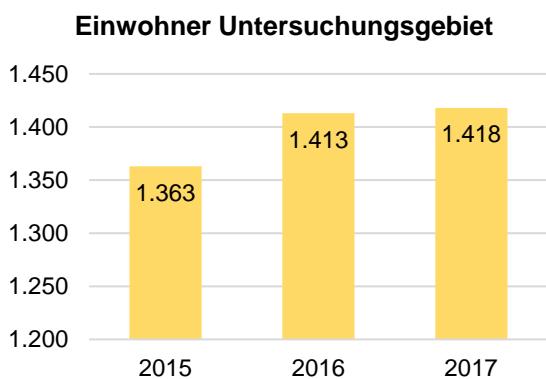


Abbildung 25: Entwicklung der Bewohnerzahlen im Untersuchungsgebiet 2015-2017<sup>64</sup>

Weil keine Zeitdaten der Bewohnerdaten vorliegen, lässt sich nicht beurteilen, wie der Einwohnerzuwachs im Ortskern in der Vergangenheit vonstattenging, ob ein kontinuierlicher Zuwachs stattfand oder ob einzelne Ereignisse die Bevölkerungszunahme verursacht haben.

Eine genauere Betrachtung der Bevölkerungsdynamik stellen die beiden folgenden Abbildungen zur natürlichen und räumlichen Bevölkerungsentwicklung dar. Es zeigt sich, dass zwischen 2015 und 2017 der natürliche Saldo – also die Differenz aus Sterbefällen und Geburten – nicht kontinuierlich verläuft und 2017 einen leichten Überschuss an Sterbefällen aufweist.

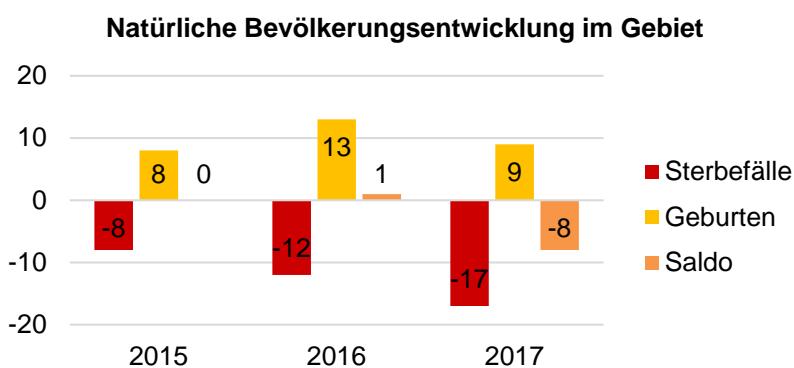


Abbildung 26: Natürliche Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet 2015-2017<sup>65</sup>

Auch der Saldo der Zu- und Fortzüge<sup>66</sup> schwankte in den letzten drei Jahren; die ungefähren Größenordnungen der Personen, die in das Gebiet ziehen bzw. es verlassen, bleiben jedoch

<sup>64</sup> Daten vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

<sup>65</sup> Daten vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

<sup>66</sup> Bei den statistisch erfassten Zu- und Wegzügen handelt es sich stets um einen Übertritt von Gemeindegrenzen. Umzüge innerhalb der Kommune (und damit auch solche über die Untersuchungsgebietsgrenze) werden dabei nicht berücksichtigt.

verhältnismäßig konstant (keine auffälligen Zuzugs- und Wegzugsereignisse). Zu den innerstädtischen Umzügen in das oder aus dem Untersuchungsgebiet, die die Bevölkerungsentwicklung des Gebiets ebenfalls beeinflussen, liegen keine Daten vor.

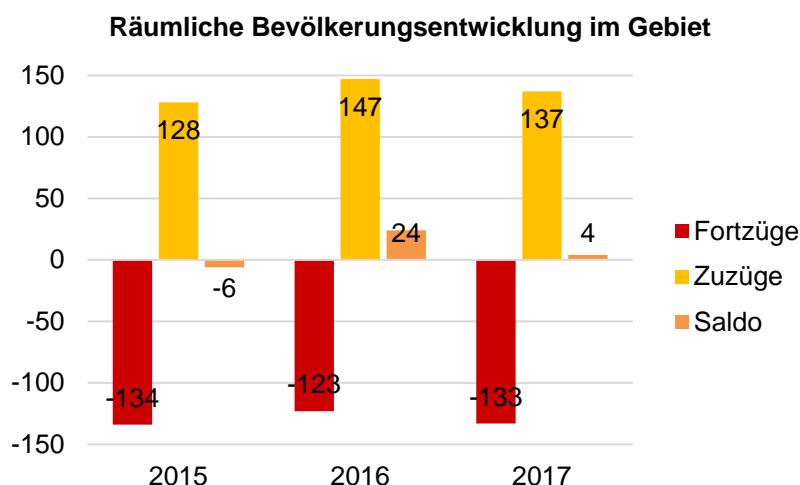


Abbildung 27: Räumliche Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet 2015-2017<sup>67</sup>

Es kann mit Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung vor 2015 vermutet werden, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren wie auf Gesamtstadtebene tendenziell eher negativ war, der dadurch hervorgerufene Einwohnerrückgang aber mithilfe Wanderungsgewinnen ausgeglichen werden konnte.

### 3.3.2 Aktuelle Bevölkerungsstruktur

Die aktuelle **Altersstruktur** der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet, die in Abbildung 28 dargestellt ist, macht deutlich, dass sich die Altersklassenverteilung im Gebiet Ortskern Ober-Roden anders darstellt als im Stadtteil Ober-Roden und in der Gesamtstadt. Besonders auffällig ist, dass im Untersuchungsgebiet deutlich mehr Personen zwischen 18 und 44 Jahren leben als in den beiden Vergleichseinheiten. Dagegen sind weniger Personen über 65 Jahre, d.h. Rentner, Senioren und Hochbetagte, im Ortskern Ober-Roden gemeldet. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen ist auf allen drei räumlichen Ebenen ähnlich.

<sup>67</sup> Daten vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

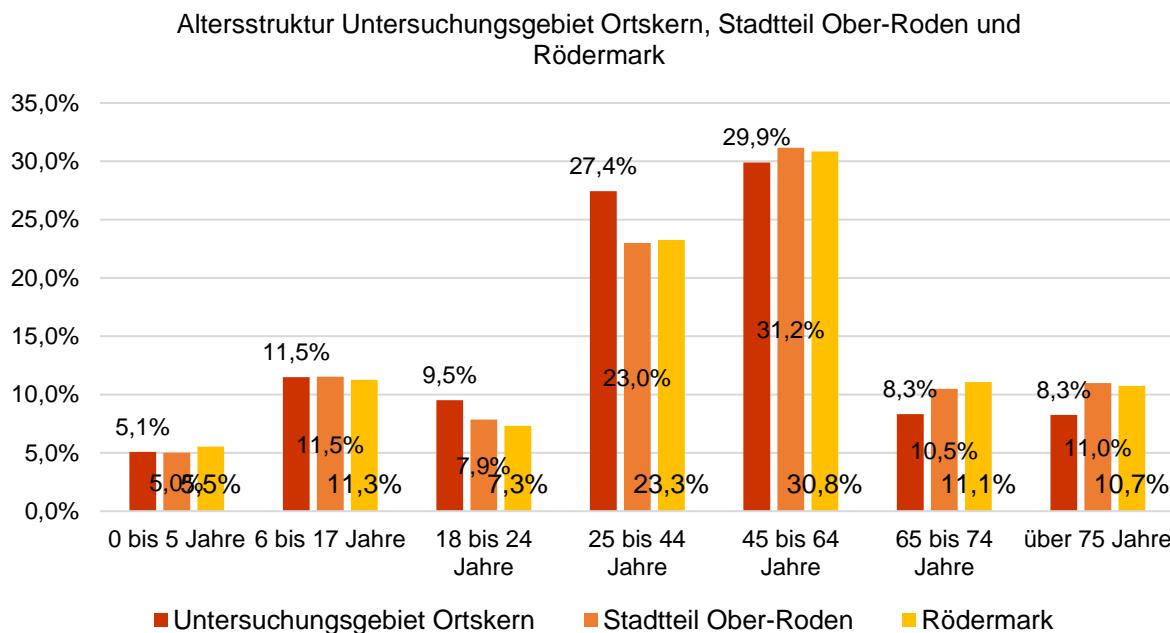


Abbildung 28: Altersstruktur im Untersuchungsgebiet Ortskern Ober-Roden im Vergleich mit dem Stadtteil Ober-Roden und der Gesamtstadt zum 31.07.2017<sup>68</sup>

Diese statistischen Daten lassen vermuten, dass der Ortskern Ober-Roden besonders ein Wohnstandort für junge Erwachsene und Personen im Alter der Familiengründung ist. Laut Aussagen von lokalen Experten kann dies einerseits auf den noch erschwinglichen Wohnraum (kleinere und ältere Gebäude und Wohnungen) sowie andererseits auf das Vorhandensein von Infrastrukturen sozialer und kultureller Art zurückgeführt werden. Ferner sind die kurzen Entfernung innerhalb des Gebiets und zu den wichtigen Alltagszielen ein Standortvorteil.

Das **Durchschnittsalter** im Untersuchungsgebiet Ende 2017 beläuft sich auf 41,4 Jahre – und damit niedriger als in der Gesamtstadt (44,2 Jahre).<sup>69</sup>

Im Hinblick auf den **demografischen Wandel**, der sich auf gesamtstädtischer Ebene bereits zeigt und in der Zukunft die Stadtentwicklung mit prägen wird, gilt es für alle Akteure, den Herausforderungen, die sich aus der veränderten Gesellschaftszusammensetzung ergeben, zu begegnen und die Strukturen anzupassen. Die betrifft nicht nur die Alterung der Bevölkerung und damit einhergehende Erfordernisse an zum Beispiel öffentliche Räume, barrierefreie Wohnungen und Gesundheits- und Pflegeinfrastruktur, sondern auch Bildungs- und Betreuungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche. Der Anteil der Familien, die eine Betreuungseinrichtung in Anspruch nehmen, steigt – hier herrscht in der Stadt Rödermark bereits ein großes Engagement, um den Bedarf zu decken (siehe Kapitel 3.8.1). Darüber hinaus sind wohnungsnahe Erholungsräume von zentraler Bedeutung, um ein attraktives Lebensumfeld für alle Altersgruppen zu bieten.

Vergleicht man das Stadtumbaugebiet Ortskern Ober-Roden mit dem Untersuchungsgebiet Zukunft Stadtgrün Urberach-Nord, so sind zwar beide Gebiete jünger als der jeweilige Stadtteil

<sup>68</sup> Daten vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

<sup>69</sup> Vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

und der Rödermärker Durchschnitt, das Gebiet Urberach-Nord ist jedoch nochmals deutlich jünger als der Ortskern Ober-Roden. Im Zukunft-Stadtgrün-Gebiet sind die Anteile der Kinder und Jugendlichen vergleichsweise höher, während ähnlich viele Personen im Renten- und Seniorenalter in beiden Untersuchungsgebieten gemeldet sind (vgl. Kapitel 9.2.2). Dies zeigt sich u.a. im Durchschnittsalter, das im Stadtumbaugebiet bei 41,4 Jahre und in Urberach-Nord bei 38,1 Jahren liegt.

Der demografische Wandel bringt nicht nur Änderungen in der absoluten Bevölkerungsanzahl (Wachstum/Schrumpfung) und in der Altersstruktur (Überalterung) mit sich, sondern führt auch zu einer veränderten **ethnischen Zusammensetzung** der Bevölkerung. Ende 2017 lebten 370 Ausländer im Untersuchungsgebiet, was mit einem Anteil von 26,1 % gut ein Viertel der Gebietsbevölkerung ausmacht. Damit liegt der Ausländeranteil deutlich höher als im gesamtstädtischen Durchschnitt, der sich auf 15,8 % beläuft. Mehr als jeder Dritte der Gebietsbevölkerung hat einen Migrationshintergrund (37,0 %).<sup>70</sup>

Mit Blick auf die Herkunft der im Gebiet gemeldeten Ausländer ist festzustellen, dass knapp ein Fünftel dieser aus der Türkei stammt (18,1 %). Die zweitgrößte Gruppe der Ausländer bilden Italiener mit 10,8 %. Darüber hinaus leben im Gebiet verstärkt Personen mit kroatischer (9,7 %) und mit bosnisch-herzegowinischer Staatsbürgerschaft (8,4 %).<sup>71</sup> Nach Aussagen lokal ansässiger Personen gibt es innerhalb des Ortskerns Migrationsschwerpunkte. So wird z.B. wahrgenommen, dass auf der östlichen Hälfte des historischen Rundlings mehr Ausländer wohnhaft sind als im westlichen Teil.

Blickt man zurück auf das Jahr 2015, waren 22,0 % der Einwohner als Ausländer im Melderegister verzeichnet. Damit zeigt sich auch für das Untersuchungsgebiet der Trend hin zu einer vielfältigen kulturell- und herkunftsbezogenen Gesellschaft. Unterschiede zeigen sich zum Beispiel im Stadtbild bei der Pflege und Gestaltung der Gebäude und ihrer Freiflächen. Hier kollidieren die individuellen Vorstellungen hinsichtlich Pflege und Gestaltung oft mit der örtlichen Erwartungshaltung und dem städtebaulichen Anspruch. Gleichzeitig erwachsen aus den dargestellten Statistiken Integrationsaufgaben. Diese sind in allen Bereichen (Schule, Betreuung, lokale Ökonomie, Ausbildung, Stadtraum, Wohnumfeld etc.) auch entsprechend integriert zu denken und sollten proaktiv angegangen werden. Es müssen vermehrt kulturelle Anforderungen und spezifische Bedarfe von ausländischen Mitbürgern bedacht und berücksichtigt werden.

---

<sup>70</sup> Vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

<sup>71</sup> Vgl. ekom21 / Stadt Rödermark (2018)

### 3.4 Städtebau und Stadtgestalt

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit den Themen Städtebau und Ortsbild. Kurz skizziert wird die historische Siedlungsentwicklung des Ortskerns Ober-Roden sowie die Nutzungen im Untersuchungsgebiet. Daran anknüpfend wird genauer auf die Baustuktur und Bausubstanz im Ortskern eingegangen sowie der öffentliche Raum näher beleuchtet. Die grafische Zusammenfassung der Analyse findet sich im Plan „Städtebau und Stadtgestalt“ am Ende des Kapitels.

Das gewachsene Ortsbild Ober-Rodens ist das Ergebnis genehmigter oder genehmigungsfreier Vorgänge der vergangenen Jahrzehnte. Dabei dokumentiert das heterogene Ortsbild den Wandel des Zeitgeistes: Postkarten bilden die Gebäude ab, auf die man stolz ist in der Stadt. Wie stark sich die Bewertung von Architektur verändert, ist deutlich zu sehen.

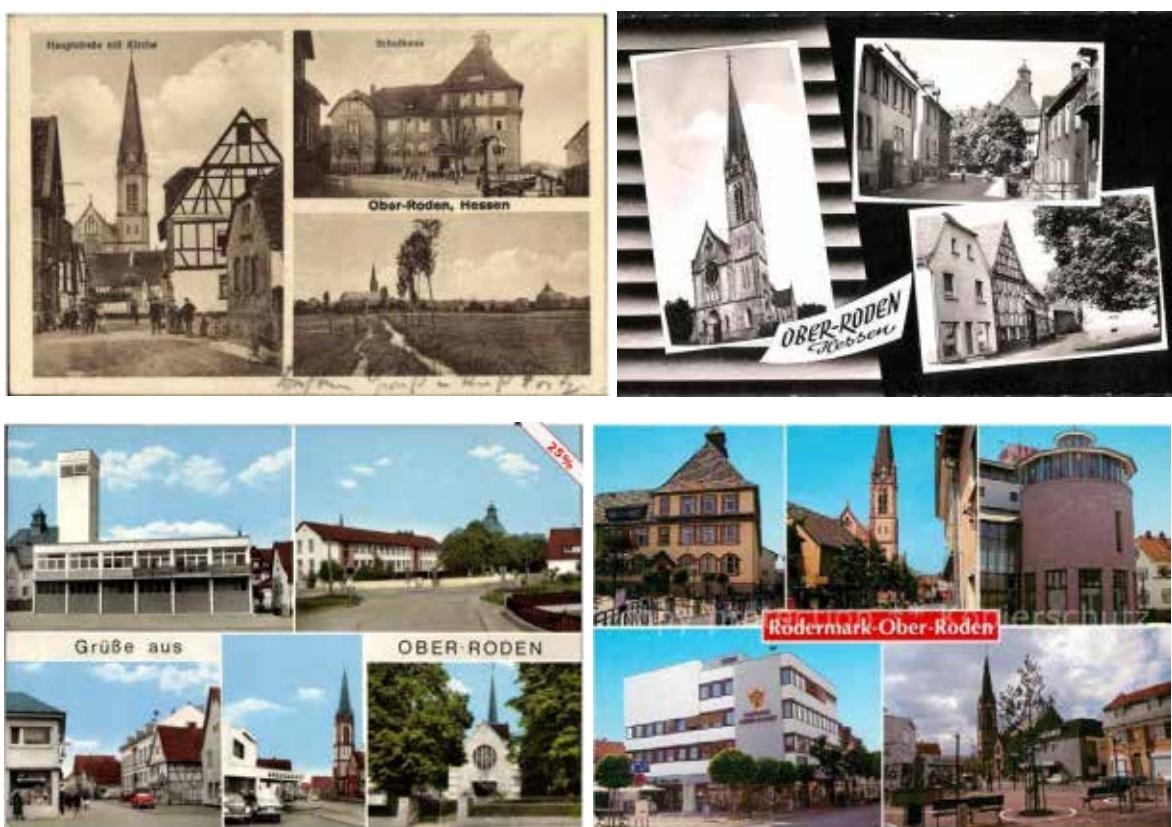


Abbildung 29: Postkarten aus Ober-Roden, verschiedene Jahrgänge

So räumten z.B. die 60er Jahre vielerorts auf mit den „alten, engen, maroden Buden“ und machten Platz für neue, der gesellschaftlichen Aufbruchsstimmung entsprechende Bauten: klare Linien, schmuckloses und funktionales Design, große freie Räume etc. sind uns aus dieser Zeit vertraut. Die Postmoderne versuchte den menschlichen Maßstab und die Lust am Schmuck und an der Kleinteiligkeit mit neuen Formensprachen zu vereinen. Seit damals hat sich der Zeitgeist vielfach geändert und auch wir sind nur in der Lage, aus unserer aktuellen Zeit heraus zu urteilen und zu planen.

Der Stadtumbau kann Anlass sein, das heutige Ortsbild kritisch zu hinterfragen und sich mit der Frage auseinanderzusetzen: Wie soll Ober-Roden aussehen? Was ist Identität? Was ist

uns im Ortsbild wichtig? (vgl. Kapitel Baustruktur und Bausubstanz) Ziel der Stadtplanung ist es, anstehende Veränderungen in eine für Ober-Roden positive Richtung zu begleiten. Beste-hende Objekte genießen Bestandsschutz.

Die Darstellungen im vorliegenden Konzept sind beispielhaft – Bilder stützen und verdeutli-chen die fachlichen Aussagen. Hierbei stehen die abgebildeten Objekte nicht als Einzellösung, sondern beispielhaft für typische Situationen, wie sie mehrfach im Gebiet vorkommen.

<b>STÄDTEBAU UND STADTGESTALT</b>	
<b>Stärken</b>	<b>Schwächen / Herausforderungen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historischer fränkischer Rundling im Straßengrundriss heute noch ablesbar</li> <li>• Einzelne Liegenschaften historisch sensibel und denkmalgerecht moderni-siert → positive Wirkungen auf Ortsbild</li> <li>• Einzelne ortsbildprägende Gebäude mit Anziehungskraft</li> <li>• Klare Erkennbarkeit eines Stadtzent-rums</li> <li>• Kirche als starker Identifikationspunkt</li> <li>• Kleinstädtische Dichte im Gebiet</li> <li>• Neugestaltung des Kirch- und Markt-platzes 2010</li> <li>• Rathausplatz als beliebter Aufenthalts-bereich</li> <li>• An vielen Stellen ist geschlossener Straßenraum noch erhalten; ab-schnittsweise homogene Straßenfronten der Liegenschaften</li> <li>• Potential: Straßenraum als Aufent-halts- und Begegnungsraum</li> <li>• Ruhiger und beliebter Wohnstandort</li> <li>• Begonnener niveaugleicher Ausbau des Straßenraums</li> <li>• Offene „Zukunftsfragen“ einiger Lie-geenschaften eröffnen Potentiale für neue Gesamtlösungen/Entwicklungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historische und identitätsstiftende Bau-substanz-/struktur nur noch vereinzelt erhalten</li> <li>• Historische und identitätsstiftende Be-züge fehlen (Geschichte nicht spürbar) → Profil Ober-Roden fehlt</li> <li>• Sehr heterogene Baustile und -zeiten → fehlendes charakteristisches Ortsbild</li> <li>• Fehlende Erlebbarkeit des Rundlings</li> <li>• Ausstehende Vervollständigung niveau-gleiche Pflasterung im inneren Ring</li> <li>• Eingänge zum Ortskern nicht erkennbar / Gestaltungsbedarf</li> <li>• Entlang der Nord-Süd-Hauptachse ge-störtes Ortsbild</li> <li>• Hohe individuelle Gestaltungsfreiheit, nicht erkennbare Gestaltungsgrund-sätze</li> <li>• Nicht strukturgerechte An-, Um- und Er-weiterungsbauten</li> <li>• Erneuerungs-, Gestaltungs- und Struk-turierungsbedarf im Gebiet</li> <li>• Teilweise fehlende Raumkanten</li> <li>• Hoher Versiegelungsgrad</li> <li>• Mangel an öffentlichen Aufenthaltsqual-i-täten</li> <li>• Fehlender Verknüpfung der Plätze un-tereinander</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• Öffentliche Liegenschaften mit Entwicklungspotential (Jägerhaus, Feuerwehr) → kommunaler Handlungsspielraum</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fehlendes Gesamtkonzept / Zielrichtung bzgl. Gestaltung des öff. Raums; unklare Profilierung der Plätze</li><li>• Gestaltungs- und Strukturierungsbedarf Kulturhallenplatz</li><li>• Erneuerungsbedarf des Stadtmobiliars</li><li>• nur wenige Sitz- und Ausruhmöglichkeiten (u.a. für Ältere)</li><li>• Barrierefreiheit nur teilweise gegeben (taktile Orientierung, Bordsteinkanten)</li><li>• Gehwege zum Teil nicht nutzbar; an vielen Stellen schadhaft</li><li>• Einzelobjekte mit negativer Ausstrahlung auf die Umgebung; z.T. stadtbildprägend</li><li>• Augenscheinlicher Leerstand von v.a. Ladengeschäften</li></ul>
---	---

### 3.4.1 Siedlungsentwicklung und Denkmalschutz

Die Siedlung Ober-Roden wurde im Jahr 790 unter dem Namen Rotaha erstmals erwähnt. Vermutlich war der Kirchenhügel der Standort des Nonnenklosters Rotaha, welches 786 dem Kloster Lorsch geschenkt wurde. Rund um den Kirchenhügel siedelten sich fränkische Höfe an, die den heute noch im Grundriss sichtbaren fränkischen Rundling bilden. Darüber hinaus befand sich mit dem Niwenhof im Bereich von Ober-Roden auch eine frühmittelalterliche Burg. Vermutlich lag diese am südlichen stumpfen Ende der Dockendorffstraße im Südosten des Rundlings, wo der Ring historisch nicht geschlossen ist. Offenbar erfolgte erst gegen Ende des 15. Jahrhundert/zu Beginn des 16. Jahrhundert das Aufbrechen des ältesten Siedlungsrings um die Kirche herum.<sup>72</sup> Die ersten gründerzeitlichen Erweiterungen fanden entlang der Frankfurter Straße und der Mainzer Straße mit Rilkestraße statt, wie auf der rechten Karte sichtbar ist.

<sup>72</sup> Vgl. Schallmayer, Egon (2005)

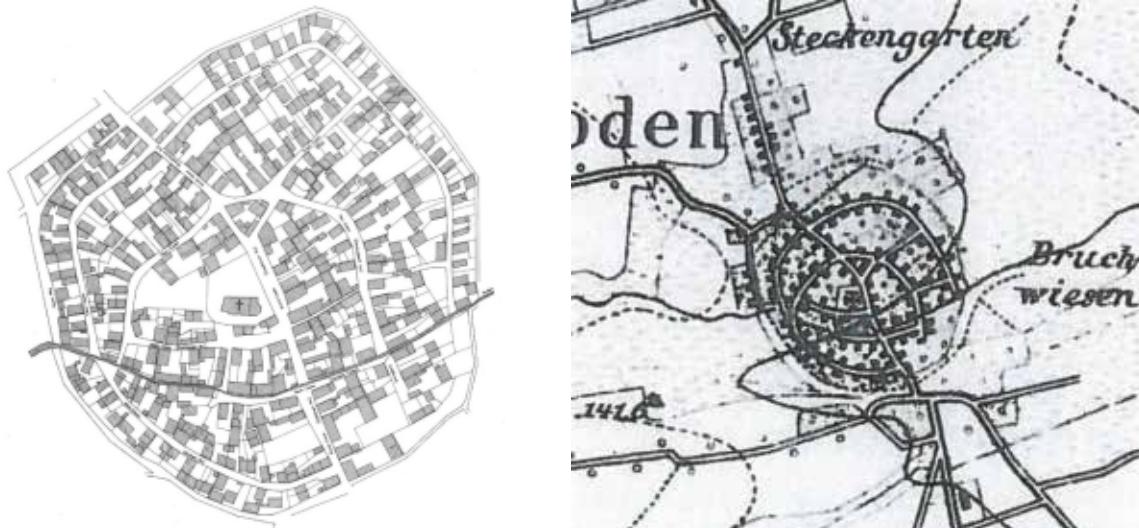


Abbildung 30: links: Urkataster 1877; rechts: historische Karte um 1890<sup>73</sup>

Geprägt wurde Ober-Roden darüber hinaus durch seine über 500-jährige **Mühlengeschichte**, die heute im Ortsbild jedoch nicht mehr wahrnehmbar ist. Die älteste Mühle, die Hanauer Mühle, wurde 1440 erstmals erwähnt, aber bereits im Dreißigjährigen Krieg zerstört. Die Mainzer Mühle war vom 16. Jahrhundert bis in die 1930er Jahre in Betrieb.<sup>74</sup>

Die gründungszeitlichen Siedlungserweiterungen entstanden südlich und nordwestlich des Ortskerns. Daran angrenzend entwickelten sich die Wohnquartiere nach dem zweiten Weltkrieg.

Historische Bausubstanz ist heute nur vereinzelt erhalten; einzelne Fachwerkhäuser stehen zwischen der inzwischen stark erneuerten Bausubstanz. Die intakte Grundrissstruktur steht im Kontrast zum Fehlen eines geschlossenen historischen Ortsbilds. Dementsprechend stehen im Untersuchungsgebiet nur wenige Gebäude unter **Denkmalschutz**, darunter die katholische Kirche St. Nazarius, das Alte Rathaus, die Trinkbornschule und einzelne Fachwerkhäuser.<sup>75</sup>

### 3.4.2 Nutzungen und Bodenrichtwerte

Im Regionalen Flächennutzungsplan des Planungsverbands Rhein-Main ist das Untersuchungsgebiet weitestgehend als gemischte Baufläche dargestellt. Die Gebietsabgrenzung umfasst ferner im Nordosten Teile des Regionalen Grünzugs, dessen Grünflächen an dieser Stelle als „wohnungsferne Gärten“ dargestellt sind. Gleiches gilt für die Flächen entlang der Rodau in den östlichen und westlichen Ausläufern des Gebiets. Entlang der Bahntrassen werden einzelne Flächen für Gemeinwesen und Gewerbe genutzt.

<sup>73</sup> Planungsgruppe Darmstadt (2010)

<sup>74</sup> Vgl. Manus, Christoph (2010)

<sup>75</sup> Vgl. Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hrsg.) (1987)

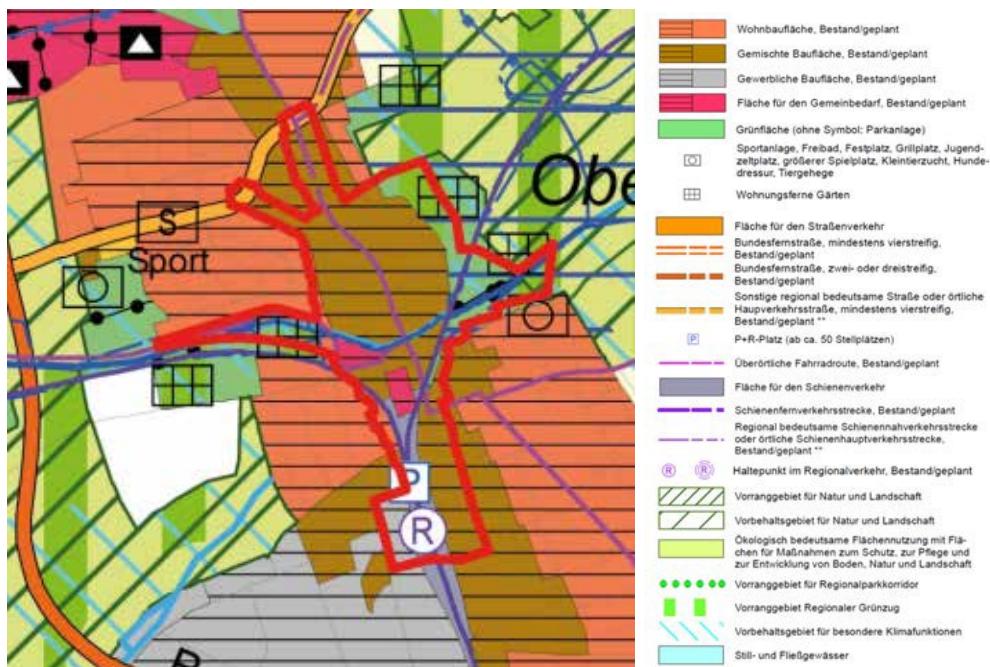


Abbildung 31: Ausschnitt aus dem Regionalen FNP mit Untersuchungsgebiet

Vergrößert man den Maßstab und stellt die Nutzungen im Untersuchungsgebiet detaillierter dar, so macht die Wohnnutzung den größten Teil aus. Innerhalb der gemischten Bauflächen fungiert der überwiegende Teil der Häuser als Wohngebäude, vereinzelt bestehen Gewerbebetriebe in den inneren Höfen. Viele Immobilien sind als selbstgenutztes Eigentum bewohnt. Insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen findet sich ergänzend dazu verstärkt eine Mischnutzung, bei der die Erdgeschosse als Ladenflächen und Gewerberäume dienen. Diese Nutzung mit Dienstleistung/Einzelhandel im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen prägt die Dieburger/Frankfurter Straße im Altstadtbereich; auch in südlicher Richtung gen Bahnhof werden die Gebäude teils in dieser Form mischgenutzt. Einzelne Liegenschaften im historischen Ortskern werden vollständig durch Einzelhandel, Dienstleistung oder nichtstörendes Gewerbe genutzt. In den Wohn- und Geschäftshäusern sind beispielsweise eine Apotheke, ein Bettengeschäft, ein Blumenladen, ein Optiker, Ärzte, mehrere Bäcker, ein Kiosk, Versicherungen sowie diverse kleine inhabergeführte Einzelhändler zu finden. Gastronomiebetriebe sind vereinzelt ansässig (Café am Rathaus, Döner-Imbiss, Eisdiele, italienische Gastronomie).

Entlang der oftmals schmalen Nebenstraßen des historischen Rundlings wird in den meisten Fällen gewohnt; neben Wohngebäuden befinden sich auf den Liegenschaften in einigen Fällen noch Scheunen und Garagengebäude.

Neben den privat genutzten Gebäuden gibt es im Untersuchungsgebiet mehrere **öffentliche Gebäude**. Darunter fallen u.a. das Rathaus einschließlich des alten Rathauses, die ortsbildprägende Kirche St. Nazarius, die Trinkbornschule samt Hort, die Stadtbücherei sowie die Kulturhalle der Stadt Rödermark. Ferner sind einzelne soziale Infrastrukturen im Gebiet ansässig (z.B. Pfarramt, Kita, DRK, VHS).

Rund um den **S-Bahnhof** mit Park&Ride-Anlage wird ein Teil des Gebiets vom Schienenverkehr genutzt. Ganz im Südwesten befinden sich gewerbliche Bauflächen, wobei eine Teilfläche davon derzeit mit Wohngebäuden neu entwickelt wird. Entlang der Rodau und am östlichen Rand des historischen Rundlings befinden sich Kleingärten sowie Grünflächen, die teils öffentlich zugänglich sind.

### Leerstand

Im Untersuchungsgebiet fallen an einzelnen Stellen Leerstände auf; dabei handelt sich vor allem um leerstehende oder mindergenutzte Ladeneinheiten in der Erdgeschosszone. Oftmals sind davon auch prominente (Eck-)Lagen betroffen. Die leeren oder verhüllten/abgeklebten Schaufenster wirken sich negativ auf den umgebenden Straßenraum aus.

### Bodenrichtwerte

Das Untersuchungsgebiet ist fast vollständig mit einem Bodenrichtwert von 420 € pro m<sup>2</sup> eingestuft. Ausnahmen bilden die Ausläufer entlang der Rodau, die als landwirtschaftliche Fläche mit 4,5 €/m<sup>2</sup> eingeordnet sind. Differenzierungen zwischen dem historischen Ortskern, den Bereichen rund um den Bahnhof oder der Flächen entlang der Ausfallstraßen sind nicht vorhanden.

### 3.4.3 Baustuktur und Bausubstanz

Dieses Kapitel widmet sich der gebauten Umwelt in Struktur und Substanz. Strukturmerkmale sind beispielsweise:

- Dichte
- Geschossigkeit
- Art der vorherrschenden Nutzung
- Anordnung der Gebäude (Block, Zeile, Hof, Solitär)
- Ausrichtung des Daches
- Art des Daches (Steildach, Flachdach)
- Abstand der Bauten zur Straße (Baulinien)
- Massivität / Filigranität (Lochfassaden, Glasfassaden)
- Kubatur

Einige Strukturmerkmale, wie z. B. die Dichte, Gebäudeanordnung und Kubatur lassen sich auch aus dem Schwarzplan ablesen.



Abbildung 32: Schwarzplan mit Untersuchungsgebiet

Ist eine Struktur überwiegend einheitlich, fallen einzelne Brüche und Ausnahmen nicht negativ auf. Ziehen sich strukturelle Brüche über mehrere Liegenschaften (bspw. stark zurückgesetzt Gebäude, fehlende Raumkanten), werden diese als Störung bezeichnet. Struktur ist dabei nicht gleichzusetzen mit Homogenität. Auch ein Wechsel aus giebelständigen und traufständigen Gebäuden kann ein typisches Strukturmerkmal sein. Sind Abweichungen von der ursprünglichen Struktur jedoch zu häufig, droht das Typische eines historischen Ortskerns verloren zu gehen. Die typischen dörflichen Baustrukturen der fränkischen Hofreiten (als L- oder U-förmige Hofanlage mit giebelständigem Hauptgebäude an der Straße) wurden über die Jahre immer wieder baulich verändert, um sich den Gegebenheiten und Ansprüchen der Bewohner anzupassen. Hierdurch sind zum Teil sehr verbaute und verdichtete Strukturen entstanden, die den alten Charakter der Gebäude und Infrastruktur überdecken. So wurden alte Mühlengräben und Flutgräben zugeschüttet und historische Denkmäler (Mühlen, Fachwerkhäuser, Backhaus, Gaststätten) abgerissen. Dennoch sind historische und schützens-

werte Bauwerke (z. B. alte Schmieden, Schustereien, Scheunen oder Gaststätten zum Teil mit Originalinventar) erhalten, befinden sich jedoch meist in einem baulich sehr schlechten Zustand.

Die Bautätigkeiten aller Zeitschichten zeichnen sich durch eine große individuelle Gestaltungsfreiheit des Einzelnen aus. Die Vielfalt an Farben, Formen, Stilen, Materialien und Elementen kann zu einem Verlust einer regional typischen Bauweise führen. Dazu trägt ganz wesentlich die Verfügbarkeit jeglicher Baumaterialien im Handel bei. Schränkte historisch die Verfügbarkeit der Materialien die Bauweise lokal ein, sind heute im Baumarkt und Baustoffhandel Materialien aus aller Welt zu finden. Entsprechend vielseitig werden Gebäude gestaltet, das regional Typische wird aufgelöst. Diese Entwicklung lässt sich vielerorts im Rhein-Main-Gebiet beobachten. Da für den größten Teil des Untersuchungsgebiets (insbesondere Fränkischer Rundling) kein Bebauungsplan existiert, werden diese Bereiche baurechtlich nach § 34 BauGB – Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile – beurteilt. Daraus resultiert, dass die Kommune relativ geringe Steuerungsmöglichkeiten hinsichtlich der Struktur und Art der Bebauung hat.

Im Untersuchungsgebiet liegen verschiedene städtebauliche Strukturen vor. Man kann einteilen in:

- Historischer Ortskern
  - Wohnbebauung entlang der Ringstraßen im historischen Ortskern
  - Mischbebauung entlang der Dieburger / Frankfurter Straße im historischen Ortskern
- Funktionaler Ortskern
  - Großmaßstäbliche Bebauung zwischen Rathaus und Kulturhalle
- Mischbebauung entlang der Ausfallstraßen

Während im historischen Ortskern (Rundling) die private (Wohn-)Nutzung dominiert, prägen im Areal zwischen Rathaus und Kulturhalle eher öffentliche Nutzungen den Raum. Begreift man den fränkischen Rundling als „historischen Ortskern“, so bildet das Areal zwischen Rathaus und Kulturhalle die Erweiterung des Ortskerns Ober-Rodens in funktionaler Hinsicht („funktionaler Ortskern“). Die beiden Bereiche ergänzen sich in ihren Funktionen und Nutzungen und überlagern sich im Bereich des Rathausplatzes, wie die untenstehende Skizze zeigt.

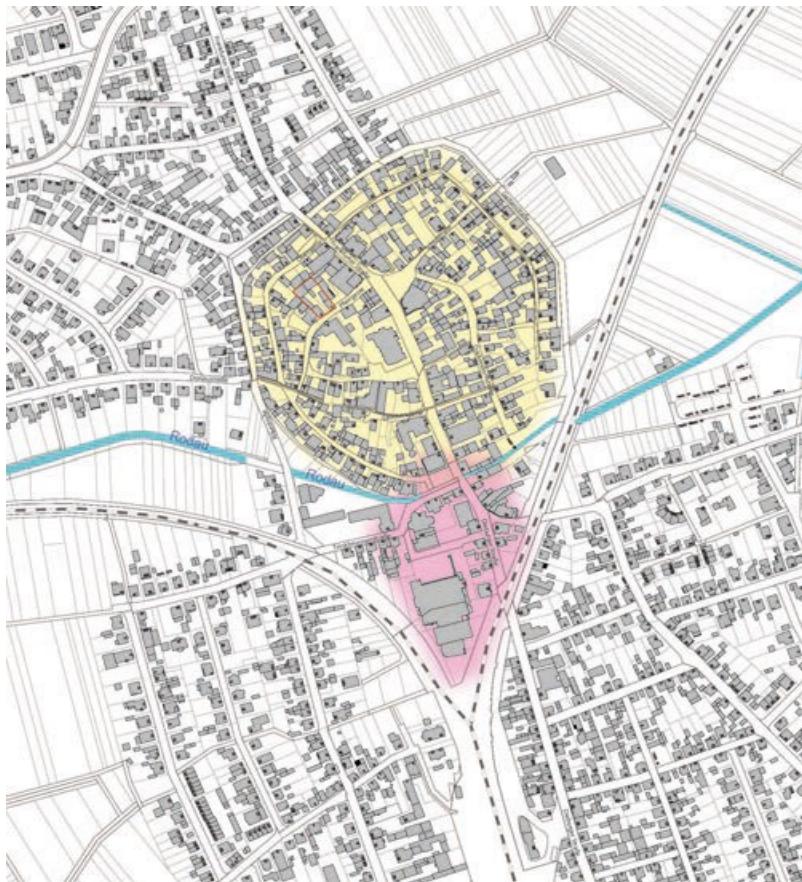


Abbildung 33: Skizze historischer und funktionaler Ortskern

### Fokus Historischer Ortskern

Charakteristisch für den historischen Ortskern Ober-Roden als Zentrum des Untersuchungsgebiets ist der fast vollständig erhaltene Ortsgrundriss. Die historische Anlage des Rundlings ist im Stadtgefüge deutlich zu erkennen, wie im Schwarzplan deutlich wird. Besonders hierbei ist, dass ein Teil des Ortskerns noch an Gärten und Grünbereiche angrenzt, sodass die Ränder des historischen Kerns noch klar ablesbar sind. Insbesondere im Luftbild sind die geschlossene Rundform und die innere Erschließung durch zwei konzentrische Straßenringe neben der geraden Durchgangsstraße deutlich zu erkennen. Die katholische Kirche bildet sowohl von der Lage her als auch aufgrund ihrer Dimension / städtebaulichen Präsenz den Mittelpunkt und Orientierungspunkt des Stadtkerns.

Im diesem Teilraum lassen sich deutlich **zwei strukturell unterschiedliche Bereiche** verzeichnen: die **Wohngebiete in den Ringen** und der **Bereich entlang der Hauptstraße**. Während in den Wohngebieten der Ringe eine kleinteilige Bebauung meist ein- bis zweigeschossiger Gebäude überwiegt, ist die Hauptstraße gesäumt von größeren Baukörpern. Diese beherbergen oft ein Ladengeschoss und 1-3 Wohngeschosse. Die Gebäude entwickeln sich oftmals stark in die Tiefe – vor allem da, wo eine gewerbliche Nutzung überwiegt. Hier prägen auch Flachdächer das Erscheinungsbild. Die gegenüber der Wohnbebauung teilweise deutlich längeren Fassadenabschnitte verändern entlang der Straße den Charakter des historischen Ortskerns. Im Schwarzplan ist diese Struktur sehr deutlich ablesbar. Kirche und Rathaus als

der Öffentlichkeit zugängliche Gebäude durchbrechen die Struktur sogar innerhalb der Hauptstraße nochmal deutlich: Die frei stehende Kirche mit über 30m Höhe ist ein wichtiger Identifikations- und Mittelpunkt des Historischen Rundlings. Das Rathaus als 4-geschossiger kubischer Bau setzt sich in Architektursprache und Maßstab deutlich von der Umgebung ab. Auch die Volksbank im Übergang zum funktionalen Zentrum ist Element dieses Maßstabsprunges.

In den Wohngebieten entlang der Ringe ist die historische Figur der **fränkischen Hofreite** ist nur noch an wenigen Stellen erkennbar. Die idealtypische Hofanlage (Dreiseithof) bestand in der Regel aus einem giebelständigen Hauptgebäude, Nebengebäude entlang der seitlichen Grundstücksgrenzen und einer quer stehenden Scheune im hinteren Grundstücksbereich. Typischerweise hatten die Haupthäuser zwei Geschosse, stehen giebelständig zur Straße und haben ein steiles Satteldach. Zur Straße hin wird die Hofreite meist durch eine hohe Mauer oder ein blickdichtes Tor abgegrenzt.

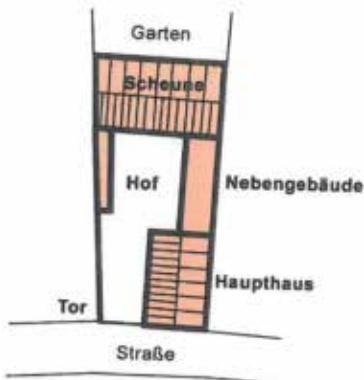


Abbildung 34: Bauprinzip einer Hofreite<sup>76</sup>

Aufgrund des Bedeutungsverlusts der Hofanlagen als landwirtschaftliche Höfe wurden die Gebäude im Laufe der Zeit an jeweils zeitgerechte Wohnansprüche angepasst. Sukzessive wurden die ehemaligen Fachwerkgebäude durch Neubauten ersetzt. Die überwiegend aus der Nachkriegszeit stammenden Neubauten sind meist zweigeschossig, mit rot gedecktem Satteldach und stehen wechselständig direkt an der Straße. Jüngere Neubauten fügen sich nicht immer in die bestehende Struktur ein. Im historischen Ortskern sind bereits viele **strukturelle Brüche** zu verzeichnen. Besonders auffällig sind fehlende Raumkanten durch fehlende, stark zurückversetzte oder aus der Straßenflucht gedrehte Gebäude. Teilweise wird das überwiegende Satteldach durch Flachdächer ersetzt – An- und Umbauten setzen sich nicht deutlich vom Haupthaus ab, sondern verschwimmen mit diesem zu einem baulichen Konglomerat.

Der **Straßenraum** im Untersuchungsgebiet hatte ursprünglich einen eher geschlossenen Charakter. Überwiegend giebelständige Hauptgebäude mit dazwischenliegenden Mauern oder geschlossenen Toren können heute nur noch teilweise diese Geschlossenheit erzeugen. Die oben beschriebenen Strukturbrüche erschweren die Erlebbarkeit des Straßenverlaufs und damit der Struktur des Rundlings.

<sup>76</sup> Planungsgruppe Darmstadt (2010)



Abbildung 35: Geschlossener Straßenraum lässt den Rundling erahnen



Abbildung 36: Nicht strukturgerechte An- und Umbauten; Strukturbrüche

Neben strukturellen bestehen auch die eingangs beschriebenen **Gestaltungsdefizite** (u.a. Fassadenverkleidungen, Vordächer). Im Ortsbild ist eine hohe individuelle Gestaltungsfreiheit wahrnehmbar, gemeingültige Gestaltungsgrundsätze sind an vielen Stellen nicht erkennbar.

Positiv stechen die wenigen vorhandenen **historischen Liegenschaften** heraus, die punktuell Identität stiften können. Da im Ortskern nur noch vergleichsweise wenig historische Bausubstanz vorhanden ist bzw. diese mit neuzeitlichen Materialien verdeckt ist, werden die noch verbliebenen Gebäude und Hofanlagen als besonders wertvoll eingestuft. Einzelne **identitätsstiftende** Liegenschaften, die historisch sensibel bzw. denkmalgerecht modernisiert sind, zeigen auf, welche Potentiale im Ortskern vorhanden sind und aktiviert werden können. Es zeigt sich an dieser Stelle, dass eine erfolgreiche Stadtentwicklung das Zusammenwirken von sowohl öffentlichen als auch privaten Akteuren bedingt. Die privaten *und* die öffentlichen Liegenschaften mit ihren Freiflächen wirken auf den öffentlichen Raum und bilden das Ortsbild.



Abbildung 37: links: Denkmalgerecht sanierte Hofreite, rechts: Denkmalgeschütztes Fachwerkhaus

Innerhalb des historischen Ortskerns sind die Grundstücke oft mit einer hohen Dichte (Hauptgebäude + z.T. Nebengebäude) überbaut; dabei fällt vor allem der **hohe Versiegelungsgrad** auf. Die Grundstücke verfügen nur in eingeschränktem Maße über private Frei- oder Grünflächen, auch im öffentlichen Raum sind nur sehr wenige Aufenthaltsräume vorhanden. Nur ein Teil der Wohnungen im Quartier hat zugeordnete Freiräume oder einen Balkon bzw. Garten. Eine Reduzierung der stark überbauten bzw. versiegelten Bereiche zugunsten der Wohn- und Freiraumqualität könnte in Einzelfällen durch Entsiegelung und Rückbau ungenutzter bzw. untergenutzter Gebäude und -teile erfolgen. Ferner trägt eine Bodenentsiegelung nicht nur zu Steigerung der Lebensqualität bei, sondern begünstigt auch die ökologischen Funktionen der Umwelt.

Darüber hinaus herrscht im restlichen Quartier augenscheinlich Handlungsbedarf für zeitgemäßen Wohnraum. Aufgrund des Alters der Gebäude und des teilweise sichtbaren Modernisierungsbedarfs ist zu vermuten, dass auch im Inneren der Gebäude erheblicher **Modernisierungs- und Umstrukturierungsbedarf** herrscht. Hier gilt es, u.a. die Grundrisse den heutigen (Wohn-)Bedürfnissen anzupassen und – vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – barrierefreie bzw. barriearme Wohnangebote zu schaffen.

Der Modernisierungsstand der Gebäude ist sehr unterschiedlich. Vereinzelt bestehen Häuser mit akutem Sanierungsbedarf, der deutlich überwiegende Teil ist in einem optisch guten Zustand. Bei einem Großteil der Gebäude ist eine **energetische Sanierung** erforderlich und möglich.

### Fokus Areal zwischen Rathaus und Kulturhalle

Im Kontrast zum historischen Siedlungskern ist das Areal vom Rathaus bis zur Kulturhalle durch vergleichsweise großmaßstäbliche Gebäude geprägt. In dem Bereich westlich der Dieburger Straße finden sich Gebäude aus **unterschiedlichen Bauzeiten**: während z.B. das sog. Jägerhaus (Dieburger Straße 21) in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert errichtet und die Trinkbornschule um 1900 erbaut wurde, stammen das Alte Feuerwehrhaus aus den 1960er Jahren und das Neue Rathaus von 1975. Ergänzt wurden anfangs der 1990er Jahre die Bibliothek und die Kulturhalle mit Turnhalle im Stil der Postmoderne. Die Rodau, die den

Rathausplatz unterirdisch quert, markiert in diesem Bereich die Grenze zwischen der innerhalb des Rundlings liegenden historischen Bautypologie der Hofreite und dem Konglomerat aus den unterschiedlichen Gebäuden mit oftmals **öffentlichen Nutzungen**. Im Areal befindet sich ergänzend dazu die Volksbank. Ferner grenzen an das Areal private Wohngebäude an, die sowohl giebel- als auch traufständig Raumkanten gegenüber den vorbeiführenden Straßen bilden.



Abbildung 38: links: Rathaus Ober-Roden, rechts: Dieburger Str. 21 (Jägerhaus)



Abbildung 39: links: Stadtbibliothek Rödermark, rechts: Trinkbornschule

Obwohl nur die Trinkbornschule und das derzeit mindergenutzte und sanierungsbedürftige Jägerhaus einen historischen Bezug aufweisen, sind viele der im Areal befindlichen Gebäude als **ortsbildprägend** einzustufen. Aus städtebaulicher Sicht stechen neben der denkmalgeschützten Trinkbornschule die Stadtbücherei und die Kulturhalle mit ihrem einheitlichen Baustil sowie das ehemalige Feuerwehrhaus mit seinem Turm und das hohe Bankgebäude hervor. Sowohl durch ihre Gestaltung als auch ihre öffentliche Funktion bilden die Liegenschaften wichtige Merkpunkte im Zentrum Ober-Rodens.



Abbildung 40: Kulturhalle Rödermark



Abbildung 41: links: Volksbank, rechts: Ehemaliges Feuerwehrhaus



Abbildung 42: links: Angrenzende private Liegenschaften, rechts: Blick von der Kulturhalle gen Norden

Während im historischen Ortskern (Rundling) die private (Wohn-)Nutzung dominiert, prägen in diesem Areal eher öffentliche Nutzungen den Raum. Begreift man den fränkischen Rundling als „historischen Ortskern“, so bildet das Areal zwischen Rathaus und Kulturhalle die Erweiterung des Ortskerns Ober-Rodens in funktionaler Hinsicht.

Analog zu den unterschiedlichen Bauzeiten ist die Bautypologie und Gestaltung in dem kleinen Bereich sehr heterogen. Auch die Geschossigkeiten differieren zwischen zwei und fünf Geschossen. Im Gegensatz zum historischen Ortskern wurden bei mehreren Gebäuden, die aus

der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stammen, Flachdächer verwendet (Kulturhalle, Feuerwehr, Volksbank, Apotheke). Die weiteren Gebäude haben ein Satteldach. Entsprechend dieser **Heterogenität** in vielerlei Hinsicht wirkt das Areal wenig zusammengehörig. Der öffentliche Raum wurde bislang nicht in einem Gesamtkonzept vom Rathausplatz bis zum Vorplatz der Kulturhalle gedacht, sodass die Hochbauten eher für sich stehen und eine Zusammengehörigkeit mittels der Gestaltung des öffentlichen Raums nicht spürbar ist.

Wie im historischen Rundling ist der Bereich zwischen Rathaus und Kulturhalle fast vollständig **versiegelt**. Besonders die Straßen, die oberirdischen Parkierungsanlagen und die Andienungszone der Kulturhalle sind ebenso wie die gebäudezugeordneten Freiflächen größtenteils asphaltiert bzw. gepflastert. Durch den hohen Anteil an Beton bei der Kulturhalle wirkt das Areal recht grau. Ausnahmen bilden der kleine Spielbereich des Horts und die privaten Gärten. Der **Straßenraum** ist recht offen, sodass sich fließende Räume ohne klare Raumkanten bilden. Dies steht im Kontrast zum geschlossenen Raumcharakter innerhalb des Rundlings, wo kaum öffentliche Freiflächen vorhanden sind und durch die Bebauung der Straßenraum klar definiert ist.

Der Großteil der Flächen im funktionalen Ortskern ist im Eigentum der Stadt Rödermark. Dieser hohe Anteil **städtischer Liegenschaften** birgt eine gute Ausgangsposition zur Weiterentwicklung des Areals. Bei einigen der Gebäude stehen Veränderungen an.

Eine zentrale kommunale Liegenschaft ist das sog. **Jägerhaus**, Dieburger Straße 21, das in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert errichtet wurde. Das Gebäude besteht aus zwei getrennten Gebäudeteilen. Beide Gebäudeteile stehen nicht unter Denkmalschutz, gleichwohl ist das Eckgebäude städtebaulich markant. Das zweigeschossige Gebäude ist derzeit mindergenutzt und sanierungsbedürftig. Aufgrund seiner prominenten Lage direkt am Rathausplatz strahlt das Gebäude als Leerstand derzeit negativ auf seine Umgebung aus und weist dringenden Handlungsbedarf auf. In Verbindung zur Kulturhalle und dem angrenzenden Freiraum hat die Liegenschaft eine wichtige strategische Bedeutung inne.

Die Stadt Rödermark hat die Liegenschaft erworben, um die städtebauliche Struktur am Rathaus zu erhalten und die weitere Entwicklung steuern zu können. Es ist beabsichtigt, das Gebäude als Gemeinbedarfseinrichtung (soziale und öffentliche Nutzungen) zu nutzen. Die begonnene Bündelung von Gemeinbedarfsfunktionen im funktionalen Ortskern soll fortgesetzt werden. Offen ist, wie die Bausubstanz im Detail zu bewerten ist. Der Umgang mit der Liegenschaft (Sanierung / Neubau) ist daher abhängig von einer Bestandsbewertung, der konkreten Nutzung (Machbarkeit) und dem städtebaulichen Rahmenplan des gesamten Ensembles „Funktionaler Ortskern“ (Wegebeziehungen, Raumkanten).

Das **ehemalige Feuerwehrhaus** befindet sich an einer strategisch wichtigen Stelle gegenüber der Kulturhalle. Städtebaulich markant ist insbesondere der Schlauchturm, der derzeit als Kletterturm durch das JUZ genutzt wird. Die ursprüngliche Nutzung wurde bereits vor Jahren aufgegeben. Aktuell sind der Fachbereich 4 (Kinder, Jugend, Senioren), das Jugendzentrum Ober-Roden (JUZ) sowie weitere soziale Infrastrukturen (Seniorentreffpunkt) im Gebäude untergebracht. Die Nutzung durch diese Einrichtungen ist jedoch nicht optimal, da die

Räumlichkeiten nicht dafür konzipiert wurden. Die Grundrisse der ehemaligen Feuerwehrnutzung eignen sich nicht für die aktuellen Arbeitsabläufe einer Verwaltung.

Das Gebäude weist dringenden energetischen Sanierungsbedarf auf, sodass derzeit der zukünftige Umgang mit der Liegenschaft offen ist: es stellen sich die Fragen, ob das Gebäude sanierungsfähig ist, ob ein Rückbau erfolgen muss und ob ein Ersatz mit einer noch zu definierenden Nutzung errichtet werden soll. Es ist das Ziel, die derzeitigen Nutzungen als Funktionen im engen räumlichen Umfeld zu erhalten – offen zum jetzigen Zeitpunkt ist, wo eine adäquate Unterbringung gewährleistet werden kann. Der Umgang mit der Liegenschaft (Sanierung / Neubau) ist daher abhängig von einer Bestandsbewertung, der konkreten Nutzung (Machbarkeit) und dem städtebaulichen Rahmenplan des gesamten Ensembles „Funktionaler Ortskern“ (Wegebeziehungen, Raumkanten).

Die Liegenschaften **Dieburger Straße 29 und 31** befinden sich ebenfalls in städtischem Eigentum. Die Nummer 29 wird seit einigen Jahren durch den Verein „Kunst in Rödermark“ (KiR) genutzt, ist jedoch stark sanierungs- und modernisierungsbedürftig (aktuell weder Heizung noch Wasseranschluss). Die Nummer 31 wurde aktuell ebenfalls durch die Stadt erworben. Die Liegenschaften sind aufgrund ihrer Lage am Eingang des Ortskerns sowie zwischen der Dieburger Straße und Kulturhallenplatz von strategischer Bedeutung. Der Erwerb bildet eine Chance, eine sinnvolle große Lösung für das Gesamtareal zu schaffen. Der Umgang mit den Liegenschaften (Sanierung / Neubau) ist daher abhängig von einer Bestandsbewertung, der konkreten Nutzung (Machbarkeit) und dem städtebaulichen Rahmenplan des gesamten Ensembles „Funktionaler Ortskern“ (Wegebeziehungen, Raumkanten).

Alle hier aufgeführten städtischen Liegenschaften mit strategischer Bedeutung müssen zwingend **im Zusammenhang betrachtet** werden. Es gilt, die Wechselwirkungen zwischen den öffentlichen Gebäuden zu beachten und im Zuge einer „großen Lösung“ – im Zusammenspiel mit dem Freiraum – das einmalige Entwicklungspotential für den funktionalen Ortskern zu nutzen.

### Fokus entlang der Ausfallstraßen

Das Untersuchungsgebiet umfasst ebenso die vom fränkischen Rundling wegführenden Ausfallstraßen (Dieburger, Mainzer und Frankfurter Straße) sowie das Areal südlich des Rathauses über die Kulturhalle bis zum Bahnhof. Die drei innerörtlichen Hauptverkehrsachsen Dieburger, Mainzer und Frankfurter Straße wurden bereits im 19. Jahrhundert angelegt (siehe Abbildung 30 auf Seite 60), sodass diese ähnlich dem Ortskern geschlossene Straßenzüge bilden.

Auch die Bebauung entlang der Ausfallstraßen ist entsprechend dem Ortstypus meist zweigeschossig mit Satteldach. Dabei wechseln sich giebel- und traufständige Gebäude ab. Bautypologie und Baualter sind in diesem Bereich nicht vollständig einheitlich. Nichtsdestotrotz wirken die Gebäudefront und der Straßenraum vergleichsweise homogen und besitzen zu meist klare Raumkanten. Dieser Eindruck wird durch die gleichmäßige Geschossigkeit sowie

die Einhaltung der Baulinie direkt an der Straße verstärkt. Besondere Qualitäten im Straßenraum oder positiv herausstechende Liegenschaften finden sich in keiner der Hauptverkehrsstraßen. Historische und identitätsstiftende Liegenschaften sind ähnlich wie im Rundling nur vereinzelt vorhanden; auch die Versiegelung ist vergleichbar wie im historischen Ortskern.



Abbildung 43: Straßenzüge Mainzer und Dieburger Straße

Ein kleines Stück südlich des Untersuchungsgebiets befindet sich an der Dieburger Straße die Evangelische Kirche Ober-Roden. Vor der Kirche – zur Straße hin geöffnet – liegt der kleine Vorplatz der Kirche. An dieser Stelle beginnt von Süden aus kommend der geschlossene Siedlungszusammenhang mit seinem historisch erkennbaren Straßenraum. Damit bildet die Kirche mit ihrer Freifläche einen Auftakt bzw. Zugang zum Stadtteil Ober-Roden. Die Freifläche wird jedoch ihrer Funktion nicht mehr gerecht und weist Erneuerungsbedarf auf.

### 3.4.4 Öffentlicher Raum

#### Öffentliche Freiräume und Plätze

Entsprechend der dichten Altstadtstruktur innerhalb des fränkischen Rundlings befinden sich vergleichsweise wenige öffentliche Plätze innerhalb des historischen Ortskerns. Der öffentliche Raum besteht zu weiten Teilen aus dem Straßenraum, der von privaten Flächen begrenzt wird. Angrenzend an den Rundling eröffnen – quasi als Kompensation und Gegensatz – die Kulturlandschaft, Kleingärten und der Grünzug entlang der Rodau Möglichkeiten zum Aufenthalt im Freien.

Der öffentliche Raum wird geprägt durch das Zusammenwirken öffentlich zugänglicher Flächen, die oftmals durch private Liegenschaften begrenzt sind. Dabei fällt im Ortskern Ober-Roden auf, dass kaum halb-öffentliche Flächen vorhanden sind und an vielen Stellen eine harte Trennung zwischen öffentlichen und privaten Flächen vorherrscht.

Im historischen Zentrum der Siedlung befindet sich der **Kirchvorplatz St. Nazarius**, der 2010 in gleicher Weise wie die Frankfurter Straße gepflastert wurde. Räumlich begrenzt wird die Freifläche von den umliegenden Gebäudefassaden, darunter auch die Kirchenfront. Die Freifläche setzt sich aus einer kleinen Aufenthaltsfläche (Bank mit Baum) südwestlich des Kirchengebäudes, aus Parkplätzen vor dem Kirchenportal sowie der niveaugleich ausgebauten Heiterkämperstraße zusammen. Aufgrund des Straßenverlaufs, den Parkplätzen sowie der Mauer vor der Kirchenfront hat der Platz jedoch eine stark eingeschränkte Nutzfläche. Eine öffentliche Platzfläche zum Verweilen und Treffen kann nicht erkannt werden. Entsprechend eingeschränkt sind die Aufenthaltsqualitäten. Trotzdem wird der Platz intensiv genutzt, was leider an der starken Vermüllung zu erkennen ist. In Verbindung mit angrenzenden Flächen bietet der Kirchvorplatz jedoch Potentiale zu einer Platzgestaltung aufgrund seiner zentralen und historisch bedeutsamen Lage mitten im historischen Ortskern.



Abbildung 44: Kirchvorplatz St. Nazarius

Auf dem Grundstück der katholischen Kirche schließen private Freiflächen an. Abgeteilt vom Kirchvorplatz durch Mauer und Tor befindet sich eine gepflasterte Freifläche, die die Kirche für Veranstaltungen nutzt. Daran schließt ein kleiner begrünter Bereich an, der eine der wenigen wahrnehmbaren Baumbestände und Gehölzstrukturen im Siedlungsbereich bildet. Im Alltag ist die Fläche für die Öffentlichkeit nur eingeschränkt zugänglich. Am Identifikationsort Kirche

könnte die Fläche gemeinsam mit den öffentlichen Flächen einen großen wertvollen Flächenzusammenhang zum Aufenthalt und für Veranstaltungen bilden.

Den zweiten Platz im historischen Ortskern, der jedoch selbst nicht historisch gewachsen ist, bildet der **Marktplatz**. Dieser wurde ebenfalls im Zuge der Neugestaltung 2010 gemeinsam mit der Frankfurter Straße gepflastert und niveaugleich ausgebaut. Gefasst wird die Platzfläche, die durch den Abriss von Gebäuden entstand, durch die umliegende Bebauung, wobei im nördlichen Bereich versetzte Gebäude den Raumeindruck schmälern. Die Randbebauung ist wie überall im Stadtgebiet wenig einheitlich. Im Süden grenzt die Sparkasse an, die zwar eine zentrale Anlaufstelle im Ort darstellt, allerdings kaum zur Belebung oder Nutzungs frequenz des Platzes beiträgt. Ein Imbiss hat auf dem Platz seine Außengastronomie. Hierdurch wird der Platz zwar belebt, es kommt aber auch mitunter zu Konflikten mit Anwohnern in den Abendstunden. Von einigen Akteuren wird eine einsetzende Abwärtsspirale befürchtet, da sich Mindernutzungen verstärkt im Umfeld des Marktplatzes ansiedeln.

Genutzt wird der Marktplatz derzeit durch den kleinen Wochenmarkt dienstags und samstags, der jedoch vergleichsweise wenig besucht ist. Trotz seiner neuen Gestaltung lädt der Marktplatz nur bedingt zum Aufenthalt ein – er wirkt im Alltag unbelebt. So gehen die Meinungen hinsichtlich der Attraktivität des Marktplatzes in der Umfrage im Ortskern im Zuge des Stadtleitbildprojekts Ortskern gestaltung (2015) weit auseinander.



Abbildung 45: Impressionen Marktplatz

Den derzeit belebtesten Platz bildet der **Rathausplatz**, der sich wie die beiden vorhergehend beschriebenen Plätze entlang der Dieburger Straße aufreihrt. Der Platz entstand durch den Abriss von Gebäuden im Zuge des Neubaus des Rathauses 1975. Der rechteckige Platz wird durch klare Raumkanten definiert; im Südwesten öffnen sich diese und verknüpfen den Platz mit dem Vorplatz der Trinkbornschule. Wesentliche Gestaltungsmerkmale sind der sog. Knochenbrunnen, die etwas in die Jahre gekommene Pflasterung, die u.a. den unterirdischen Verlauf der Rodau nachzeichnet sowie eine Baumreihe. Im hinteren Bereich unterteilen Hecken die Platzfläche, sodass im westlichen Bereich einige Kurzzeitparkplätze angesiedelt sind.

Während die bislang leerstehenden verglasten ehemaligen Ladenflächen im Erdgeschoss des Rathauses derzeit als Magistratsraum umgebaut werden, wird von einem Café samt Außengastronomie der Platz bespielt. Im Südwesten ist die Rodau kanalisiert sichtbar, bevor sie den

Rathausplatz und die Dieburger Straße unterirdisch quert. In der Vergangenheit wurde bereits mehrfach diskutiert, ob die Rodau an dieser Stelle sichtbar oberirdisch verlaufen soll, was aufgrund der Kosten-Nutzen-Relation bislang nicht umgesetzt wurde.



Abbildung 46: Rathausplatz und Trinkbornplatz

Der Rathausplatz fungiert er als „Gelenk“ zwischen dem historischen Ortskern (Rundling) und dem funktionalen Ortskern mit der Reihe an öffentlichen Gebäuden. Dieser Funktion kann er in heutigem Zustand nur bedingt gerecht werden. Entwicklungspotenziale ergeben sich aus dem Erwerb des unmittelbar angrenzenden Jägerhauses durch die Kommune. Gemeinsam mit dem dahinterliegenden Areal des Kulturhallenplatzes kann eine neue Gesamtlösung für die Situation zwischen Rathaus und Kulturhalle erdacht werden.

Dort, wo die Rodau sichtbar aus Richtung der Grünen Mitte bis an den Rathausplatz fließt, geht der Rathausplatz in den **Trinkbornplatz** über, dem Vorplatz der gleichnamigen Schule. Die Fläche zwischen Schule und Stadtbibliothek bildet einen Übergang zum unten beschriebenen Kulturhallenplatz. Qualität besteht aufgrund der dort oberirdisch verlaufenden Rodau, die zwar kanalisiert ist, aber eine der wenigen Stellen im Ortskern ist, an denen der Bach erlebbar ist.

Den derzeit größten öffentlichen Freiraum bildet der **Kulturhallenplatz**. Diese Freifläche ist nicht näher definiert und stellt aktuell keine gestaltete Platzfläche dar. Im engeren Sinne umfasst der Kulturhallenvorplatz den durch Betonwände und Stufen abgegrenzten unmittelbaren Vorbereich der Kulturhalle Rödermark. Im weiteren Sinne ist mit dem Kulturhallenplatz der Bereich zwischen Kulturhalle, dem ehemaligen Feuerwehrhaus und der Volksbank gemeint.

Begrenzt wird der Raum entsprechend vom alten Feuerwehrhaus, dem Hort der Trinkbornschule (Freibereich) und der Volksbank, im Osten von privaten Liegenschaften bzw. der Betonwand des unmittelbaren Kulturhallenvorplatzes, im Süden durch die Kulturhalle und im Westen durch private Liegenschaften und Wand des Kulturhallenvorplatzes im engeren Sinne. Durch die Gebäude sind für weite Teile der Freifläche Raumkanten vorhanden, nichtsdestotrotz ist der öffentliche Raum kaum gefasst und unstrukturiert. Die angrenzenden Gebäude sind sehr heterogen, sowohl bezüglich Bautypologie als auch im Hinblick auf deren Geschossigkeiten und Ausrichtungen.



Abbildung 47: Impressionen Kulturhallenplatz

Genutzt wird die Fläche derzeit in einem Teil als privater Parkplatz der Volksbank, als Durchfahrt (Trinkbrunnenstraße), als Zufahrt für die Tiefgarage der Kulturhalle sowie für die Bühnenandienung. Wie auf den Fotos zu erkennen ist, ist die Fläche vollständig versiegelt und ist nur im Bereich des unmittelbaren Vorbereichs der Kulturhalle zum Aufenthalt nutzbar. Verknüpfungen in die Umgebung bestehen über die Trinkbrunnenstraße zur Grundschule bzw. Rilkestraße hin (Trinkbornplatz), über einen nicht dauerhaft geöffneten schmalen Fußweg entlang des Horts zum Rathausplatz sowie über einen weiteren Fußweg im Südosten der

Kulturhalle zum Bahnübergang Dieburger Straße. Insbesondere der Durchgang am Hort vorbei direkt zum Rathausplatz ist in dieser Hinsicht von Bedeutung für die Vernetzung der Plätze des funktionalen Ortskerns. Der schmale **Durchgang** kann jedoch keine räumlich ästhetische Verbindung zwischen Rathaus und Kulturhalle schaffen. Eine solche Verknüpfung wird jedoch als wichtig für das funktionale Ortszentrum mit einer Bündelung der öffentlichen Nutzungen bewertet.

Der vorwiegend aus Beton bestehende Vorbereich der Kulturhalle im engeren Sinne ist mit Pflanzkübeln, einem Brunnen und weiteren Gestaltungselementen ausgestattet und wird in einem Bereich durch das in der Kulturhalle ansässige Restaurant genutzt. Der Freiraum Kulturhallenplatz im weiteren Sinne kann aufgrund fehlender Gestaltung, Gliederung, Profilierung und Identität derzeit nur bedingt als öffentlicher Platz wahrgenommen werden. Potentiale bieten jedoch die großzügigen Flächen, von denen es im dichten Innenstadtbereich nur wenige gibt.

Eine Besonderheit ist die hohe Dichte an öffentlichen Einrichtungen, die an den Platz angrenzen bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zu finden sind. Dies bringt eine spezielle Bedeutung des Areals und Ausstrahlungskraft für den gesamten Ort Ober-Roden mit sich. Im Rahmen der **Bürgerbeteiligung** zum Stadtumbau am 09.06.2018 ging aus dem Arbeitskreis Kulturhallenplatz hervor, dass die Identifikation innerhalb des Untersuchungsraums mit dem Freiraum jedoch gering ist. Lediglich der Rathausvorplatz wurde als ein beliebter Aufenthaltsplatz genannt. Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Ausbau eines identitätsstiftenden Raumes bilden damit zwei wesentliche Stadtumbauziele, für deren Erreichung der Kulturhallenplatz große Chancen bietet. Aufgrund der vielseitigen Anforderungen an die Platzfläche sowie noch zu definierenden Nutzungsbedarfen für die Fläche muss die Entwicklung des ganzen Freiraums im Rahmen eines ganzheitlichen Planungskonzeptes im Zuge des Stadtumbauprozesses vertieft werden. Hier sind vor allem auch die Nutzungen bzw. der Umgang mit der Substanz der kommunalen Gebäude (Feuerwehr, Jägerhaus) ausschlaggebend.

Hinter der Kulturhalle schließt das sog. „Gleisdreieck“ an, eine Freifläche zwischen den beiden Bahntrassen, die im Eigentum des Landkreises ist. Die Fläche, die mit Rasengittersteinen ausgelegt ist, wird derzeit als Zu-/Abfahrt der Kulturhalle (Feuerwehr und Bühnenandienung) genutzt. Aufgrund ihrer Lage direkt an den Bahngleisen ist die Fläche emissionsbelastet und daher bislang nicht weiter genutzt. Hier stehen bereits Gedanken im Raum, die Fläche zu sportlichen Zwecken (ggf. Jugendlichen) zur Verfügung zu stellen.

Die **Freiräume des funktionalen Ortskerns** – d.h. der Rathausplatz, der Kulturhallenplatz sowie der Vorbereich der Trinkbornschule – sind unabdingbar in einem Zusammenhang zu denken. Die räumliche Situation ist als sehr komplex zu bewerten und steht in enger Abhängigkeit von den umgebenden Nutzungen und der Zukunft der städtischen Liegenschaften (z. B. Jägerhaus, Feuerwehr, Dieburger Straße 29 und 31). Erforderlich ist daher ein ganzheitliches Planungskonzept, um die große Potentialfläche im Herz der öffentlichen Nutzungen Ober-Rodens zu entwickeln.

Am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets befindet sich der **Bahnhofsvorplatz** Ober-Roden, der als Verkehrsknotenpunkt fungiert. Der Platz wurde vor wenigen Jahren neu gestaltet,

ist barrierefrei ausgebaut und stellt gemeinsam mit dem sanierten Bahnhofsgebäude ein gutes Tor zur Stadt dar.

Wie die Umfrage im Ortskern Ober-Roden im Zuge des Stadtteilbildprojekts Ortskerngestaltung (2015) ergeben hat, ist den Bewohnern **Sauberkeit** ein Anliegen. Die Attraktivität des Stadtbildes hängt aus Bürgersicht u.a. von einem guten Pflegezustand und sauberen Freiraum ab. Ferner arbeitet auch das Stadtteilbildprojekt „Initiative I(i)ebenswertes Rödermark“ für dieses Ziel.

Als Fazit zu den öffentlichen Plätzen kann geschlussfolgert werden, dass im Untersuchungsgebiet ein Mangel an öffentlichen Aufenthaltsqualitäten vorliegt. Platzflächen sind zwar vorhanden, deren Gestaltung und Nutzungsqualität ist jedoch oftmals ausbaufähig. Die öffentlichen Freiräume sind im Ortskern nur mangelhaft miteinander verknüpft und verfügen über keine klaren Profile/Charakteristika und Funktionen. Ferner steht die Vervollständigung des niveaugleichen Ausbaus der Frankfurter und Dieburger Straße aus, um den öffentlichen Raum im Ortskern qualitätsvoll weiterzuentwickeln, in den zentralen Bereichen Barrierefreiheit sicherzustellen und die öffentlichen Freiflächen miteinander zu verknüpfen.

### Straßenraum und Bewegung

Der Ortskern Ober-Roden ist weitgehend **nicht barrierefrei**. Im Rahmen der Ortsbegehungen wurde aufgenommen, dass es nur wenige Hilfselemente für seh- oder hörbehinderte Menschen gibt. Ausnahmen bilden der Bahnhof Ober-Roden sowie die Bushaltestellen im Gebiet sowie einzelne weitere neu angelegte Bereiche, die mit taktilen Elementen ausgestattet sind. Mit dem Abschnitt zwischen Marktplatz und Kirchvorplatz einschließlich Schulstraße ist ein kleiner Teil des Ortskerns niveaugleich gepflastert. Im übrigen Untersuchungsgebiet trennen Bordsteine die Gehwege von den Fahrbahnen. Dabei ist es für gehbehinderte Personen hilfreich, dass die Bordsteine weitestgehend (sehr) niedrig sind und immer wieder abgesenkt sind (z.B. bei Ampeln und privaten Ausfahrten).



Abbildung 48: Niveaugleich gepflasterte Straße

Es ist zu vermerken, dass es innerhalb des historischen Rundlings in den meisten Fällen keinen oder nur einen sehr schmalen **Gehweg** gibt (< 1 m). Dazu kommen Engstellen, die nur schwer einsehbar sind. Dies stellt sich insbesondere für Personen mit Kinderwagen, Rollator

oder Rollstuhl als problematisch dar. Diese Tatsache ist jedoch zu relativieren, da davon auszugehen ist, dass innerhalb der schmalen Straßen im Rundling nur wenig Verkehr herrscht (Anwohner; 30er Zone) und sich die Fußgänger auf der Fahrbahn bewegen können. Gestört wird diese Flexibilität teilweise durch parkende Autos. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden die fehlenden bzw. schmalen Gehwege nicht bemängelt, sodass geschlussfolgert wird, dass im Alltag üblicherweise keine Probleme oder Gefahren entstehen, wenn Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer die Fahrbahn gemeinsam nutzen.



Abbildung 49: Keine bzw. sehr schmale Gehwege innerhalb des Rundlings

Außerhalb des historischen Rundlings (v.a. Ausfallstraßen) sind die Gehwege meist in ausreichender Breite (rund 1,5 m) vorhanden. Negativ fällt auf, dass an den Stellen, wo ein Gehweg vorhanden ist – egal in welcher Breite – dessen Pflaster oftmals schadhaft ist.

Während die Fahrbahnen meist asphaltiert und in einem passablen Zustand sind, bestehen die Gehwege aus unterschiedlichsten Materialien. Es kommen viele verschiedene Pflasterarten sowie Asphalt zum Einsatz, wobei in vielen Bereichen die Oberflächen ausgebessert werden müssten, starke Unebenheiten aufweisen oder nur notdürftig geflickt wurden. Die stark uneinheitlichen **Bodenbeläge** beeinträchtigen das Ortsbild und sollten aufgrund der vielen Schadstellen erneuert werden. Dies betrifft auch die Gartenstraße, deren Fahrbahn dringend erstmalig hergestellt werden muss.



Abbildung 50: Schadhafte Fahrbahn und Fußwege

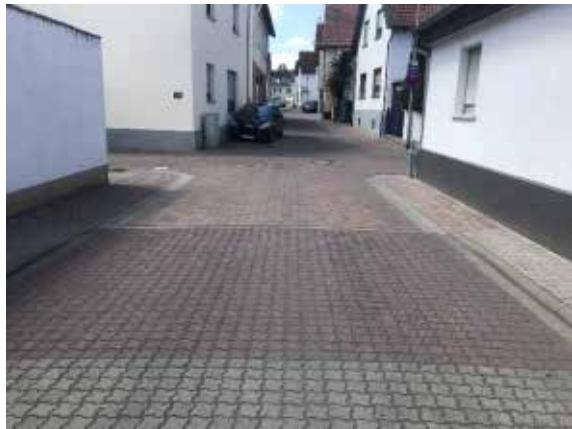


Abbildung 52: Vielfalt an Pflasterarten



Abbildung 51: Variierende Bodenbeläge Gehwege

## Mobiliar

Innerhalb des Untersuchungsgebiets finden sich vorrangig auf den öffentlichen Plätzen wie Rathausplatz, Marktplatz, Grünanlage an der Rodau etc. Sitzgelegenheiten. Dabei sind die Bänke sowie die Mülleimer oftmals recht alt und mäßig ansprechend. Das Mobiliar folgt keiner sichtbaren Gestaltungsrichtlinie und sollte zeitgemäß erneuert werden.



Abbildung 53: Veraltete Sitzgelegenheiten Rathausplatz



Vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft sollte zukünftig bei der Gestaltung des öffentlichen Raums besonderes Augenmerk auf altengerechte Sitzgelegenheiten und Möglichkeiten für Ruhepausen gelegt werden.

Auch im Hinblick auf die **Beleuchtung** kommen unterschiedliche Leuchtelemente zum Einsatz; im Untersuchungsgebiet konnten mindestens fünf Gestaltungsvarianten verzeichnet werden. Im Hinblick auf eine Verbesserung des Ortsbildes sollte hier auf eine Einheitlichkeit hingearbeitet werden.

An einzelnen Stellen im Untersuchungsgebiet wurden im Zuge des Klimaschutzprojekts **Fahrradabstellanlagen** im öffentlichen Raum verteilt, die jedoch kaum integriert wirken.



Abbildung 54: Fahrradständer (Klimaschutzprojekt)

### Zugänge zum Ortskern

Im Hinblick auf die Zugänge zum Zentrum Ober-Rodens ist zu differenzieren zwischen den Stadteingängen und den Zugängen zum historischen Ortskern.

Den Auftakt zum Zentrum bilden die Kreuzungen Mainzer Straße/Hanauer Straße und Frankfurter Straße/Hanauer Straße im Norden sowie der Bahnhof und der Vorplatz der evangelischen Kirche im Süden. Den Ortskern im engeren Sinne betritt man am Bahnübergang an der Dieburger Straße und von der Grünen Mitte aus kommend im Bereich Rilkestraße/Oberwiesenweg. Als Zugänge zum historischen Kern wurden folgende Kreuzungsbereiche identifiziert:

- Mainzer Straße/Frankfurter Straße
- Mainzer Straße/Rilkestraße
- Donaustraße/Rilkestraße

Alle Zugänge sind derzeit ihrer Funktion untergeordnet und nicht gestaltet; eine Ausnahme bildet der Bahnhofsvorplatz. Sie bedürfen zukünftig einer klaren räumlichen Fassung und optischen Gestaltung, um einen attraktiven Auftakt in den Ortskern zu bilden.



Abbildung 55: links: Zugang Rilkestraße/Oberwiesenweg; rechts: Zugang Donaustraße/Rilkestraße

## Plan 1: Bestandsanalyse Städtebau und Stadtgestalt (Ortskern Ober-Roden)

## Städtebau und Stadtgestalt

### Bestand

- Gebietsgrenze zur Antragsstellung
- oberirdische Verläufe Gewässer
- Bahnlinie
- Einzeldenkmal gem. Denkmalliste 2018
- Auffällige städtebauliche Dominante
- Figur des historischen Rundlings / historischer Ortskern
- Funktionaler Ortskern
- ! Wesentliches identitätsstiftendes Gebäude
- Niveaugleich ausgebaute Straße
- Erfahrbarkeit fränkischer Rundling
- Entwicklungspotential öffentlicher Liegenschaften

### Stärken / Potentiale

- ★ Wesentliches identitätsstiftendes Gebäude
- Niveaugleich ausgebaute Straße
- Erfahrbarkeit fränkischer Rundling
- Entwicklungspotential öffentlicher Liegenschaften

### Schwächen / Defizite

- Auffälliger städtebaulicher Ordnungs- und Strukturierungsbedarf
- Deutliches Gestaltungsdefizit im öffentlichen Raum
- Fehlende wesentliche Raumkante
- Starker Erneuerungsbedarf Oberfläche
- Nicht / wenig gefasster & gestalteter Stadteingang

### Plan 1

ISEK Rödermark			
Projekt	Stadtumbaugebiet Ortskern Ober-Röder	UH	SH
Bearbeitungsabschnitt		Bearbeitung	1:3000 i.O.
Städtebau und Stadtgestalt			Maßstab
Planiminhalt			
23100	Projektleitung		
Projektnummer			
AH Okt 2018			
Gezeichnet/Datum	Geprüft/Datum	Freigegeben/Datum	Plannummer
Stadt Rödermark			
Bauherr/Auftraggeber			

Rittmannsberger Architekten GmbH  
Bauplanung + Stadtplanung + Sanierungsbetreuung  
Ludwigshöhnstraße 9, 64285 Darmstadt  
Telefon (06151) 9880-0, Telefax (06151) 9880-12  
Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne Genehmigung weder vervielfältigt oder verwendet werden (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 19.6.1909 Urhebergesetz).



### 3.5 Grüne und blaue Infrastruktur

Natur in der Stadt ist ein wesentlicher Bestandteil des städtischen Raums. Die städtische Lebensumwelt beeinflusst die Lebensqualität an einem Standort, hat Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung und erfüllt vielfältige Funktionen, u. a. als Umwelt-, Sozial- und Identifikationsraum. Die Stadtplanung hat in diesem Kontext die Aufgabe, der Natur gezielt Platz zurückzugeben, um Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen zu fördern. Es geht folglich darum, den Nutzen bzw. die Vorteile, die Menschen von Ökosystemen beziehen, bestmöglich zu schützen und zu erweitern, indem den grünen und blauen Infrastrukturen ein wesentlicher Stellenwert in der Planung eingeräumt wird.

Die grafische Aufarbeitung der Analyse der Grün- und Freiräume im Untersuchungsgebiet findet sich im Analyseplan am Ende des Kapitels.

GRÜNE UND BLAUE INFRASTRUKTUR	
Stärken	Schwächen / Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"><li>• Potentiale Grüne Mitte / große Bedeutung für den Stadtteil als Naherholungsgebiet, ideelle Stadtmitte und ökologisch wertvolle Fläche Rödermarks</li><li>• Potentialfläche Grünfläche an der Rodau/Trinkbornschule</li><li>• Wohnungsnahe Kleingärten</li><li>• Nähe und Anschluss des Untersuchungsgebiets zur Kulturlandschaft und Grünen Mitte</li><li>• Potential: Verlauf Rodau durch das Gebiet – blau-grünes Band</li><li>• Wegeverbindung vom funktionalen Ortskern (öffentliche Gebäude) zur Grünen Mitte → Gestaltungspotential</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mangel an öffentlichen Grünflächen</li><li>• Keine öffentlichen Grünflächen im historischen Ortskern</li><li>• Wenig attraktive Anbindung an die Grüne Mitte</li><li>• Hoher Versiegelungsgrad und kaum öffentliche und private Grünstrukturen im historischen Ortskern (ökologische Funktion und Wohnumfeldqualität)</li><li>• Rodau im Ortsbild kaum erlebbar und zugänglich</li><li>• Rodau an vielen Stellen kanalisiert (ökologische Funktionen eingeschränkt)</li><li>• Sanierungsbedarf Kanalprofil</li><li>• Thema Wasser trotz Bachlauf im Ortsbild nicht wahrnehmbar</li><li>• Kein Gesamtkonzept zur grünen und blauen Infrastruktur, fehlende Verbindungen zwischen diesen</li><li>• Mangel an Spielplätzen und bespielbaren Freiflächen inkl. Bolzplätze im Untersuchungsgebiet</li></ul>

### 3.5.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen

Im Allgemeinen ist ein Mangel an öffentliche Grünflächen im Untersuchungsgebiet zu verzeichnen, was in Teilen auf die historischen Siedlungsstrukturen zurückzuführen ist. Im öffentlichen Raum der Ortskerne gab es traditionell nur wenige Bäume; Grünstrukturen sind kein charakteristisches Merkmal des (historischen) Ortskerns. Aber auch in weniger dichten Bereichen sind nur vereinzelt begrünte Freiflächen zu finden – Ausnahmen bilden die Siedlungsränder, an denen punktuell viel (privates) Grün vorhanden ist.

Im Leitbildprozess wurde festgestellt, dass die Einbindung und Gestaltung der Grünflächen in den Ortskernen ausbaufähig ist, es an größeren Grünanlagen und Ruhezonen innerorts fehlt und die Pflege öffentlicher Plätze und Wege zu wünschen übrig lässt. Daher wurde als Ziel formuliert, die innerstädtischen Grünanlagen aufzuwerten und mit den Außenbereichen zu vernetzen.

Der **Versiegelungsgrad** ist sowohl im Ortskern (fränkischer Rundling) als auch entlang der Ausfallstraßen hoch – die wenigen vorhandenen Freiflächen (Einfahrten, Höfe) sind mehrheitlich asphaltiert oder gepflastert, Gartenbereiche fehlen speziell im historischen Kern. Dies beeinträchtigt nicht nur die Wohnumfeldqualität, sondern hat auch negative ökologische Folgen (z.B. geringe Rückhaltefähigkeit bzw. hohe Abflussmengen gefährden die Aufnahmefähigkeit der Kanalisation bei zunehmenden Starkregenereignissen).

Die einzigen öffentlich nutzbaren, begrünten Freiflächen im Stadtkernbereich finden sich am südwestlichen Rand des fränkischen Rundlings, nordwestlich der Trinkbornschule. Es handelt sich dabei zum einen um eine kleine **Grünanlage an der Rodau**. Hier ist die Rodau das einzige Mal im Ortskernbereich zugänglich und nicht kanalisiert. Die flachen Uferbereiche der Rodau sind in einem kleinen Abschnitt naturnah gestaltet, bevor der Bach wieder verrohrt in Richtung grüne Mitte fließt. Im Hinblick auf eine naturnahe Gestaltung der Grünfläche und Biodiversität (→ Naturschutzgedanken) besteht hier insgesamt noch Handlungsbedarf. Die Grünfläche ist derzeit reduziert gestaltet und weist einzelne Sitzgelegenheiten auf, bietet jedoch aufgrund der zugänglichen und erlebbaren Rodau und des schönen Baumbestandes ein gutes Potential als eine kleine Grünoase. Nördlich der Rasenfläche schließt eine gepflasterte, durch Hecken abgegrenzte Platzfläche mit Sitzgelegenheiten an. Da sich dieser Platz nur zur Rilkestraße hin öffnet, eher verschattet und recht ungepflegt ist, besitzt er kaum Aufenthaltsqualität und wird augenscheinlich kaum genutzt.



Abbildung 56: Grünfläche an der Rodau



Abbildung 57: Blick von Westen auf Rilkestraße und einen Teil der Grünanlage



Abbildung 58: Wenig einladende Platzfläche mit Sitzgelegenheiten

Überquert man die Rilkestraße, an die die Grünfläche anschließt, so trifft man direkt auf eine weitere kleine Grünfläche, die von einem Apfelbaum dominiert wird. Unter diesem finden sich zwei erneuerungsbedürftige Bänke, die regelmäßig genutzt sind. Obwohl diese öffentliche Grünfläche aktuell mehr eine Restfläche darstellt, verknüpft sie mithilfe der zuerst genannten Grünfläche an der Rodau den Ortskern mit dem Landschaftsraum, der sich östlich der begrünten Freiflächen in den Siedlungskern hineinzieht. Gemeinsam mit dem angrenzenden Parkplatz hat sie eine strategische Bedeutung inne.



Abbildung 59: Grünfläche „Apfelbaum“

Die dritte kleine öffentliche Grünfläche im Ortskern liegt entlang der Dieburger Straße direkt am Bahnübergang, sodass die Aufenthaltsqualität hier stark eingeschränkt ist. Auf der ebenfalls dreieckigen **Rasenfläche am Bahnübergang** stehen drei Bänke sowie ein älteres Spielgerät. Dominiert wird die kleine Fläche, die zur Bahn und zur Bebauung hin mit Büschen begrenzt ist, zur Dieburger Straße hingegen offen ist, von einem großen Baum.



Abbildung 60: Grünfläche Dieburger Straße / Bahnübergang

Am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets in der Gartenstraße befindet sich ein **Kinderspielplatz**, der funktional gestaltet ist, jedoch hinsichtlich des Alters der Geräte einer Erneuerung bedarf. Die Spielfläche, die im Analyseplan verortet ist, ist die einzige im Gebiet; weitere Bewegungsflächen für Heranwachsende fehlen.



Abbildung 61: Spielplatz Gartenstraße

Eine weitere Spielfläche befindet sich im Außenbereich des Horts der Trinkbornschule. Diese ist jedoch für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und sehr klein. Der Hort weicht aktuell auf die Grünfläche entlang der Rodau aus. Es wird seitens der Stadt Rödermark eine steigende Schülerzahl erwartet, wodurch auch der Bedarf an Schulkindbetreuungsplätzen steigen wird.<sup>77</sup> Damit geht die Frage einher, ob die kleine Außenfläche am Hort der Trinkbornschule auch zukünftig ausreichend und nutzergerecht platziert ist.

Bewegungsflächen für Jugendliche oder Bolzplätze finden sich keine in Untersuchungsgebiet; insbesondere auch nicht in der Umgebung des Jugendzentrums im alten Feuerwehrhaus.

<sup>77</sup> Vgl. Magistrat der Stadt Rödermark (2017)

Straßenbegleitenden Baumbestand im öffentlichen Raum gibt es nur ganz vereinzelt. Andere Grünstrukturen wie beispielsweise Dachbegrünung oder Fassadenbegrünung fehlen nahezu vollständig.

Von großer Bedeutung ist die „**Grüne Mitte**“ zwischen Ober-Roden und Urberach. Diese kann aufgrund des Mangels an innerstädtischen Grünflächen als äußerst wichtige Grünressource für das Untersuchungsgebiet angesehen werden. Die ökologisch wertvolle Fläche ist vom Zentrum aus in 400 bis 900 m zu erreichen und kann damit zur grünen Infrastruktur des Untersuchungsgebiets gezählt werden. Gleichzeitig grenzt der offene Landschaftsraum im Westen von Ober-Roden zum Teil direkt an das Untersuchungsgebiet an (Grünanlage an der Rodau und Grünfläche Apfelbaum). Dies spiegelt die Lage Rödermarks „im Grünen“ wider und kann zu einem gewissen Grad den Mangel an öffentlichen Grün- und Freiflächen im Gebiet ausgleichen.

Wohnortnahe Freiflächen sind von physischer, psychischer und sozialer Bedeutung. Folglich wird an dieser Stelle empfohlen, das große Potential, das die „Grüne Mitte“ innehaltet, für die Attraktivierung des Ortskerns Ober-Roden – insbesondere als Wohnstandort und zum Aufenthalt – zu nutzen. Gerade für Senioren und Hochbetagte spielt ein barrierefreier Raum im Wohnumfeld zur Naherholung eine zentrale Rolle, ebenso wie Kinder gefahrlos und einfach erreichbare Grün- und Spielräume benötigen. Die Qualität des Wohnumfelds hat im Hinblick auf die Profilierung als Wohnstandort und den fortschreitenden demografischen Wandel dementsprechend eine wichtige Bedeutung. Im Allgemeinen wird der Bedeutung von Stadtgrün heutzutage ein hoher Stellenwert zugeschrieben. Grüne Infrastrukturen haben vielfältige positive Wirkungen auf die Umweltqualität und das Wohlbefinden der Bevölkerung.

Natur bzw. Grün in der Stadt wirkt sich nicht nur positiv auf das menschliche Wohlbefinden und auf Möglichkeiten zur Erfahrbarkeit der Natur (v.a. für Kinder) aus, sondern hat darüber hinaus einen hohen Stellenwert bei der Förderung der Biodiversität. Im Ortskern Ober-Roden sind die wenigen Grünflächen kaum naturnah / diversitätsfördernd angelegt, sodass Lebensräume für Pflanzen und Tiere nicht im Speziellen gestärkt werden. Es besteht hier ein klares Defizit im Stadtraum.

### 3.5.2 Private Freiflächen

Auffällig im Untersuchungsgebiet ist der hohe Anteil an Kleingärten, die sich sowohl im Osten als auch im Westen an den Siedlungskörper anschließen und den Übergang in die Landschaft bilden. Im Osten führt entlang der Kleingärten ein Landwirtschaftsweg in Richtung der „Grünen Mitte“, welche eine hohe Bedeutung als Naherholungsort und ökologische Schutzfunktion innehaltet. Die Kleingärten machen den mit Abstand größten Grünbestand im Untersuchungsgebiet aus. Die Parzellen grenzen häufig an die Bahnstrecke an und dienen einerseits dem Anbau von Obst und Gemüse, andererseits der Erholung.

Weitere private Freiflächen innerhalb des Siedlungskörpers sind darüber hinaus nur sehr begrenzt vorhanden. Innerhalb des historischen Ortskernes ist wie oben dargestellt der größte Teil der Freiflächen versiegelt, sodass nur in Einzelfällen größere Gartenflächen bzw. private Grünflächen wahrnehmbar sind.

### 3.5.3 Gewässer

Das Untersuchungsgebiet wird von West nach Ost von der Rodau durchflossen, wobei diese jedoch nur in kleinen Abschnitten wahrnehmbar ist.

Entlang des Oberwiesenwegs, der von Ober-Roden aus in die „Grüne Mitte“ führt, fließt die Rodau offen und von Bäumen und Büschen gesäumt in das Untersuchungsgebiet. Im Abschnitt nördlich der Trinkbornschule bis zur Stadtbibliothek (ungefähr 130-140 m) ist der Bach erlebbar und zum Teil zugänglich (nicht kanalisierter Bereich). Entlang des Rathausplatzes verläuft die Rodau wieder kurzzeitig unterirdisch; östlich der Dieburger Straße ist sie kanalisiert wieder sichtbar. Bis zur S-Bahnstrecke fließt der Bach jedoch nur entlang privater Grundstücke und ist für die Öffentlichkeit daher nicht wahrnehmbar. Östlich der Bahnlinie fließt der Bach zunächst in einem offenen Kanal, im Bereich nördlich des Neubaugebiets Alfred-Delp-Straße bis zur Kläranlage Rödermark ist ihr Ufer wieder naturnaher. An dieser Stelle ist vor kurzem eine Renaturierung in kleinem Umfang durchgeführt worden.

Die Rodau ist dementsprechend im Untersuchungsgebiet zwar immer wieder sichtbar, jedoch kaum erlebbar. Eine identitätsstiftende Wirkung geht nicht von ihr aus; auch im Stadtbild ist sie nicht präsent. Positiv hervorzuheben ist der Bachabschnitt von der kleinen Grünfläche nördlich der Trinkbornschule über den bachbegleitenden Fußweg bis zur Stadtbibliothek. Hier bildet die Rodau einen wichtigen Teil des Stadtbildes und ist für Bewohner und Besucher wahrnehmbar und teils zugänglich. Außerhalb des Siedlungskörpers (westlicher und östlicher Rand des Untersuchungsgebiets) fließt die Rodau zwar größtenteils offen, ist jedoch kaum sicht- und erlebbar.

Der Kanal, in dem die Rodau fließt, ist an vielen Stellen sanierungsbedürftig und weist am Boden und an den Seitenwänden Schäden auf.



Abbildung 62: Sanierungsbedarf Rodaukanal

Im Leitbildprozess wurde als Ziel formuliert, den Bachlauf der Rodau im Stadtbild stärker hervorzuheben sowie die Sicht- und Erlebbarkeit zu steigern. Dieser Wunsch mündete in das Leitprojekt „Erarbeitung von Konzepten zur stärkeren Sichtbarmachung/Erlebbarkeit der Rodau im Stadtbild von Urberach und Ober-Roden (»Stadt an der Rodau«)“ (kurz: „Leitbildprojekt Rodau“). Angestrebt wird dabei unter anderem die Fortführung der Renaturierung, was jedoch aufgrund des finanziellen Aufwands (20 % Eigenanteil beim Einsatz von Fördermitteln Wasserrahmenrichtlinie) als kaum realisierbar eingestuft wird. Zudem nennt die Projektgruppe

unter Federführung des NABU Rödermark als Hindernis, dass sich praktisch keine angrenzenden Grundstücke in öffentlicher Hand befinden und eine Einigung mit den über 60 Eigentümern als sehr schwierig angesehen wird. Handlungsmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet bestehen jedoch insbesondere im Bereich des ehemaligen Festplatzes im Zuge der Neubebauung (nördlich Alfred-Delp-Straße). Hier liegt ein großes Potential vor, die Rodau – ergänzend zum Abschnitt nördlich der Trinkbornschule und dem renaturierten Abschnitt in der „Grünen Mitte“ – naturnah und erlebbar zu gestalten. Besonders in solchen Bereichen ist der Zielkonflikt zwischen Naturschutz und Freizeitnutzung zu berücksichtigen.

Von der Herstellung eines künstlichen Rinnals (o.Ä.) entlang des Rathausplatzes hat die Projektgruppe inzwischen Abstand genommen, da neben dem finanziellen Aufwand (Herstellung und Betrieb) dies weiteren Nutzungen auf dem Platz entgegenstehen könnte. Aufgrund des oben dargestellten Bachverlaufs gibt es aus Sicht der Projektgruppe Rodau keine praktikablen Möglichkeiten, die Sichtbarkeit der Rodau (im Untersuchungsgebiet) zu verbessern. Hauptaufgabe der Projektgruppe ist die Errichtung eines Rodaulehrpfades von der Quelle bis zur Kläranlage. Dazu liegen eine Planung und ein Beschluss seitens der Stadtverordnetenversammlung vor; aus vorwiegend finanziellen Gründen wurde das Projekt bislang jedoch noch nicht umgesetzt.

## Plan 2: Bestandsanalyse Grün- und Freiräume (Ortskern Ober-Roden)

## Grün- und Freiflächen

## Bestand

## Gebietsgrenze zur Antragsstellung

oberirdische Verläufe Gewässer

Bahnlinie

## Öffentliches Grün

100

ANSWER

Markante Straßenbäume gemäß Baumkataster

## Stärken / Potentiale

## Aufenthaltsqualität / Potential

Erlebbarkeit Rodau gegeben

Prägende Freiraumstrukturen / Kulturlandschaft

## Schwächen / Defizite

Öffentlicher Spielplatz mit Erneuerungsbedarf

Aestalterische / funktionale Defizite

Mangelnde Erlebbarkeit Br

Plan 2

ISEK Rödermark

Projekt  
**Stadtumbaugebiet Ortskern Ober-Roden**  
Bearbeitungsabschnitt

## Grün- und Freiflächen

SH  
Planinhalt  
233100

Projektnummer	51.00
Projektleitung	51.1

AH Okt 2018

Gezeichnet/Datum	Geprüft/Datum	Freigegeben/Datum
------------------	---------------	-------------------

Stadt Rödermark

---

Bauherr/Auftraggeber

Rittmannsperger Architekten GmbH

Luwigshöhestraße 9 64285 Darmstadt

Telefon (06151) 96680-0, Telefax (06151) 96680-12  
Ludwigsstrasse 3, 04203 Darmstadt

 Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne Genehmigung weder vervielfältigt oder verwertet werden, noch dürfen

### 3.6 Verkehr und Mobilität

Individuelle Lebensstile, die heutzutage selbstverständlich sind, verlangen nahezu grenzenlose Mobilität. Das Rhein-Main-Gebiet ist geprägt von einem hohen Aufkommen an Verkehrsteilnehmern. Rödermark liegt am Rande des Planungsverbandes und des Ballungsraums rund um das Zentrum Frankfurt/Rhein-Main und profitiert daher von den Vorteilen der Metropolregion. Die im Folgenden formulierte Analyse ist im Plan am Ende des Kapitels zusammengefasst.

VERKEHR UND MOBILITÄT	
Stärken	Schwächen / Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung an starkes, dichtes und großes ÖPNV-Netz der Rhein-Main-Region</li> <li>• große Park-&amp;Ride-Plätze → funktioniegender Pendlerstandort</li> <li>• Kurze Entfernungen in der Innenstadt</li> <li>• Vorhandene Fußwege(kurz)verbindungen</li> <li>• Potential als Radfahrerstandort (Topografie, Entfernungen, kaum Barrieren außer Bahn)</li> <li>• Verhältnismäßig wenig Verkehr im Untersuchungsgebiet (v.a. Ziel- und Quellverkehr)</li> <li>• Einbahnstraßen, verkehrsberuhigte Zonen und Tempo 30-Zonen reduzieren (Durchgangs-)Verkehr und tragen zur Beruhigung im Gebiet bei</li> <li>• Großzügiges Kurzzeit-Parkplatzangebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kleinräumige Verkehrsprobleme (z.B. enge Altstadtgassen, Bahnübergang)</li> <li>• Große Park &amp; Ride-Plätze für Bedarf nicht ausreichend → Pendler parkieren im Straßenraum im weiteren Bahnhofsumfeld</li> <li>• Bahntrasse wirkt als starke Barriere innerhalb des Ortskerns (für MIV und Nahmobilität)</li> <li>• Rückstaus durch Schließzeiten der Bahnübergänge</li> <li>• Gestalterischer Erneuerungsbedarf der Fußwegeverbindungen</li> <li>• Verkehrliche Sicherheitsmängel entlang der Dieburger &amp; Frankfurter Straße</li> <li>• Fehlender Radschnellweg zum Bahnhof und zwischen den Ortsteilen</li> <li>• Teilweise schadhafte Fahrbahnen</li> <li>• Unattraktive öffentliche Parkplätze (Baulücken); meist versiegelt, räumliche Einfassungen mangelhaft</li> </ul>

#### 3.6.1 Fließender und ruhender Verkehr im Gebiet (MIV)

Das Untersuchungsgebiet ist nur in geringem Maße von Durchgangsverkehr belastet, sondern die meisten Bewegungen entstehen durch **Ziel- und Quellverkehr** in und aus dem Gebiet selbst bzw. seiner nahen Umgebung. Der überörtliche Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen am Untersuchungsgebiet vorbeigeführt. Als Straßen mit der stärksten Belastung treten

die Dieburger und Frankfurter Straße hervor, die als Nord-Süd-Querung Ober-Rodens die Anbindung an die B 459, den sog. Rödermarkring, sicherstellen. Diese haben die höchste Verkehrsbelastung im Ortskern. Verkehrszählungen im Oktober 2017 ergaben eine durchschnittliche Verkehrsstärke von rund 7.200 Fahrzeugen pro Tag. Dabei liegt der Anteil des Schwerlastverkehrs bei rund 2,2 %.

Gemäß der Umfrage im Ortskern im Zuge des Stadtleitbildprojekts Ortskerngestaltung (2015) werden entlang der Hauptstraßen Raser, zugeparkte Wege und das Fehlen von Zebrastreifen moniert. Regelmäßig überhöhte Geschwindigkeiten ( $> 30 \text{ km/h}$ ) ergab auch die o.g. Verkehrsmeßung. Die Mainzer Straße in Verbindung mit der Rilkestraße bindet das Untersuchungsgebiet an die L 3097, die Verbindungsstraße zwischen Ober-Roden an Urberach, an.

Vor einigen Jahren wurde der Abschnitt zwischen dem Marktplatz bis zur Einmündung der Glockengasse einschließlich des Kirchvorplatzes neu gestaltet und mit Naturstein gepflastert. Dabei wurden der Fahrbahnquerschnitt auf 6,0 m reduziert und die Gehwege niveaugleich angelegt und verbreitert. Im Zuge dieser Freiraumgestaltung wurde auf der Brachfläche in der Glockengasse ein öffentlicher Parkplatz angelegt (s. unten). Der geplante zweite Abschnitt der Straßenneugestaltung zwischen Glockengasse und Rathaus wurde bis heute noch nicht umgesetzt.

Im gesamten Untersuchungsgebiet gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Während die größeren Straßen auf Tempo 30 beschränkt sind, sind die meisten Neben- und Wohnstraßen als 30er Zonen ausgewiesen. Die Trinkbrunnenstraße entlang des Rathausplatzes sowie die Durchfahrtmöglichkeit nördlich der Kulturhalle sind als verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) ausgeschildert. Es gibt Überlegungen, in diesem zentralen öffentlichen Abschnitt zwischen Rathaus und Kulturhalle die Verkehrsführung zu ändern, um hier eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen und die öffentlichen Räume zu qualifizieren.

Die **Ringstraßen** im historischen Ortskern (fränkischer Rundling) sind meist sehr schmal, sodass ein Begegnungsverkehr in Abschnitten nicht möglich ist. Einzelne Wohn- und Nebenstraßen sind als Einbahnstraßen ausgeschildert. Diese Straßen dienen dem reinen Anliegerverkehr und sind entsprechend wenig befahren. Berichte von Anwohnern zufolge kommt es in einzelnen engen Ringstraßen (z.B. Pfarrgasse) immer wieder zu Konflikten zwischen Liefer-, Anwohner- sowie Bring-/Holverkehr.

Breiter als die innerhalb des Rundlings liegenden Straßen sind die Gartenstraße und die Rilkestraße (in Abschnitten), was Potentiale bietet. Die Fahrbahndecke der **Gartenstraße** ist in Teilen kaputt und durch starke Unebenheiten gekennzeichnet, sodass der Bodenbelag erneuerungsbedürftig ist. Der Straßenquerschnitt eröffnet Möglichkeiten zur Umgestaltung im Bestand, um die derzeit wenig räumlich strukturierte und gestalterisch ansprechende Straße aufzuwerten. In Verbindung mit einer neuen Fußgänger- und Radfahrerunterführung unter der Bahn (derzeit in Diskussion) könnte die Gartenstraße perspektivisch zu einer Fahrradstraße am östlichen Siedlungsrand werden und als sichere und verkehrsarme Nord-Süd-Verbindung fungieren. Bislang ist sie ein Teil des Radverkehrsnetzes des Landkreises Offenbach.

Im gesamten Untersuchungsgebiet befinden sich verteilt **Parkierungsflächen** für den ruhenden Verkehr (siehe Plan). Innerhalb des fränkischen Rundlings befinden sich öffentliche Parkplätze vor allem auf Baulücken. Die Parkstände sind zeitlich begrenzt; meist kann mit Parkscheibe 1 bis 2 Stunden kostenlos dort geparkt werden. Ein Teil der Parkstände ist zeitlich unbegrenzt nutzbar. Die Parkflächen sind meist vollständig asphaltiert und nicht gestaltet; räumlich eingefasst sind die Standorte in der Regel durch Gebäude, Brandwände oder Mauern. Handlungsbedarf besteht insbesondere beim größten Parkplatz im Ortskern in der Glockengasse, der derzeit sehr temporär wirkt und durch Zäune, Bauzäune, Grünstrukturen und Rückseiten von Nebengebäuden begrenzt ist. Zu Fuß kann die gekieste Parkfläche im Süden durch einen schmalen Durchgang betreten und verlassen werden. Dieser kleine und versteckte, von Grün gefasste Durchgang ist nicht klar erkennbar und dunkel. Für die Lage und Bedeutung des Parkplatzes (großer öffentlicher Parkplatz in der Nähe des Rathauses) ist er unangemessen und muss ansprechend gestaltet werden. Ferner sollten die Parkplätze Schulstraße, Obergasse und Pfarrgasse (zwei Flächen) im Hinblick auf ihre Gestaltung, z.T. Funktionalität und ökologische Qualität überarbeitet werden.



Abbildung 63: links: Parkplatz Obergasse; rechts: Ein-/Ausgang Parkplatz Glockengasse

Zusätzlich zu den Parkplätzen sind in Einzelbereichen straßenbegleitende Parkierungsflächen vorhanden. Südlich der Rodau sind rund um die Kulturhalle sowie in der dazugehörigen Tiefgarage öffentliche Parkplätze zu finden. Große Parkflächen befinden sich darüber hinaus rund um den S-Bahnhof Ober-Roden. Sowohl auf der östlichen als auch auf der westlichen Seite der Bahntrasse gibt es zahlreiche **Park & Ride-Plätze** für Pendler. Im Alltag zeigt sich jedoch, dass die Park & Ride-Anlagen zu klein dimensioniert sind und für die Zahl der Pendler nicht ausreichend sind. Dies liegt nach Aussagen lokaler Akteure u.a. daran, dass Ober-Roden sowohl die Endhaltestelle der S1 nach Wiesbaden/Frankfurt ist, als auch daran, dass dort eine Tarifzonengrenze des Rhein-Main-Verkehrsverbundes liegt.

Geparkt werden darf ferner in Abschnitten entlang der Dieburger Straße auf dem Gehweg. Von Bewohnern des Ortskerns wurde darauf hingewiesen, dass die **straßenbegleitenden Parkplätze** entlang der Dieburger Straße entsprechend dem eben dargestellten Problem häufig von Pendlern genutzt werden und die Parkplätze entsprechend für Besucher, Kunden und Bewohner fehlen.

### 3.6.2 Öffentlicher Nahverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Mit dem Bahnhof Ober-Roden ist der Stadtteil in einer hohen Taktung an das Nahverkehrsnetz des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (rmv) angeschlossen. Damit besitzt Ober-Roden eine wichtige Bedeutung innerhalb der Region, da der Bahnhof Ober-Roden die Endhaltestelle der S-Bahn-Linie S1 nach Wiesbaden/Frankfurt bildet und dementsprechend Pendler aus der Umgebung in Ober-Roden den Anschluss in Richtung des Ballungsraums nutzen.

Positiv hervorzuheben ist der vor wenigen Jahren neu gestaltete und **barrierefrei umgebaute Bahnhofsvorplatz** Ober-Rodens. Im Zuge der Erneuerung wurde auch ein Fuß- und Radweg vom Bahnübergang Dieburger Straße zum Bahnhofsgebäude bzw. zur Unterführung angelegt. Im Süden wurde die bestehende Park & Ride-Anlage erweitert. Auch das historische Bahnhofsgebäude wurde von einem Investor innen und außen aufwendig saniert. Neben den üblichen DB-Infrastrukturen befinden sich Geschäfte und Büroräume im Gebäude. Innerhalb des ovalen Anbaus mit zugehöriger Dachterrasse sind zudem Flächen für hochwertige Gastronomie vorgesehen. Spätestens nach deren Eröffnung bildet der Bahnhof Ober-Roden ein attraktives Tor zur Stadt.

Regelmäßig Anlass für Diskussionen sind die beiden **Bahnübergänge** im Untersuchungsgebiet. Die Dieburger Straße wird von der S-Bahn-Linie in Richtung Frankfurt Main Hauptbahnhof/Wiesbaden gekreuzt; die Trinkbrunnenstraße/Odenwaldstraße wird von der Regionalbahnlinie Richtung Dreieich-Buchschlag gequert. Besonders am Bahnübergang in der Dieburger Straße kommt es nicht nur zu Stoßzeiten zu Rückstaus aufgrund der hohen Taktung der S-Bahn. Gleichzeitig sind aufgrund zu kleiner Aufstellflächen für die zu Stoßzeiten zahlreichen Fußgänger und Radfahrer (darunter viele Schüler) Sicherheitsmängel zu verzeichnen.



Abbildung 64: Bahnübergang Dieburger Straße

Der Bereich rund um den Bahnübergang fungiert als Zugang zum Ortskern, der jedoch derzeit nicht entsprechend gestaltet ist. Es ist nicht wahrnehmbar, dass man kurz nach Überquerung der Schienen das Zentrum erreicht hat. Aus städtebaulicher Sicht ist der Bahnübergang räumlich nicht gefasst.

Einerseits ist eine sehr gute Anbindung von Ober-Roden an das regionale Schienennetz gewährleistet, andererseits wirken die Bahntrassen als starke **Barrieren** innerhalb Ober-Rodens.

Sie trennt den Siedlungskörper in drei Bereiche, die nur an den beiden Bahnübergängen und am südlichen Ortsrand Ober-Rodens (Rödermarkring) gequert werden kann.

Innerhalb Ober-Rodens wird bereits seit längerem über Möglichkeiten diskutiert, die Schließzeiten der Bahnübergänge zu verkürzen bzw. zu optimieren. Parallel dazu stehen Überlegungen im Raum, welche Alternativen und Umlenkungsmaßnahmen für Fußgänger- und Radfahrer geschaffen werden können. Im Vordergrund dieser Diskussionen steht derzeit der Bau einer **Unterführung** für den Fuß- und Radverkehr unter der S-Bahn-Trasse zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten. Diese könnte die Anbindung des großen Wohngebiets im Südosten von Ober-Roden (v.a. „Im Breidert“) an den Ortskern sowie in die nordwestlichen Wohngebiete (samt weiterführender Schule) verbessern und für den Fuß- und Radverkehr eine sichere Verbindung (als Alternative zur Dieburger Straße) bieten. Auch die überkommunalen Radverkehrsnetze (hier u.a. die Verbindung Dietzenbach-Rödermark-Eppertshausen) würden vom Bau einer Unterführung profitieren. An dieser Stelle ist eine genaue Untersuchung des gesamtstädtischen Verkehrsnetzes und der Kosten-Nutzen-Relation erforderlich.

Zusätzlich zum Schienenverkehr verkehren mehrere **Buslinien**, die die Rödermärker Stadtteile untereinander verbinden und an umliegende Kommunen anbinden. Im Untersuchungsgebiet liegen drei Haltestellen, wobei die an der Trinkbornschule nur dem Schülerverkehr dient und die Busse entsprechend selten verkehren.<sup>78</sup>

### 3.6.3 Fußgänger und Radfahrer (Nahmobilität)

Ausführliche und aktuelle Aussagen zur Nahmobilität in Rödermark trifft der Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark 2017, auf den an dieser Stelle für eine ausführliche Darstellung verwiesen wird. Darüber hinaus benennt das Nahmobilitätskonzept konkrete Maßnahmenvorschläge insbesondere für drei Vertiefungsbereiche: Zwischen Trinkbrunnenstraße und Rödermarkring Ober-Roden, Grüne Mitte und das Zentrum Urberachs mit Bahnhofstraße, Ober-Rodener Straße und der B486.

Innerhalb bzw. am Rande des historischen Ortskerns gibt es mehrere **Fußwegeverbindungen**. Die meisten sind speziell für Fußgänger ausgewiesen und bieten eine gute Durchwegung des Ortskerns. Einige dieser Fußwegeverbindungen bedürfen einer gestalterischen Erneuerung, bilden aber ein funktionales Verbindungsnetz. Handlungsbedarf besteht insbesondere in der Grabenstraße (stark schadhafter Belag), am Fußweg am katholischen Kindergarten (Pflasterung nicht barrierefrei), am Durchgang zwischen Kirchplatz und Glockengasse (sehr schmale Parzelle zwischen hohen Brandwänden) sowie am Gehweg östlich der Kulturhalle in Richtung Bahnübergang. Die fußläufige Querverbindung zwischen der Dieburger Straße südlich des Bahnübergangs und dem Areal rund um Rathaus/Trinkbornschule/westlicher Ortskern ist ein verborgener Weg, der von einheimischen Fußgängern, Radfahrern und Schülern stark frequentiert wird. Die Nutzer queren dabei den Vorbereich der Kulturhalle und nutzen den kleinen Fußweg östlich der Kulturhalle, der am Bahnübergang Dieburger Straße einmündet. Da diese Verbindung nicht für eine größere Frequenz angelegt wurde, besteht hier aufgrund der

<sup>78</sup> Vgl. [https://www.kvgof.de/fileadmin/pdf-downloads/netzplaene/LNP\\_Roedemark.pdf?\\_=1512739108](https://www.kvgof.de/fileadmin/pdf-downloads/netzplaene/LNP_Roedemark.pdf?_=1512739108), Interaktive Karte des rmv

teilweisen Enge (Fußgänger und Radfahrer), Sicherheitsaspekte am Bahnübergang (zu kleine Aufstellflächen) und häufigen Nutzung deutlicher Handlungsbedarf. Ansonsten wird das Fußgängernetz in den meisten Fällen durch den fahrbahnbegleitenden Gehweg gebildet. Ein Beispiel für einen attraktiven Fußweg bildet das Weihgässchen. Da es den innersten Ring vervollständigt, sollten hier die Eingänge gestalterisch hervorgehoben werden.

Die **Gehwege** südlich des historischen Rundlings bis zum südlichen Ende des Untersuchungsgebiets sind meist zwischen 1,5 und 2,0 m breit; im historischen Ortskern sind die straßenbegleitenden Fußwege jedoch oft sehr schmal (<1,0 m) bzw. an einigen Stellen nicht nutzbar und teilweise kaum für eine Person ausreichend. Engstellen im Straßenraum gehen in der Regel zulasten der Fußgänger. Teilweise parken Autos auf den Gehwegen (eingezeichnete Parkierungsflächen), sodass die Bürgersteige nochmals verschmälert werden, was die Nutzbarkeit besonders für Menschen mit Kinderwagen oder Gehhilfen beeinträchtigt (z.B. Dieburger Straße). Der Kritikpunkt der schmalen Gehwege wurde auch im Zuge des Leitbildprozesses von den Bürgern genannt.

Als kritisch wird der zum Teil schmale Gehweg entlang der Dieburger Straße zwischen Glockengasse und Trinkbrunnenstraße gesehen, was aufgrund des stärkeren Verkehrs dort Gefahren mit sich bringen kann. Ein weiteres **Gefahrenpotential** hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist die Engstelle an der Frankfurter Straße zwischen der Einmündung Schulstraße und Obergasse/Ringstraße.



Abbildung 65: Engstellen Gehweg mit Gefahrenpotential

Damit besteht ein in der Regel ausreichendes, aber nicht in besonderem Maße attraktives Wegenetz. Definierte **Netze für den Fußverkehr** bestehen in Rödermark vor allem für die Wege zu den Grundschulen in den Stadtteilen Ober-Roden und Urberach. Die empfohlenen Schulrouten sind auch im Straßenraum über Kennzeichnungen im Straßenbelag („kleiner Rödermärker“) wahrnehmbar. Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen gibt es vereinzelt.



Abbildung 66: „Kleiner Rödermärker“ – Schulrouten

In den schmalen historischen Gassen ist teilweise ein nicht nutzbarer (extrem schmaler) Gehweg vorhanden. Problemlos dagegen ist eine Nutzung des gesamten Straßenraumes durch alle Verkehrsteilnehmer (niveaugleicher Ausbau). Der zusätzlichen Funktion als Aufenthalts- und Kommunikationsort kann der Straßenraum nicht gerecht werden: ohne Begrünung, Möblierung oder Aufenthaltsinseln wird der nachbarliche Austausch nicht gefördert.

Auf dem Weg durch das Gebiet gibt es nur wenige Möglichkeiten für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen, eine Pause zu machen. Öffentliche Bänke, die zu **Ruhepausen** einladen, gibt es im Untersuchungsgebiet nur wenige. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sollten bei der zukünftigen Gestaltung von öffentlichen (Straßen-)Räumen verstärkt die Bedürfnisse älterer Menschen beachtet werden.

**Radverkehrsnetze** bestehen in Rödermark mit Haupt- und Nebenrouten durch das Radwege- netz des Kreises Offenbach, des Regionalverbands (RegFNP) sowie einem lokalen Radnetz (inkl. Schülerradrouten), das im Nahmobilitätplan Rödermark dargestellt ist (siehe Abbildung). Wesentlich für das Untersuchungsgebiet sind hierbei die Routen in Nord-Süd-Richtung (Dieburger/Frankfurter Straße) sowie dem Ring rund um den historischen Ortskern (Gartenstraße, Trinkbrunnenstraße, Rilkestraße, Mainzer Straße). Separate Radwege/-streifen gibt es im Untersuchungsgebiet keine; alle Straßen werden im Mischverkehr befahren. Am Bahnübergang Dieburger Straße finden sich (rot markierte) Aufstellbereiche für Fahrradfahrer; die Gleise selbst sind nicht mit einer separaten Querungsanlage versehen.

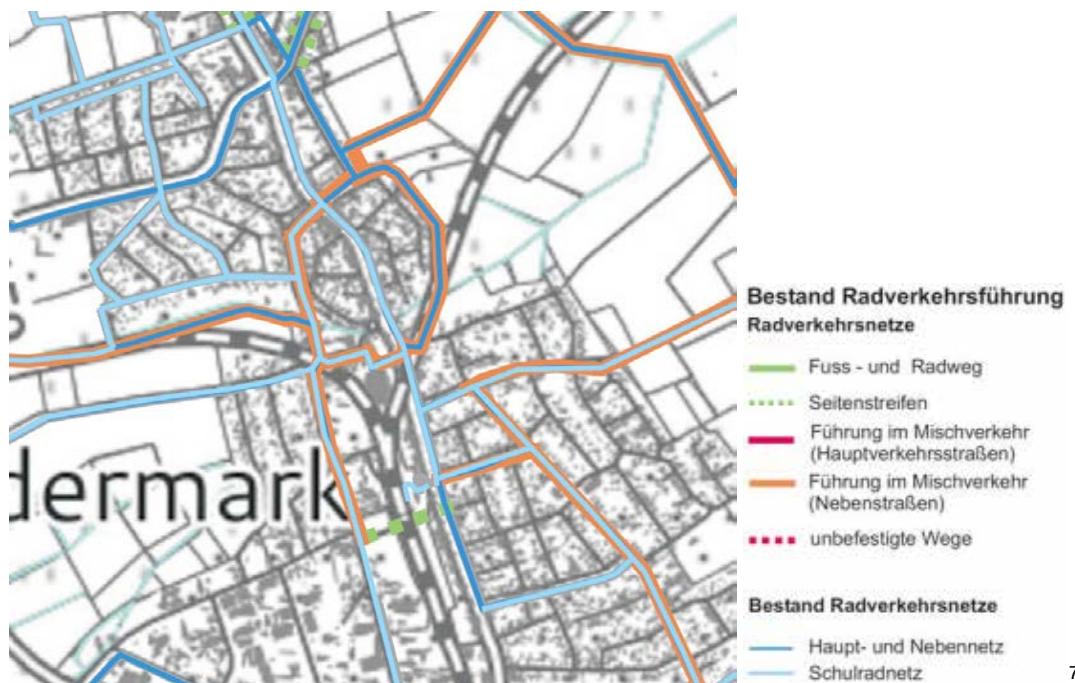


Abbildung 67: Bestand Radverkehrsführung

Spezielle Konfliktpunkte nennt der Nahmobilitätsplan für das Untersuchungsgebiet keine. Beängtelt wird die fehlende Durchgängigkeit des Radwegs aus Urberach-Süd kommend über die Trinkbrunnenstraße in Richtung Rollwald (Ortsteil von Nieder-Roden in der Stadt Rodgau). Zudem wird ebenfalls der Bau einer Unterführung im Bereich Gartenstraße/Am Rosengarten empfohlen, um die Radverkehrssituation auf der als Hauptnetz ausgewiesenen Verbindung zwischen den Rödermärker Stadtteilen und weiträumig zwischen Dietzenbach und Dieburg zu verbessern (siehe Analyseplan Verkehr). Kritisch werden bauliche Engstellen an Einzelpunkten beurteilt.<sup>80</sup>

2017 und 2018 wurden seitens der Stadt Rödermark zur Förderung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet neue Abstellmöglichkeiten geschaffen und alte Fahrradständer ausgetauscht. Standorte im Untersuchungsgebiet sind u.a. am Rathaus, an der Bücherei, an der Kulturhalle und am S-Bahnhof.

Ende 2015 wurde der Runde Tisch Radverkehr eingerichtet, der u.a. ein Mängelkataster zum Radverkehr in Rödermark führt, das kontinuierlich fortgeschrieben wird und Grundlage für Verbesserungen im Radverkehr ist.<sup>81</sup> Seit 2014 beteiligt sich Rödermark am „Stadtradeln-Wettbewerb“. Ziel der deutschlandweiten Kampagne ist es, den Radverkehr in der Stadt voranzubringen.

Die **Grüne Mitte** wird in Ost-West-Richtung von drei Wirtschaftswegen gequert, die alle durch Fußgänger und Fahrradfahrer genutzt werden. Dabei ist nur der Oberwiesenweg, der an der Trinkbornschule endet, beleuchtet. Der Heiligenweg dient als direkte Verbindung zwischen

<sup>79</sup> Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2017), Ausschnitt aus Karte 2 des Nahmobilitätsplans

<sup>80</sup> Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2017)

<sup>81</sup> Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2017)

Urberach-Süd und dem Bahnhof Ober-Roden (S-Bahn-Anschluss). Die Wege weisen größtenteils eine gutes Naherholungspotential und Aufenthaltsqualität auf, einzelne Stellen sollten in Hinblick auf ungepflegte Vegetation, fehlende Beleuchtung, Ergänzung von Wegweisern und Engstellen optimiert werden.<sup>82</sup>

### Plan 3: Bestandsanalyse Verkehr (Ortskern Ober-Roden)

---

<sup>82</sup> Vgl. LK Argus Kassel GmbH (2017)

## Verkehr

Bestand	Gebietsgrenze zur Antragsstellung oberirdische Verläufe Gewässer
Bahnlinie	
P	Parkplatz (öffentl.)
P	Tiefgarage
H	Bushaltestelle
	Lichtsignalanlage
	Zebrastreifen
	eingeschränkte Durchfahrmöglichkeit
	Bahnübergang
	Einbahnstraße
30	Geschwindigkeitsreduzierter Bereich (Tempo 30)
	Radwegenetz des Landkreises Offenbach und des Regionalverbandes

## Stärken / Potentiale

■■■■■	Fußwegeverbindungen, z. T. mit Gestaltungsbedarf
▲	Potential: Fahrradschnellweg
▼	Wegeverbindung in den Landschaftsraum

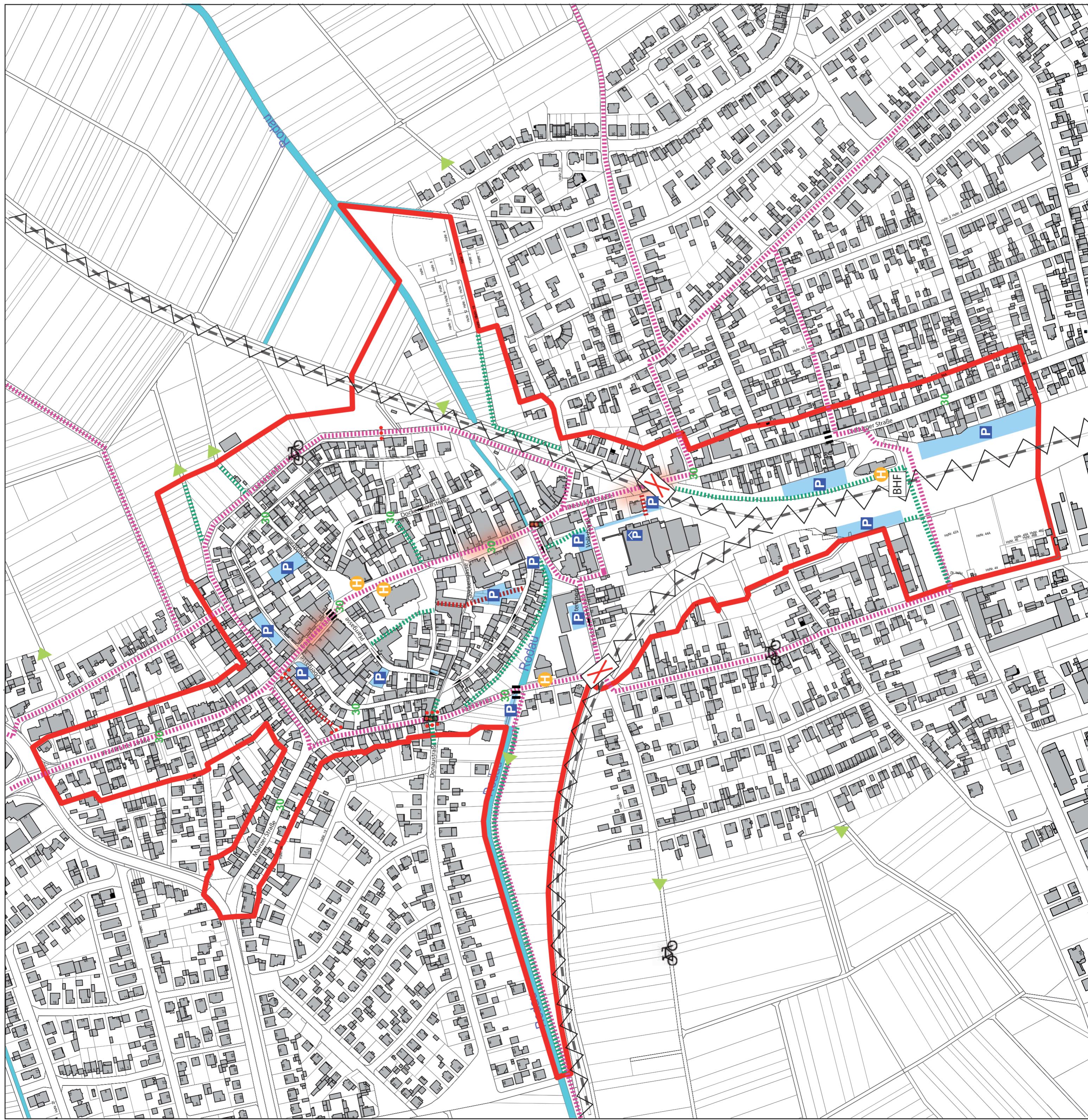
## Schwächen / Defizite

■■■■■	Wesentliche fehlende / ungenügende Fußwegeverbindungen
△	Städtebauliche Barriere

Auffälliges Gefahrenpotential (Verkehrssicherheit)

## Plan 3

ISEK Rödermark			
Projekt	Stadtumbaugebiet Ortskern Ober-Röder		
Bearbeitungsabschnitt			
Verkehr			
Planinhalt	UH	SH	1:3000 i.O.
Projektkennung	Projektleitung	Bearbeitung	Maßstab
23100			
AH MÄTZ 2019	Gezeichnet/Datum	Geprüft/Datum	Freigegeben/Datum
			Plannummer
			Bauherr/Auftraggeber
			Rittmannsperger Architekten GmbH
			Bauplanung + Stadtplanung + Sanierungsbetreuung
			Ludwigshöhnstraße 9, 64285 Darmstadt
			Telefon (06151) 9880-0, Telefax (06151) 9880-12
			Dieser Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne Genehmigung weder vervielfältigt oder verwendet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an dritte Personen gemacht werden (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 19.6.1909 Urhebergesetz).



## 3.7 Energie, Umwelt- und Klimaschutz

Nachhaltigkeit, Klimawandel und Ressourcenschonung sind ein prägendes Thema im globalen Diskurs und bringen vielseitige und komplexe Herausforderungen und Aufgaben mit sich. Besondere Bedeutung kommt dabei der lokalen Ebene zu, um Lösungen und Anpassungsstrategien für den Umgang mit Ressourcen und klimatischen Veränderungen zu entwickeln. Wichtige Aspekte hierbei sind der energetische Zustand der Gebäude und deren Versorgung, Frei- und Grünflächen, Umweltschutz sowie die Mobilität im Untersuchungsgebiet.

### 3.7.1 Stadtklima und Klimaanpassung

Das Untersuchungsgebiet verursacht aufgrund der Bebauungsstruktur, der Flächenversiegelung, des geringeren Vegetationsbestands sowie der Vielzahl unterschiedlicher Emittenten im Vergleich zur weniger oder nicht bebauten Umwelt klimatische Effekte, die als Stadtklima bezeichnet werden. Aufgrund des kleinstädtischen Charakters von Rödermark und der Lage im Grünen stellt sich die klimatische Situation jedoch nicht besonders verschärft dar.

Das Untersuchungsgebiet ist zu großen Teilen versiegelt; Grünflächen befinden sich – größtenteils in Form von Kleingärten – jeweils am westlichen und östlichen Rand des Gebiets. Die recht dichte Bebauung und der hohe Versiegelungsgrad im Ortskern führen kleinräumig zu bspw. einer höheren Hitzebelastung und einer schlechteren Luftqualität. Da das Gebiet ein Defizit an Grün- und Freiflächen aufweist, kühlte die Siedlung weniger gut ab. Zudem fehlen auch straßenbegleitende Bäume größtenteils, die als Schattenspender und Klimapuffer wirken könnten, was zu sommerlicher Hitzebelastung führt, wobei die Belastung vor allem ältere Menschen betrifft. Zudem hat der Boden eine verringerte Rückhaltefähigkeit, was zu unkontrolliertem Oberflächenabfluss führen kann. Kaltluft, welche auf den angrenzenden Grünflächen und im Bereich der Rodau entsteht, wird in Folge der historisch bedingten Baustruktur des Rundlings abgeschirmt und kann nicht in den Ortskernbereich eindringen. Der Ortskernbereich kann als eine kleinräumige Wärmeinsel eingestuft werden. Als klimatische Ausgleichsflächen wirken die großflächigen Landschaftsräume in der direkten Umgebung. Besondere stadtklimatische Auswirkungen des Untersuchungsgebiets sind daher – auch aufgrund der geringen flächigen Ausbreitung Rödermarks – nicht zu erwarten.

Der kurze Umweltbericht zu Stadtklima und Lufthygiene für die Stadt Rödermark (2010) untersucht die klimatische und lufthygienische Situation in Rödermark bzw. der Region und bescheinigt der Stadt Rödermark grundsätzlich günstige Wetterverhältnisse. Das gesamte Stadtgebiet unterliegt dem Einflussbereich von Kaltluftströmen. Die klimaökologische Situation wird als thermisch ausgeglichenes Freilandklima mit geringen Anzeichen einer urbanen Überwärmung beschrieben, wobei die Intensität der Wärmeinseln auch im Vergleich zu anderen Städten des Landkreises Offenbach als sehr gering klassifiziert wird. Die leicht ausgeprägten Wärmeinseln Ober-Roden und Urberach profitieren von der „Grünen Mitte“, die nicht bebaut werden sollte.

### 3.7.2 Erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Klimaschutz

Entsprechend den nationalen Klimaschutzz Zielen soll der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf weniger als 2°C über dem vorindustriellen Niveau bis Ende des 21. Jahrhundert begrenzt werden. Außerdem sollen in Deutschland bis 2020 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40 % gegenüber dem Jahr 1990 und bis 2050 um mindestens 80 % verringert werden. Wesentliche Bausteine sind hierbei zwei Aspekte: zum einen die Verringerung des Energieverbrauchs durch eine verbesserte Energieeffizienz, zum anderen die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien an der Energieerzeugung (Strom und Wärme).

Diese beiden Bausteine werden im **Klimaschutzkonzept Rödermark** (2012) untersucht, auf welches an dieser Stelle verwiesen wird. Das Konzept ermittelt den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Stadt Rödermark und analysiert die Potentiale vor Ort. Dabei liegt der Fokus der Potentialanalyse auf dem Bereich erneuerbare Energien, dem (Wohn-)Gebäudebestand, dem Verkehr und den kommunalen Gebäuden. Die Maßnahmen verteilen sich auf die Handlungsfelder Gebäude/Energie, erneuerbare Energien, Mobilität/Wirtschaft und Bewusstsein/Konsum. Seit 2014 ist ein Klimaschutzmanager/-managerin in Rödermark tätig. Im Untersuchungsgebiet befindet sich eine öffentliche Elektroladesäule hinter der Kulturhalle (Dieburger Straße 27), die eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität unterstützen soll.

Im Untersuchungsgebiet liegt – wie bereits in Kapitel 3.4.3 beschrieben – an vielen Stellen ein **energetischer Modernisierungs- und Sanierungsbedarf** bei den privaten und öffentlichen Gebäuden vor. Da Gebäude viel Energie verbrauchen, ist es ein nationales Ziel, den Wärmebedarf der Gebäudebestände zu senken. Hierbei ist das Potential zur Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparung nach äußerer Beurteilung insbesondere bei älteren Gebäuden, wie sie auch im Untersuchungsgebiet zu finden sind, recht hoch.

Das vorliegende Klimaschutzkonzept ist u.a. zum Ergebnis gekommen, dass der Primärenergieverbrauch zu über der Hälfte durch den Sektor Haushalte bestimmt wird, sodass hier die größten Potentiale für die weitere CO<sub>2</sub>-Reduzierung in Rödermark liegen, wobei der Verbrauch in den vergangenen Jahrzehnten spürbar zurückging. Die fortgesetzte Modernisierung der Gebäude zur Minimierung des Energieverbrauchs sowie des Verbrauchs an fossilen Energieträgern und der damit einhergehenden Senkung der Nebenkosten wird daher empfohlen. Einsparpotential bieten v.a. eine Verbesserung der Wärmedämmung (Fenster, Fassade), eine effizientere Heizung sowie Maßnahmen zur Senkung des Stromverbrauchs. Diese Themen sind besonders im (historischen) Ortskern mit dem älteren Gebäudebestand relevant. Augenscheinlich besteht bei vielen Liegenschaften im Untersuchungsgebiet energetischen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf, was sich positiv auf den Energieverbrauch und damit den Klimaschutz auswirken würde. Hier gilt es, Eigentümer zu beraten und Anreize zu setzen, ihre Immobilien energetisch zu modernisieren. So kann der Energieverbrauch gesenkt und die Energieeffizienz erhöht werden.

Weiterhin sollte die Maßnahmenvorschläge des Klimaschutzkonzepts weiterverfolgt werden, in welchen Bereichen eine umweltschonende und zuverlässige **Energieversorgung** ergänzt

werden kann. Laut den Ergebnissen des Leitbildprozesses werden inzwischen verstärkt Photovoltaikanlagen vonseiten der Bürger, der Unternehmen und der Stadt errichtet, sodass Potentiale hier teilweise bereits genutzt werden.

## 3.8 Soziale Infrastruktur, Kultur, Freizeit und Sport

### 3.8.1 Bildung und Betreuung

Im Untersuchungsgebiet gibt es einzelne **Kinderbetreuungseinrichtungen**. Neben der Kindertagesstätte in Trägerschaft der katholischen Pfarrgemeinde St. Nazarius, in der 3- bis 6-jährige Kinder betreut werden (75 Plätze), bietet die im Gebiet gelegene Trinkbornschule eine Hort-/Schulkindbetreuung an (190 Plätze). Weitere Kindertageseinrichtungen sind im Siedlungsgebiet von Ober-Roden verteilt, v.a. im Gebiet südöstlich des Bahnübergangs an der Dieburger Straße/Wohngebiet Breidert.<sup>83</sup> In der Rödermärker Tagespflege arbeiten im Juni 2017 insgesamt 10 Tagespflegepersonen, welche 41 Plätze zur Verfügung stellen, die alle belegt sind.

In Kinderbetreuungseinrichtungen stehen am 01.03.2018 für ganz Rödermark 224 Plätze für unter 3-Jährige (U3) und 980 Plätze für 3-Jährige bis Schuleintritt (Ü3) zur Verfügung.<sup>84</sup> Die Anmeldung für eine Kinderbetreuungseinrichtung oder für die Tagespflege erfolgt mittels einer Online-Anmeldung bei der Stadt Rödermark. Ausführliche Informationen finden sich in der Kindertagesstätten-Bedarfsplanung 2017 der Stadt Rödermark, deren für das Untersuchungsgebiet relevante Aussagen im Folgenden zusammengefasst werden.

In den letzten Jahren ist die Zahl der Geburten in Rödermark gestiegen; zudem steigt der **Bedarf an Betreuungsplätzen** durch Zuzüge von jungen Familien (Neubaugebiete) und Flüchtlingsfamilien. Allein für die aktuellen Neubaugebiete müssen gemäß dem Kindertagesstätten-Bedarfsplan der Stadt mindestens 330 Betreuungsplätze (U3, Ü3, Hort) geschaffen werden. Gleichzeitig wird seitens der städtischen Fachabteilung Kinder rückgemeldet, dass ein Fachkräftemangel für Betreuungspersonal die Situation deutlich verschärft. Gemäß dem Kindertagesstätten-Bedarfsplan 2017 der Stadt Rödermark konnten 2017 daher trotz vorhandenen Räumlichkeiten Betreuungsplätze nicht belegt werden. Der Fachkräftemangel in der fröhkindlichen Bildung an Kitas und Schulen ist ein grundsätzliches Problem; gerade im Rhein-Main-Gebiet ist die Konkurrenz um Bewerber groß.<sup>85</sup>

Nimmt man eine Maximalbelegung an, so weist Rödermark in der **U3-Betreuung** einschließlich Tagespflege 2017 einen Versorgungsgrad i.H.v. 36,4 % auf (Minimalbelegung: 31,5 %). Der Durchschnitt im Landkreis liegt bei 27,9 % - die Stadt Rödermark nimmt kreisweit einen Spitzenplatz ein. Mit Hinblick auf den Rechtsanspruch auf einen U3-Betreuungsplatz stehen zum 31.07.2018 insgesamt 154 anspruchsberechtigte U3-Kinder auf der Warteliste. Vor dem Hintergrund des steigenden Bedarfs (Zuzug, Migration) ist ein **Ausbau des U3-Angebots notwendig**. Eine Ergänzung des Angebots im Untersuchungsgebiet wird mit der Kita „Am Festplatz“ voraussichtlich ab Sommer 2019 bereit stehen.<sup>86</sup>

Hinsichtlich der **Ü3-Betreuung** sind 2017 mehr Plätze verfügbar als Kinder mit einem Rechtsanspruch vorhanden sind (Versorgungsgrad 106,9 %). Der Versorgungsgrad reduziert sich

<sup>83</sup> Vgl. Magistrat der Stadt Rödermark (2017)

<sup>84</sup> Vgl. Datenerhebung zur Planung der Kindertagesbetreuung gemäß § 30 HKJGB des Kreises Offenbach (Sozial- und Jugendhilfeplanung)

<sup>85</sup> Vgl. Magistrat der Stadt Rödermark (2017)

<sup>86</sup> Ebd., S. 17f

jedoch aufgrund Integrationsmaßnahmen und Neubelegungen, sodass Ende 2017 nicht jedem Kind mit Rechtsanspruch einen Betreuungsplatz angeboten werden kann (98,9 %). Verschärft stellt sich die Situation in Ober-Roden dar, da auch 2018 der Bedarf weiter steigt (v.a. Neubaugebiete) und Fachpersonal/Räumlichkeiten (noch) nicht zur Verfügung gestellt werden können. Perspektivisch (ab 01.01.2019) werden rund 50 Ü3-Plätze in der Kita „Atrium Bahnhof Ober-Roden“ hinzukommen, die im Zuge der sich aktuell im Bau befindlichen Immobilienentwicklung westlich des S-Bahnhofs entstehen.<sup>87</sup>

Am südlichen Rand des fränkischen Rundlings im Untersuchungsgebiet befindet sich die **Grundschule „Trinkborn“**, deren „Dependence“ (zweiter Standort) im Wohngebiet Breidert im Süden Ober-Rodens liegt. Die Grundschulen werden als Schulen mit freiwilligen Ganztagsgesangeboten an 3-4 Tagen die Woche geführt. Derzeit werden in der Trinkbornschule vier Züge geführt, in der Dependance zwei (Klasse 1-3); für die 4. Klasse werden die Schüler am Hauptstandort zusammengeführt. In der Trinkbrunnenstraße befindet sich der zugehörige **Hort**, der rund 190 Plätze anbietet (174 Kinder zum Schuljahresbeginn 2017/2018 aufgenommen). Der Hort besitzt einen kleinen Außenbereich zum Spielen und Aufenthalt im rückwärtigen Bereich, der recht beengt wirkt. Die Schule selbst hat einen weitestgehend vollständig asphaltierten Schulhof; die Außenflächen werden in Teilen als Parkfläche genutzt. Aus Mangel an eigenen Freiflächen nutzen beide Einrichtungen den benachbarten und einzigen öffentlichen Grünraum Ober-Rodens an der Rodau. Die intensive Nutzung ist der Fläche anzusehen.



Abbildung 68: Versiegelte Schulhof/Außenflächen Trinkbornschule

Im Norden Ober-Rodens ist die **Oswald-von-Nell-Breuning-Schule**, eine Integrierte Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe / Europaschule, ansässig. Somit können in Rödermark alle Schulabschlüsse erreicht werden.

Gemäß dem **Schulentwicklungsplan** des Landkreises Offenbach 2018 wird bis zum Schuljahr 2023/24 mit einem Anstieg der Schülerzahlen im Grundschulalter gerechnet (voraussichtlich Siebenzügigkeit der Grundschule erforderlich). Aktuell sind im Rödermark rund 960 Schüler im Grundschulalter gemeldet; wie oben bereits ausgeführt wird diese Zahl durch den Zuzug weiter steigen. Derzeit scheint eine Erweiterung des Schulgeländes am Stammhaus der Trinkbornschule nicht möglich, sodass ein Ausbau der Grundschule nur am

<sup>87</sup> Ebd., S. 19, 22

Standort im Breidert erfolgen kann.<sup>88</sup> Laut dem Kindertagesstätten-Bedarfsplan 2017 ist eine Erweiterung der Schulkindbetreuung unbedingt erforderlich; bauliche Maßnahmen für den Ganztagsbetrieb sind dringend notwendig (Dependence Breidert).

Für die Oswald-von-Nell-Breuning-Schule wird bis zum Schuljahr 2023/24 ein spürbarer Rückgang der Schülerzahlen prognostiziert; ab 2024 soll die Anzahl der Schüler wieder steigen. Zu verzeichnen ist derzeit jedoch, dass ein nicht zu unterschätzender Anteil der Rödermärker Kinder und Jugendlichen nicht auf die Oswald-von-Nell-Breuning-Schule wechselt, sondern auf weiterführende Schulen in umliegenden Kommunen.<sup>89</sup>

Den Veränderungsprozessen hinsichtlich der Kinderbetreuung sowie der schulischen Einrichtungen gilt es, im Rahmen der Stadtentwicklung verstärkt Rechnung zu tragen. Die veränderten Anforderungen (z.B. Betreuungsanspruch) und die Bedarfe der Einwohner stellen die Kommune Rödermark vor Herausforderungen, die sich kleinteilig im Quartier widerspiegeln. Die sozialen Infrastrukturen – wie insbesondere Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen – bilden einen zentralen **weichen Standortfaktor**, der sich auf die Attraktivität eines Gebiets auswirkt. Für das Untersuchungsgebiet des Ortskerns gilt es, die derzeit gute Ausgangssituation mit Grundschule, Hort und Kita weiter auszubauen und qualitativ hochwertig zu entwickeln. Es muss Wert darauf gelegt werden, den Ortskern zukunftsfähig aufzustellen und den (potentiellen) Einwohnern ein attraktives Angebot zu bieten.

Die **Volkshochschule** des Kreises Offenbach (VHS) sitzt zentral im Untersuchungsgebiet neben dem Rathaus Ober-Roden und bietet ein entsprechend breites Bildungsprogramm für alle Altersgruppen, vorwiegend für Erwachsene und Senioren. Ebenfalls im Untersuchungsgebiet befindet sich die **Stadtbibliothek** von Rödermark, die somit eine wichtige Funktion in der Rödermärker Bildungslandschaft einnimmt. Mit dieser Vielzahl an sozialen Infrastrukturen (Bildungs- und Betreuungseinrichtungen) kann die Situation im Ortskern als positiv bewertet werden.

### 3.8.2 Freizeit, Kultur und Sport

Rödermark kann mit einem breiten kulturellen Angebot aufwarten; im Speziellen ist in dieser Hinsicht die 1995 eröffnete **Kulturhalle** mitten im Untersuchungsgebiet mit 720 Sitzplätzen zu nennen, in der Theatervorstellungen, Konzerte und andere Veranstaltungen (Seminare, Messen, Bälle oder auch private Feierlichkeiten) stattfinden. In räumlicher Nähe zur Kulturhalle nutzt der Verein „Kunst in Rödermark“ (KiR) eine städtische Liegenschaft (Dieburger Straße 29), die jedoch stark modernisierungsbedürftig ist.

Ein breites Angebot direkt vor Ort im ehemaligen Feuerwehrhaus bietet das **Jugendzentrum** Ober-Roden in Kombination mit dem Jugendzentrum in Urberach: Neben einem offenen Treff (Billard, Tisch-Kicker, Tischtennis, Internet, Musik etc.) werden wöchentlich unterschiedliche

---

<sup>88</sup> Vgl. Kreis Offenbach (2018)

<sup>89</sup> Vgl. Kreis Offenbach (2018)

Freizeitbeschäftigungen angeboten (Klettern, Kochen, Fahrradwerkstatt etc.). Ein Senioren-treffpunkt befindet sich ebenfalls im ehemaligen Feuerwehrhaus.

Wie in Kapitel 3.5.1 dargestellt, findet sich ein erneuerungsbedürftiger Spielplatz in der Gartenstraße; Bolzplätze oder Freiräume für Jugendliche fehlen im Untersuchungsgebiet vollständig. In rund knapp 1 km Entfernung von der historischen Ortsmitte (rund 500 m westlich des S-Bahnhofs) – und damit außerhalb des Untersuchungsgebiets – gibt es einen Bolzplatz (Lengertweg).

Eine wichtige religiöse Einrichtung ist die katholische Kirche St. Nazarius im Zentrum Ober-Rodens, die mit ihrer Pfarrgemeinde im Untersuchungsgebiet ansässig ist.

Darüber hinaus sind im Stadtteil Ober-Roden verschiedene Freizeitangebote und kulturelle Möglichkeiten vorhanden, die jedoch nicht direkt im Untersuchungsgebiet angesiedelt sind (z.B. Sporthallen, Waldfestplätze). Von Bedeutung sind hier insbesondere die großen Sport- und Musikvereine mit zahlreichen Mitgliedern aller Altersstufen.

### 3.9 Lokale Ökonomie

Rödermark befindet sich in einer starken Wettbewerbssituation mit den umliegenden Mittel- und Oberzentren der Rhein-Main-Region: Frankfurt, Darmstadt, Dieburg, Offenbach sind schnell zu erreichen. Indikatoren wie der spürbare Kaufkraftabfluss sowie der gesamtstädtisch stark negative Pendlersaldo zeigen auf, dass Rödermark aufgrund dieser Lage eine eingeschränkte Bedeutung als Einkaufs- und Arbeitsstandort hat.

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend von Wohnnutzung geprägt. Die lokal ansässigen Dienstleistungsbetriebe, der Einzelhandel und die Gastronomie vor Ort befinden sich vorwiegend in den Erdgeschosszonen entlang der zentralen Straßen (Dieburger, Frankfurter Straße).

#### Einzelhandel und Nahversorgung

Wie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt, umfasst der zentrale Versorgungsbereich (ZVB) in Ober-Roden den Ortskern von der Frankfurter Straße bis zum Bahnhof und damit große Teile des Untersuchungsgebiets.



Abbildung 69: Zentraler Versorgungsbereich Ortszentrum Ober-Roden<sup>90</sup>

Im ZVB Ortszentrum Ober-Roden gibt es 2016 gemäß dem Einzelhandelskonzept der Stadt Rödermark 36 **Einzelhandelsbetriebe**, die rund ein Viertel der gesamtstädtischen Einzelhändler ausmachen, dabei aber nur 7 % der Verkaufsfläche. Der Besatz ist – bedingt durch die historische Baustuktur – überwiegend durch kleine Fachgeschäfte geprägt. Mittelfristige Bedarfsgüter machen knapp die Hälfte der Verkaufsflächen aus. Dabei fehlt ein Lebensmittelbetrieb, der als Magnetbetrieb fungieren kann. Ergänzt wird das Einzelhandelsangebot durch

<sup>90</sup> Stadt+Handel (2016)

86 zentrenergänzende Funktionen (Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe), welche die Funktionalität des ZVB deutlich fördern.<sup>91</sup>

Gemäß der Umfrage im Ortskern im Zuge des Stadtteilbildprojekts Ortskerngestaltung (2015) sagten drei Viertel der Befragten, dass sie mit den Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern nicht zufrieden seien. Insbesondere wird dabei das Fehlen eines (kleinen) Lebensmittelladens, eines Metzgers, eines Cafés und einer Drogerie sowie von Bars/Kneipes/Biergarten bemängelt.<sup>92</sup>

Mitte 2016 standen rund 25 % der Ladenlokale – meist kleinere Einheiten – leer, was einen überdurchschnittlichen Wert für ein Innenstadtzentrum eines Mittelzentrums darstellt. Aufgrund nicht optimalen Flächenzuschnitten und baulichen Zuständen (Sanierungsstau) gestaltet sich die Nach- oder Zwischennutzung als schwierig.<sup>93</sup> Die Größe der Grundstücke und Immobilien und die damit einhergehenden Flächenzuschnitte sind historisch bedingt.

Darüber hinaus ist im Untersuchungsgebiet ein einsetzender **Trading-Down-Prozess** zu beobachten. Neben den erwähnten Leerständen sind einige Gewerbeeinheiten mit Mindernutzungen besetzt. Die Zahl der hochwertigen Nutzungen nimmt ab, die Kundenfrequenz geht seit langem zurück, was wiederum zu Umsatzeinbußen führt. Dieser negative Entwicklungstrend setzt sich fort; Mittel für Investitionen und Modernisierungen bleiben aus, was negativ auf die Umgebung ausstrahlt. Dies führt zu weiteren Leerständen (Abwärtsspirale); im schlimmsten Fall droht der Funktions- und Imageverlust des Ortskerns als versorgender Bereich.

Im Allgemeinen steht die klassische Einkaufsinnenstadt durch den **Strukturwandel im Einzelhandel** vor großen Herausforderungen. Die seit Jahren anhaltenden Filialisierung und zunehmenden Konzentration des Handels, Standorte auf der grünen Wiese und vor allem die Digitalisierung des Handels (e-commerce) und die damit einhergehende Zunahme des Online-Handels führen dazu, dass insbesondere inhabergeführte und kleinteilige Ladengeschäfte mit enormen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und die Innenstädte einem Wandel unterliegen. Gleichzeitig steigt und ändert sich der Anspruch der Konsumenten, die Erlebnisorientierung steht im Mittelpunkt und Einkommens-, Verhaltens- und Mobilitätsfaktoren verändern sich. Der Trend geht dahin, dass beim Einkaufen verstärkt das Erlebnis zählt – „Shoppen als Event“ ist der Leitsatz. Parallel zu dieser Entwicklung kann das Segment „Versorgungseinkauf“ beobachtete werden. Hier stehen Preis und schnelle Erreichbarkeit im Vordergrund.

Als übergeordnete Entwicklungsstrategie für den Rödermärker Einzelhandel wurde beschlossen, die Ortszentren durch die Ergänzung des Angebots und Etablierung leistungsfähiger Strukturen zu sichern und zu stärken sowie gleichzeitig die Nahversorgung zu optimieren. Als nächste Schritte wird im **Einzelhandelskonzept** der Stadt Rödermark empfohlen, ein City Management zu initiieren, städtebauliche Maßnahmen zu ergreifen sowie eine aktive Wirtschaftsförderung unter Einbezug der Gewerbetreibenden und Immobilieneigentümer zu betreiben.

---

<sup>91</sup> Vgl. Stadt+Handel (2016)

<sup>92</sup> Vgl. Stadt Rödermark / IGOR (2015)

<sup>93</sup> Vgl. Stadt+Handel (2016)

Eine Konkretisierung dieser Empfehlungen zu greifbaren Maßnahmen steht noch aus. Hier wird der Bedarf gesehen, das Einzelhandelskonzept in dieser Hinsicht fortzuschreiben.

Die Stabsstelle Wirtschaftsförderung begleitet seit Jahren den innerstädtischen Wandlungsprozess. So fanden viele Aktionen und Beratungen zur Aktivierung der Einzelhändler im Gebiet statt. Die mit der IHK, dem Handelsverband abgestimmten und auch mit externen Fachvorträgen besetzten Veranstaltungen wurden jedoch immer weniger besucht, die Nachfrage nach Beratungsangeboten ist gering. Trotz intensiver Bemühungen schreitet die Reduktion des klassischen Einzelhandels voran. Es besteht eine Leerstandsdatenbank, die aktiv zur Vermittlung genutzt wird.

Es zeigt sich, dass in Bezug auf den innerörtlichen Einzelhandel und lokalansässige Dienstleister, Gastronomie- und Gewerbebetriebe kontinuierlicher Handlungsbedarf besteht. Eine vergleichsweise hohe Leerstandsquote, Mindernutzungen an einigen Stellen, Tendenzen eines Trading-Down-Prozesses, das Fehlen einiger relevanter Sortimente des täglichen Bedarfs, ungünstige Flächenzuschnitte sowie ein Bedarf zur zeitgemäßen und ansprechenden Gestaltung der Ladengeschäfte bilden **Aufgaben**, die angegangen werden müssen. Gerade in Verbindung mit dem Strukturwandel (im Einzelhandel) entstehen Herausforderungen, denen begegnet werden muss, um einen attraktiven und lebendigen Ortskern schaffen bzw. erhalten zu können. Es besteht das Erfordernis eine proaktive zielgerichtete, auf die Problem- und Bedarfslagen zugeschnittene Strategie zu initiieren, um die lokale Ökonomie zu sichern und zu stärken. Der Stadtumbau soll hier mit seinen Instrumenten (Öffentlicher Raum, Anreizförderung, städtebauliche Beratung) ein investitionsförderndes Klima schaffen. Das Anreizprogramm kann investive Impulse setzen, parallel dazu ist eine wirtschaftliche Beratung erforderlich.

## Wochenmarkt

Seit Mai 2018 findet jeden Donnerstag auf dem Rathausplatz der „Rodaumarkt“ statt. Dabei werden von Erzeugern aus der Rhein-Main-Region unter anderem Fleisch- und Wurst, Käse, Obst & Gemüse, Kartoffeln, Eier, Fisch, Feinkost und Wein angeboten. In den ersten Monaten wurde der Markt sehr rege besucht. Zusätzlich zum Rodaumarkt wird ein kleinerer Wochenmarkt im Stadtteil Ober-Roden jeweils dienstags und samstags auf dem Marktplatz aufgebaut.



Abbildung 70: Lageplan „Rodau-Markt“<sup>94</sup>

<sup>94</sup> Magistrat der Stadt Rödermark/Stabsstelle Wirtschaftsförderung (2018): Rodau-Markt, <https://ic-roedermark.de/aktuelles/wochenmarkt/>

## 4 Leitbild und Entwicklungsziele

---

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse werden übergreifende Oberziele zur Entwicklung des Untersuchungsgebietes abgeleitet. Diese fungieren als **übergeordnetes Leitbild** des Stadtumbaus.

- > Attraktivierung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Ortskerns Ober-Roden
- > Schaffung eines belebten, identitätsstiftenden und ansprechenden Lebensumfelds
- > Zukunftsfähige Weiterentwicklung und Gestaltung der sozialen und kulturellen Angebote
- > Ausbau und Förderung der blauen und grünen Infrastruktur
- > Stabilisierung einer ausgewogenen Bevölkerungsmischung
- > Förderung des Austauschs aller Bevölkerungsgruppen

Zur Konkretisierung und Erreichung der Oberziele wurden **thematische Handlungsfelder** entwickelt, die jeweils mit **Entwicklungszielen** unterlegt sind.

### ***Bauen und Wohnen***

- ❖ Förderung der Erlebbarkeit des historischen Ortskerns (Rundling)
- ❖ Erhalt, Sanierung und Entwicklung stadtbildprägender und identitätsstiftender Gebäude in öffentlicher und privater Hand
- ❖ Erhalt und Aufwertung der historischen Anlage des fränkischen Rundlings (städtebaulichen Struktur) und einer typischen Bauweise
- ❖ Behutsame, nachhaltige und zukunftsfähige Weiterentwicklung des Ortskerns unter Berücksichtigung der lokalen (historischen) Bautradition und Wahrung der städtebaulichen Ordnung (Zusammengehörigkeit und Geschlossenheit)
- ❖ Energetische Modernisierung der Bausubstanz und zukunftsfähige Weiterentwicklung des Wohnungsbestands

### ***Öffentlicher Raum und Umwelt***

- ❖ Attraktivierung des Öffentlichen Raums und Plätze
  - Öffentlicher Raum als Begegnungsort fördern und inszenieren
  - Verbindung und Belebung der öffentlichen Freiräume und Plätze
- ❖ Aufwertung von Straßen und vorhandenen Plätzen durch Neugestaltung und Begrünung
- ❖ Herausarbeitung der kleinräumigen Potentiale im Ortskern (sichtbar, fühlbar, erlebbar)
- ❖ Sicherung (Freihaltung) und Attraktivierung der Grün- und Freiflächen zur Wohnumfeldverbesserung, sozialen Interaktion und Stärkung der ökologischen Funktionen
- ❖ Renaturierung bzw. naturnahe Gestaltung der Rodau (Erlebbarkeit und Stärkung der ökologischen Funktionen)
- ❖ Entwicklung der „Grünen Mitte“ als Naherholungs-, Naturerfahrungs- und Naturschutzraum

### **Leben und Miteinander (Soziales, Sport, Kultur)**

- ❖ Bündelung und Ausbau öffentlicher Nutzungen im funktionalen Ortskern
- ❖ Förderung und Erhalt der qualitativ hochwertigen sozialen Infrastruktur, Kultur- und Freizeiteinrichtungen
- ❖ Stärkung und Weiterentwicklung des vielfältigen kulturellen und zivilgesellschaftlichen Angebots
- ❖ Stärkung und Ausbau der Infrastrukturen für Kinder und Jugendliche
- ❖ Förderung der Identifikation mit dem Ortskern und des historischen Bewusstseins der Bewohner
- ❖ Entwicklung einer Gesamtvision für den Ortskern
- ❖ Ausbau und Intensivierung eines kooperativen Engagements zur Attraktivierung des Ortskerns – Zusammenwirken von öffentlichen und privaten Akteuren
- ❖ Generationen und soziale Gruppen zusammenbringen; gemeinsames Gestalten, Förderung von Toleranz und gegenseitiger Wertschätzung
- ❖ Aufwertung der Stadtgestalt zur Repräsentation der Gesamtstadt und zur Identifikation

### **Wirtschaft und Lokale Ökonomie**

- ❖ Attraktivität und Funktionsfähigkeit des Gebiets als Geschäftsstandort erhöhen (Erhalt Nutzungsmischung, Entwicklung Einkaufserlebnis)
- ❖ Konzentration gewerblicher Nutzungen in der Hauptstraße (Frankfurter / Dieburger Straße)
- ❖ Qualifizierung und Ergänzung Angebot kleiner und mittelständiger Unternehmen (Gastronomie, Konsum, wohnverträgliches Gewerbe)

### **Lokale und regionale Mobilität**

- ❖ Verkehrsaufkommen und ruhenden Verkehr quartiersverträglich gestalten
- ❖ Ausbau der Infrastruktur für den Zweig lokale und regionale Nahmobilität
- ❖ Verbesserung der Sicherheit von Wegeabläufen (Schülerverkehr, Fahrradpendler)

Aus diesen Zielen heraus werden **Maßnahmen und Projekte** entwickelt, die einen Beitrag zum Abbau der identifizierten Probleme leisten sollen. Die Maßnahmen sollen in der Umsetzung durch das Stadtumbaumanagement betreut werden. Die bereits während der Konzepterarbeitung begonnenen Arbeitskreise werden zur Fortentwicklung einzelner Maßnahmen weitergeführt. Im Sinne dieses „bottom-up-Ansatzes“ und des „lernenden Programms“ ist die Maßnahmenplanung und die Zielsetzung im Rahmen einer regelmäßigen Programmfortschreibung zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Rödermark  
**Leitbild und Entwicklungsziele**



Abbildung 71: Zuordnung von Leitbildern, Handlungsfeldern und Entwicklungszielen

## 5 Entwicklungskonzept

---

Das Entwicklungskonzept beschreibt die wesentlichen Handlungsansätze der Gesamtmaßnahme Stadtumbau Ober-Roden. Im Gegensatz zur Rahmenplanung ist ein ISEK jedoch kein statisches Werk, sondern kann und soll fortgeschrieben werden, wenn sich grundlegende Rahmenbedingungen ändern. Damit soll eine Anpassungsfähigkeit des Konzeptes und damit eine langjährige Gültigkeit sichergestellt werden. (vgl. Abschnitt Evaluation/Monitoring). Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept betrachtet über den rein städtebaulichen Rahmen hinaus alle Handlungsfelder einer Stadt, die mit dem Städtebau in Verbindung stehen. Wirtschaftliche Themen, Umweltaspekte, immobilienwirtschaftliche Fragen, Kommunikationsaspekte sowie demografische Aufgabenstellungen sind in ihren Auswirkungen auf die Stadt berücksichtigt.

In der zweiten Förderperiode des Stadtumbaus wurde der Schwerpunkt auf die grüne und blaue Infrastruktur gesetzt – Qualitäten des Wohnumfeldes, weiche Standortfaktoren und Umweltaspekte rücken damit in den Vordergrund. Es geht um eine Qualifizierung der wenigen Grünflächen Ober-Rodens, eine Erlebbarmachung der Rodau im innerstädtischen Raum, Stadtbegrünung auch im historischen Ortskern und die Entwicklung und Gestaltung eines öffentlichen Freiraums im funktionalen Ortskern. Kern der Förderung im Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung sind Investitionen in den öffentlichen Raum.

Aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse und aus den Entwicklungszielen lassen sich für das Untersuchungsgebiet folgende Handlungsschwerpunkte der Entwicklung im Rahmen des Stadtumbaus ableiten:

Der historische Ortskern (Rundling) steht dem funktionalen Ortskern (öffentliche Zentren) gegenüber und verschneidet sich räumlich am Rathaus mit diesem. Dieses strukturelle und geschichtliche **Gegenüber** ist **gestalterisch herauszuarbeiten und miteinander auszutarieren**.

Der **historische Ortskern** soll zukünftig in einem sensiblen Umgang mit der historischen Substanz entwickelt werden. Die **historischen** und für den Ort wertvollen **Liegenschaften** sollen unter den Zielen einer **Bewahrung** zukunftsähig entwickelt werden. Für **neuere Bauten** reichen **wenige**, auf das Wesentliche beschränkte **Vorgaben**, um eine verbindende Struktur zu erhalten. Dem **öffentlichen Raum** kommt funktional, aber auch gestalterisch die Funktion eines **Bindeglieds** zu. Deshalb ist es wichtig, ihn in der Altstadt **durchgehend** und **qualitativ hochwertig zu gestalten**.

Der **Raum zwischen Rathaus und Kulturhalle** bietet einmalige Flächenpotenziale zur Entwicklung eines öffentlichen Zentrums als Anziehungspunkt für Kultur, Bildung und öffentliche Dienstleistung. Einige kommunale Gebäude sind aus der Nutzung gefallen bzw. Nutzungen sind verlagerbar. Die Stadt hat hier unmittelbare Eingriffs- und Gestaltungsmöglichkeiten, die sie im Stadtumbau ausschöpfen will. Der **Ausbau der Funktionen rund um den Kulturhallenplatz** stärkt auch das historische Zentrum (weiche Standortfaktoren), welches ein adäquates Raumangebot nicht zur Verfügung stellen könnte. Zentrale Bedeutung hat dabei die Gestaltung und Nutzung des großen Kulturhallenplatzes.

Die wichtigen öffentlichen Plätze reihen sich entlang der **zentralen Hauptstraße** wie an einer Kette auf. Die Straße soll in ihrer Anlage als **Hauptentwicklungsachse der lokalen Ökonomie** anziehend gestaltet und wirtschaftlich entwickelt werden. Dabei können die andienenden Plätze Funktionen zum Aufenthalt, aber auch als kommerzielle Verkaufsfläche (Markt etc.) übernehmen.

Senkrecht zur Hauptstraße verläuft die Rodau. Sie soll als Wasserlauf das **blaue Landschaftsselement** in den Stadtraum bringen und daher in ihrer Qualität **vollständig neu entwickelt** werden. Kreuzungspunkt beider Achsen ist der **Rathausplatz**, der gleichzeitig das **Gelenk** zwischen funktionalem und historischem Ortskern ist – hier greifen alle Elemente ineinander. Dieser Aufgabe soll der Platz mit allen Anschlüssen gerecht werden können.

Die **Grünflächen** im Stadtumbaugebiet legen sich **ringförmig** um das historische Zentrum und bilden den Übergang in die Kulturlandschaft. Für den überwiegend „grauen“ Kern sind die am Rand liegenden Grünflächen umso wichtiger. Sie markieren strukturell den Rand des historischen Siedlungsgebietes und sollen als wertvolle **Ausgleichs- und Erholungsflächen** für alle Bewohner ausgebildet werden. Sie erlebbar für die Bevölkerung zu machen, bedeutet, ihre Zugänglichkeit sicherzustellen. Ihre Qualität ist aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit so zu gestalten und zu pflegen, dass sie dem hohen Nutzungsdruck gerecht werden können.

Entsprechend dem oben beschriebenen Entwicklungskonzept ergeben sich folgende räumliche Handlungsbereiche des Stadtumbaus:

- Historischer Ortskern mit stadtbildprägenden Gebäuden und öffentlichem Raum
- Funktionaler Ortskern mit Kulturhallenplatz und öffentlichen Gebäuden
- Hauptgeschäftsstraße mit angrenzenden Stadtplätzen
- Grüner Rahmen um den Rundling und blaue Achse in die Kulturlandschaft

## 6 Vorgeschlagenes Fördergebiet „Ortskern Ober-Roden“

---

Voraussetzung für die Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen ist, dass deren einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen. Mithilfe von Stadtumbaumaßnahmen sollen in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden. (§ 171a Abs. 1 und 2 BauGB)

Stadtumbaumaßnahmen dienen dem Wohl der Allgemeinheit. Sie sollen insbesondere dazu beitragen, dass

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft sowie den allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung angepasst wird,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt verbessert werden,
- innerstädtische Bereiche gestärkt werden,
- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden,
- einer anderen Nutzung nicht zuführbare bauliche Anlagen zurückgebaut werden,
- brachliegende oder freigelegte Flächen einer nachhaltigen, insbesondere dem Klimaschutz und der Klimaanpassung dienenden städtebaulichen Entwicklung oder einer mit dieser verträglichen Zwischennutzung zugeführt werden,
- innerstädtische Altbaubestände nachhaltig erhalten werden. (§ 171a Abs. 3 BauGB)

Wie die vorliegende Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets zeigt, liegen im Gebiet städtebauliche und funktionale Missstände vor, deren Behebung im Städtebauförderprogramm Stadtumbau im Zentrum steht. Besondere Aufgaben erwachsen zum einen aus dem derzeit nicht wahrnehmbaren Rundling als städtebauliche Figur mit Alleinstellungsmerkmal und als zentrales Identifikationsmerkmal. Zum anderen besteht funktionaler und gestalterischer Handlungsbedarf im funktionalen Ortskern als öffentliches Zentrum Ober-Rodens.

Das Fördergebiet ist in seinem räumlichen Umfang so festzulegen, dass sich die Maßnahmen auch im Hinblick auf die Programmschwerpunkte zweckmäßig durchführen lassen. Das vorgeschlagene Fördergebiet soll gegenüber dem Untersuchungsgebiet leicht abgeändert werden. Die geplanten Änderungen (Reduzierungen) begründen sich wie folgt:

- Für die die Flächen zwischen Bahntrasse und Odenwaldstraße wird kein Eingriffsbedürfnis im Rahmen des Stadtumbaus gesehen. Die große langjährig brachliegende und stark altlastenbelastete Industriefläche südwestlich des Bahnhofs wurde inzwischen als Wohnfläche mit Kindergarten entwickelt. Daher ergeben sich für den Stadtumbau keine Steuerungsaufgaben mehr.
- Die Flächen ganz im Osten des Untersuchungsgebiets werden derzeit als Neubaugebiet mit Einzel- und Doppelhäusern und Kindertagesstätte/Familienzentrum entwickelt, sodass auch hier kein Eingreifen im Sinne des Stadtumbaus erforderlich ist.
- Entlang der Ausfallstraßen Mainzer Straße und Frankfurter Straße im Norden des Untersuchungsgebiets wurden in der Analyse nur minimale Missstände festgestellt. Die

öffentlichen Flächen beschränken sich hier auf die Straßen. Es wird daher als nicht erforderlich erachtet, mit Maßnahmen des Stadtumbaus aktiv zu werden.

Das vorgeschlagene Fördergebiet ist im folgenden Plan dargestellt und hat eine Fläche von rund 25,8 ha.

**Plan 4: Vorschlag zur Abgrenzung des Fördergebiets Stadtumbau**

<b>Bestand</b>	 Gebietsgrenze zur Antragsstellung	 oberirdische Verläufe Gewässer	 Bahmlinie	 Vorschlagsgenes Fördergebiet
----------------	--	---	--	---

## Plan 4

**Plan 4**

---

**ISEK Rödermark**

---

Projekt

**Stadtumbaugebiet Ortskern Ober-Roden**

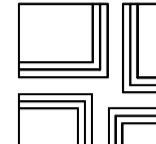
---

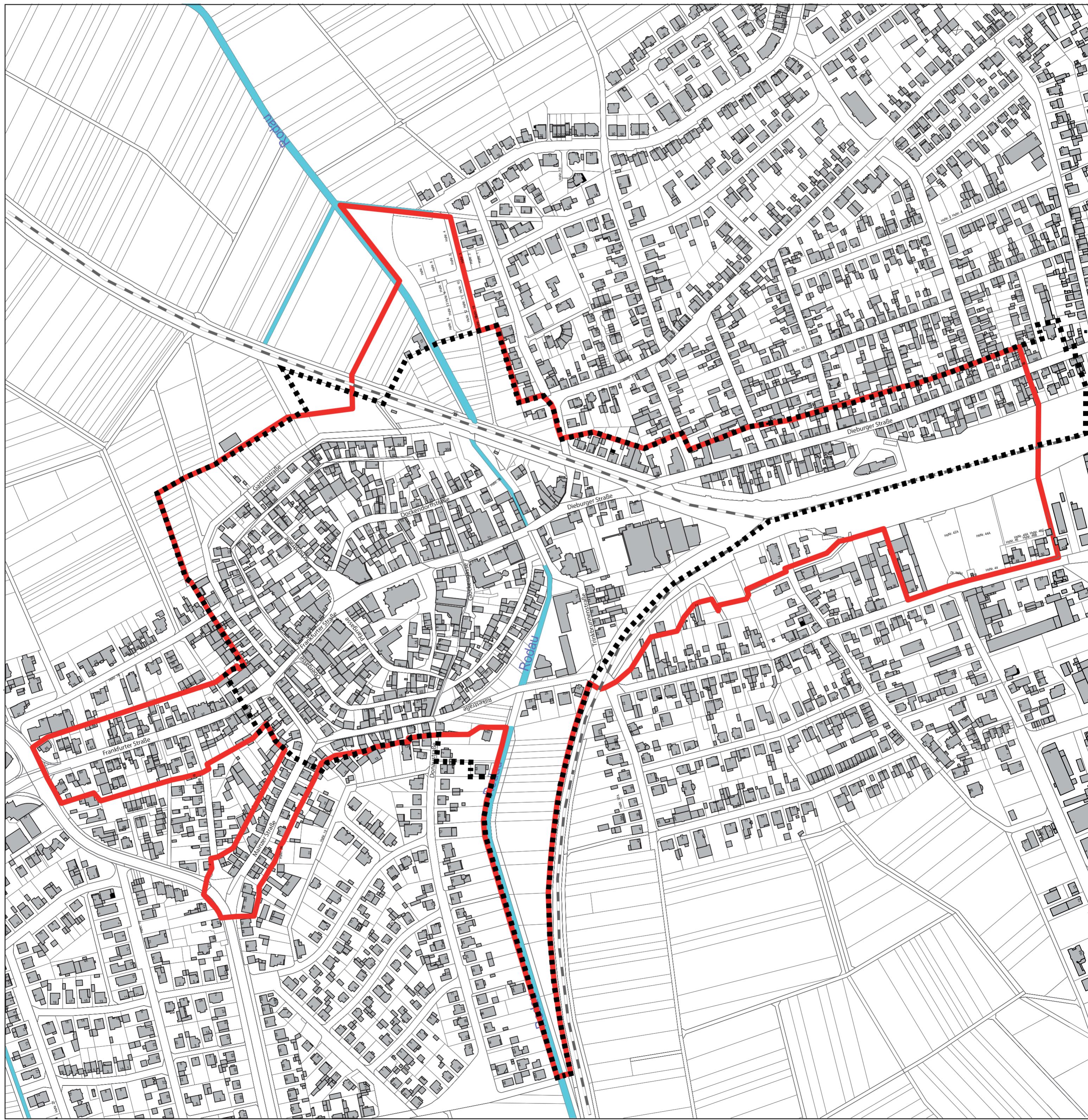
Bearbeitungsabschnitt

**Vorschlag zur Fördergebietsgrenze**

---



Vorschlag zu - Übereinkommen			
Planinhalt	UH	SH	1:3000 i.O.
Projektnummer	Projektleitung	Bearbeitung	Maßstab
AH Okt 2018	Gezeichnet/Datum	Geprüft/Datum	Freigegeben/Datum
Bauherr/Auftraggeber		Plannummer	
Stadt Rödermark		Rittmannsperger Architekten GmbH	
		Bauplanung + Stadtplanung + Sanierungsbetreuung	
		Ludwigshöhstraße 9, 64285 Darmstadt	
		Telefon (06151) 9680-0, Telefax (06151) 9680-12	
			
Diese Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne Genehmigung weder vervielfältigt oder verwertet werden, noch dürfen Mitteilungen, auch in Details, an dritte Personen gemacht werden (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.6.1909 Urhebergesetz).			



## 7 Maßnahmen und Projekte Stadtumbau

---

Alle Projekte sind im Maßnahmenplan am Ende des Kapitels in einer grafischen Übersicht zusammengestellt.

Die den Projekten zugewiesenen Prioritäten sollen verdeutlichen, welchen Stellenwert eine Maßnahme hinsichtlich der Ressourcenverteilung hat: Sofern nicht für alle Maßnahmen genügend finanzielle oder personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, sind die Projekte mit der höheren Priorität vorrangig umzusetzen.

## 7.1 Starterprojekte

Gemeinsam mit der Stadtverwaltung und Vertretern aus der Bürgerschaft (lokale Multiplikatoren) wurden die im Folgenden dargestellten Maßnahmen priorisiert und die wichtigsten als sog. Starterprojekte identifiziert. Diese Schlüsselprojekte sollen als Impulsgeber eine Anschubwirkung für den Stadtumbauprozess sowie weitere Projekte auslösen. Kriterien für ein mögliches Startprojekt sind insbesondere: eine kurzfristige Umsetzbarkeit, eine besondere Öffentlichkeitswirksamkeit, eine breit gefächerte Zielgruppe, eine zentrale Lage im Fördergebiet, ein Nutzen für das Gebiet sowie ein Leuchtturmcharakter.

### UMGESTALTUNG DES 1. RINGS

Maßnahme Nr. 16, S. 143

### NEUGESTALTUNG SPIELPLATZ GARTENSTRASSE

Maßnahme Nr. 19, S. 146

Die Öffentlichkeitswirksamkeit dieser Maßnahme beruht auf ihrem Beitrag zu einem ablesbaren historischen Ortskern und damit zu einer stärkeren Identifikation aller Bürger Ober-Rodens mit ihrem Ort. Die Umgestaltung des ersten Rings ist eine Fortführung der bereits vor Jahren begonnenen Umgestaltung des Straßenraums im unmittelbaren Ortskern, der im Eingangsbereich zum Ring unterbrochen wurde. Daher ist der Ausbaustandard auch bereits festgelegt, sodass es möglich ist, die Maßnahme schnell zu beginnen.

Zur Stärkung des Ortskerns sollten zügig eine Umgestaltung des zweiten Rings und der Abschluss des Ausbaus Dieburger Straße / Frankfurter Straße folgen.

Der Spielplatz Gartenstraße ist die einzige öffentlich zugängliche Spielfläche im Stadtumbaugebiet für Kinder. Berücksichtigt man, dass der Ortskern seit Jahren einen Zuzug auch von jungen Familien verzeichnet, wird die Bedeutung dieser Spielfläche für die Bewohner des Stadtumbaugebietes deutlich. Im Stadtumbaugebiet leben mehr Kinder und Jugendliche als im gesamtstädtischen Durchschnitt, das Angebot an frei zugänglichen Spielflächen ist dennoch gering. Die Spielfläche ist im Eigentum der Kirche, jedoch langfristig durch die Stadt gepachtet. Die Maßnahme eignet sich besonders gut als partizipatives Projekt: Bürger und Nutzer können sich aktiv am Stadtumbau beteiligen und so teilhaben an ihrer Stadtentwicklung.

## 7.2 Räumlich übergreifende Maßnahmen

### (1) Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts

ERSTELLUNG EINES INTEGRIERTEN STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPTS	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2018
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	-
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	53.500 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Gemäß der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (2015) ist ein „überörtlich abgestimmtes integriertes Entwicklungskonzept, in dem Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet dargestellt sind“ (VV Städtebauförderung 2015 Art. 8 Abs. 2) Voraussetzung für die Förderung im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau in Hessen“.

Das Integrierte Handlungskonzept dient als strategische Grundlage für die gesamtheitliche Umsetzung des Förderprogramms „Stadtumbau“ in Ober-Roden. Ziel ist, mit integrierten Maßnahmen ressortübergreifend auf die erkannten vielschichtigen Problemlagen zu reagieren. Dabei ist die Einbeziehung lokaler Akteure und Bürger ein wesentlicher Bestandteil.

Das Konzept grenzt das Fördergebiet ab und leitet aus einer Analyse der Stärken und städtebaulichen und sozioökonomischen Probleme Ziele und Maßnahmen zur Aufwertung des Gebiets ab. In enger Abstimmung mit lokalen Akteuren (Verwaltung, Politik) und Bürgern (Beteiligungsveranstaltungen) wurde ein Handlungsprogramm mit vernetzten, ressortübergreifenden Maßnahmen erarbeitet.

## (2) Stadtumbaumanagement

STADTUMBAUMANAGEMENT	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2030
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	-
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	540.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Das Stadtumbaumanagement bildet für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme „Stadtumbau Ober-Roden“ das Bindeglied zwischen der lokalen Politik, der Verwaltung (einschließlich Projektgruppe), lokalen Arbeitsgruppen/Vereinen, der privaten Wirtschaft, beteiligten externen Trägern und den Bürgern und führt diese im Sinne einer integrativen Planung und Umsetzung zusammen. Das Stadtumbaumanagement soll als intermediäre Instanz den Stadtumbauprozess vor Ort begleiten und den Interessenausgleich zwischen den Akteuren unterstützen. Das Stadtumbaumanagement ist als ein Instrument zu verstehen, das mit der Organisation und Koordination des gesamten Erneuerungsprozesses vor Ort befasst ist. Ferner bedürfen die begleitenden und partizipierenden Prozesse sowie akteursbezogene Abstimmungen einer grundlegenden Steuerung. Die allgemeinen Funktionen und Aufgaben eines Stadtumbaumanagements wurden bereits in Kapitel 1.3.3 dargestellt.

Für die Planung und Umsetzung der vielseitigen Projekte im Rahmen des Förderprogramms „Stadtumbau in Hessen“ bedarf es einer zentralen Organisations- und Verantwortungsstelle. Oftmals wird diese Funktion durch einen externen Projektsteuerer als „verlängerter Arm der Verwaltung“ bzw. in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung wahrgenommen. Diese interne und externe Aufgabenwahrnehmung ist zu Beginn des Umsetzungszeitraums zu klären. Zu den Aufgaben eines solchen Stadtumbaumanagements gehören u.a.:

- Koordinierung und Aktivierung aller Beteiligten (Entscheidungsträger, Fachbehörden, Fachplaner, Arbeitskreise, Quartiersmanager, Betroffene, Bewohner)
- Steuerung und Umsetzung des Handlungskonzeptes
- Inhaltliche und organisatorische Steuerung der Einzelmaßnahmen (in Abstimmung mit den Entscheidungsträgern) und Maßnahmeninitiierung
- Initiierung und Organisation der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit
- Beratung und Betreuung der Eigentümer, Investoren etc.

- Übernahme des Kosten- und Finanzierungsmanagements, Mittelmanagement

Darüber hinaus kann das Management das Monitoring, Treuhänderschaft und/oder die städtebauliche Beratung (im Rahmen des Anreizprogramms sowie der Förderung der Lokalen Ökonomie) übernehmen.

### (3) Beitrag Kompetenzzentrum

BEITRAG KOMPETENZZENTRUM	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2017-2026
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	-
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	162.500 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

#### (4) Lokale Partnerschaft

LOKALE PARTNERSCHAFT	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2018-2030
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	-
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzte Gesamtkosten</b>	Begleitung durch Stadtumbaumanagement
<b>Im Programm Stadtumbau in Hessen förderfähige Kosten</b>	-
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Inhalt dieser Maßnahme ist die Einrichtung einer sogenannten „Lokalen Partnerschaft“ (LoPa) für den Ortskern Ober-Roden, die den Stadtumbauprozess begleitet. Die LoPa besteht aus Vertretern der Zivilgesellschaft, die in der Regel eine Multiplikatorenfunktion innehaben und als Interessenvertreter fungieren. Ferner umfasst der Teilnehmerkreis den Bürgermeister sowie Ersten Stadtrat und Vertreter der Verwaltung. Die lokale Partnerschaft ist zentrales Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter. Die lokale Partnerschaft wird im Prozess der Jahresantragsstellung sowie der Mittelverteilung beteiligt. Hierbei fällt ihr vor allem die Aufgabe der Priorisierung der Maßnahmen zu. Durch das Stadtumbaumanagement wird die lokale Partnerschaft über Projektstände und Entwicklungen informiert.

## (5) Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND PARTIZIPATION	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2030
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	-
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	60.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Von zentraler Bedeutung – wie bereits bei der Erarbeitung des Konzepts – ist die Einbindung der Einwohner und der allgemeinen Öffentlichkeit in die Planung und Umsetzung. Durch eine umfassende Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sollen die Bewohner und Bewohnerinnen von Beginn an in den anstehenden Stadtumbauprozess eingebunden werden. Kontinuierliche Information dient als Schlüssel eines transparenten Entwicklungsprozesses und fördert gleichzeitig die allgemeine Akzeptanz sowie das Engagement. Neben der Aktivierung der Mitwirkungsbereitschaft der Bewohner zielt die Öffentlichkeitsarbeit darauf ab, zur Identifizierung der Akteure mit dem Stadtumbaugebiet beizutragen und somit die nachhaltige Stadtentwicklung zu verstetigen. Hierzu ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit über alle verfügbaren Medien vorgesehen; ebenso spielt die Aktivierung von bürgerschaftlichem Engagement eine wichtige Rolle.

Veranstaltungen, Informationsflyer, Plakatierungen, Presseartikel und Gespräche sind Handwerkszeug des Stadtumbaumanagers und der Projektsteuerung. Die Bewohnerbeteiligung in der Umsetzung ist überwiegend projektorientiert. Hierzu können Planungsworkshops ebenso zählen wie Bauwochenenden und Aktionstage.

Eine eigene Webseite des Programms kann vor allem auch jüngeres Zielpublikum erreichen, Termine zu Veranstaltungen kommunizieren, ein Feedbackangebot stellen, Planungs- und Umsetzungsschritte dokumentieren und grundlegende Informationen bereitstellen.

## (6) Nutzungskonzept Plätze im Ortskern Ober-Roden

NUTZUNGSKONZEPT PLÄTZE ORTSKERN OBER-RODEN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	10.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Sowohl die Analyse des vorliegenden Konzepts als auch die Aufnahmen der Interessengemeinschaft IGOR (Nutzungs- und Gestaltungskonzept) kommen zu dem Schluss, dass die öffentlichen Plätze im Stadtumbaugebiet bis auf wenige Ausnahmen keine bzw. stark eingeschränkte Aufenthaltsqualitäten bieten und nur mangelhaft miteinander verknüpft sind. Außerdem verfügen die öffentlichen Freiräume über keine klaren Profile/Charakteristika und Funktionen. Addiert man die reinen Flächenzahlen, bietet die Gesamtsumme ein beachtliches Potenzial an öffentlichem Raum, welches für Veranstaltungen und Alltag zur Verfügung stünde.

Daher wird im Rahmen dieser Maßnahme die Erarbeitung eines differenzierten Nutzungskonzepts empfohlen, das sich intensiv mit der Funktion der einzelnen Plätze und deren Vernetzung untereinander auseinandersetzt. Herauszuarbeiten sind die jeweiligen Nutzungs schwerpunkte (Konsumfunktion Wochenmarkt/Flohmarkt, kulturelle Funktionen/Feste, Aufenthalt/ Treffpunkt, Spiel/Sport, Identität/Geschichtsvermittlung, Verkehrsfunktion, Ökologische Funktionen) sowie ihre visuellen und/oder ideellen Verbindungen der Freiflächen. Dabei ist es wesentlich aus einer übergeordneten Perspektive alle öffentlichen Freiräume im Ortskern im Zusammenspiel zu betrachten. Aus einem solchen Konzept können dann erste Gestaltkonsequenzen für die jeweiligen Freiflächenplanungen abgeleitet werden (z.B. welche Nutzung benötigt welche Oberflächen, Ausstattung etc.?).

Es stellt sich die Frage, welche Nutzungen wo (auf welchem Platz) idealerweise angeordnet werden können (z.B. Markt, Feste, Weihnachtsmarkt etc.) und ob bzw. wie die Plätze im Falle zu einer Gesamtfläche verbunden werden können. Es ist im Rahmen des Konzepts u.a. zu beantworten, welche Konsequenzen eine solche Zusammenlegung hat und an welchen Stellen Verbindungswege in welcher Art erforderlich sind (siehe auch Maßnahme 24 Ausbau

Fußwegeverbindungen). Dabei sind unterschiedliche Aspekte und Bedarfe zu berücksichtigen – darunter fallen u.a. die Ansprüche nach gestalterisch hochwertigen, bedürfnisorientierten (u.a. Teilhabe, Barrierefreiheit), finanzierbaren und ökologisch wertvollen Räumen.

## (7) Anreizprogramm

ANREIZPROGRAMM	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2030
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark und Immobilienbesitzer
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	privat
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	primär: Eigentümer; sekundär: alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	800.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Im Rahmen eines Anreizprogramms für private Investitionen zur Verbesserung des Stadtbilds sollen von öffentlicher Seite aus private Aktivitäten mit Fördermitteln unterstützt werden. Das Anreizprogramm ist ein ergänzendes Finanzierungsinstrument mit dem Ziel, zusätzliches privates Kapital zu aktivieren. Es bietet Hauseigentümern die Möglichkeit, kleinere bauliche Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung umzusetzen. Damit soll für Eigentümer ein Impuls gesetzt werden, einen Beitrag zu einem ansprechenden Ortsbild, zum Klimaschutz bzw. zur Klimaanpassung und zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualitäten zu leisten.

Die Aktivierungswirkung dieser Maßnahme liegt in der Vielzahl von kleinen Maßnahmen, die in einem räumlich definierten Gebiet (Stadtumbaugebiet) stattfinden und dadurch auch Auswirkungen auf andere angrenzende Gebiete haben.

Wie bei der Bestandsanalyse ersichtlich wurde, ist im Ortskern nur noch wenig historische und identitätsstiftende Bausubstanz erhalten, die es herauszuarbeiten und zu stärken gilt. Ferner besteht die Notwendigkeit, das Wohnumfeld und die privaten Freiräume zu qualifizieren. Es herrschen ein hoher Versiegelungsgrad sowie ein Mangel an öffentlichen und privaten Grünstrukturen im Siedlungsbereich vor. Genau hier bietet das Instrument des Anreizprogramms die Möglichkeit, notwendige private Maßnahmen im Ortskern anzuschieben. Vorgesehen sind hierbei folgende Fördergegenstände:

- Sanierung und Fassadengestaltung stadtbildprägender und historisch wertvoller Gebäude
- Qualifizierung gebäudebezogener Freiflächen, Fassaden- und Dachbegrünung, private Entsiegelungsmaßnahmen von z.B. Hofflächen, Pflanzung eines Hofbaums
- Förderung von Investitionen zur Revitalisierung von Leerständen
- Innovative, nachhaltige und beispielgebende energetische Ertüchtigung von Gebäuden
- Reduzierung von Barrieren / Herstellung von Barrierefreiheit

Die Förderrichtlinie zum Anreizprogramm muss in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber erstellt und in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden. Die Förderung unrentierlicher Kosten wird im Wege der Anteilfinanzierung zur Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss zu den förderfähigen Ausgaben gewährt. Die Verantwortung für die Anwendung der Förderrichtlinie obliegt der Stadt bzw. dem Stadtumbaumanagement. Bei allen Maßnahmen, die über das Anreizprogramm gefördert werden können, ist eine bauliche und gestalterische Beratung der Privaten bzw. Interessengruppen vorgesehen. Als Basis der Beratung wird eine nach Baustruktur gegliederte, verbindliche Gestaltungssatzung empfohlen. Beratung und Förderentscheid sind transparent und nachvollziehbar zu halten. Eine energetische Sanierungsberatung ist als Maßnahme bereits Bestandteil des Rödermärker Klimaschutzkonzepts und kann in Verbindung mit der Anreizförderung umgesetzt werden.

## (8) Mobilitätskonzept Ortskern Ober-Roden

MOBILITÄTSKONZEPT ORTSKERN OBER-RODEN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2020
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	v.a. Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	25.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Prüfung des Einsatzes von Verkehrsinfrastrukturförderung einschließlich Radverkehr und Nahmobilität

Inhalt dieser Maßnahme ist die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Ortskern Ober-Roden und seinen Verflechtungsbereichen innerhalb des Stadtumbaugebiets. Im Ortskern besteht im Hinblick auf verkehrliche und sicherheitsrelevante Aspekte Optimierungsbedarf. Schwerpunkt ist dabei die Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer.

1. Ein bedeutsamer Auslöser für das Erfordernis eines Mobilitätskonzepts ist die Barriere der Bahntrasse, die mit den beiden beschränkten Bahnübergängen nur unzureichend gelöst ist. Beide Bahnübergänge liegen an den Hauptstraßen zur innerörtlichen Erschließung (Schulwege, Rathaus und öffentliche Funktionen). Während sich oftmals Rückstaus der Fahrzeuge bilden, bestehen aufgrund zu kleiner Aufstellflächen für die zu Stoßzeiten zahlreichen Fußgänger und Radfahrer (darunter viele Schüler) Sicherheitsmängel.
2. Probleme entstehen ferner durch die zu gering dimensionierten Pendlerparkplätze am S-Bahnhof und der daraus folgenden Parkprobleme in den Anwohnergebieten
3. sowie kleinräumig durch Konflikte zwischen Anwohnern-, Wirtschafts- und Lieferverkehr und Hol- und Bringverkehr in den historisch engen Straßen des Rundlings
4. Im Veranstaltungsfall ist es teilweise erforderlich, z.B. die Trinkbrunnenstraße zu sperren, um den Nutzungen auf Platzflächen (hier: dem Rodaumarkt) genügend Raum bieten zu können. Daher entstehen Konflikte, die aus der Zufahrtssituation mit den Nutzungen resultieren.
5. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts soll geprüft werden, wie eine Optimierung der Radinfrastruktur erfolgen kann.

Diese und weitere Themen sollen in einem Mobilitätskonzept näher beleuchtet und Lösungen erarbeitet werden, um die Problemlagen zu entschärfen.

Das Klimaschutzkonzept 2012 formuliert bereits den Bedarf einer sog. „Schwachstellenanalyse des Verkehrs“ als Maßnahme zur Förderung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Weitere wichtige Forderungen des Klimaschutzkonzepts sind unter anderem ein Radwegekonzept, Fahrradstraßen sowie die Beachtung der Barrierefreiheit.

Aufgrund des Potentials Ober-Rodens als Radfahrerstandort (kaum Topografie, kurze bis mittlere Distanzen, wenige Barrieren außer Bahn) soll das Mobilitätskonzept auch dazu dienen, die Radinfrastruktur zu optimieren. Es bestehen derzeit überörtliche Radwegenetze des Landkreises und des Regionalverbandes; separate Radwege und Radfahrsteifen gibt es im Ortskern nicht. Fahrradfahren spielt im Alltag eine zunehmende Rolle, ein gut ausgebautes Radwegenetz in Kombination mit Elektromobilität kann z.B. für Pendler und den familiären Hol-Bring-Verkehr zu einer attraktiven Alternative für die Bewältigung der täglichen Fahrstrecken werden.

Wesentliches Ziel des Mobilitätskonzepts ist die Änderung des Modal Splits zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Ein kommunales Mobilitätskonzept hat den Zweck, ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln und zu realisieren. Im Sinne einer weiteren Stärkung des Umweltverbundes geht es darum, die nachhaltige Entwicklung der städtischen Mobilität in den Mittelpunkt zu stellen und insbesondere Fußgänger und Radfahrer zu fördern. Es gilt, die Bedürfnisse der nachhaltigen Mobilitätsformen zu erfassen und entsprechende Maßnahmen räumlich-baulich umzusetzen. Ferner spielt Mobilitätsmanagement eine wesentliche Rolle, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität (alternative Mobilitätsformen) anzuregen und zu fördern.

## (9) Bedarfsermittlung und Standortprüfung Rad- und Fußgängerunterführung

BEDARFS- UND STANDORTPRÜFUNG RAD- UND FUSSGÄNGERUNTERFÜHRUNG	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2020
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Deutsche Bahn / Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	20.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Prüfung des Einsatzes von Rad- und Nahmobilitätsförderung

Wie in Kapitel 3.6.2f beschrieben wurde, wirkt die S-Bahntrasse als starke Barriere mitten im Zentrum Ober-Rodens. Am oberirdischen, beschränkten Bahnübergang an der Hauptstraße (Dieburger Straße) kommt es insbesondere in Stoßzeiten zu Rückstaus. Diese werden von den Bürgern als sehr lästig empfunden. Auch für die nicht-motorisierte Mobilitätsformen (Fußgänger, Radfahrer) gibt es keine andere Möglichkeit, die Bahntrasse im Stadtumbaugebiet zu queren. Dies trifft vor allem Schulkinder auf dem Schulweg.

Ziel der Maßnahme ist es daher, zu prüfen, ob und wo eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung unter der S-Bahn-Trasse im Stadtumbaugebiet möglich und sinnvoll sein könnte. Mit einem extern zu beauftragenden Gutachten sollen zum einen der Bedarf für eine solche Unterführung ermittelt (Nutzergruppen, Bedarfszahlen) und zum anderen potentielle Standorte untersucht werden. Auch von Seiten der DB Netz AG wird die Durchführung einer Machbarkeitsstudie empfohlen. Mit einer Unterführung soll die Nahmobilität in Ober-Roden entscheidend gestärkt werden und schnelle Verbindungen z. B. zum Bahnhof Ober-Roden sowie sichere Schülerrouten geschaffen werden.

Ein möglicher Standort für eine Unterführung ist der Bereich zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten. An dieser Stelle könnte das Radwegenetz – hier die Verbindung Dietzenbach-Rödermark-Eppertshausen – entscheidend attraktiviert werden, Fahrzeiten würden sich verkürzen und die Strecke sicherer werden. Radfahrer könnten mithilfe einer Unterführung am genannten Standort eine durchgängige (gerade) Nord-Süd-Verbindung befahren, ohne Hauptverkehrsstraßen (z.B. Dieburger, Frankfurter Straße) benutzen zu müssen. Bei der Untersuchung potentieller Standorte sind insbesondere Aspekte der Barrierefreiheit zu beachten und pragmatische Gesichtspunkte einzubeziehen (z.B. welche Umwege werden von der Zielgruppe im Alltag in Kauf genommen?).

Während der Bürgerbeteiligung zum Stadtumbaugebiet wurde eine mögliche Unterführung kontrovers diskutiert, sodass es von großer Bedeutung ist, in einem transparenten Prozess die Vor- und Nachteile einer Fuß- und Radunterführung darzustellen, abzuwägen und die Bürgerschaft miteinzubeziehen. Bei der Bürgerbeteiligung war Konsens, dass zum aktuellen Zeitpunkt mangelnde Grundlagen und fehlendes Wissen eine qualifizierte Diskussion verhindern. Diese sollen im Rahmen der Bedarfs- und Standortprüfung erarbeitet werden.

Im Zusammenspiel mit dem Mobilitätskonzept (siehe Maßnahme 09) ist im Rahmen der Bedarfsermittlung u.a. zu prüfen, welche Verkehrswege mithilfe der Unterführung verbunden und optimiert werden können (Einbindung in gesamtstädtisches Verkehrssystem), welcher Zielgruppe die Unterführung nützt und wie hoch die Anzahl der zukünftigen Nutzer sein könnte. Darüber hinaus sind die Kosten überschlägig zu ermitteln und in einem Kosten-Nutzen-Vergleich abzuwägen. Parallel sind erste Gespräche mit der Deutschen Bahn zu führen, um den langjährigen Prozess anzustoßen.

## (10) Strategischer Ankauf stadträumlich bedeutsamer Liegenschaften

ANKAUF STRATEGISCH BEDEUTSAMER LIEGENSCHAFTEN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2030
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	privat
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	900.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige (teils stadtteilprägende) Liegenschaften, die negativ auf die Umgebung ausstrahlen, die Ortsbildprägende Struktur erheblich stören und sich an Schlüsselstandorten im Stadtumbaugebiet befinden. Darunter fallen einige großmaßstäbliche Liegenschaften entlang der Frankfurter und Dieburger Straße, stadtteilprägende Hofanlagen und zentrale mindergenutzte Liegenschaften. Parallel dazu liegen bei einigen Institutionen/Nutzergruppen Verlagerungsabsichten vor bzw. es besteht Erweiterungsbedarf.

Ziel ist es daher, strategisch bedeutsame Liegenschaften seitens der Stadt Rödermark zu erwerben, um die Ortskernentwicklung selbst proaktiv voranbringen und steuern zu können. Der Grunderwerb erfolgt im Zusammenhang mit Vorhaben zur Verbesserung des Wohnumfelds sowie zur Schaffung von Gemeinbedarfseinrichtungen (unrentierliche Maßnahmen).

Mithilfe des Ankaufs von strategisch bedeutsamen Liegenschaften erhält die Stadt Rödermark die Möglichkeit, ein aktives Flächenmanagement zu betreiben und kann über diesen strategischen Handlungs- und Steuerungsansatz die Ortskernentwicklung wesentlich gestalten. Damit kann sowohl die Entwicklung direkt beeinflusst als auch mit gutem Beispiel (für Private) vorangegangen werden. Indem die Stadt Rödermark einzelne Schlüsselgrundstücke im Ortskern Ober-Roden erwirbt, sichert sie sich Gestaltungs- und Entwicklungspotentiale. Auf diese Weise kann eine hohe Qualität gesichert werden und die Kommune als aktiver Akteur in der Ortskernentwicklung agieren.

Eine aktive Flächenentwicklung im Bestand bedeutet u.a. die Verlagerung von Nutzungen an einen neuen Standort, die dafür erforderliche Entwicklung und Aufbereitung von Flächen am Neustandort, die städtebauliche Vorbereitung der gewünschten Nachnutzung, den Umbau der bestehenden Bausubstanz bzw. die Freilegung des Grundstücks sowie die Nachnutzung der

Grundstücke am Altstandort zu organisieren. Um den Stadtumbauprozess voranzutreiben, besitzt die Kommune durch diese aktive Form der Projektentwicklung Handlungsspielraum und kann die Entwicklungen vor Ort (im Bestand) steuern. Das durch den Ankauf strategisch bedeutsamer Liegenschaften ermöglichte Flächenmanagement stellt somit einen adäquaten Ansatz für die städtebauliche Neuordnung in komplexen Lagen dar und ist eine wichtige Voraussetzung, um Flächenpotentiale für die Innenentwicklung auch tatsächlich erfolgreich zu aktivieren.

#### (11) Machbarkeitsstudien stadträumlich bedeutsamer Liegenschaften

MACHBARKEITSSTUDIEN STADTRÄUMLICH BEDEUTSAMER LIEGENSCHAFTEN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2025
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	privat und Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	30.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige stadtbildprägende Liegenschaften, die großes Entwicklungspotential aufweisen und/oder negativ auf die Umgebung ausstrahlen. Gleichzeitig werden diese als Liegenschaften angesehen, die Einfluss auf einen erfolgreichen Stadtumbauprozess haben. Darunter fallen einige großmaßstäbliche Liegenschaften entlang der Frankfurter und Dieburger Straße, stadtbildprägende Hofanlagen und gegebenenfalls zentrale mindergenutzte Liegenschaften. Die Liegenschaften befinden sich derzeit meist in Privatbesitz. Eine Entwicklung der Liegenschaften wird empfohlen, wobei der Stadtumbau als Impuls wirken kann.

Ziel der Machbarkeitsstudien ist es, eine Entscheidungsgrundlage für die künftige Entwicklung der (derzeit privaten) stadträumlich bedeutsamen Liegenschaften zu treffen. Mit Blick auf die Entwicklung des Ortskerns sollen Nutzungsideen entwickelt werden, die zu einer harmonischen und nachhaltigen Innenstadtentwicklung führen.

Beauftragt werden soll daher ein externes Gutachten zur Untersuchung der Möglichkeiten, die die jeweiligen Gebäude bieten. Neben der Prüfung von Entwicklungsszenarien sind ist die technische, wirtschaftliche und rechtliche Risikoabschätzung Untersuchungsgegenstand.

## (12) Stärkung der lokalen Ökonomie

STÄRKUNG DER LOKALEN ÖKONOMIE	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2030
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	privat
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	Alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	15.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	

Wie in Kapitel 3.9 ausgeführt, ist im Ober-Rodener Ortskern ein einsetzender Trading-Down-Prozess zu beobachten. Vergleichsweise viele Gewerbeeinheiten stehen leer oder sind mit Mindernutzungen besetzt. Die Zahl der hochwertigen Nutzungen nimmt ab und lässt befürchten, dass die Kundenfrequenz weiter zurückgeht. Gemäß einer Umfrage aus 2015 sind die Einwohner mit den Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern nicht zufrieden. Zudem bewertet das Einzelhandelskonzept die wohnortnahe Versorgung mit Nahversorgern im Untersuchungsgebiet als mangelhaft. Im Ortskern stehen eine nicht zu unterschätzende Anzahl der Ladenlokale leer. Nach- und Zwischennutzungen sind aufgrund der Flächenzuschnitte/Größen und des Sanierungsstaus nur schwer zu finden. Ferner fällt auf, dass einige Ladengeschäfte nicht mehr zeitgemäß gestaltet und/oder die Schaufenster überhaupt nicht bzw. nur wenig ansprechend dekoriert sind. Darüber hinaus ist zu bemängeln, dass der Ortskern keine Einkaufsatmosphäre aufweist. Viel Kaufkraft fließt in die umliegenden (Groß-)Städte ab und führt so zu einer Abwärtsspirale.

Die im Folgenden aufgeführten Teilmaßnahmen setzen an diesen komplexen Problemlagen an und haben zum Ziel, den Einkaufsstandort zu stärken, die Nahversorgung im Ortskern zu erhalten, den Gewerbebesatz zu qualifizieren und den Herausforderungen, die der Strukturwandel im Einzelhandel mit sich bringt, zu begegnen. Der Prozess zur Förderung der lokalen Ökonomie soll mit dem Stadtumbau neu belebt werden und verhindern, dass der Ortskern Ober-Roden in Zukunft nur noch ein reiner Wohnstandort ist. Es gilt den Handel als „Herz der belebten Innenstadt“ zu fördern, zukunftsfähig zu gestalten und ein „Aussterben“ der Innenstadt zu verhindern. Dabei sind die Veränderungen im Einzelhandel zu akzeptieren.

Spezialisierte Bereiche (bspw. medizinische Versorgung wie Apotheken, Hörakustiker, Optiker, Orthopädie) werden als zukunftsfähig bewertet. Gastronomie, Dienstleistungen und neuzeitlichen Nischenangebote können in Verbindung mit einem attraktiven öffentlichen Raum ein funktionierendes Zentrum schaffen. Neugründungen in diesem Bereich sollen gefördert und gerade in der Startphase beraten und begleitet werden. Da das Einkaufen in der Innenstadt sich von der (reinen) Versorgung zur Freizeitaktivität wandelt, ist eine Verbesserung der Einkaufsatmosphäre im öffentlichen Raum zentrale Aufgabe des Stadtumbaus. Durch aktive Nutzungen (z.B. Open-Air-Kino, Konzerte, Aufenthalt) kann die Wahrnehmung des öffentlichen Raums zusätzlich gesteigert werden und partiell eine Frequenzerhöhung erreicht werden.

In enger Zusammenwirkung mit der Stabsstelle Wirtschaftsförderung sowie der Initiative der Business Angels kann der Stadtumbau hier einen Beitrag zur integrierten Umsetzung leisten.

### **Qualifizierung Einzelhandel und Gastronomie: Bauliche und wirtschaftliche Beratung**

Die Maßnahme setzt an zwei Bereichen an: Zum einen geht es um eine bauliche Beratung, in der u.a. Themen der Außenwirkung (Gestaltung der Fassade und Werbeanlagen) sowie die Optimierung der Flächenzuschnitte und Flächenzusammenlegung den Schwerpunkt bilden. Diese bauliche Beratung kann vom Stadtumbaumanagement übernommen werden. Investiv wird die Beratung durch das Anreizprogramm ergänzt. Zielgruppe der Maßnahme sind Mieter und Eigentümer von Geschäften bzw. Leerständen.

Zum anderen fußt die Maßnahme auf einer parallelen Belebung der wirtschaftlichen Beratung von ansässigen Unternehmen und Existenzgründungen zu verschiedenen betrieblichen Fragestellungen. Hier bietet sich die Fortführung der Trägerschaft durch die Wirtschaftsförderung der Stadt Rödermark in Kooperation mit den „Business Angels Rödermark“ in engem Austausch mit dem Stadtumbaumanagement an.

### **Konzept und Maßnahmen zur Leerstandsaktivierung**

Um die Leerstände im Ortskern sowie mindergenutzte Ladenlokale wieder zu beleben, wird empfohlen, ein Konzept zur Revitalisierung bzw. Aktivierung von Leerständen für die Rödermärker Problemstellungen zu erarbeiten. Damit soll – aufbauend auf die Leerstandsdatenbank der Wirtschaftsförderung – die gezielte Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungsanbietern gefördert werden. Sollten leerstehende Ladeneinheiten nicht mehr vermietbar sein, muss eine alternative, städtebaulich verträgliche Nutzung des Raums geprüft werden. Mieterleichterungen im ersten Jahr, Zwischennutzungen und Nutzungsänderungen sind mögliche Maßnahmen im Rahmen dieses Konzeptes.

**(13) Verbesserung der Umwelteigenschaften privater Liegenschaften im öffentlichen Interesse**

VERBESSERUNG DER UMWELTEIGENSCHAFTEN PRIVATER LIEGENSCHAFTEN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2021-2023
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	privat
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	60.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Aufgrund der hohen Versiegelung, dem Mangel an öffentlichen Grünflächen und der hohen Bebauungsdichte im Ortskern sind dessen ökologische Funktionen beeinträchtigt. Ziel ist es daher, die Wohnumfeldqualität zu erhöhen und die umweltrelevanten Funktionen wieder zu stärken.

Dazu sind u.a. Entsiegelungsmaßnahmen (für Vegetations- und Wasserflächen) sowie großflächige Dach- und Fassadenbegrünungen an privaten Liegenschaften im öffentlichen Interesse vorgesehen. Die Verbesserung der Gestaltung von Freiflächen trägt auf kleinräumiger Ebene zur Klimaanpassung bei. Gefördert werden sollen größere Umweltmaßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Biodiversität im Siedlungsbereich. Damit umfasst sind Maßnahmen mit einer besonderen Bedeutung und von größerem Umfang, die das Anreizprogramm übersteigen.

Vorstellbar ist im Rahmen dieser Maßnahme ein Gemeinschaftsprojekt zur Fassaden- oder Mauerbegrünung (bspw. an Brandwänden entlang öffentlicher Parkplätze). In öffentlich-privaten Kooperationen können Rankpflanzen oder rankgerüstgestützte Bepflanzungen auf öffentlichem oder privatem Grund durch die öffentliche Hand gepflanzt werden, die Pflege wird von privaten Anwohnern übernommen. Damit können sich die öffentlichen und privaten Partner die Aufgaben, Kosten und Risiken aus Planung, Realisierung und Betrieb teilen. Als Vorbild können bereits bestehende ähnliche Partnerschaften in Rödermark dienen. Grünpaten pflegen regelmäßig städtische Grünanlagen und kümmern sich erfolgreich um Straßenbegleitgrün und Kübelbepflanzungen.

Grünflächen und Begrünungsmaßnahmen sorgen für ein besseres Stadtklima. Auch trägt das Blattgrün der Pflanzen zum Temperaturausgleich (nächtliche Abkühlung) bei. Städtisches

Grün verbessert zudem die Luftqualität, indem es Luftschadstoffe und Staub, einschließlich Feinstaub und CO<sub>2</sub>, absorbiert und filtert. Stadtgrün trägt damit zur Gesundheit der Bewohner bei. Mithilfe von Begrünungsmaßnahmen können zudem Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen werden, die den Erhalt der Artenvielfalt unterstützen.

#### (14) Beleuchtungskonzept Stadtumbaugebiet

BELEUCHTUNGSKONZEPT STADTUMBAUGEBIET	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	10.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Zur Attraktivierung des Ortskerns und zur Erhöhung der Identifikation der Bewohner ist im Rahmen der Maßnahme eine nächtliche Illumination vorgesehen. Ziel ist es, den öffentlichen Raum als verbindendes Element qualitätsvoll zu gestalten. Aufgrund der vorhandenen architektonischen Vielfalt im Gebiet kann eine durchdachte Beleuchtung als verknüpfendes Moment wirken und die weichen Standortqualitäten des Gebiets ausbauen. Schwerpunkte sind dabei die Inszenierung des Rundlings als Alleinstellungsmerkmal sowie die Verbindung des historischen und des funktionalen Ortskerns.

Dazu ist ein Konzept zu erarbeiten, welches die Grundlage für die nächtliche Illumination bildet. Die Umsetzung soll sukzessive im Rahmen von Maßnahmen zur Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden bzw. im Rahmen von Freiflächen und Erschließungsmaßnahmen erfolgen. Dabei ist auf eine nachhaltige, energieeffiziente, klimaneutrale und insektenfreundliche Beleuchtung zu achten.

## (15) Gestaltung der Freifläche an der Evangelische Kirche

GESTALTUNG FREIFLÄCHE EVANGELISCHE KIRCHE	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2024-2026
<b>Priorität</b>	niedrig
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Evangelische Kirche Ober-Roden
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	94.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Die Evangelische Kirche mit ihrer Freifläche bildet den Auftakt zum geschlossenen Siedlungsraum und von Süden aus kommend einen Zugang zum Ortskern. Die öffentlich nutzbare Freifläche vor der Kirche, die im Eigentum der evangelischen Kirche steht, ist jedoch deutlich in die Jahre gekommen, nicht mehr zeitgemäß gestaltet und hinsichtlich einer Barrierefreiheit deutlich zu verbessern.

Diesem Erneuerungsbedarf soll im Rahmen dieser Maßnahme Rechnung getragen werden. Angedacht ist die Umgestaltung der öffentlich zugänglichen Platzfläche mithilfe der Weitergabe von Fördermitteln an Dritte gemäß Nr. 4 RiLiSE auf der Grundlage einer schriftlichen Vereinbarung zur öffentlichen Überlassung.

Ziel ist es, das Potential, das die kleine Fläche am Ortseingang birgt, hervorzuheben, um an dieser Stelle eine ansprechende Wirkung und damit einen positiven Stadtauftakt zu vermitteln.

## 7.3 Historischer Ortskern

### (16) Umgestaltung 1. Ring

UMGESTALTUNG 1. RING	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2023 – STARTERPROJEKT
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	400.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Gem. RiLiSE Nr. 9.6.2 Beiträge unterstellt

Die Pfarrgasse, die Heiterkämperstraße, die Dockendorffstraße bilden gemeinsam mit dem Weihgässchen den ersten, innersten Ring des fränkischen Rundlings. Diese zentrale historische Figur ist heute kaum noch erlebbar und soll wieder herausgearbeitet werden. Die Maßnahme dient nicht nur der Schaffung von Barrierefreiheit, sondern auch der Attraktivierung und der Inszenierung des öffentlichen Raums sowie der Förderung der Identifikation der Bürger mit ihrem Ort.

2010 wurde im Bereich des Marktplatzes und der Frankfurter Straße der niveaugleiche Ausbau begonnen, der nun im innersten Ring fortgeführt werden soll. Die Pflasterung soll vervollständigt und der öffentliche Raum umgestaltet werden. Dabei ist die Herstellung von barrierefreien Wegeführungen im öffentlichen Raum ein wesentliches Ziel. Mithilfe der Maßnahme soll die historische Kernzelle gestaltet und betont sowie der Rundling im Pflaster ablesbar gemacht werden.

Die Maßnahme ist unterteilt in zwei Bauabschnitte: prioritär sollen die Pfarrgasse, die Heiterkämperstraße sowie die Dockendorffstraße bis zur Einmündung des Weihgässchens neu gestaltet werden. In einem zweiten, späteren Schritt soll die Umgestaltung der restlichen Dockendorffstraße sowie der Glockengasse erfolgen. Eingeschlossen sind einheitliche und adäquate Beleuchtungselemente, Möblierung sowie die Pflanzung von strassenbegleitenden Bäumen, sofern die Fläche dafür ausreichend ist.

Ein besonderes Augenmerk soll auf die Übergänge bzw. die Grenzen zu den anschließenden Straßen bzw. Gassen gelegt werden (bspw. Kreuzungsbereich Pfarrgasse / Rathausstraße /

Obergasse), um Restflächen zu vermeiden. Der Ausbaustandard ist bereits durch die Gestaltung der Schulstraße / die Neugestaltung 2010 definiert.

## (17) Umgestaltung 2. Ring

UMGESTALTUNG 2. RING	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2021-2023
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	380.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Gem. RiLiSE Nr. 9.6.2 Beiträge unterstellt

Der zweite Ring des historischen Rundlings Ober-Roden setzt sich aus der Ringstraße, der Obergasse und der Rathausstraße zusammen. Ebenso wie der innerste Ring ist die Figur des fränkischen Rundlings heute im Straßenraum kaum noch erlebbar und soll wieder herausgearbeitet werden.

Ziel der Maßnahme ist zum einen die Herstellung barrierefreier Wegeführungen im öffentlichen Raum, zum anderen die Gestaltung des Freiraums, um den Rundling erlebbar zu machen. Ferner dient die Maßnahme der Attraktivierung und der Inszenierung des öffentlichen Raums und trägt zur Förderung der Identifikation der Bürger mit ihrem Wohnort bei.

Zunächst ist im Rahmen der Maßnahme ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten. Hier sind geeignete Maßnahmen gestalterischer bzw. künstlerischer Natur in einem partizipativen Prozess zu bestimmen.

Die darauf folgende Umsetzung soll Aspekte des ebenengleichen Ausbaus berücksichtigen, um Fußgängern zukünftig ein besseres Fußwegenetz zu bieten. Im Hinblick auf die Gestaltung des öffentlichen Raums geht es u.a. um die Zonierung der Straßen, evtl. Begrünung, Möblierung und angemessene Beleuchtung des historischen Kerns. Bei der Umsetzung ist besonders auf die Übergänge zum 1. Ring sowie zu den Querstraßen und Wegen zu achten.

## (18) Umgestaltung Dieburger/Frankfurter Straße

UMGESTALTUNG DIEBURGER/FRANKFURTER STRASSE	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2020-2021
<b>Priorität</b>	mittel-hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	560.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

2010 wurde mit der Umgestaltung der Freiflächen entlang der zentralen Hauptstraße mit daran anknüpfenden Plätzen im Ortskern begonnen. Dabei wurde der Straßenraum vom Marktplatz über die Frankfurter Straße bis zur Einmündung der Glockengasse niveaugleich ausgebaut, gepflastert und stark aufgewertet. Der zweite Bauabschnitt (gen Süden) von der Einmündung der Glockengasse bis zum Bahnübergang sowie vom Marktplatz bis zur Mainzer Straße (gen Norden) steht noch aus und soll im Rahmen dieser Maßnahme umgesetzt werden.

Im Vordergrund steht die Verbesserung der vorhandenen Erschließung einschließlich der Oberflächenentwässerung, des Begleitgrüns und fest installierter Möblierung. Ziele der Maßnahme sind es, Barrierefreiheit zu schaffen und die zentralen Bereiche des Ortskerns miteinander zu verknüpfen und gestalterisch aufzuwerten. Entsprechend dem übergeordneten Entwicklungskonzept ist es von großer Bedeutung, den historischen Ortskern und den funktionalen Ortskern gestalterisch zusammenzubringen und miteinander zu verbinden. Mithilfe einer ansprechenden Gestaltung des öffentlichen Raums soll eine Belebung der Innenstadt erreicht werden und damit auch die Geschäftsbereiche aufgewertet werden.

Der Ausbaustandard soll der gleiche wie der des ersten Bauabschnitts sein. Vorgesehen im Konzept von 2009/2010 sind der niveaugleiche Ausbau, die Optimierung der Straßenquerschnitte für Fußgänger und Radfahrer, Baumpflanzungen sowie die Fortsetzung der Beleuchtungselemente.

**(19) Neugestaltung des Spielplatzes Gartenstraße und Prüfung auf Angebotserweiterung**

<b>AUFWERTUNG SPIELPLATZ GARTENSTRASSE UND PRÜFUNG ANGEBOTSERWEITERUNG</b>	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2020 – <b>STARTERPROJEKT</b>
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark / Katholische Kirche
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Katholische Kirche Ober-Roden
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	Kinder und Jugendliche im Stadtteil Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	150.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Wie in den Kapiteln 3.4.4 und 3.5.1 dargestellt, besteht im Untersuchungsgebiet ein Mangel an öffentlichen Freiflächen mit Aufenthaltsqualität. Das Angebot an Spielflächen für Kinder beschränkt sich auf den Spielplatz in der Gartenstraße, der in einem wenig ansprechenden Zustand ist und akuten Erneuerungsbedarf aufweist. Der Spielplatz wird aufgrund mangelnder Aktualität der Spielgeräte kaum von den Zielgruppen angenommen. Gleichzeitig liegt der Anteil von Kindern und Jugendlichen im Ortskern Ober-Roden höher als im gesamten Stadtteil und in der Gesamtstadt, woraus Bedarfe erwachsen. Bereits im Stadtleitbildprozess wurde im Rahmen von Leitbildprojekten der Ausbau von Spielflächen und des Angebots für Jugendliche thematisiert.

Der Spielplatz soll daher im Rahmen des Stadtumbaus neu gestaltet werden (naturnah) und um attraktive Verweilangebote ergänzt werden. Das Projekt ist als partizipatives Projekt unter Einbeziehung von Kindern und Eltern aus dem Ortskern vorgesehen. Gemeinsam mit den zukünftigen Nutzern soll erarbeitet werden, welche Ausrichtung der Spielplatz innehaben und welchen Altersgruppen er vorrangig zur Verfügung stehen soll.

Derzeit befindet sich die Spielfläche im Eigentum der katholischen Kirche Ober-Roden. Daher ist beabsichtigt, entweder die Fördermittel gemäß Nr. 4 RiLiSE an die katholische Kirche als Trägerin und Eigentümerin der Maßnahme weiterzugeben oder die Fläche zur Verbesserung des Wohnumfelds zu erwerben.

Im Rahmen der TÖB-Beteiligung wies die Deutsche Bahn AG aufgrund der Nähe der Spielfläche zu den Bahnanlagen auf das Erfordernis einer Einfriedung der Freifläche entsprechend

den Vorgaben hin. Dies ist im Zuge der Maßnahmenkonkretisierung und Objektplanung zu beachten.

Spielräume im Wohnumfeld fördern die Entwicklung der Heranwachsenden und sind ein wichtiger Beitrag im Rahmen der Stadtentwicklung. Ein Spielplatz ermöglicht Kindern den sozialen Kontakt mit anderen Kindern und Mitmenschen, die Sammlung neuer Erfahrungen und damit die Förderung der Entwicklung. Die Integration auf dem Spielplatz fällt leichter als an anderen Orten.

Aufgrund des erhöhten Anteils von Kindern und Jugendlichen im Ortskern Ober-Roden ist ferner zu prüfen, ob Bedarf für eine Angebotserweiterung vorliegt. Aufgrund der wenigen grünen und naturnahen Spielflächen im öffentlichen Raum ist darüber nachzudenken, ob und an welchen Stellen wohnungsnahe kleine Spielbereiche geschaffen werden könnten.

## (20) Historisches Ober-Roden

HISTORISCHES OBER-RODEN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2020
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	-
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	30.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Ergänzende Finanzierung ist zu prüfen.

Wie in der Analyse dargestellt, fehlt es in Ober-Roden an historischen Bezügen und Identifikationspunkten für die Bürger und Besucher. Um die Geschichte erlebbar zu machen und die Verbundenheit mit dem Ort zu stärken, soll ein Konzept „Historisches Ober-Roden“ erarbeitet werden. Heute ist viel der Historie des Orts verschwunden, sodass es das Ziel ist, die noch vorhandenen Restpunkte als Anker zu nutzen, um die Identität zu stärken und ein positives Außenimage zu vermitteln. Es hat sich in der Stadtentwicklung gezeigt, dass eine Identifikation mit dem Wohnort die Eigenverantwortung fördert, die Investitionsbereitschaft stärkt und zur Sauberkeit und zum vorbildhaften Verhalten im öffentlichen Raum beiträgt.

In der Umsetzung des Konzeptes sind ein Altstadtrundgang mit Orientierungs- und Erläuterungstafeln, ein durchgehendes Kommunikationsdesignkonzept / Leitsystem, Flyer und andere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen. Der Tag der Städtebauförderung gibt jedes Jahr einen geeigneten Anlass, Stadtumbau und „Historisches Ober-Roden“ zu verbinden und über Aktionen und Veranstaltungen einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Weitere Elemente der Umsetzung sind gemäß dem hier aufgeführten Vorhaben (Konzept) u.a. im Rahmen von Freiflächengestaltungen (Kunst im öffentlichen Raum) und im Rahmen der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Straßenneugestaltungen) vorgesehen und kostenmäßig in den jeweiligen Projekten berücksichtigt. Ergänzend sind private bzw. öffentliche Finanzierungsmöglichkeiten (Spenden, Stiftungen, Förderung Kunst- und Kultursektor etc.) zu prüfen.

## (21) Gestaltungsrichtlinie für den historischen Ortskern Ober-Roden

GESTALTUNGSRICHTLINIE HISTORISCHER ORTSKERN OBER-RODEN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2020
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	private Eigentümer und Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	Alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	20.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Die städtebauliche Analyse hat gezeigt, dass im Ortskern zahlreiche Strukturbrüche zu verzeichnen sind. Aufgrund der Häufung der Abweichungen von einer regionalen Bauweise droht das Typische des historischen Ortskerns verloren zu gehen. Im Ortsbild ist eine hohe individuelle Gestaltungsfreiheit wahrnehmbar. Daher ist es das Ziel, für Veränderungen im Stadtgefüge (Neubau, Abriss, Sanierung) einheitliche und abgestimmte Gestaltungselemente zu definieren und in einer Satzung zu verankern.

Inhalt der Maßnahme ist die Erarbeitung einer Gestaltungsrichtlinie, die die schützenswerten Merkmale des Gebiets festhält und wesentliche Rahmenvorgaben zur Gestaltung von Gebäuden und Freiflächen gibt. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Richtlinie als Satzung beschlossen werden soll.

Von herausragender Bedeutung ist dabei die frühzeitige Einbindung der Bewohner, Kommunikation sowie ein transparenter Prozess. Im ersten Anlauf vor knapp 10 Jahren war die damals erarbeitete Gestaltungssatzung in der vorliegenden Detaillierung nicht durchsetzbar. In der Diskussion während des ISEK-Prozesses (Beteiligung) wurde eine grundlegende Ablehnung jeder Gestaltungssatzung zurückgenommen. Eine erneute Diskussion über Inhalte und Grenzen einer Richtlinie bzw. Satzung muss im Rahmen eines Arbeitskreises daher intensiv begleitet werden.

Zentrale Aspekte einer Gestaltungsrichtlinie sind hierbei, ortsbildprägenden Strukturen, Bauelementen und Gestaltungsparametern herauszuarbeiten sowie zur städtebaulichen und baulichen Gestaltungspflege insgesamt beizutragen. Es ist ein Geltungsbereich zu definieren und anhand von positiven Gestaltungsbeispielen die Bevölkerung und Geschäftstreibenden zu sensibilisieren. Dabei soll die Satzung mit einem Beratungsangebot verbunden werden (siehe Maßnahme 7 Anreizprogramm).

## (22) Umgestaltung der Parkplätze

UMGESTALTUNG DER PARKPLÄTZE	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2027
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	415.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Die Parkflächen im Ortskern sind meist vollständig asphaltiert und nicht gestaltet. Räumlich eingefasst sind die Standorte in der Regel durch Gebäude, Brandwände, Zäune oder Mauern. Es besteht sowohl in städtebaulicher als auch ökologischer Hinsicht Handlungsbedarf. Die Parkplätze beeinflussen das Stadtbild deutlich negativ.

Inhalt dieser Maßnahme ist die Herstellung von attraktiven öffentlichen Stellplätzen und einer Neugestaltung der fünf Parkplätze

- Glockengasse (inkl. Straße Glockengasse)
- Schulstraße
- Obergasse
- Pfarrgasse (2 x)

Gleichzeitig ist es das Ziel, die Oberflächen zu entsiegeln, um die Bodenfunktionen zu verbessern. Damit soll eine ökologische und gestalterische Aufwertung der Parkflächen erreicht werden.

Inhalte der Maßnahme sind u.a. das Aufbrechen der Asphaltdecken und Einsatz von wasser-durchlässigen Oberflächen (z.B. Kies- und Splittdecken, Rasengittersteine, Porenplaster), eine Neuordnung der Parkstände bzw. die Erneuerung der Markierung, Erneuerung der Beschilderung. Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit Maßnahme 13 (Verbesserung der Umwelteigenschaften privater Liegenschaften – Brandwandbegrünung).

### (23) Neugestaltung Gartenstraße

NEUGESTALTUNG GARTENSTRASSE	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2022-2023
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	590.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Erschließungsbeiträge

Die Fahrbahndecke der Gartenstraße ist überwiegend stark schadhaft, größere Unebenheiten schränken die Nutzungsfähigkeit ein, der Bodenbelag weist deutlichen Erneuerungsbedarf auf. Die Straßenquerschnitte eröffnen Möglichkeiten zur Umgestaltung der Straße im Bestand, um die derzeit unzureichend räumlich strukturierte und gestalterisch wenig ansprechende Straße aufzuwerten.

Die Gartenstraße ist Bestandteil des überörtlichen Radwegenetzes und fungiert als Nord-Süd-Verbindung auf der Strecke Dietzenbach-Rödermark-Eppertshausen. In Abhängigkeit von der angedachten Unterführung für Fußgänger und Radfahrer (siehe Maßnahme 08) könnte der Gartenstraße eine zukünftig bedeutsamere Rolle zukommen. Verknüpfungen bestehen auch zur Maßnahme 09 (Mobilitätskonzept Ortskern Ober-Roden).

Elemente der Maßnahme sind

- die grundhafte Erneuerung bzw. abschnittsweise grundhafte Herstellung der Gartenstraße (möglicherweise entsiegeln)
- die Ausbildung als prioritäre, überkommunale Verbindung für Fahrradfahrer
- die Gestaltung des Übergangs vom Siedlungsraum (Rundling) in den Landschaftsraum.

Damit beinhaltet die Maßnahme einerseits die Herstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegen, zum anderen soll die Freifläche mit kleinen Aufenthaltsbereichen umgestaltet werden.

Basis für die Umsetzung sind das Mobilitätskonzept und idealerweise die Ergebnisse der Bedarfs- und Standortprüfung zur Unterführung sowie ein Gestaltungskonzept, das die Erlebbarkeit des Siedlungsrandes fördert.

Auch im Klimaschutzkonzept 2012 der Stadt Rödermark ist der Ausbau der Radinfrastruktur (Abstellanlagen, Beschilderung, Luftpumpen etc.) in mehreren Maßnahmen beinhaltet. Grundsätzlich sind bei der Umsetzung der Maßnahme die Aspekte der Barrierefreiheit und Anforderungen der nachhaltigen Mobilitätsformen zu berücksichtigen.

#### (24) Ausbau des Fußwegenetzes

AUSBAU FUSSWEGENETZ	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2020-2023
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	98.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Prüfung des Einsatzes von Verkehrsinfrastrukturförderung einschließlich Nahmobilität

Im Ortskern verknüpfen wenige, aber wichtige Fußwege den Stadtraum. Diese werden rege genutzt, weisen jedoch Erneuerungs- bzw. Optimierungsbedarf auf. Im Zuge dieser Maßnahme sollen vier Fußwege baulich und visuell attraktiviert werden. Dies betrifft:

- Grabenstraße
- Fußweg am katholischen Kindergarten
- Durchgang vom Kirchplatz zur Glockengasse
- Eingangstor Weihgässchen

Zunächst soll ein Konzept zur Inszenierung, Beleuchtung und Erneuerung der Wege erarbeitet werden. Im Zuge der Herstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegen ist insbesondere auf die Belange der Barrierefreiheit zu achten. Mit der Umsetzung und Erneuerung der Fußwege kann das die Wegebeziehungen im Ortskern für Fußgänger gestärkt und aufgewertet werden.

## (25) Konzept Pfarrgarten und Kirchhof

KONZEPT PFARRGARTEN UND KIRCHHOF	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2021
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Kath. Kirche St. Nazarius
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	10.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Die halböffentlichen, vergleichsweise großen Freiflächen auf dem Grundstück der katholischen Kirche grenzen direkt an den Kirchplatz an und umfassen eine gepflasterte Freifläche sowie einen kleinen Garten-/Grünbereich mit Baumbestand. Die Freifläche befindet sich damit an einem zentralen Identifikationspunkt des Stadtteils Ober-Roden und ist dementsprechend von öffentlichem Interesse.

Im Zuge der Maßnahme soll ausgelotet werden, ob und inwiefern der durch eine Mauer und Tor abgegrenzte Freiraum öffentlich zugänglich gemacht werden kann. Ziel der Maßnahme ist die Nutzbarmachung und Öffnung der Freifläche, um die Wohnumfeldqualität zu erhöhen und einen sozialen Treffpunkt anzubieten. Das zu erarbeitende Konzept soll aufzeigen, ob und wie die Herstellung eines öffentlichen Platzes und Grünanlage unter Hinzunahme der kirchlichen Flächen erfolgen kann. In einer Machbarkeitsstudie (Konzept) soll der Frage nachgegangen werden, ob und wie Kirchhof und „Pfarrgarten“ für Veranstaltungen, dauerhaft oder temporär für die Öffentlichkeit zugänglich sein können. Dazu sind mit den Vertretern der Kirche St. Nazarius Gespräche zu führen. Erste Ideen zur Ausrichtung des Freiraums umfassen eine „grüne Ruheoase“ mit Beleuchtung und Bank.

## (26) Umgestaltung Kirchenumfeld

UMGESTALTUNG KIRCHENUMFELD	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2022-2023
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark und Kath. Kirche St. Nazarius
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	200.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Das Kirchenumfeld, der zentral im historischen Ortskern Ober-Rodens befindlichen katholischen Kirche, hat heute nur eingeschränkte Aufenthaltsqualitäten. Dies ist u.a. bedingt durch die Zusammensetzung der Fläche aus Straße, Parkplätzen und einer winzigen Baumsel mit Bank. Damit geht eine stark eingeschränkte Nutzfläche als Verweilort einher. Nichtsdestotrotz herrscht ein recht großer Nutzungsdruck, der sich leider auch in einer starken Vermüllung widerspiegelt. Gleichzeitig bieten, wie in der vorgehenden Maßnahme geschildert, die Flächen im Eigentum der katholischen Kirche (Kirchhof und Pfarrgarten) Potentiale für Aufenthaltsqualitäten.

Aufgrund seines Potentials, das sich aus der Lage mitten im historischen Rundling und am zentralen Identifikationspunkt St. Nazarius ergibt, soll im Rahmen der Maßnahme zusammen mit der katholischen Kirche eine (neue) innerstädtische Aufenthaltsfläche rund um die Kirche gestaltet werden. Aufbauend auf dem Konzept zum Kirchhof und Pfarrgarten beinhaltet die Maßnahme die Umgestaltung der öffentlichen Freifläche des Kirchenfeldes.

## (27) Gestaltung der Zugänge des historischen Ortskerns

GESTALTUNG ZUGÄNGE HISTORISCHER ORTSKERN	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2024-2030
<b>Priorität</b>	niedrig
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	60.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Die historische Anlage des Rundlings bildet den Kern des Stadtteils Ober-Roden und hat dementsprechend eine zentrale identitätsstiftende Bedeutung. Um den Ortskern herauszustellen, die Qualitäten des öffentlichen Raums zu erhöhen und Bürger und Besucher für den Eintritt in den Siedlungskern zu sensibilisieren, sollen als Maßnahme die Ortskerneingänge herausgearbeitet werden.

Als Zugänge zum historischen Kern wurden folgende Kreuzungsbereiche mit Handlungsbedarf identifiziert:

- Mainzer Straße/Frankfurter Straße
- Mainzer Straße/Rilkestraße
- Donaustraße/Rilkestraße

Ferner bilden die Bereiche Dieburger Straße/Bahnübergang und Rilkestraße/Oberwiesenweg weitere Stadtzugänge, die in den Maßnahmen 32 und 34 aufgegriffen werden.

Alle Zugänge sind derzeit ihrer Funktion untergeordnet und nicht gestaltet. Sie bedürfen einer zukünftig klaren räumlichen Fassung und optischen Inszenierung, um einen attraktiven Auftakt in den Ortskern zu bilden. Gestaltungselemente können hierbei Flächenbeläge, Begrünung oder Illumination sein. Aber auch die verkehrssichernden Elemente (Durchgangsbarrieren) müssen dringend erneuert werden.

## 7.4 Funktionaler Ortskern: Zwischen Rathaus und Kulturhalle

Die derzeit vorhandenen funktionalen, strukturellen und gestalterischen Defizite, die der funktionale Ortskern an einigen Stellen aufweist, bilden eine äußerst komplexe Aufgabenstellung, die im Zuge des Stadtumbauprozesses angegangen werden soll. Sowohl Gebäude als auch Freiräume bedürfen eines integrierten Handlungsansatzes und einer übergeordneten, verbindenden Konzeption. Leerstand (Jägerhaus), Nutzungen, die für die Gebäude ursprünglich nicht gedacht waren (ehemaliges Feuerwehrhaus), deutlicher Modernisierungsbedarf (Dieburger Straße 29-31), angedachte Nutzungsverlagerungen (JUZ, Verwaltung), sich wandelnde Nutzerbedarfe (JUZ, Seniorenverband), divergierende Meinungen (z.B. sichtbar bei der Bürgerbeteiligung) sowie der Wunsch nach einem attraktiven und belebten funktionalen Zentrum machen eine städtebauliche Neuordnung bzw. tiefgreifende Überlegungen dazu erforderlich. Gleichzeitig ist bei einigen öffentlichen Liegenschaften und Freiräumen die zukünftige Entwicklung derzeit noch so offen, dass mögliche Szenarien im Rahmen von Konzepten, Rahmenplänen, Gutachten etc. zunächst zu konkretisieren sind.

Ziel der Stadt Rödermark ist es, die öffentlichen Nutzungen im engen räumlichen Zusammenhang an dieser Stelle zu bündeln und zu konzentrieren sowie attraktive, belebte öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen bilden daher einzelne Bausteine innerhalb des komplexen Konglomerats und sind stets in Wechselwirkung mit den anderen Projekten im funktionalen Ortskern zu denken.

**(28) Liegenschaft Dieburger Straße 21 (Jägerhaus)**

<b>LIEGENSCHAFT DIEBURGER STRASSE 21 (JÄGERHAUS)</b>	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2022
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	730.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Die sich im Eigentum der Stadt Rödermark befindliche Liegenschaft Dieburger Straße 21 (Jägerhaus) ist leer stehend (teilweise zwischengenutzt) und sanierungsbedürftig, jedoch mit ihrem Eckgebäude städtebaulich besonders markant. Aufgrund ihrer prominenten Lage direkt am Rathausplatz strahlt das Gebäude als Leerstand derzeit negativ auf die Umgebung aus und weist dringenden Handlungsbedarf auf.

Im Zusammenhang mit den öffentlichen Gebäuden in der Umgebung (u.a. ehemaliges Feuerwehrhaus, Kulturhalle etc.) und den Freiflächen des funktionalen Ortskerns hat das Gebäude eine zentrale strategische Bedeutung inne. Ziel ist es, die Liegenschaft zu entwickeln und einer nachhaltigen öffentlichen Nutzung zuzuführen.

#### **Machbarkeitsstudie und Nutzungskonzept**

Aufgrund der komplexen Problemlage im Konglomerat zwischen Rathaus und Kulturhalle ist zunächst eine Machbarkeitsstudie samt Nutzungskonzept zu erarbeiten. Auch auf der Bürgerbeteiligung wurde die Zukunft der Liegenschaft kontrovers diskutiert.

Bestandteile dieser Machbarkeitsstudie sind unter anderem die Untersuchung des baulichen Zustands, einer Bestandsaufnahme sowie die Erarbeitung von Entwicklungsoptionen. Untersucht werden technische, wirtschaftliche und rechtliche Programmstellungen. Zweck aller Entwicklungsoptionen ist eine Nutzung des Gebäudes auch zum Mehrwert des Rathausplatzes, um diesen funktional und gestalterisch aufzuwerten und eine öffentliche Verbindung zur Kulturhalle herzustellen.

Aus derzeitiger Sicht sind folgende Szenarien zum Jägerhaus denkbar:

- Sanierung der gesamten Liegenschaft

- Sanierung (Eckgebäude) und teilweise Rückbau (Gebäudeerweiterung und Nebengebäude)
- Rückbau des ganzen Gebäudes sowie Neubau einer Gemeinbedarfseinrichtung

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, eine Entscheidungsgrundlage für die künftige Entwicklung der Liegenschaften zu treffen und einen Planungs- und Handlungsrahmen aufzustellen. Mit Blick auf die Ortskernentwicklung sollen Nutzungsideen entwickelt werden, die zu einer harmonischen und nachhaltigen Innenstadtentwicklung führen.

### **Bauliche Umsetzung**

Abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie folgt in einem zweiten Schritt die bauliche Umsetzung der Konzeption (Umbau, Modernisierung, Rückbau etc.). In der Kosten- und Finanzierungsübersicht berücksichtigt ist zunächst eine Sanierung des Objektes für eine kommunale Nutzung.

Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit den Maßnahmen 29, 30 und 31.

**(29) Liegenschaft „Ehemalige Feuerwehr“**

LIEGENSCHAFT „EHEMALIGE FEUERWEHR“	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2022
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	2.870.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Das ehemalige Feuerwehrhaus befindet sich an einer strategisch wichtigen Stelle gegenüber der Kulturhalle und steht im Eigentum der Stadt Rödermark. Die derzeitige Nutzung durch den Fachbereich 4: Kinder, Jugend und Senioren, das Jugendzentrum sowie weitere soziale Infrastrukturen ist nicht optimal, da die Räumlichkeiten nicht dafür konzipiert wurden. Städtebaulich markant ist insbesondere der Schlauchturm, der derzeit als Kletterturm durch das JUZ genutzt wird. Das Gebäude weist dringenden energetischen und technischen Sanierungsbedarf auf.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung und der Gespräche während der ISEK-Erarbeitung wurde deutlich, dass zahlreiche Ideen und Ansichten zum ehemaligen Feuerwehrhaus bestehen und es neben einer Grundlagenermittlung einem Aufzeigen von Entwicklungsoptionen mit ihren Konsequenzen bedarf.

Im Zusammenhang mit den öffentlichen Gebäuden in der Umgebung (u.a. Jägerhaus, Kulturhalle etc.) und den Freiflächen des funktionalen Ortskerns hat das Gebäude eine zentrale strategische Bedeutung inne. Dabei sind die städtischen Liegenschaften mit strategischer Bedeutung im Zusammenhang zu betrachten und die Wechselwirkungen zu berücksichtigen. Ziel der Maßnahme ist es, zum einen die ehemalige Feuerwehr einer nachhaltigen Entwicklung zuzuführen. Zum anderen sollen die derzeitigen Nutzungen als Funktionen im engen räumlichen Umfeld erhalten werden.

### **Machbarkeitsstudie und Nutzungskonzept**

Aufgrund der komplexen Problemlage im Konglomerat zwischen Rathaus und Kulturhalle ist zunächst eine Machbarkeitsstudie samt Nutzungskonzept zu erarbeiten. Zu klären sind u.a. die energetische, statische und brandschutztechnische Situation des Gebäudes. Darauf aufbauend werden mögliche Entwicklungsszenarien erarbeitet. Hierzu wird u.a. geprüft, inwieweit

das Feuerwehrhaus transformiert werden kann, um die Attraktivität des Ortes weiter zu stärken.

Aus derzeitiger Sicht sind folgende Szenarien zum ehemaligen Feuerwehrhaus denkbar:

- Erhalt des gesamten Ensembles, unter Beibehaltung der vorhandenen Nutzungen und Aufzeigen kleiner Modernisierungsmaßnahmen mit dem Ziel einer Optimierung und Behebung der vorhandenen Missstände.
- Teilweise Rückbau von vorhandener Bausubstanz (ggf. mit Ausnahme des Schlauchturms als besonderes Merkmal). Prüfung möglicher An- und Neubauten zur Ergänzung und Stärkung des kulturellen, öffentlichen und städtischen Angebots.
- Rückbau des ehemaligen Feuerwehrgebäudes samt Schlauchturm (Ordnungsmaßnahme). Prüfung eines möglichen Anbaus an das Gebäude der Bücherei unter Berücksichtigung/Integration der vorhandenen Erschließungssituation der Stadtbücherei.

Untersucht werden technische, wirtschaftliche und rechtliche Programmstellungen.

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, eine Entscheidungsgrundlage für die künftige Entwicklung der Liegenschaften zu treffen und einen Planungs- und Handlungsrahmen aufzustellen. Mit Blick auf die Ortskernentwicklung sollen Nutzungsideen entwickelt werden, die zu einer nachhaltigen Entwicklung des Ortskerns führen.

### **Bauliche Umsetzung**

Abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie folgt in einem zweiten Schritt die bauliche Umsetzung der Konzeption (Umbau, Modernisierung, Rückbau etc.). In der Kosten- und Finanzierungsübersicht berücksichtigt sind zunächst die Kosten für einen Abriss und Neubau einer Gemeinbedarfseinrichtung.

### **Räumlichkeiten Jugendzentrum und Fachbereich 4: Kinder, Jugend und Senioren**

Gegenwärtig wird das Feuerwehrhaus vom Jugendzentrum und vom städtischen Fachbereich 4 genutzt. Die derzeitigen Räumlichkeiten sind als unzureichend und mangelhaft zu beschreiben. Abhängig von den Machbarkeitsstudien Feuerwehrhaus, Jägerhaus und weiterer stadträumlich bedeutsamen Liegenschaften sowie dem Rahmenplan Freiflächen ist zu entscheiden, wo das JUZ und der Fachbereich zukünftig ihren Raum finden werden. Ziel der Teilmaßnahme ist, für die städtischen und sozialen Nutzungen adäquate Räumlichkeiten zu schaffen. Zu prüfen ist dafür die Sanierung bzw. der Neubau eines geeigneten Gebäudes in einem gut zugänglichen Bereich. Grundsätzliche Ziele sind dabei die Stärkung der sozialen Infrastruktur sowie die Konzentration der Nutzungen im Ortskern Ober-Roden. Kostenmäßig berücksichtigt sind zunächst vergleichbare Neubaukosten für den derzeitigen Raumbedarf.

Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit den Maßnahmen 28, 30 und 31.

**(30) Liegenschaften Dieburger Straße 29 und 31**

<b>LIEGENSCHAFT DIEBURGER STRASSE 29 UND 31</b>	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2022
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	private Eigentümer und Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	726.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Die straßenraumprägende Gebäuderieihe Dieburger Straße 29 bis 31 begrenzt den gestaltungsbedürftigen Kulturhallenplatz hin zur Dieburger Straße. Bei der Diskussion über die Zukunft des Kulturhallenplatzes, der Freiräume des funktionalen Ortskerns sowie der städtischen Liegenschaften mit Entwicklungsbedarf (v.a. Jägerhaus, Feuerwehr) werden die Liegenschaften Nr. 29 und 31 oftmals miteinbezogen. Das Gebäude Nr. 29 befindet sich in städtischem Besitz, wird derzeit vom Verein „Kunst in Rödermark“ genutzt, ist jedoch stark modernisierungsbedürftig und soll voraussichtlich abgebrochen werden. Ferner ist Beschlusslage, dass die Liegenschaft Dieburger Straße 31 von der Stadt Rödermark erworben wird. Die Liegenschaften sind aufgrund ihrer Lage am Eingang des Ortskerns sowie zwischen der Dieburger Straße und Kulturhallenplatz von strategischer Bedeutung und eröffnen die Chance, eine sinnfällige große Lösung für das Gesamtareal zu schaffen.

### **Machbarkeitsstudie und Nutzungskonzept**

Im Zusammenhang mit den Studien und Konzepten zum Feuerwehrhaus und zum Jägerhaus sowie der Rahmenplanung zu den Freiflächen im funktionalen Ortskern sollen die Liegenschaften Dieburger Straße 29 und 31 ebenfalls auf ihre Entwicklungsoptionen hin untersucht werden. Ein externer Gutachter soll mit der Ermittlung und Bewertung des baulichen Zustands sowie der Erarbeitung von Entwicklungsszenarien beauftragt werden. Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, eine Entscheidungsgrundlage für die künftige Entwicklung der Liegenschaften zu treffen.

### **Bauliche Umsetzung**

Abhängig vom Ergebnis der Machbarkeitsstudie sowie der Gesamtplanung für das Areal folgt in einem zweiten Schritt die bauliche Umsetzung der Konzeption (Umbau, Modernisierung, Rückbau etc.). In der Kosten- und Finanzierungsplanung berücksichtigt sind Kosten für einen vergleichbaren Neubau einer Gemeinbedarfseinrichtung sowie die Rückbaukosten.

Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit den Maßnahmen 28, 29 und 31.

**(31) Freiflächen des funktionalen Ortskerns (Kulturhalle bis Rathaus)**

FREIFLÄCHEN DES FUNKTIONALEN ORTSKERNNS	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2025
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	1.135.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Der öffentliche Raum des funktionalen Ortskerns ist in seiner Gesamtheit bislang aufgrund fehlender Gestaltung und Profilierung nicht als ein zusammenhängender Aufenthaltsbereich wahrnehmbar. Die Freifläche setzt sich zusammen aus dem gestalteten und belebten Rathausplatz, dem gering genutzten Kulturhallenplatz samt Verkehrsflächen sowie den Verbindungen zwischen den beiden Flächen (Fußweg entlang des Horts, Vorbereich der Trinkbornschule).

Besonderes Potential und Ausstrahlungskraft für den gesamten Ort birgt die hohe Dichte an öffentlichen Einrichtungen, die an den Platz angrenzen bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zu finden sind. Im Zuge der Bürgerbeteiligung und der Gespräche während der ISEK-Erarbeitung wurde ebenfalls deutlich, dass der Freifläche eine zentrale Bedeutung zugemessen wird und sie große Potentiale für die Entwicklung des Ortskerns bietet.

Im Vergleich zum Ortskern ist die Freifläche außergewöhnlich groß, zentral und steht in äußerst komplexen Zusammenhängen. Sie ist unbedingt im Zusammenspiel mit den angrenzenden Gebäuden, deren Nutzungen und den Funktionen der anderen Plätze im Ortskern zu denken und zu entwickeln. Ziel der Maßnahme ist die Gestaltung und Profilierung der Freiflächen im funktionalen Ortskern sowie die Herstellung eines öffentlichen Raums mit Aufenthaltsqualität.

Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit den Maßnahmen 28, 29 und 30.

## **Rahmenplan Freiflächen**

In einem ersten Schritt ist ein Rahmenplan zu erarbeiten, der die Grundlagen ermittelt und ein Konzept zur Gestaltung, den Funktionen und städtebaulichen Entwicklung beinhaltet. Im Rahmen eines ganzheitlichen Planungskonzeptes ist den vielseitigen Anforderungen an die Platzfläche sowie noch zu definierenden Nutzungsbedarfen Rechnung zu tragen. Unmittelbar wirken sich die Nutzungen der Gebäude auf den öffentlichen Raum aus – die Machbarkeitsstudien der Gebäude sind also Voraussetzung für eine Rahmenplanung der Freiflächen.

## **Teilräumliches verkehrsplanerisches Konzept funktionaler Ortskern**

Ergänzend zum Rahmenplan sind in einem verkehrsplanerischen Konzept die Fragen der zukünftigen Erschließung zu klären. Es gilt, Verkehrsflüsse zu optimieren und die Bedarfe des ruhenden Verkehrs, der Anlieger, der Nahmobilität, der Andienung und des Hol- und Bringverkehrs etc. zu berücksichtigen. Das übergeordnete Mobilitätskonzept Ortskern Ober-Roden bildet die Grundlage für dieses Teilraumkonzept. Anlass ist die Optimierung der Qualitäten für die öffentlichen Räume (z.B. verkehrsreifer Rathausplatz). Vorrangiges Ziel ist die wirksame Entlastung der Plätze vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zugunsten einer verbesserten Gesamtsituation für die städtebaulichen Nutzungen, Aufenthaltsqualitäten und ökologische Funktionen.

## **Umgestaltung Rathausplatz**

Entsprechend den Ergebnissen und Vorschlägen des Rahmenplans über die Freiflächen des funktionalen Ortskerns soll im Rahmen dieser Maßnahme der Rathausplatz – der bereits heute ein beliebter Treffpunkt ist – an seinen Rändern umgestaltet werden. Dies betrifft beispielsweise die Park- und Fahrsituation sowie die Zugänge. Zudem sind bei der Umgestaltung die erforderlichen Infrastrukturen für den Rodaumarkt zu berücksichtigen. Damit soll der Rathausplatz zukünftig die Funktion als „Gelenk“ und Verbindung zwischen dem historischen und dem funktionalen Ortskern erfolgreich wahrnehmen können.

## **Auslobung eines Ideenwettbewerbs / Mehrfachbeauftragung Kulturhallenplatz**

Zur Konkretisierung und Sicherung der städtebaulichen und gestalterischen Qualität des Kulturhallenplatzes soll ein Ideenwettbewerb ausgelobt bzw. eine Mehrfachbeauftragung für konkrete Gestaltungsvorschläge eingeleitet werden. Basis hierfür sind die Machbarkeitsstudien der Gebäude sowie die Rahmenplanung. (Raum- und Nutzungsprogramm)

## **Umgestaltung Kulturhallenplatz**

Abhängig von den Inhalten des Rahmenplans und den Entwürfen aus Ideenwettbewerb / Mehrfachbeauftragung ist im Rahmen dieser Teilmaßnahme die bauliche Umsetzung vorgesehen. Da zum Zeitpunkt der ISEK Erstellung eine Gestaltung nicht absehbar ist, wird zunächst von einem mittleren Kostenansatz für die zu überarbeitende Fläche ausgegangen. Die Kosten müssen mit einer konkreten Gestaltungsplanung aktualisiert werden.

### (32) Gestaltung Kreuzungsbereich Bahnübergang Dieburger Straße

GESTALTUNG KREUZUNGSBEREICH BAHNÜBERGANG	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2023-2025
<b>Priorität</b>	niedrig
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger und Besucher der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	105.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Der Bereich rund um den Bahnübergang weist aus mehreren Gründen Handlungsbedarf auf: Zunächst ist die verkehrliche Situation unbefriedigend – es kommt zu Rückstaus und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer ist nicht immer gewährleistet (teils chaotische Aufstellung, insb. beim Schülerverkehr). Auch der kleine Durchgang zu Kulturhalle ist seiner jetzigen Form nicht angemessen. Ferner ist eine Ablesbarkeit des Zuganges zum funktionalen und historischen Ortskern nicht gegeben (Gestaltungsbedarf). Die kleine Rasenfläche am Bahnübergang hat u.a. aufgrund der Verkehrsbelastung keine Aufenthaltsqualität. Ihr Potenzial als Insel ökologischer Funktion (Biodiversität, Regenwasserrückhaltung) schöpft sie nicht aus.

Aus diesen Gründen ist es das Ziel der Maßnahme, die funktionalen Abläufe zu optimieren, die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen und den Raum als Eingang zum Ortskern gestalterisch aufzuwerten. Die Fahrbahn selbst soll nicht verändert werden; die Maßnahme konzentriert sich auf die Randflächen (Fläche Fußgänger und Radfahrer; Grünfläche) der Kreuzung.

Erforderlich ist dazu ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept, das sich dem Freiraum einschließlich funktionalen und verkehrlichen Aspekten annimmt und in dessen Rahmen frühzeitig Gespräche mit der Deutschen Bahn und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund initiiert werden. Aspekte der Barrierefreiheit sind im Zuge der Konzeptionierung und Umsetzung zu beachten, die frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Behörden und Institutionen ebenso. Es ist zu überprüfen, ob Möglichkeiten bestehen, die Schließzeiten der Bahnübergänge zu verkürzen und welche Szenarien hierbei denkbar wären. Im Rahmen der TÖB-Beteiligung wies die Deutsch Bahn AG darauf hin, dass eine Änderung der Schließzeiten nur unter Einsatz von hohen monetären Mitteln umsetzbar wäre und Fahrzeitverluste für Züge zur Folge haben

würde. Dies könnte wiederum Auswirkungen auf die Taktung und Anzahl der Züge/Zugfolge haben. Daher werden geänderte Schließzeiten von der DB als nicht zielführend eingestuft. Im Rahmen der Maßnahmenkonkretisierung ist dieser Aspekt daher nochmals in Detail zu prüfen und mit der DB frühzeitig abzustimmen.

Im Vordergrund der Umsetzung steht die Umgestaltung einer Freifläche, insbesondere abgestimmt auf die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs. Ferner soll Barrierefreiheit hergestellt werden. Es geht darum, ein konfliktfreies Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu erzielen. Für die kleine Grünfläche ist eine Funktionsveränderung denkbar – hier kann eine gezielte Gestaltung der Fläche als Lebensraum (Staudenaussaat) eine kleine Verbesserung für Insekten bieten. Der Pflegeaufwand wird sich mit einer geringeren Ausstattung (Wegfall Bänke, Wege, Rasenkantensteine, Rasen) reduzieren.

### (33) Gestaltung der Freifläche „Gleisdreieck“

GESTALTUNG DER FREIFLÄCHE „GLEISDREIECK“	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2024-2025
<b>Priorität</b>	niedrig
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Landkreis Offenbach
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	ältere Kinder und Jugendliche in Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	40.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Das sog. „Gleisdreieck“ hinter der Kulturhalle fungiert derzeit als Zu-/Abfahrt der Kulturhalle (Feuerwehrumfahrt und Bühnenandienung). Aufgrund ihrer Lage direkt an den Bahngleisen ist die Fläche emissionsbelastet und daher bislang mindergenutzt.

Gleichzeitig fehlen im Ortskern Bewegungsflächen für Jugendliche, insbesondere in der Umgebung des Jugendzentrums – Freiflächen, die für Jugendliche zur Verfügung stehen, gibt es im Untersuchungsgebiet nicht.

Daher ist es das Ziel der Maßnahme, die mindergenutzte Freifläche in Nutzung zu bringen und als Spiel- und Sportfläche herzustellen. Diese Idee wurde bereits im Rahmen der „Mach-Mit-Aktion“ 2017 diskutiert und spiegelt den Wunsch der Jugendlichen aus dem JuZ Ober-Roden

nach mehr Bewegung wider. Die involvierten Fachbereiche sind bereits in Gesprächen mit dem Ziel, die Fläche für ein Sportangebot aufzubereiten. Derzeitige Idee ist die Nutzung als Fußball- und Basketballplatz mit Ballkäfig. Im Rahmen der TÖB-Beteiligung wurde durch die Deutsche Bahn AG Bedenken hinsichtlich Sicherheit und Fehlverhalten der Nutzer geäußert. Daher ist eine Einfriedung der Freifläche entsprechend den Vorgaben unabdingbar. Hieraus ergibt sich ein Prüfauftrag, welche technischen und räumlichen Möglichkeiten für eine solche Einfriedung bestehen.

Gegenwärtig befindet sich die Fläche im Eigentum des Landkreises Offenbach. Daher ist beabsichtigt, die Fördermittel gemäß Nr. 4 RiLiSE an den Landkreis als Träger und Eigentümer der Maßnahme weiterzugeben.

## 7.5 Grünflächen entlang der Rodau

### (34) Ausbau Grünzug Rathausplatz zur „Grünen Mitte“

AUSBAU GRÜNZUG RATHAUSPLATZ ZUR „GRÜNEN MITTE“	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2022
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark und private Eigentümer
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	765.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	-

Wie die Analyse ergeben hat, herrscht im Untersuchungsgebiet ein Mangel an öffentlich zugänglichen Grünflächen. Weder die Rodau noch die Nähe zur „Grünen Mitte“ ist im Ortskern spürbar. Großes Potential und Anknüpfungspunkte bietet der linear verlaufende Freiraum vom Rathausplatz entlang der Rodau zur Grünanlage an der Trinkbornschule über die Freifläche am Apfelbaum bis zum Fuß- und Radweg Oberwiesenweg entlang der Rodau durch die Grüne Mitte. Diese grün-blaue Achse ist vor Ort jedoch kaum wahrnehmbar und weist an vielen Stellen Gestaltungs- und Erneuerungsbedarf auf. Der Grünzug kann in Verbindung mit der „Grünen Mitte“ ein vernetzendes Bindeglied zwischen den Ortsteilen darstellen. Dies bildet den Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach einem Gefühl des „Wir in Rödermark“ ab.

Im Rahmen dieser Maßnahme sind daher die Umgestaltung der Grünanlagen und öffentlichen Räume, die naturnahe Umgestaltung der Rodau sowie Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Biodiversität im Siedlungsbereich geplant. Die Gestaltung der Flächen ist als eine Art Portal für die „Grüne Mitte“ anzusehen, deren Zugänge bisher eher untergeordneter Natur sind. Eine gezielte Inszenierung mit gestalteten Spielangeboten, Verweil- und Kommunikationspunkten auf den bisher brachliegenden Flächen stellt zudem einen Zugewinn für die Naherholungs- und Freiflächennutzungsqualität dar. Auch eine ökologische Aufwertung im Sinne von zusätzlicher Pflanzung von standortgerechte Gehölzstrukturen kann an dieser Stelle etabliert werden, wodurch sich gleichzeitig das lokale Kleinklima verbessert. Da zurzeit keine klare Wegestruktur in den hier vorliegenden Flächen erkennbar ist, bzw. an einigen Stellen im

Sinne der Verkehrssicherheit saniert werden müssen, sollte gleichzeitig die Entwicklung eines neuen Wegesystems angestrebt werden.

Die Kommunikationsflächen bilden in erster Linie Berührungspunkte zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern Urberachs und Ober-Rodens, aber auch Begegnungsräume unterschiedlicher Nutzergruppen. Im Austausch entwickelt sich hier der angestrebte Sinn der Rödermärker Gemeinschaft.

Ziel ist es, ein grün-blaues Band vom Rathausplatz zur Grünen Mitte zu gestalten und damit sowohl die ökologischen Funktionen der Freiflächen aufzuwerten als auch die Naherholungsqualitäten und das Wohnumfeld zu verbessern.

Die Maßnahme umfasst die Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts sowie die anschließende Umsetzung. Zur Realisierung der Maßnahme ist möglicherweise ein Flächenerwerb erforderlich, um das blau-grüne Band vom Rathausplatz mit den Ausläufern der Grünen Mitte bzw. des Landschaftsraum zu verbinden. Die an den Bach grenzen den Parzellen befinden sich an der strategisch bedeutsamen Stelle des „Eingangs“ derzeit überwiegend in privater Hand.

Bestandteile des Projekts sind v.a. die Aufwertung und Umgestaltung der Grünanlage an der Rodau (einschließlich des Bachverlaufs), die Schaffung einer Sichtachse und Verbindung über die Rilkestraße sowie die Gestaltung eines Eingangstors zur Grüne Mitte unter Einbezug der Grünfläche am Apfelbaum und einer Neuordnung des dortigen Parkplatzes.

### (35) Umgestaltung der Rodau

UMGESTALTUNG DER RODAU	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2019-2030
<b>Priorität</b>	hoch
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark und private Eigentümer
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	400.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Förderung von Maßnahmen zur Gewässerentwicklung und zum Hochwasserschutz: Landesprogramm „Naturnahe Gewässer“ (HMUKLV)

Ein immer wieder genannter Maßnahmenvorschlag der Bewohner Ober-Rodens bei Beteiligungsveranstaltungen war, die Rodau erlebbar und hörbar zu gestalten. Auch in der hier vorliegenden Analyse wurde festgestellt, dass die in weiten Teilen in einem Betongraben eingelassene Rodau im Untersuchungsgebiet nicht präsent ist und damit nicht zur Gestaltung des Stadtbildes und zur Naherholung beiträgt. Außerdem ist durch die häufige kanalisierte Führung die ökologische Funktion der Rodau eingeschränkt. Das Kastenprofil ist ferner stark sanierungsbedürftig.

Hauptziel ist es, einen guten ökologischen und naturnahen Gewässerzustand wiederherzustellen, die Zugänglichkeit des Baches im Untersuchungsgebiet als auch außerhalb zu ermöglichen und den Bezug Wasser ins Stadtbild zu integrieren. Inhalt der Maßnahme ist damit die abschnittsweise Umgestaltung und Renaturierung des Gewässers.

Das übergeordnete Konzept sieht vor, die Rodau räumlich und ideell an den Landschaftsraum anzubinden (Achse: Urberach – Grüne Mitte – Rodau – Rodauwiesen) und die Potentiale für die Identifikation und das Stadtbild zu nutzen. Es gilt ein blau-grünes Band auszubilden, das Ortskern und Kulturlandschaft miteinander verknüpft und die Attraktivität des Wohnumfeldes sowie die ökologischen Funktionen steigert.

Die Maßnahme besteht aus mehreren Abschnitten:

- Abschnittsweise Renaturierung: außerhalb der Stadtteile, je nach Flächenverfügbarkeit, analog zum Abschnitt bei Kinder- und Jugendfarm (Landesprogramm „Naturnahe Gewässer“)
- Naturnahe Gestaltung und Zugänglichkeit des Baches im innerörtlichen Bereich (Stadtumbau und Zukunft Stadtgrün)
- Sanierung Kastenprofil im innerörtlichen Bereich (Stadtumbau und Zukunft Stadtgrün)

Die Erlebbarkeit der blauen Infrastruktur leistet einen wichtigen Beitrag zum Naturerlebnis insbesondere von Klein- und Schulkindern. Es sind mehrere Bildungs- und Betreuungseinrichtungen in der Nähe ansässig, sodass hier der „Lernort Wasser“ miteinbezogen werden kann und thematisch verwandte Aspekte leicht vermittelt werden können (z. B. Gewässer- und Naturschutz).

Durch die Renaturierungen und naturnahe Gestaltungen sollen aus (Beton-)Kanälen wieder lebendige Gewässer in naturnahem Zustand mit vielfältigen ökologischen Funktionen werden. Somit kann auch das Landschaftsbild belebt werden und die Lebensraumvielfalt wiederhergestellt werden.

### (36) Gestaltung Spazierweg Grüne Mitte

GESTALTUNG SPAZIERWEG GRÜNE MITTE	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2020-2024
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark und private Eigentümer
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	83.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Programme der Nahmobilitätsförderung, anteilig Stadtumbau

Gemäß der Analyse herrscht im Ortskern Ober-Roden ein Mangel an öffentlichen und privaten Grünstrukturen. Die Grüne Mitte fungiert daher als zentrale Ressource zur Naherholung für das Untersuchungsgebiet bzw. die Stadtteile Urberach und Ober-Roden. Gleichzeitig übernehmen Natur und Landschaft wichtige Ausgleichsfunktionen gegenüber umweltbezogenen Stressoren in ökologischer Hinsicht. Vegetation verbessert die Luftqualität (Schadstofffilter), verringert Lärm, sorgt für einen klimatischen Ausgleich und reduziert Wetter-Extremereignisse. Ebenso ist die Grüne Mitte Lebensraum für Flora und Fauna und trägt somit zur Biodiversität bei.

Die Grüne Mitte ist in Bezug auf die grüne Infrastruktur von Ober-Roden und Urberach-Nord eine wertvoller Grünraum mit großem Potenzial für Naherholung, Naturerlebnis sowie Ökologie und Biodiversität, wenngleich sie sich außerhalb der abgegrenzten Fördergebiete befindet. Während die Eingänge zur Grünen Mitte in den Fördergebieten Zukunft Stadtgrün und Stadtumbau liegen, wurde der verbindende Abschnitt der „Grünen Mitte“ zwischen den Stadtgebieten Urberach-Nord und Ober-Roden seitens des HMUKLV als Außenbereich gewertet und daher nicht in die Städtebauförderung aufgenommen.

#### Konzept Landschaftspark Grüne Mitte/Rodaupark

Im Zuge der Maßnahme soll ein Konzept für den „Landschaftspark“ Grüne Mitte erarbeitet sowie der Spazierweg entlang der Rodau (Oberwiesenweg) gestaltet und umgesetzt werden. Diese Freiflächengestaltung war ein im Rahmen der Bürgerbeteiligung mehrfach geäußerter Wunsch, um die Erlebbarkeit und Naherholungsfunktion der Grünen Mitte zu stärken. Im Rahmen der Konzeption des Landschaftsparks (Rodaupark) bedarf es der Fortschreibung der Konzeption / des Entwurfs für die Grüne Mitte und einer Auseinandersetzung mit den Zielvorstellungen für das ökologisch wertvolle Areal.

## **Gestaltung eines Spazier- und Erlebniswegs**

Bei der vorgesehenen Umsetzung des Spazierwegs an der Rodau handelt es sich um die Realisierung eines Teils (Abschnitts) des Konzepts zur Grünen Mitte. Die Wegeführung entlang der Rodau-Auen ist derzeit durch eine asphaltierte Fuß- und Radwegeverbindung gekennzeichnet. Diese ist im Großen und Ganzen in einem guten Zustand und bedarf keiner umfassenderen Überarbeitung. Die Gestaltung der Randbereiche erweist sich jedoch als Mehrwert für die Attraktivität des Bereichs. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen der positiven Tendenz der klimafreundlichen Mobilität zugutekommen.

Entlang des Weges finden sich derzeit einzelne Verweil- und Kommunikationspunkte. Ein positives Beispiel stellt hier die Weidenkirche nahe Ober-Roden dar. Weniger attraktiv sind die weiteren Verweilpunkte, die meist nur aus einer Sitzbank und einem Wegemüllbehälter bestehen. Letztere sind oftmals überfüllt, wodurch der einladende Charakter der Punkte weiter sinkt. Entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Wege- und Verweilpunktsituation sind durchzuführen. Zentraler Gedanke hierbei ist, Aufenthaltsinseln entlang des Oberwiesenwegs zu schaffen, die gegebenenfalls thematisch gestaltet sind. Vorstellbar sind z. B. öffentlich-private Kooperationen, Präsentationsflächen für Landschaftsarchitekten und -gärtner oder Versuchsflächen für Stauden.

Sitzgruppen, die zum Kommunizieren anregen oder alternative Verweilpunkte (Baumstamm-Mikados, Wellenbänke, Sitzfelsen) können eingerichtet werden, die auch Blickbeziehungen in die Biotop- und Auenbereiche herstellen. Eine Sicherung und Abgrenzung zur in weiten Teilen parallel verlaufenden Bahnstrecke kann an einigen Stellen notwendig sein. Neben dem Abbau von Barrieren im Stadtraum fällt auch die Installation von zeitgemäßem, seniorengerechtem Stadtmobiliar unter das Ziel der barrierefreien Stadt. Ausreichende, beschattete Verweil- und Kommunikationspunkte, bzw. Ruhepunkte für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen auf wichtigen Wegeverbindungen sind im Bereich der „Grünen Mitte“ vorgesehen.

Von Bedeutung für die Realisierung dieser Maßnahme ist der Flächenerwerb von Parzellen entlang des Oberwiesenwegs bzw. der Rodau. Um das Wohnungsumfeld zu verbessern und den wohnungsnahen Erholungsraum Grüne Mitte zu stärken, bedarf es dem Grunderwerb, um die dargestellten Aufenthaltsinseln zu schaffen.

## **Renaturierung und Erlebbarkeit Rodau**

Für Besucher der „Grünen Mitte“ ist der renaturierte Bereich der Rodau sicherlich einer der interessantesten Anlaufstellen. Der ökologisch hochwertigste Bereich des Bachs im gesamten Rödermärker Stadtgebiet weist derzeit keine klare Besucherlenkung auf. Dies ist an der Stelle einzuplanen. Durch die Attraktivität des Raums als Stätte des Naturerlebnisses, queren Besucher oftmals wertvolle Habitate und lassen sich an diesen Stellen für Picknicks und Ähnliches nieder. Zum Schutz der Kleinbiotope gilt es, eine gezielte Besucherlenkung mit definierter Wegeführung sowie Verweil- und Aussichtspunkten zu schaffen. Auch die Zugänge zum Renaturierungsbereich sind klarer zu definieren, wilde Trampelpfade zu verhindern. Eine Trennung der Bereiche Mensch und Natur ist an dieser Stelle zu vermeiden, da es sich um einen

naturverbundenen Bereich im Rödermärker Raum handelt. Der Wert des „Natur-Erlebens“ übersteigt auf lange Sicht durch das Schaffen einer Beziehung zu natürlichen Räumen einen Mehrwert gegenüber der Isolation der Kleinbiotope gegenüber menschlichen Besuchern.

Maßnahmen zur Ökologisierung im Bereich der „Grünen Mitte“ sind durch das bereits vorhandene, ökologische Guthaben hauptsächlich optimierender Natur. So können im Rahmen einer Gewässeraufwertung beispielsweise weitere Sohlrampen generiert werden, die für Fischpopulationen wertvoll sind.

Anzustreben ist weiterhin eine sukzessive Weiterentwicklung der Renaturierung der Rodau. Hier gilt es jedoch zunächst zusätzliche Flächen zu erwerben, die bisher noch in privatem Eigentum und in kulturlandschaftlicher Nutzung sind oder als Schrebergärten bzw. Weiden genutzt werden.

**(37) Biodiversität im Siedlungsbereich**

BIODIVERSITÄT IM SIEDLUNGSBEREICH	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2022-2026
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Private Eigentümer und Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	20.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	z. B. Bundesprogramm Biologische Vielfalt, Stiftung Hessischer Naturschutz, Willy-Bauer-Naturschutzstiftung, Deutsche Bundesstiftung Umwelt Zusammenstellung von Fördermöglichkeiten unter <a href="https://biologischevielfalt.hessen.de/de/foerdermoeglichkeiten-102.html">https://biologischevielfalt.hessen.de/de/foerdermoeglichkeiten-102.html</a> .

Die hohe Versiegelung und die wenigen Grünstrukturen im Untersuchungsgebiet ziehen eingeschränkte Lebensräumen für Flora und Fauna sowie eine mangelnde Erfahrbarkeit der Natur für die Bewohner nach sich. Ziel ist es daher, die Biodiversität im Ortskern zu fördern und Maßnahmen zu ihrer Sicherung und Verbesserung zu ergreifen.

Biodiversität – auch biologische Vielfalt genannt – bezeichnet die Vielfalt an Lebensräumen (Ökosysteme), Arten und ihrer genetischen Ausstattung. Tier- und Pflanzenarten sowie ihre genetische Vielfalt sind die Grundvoraussetzungen einer intakten Natur. Je größer die biologische Vielfalt, umso leichter ist die Anpassung an (klimatische) Änderungen und so die Sicherung unserer Lebensgrundlagen.

Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit der „Biodiversitätsstrategie Hessen“. Es gilt, Projekte zu initiieren, die dem Schutz der Arten und Lebensräume der Hessenliste dienen. Ideen sind unter anderem:

- Einsatz von naturnahen und standortgetreuen Wildpflanzen auf öffentlichen Flächen
- Installation von Erklärungstafeln (Grüne Mitte) (z.B. Umsetzung des bereits konzipierten Rodau-Lehrpfades)
- Workshop: Biodiversität bei der Balkon- oder Gartengestaltung
- Essbare Stadt: Standortprüfung für Urban Gardening
- Dauerhafte Installation von Bienenhotels, Vogelnistkästen etc.

### (38) Grüner Schulhof

GRÜNER SCHULHOF	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2023-2026
<b>Priorität</b>	niedrig
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	primär: Schüler der Trinkbornschule; sekundär: Alle Bürger des Stadtteils Ober-Roden
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	68.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	

Insbesondere für Kinder besteht im besiedelten Ortskern kaum die Möglichkeit, die Natur aktiv zu erfahren: Zum einen herrscht ein Mangel an Grünflächen im Gebiet, öffentlich nutzbare Spiel- und Naturerlebnisräume finden sich nur wenige. Zum anderen ist der Schulhof der Trinkbornschule weitestgehend asphaltiert und auch die Freifläche des Horts ist recht klein. Zwar nutzen Hort und Schule die angrenzende Grünfläche, der Nutzungsdruck ist der Fläche allerdings auch anzusehen.

Gleichzeitig ziehen der großflächig versiegelte Schulhof und die geringe Anzahl an Grünstrukturen dort eingeschränkte Lebensräume für Flora und Fauna sowie eine mangelhafte ökologische Funktion des Bodens nach sich.

Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Klimaanpassung, zum Ausbau der Biodiversität im Siedlungsbereich und zur Verbesserung von Naturerfahrungen für die Schulkinder.

Inhalt der Maßnahme ist die Oberflächenentsiegelung von Teilbereichen des Schulhofs sowie des Schulparkplatzes. Ein zweiter Bestandteil der Maßnahme sind Projekte im unmittelbaren Schulumfeld, die die Klassen selbst gestalten können. Die Mehrfachnutzung des Schulhofes (bspw. Hort) ist im Rahmen der Maßnahme zu prüfen.

Auch im Rahmen des Klimaschutzkonzepts wurde 2012 als Maßnahmen angedacht, die Bewusstseinsbildung über klimaschutzrelevante Faktoren in Schulen (und Vereinen) zu fördern und an Schulen projektbasiert den Schülern und ihren Eltern Aspekte des Umweltschutzes näher zu bringen.

**(39) Brücke über die Rodau**

BRÜCKE ÜBER DIE RODAU	
<b>Zeitliche Einordnung (Durchführungszeitraum)</b>	2021-2023
<b>Priorität</b>	mittel
<b>Träger der Maßnahme</b>	Stadt Rödermark
<b>Eigentümer der Liegenschaft</b>	Stadt Rödermark
<b>Nutzer und Zielgruppe</b>	alle Bürger der Stadt Rödermark und überkommunale Fahrradfahrer
<b>Geschätzter Kostenrahmen im Programm Stadtumbau</b>	59.000 €
<b>Sonstige Finanzierungsquellen</b>	Programme der Nahmobilitätsförderung

Um die Radwegeverbindung in den benachbarten Ortsteil Rollwald (Ortsteil Stadt Rodgau) zu verbessern, soll östlich der Gartenstraße eine Brücke über die Rodau errichtet werden. Der Verbindungsweg von Ober-Roden nach Rollwald/Rogau ist im Radwegeplan 2004 der Stadt Rödermark als geplante Radwegeverbindung markiert, die auf der östlichen Seite entlang der S-Bahn-Strecke führt. Auch der Nahmobilitätsplan 2017 bemängelt das Fehlen einer Radverbindung nach Rollwald.

Die Brücke ist auf der östlichen Seite des Bahndamms vorgesehen, auf Höhe des Aufeinandertreffens der Gartenstraße mit der Rodau. Die Maßnahme dient der Herstellung und Optimierung von öffentlichen Radwegen und steht in engem Zusammenhang mit Maßnahme 09 Mobilitätskonzept.

**Plan 5: Maßnahmenplan Ortskern Ober-Roden**

Der Plan ist auch vergrößert im Anhang zu finden!

## Maßnahmen

### Bestand

- Vorschlag zur Abgrenzung des Fördergebiets
- oberirdische Verläufe Gewässer
- Bahnlinie

### B Historischer Ortskern (Rundling)

- 16 Umgestaltung des 1. Rings
  - 1. Bauabschnitt
  - 2. Bauabschnitt
- 17 Umgestaltung des 2. Rings
- 18 Umgestaltung Dieburger Straße / Frankfurter Straße
- 19 Neugestaltung des Spielplatzes Gartenstraße
- 20 Historisches Ober-Roden
- 21 Gestaltungsnachlinie Historischer Ortskern Ober-Roden
- 22 Umgestaltung Parkplätze
- 23 Neugestaltung Gartenstraße
- 24 Ausbau Fußwegnetz
- 25 Konzept Pfarrgarten und Kirchhof
- 26 Umgestaltung Kirchenumfeld
- 27 Gestaltung der Zugänge des historischen Ortskerns

### C Funktionaler Ortskern: Zwischen Rathaus und Kulturhalle

- 28 Liegenschaft Dieburger Straße 21 (Jägerhaus)
- 29 Liegenschaft "Ehemalige Feuerwehr"
- 30 Liegenschaften Dieburger Straße 29 und 31
- 31 Freiflächen funktionaler Ortskern
- 32 Gestaltung Kreuzungsbereich Bahnübergang Dieburger Str.
- 33 Gestaltung Freifläche "Gleisdreieck"

### D Grünflächen entlang der Rodau

- 34 Ausbau Grünzug Rathausplatz zur Grünen Mitte
- 35 Umgestaltung der Rodau
  - Renaturierung
  - Naturnahe Gestaltung
  - Sanierung des Kasterprofilis
- 36 Gestaltung Spazierweg Grüne Mitte
- 37 Biodiversität im Siedlungsbereich
- 38 Grüner Schulhof
- 39 Brücke über die Rodau

## Plan 5

ISEK Rödermark		Projekt	
Stadtumbaugebiet Ortskern Ober-Roden		Bearbeitungsabschnitt	
Maßnahmen	Planimhalt	UH	SH
23100	Projektnummer	Projektleitung	Bearbeitung
AH MÄTZ 2019	Gezeichnet/Datum	Geprüft/Datum	Freigegeben/Datum
			Planimnummer
Stadt Rödermark	Bauherr/Auftraggeber	Rittmannsberger Architekten GmbH	
		Bauplanung + Stadtplanung + Sanierungsbetreuung	
		Ludwigshöherstraße 9, 64285 Darmstadt	
		Telefon (06151) 9880-0, Telefax (06151) 9880-12	
		Dieses Zeichnung ist unser Eigentum und darf ohne Genehmigung weder vervielfältigt oder verwertet werden. noch dürfen	
		Meinungen, auch in Details, an dritte Personen gemacht werden (§ 1 vom 19.6.1901 + § 18 vom 7.10.1909 Urhebergesetz).	

## 8 Finanzierung des Stadtumbaus

---

Die **Kosten- und Finanzierungsübersicht** für das Untersuchungsgebiet bezieht sich auf einen vorläufigen Durchführungszeitraum beginnend Ende 2018/2019 bis zum Jahr 2026 bzw. 2030 inklusive des Ausfinanzierungszeitraums. Die Übersicht berücksichtigt sämtliche – nach dem heutigen Erkenntnistand ersichtlichen – Maßnahmen aus dem Handlungskonzept sowie deren anstehende Kosten und Finanzierung.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann von einem **Bedarf** an Städtebauförderungsmitteln von rund **12,64 Millionen Euro** ausgegangen werden. Bei den aufgeführten Kostenpositionen handelt es sich um Einschätzungen auf dem derzeitigen Informationsstand. Diese müssen in Beteiligungsformaten, Workshops, Wettbewerben und Planungen etc. konkretisiert werden. Dabei sind ausschließlich die im Programm Stadtumbau förderfähigen Kosten berücksichtigt.

Mit der Aufnahme des Ortskerns in das Programm Stadtumbau in Hessen kann die Stadt Rödermark auf Basis des vorliegenden Konzepts jährlich Projektanträge zur Förderung einreichen. Im Rahmen dieser Antragstellung muss auch jährlich eine Abwägung von Prioritäten der Projekte untereinander und bereitstellbaren Haushaltsmitteln erfolgen.

Die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen für den „Stadtumbau Ortskern Ober-Roden“ erfordert den gebündelten und zielgenauen Einsatz aller verfügbaren Ressourcen und Programme. Der Städtebauförderung kommt dabei die wichtige Bedeutung einer **Klammerfunktion** für die Einbindung anderer Förderprogramme und Finanzierungsbeiträge (z. B. Privatkapital, Landesprogramme, europäische Förderprogramme etc.) zu. Aufgabe der Stadt und des Stadtumbaumanagements ist es, die Mittel zur wirtschaftlichen, sozialen, ökologischen und baulichen Verbesserung der Problemgebiete zu koordinieren und in ihrem Einsatz zielgerichtet aufeinander abzustimmen.

Es gilt grundsätzlich das **Subsidiaritätsprinzip**, d. h. eine Förderung mit Mitteln aus der Städtebauförderung setzt voraus, dass die Kosten der geplanten Maßnahmen nicht durch private Beiträge (z. B. Erschließungsbeiträge) oder durch Finanzhilfen anderer vorrangig zuständiger Fördergeber (z. B. GVFG) gedeckt werden müssen oder können. Somit wird nur ein Teil der vielfältigen Maßnahmen mit Städtebauförderungsmitteln gefördert werden. Durch die Bündelung der einzelnen Programme sollen überdies Synergieeffekte mit einer höheren Effizienz für den Mitteleinsatz entstehen.

Da Bund/Land nur begrenzte Städtebauförderungsmittel zur Verfügung stellen, ist es angesichts der angespannten öffentlichen Haushalte besonders wichtig, **private Investoren** für Projekte zu gewinnen und damit eine Wertschöpfungskette in Gang zu setzen. Es hat sich gezeigt, dass die Städtebauförderung eine hohe Anstoß- und Bündelungswirkung innehaltet und damit jeder Euro Fördermittel Investitionen im privaten und öffentlichen Bereich mobilisiert.

## 8.1 Zeit-Maßnahmen-Übersicht



## Zeit-Maßnahmen-Raster Stadtumbau "Ortskern Ober-Roden"

Nummer	Projekttitel	Förderfähiger Kostenrahmen im Stadtumbau brutto	Finanzierung	Ausfinanzierungszeitraum	
				Stadtumbau	andere
<b>A Räumlich übergreifende Maßnahmen</b>					
1	Einstellung Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	53.500 €	x		
2	Stadtumbaumanagement (inkl. Vergabeverfahren)	540.000 €	x		
3	Beitrag Kompetenzzentrum	120.500 €	x		
4	lokale Partnerschaft	-	x		
5	Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation	60.000 €	x		
6	Nutzungskonzept Plätze Ortskern Ober-Roden	10.000 €	x		
7	Anreizprogramm	800.000 €	x		
8	Mobilitätskonzept Ortskern Ober-Roden	25.000 €	x		
9	Bedarfsermittlung und Standortprüfung Rad- und Fußgängerunterführung	20.000 €	x		
10	Strategischer Ankauf stadträumlich bedeutsamer Liegenschaften	900.000 €	x		
11	Machbarkeitsstudien stadträumlich bedeutsamer Liegenschaften (pauschal 3 Stück)	30.000 €	x		
12	Stärkung der Lokalen Ökonomie	-	x		
12a	Qualifizierung Einzelhandel und Gastronomie; Bauliche und wirtschaftliche Beratung	15.000 €	x		
12b	Konzept zur Leerstandsanaktivierung	60.000 €	x		
13	Verbesserung der Umweltlebensqualität privater Liegenschaften im öffentlichen Interesse (2 Maßnahmen à 30.000 €)	10.000 €	x		
14	Belichtungskonzept Stadtumbaugebiet	94.000 €	x		
15	Gestaltung der Freifläche an der Evangel. Kirche	2.738.000 €			
<b>B Historischer Ortskern (Rundling)</b>					
16	Umgestaltung des 1. Rings (gem. RiliSE 9.6.2 50% Beiträge unterstellt)	2.904.000 €			
	Bauabschnitt 1 (Teil Dockendorfstraße, Heiterkämpferstraße, Pfarrgasse)	260.000 €	x		
	Bauabschnitt 2 (Teil Dockendorfstraße und Glockengasse)	140.000 €	x		
17	Umgestaltung des 2. Rings (gem. RiliSE 9.6.2 50% Beiträge unterstellt)	380.000 €	x		
18	Umgestaltung Dieburger Straße/Frankfurter Straße (innerstädtische Geschäftszone)	560.000 €	x		
19	Neugestaltung des Spielplatzes Gartenstraße und Prüfung auf Angebotserweiterung	150.000 €	x		
20	Historisches Ober-Roden	30.000 €	x		
21	Gestaltungsrichtlinie Historischer Ortskern Ober-Roden	20.000 €	x		
22	Umgestaltung Parkplätze	210.000 €	x		
	PP Glockengasse inkl. Glockengasse bis Dieburger Straße	58.000 €	x		
	PP Pfarrgasse (2x)	119.000 €	x		
	PP Schulstraße	28.000 €	x		
	PP Obergasse	590.000 €	x		
23	Neugestaltung Gartenstraße (anteilig Erschließungsbeiträge unterstellt)	39.000 €	x		
24	Ausbau Fußwegennetz	30.000 €	x		
	Grabenstraße	10.000 €	x		
	Fußweg am katholischen Kindergarten	10.000 €	x		
	Durchgang Kirchplatz - Glockengasse	10.000 €	x		
	Weihgässchen (Zugang)	10.000 €	x		
25	Konzept Pfarrgarten und Kirchhof	10.000 €	x		
26	Umgestaltung Kirchenumfeld	200.000 €	x		
27	Gestaltung der Zugänge des historischen Ortskerns	20.000 €	x		
	Mainzer Straße/Frankfurter Straße	20.000 €	x		
	Donaustraße/Rikestraße	20.000 €	x		



Nummer	Projekttitel	Förderfähiger Kostenrahmen im Stadtbau brutto	Finanzierung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Ausfinanzierungszeitraum
Nummer	Projekttitel	Förderfähiger Kostenrahmen im Stadtbau brutto	Finanzierung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Ausfinanzierungszeitraum
<b>C</b>							
28	<b>Liegenschaft Dieburger Straße 21 (Jägerhaus)</b> Machbarkeitsstudie und Nutzungskonzept		10.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>			
	Bauliche Umsetzung als Gemeindebedarf	720.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
29	<b>Liegenschaft "Ehemalige Feuerwehr"</b> Machbarkeitsstudie und Nutzungskonzept	10.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Bauliche Umsetzung als Gemeindebedarf	2.160.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Räumlichkeiten JUZ	300.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Räumlichkeiten FB 4: Kinder, Jugend, Senioren	400.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
30	<b>Liegenschaften Dieburger Straße 29 und 31</b> Machbarkeitsstudien	10.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Bauliche Umsetzung	716.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
31	<b>Freiflächen des funktionalen Ortskerns (Kulturhalle bis Rathaus)</b> Rahmenplan Freiflächen	25.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Teilräumliches verkehrsplanerisches Konzept funktionaler Ortskern	10.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Umgestaltung Rathausplatz	90.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Auslobung Ideenwettbewerb / Mehrfachbeauftragung Kulturhallenplatz	50.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Umgestaltung Kulturhallenplatz	960.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
32	<b>Gestaltung Kreuzungsbereich Bahnhübergang Dieburger Straße</b> Nutzungs- und Gestaltungskonzept	15.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Umsetzung	90.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
33	<b>Gestaltung der Freifläche „Gleisdreieck“</b>	40.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
<b>D</b>							
34	<b>Ausbau Grünzug Rathausplatz zur "Grünen Mitte"</b> Grundierwerb	400.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Gestaltungskonzept	15.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Aufwertung Grünanlage an der Rodau	200.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
35	<b>Umgestaltung der Rodau</b> Abschnittsweise Renaturierung	150.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Naturnahe Gestaltung im innerörtlichen Bereich	-	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Sanierung Kästchenprofil im innerörtlichen Bereich	270.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
36	<b>Gestaltung Spazierweg Grüne Mitte</b> Grundierwerb	130.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Konzept Landschaftspark Grüne Mitte / Rodaupark	18.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Gestaltung eines Spazier- und Erlebniswegs	15.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
37	<b>Biodiversität im Siedlungsbereich</b>	50.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
38	<b>Grüner Schulhof</b> Teil-Entsiegelung Schulhof	20.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
	Gartenzimmer / Schulprojekt	58.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
39	<b>Brücke über die Rodau</b> Gartenzimmer	10.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				
		59.000 €	<input checked="" type="checkbox"/>				

Bei den aufgeführten Kostenpositionen handelt es sich um Einschätzungen auf dem derzeitigen Informationsstand. Die Maßnahmen sowie ihre Kosten müssen in Beteiligungsformaten, Workshops, Wettbewerben, Planungen usw. konkretisiert werden.

## **8.2 Kosten- und Finanzierungsübersicht**

Die Tabelle ist auch vergrößert im Anhang zu finden!

Kosten- und Finanzierungsplanung Stadtumbau "Ortskern Ober-Roden"

Nummer	Projekttitel	KG	Art des Projektes	Förderlicher Kreditrahmen im Studiumbuch Berlin	Ausfinanzierungszentraum										
					2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
1	Erstellung in Magdeburg als zentrales Entwicklungszentrum			55.500 €	63.500 €										
6	Nutzungszentren Polizei Ostsektor Oder-Röden			10.000 €	10.000 €										
8	Medienkonzern Ostsektor Oder-Röden			25.000 €	10.000 €	15.000 €									
9	Medienkonzern Ostsektor Oder-Röden und Erhaltung, Rück- und Erhaltung und Nutzung			20.000 €	10.000 €	10.000 €									
11	Medienkonzern Ostsektor Oder-Röden und Erhaltung und Nutzung			10.000 €	10.000 €	10.000 €									
11	Medienkonzern Ostsektor Oder-Röden und Erhaltung und Nutzung			10.000 €	10.000 €	10.000 €									
11	Medienkonzern Ostsektor Oder-Röden und Erhaltung und Nutzung			10.000 €	10.000 €	10.000 €									
21	Belebung des zentralen Bereichs der Stadtmitte (Bauabschnitt 3)			20.000 €	4.000 €	15.000 €									
25	Belebung des zentralen Bereichs der Stadtmitte (Bauabschnitt 3)			10.000 €	10.000 €	10.000 €									
12b	Stärkung des Leistungsfähigen Konzerts am Hochschulstandort			15.000 €	15.000 €										
28a	Lebensraum Dienstleistungen (Überbauung) und Nutzungskonzept			10.000 €	10.000 €										
28b	Lebensraum Dienstleistungen (Überbauung) und Nutzungskonzept			10.000 €	10.000 €										
30b	Lebensraum Dienstleistungen (Überbauung) und Nutzungskonzept			10.000 €	10.000 €										
31b	Erhaltung und Nutzung des zentralen Ortskerns. Teilnehmung des wettbewerbsorientierten Konzerts Kunsthafen Ostsektor			20.000 €	20.000 €	5.000 €									
31d	Frühjahr und Herbstfest des funktionellen Ortskerns. Ausstellung (Bewerbung) und Nutzung Kulturratgebersitz			10.000 €	10.000 €	10.000 €									
32a	Gratulation und Freizeitangebot im Bahnhofsviertel zur Grünen Mitte. Gestaltungskonzept			50.000 €	50.000 €	50.000 €									
34b	Aufbau und Gestaltung der Rennbahnstrecke zur Grünen Mitte (Rennbahnstadion)			15.000 €	15.000 €	15.000 €									
	Gestaltung Schwerpunkt Grüne Mitte (Rennbahnstadion)			35.500 €	35.500 €	35.500 €									
	Stadionbaumaßnahmen und Park- und Gewerbegebäuden			540.000 €	44.000 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	45.000 €	
2	Bauteile Komplettanzenmen			120.000 €	22.000 €	13.500 €	13.500 €	13.500 €	13.500 €	13.500 €	13.500 €	13.500 €	13.500 €	13.500 €	
3	Ortsentwicklungs- und Parzellenplan			660.000 €	Steuerung										
5	Ortsentwicklungs- und Parzellenplan			50.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	
20	Hebelsatz Oder-Röden			50.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
10	Städtebaulicher Artikel für Sachsen-Anhalt und Brandenburg			90.000 €	Öffentliche Verkehrsmittel										
34a	Ausbau Grüner Rennbahnstrecke zur Grünen Mitte (Grundwasser)			90.000 €	16.000 €	50.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	
36a	Gestaltung Schwerpunkt Grüne Mitte (Grundwasser)			490.000 €	18.000 €	490.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	
	Stadionbaumaßnahmen und Park- und Gewerbegebäuden			1.318.000 €	Grundverw										
28b	Lebensraum Dienstleistungen (Bauabschnitt 21 Überbauung)			720.000 €	400.000 €	200.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	
30b	Lebensraum Dienstleistungen (Bauabschnitt 21 Überbauung)			2.160.000 €	200.000 €	1.000.000 €	960.000 €	960.000 €	960.000 €	960.000 €	960.000 €	960.000 €	960.000 €	960.000 €	
	Lebensraum Dienstleistungen (Bauabschnitt 21 Überbauung)			716.000 €	100.000 €	61.600 €	61.600 €	61.600 €	61.600 €	61.600 €	61.600 €	61.600 €	61.600 €	61.600 €	
	Lebensraum Dienstleistungen (Bauabschnitt 21 Überbauung)			3.586.000 €	Ordnungsmaßnahmen + Neubau von Gebäuden und Instandsetzung von Gebäuden										
17	Umgestaltung der Rennbahn (Rennbahn und Rennbahnstadion)			300.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
18	Umgestaltung der Rennbahn (Rennbahn und Rennbahnstadion)			580.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	
23	Neubau und Sanierung eines Sozialen Gemeinschaftsgebäudes (Gesundheit und Pflege)			260.000 €	60.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	
16a	Umgestaltung eines 1. Renns. Bauabschnitt 1 (Teil Deckendorfstraße, Haltenkennsteine und Gedenktafel)			140.000 €	14.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	
16b	Umgestaltung eines 1. Renns. Bauabschnitt 2 (Teil Deckendorfstraße und Gedenktafel)			140.000 €	14.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	
13	Gestaltung der Umweltanlagen im Bereich der Grünen Mitte			60.000 €	10.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	
15	Gestaltung der Umweltanlagen im Bereich der Grünen Mitte			94.000 €	50.000 €	50.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
19	Umgestaltung des Sozialen Gemeinschaftsgebäudes (Gesundheit und Pflege)			150.000 €	50.000 €	50.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	
33	Gestaltung der Freizeit- und Sportstrecke			10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
37	Umgestaltung der Freizeit- und Sportstrecke			20.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	
39	Umgestaltung Parkzelle (Pflege) im Gleickwegsasse bis Böhmische Straße			50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	
22b	Umgestaltung Parkzelle (Pflege) Pflastersteine 120			58.000 €	6.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	
22c	Umgestaltung Parkzelle (Pflege) Schuhstraße 120			119.000 €	28.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	
22d	Umgestaltung Parkzelle (Pflege) Schuhstraße 120			119.000 €	28.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	
24b	Ausbau und Sanierung der Fußgängerzone im Bereich der Grünen Mitte			50.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
24d	Ausbau und Sanierung der Fußgängerzone im Bereich der Grünen Mitte			10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
27a	Umgestaltung des historischen Ortskerns. Münzenstraße 120			20.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
27c	Umgestaltung der Zuläufe des historischen Ortskerns. Münzenstraße 120			20.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
31c	Festliche Zuläufe des historischen Ortskerns. Unter der Böhmischen Straße			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	
31e	Gestaltung Kreuzung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	
32b	Ausbau und Sanierung der Fußgängerzone im Bereich der Grünen Mitte			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	
34d	Ausbau und Sanierung der Fußgängerzone im Bereich der Grünen Mitte			100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	
36b	Umgestaltung der Fußgängerzone im Bereich der Grünen Mitte			270.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	
35c	Umgestaltung der Fußgängerzone im Bereich der Grünen Mitte			270.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	
36c	Festliche Zuläufe des historischen Ortskerns. Unter der Böhmischen Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36d	Festliche Zuläufe des historischen Ortskerns. Unter der Böhmischen Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36b	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	58.000 €	
36c	Gestaltung Grüne Mitte und Böhmische Straße			100.000 €	58.000 €	58.000 €	58								

Bei den aufgeführten Kostenpositionen handelt es sich um Einschätzungen auf dem derzeitigen Informationsstand. Die Maßnahmen sowie ihre Kosten müssen in Befüllungsformaten, Workshops, Wettbewerben, Planungen usw. konkretisiert werden. Die Kostenberichtigungen ausstehend bei den in Städtebau (förderbaren) Kosten.