

## Agenda / Protokoll

Kommune/Projekt: Rodgau Stadtumbau  
 Anlass: Bürgerinformationsveranstaltung Rodauradweg  
 Ort, Datum: Bürgerhaus Dudenhofen / 12.10.2023  
 Teilnehmende:

Anliegerinnen und Anlieger	
Stadt Rodgau, Bürgermeister	Max Breitenbach
Stadt Rodgau, Fachdienst 2 Stadtplanung	Peter Kämmerling
Stadt Rodgau, Fachdienst 2 Stadtplanung	Sabine Kaucic
Stadt Rodgau, Fachdienst 2 Stadtplanung	Antonio Simao
Stadt Rodgau, Fachdienst 5 Ordnungsamt	Gregor Fanroth
Stadt Rodgau, Fachdienst 5 Ordnungsamt	Elfi Ziebold
Stadt Rodgau, Fachdienst 5 Ordnungsamt	Corina Karl
Stadtwerke Rodgau	Markus Ebel-Waldmann
Stadtwerke Rodgau	Markus Hartmann
Stadt Rodgau, Fachdienst 1, Presse und Information	Sabine Hooke
Stadt Rodgau, Fachdienst 1, Presse und Information	David Kraft
DSK	Michael Stoll
Deutsche Stadt- u. Grundstücksentwicklungsgesellschaft	
DSK	Mirjam Götz
Deutsche Stadt- u. Grundstücksentwicklungsgesellschaft	
Planungsgesellschaft RV-K	Ismael Delorenzo
IMBPlan	Karsten Ott
Ingenieursgesellschaft für Verkehrs- und Stadtplanung	
IMBPlan	Katharina Müller
Ingenieursgesellschaft für Verkehrs- und Stadtplanung	
team ewen Konfliktmoderation und Prozessmanagement	Fridtjof Ilgner
team ewen Konfliktmoderation und Prozessmanagement	Christiane Hauser

---

### TOP Agenda/Tagesordnung

1. Begrüßung und Einführung in den Abend
  2. Podiumsgespräch
  3. Rückfragen aus dem Plenum
  4. Infomarkt
-

TOP	Ergebnis	Wer?
1.	<p data-bbox="280 185 778 212"><b>Begrüßung und Einführung in den Abend</b></p> <p data-bbox="280 275 1228 555">Herr Bürgermeister Breitenbach begrüßt die Anwesenden zum Informationsabend zum Bauvorhaben „Fuß- und Radweg an der Rodau“, das im Zuge des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau“ realisiert werden soll. Erklärtes Ziel der Stadt ist dabei die schrittweise Umsetzung eines durchgängigen und attraktiven Radwegenetzes im gesamten Stadtgebiet. Der Weg entlang der Rodau ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Teilabschnitt der Nord- Südverbindung innerhalb Rodgaus.</p> <p data-bbox="280 618 1228 808">Eingeladen zur Veranstaltung wurden die von der Maßnahme direkt tangierten Anwohnenden (v. a. Nieuwpoorter Straße zwischen Opelstraße und Einhardstraße). Zudem wurden die politischen Gremien sowie die Lokale Partnerschaft (Stadtumbau) zum Förderprogramm über den Termin des Informationsabends informiert.</p> <p data-bbox="280 871 1228 1025">Ziel der Veranstaltung ist es, auf die zahlreichen Fragen und Beschwerden von Seiten der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die im Anschluss an den Beschluss über das Vorhaben seit Juni 2023 bei der Stadtverwaltung eingegangen sind, zu antworten und einen offenen Austausch zu ermöglichen.</p>	<p data-bbox="1267 185 1426 342">Herr Breitenbach und Frau Hauser / Herr Ilgner</p>
2.	<p data-bbox="280 1088 496 1115"><b>Podiumsgespräch</b></p> <p data-bbox="280 1155 469 1182"><b>Thema Umwelt</b></p> <ul data-bbox="328 1193 919 1256" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="328 1193 919 1220">- <i>Warum muss der Radweg versiegelt werden?</i></li> <li data-bbox="328 1227 826 1256">- <i>Warum wird der Radweg asphaltiert?</i></li> </ul> <p data-bbox="280 1263 1228 1435">Kämmerling: Der Rollwiderstand auf Asphalt ist deutlich geringer als auf Kieswegen, wodurch das Radfahren angenehmer wird. Zudem wird eine Asphaltdecke auf Fahrradwegen höher gefördert. Auch fallen die Unterhaltungs- und Wartungskosten bei Asphaltwegen geringer aus. Folglich wird eine Asphaltierung aus qualitativen und ökonomischen Gründen bevorzugt.</p> <ul data-bbox="328 1476 1185 1538" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="328 1476 1185 1538">- <i>Heizt sich der dunkle Asphalt nicht sehr stark auf und führt damit zu weiterer lokaler Erwärmung?</i></li> </ul> <p data-bbox="280 1547 1228 1794">Kämmerling: Ja, dunkler Asphalt heizt sich stark auf. Alternativ könnte auch eingefärbter heller Asphalt eingesetzt werden, dieser ist jedoch deutlich teurer. Eine andere Alternative wären hellere Zuschlagsstoffe. Eine Abwägung bzgl. der Asphaltwahl wird noch stattfinden, soweit ist die Planung derzeit noch nicht. Die geringe Breite des Asphaltweges und die angrenzende Begrünung der Randstreifen hat gleichzeitig jedoch auch eine positive Auswirkung auf das Mikroklima.</p> <ul data-bbox="328 1834 1222 1897" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="328 1834 1222 1897">- <i>Gibt es unter dem Weg auch einen Regenwasserkanal? Muss dieser saniert werden? Wie würde das dann erfolgen?</i></li> </ul> <p data-bbox="280 1906 1228 2038">Stadtwerke: Im Verlauf des Weges liegt ein Mischwasserkanal, welcher sich in einem sehr guten Zustand befindet. In den nächsten Jahren ist hier keine Sanierung vorgesehen. Bei Sanierungsvorhaben wird eine innenliegende Sanierung per Inlinerverfahren favorisiert. Somit entfällt das Öffnen der Fahrbahn.</p>	<p data-bbox="1267 1088 1426 1368">Frau Hauser, Herr Kämmerling, Herr Breitenbach, Herr Fanroth und Herr Hartmann</p>

- 
- *Sind hier Kosten für die Anwohnenden zu erwarten?*

Stadtwerke: Nein, da zum einen in den nächsten Jahren keine Sanierung geplant ist und die Kanalhausanschlüsse von der Nieuwpoorter Str. verlegt wurden.

- *Sorgt die zusätzliche Versiegelung für eine größere Überschwemmungsgefahr?*

Kämmerling: es findet keine größere Versiegelung, sondern im Gegenteil eine Entsigelung statt. Insgesamt reduziert sich die versiegelte Fläche um 1.100m<sup>2</sup>. Das liegt an der veränderten Breite des neuen Radweges.

Grundsätzlich ist für die Versickerung von Regenwasser nicht nur die oberste Deckschicht entscheidend, sondern auch die Verdichtung des Unterbaus. Indikator für einen verdichteten Unterboden sind Pfützen auf Schotterwegen. Der Abflussbeiwert auf Asphalt beträgt 95%. 5% des Wassers verbleiben auf der Oberfläche und verdunsten. Bei einer wassergebundenen Wegedecke fließen ca. 65% ab und 35% verbleiben aufgrund der höheren Körnigkeit auf der Oberfläche. Auch hier findet somit kaum eine wirkliche Versickerung statt, sondern der Abfluss fließt in die Bankette. 1.100m<sup>2</sup> Schottertragschicht werden durch die Planung entfernt und begrünt, wodurch eine tatsächliche Versickerung und Wasserspeicherung stattfinden kann.

### **Thema Sicherheit**

- *Verleitet der Radweg zum Rasen? Wie wird das Sicherheitsrisiko eingeschätzt, wenn hier Fußgänger und Radfahrende unterwegs sind?*

Kämmerling: In Deutschland ist die Zusammenführung von Zufußgehenden und Radfahrenden die Regel. Die Erfahrungen damit sind positiv. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einem asphaltierten Untergrund liegt bei 15 bis 20 km/h (kein E-Bike). Ein E-Bike wird bis 25 km/h unterstützt. Ob diese Geschwindigkeiten als „Rasen“ gelten können, kann ich für mich nicht beurteilen.

- *Der neue Radweg wird drei Meter breit. Ist das richtig? Wären hier auch Alternativen denkbar gewesen?*

Kämmerling: Ja. Eine Förderung wäre auch bei einer Breite von 2,5 Meter möglich. Der Weg wird durchgehend drei Meter breit sein, um ein sicheres Miteinander von Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten und eine Befahrbarkeit zu ermöglichen.

- *Können Rettungsfahrzeuge den neuen Radweg weiterhin befahren? Wie kommen diese dort entlang?*

Kämmerling: Rettungsfahrzeuge fahren grundsätzlich die gemeldete „Hausadresse“ an. Ergo erfolgt die Anfahrt i.d.R. über die Nieuwpoorter Str. Die Gartengrundstücke können ebenfalls angefahren werden, die Wegbreite von drei Metern macht das möglich.

---

## Thema Erreichbarkeit

- *Wie soll zukünftig die Anfahrt für einzelne Grundstücke (Gartengrundstücke) erfolgen?*

Fanroth: Wenn eine Zufahrtsgenehmigung vorliegt, dann auf dem kürzesten Weg von einer öffentlichen Straße über den Fuß- und Radweg zum Grundstück in niedriger Geschwindigkeit und unter Rücksichtnahme auf den nichtmotorisierten Verkehr.

- *Wie ist der Weg derzeit verkehrsrechtlich definiert? Was bedeutet „Wirtschaftsweg“? Welche rechtlichen Grundlagen hat das?*

Fanroth: Derzeit ist der Schotterweg als „Wirtschaftsweg“ ausgewiesen. Definition nach BGH-Urteil von 1975: „Weg überwiegend für land- und forstwirtschaftliche Zwecke ohne überörtliche Bedeutung“.

- *Die Anlieger sind da jetzt jahrelang gefahren. Gilt sowas wie Besitzstand? Wieso kann man es nicht weiterhin erlauben?*

Fanroth: Der Fuß- und Radweg stellt eine neue rechtliche Situation dar, es gibt weder Besitzstand noch „Gewohnheitsrecht“.

- *Wird es Ausnahmeregelungen für besondere Fahrten auf dem neuen Radweg geben? Wer erteilt diese Ausnahmeregelungen? An wen kann ich mich wenden?*

Fanroth: Jeder Einzelfall muss geprüft werden. Ausnahmegenehmigungen sind möglich und werden durch die Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörde erteilt. Auch Besitzerinnen und Besitzer der wenigen Gartengrundstücke, die nur über den Weg zugänglich sind, sollen mit der Straßen- und Verkehrsbehörde in Kontakt treten. Nähere Infos dazu finden sich auf einer der Infotafeln.

- *Was ist „Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr“? Und darf dieser dort weiterhin fahren? Gibt es hierzu Reglementierungen?*

Fanroth: Hierzu gibt es ebenfalls Infos auf einer Infotafel. Zusammengefasst: Landwirtschaft muss haupt- oder nebenberuflich zur Produktion von Nahrungs- oder Futtermitteln betrieben werden, Forstwirtschaft dient der Gewinnung der Ressource Holz.

- *Kann man auf dem neuen Radweg nicht auch „Anlieger frei“ genehmigen? Wenn nein, warum nicht?*

Fanroth: Bei einer solchen Regelung könnten alle, die ein Anliegen haben, den Fuß- und Radweg befahren – das Anliegen muss noch nicht einmal konkret umsetzbar sein. Eine Sanktionierung ist somit fast unmöglich. Die Breite des Weges lässt zudem eine solch offene Regelung nicht zu (Gegenverkehr).

- *Ist es korrekt, dass zukünftig nicht mehr auf dem Weg oder am Randstreifen geparkt werden darf? Auch nicht kurz zum Ausladen? D.h. die Autos müssen auf die Grundstücke fahren (wenn sie denn eine Berechtigung zur Zufahrt haben)?*

Fanroth: Der Weg ist nur drei Meter breit und nicht für das Halten oder Parken vorgesehen, weil er den Menschen vorbehalten ist, die dort zu Fuß oder mit dem Fahrrad etc. unterwegs sind. Ein Fahrzeug von zwei Metern Breite stellt somit ein Hindernis dar und erhöht die Unfallgefahr. Halten und Parken auf einem Fuß- und Radweg ist zudem bußgeldbewehrt ab 55 Euro nach Vorgaben des Bundesgesetzgebers.

- *Bei notwendigen baulichen Veränderungen (z. B. Gartentoreinfahrt) werden Kosten entstehen, wer muss das bezahlen?*

Kämmerling: Bauliche Veränderungen an einem Grundstück nehmen die Eigentümerinnen und Eigentümer vor, diese tragen also auch die Kosten dafür.

### **Flurbereinigungsverfahren 1957**

- *Was hat es mit dem Flurbereinigungsverfahren von 1957 auf sich? Was wurde damals geregelt? Wie werden alte Regelungen verändert? Und wer macht das?*

Bürgermeister: Dies ist aktuell noch in der Prüfung. Die Akten wurden im Landesarchiv in Darmstadt angefordert. Es handelt sich um rund 1.000 Seiten Papierakten. Erst nach der Sichtung der Unterlagen kann eine Entscheidung über das weitere Vorgehen getroffen werden.

Das Flurbereinigungsverfahren ist eine Satzung und kann demzufolge auch nur mittels einer anderen Satzung geändert werden, das ist das formale Vorgehen. Inhaltlich kann dazu derzeit nichts gesagt werden, da noch nicht abschließend geprüft ist.

### **Kosten**

- *Kann man schon Kosten für Rodauradweg beziffern? Gibt es Förderungen / Zuschüsse? Und unter welchen Voraussetzungen?*

Kämmerling: Die Baukosten betragen aktuell geschätzt 1,12 Mio. € für die geplanten Maßnahmen von der Opelstraße bis zum Südring (Jügesheim). Es gibt Förderungen aus dem „Topf“ zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen in Höhe von 75% der Baukosten oder als Alternative die Förderung aus dem Stadtumbau in Höhe von rund 2/3 der Baukosten. Wenn der Fördertopf Nahmobilität in Anspruch genommen werden soll, braucht es die vorgeschlagene Ausführung. Wenn davon abgewichen wird, kommt nur der Stadtumbau in Betracht.

### **3. Rückfragen aus dem Publikum**

Siehe TOP 2 und Bürgerinnen und Bürger

- Warum leistet sich die Stadt Rodgau den „Luxus“ dieses Weges?  
Antwort: Ziel ist ein durchgängiges Radwegenetz; Radfahren soll attraktiver werden; in Fahrradinfrastruktur soll ebenso wie in die Straßeninfrastruktur investiert werden
- Gibt es keine Bedenken der Lichtverschmutzung durch den beleuchteten Fahrradweg?  
Antwort: Lichtkörper werden so ausgewählt, angebaut und ausgerichtet, dass möglichst keine Störung erfolgt; insektenfreundliche Beleuchtung ist Pflicht; für einen attraktiven Radweg ist eine Beleuchtung in jedem Fall notwendig
- Welche Bepflanzung wird auf dem entsiegelten Randstreifen des Weges vorgesehen?  
Antwort: Landschaftsrasen
- Auf welchem Höhenniveau wird der neue Weg liegen?  
Antwort: auf gleichem Niveau wie bisher, die detaillierte Ausführungsplanung steht allerdings noch aus
- Warum soll jetzt der Weg geteert werden, wenn in einigen Jahren der Kanal saniert werden muss?

Antwort: gemäß dem letzten Generalentwässerungsplan ist das Kanalnetz in Rodgau in sehr gutem Zustand; Rohrsysteme sind sehr robust und müssen äußerst selten repariert werden; Reparaturen sind meist ohne ein Aufbrechen der Wegedecke möglich

- Warum verwendet man Asphalt, wenn dieser recht anfällig ist für Wurzelschäden?

Antwort: Einschätzung der Fachleute ist, dass die Bäume durch Entsiegelung des Randstreifens genug Platz erhalten und der Abstand zur Asphaltdecke ausreichend ist; Jedes Haushaltsjahr werden in Rodgau 600.000 € für die Wartung von Wegen eingestellt. Die Erfahrung zeigt, dass davon mehr für die Wartung von Kieswegen verwendet wird als für die der Asphaltwege

- Warum wird nicht der Weg auf der Ostseite der Rodau als Fahrradweg genutzt?

Antwort: Es gibt dort nicht genug Platz für Fahrradverkehr und keine Möglichkeit der Verbreiterung. Dabei stehen die Bäume hier etwas zu nah am Weg, wodurch sich Wurzelschäden ausbilden; die geplante wassergebundene Decke soll hier Spielraum für Wurzeln lassen

- Warum wird alternativ nicht die Freiherr- vom-Stein-Straße als Fahrradstraße ausgewiesen?

Antwort: das kann als Ergänzung zum Rodauradweg gerne diskutiert und nach Möglichkeit umgesetzt werden

- Bedenken: Sicherheitsrisiko durch schnell fahrende Fahrräder.

Antwort: E-Bikes werden in der Regel ab 25km/h abgeregelt; generell wird das Sicherheitsrisiko durch fahrende und parkende Autos als größer eingeschätzt als durch Fahrradverkehr

- Bedenken: Sicherheitsrisiko im Winter bei Schnee auf Asphalt höher als auf Schotterweg.

Antwort: Winterdienst ist generell auf wassergebundenen Wegen nicht möglich, da die Bürsten an den Fahrzeugen die Deckschicht beschädigen. Somit ist Winterdienst nur auf Asphaltdecken möglich; der Winterdienst soll dann auch nach Bedarf regelmäßig erfolgen

- Wie viel kostet die Antragstellung für eine Sondergenehmigung?

Antwort: Die Ausnahmeregel gilt in der Regel für ein Jahr und kostet eine Gebühr von 11 € pro Grundstück

- Wieso wird keine Beschilderung mit „Anwohner frei“ eingesetzt?

Antwort: Der Vorschlag wird im Nachgang geprüft

- Bedenken: Sicherheitsrisiko am Lutherspielplatz durch erhöhten Radverkehr.

Antwort: Die Routenführung am Lutherpark und vorbei am Spielplatz stellt nur eine alternative Nebenroute dar; die Hauptroute führt entlang der Nieuwpoorter-Str.; die Radwegführung wird künftig um den Spielplatz herum gelegt und nicht wie bisher durch den Spielplatz hindurch

- Bedenken: Sicherheitsrisiko für Schulkinder an der Bleichstraße. Wurde bei der Planung mit dem Schulträger zusammengearbeitet?  
Antwort: Bisher wurde der Schulträger nicht in die Planung einbezogen; dies soll jedoch nachgeholt werden
- Warum wurde das Schild „Anlieger frei“ im Jahr 2006 entfernt?  
Antwort: Ist nicht bekannt und wird recherchiert

#### 4. Infomarkt

Alle Anwesenden

Nach der Fragerunde wurden die Stände mit weitem detaillierten Informationen zum Vorhaben kurz vorgestellt. Sie boten ein weiteres Angebot für Interessierte, sich zu dem Thema zu informieren. Wer dies nicht wahrnehmen wollte, da die wesentlichen Aspekte bereits zuvor geklärt wurden, konnte die Veranstaltung verlassen. Alle anderen Besucher wurden herzlich dazu eingeladen, weitere konkrete Fragen zu stellen und konkrete Bedenken zu äußern und so mit den Ständebetreuenden ins Gespräch zu kommen.

Folgende Infostände waren aufgebaut:

1. Beschluss der Stadtverordneten
2. Variantenvergleich und Prüfergebnis
3. Beteiligungsprozess
4. Vorhaben / beschlossene Planung und Umweltauswirkungen
5. Auswirkungen des Vorhabens
6. Kontext Stadtumbau/ Radmobilität in Rodgau

---

Protokoll aufgestellt am 23.10.2023 von Mirjam Götz (DSK)