



## Bekanntmachung Nr. 108/2021

zur 2. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen  
am Dienstag, 30.11.2021 um 18:30 Uhr  
im Bürgerzentrum, Paul-Gerhardt-Weg 1, Raum 006 - Bürgersaal

**Hinweis: Für Besucher/innen gilt die 2G-Regel**

### Tagesordnung

TOP	Betreff Vorlagen-Nr.
-----	-------------------------

#### Öffentliche Sitzung

1. Hallgartener Straße / Oestricher Weg  
*Gemeinsame Beratung mit den Ortsbeiräten Oestrich und Hallgarten*
- 1 Variantenüberprüfung Erneuerung der Straße von Oestrich nach Hallgarten  
2020/116
- 2 Variantenüberprüfung der Hallgartener Straße mit einem Rad- und Gehweg  
2021/40
2. Sachstand Verkehrsberuhigung Ortsmitte Hallgarten
3. Antrag B90/GRÜNE: Beitritt Oestrich-Winkels in die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)  
2021/239
4. Mitteilung: Förderprogramm Lebendige Zentren (früher: städtebaulicher Denkmalschutz) für die Gesamtmaßnahme Brentanopark / Rheinufer / Bahnhof der Stadt Oestrich-Winkel  
Hier: Anmeldung der Projekte und Ausgaben für den Förderantrag 2022  
2021/227
5. Bauangelegenheiten (soweit vorhanden)
6. Verschiedenes

Oestrich-Winkel, 24.11.2021

Klaus Bleuel  
Ausschussvorsitzender

# Stadt Oestrich-Winkel im Rheingau



OESTRICH-WINKEL  
IM RHEINGAU

## Sitzungsprotokoll

Gremium	Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen
Sitzungsdatum	30.11.2021
Uhrzeit	18:30 Uhr bis 21:00 Uhr
Sitzungsort	Raum 006 - Bürgersaal im Bürgerzentrum,

### Anwesend

#### Vorsitzender:

Klaus Bleuel (GRÜNE)

#### Mitglieder:

Manfred Bickelmaier (CDU)(18:40 - 21:00 Uhr)

Sebastian Busch (SPD)

Michael Christ (SPD)

Karl-Heinz Hamm (FDP)(19:05 - 21:00 Uhr)

Almut Hammer (CDU)(20:21 - 21:00 Uhr)

Marika Prasser-Strith (GRÜNE)

Josef Schönleber (CDU)

Carsten Sinß (SPD)

#### OB Oestrich:

Simon Weyhofen (SPD) (18:30 – 20:20 Uhr)

Bernhard Bickelmaier (CDU) (18:30 – 20:35 Uhr)

Ulrike Franzki (GRÜNE) (18:30 – 20:20 Uhr)

#### OB Hallgarten:

Mario Moos (CDU) (18:30 – 20:35 Uhr)

Ursula Petry (CDU) (18:30 – 20:35 Uhr)

Marius Schäfer (FDP) (18:30 – 20:35 Uhr)

Heinz Zott

#### Magistrat:

Bürgermeister Kay Tenge

Karlheinz Winkel (SPD)(18:30 - 20:35 Uhr)

#### Stadtverordnetenversammlung:

Thomas Wiczorek (SPD)(18:30 - 19:40 Uhr)

#### Schriftführerin:

Ruth Schreiner

#### Verwaltung:

Bianca Domine

Ausschussvorsitzender Klaus Bleuel eröffnet die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen um 18:30 Uhr und stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgte und das Gremium beschlussfähig ist. Die TO wird um einen TOP der SV unter TOP 5 erweitert (MV 2021/229 weiteres Vorgehen auf dem ehemaligen Koepp-Areal), die übrigen TOPs verschieben sich entsprechend. Zu TOP 1 begrüßt Vorsitzender Bleuel Frau Domine (Verwaltung) und Frau Spieß (Büro Lang), sowie die Vertreter/Vertreterinnen der Ortbeiräte von Hallgarten und Oestrich.

## **1. Hallgartener Straße / Oestricher Weg**

### **Gemeinsame Beratung mit den Ortsbeiräten Oestrich und Hallgarten**

#### **1 Variantenüberprüfung Erneuerung der Straße von Oestrich nach Hallgarten**

2020/116

Siehe BV 2021/40

#### **2 Variantenüberprüfung der Hallgartener Straße mit einem Rad- und Gehweg**

2021/40

Zu dem TOP sind Frau Domine (Verwaltung) und Frau Spieß (Ingenieurbüro Lang) anwesend. Zu den drei in der Vorlage 2020/116 genannten Varianten hängen Pläne aus, die das Büro Lang erstellt hat.

Vorsitzender Bleuel gibt den neuen Mandatsträgern einen kurzen Rückblick zum Thema.

Frau Domine und Frau Spieß stellen die drei Varianten in einer Präsentation vor: 1. Nur Erneuerung Tragschicht, 2. Grundhafte Erneuerung, 3. Zuschussvariante. Um einen Zuschuss zu erlangen, ist ein Ausbau mit 9 m Breite (inkl. 2x 1,5m breitem Sicherheitsabstand) mit vorherigem Grunderwerb nötig. Zudem ist ein Nachweis zu erbringen, dass dadurch keine Entlastung der K534 eintritt, was sehr schwierig ist. Auf Nachfrage von Herrn Sinß, ob ohne Zuschuss ein 9 m breiter Ausbau in der Art erfolgen kann, dass ein separater Radweg statt der beiden Sicherheitsstreifen gebildet wird, erklärt Frau Spieß, dass die Ausbaurichtlinien für Landstraßen immer einzuhalten sind, um rechtliche Probleme zu vermeiden. Bei einem Unfall wäre die Stadt sonst in der Haftung. Es wird dringend davon abgeraten. Frau Domine erklärt mehrfach, dass die Fahrbahn bei einem breiteren Ausbau nicht unmittelbar ohne Sicherheitsstreifen an ein Nachbargrundstück stoßen darf.

Die weitere Diskussion wird inhaltlich zusammengefasst dargestellt.

Die 1,8 Mio. € für Variante 3 enthalten keine Grunderwerbskosten, die 40.000 € in der Auflistung zu Variante 3 sind nur als Merkposten gedacht. Betroffen wären ca. 37 Grundstücke, tlw. in Eigentümergemeinschaften.

Hinsichtlich Erhöhung / Abtrennvorrichtungen des Rad-/Fußweges, wäre eine 2,5m breite Spur für beide Richtungen mit einer Schutzplanke möglich. Die aktuellen Anforderungen fordern dies, auch wenn im Altbestand teilweise keine Schutzplanken vorhanden sind.

Der Schutzstatus hinsichtlich Kulturlandschaft / Landschaftsschutz / Hohlweg mit Verweis auf die Kartierung von Frau Söder soll berücksichtigt werden. -> Bei dem Vorhaben ist eine naturschutzrechtliche und wasserrechtliche Genehmigung notwendig, auch der Denkmalschutz wird eingebunden, wenn im Bestand Denkmale betroffen sind.

Um auf einen Landkauf zu verzichten wird vorgeschlagen, die Böschungen links und rechts der Straße anzuheben und so Fläche zu gewinnen. -> Das wäre eine 4. Variante, maximal 1m ist anhebbar, dabei würden trotzdem noch private Grundstücke benötigt.

Frau Spieß erläutert Variante 3, hierbei würden auch Weinbergsmauern entfernt.

Frau Prasser-Strith schlägt eine neue Variante vor, bestehend aus Variante 1, aber ohne Schwerlastverkehr, mit Tempo 30 plus Möglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. Begründung: Schwerlastverkehr macht die Straße kaputt. Hinweis auf Lebensraum vom Fuchs und Dachs im Bereich Fuchs-Hohl, wobei der Dachs eine geschützte Art ist.

Der Mehrwert von Variante 2 (1,3 Mio. €) zu Variante 1 (0,7 Mio. €) besteht aus der Erhöhung der Tragfähigkeit und somit der Lebensdauer.

Ergänzung Herr Bleuel: Bei Variante 1 ohne Schwerlastverkehr mit Tempo 30 ist die Nutzung für Fußgänger und Radfahrer möglich, bei Variante 2 wäre zusätzlich eine Alternative für Fußgänger und Radfahrer nötig, somit auch mehr Geld. Herr Schäfer spricht sich aus wirtschaftlichen Gründen für die Variante 1 aus und begrüßt den Vorschlag von Frau Prasser-Strith.

Herr Sinß kann aufgrund der neuen Erkenntnisse heute, die in der Fraktion beraten werden müssen, keine abschließende Meinung abgeben, spricht sich aber auch für Variante 1 aus und optional einen Fuß-/Radweg durch die Weinberge. -> Zuweg zum R3a oder weitere Variante auf vorhandenen Wegen, Ortskenntnis der Ortsbeiräte nutzen.

Es wird vorgeschlagen, den Vorschlag von Frau Prasser-Strith in den Ortsbeiräten zu beraten.

Frau Prasser-Strith fasst nochmals zusammen: Hallgartener Straße „schließen“, nur für den langsamen Verkehr öffnen. Sie spricht sich gegen eine Beleuchtung quer durch die Weinberge aus, weil sie nicht benötigt wird, auch wenn sie förderfähig ist.

Herr Bickelmeier spricht sich gegen einen Radweg durch die Weinberge aus, weil das durch die Bewirtschaftung zu gefährlich sei.

Herr Moos spricht sich für Variante 1 aus, wenn der wenige LKW-Verkehr darüberfahren kann. Die Andienung von Querbach muss berücksichtigt werden.

Herr Sinß: Auch wenn der Weg geschlossen wird, ist der Verkehr nicht weg, es kommt zu Ausweichverkehr. Die Straße sollte so ertüchtigt werden, dass die Radfahrer ihn nutzen können. Bei einer Ertüchtigung können die Autos wieder schneller fahren, was die Radfahrer gefährdet. Es sollten ein bis zwei Radwege (Tiefengasse / östlich davon) durch die Weinberge mit Vor- und Nachteilen dargestellt werden. -> Der Fahrradbeauftragte ist heute nicht anwesend, es muss Quell- und Zielverkehr betrachtet werden. Der Leinpfad und der R3a bilden eine Leiter, die über Sprossen bereits verbunden sind.

Es wird vorgeschlagen einen seitlichen Graben zu schließen um mehr Breite für die Fahrbahn zu gewinnen plus einseitiges Gefälle. Die Gräben verursachen auch seitliche Abbrüche an der Fahrbahn. -> Reichen die Durchlässe dann noch bei Starkregen? Ferner bestehen nicht überall auf beiden Seiten Gräben. Auch die Weinberge entwässern in die Gräben, es besteht die Gefahr, dass die Straße verdreckt und überflutet wird. Es wird vorgebracht, dass Fahrradwege nicht direkt an die offenen Wingerte (Querzeilung) stoßen dürfen, das ist sehr gefährlich wegen der sich kreuzenden Wege und der Winzer haftet.

Es wird vorgebracht, dass es für Fußgänger bei Dunkelheit ohne Warnweste und Taschenlampe aktuell schon gefährlich ist. Ältere Menschen, Studierende der EBS und ausländische Bürger sind viel zu Fuß unterwegs und werden keine Umwege in Kauf nehmen.

Es wird von verschiedenen Seiten vorgeschlagen, den Linienbus, wenn möglich über die K631 zu führen, Vorteil: die Hallgartener Straße leidet nicht so.

Vorsitzender Bleuel zieht eine Zwischenbilanz der Diskussion: Variante 3 wird von keiner Seite gewünscht. Für Variante 1 und 2 besteht Diskussionsbedarf in den Fraktionen und den Ortsbeiräten. Mehrere Fragen sind offen:

Wie kann ein Fußgänger-/Radweg durch die Wingerte umgesetzt werden und was kostet das?

Verkehrshäufigkeit: das bestehende Verkehrsgutachten ist sehr alt. Zur Orientierung müssten die Zahlen aufbereitet werden. Alternativ eine neue Verkehrszählung (gefördert). Förderung Bus.

Zusätzlich wird auf Vorschlag von Frau Prasser-Strith eine neue Variante 0 betrachtet (= Variante 1 ohne PKW-Verkehr).

-> Variante 0 (Wirtschaftsweg / Geh- und Radweg): Wahrscheinlich wäre der Wirtschaftsweg förderfähig. Zur Kontrolle wird wahrscheinlich dann auch eine Schranke nötig sein.

Er wird eingewendet, dass Variante 0 Schleichverkehr durch die Weinberge sowie Ausweichverkehr auf die Kreisstraße verursachen würde, wird dagegen argumentiert. Es wird die Frage aufgeworfen, wo die Variante 0 enden soll. Die Zufahrt nach Hallgarten über Hattenheim wird für umständlich gehalten. Die Anfahrt aller Weingüter muss gewährleistet bleiben.

Das würde für Variante 2 sprechen. -> Evtl. eine Kombination aus Variante 0 und 1.

Da die Stadtverordnetenversammlung keine Verkehrsanordnungen beschließen darf, müsste der Bürgermeister als Straßenverkehrsbehörde das mittragen. Wenn die Ortsbeiräte dies wünschten, würde sich er sich dem nicht verschließen, erklärt Bürgermeister Tenge. Die Varianten 0, 1 und 2 sollen in den Ortsbeiräten diskutiert werden. Die Straßenverkehrsbehörde beschäftigt sich dann mit den Vorschlägen der Ortsbeiräte und trägt ihnen Rechnung.



Stand der Diskussion: Variante 3 wird nicht weiterverfolgt. Für Variante 0 soll die Förderfähigkeit eruiert werden. Mögliche Alternativen zum Radweg mit dem Fahrradbeauftragten klären. Prüfung Verlegung der Buslinie auf die Kreisstraße.

Zeithorizont: bis 2. Sitzung UPB in 2022

Fahrradbeauftragter Bussweiler wird am Montag informiert.

Frau Domine erkundigt sich nach der Förderfähigkeit von Variante 0

Buslinie-Verlegung: bis 1/2022 eruieren.

Herr Bleuel fasst die Ergebnisse der Diskussion in vier Beschlussvorschlägen zusammen, über die einzeln jeweils UPB, Ortsbeirat Hallgarten und Ortsbeirat Oestrich abstimmen.

## **Beschluss**

### **1. Beschluss: Die Variante 3 wird nicht weiterverfolgt.**

Abstimmung UPB: Einstimmig ohne Enthaltung dafür.

Abstimmung Ortsbeirat Hallgarten: Einstimmig ohne Enthaltung dafür.

Abstimmung Ortsbeirat Oestrich: Einstimmig ohne Enthaltung dafür.

### **2. Beschluss: Eruieren von Fördermitteln für Variante 0 (Tragschichterneuerung + VZ 250 – PKW/LKW Durchfahrtsverbot-, ohne Beleuchtung).**

Abstimmung UPB: Einstimmig bei einer Enthaltung dafür.

Abstimmung Ortsbeirat Hallgarten: Einstimmig bei zwei Enthaltungen dafür.

Abstimmung Ortsbeirat Oestrich: Einstimmig ohne Enthaltung dafür.

### **3. Beschluss: Eruieren von verschiedenen Varianten für eine separate Wegeführung für einen Radweg im vorhandenen Feldwegenetz in den Weinbergen plus Kosten (Beschilderung) gemeinsam mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt.**

Abstimmung UPB: 3 dafür, 3 dagegen, 3 Enthaltungen, somit mehrheitlich bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung Ortsbeirat Hallgarten: Einstimmig bei zwei Enthaltungen dafür.

Abstimmung Ortsbeirat Oestrich: Bei einer Gegenstimme ohne Enthaltung mehrheitlich dafür.

Verfahrensweise:

Die Verwaltung berichtet formal die Ergebnisse der Prüfung den beiden Ortsbeiräten, der Punkt wird auf WV-Liste der beiden Ortsbeiräte gesetzt. Da der UPB den Punkt abgelehnt hat, kann er sich bei den OB's über die Ergebnisse informieren.

### **4. Beschluss: Prüfung, ob die Buslinie ausschließlich über die K 634 geführt werden kann.**

Abstimmung UPB: Einstimmig bei einer Enthaltung dafür.

Abstimmung Ortsbeirat Hallgarten: Einstimmig bei einer Enthaltung dafür.

Abstimmung Ortsbeirat Oestrich: Einstimmig ohne Enthaltung dafür.

## **Abstimmung**

*Siehe oben.*

## **2. Sachstand Verkehrsberuhigung Ortsmitte Hallgarten**

Bürgermeister Tenge berichtet. Nachdem klar war, dass keine Geldmehrung durch Fördermittel möglich war, erfolgte die Maßnahmenumsetzung. Bei einer Begehung vor Ort konnten die Anwohner ihre Belange einbringen. Die einstimmige Entscheidung des Ortsbeirats wird von der Straßenverkehrsbehörde aufgegriffen. Herr Moos berichtet ebenfalls. Teilweise gab es Probleme mit den Anwohnern. Insgesamt ist das Konzept gelungen, Parkplätze gehen zahlenmäßig nicht verloren. Verkehrsberuhigt wird der Bereich zwischen dem Haus „Tanus“ und dem Platz von Denicé. Gegenüber vom Rathaus wurde ein Arztparkplatz eingerichtet. Bürgermeister Tenge ergänzt, dass nach Umsetzung der Maßnahme dieser Bereich verkehrsberuhigt wird. Dann kann nur noch innerhalb der Markierungen geparkt werden. Keine Parkplätze

befinden sich künftig mehr an der Kirche, stattdessen wurde ein Arztparkplatz eingerichtet, sowie ein barrierefreier Parkplatz. Sobald die Markierungsarbeiten beendet sind erfolgt die straßenverkehrsbehördliche Anordnung dazu.

Herr Sinß bittet darum, der Niederschrift beizufügen: 1. Einen Zeitplan 2. Skizzen / Pläne (finale Planung). Punkt 2 müsste eigentlich der Niederschrift des Ortsbeirats Hallgarten beiliegen. Herr Moos bestätigt, dass dies erfolgt, sobald der finale Planungsstand vorliegt.

Zu Punkt 1. Bürgermeister Tenge: BBH markiert, dann werden die benötigten Schilder bestellt und gestellt. Je nach Witterung (Winterdienst BBH) könnte es noch in 2021 fertig werden. Lt. Herrn Moos soll die Markierung bis Mitte nächster Woche abgeschlossen sein. Markierung, Beschilderung und Pfosten für eine Planabgrenzung, wo ein Spielgerät gestellt wird, sind angedacht. Die Mittel in Höhe von 90.000 € werden nicht ausgeschöpft, das findet sich auf der Änderungsliste für den HFA bzgl. HH 2022, so Frau Domine.

### **3. Antrag B90/GRÜNE: Beitritt Oestrich-Winkels in die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)**

2021/239

Frau Prasser-Strith begründet den Antrag. Die Mitgliedschaft ist kostenlos und der Fahrradbeauftragte kann sich ins Netzwerk einbinden.

#### **Beschluss**

Der Magistrat wird gebeten, aktives Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen zu werden und der AGNH förmlich beizutreten. Die AGNH ist ein Netzwerk, das die Städte und Gemeinden darin unterstützt, ihren Fuß- und Radverkehr zu fördern.

#### **Abstimmung**

*Einstimmig zugestimmt bei einer Enthaltung.*

### **4. Mitteilung: Förderprogramm Lebendige Zentren (früher: städtebaulicher Denkmalschutz) für die Gesamtmaßnahme Brentanopark / Rheinufer / Bahnhof der Stadt Oestrich-Winkel Hier: Anmeldung der Projekte und Ausgaben für den Förderantrag 2022**

2021/227

Bürgermeister Tenge legt die Liste wie im UPB gewünscht zur Information vor. Es bestehen keine Fragen.

### **5. Weiteres Vorgehen auf dem ehemaligen Koepp-Areal**

2021/229

Bürgermeister Tenge erläutert, dass die Vorlage hier eingebracht wurde, damit im Januar 2022 dazu eine Information stattfinden kann. Sie soll ohne Aussprache erst mal in UPB verbleiben, so der Wunsch des Ältestenrats. Der Inhalt erschließt sich aus der Vorlage. Die Unterlagen werden den Fraktionsvorsitzenden zugeleitet. Mit Blick auf die benötigte Zeit und weitere angedachte Vorträge im UPB, soll die Vorstellung und Beratung zunächst in einer nicht öffentlichen Sondersitzung am 12.01.2021, dem Termin des nun entfallenden Neujahrsempfanges, stattfinden.

### **6. Bauangelegenheiten (soweit vorhanden)**

Bericht Bürgermeister Tenge:

#### **1. KiTa Kunterbunt**

Die Baumaßnahmen sind soweit fertig. Die Container werden in der kommenden Woche gestellt, dann werden sie innen eingerichtet.

Nachfragen Sinß:

- a) Wann sollen die ersten Kinder betreut werden?
- b) Sachstand Architektenausschreibung

Zu a) Der Start soll sobald als möglich erfolgen. Im Februar muss ein Kind zwingend aufgenommen werden. Die KiTa soll bis dahin fertig sein.

Zu b) Der RTK bereitet die Submission vor, dann geht sie in den Magistrat und in die Gremien. Die Ergebnisse sind der Stadt bekannt, sie werden dem Magistrat soweit erforderlich vorgelegt.

## 2. Scharfes Eck / Grüner Baum

Die Sperrung kann erst mit Beendigung der Dacharbeiten aufgehoben werden, derzeit bleibt sie noch. Es bleibt zu hoffen, dass nicht durch Mangel an Baumaterialien oder coronabedingt Verzögerungen entstehen. Die Gartenstraße soll im nächsten Frühjahr gemacht werden.

Frau Prasser-Strith findet die verkehrliche Situation durch die Sperrung als sehr angenehm und fragt nach, welchen Eindruck andere haben. Frau Hammer sieht die Situation für die Fußgänger positiv, für andere Verkehrsteilnehmer nicht, da die Umfahrungen voll sind. Die Frage von Herrn Manfred Bickelmaier, ob das Seitengebäude auch noch saniert wird, kann nicht geklärt werden.

Nachfrage Herr Busch: Sachstand Verkehrsberuhigung KiTa Albansgasse. Bürgermeister Tenge: Wird geprüft, Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde muss abgewartet werden.

## 7. Verschiedenes

Herr Sinß erinnert an den Beschluss zum Antrag der Grünen 2020/177 betreffend Klimakommune. Hierbei sollten die Ergebnisse der Klimabeschlüsse der Vergangenheit vorgelegt werden. „Vergangenheit“ wird auf Nachfrage von Frau Schreiner mit zwei Wahlperioden definiert. Bürgermeister Tenge erklärt, dass das der künftige Klimamanager das erledigen sollte. Daher liegt noch nichts vor.

Oestrich-Winkel, 01.12.2021

Ausschussvorsitzender  
Klaus Bleuel

Schriftführerin  
Ruth Schreiner



## Beschlussvorlage

Nr: 2020/116

Aktenzeichen	
Dezernat / Fachbereich	Fachbereich Bauen
Vorlagenerstellung	Bianca Domine

Verfahrensgang	Termin
Magistrat	20.07.2020
Ortsbeirat für den Ortsbezirk Hallgarten	26.08.2020
Ortsbeirat für den Ortsbezirk Oestrich	26.08.2020
Stadtverordnetenversammlung	31.08.2020
Ortsbeirat für den Ortsbezirk Hallgarten	21.10.2020
Ortsbeirat für den Ortsbezirk Oestrich	21.10.2020
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	10.11.2020
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	21.09.2021
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	30.11.2021
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	22.03.2022

### Variantenüberprüfung Erneuerung der Straße von Oestrich nach Hallgarten

#### Beschlussvorschlag

Der Ausbau der Straße von Oestrich nach Hallgarten soll gemäß der Variante 2 erfolgen. Die entsprechenden HH-Mittel sind bei den nächsten Haushaltsplanungen/ -beratungen zu berücksichtigen und einzuplanen.

#### Sachverhalt

Für den Ausbau der Straße zwischen Oestrich und Hallgarten sollte geprüft werden, ob eine Fördermöglichkeit besteht. Hier kann ein Antrag gem. Verkehrsinfrastrukturförderung Hessen gestellt werden, die Förderquote beträgt ca. 65 % der Nettokosten. Zur Förderfähigkeit hat Hessen Mobil eine Stellungnahme abgegeben (s. Anlage „Antwort Hessen Mobil“), unter welcher Voraussetzung eine Förderung nach den Förderrichtlinien besteht. Da diese einen hohen Ausbaustandard fordern, wurde zunächst eine Variantenprüfung vorgenommen, um festzustellen, ob der Ausbau nach den Förderrichtlinien im Verhältnis zu den Mehrkosten des notwendigen Ausbaustandards stehen.

Es wurden 3 Varianten überprüft:

Variante 1: Deckensanierung auf der bestehenden Fahrbahn (4,25 – 4,80 m) und jeweils max. 0,50 cm Bankettstreifen (entspricht Belastungsklasse 1= Nutzung PKW und sehr geringem Schwerlastanteil), keine Änderung der Entwässerungseinrichtungen

Variante 2: Grundhafter Ausbau einschl. Forstschuttschicht im Bestand (4,25 – 4,80 m) bei gleichen Fahrbahnbreiten und jeweils max. 0,50 cm Bankettstreifen (entspricht Belastungsklasse 1,8= Nutzung durch tägl. bis 65 Busse/LKW), keine Änderung der Entwässerungseinrichtungen

Variante 3: Grundhafter Ausbau gemäß förderfähiger Mindestbreite von 6,00 m (Begegnungsverkehr LKW/LKW und beidseitigem Bankett von je 1,50 m (RQ9), DIN-konforme Neugestaltung der Straßenentwässerung

Näheres kann dem Erläuterungsbericht des Ing. Büro Lang in der Anlage entnommen werden. Der gewünschte ausgewiesene separate Rad- und Gehweg kann aufgrund der vorhandenen Parzellenbreite, die Abschnittsweise unter 9,00 m liegt, nicht verwirklicht werden.

Für die Ausführung des förderfähigen Ausbaus muss schon vor Antragstellung der notwendig werdende Grunderwerb getätigt werden, zudem müssen durch die notwendige Mindestbreite von 9,00 m Stützwände mit Absturzsicherungen errichtet werden. Da keine ausreichende Parzellenbreite vorhanden ist, muss die Entwässerung unterirdisch in Kanälen erfolgen, die die Kosten in die Höhe treibt.

Gegenüberstellung Vor-/Nachteile der Varianten:

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deckensanierung gemäß Bkl 1,0 in der Bestandsbreite zwischen 4,25 m und 4,80 m</li> <li>• Bankettstreifen zwischen 0,30 m und 0,50 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundhafter Ausbau gemäß Bkl 1,8 in der Bestandsbreite zwischen 4,25 m und 4,80 m</li> <li>• Bankettstreifen zwischen 0,30 m und 0,50 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundhafter Ausbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m gemäß Bkl 1,8</li> <li>• Bankett beidseitig mit b = 1,50 m</li> </ul>
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geringe Baukosten</b></li> <li>• <b>Kurze Bauzeit</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verbesserung des Straßenaufbaus und hierdurch ein längerer Nutzungszeitraum</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Deutliche Verbesserung der Verkehrssituation durch die geplante Breite von b = 6,00 m</b></li> <li>• <b>Kann aufgrund der Breite auch vom Radverkehr genutzt werden</b></li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine gravierende Verbesserung des Straßenaufbaus</b></li> <li>• <b>Keine Verbesserung der Verkehrssituation</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine Verbesserung der Verkehrssituation</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sehr hohe Baukosten</b></li> <li>• <b>Deutlich größeres Baufeld</b></li> <li>• <b>Lange Bauzeit</b></li> <li>• <b>Grundstücksankäufe erforderlich</b></li> <li>• <b>Winkelstützmauer in Teilbereichen erforderlich, hierzu Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern der angrenzenden Parzellen notwendig</b></li> <li>• <b>Vollständige Erneuerung der Entwässerung erforderlich</b></li> </ul>

Die Schätzkosten belaufen sich wie folgt:

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Baukosten netto	530.000 €	970.000 €	2.450.000 €
Baukosten brutto	630.700 €	1.154.300 €	2.915.500 €
Förderquote	./.	./.	65 % vom Netto 1.592.500 €
<b>Kostenanteil Stadt</b>	<b>630.700 €</b>	<b>1.154.300 €</b>	<b>(ohne Grunderwerb) 1.323.000 €</b>
Ing. Kosten brutto	49.600 €	78.800 €	(nicht förderfähig) 161.000 €
Sonst. Kosten/ Unvorhergesehenes	35.000 €	100.000 €	300.000 €
Grunderwerbskosten	0 €	0 €	40.000 €
<b>Gesamtkosten für die Stadt</b>	<b>715.300 €</b>	<b>1.333.100€</b>	<b>1.824.000 €</b>

In den Beträgen sind keine Kosten für eine Straßenbeleuchtung enthalten.

Die Straßenausbaumaßnahme ist bei keiner Variante auf die wiederkehrenden Straßenbeiträge umlegbar und somit zu 100 % durch die Stadt zu finanzieren.

Im HH-Plan sind aktuell folgende Beträge eingeplant:

	2020	2021	2022	Gesamt
Ausgaben	-100.000 €	-900.000 €	-900.000 €	1.900.000 €

Einnahmen/ Zuschüsse      60.000 €      540.000 €      540.000 €      1.140.000 €

Bei allen Varianten sind die Haushaltsmittel in den zukünftigen Haushalten anzupassen.

Es soll eine neue Richtlinie zum Mobilitätsförderungsgesetz (MobiföG) eingeführt werden. Durch diese könnte eine Förderung im Bestand (jetzige Straßenbreite bzw. Straßenbreite von 5,00 m entspricht in etwa Variante 2) genehmigungsfähig sein. In diesem Fall wird ein Förderantrag gestellt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Ausgaben in Höhe von 1.335.000 € (Variante 2) ohne Zuschüsse/Einnahmen sind in den zukünftigen HH-Planungen zu berücksichtigen.

### **Anlage(n)**

1. HallgartenerStraße\_Förderfähigkeit (13.01.2022, HessenMobil)
2. Erläuterungsbericht Variantenuntersuchung
3. Antwort Hessen Mobil

Oestrich – Winkel, 08.07.2020

Dezernatsleiter

## Klaus Bleuel

---

**Von:** marc.zeller@mobil.hessen.de  
**Gesendet:** Donnerstag, 13. Januar 2022 08:31  
**An:** Domine, Bianca  
**Cc:** holger.witt@mobil.hessen.de; Elena.Fey@mobil.hessen.de  
**Betreff:** AW: Verkehrsinfrastrukturförderung in Hessen DA00212

Guten Morgen Frau Domine,

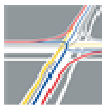
sofern alle Beteiligten (z.B. RTV) der Umwidmung zum Radweg (Zusatzschild landwirtschaftlicher Verkehr frei) zustimmen, wäre dieser grundsätzlich förderfähig. Nähere Einzelheiten sollten wir dann vor den Erstellung des Förderantrages bzw. im Zuge der Anmeldung besprechen.

Denkbar ist eine Förderung durch die Nahmobilität oder im kommunalen Straßenbau (KSB). Für eine Förderung im KSB ist uns die Anmeldung bis zum 31.03. bzw. der vollständige Antrag bis zum 01.06 des Vorjahres der geplanten Vergabe vorzulegen. In der Nahmobilität kann uns der Antrag zu jeder Zeit eingereicht werden.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Marc Zeller  
Sachgebietsleiter

HESSEN



Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
Sachgebiet Verkehrsinfrastrukturförderung RheinMain  
Welfenstraße 3a, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 (611) 7653754  
marc.zeller@mobil.hessen.de  
<https://mobil.hessen.de> | <https://www.instagram.com/hessenmobil/>

---

**Von:** Domine, Bianca <bianca.domine@oestrich-winkel.de>  
**Gesendet:** Dienstag, 4. Januar 2022 07:40  
**An:** Zeller, Marc (Hessen Mobil) <marc.zeller@mobil.hessen.de>  
**Betreff:** AW: Verkehrsinfrastrukturförderung in Hessen DA00212

Sehr geehrter Herr Zeller,

zunächst wünsche ich Ihnen alles erdenklich Gute für das neue Jahr!

Sie hatten uns u.a. bereits eine Auskunft in Bezug auf die Möglichkeit der Förderfähigkeit eines Rad-Gehweges zwischen Oestrich und Hallgarten erteilt.



Während der Beratungen unserer Gremien ist die Idee entstanden, die Straße zukünftig nur noch als kombinierter Wirtschafts-/ Rad- und Gehweg zu nutzen. Hier könnte die Befahrbarkeit für PKW/ LKW durch dauerhafte Absperrungen eingeschränkt werden, da die Traktoren zu Bewirtschaftung der Weinberge schmaler als PKW's sind.

Die Straße wäre dann umzuwidmen.

Ist diese Variante Förderfähig? Bzw. was muss hierfür berücksichtigt werden, damit der Ausbau mit Fördermitteln erfolgen kann?

Gerne können wir auch nochmals telefonieren.

Vorab schon einmal vielen Dank!

Liebe Grüße

Bianca Domine

Techn. Betriebsleitung Stadtwerke  
Fachbereich Bauen - Tiefbau



Magistrat der Stadt  
Oestrich-Winkel im Rheingau  
Paul-Gerhardt-Weg 1  
65375 Oestrich-Winkel

Telefon: 06723 992 118

Telefax: 06723 992 139

Email: [bianca.domine@oestrich-winkel.de](mailto:bianca.domine@oestrich-winkel.de)

Web: [www.oestrich-winkel.de](http://www.oestrich-winkel.de)

#### Informationen zur Datenverarbeitung

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung durch die Stadt Oestrich-Winkel nach Artikel 13 und 14 der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung finden sich auf der Internetseite der Stadt Oestrich-Winkel unter <https://www.oestrich-winkel.de/datenschutz>  
Auf Wunsch betroffener Personen übersenden wir diese Information auch in Papierform.

Immer was los in Oestrich-Winkel: <https://www.oestrich-winkel.de/tourismus-freizeit/veranstaltungen/>

Öffentliche Sitzungstermine der städtischen Gremien: <https://rim.ekom21.de/oestrich-winkel/termine>

**Zusammen  
gegen Corona**

© Bundesgesundheitsministerium



---

**Von:** [marc.zeller@mobil.hessen.de](mailto:marc.zeller@mobil.hessen.de) <[marc.zeller@mobil.hessen.de](mailto:marc.zeller@mobil.hessen.de)>

**Gesendet:** Montag, 8. Februar 2021 08:06

**An:** Domine, Bianca <[bianca.domine@oestrich-winkel.de](mailto:bianca.domine@oestrich-winkel.de)>

**Cc:** [holger.witt@mobil.hessen.de](mailto:holger.witt@mobil.hessen.de); [Elena.Fey@mobil.hessen.de](mailto:Elena.Fey@mobil.hessen.de); [hans-joerg.hattemer@mobil.hessen.de](mailto:hans-joerg.hattemer@mobil.hessen.de)

**Betreff:** Verkehrsinfrastrukturförderung in Hessen DA00212

Sehr geehrte Frau Domine,

bitte entschuldigen Sie die verspätete Antwort auf Ihre Mail vom 23.12.2020! Wie ich Ihnen bereits telefonisch mitgeteilt hatte, befinden wir uns gerade immer noch in unserem Umstrukturierungsprozess, der doch mehr Kapazitäten bindet.

Bei dem von Ihnen geplanten Straßenausbau nach Hallgarten einschließlich dem Bau eines Rad- und Gehweges handelt es sich um eine zwischengemeindliche Verbindungsstraße, die grundsätzlich förderwürdig ist. Da die Straße außer Orts verläuft, sind für die Dimensionierung der Fahrbahn aus Fördersicht die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) maßgebend. Bei einer Straße der EKL 4 ist der kleinste Querschnitt der RQ9, der neben einer 6,0 m breiten Fahrbahn beidseitig 1,50 m breite Bankette vorsieht. Da diese Straße auch von Linienbussen befahren wird, ist dies der Mindestquerschnitt. Der gemeinsame 2,50 m breite Rad- und Gehweg ist dabei mittels Mulde und einem 0,5 m breiten Sicherheitsabstand oder einem mind. 1,75 m breiten Trennstreifen getrennt von der Fahrbahn zu führen. Der von Ihnen vorgeschlagene Querschnitt von insgesamt ca. 9,0 m Breite entspricht nicht diesen Kriterien, so dass die Maßnahme aus unserer Sicht entsprechend umzuplanen ist. Zudem ist noch ggf. mittels einer Verkehrsuntersuchung nachzuweisen, dass die parallel verlaufende K 634 nicht wesentlich durch den Ausbau der Verbindungsstraße nach Hallgarten entlastet wird, da der überörtliche Verkehr weitestgehend über die Kreisstraße auf Grund ihrer Verkehrsbedeutung geführt werden soll.

Wie Sie mir telefonisch berichtet haben, soll jedoch primär ein Rad- und Gehweg zwischen Oestrich und Hallgarten entstehen. Hier wäre es ggf. sinnvoller, diesen auch räumlich getrennt von der Straße zu führen, wobei auch hier geklärt werden sollte, ob nicht ggf. der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger diesen bauen und finanzieren müsste. Sofern Sie nur eine Rad- und Gehwegverbindung vorsehen, empfehle ich Ihnen, sich mit meiner Kollegin Frau Fey (Tel.: 06151 / 3306-3340; Email: [elena.fey@mobil.hessen.de](mailto:elena.fey@mobil.hessen.de)) in Verbindung zu setzen. Frau Fey ist bei uns im Fachdezernat die erste Ansprechperson für Projekte der Nahmobilität (Rad- und Gehwege).

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen natürlich gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Marc Zeller

HESSEN



Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
Sachgebiet Verkehrsinfrastrukturförderung RheinMain  
Welfenstraße 3a, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 (611) 7653754

[marc.zeller@mobil.hessen.de](mailto:marc.zeller@mobil.hessen.de)

<https://mobil.hessen.de> | <https://www.instagram.com/hessenmobil/>

# Stadt Oestrich-Winkel

- Stadtteil Oestrich und Hallgarten -

## Sanierung der freien Strecke von Oestrich nach Hallgarten

"Hallgartener Straße / Oestricher Weg"

### Erläuterungsbericht

# 2020

Aufgestellt:  
Wiesbaden, den 30.06.2020  
Der Bearbeiter:

**ibLand**

Techn. Büro für Bauwesen  
65195 Wiesbaden  
Unter den Eichen 5



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Darstellung der Baumaßnahme.....</b>	<b>3</b>
1.1.	Allgemeines .....	3
1.2.	Planerische Beschreibung.....	3
1.3.	Straßenbauliche Beschreibung .....	4
1.4.	Fahrbahntwässerung.....	5
1.5.	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen .....	5
1.6.	Trassenbeschreibung der Varianten .....	5
<b>2.</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....</b>	<b>7</b>
2.1.	Trassierung .....	7
2.2.	Querschnitt .....	9
2.3.	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz.....	11
2.4.	Gegenüberstellung der Varianten .....	11
2.5.	Baugrund / Erdarbeiten .....	12
2.6.	Entwässerung.....	12
2.7.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	12
2.8.	Leitungen.....	12
2.9.	Schutzgebiete.....	13
<b>3.</b>	<b>Erläuterung zur Kostenermittlung.....</b>	<b>14</b>
3.1.	Kosten .....	14
3.2.	Kostenträger .....	14
<b>4.</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>15</b>

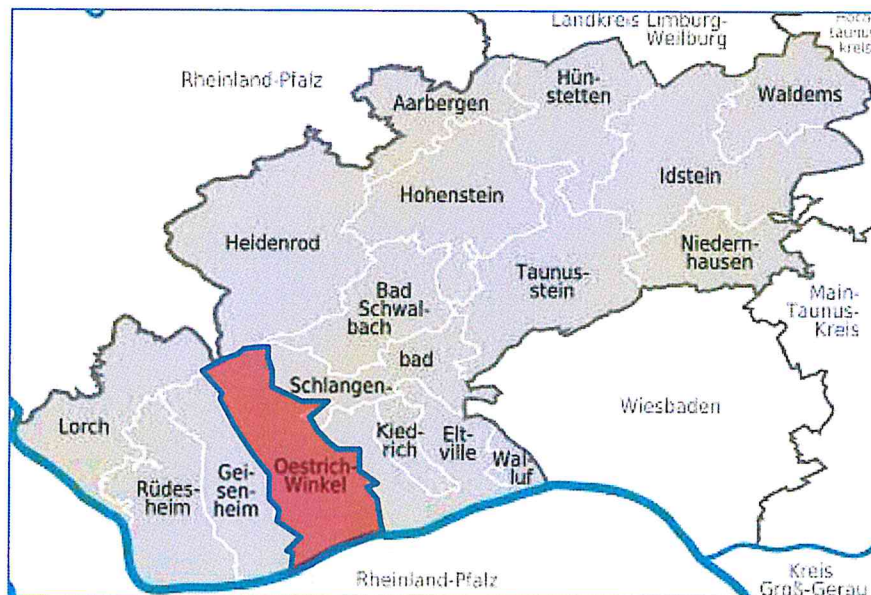
Anlage 1..... Kostenberechnungen Variante 1 bis 3

Anlage 2..... Planunterlagen

## 1. Darstellung der Baumaßnahme

### 1.1. Allgemeines

Die Stadt Oestrich-Winkel gehört zum Regierungsbezirk Darmstadt und entstand durch den Zusammenschluss der Gemeinden Mittelheim, Oestrich und Winkel im Rheingau-Taunus-Kreis. Später wurde die Gemeinde Hallgarten eingegliedert. Die zuständige Kreisstadt ist Bad Schwalbach.



### 1.2. Planerische Beschreibung

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um den Entwurf zum grundhaften Ausbau der "Hallgartener Straße" und in Verlängerung vom "Oestricher Weg" zwischen den Stadtteilen Oestrich ("Am Pfaffenberg") und Hallgarten ("Sterzelpfad") auf rd. 1.300 m Länge.

Unter Berücksichtigung des bestehenden öffentlichen Verkehrsraumes und der angrenzenden topographischen Situation ist zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein bestandsgebundener Umbau bzw. ein Ausbau dieser Straße vorgesehen.

Die Planung erfolgt gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS (Ausgabe 2006).

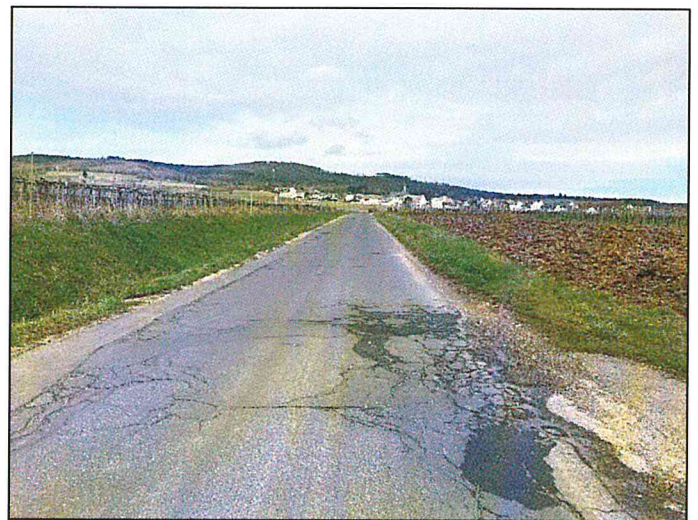


### 1.3 Straßenbauliche Beschreibung

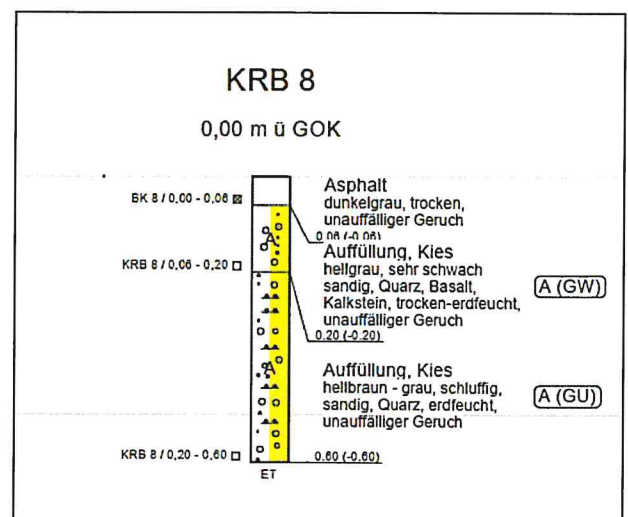
Der Planungsbereich dient neben der Kreisstraße K 634 als Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen Oestrich und Hallgarten bestehend aus der "Hallgartener Straße" und dem "Oestricher Weg", die ineinander übergehen.

Die gesamte Baulänge beträgt ca. 1.300 m.

Die Verbindungsstraße zwischen Oestrich und Hallgarten ist in einem schlechten baulichen Zustand. Die Fahrbahn weist deutliche Schäden und Setzungen auf.



Das vorliegende Bodengutachten vom Juni 2020 belegt, dass der derzeitige Fahrbahnaufbau mit einer Stärke von zum Teil nur 4 bis 8 cm Asphalt und einem unzureichenden Unterbau besteht und somit **nicht** den Regeln der Technik entspricht.



#### 1.4 Fahrbahntwässerung

Die Entwässerung der vorhandenen Fahrbahn erfolgt gemeinsam mit den angrenzenden Wege- und Weinbergsflächen über Wegeseitengräben und Einlaufbauwerke, welche entlang der "Hallgartener Straße" und dem "Oestricher Weg" angeordnet sind.

Unterhalb der Straße "Am Plattenberg" wurden vor ca. 2 Jahren rechts und links der "Hallgartener Straße" zwei Einlaufbauwerke errichtet und mit einem Ablaufkanal DN 300/DN 500 in Richtung Bahnunterführung geführt.

#### 1.5 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die Fahrbahn weist eine Bestandsbreite zwischen 4,25 m und 4,80 m auf und ist damit ebenso wie der vorhandene Straßenaufbau für die vorhandene Verkehrsbelastung als unzureichend zu bezeichnen. Verbreitet sind großflächige Schäden an der Fahrbahndecke (Risse, Aufplatzungen und Flicker) vorhanden. Ein Begegnungsverkehr LKW / LKW ist bei dieser vorhandenen Fahrbahnbreite nicht möglich.

#### 1.6 Trassenbeschreibung der Varianten

Im vorliegenden Vorentwurf werden 3 Varianten zur Sanierung der "Hallgartener Straße" und dem "Oestricher Weg" zwischen der Straße "Am Pfaffenberg" im Stadtteil Oestrich und dem "Sterzelpfad" im Stadtteil Hallgarten betrachtet. Der Planungsbereich wird durch den zugehörigen Grenzverlauf eingegrenzt.

Die Varianten unterscheiden sich in der Gestaltung und der daraus resultierenden Anpassung der Querschnittsaufteilung wie folgt:

##### ➤ Variante 1 - Deckensanierung

- Abfräsen der oberen Asphaltsschichten (10 cm)
- Bestehende Breite der Fahrbahn mit 4,25 m bis 4,80 m bleibt bestehen
- Aufbau der neuen Fahrbahn mit einer Asphalttrag- und Asphaltdeckschicht entsprechend der Bauklasse 1,0
- Erneuern des beidseitigen Bankettstreifens auf einer maximalen Breite von 50 cm
- Keine grundsätzlichen Veränderungen an den Entwässerungseinrichtungen

➤ Variante 2 – Grundhafter Ausbau im Bestand

- Auskoffering des vorhandenen Fahrbahn- und Bankettbereiches
- Bestehende Breite der Fahrbahn mit 4,25 m bis 4,80 m bleibt bestehen
- Aufbau mit Frostschuttschicht, Asphalttrag- und Asphaltdeckschicht entsprechend der Bauklasse 1,8
- Erneuern des beidseitigen Bankettstreifens auf einer maximalen Breite von 50 cm
- Keine grundsätzlichen Veränderungen an den Entwässerungseinrichtungen

➤ Variante 3 – Grundhafter Ausbau gemäß RQ 9

- Ausbau der Fahrbahn durchgehend in einer Breite von 6,00 m und beidseitigem Bankett von je 1,50 m
- Zum Abfangen des seitlich angrenzenden Geländes in Teilabschnitten setzen von Stützwinkelementen
- Neugestaltung der Straßenentwässerung
- Abfangen der seitlich zulaufenden Oberflächenwässer über neue Einlaufbauwerke



## 2. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 2.1 Trassierung

#### Variante 1

Die erste Variante zur Sanierung der "Hallgartener Straße / Oestricher Weg" sieht auf einer Länge von insgesamt rd. 1.338 m eine **Deckensanierung** vor. Beginn der Deckensanierung mit Station 0 + 045,00 ist unterhalb der Straße "Am Pfaffenberg". Hier hat die vorhandene Fahrbahn eine Breite von  $b = 5,20$  m. Im weiteren Verlauf reduziert sich diese Breite auf rd.  $b = 4,40$  m bei Stat. 0 + 125,00 und verläuft in dieser oder einer annähernd gleichen Breite bis Stat. 1 + 310,00 unmittelbar vor den Ortseingang von Hallgarten. Hier weitet sich die Fahrbahn bis zum Übergang in den "Sterzelpfad" und dem Ausbauende bei Stat. 1+365,28 zu  $b = 6,76$  m auf. Die vorhandene Bordanlage zwischen der Station 1 + 332,00 und dem Ausbauende bleibt bestehen und die Deckensanierung erfolgt dazwischen.

Im Zuge der Deckensanierung wird beidseitig das Bankett der Fahrbahn mit mindestens  $b = 35$  cm - bzw. falls im Bestand breiter, dann in der Bestandsbreite – neu hergestellt.

#### Variante 2

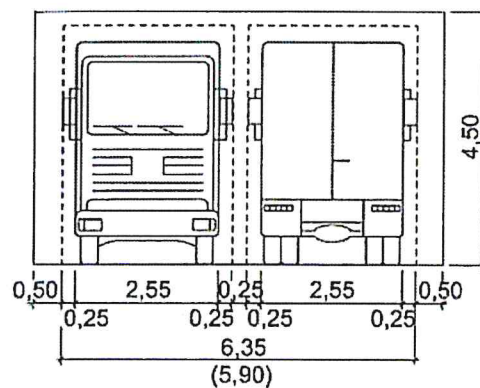
Die zweite Variante zur Sanierung der "Hallgartener Straße / Oestricher Weg" sieht auf einer Länge von insgesamt rd. 1.338 m einen **grundhaften Ausbau** in der Bestandsbreite vor. Beginn dieses Ausbaus ist – wie bei Variante 1 - bei Station 0 + 045,00 unterhalb der Straße "Am Pfaffenberg". Die Fahrbahn wird analog der Variante 1 in der entsprechenden Bestandsbreite bis Stat. 1 + 310,00 unmittelbar vor den Ortseingang von Hallgarten grundhaft erneuert. Hier weitet sich die Fahrbahn bis zum Übergang in den "Sterzelpfad" und am Ausbauende bei Stat. 1+365,28 zu  $b = 6,76$  m auf. Die vorhandene Bordanlage zwischen der Station 1 + 332,00 und dem Ausbauende bleibt bestehen und der grundhafte Ausbau erfolgt zwischen diesen Borden..

Auch hier wird - wie in Variante 1 - beidseitig das Bankett der Fahrbahn mit mindestens  $b = 35$  cm - bzw. falls im Bestand breiter, dann in der Bestandsbreite – neu hergestellt.

### Variante 3

Variante 3 sieht einen **grundhaften Ausbau entsprechend dem Regelquerschnitt RQ 9** für Straßen der Entwurfsklasse 4 der RAL 2012 vor. Dieser Querschnitt kommt in der Regel bei einer Verkehrsbelastung bis zu 3.000 Kfz/24 h und einem Schwerlastverkehr bis zu 150 Fahrzeuge/Tag zur Anwendung. Die Trasse der vorhandenen Fahrbahn ändert sich nicht, allerdings erfolgt ein grundhafter Ausbau auf einer durchgehenden Breite der Fahrbahn zwischen der Stat. 0 + 045,00 und der Stat. 1 + 332,00 von  $b = 6,00$  m sowie einem beidseitigen Bankett von jeweils  $b = 1,50$  m. Auch in dieser Variante wird der letzte Teilabschnitt lediglich zwischen den bestehenden Bordanlagen grundhaft erneuert, so dass hier keine Veränderungen an der vorhandenen Fahrbahnbreite vorgenommen werden.

Der gewählte RQ 9 wird bei Straßen angewendet, die dem nähräumigen Verkehr dienen. Mit einer Fahrbahnbreite von  $b = 6,00$  m ist ein Begegnungsverkehr LKW/LKW mit verminderter Geschwindigkeit möglich. Grundsätzlich können diese Straßen auch vom landwirtschaftlichen und nicht motorisierten Verkehr mitgenutzt werden.



Damit die Fahrbahn in einer durchgehenden Breiten von  $b = 6,00$  m und das seitliche Bankett mit jeweils  $b = 1,50$  m hergestellt werden kann, sind zum Teil Grundstücksankäufe erforderlich, da die Parzelle nicht überall die erforderliche Breite von  $b = 9,00$  m aufweist.

Entlang des Banketts sind in einigen Teilabschnitten aufgrund der vorhandenen Höhenlage des angrenzenden Geländes Winkelstützmauern erforderlich. Um die statischen Erfordernisse zu erfüllen, ist es erforderlich den Fuß der Winkelstützmauern in manchen Bereichen auf den Privatgrundstücken anzuordnen. Hierzu sind Abstimmungsgespräche mit den Grundstückseigentümern erforderlich.

## 2.2 Querschnitt

### Variante 1

In der Variante 1 ist lediglich eine Deckensanierung in der Bestandsbreite sowie eine Anpassung des beidseitigen Bankettstreifens vorgesehen. Hierzu ist geplant die vorhandene Asphalttschicht samt anhaftendem Unterbau in einer Stärke von ca. 10 cm abzufräsen und in Anlehnung an die Bauklasse 1,0 der RStO 2012 mit einer Asphalttragschicht und einer Asphaltdeckschicht wiederherzustellen.

### Fahrbahn- Bauklasse 1,0

4,0 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 DN
12,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 TN
	vorh. Auffüllung Kies
<hr/>	
16,0 cm	Gesamtaufbau

Abgesehen von der Herstellung des Bankettstreifens sind keine weiteren Oberflächenarbeiten erforderlich. Die beidseitige Bordanlage im Übergangsbereich "Oestricher Weg" / "Sterzelpfad" soll, wenn möglich bestehen bleiben.

### Variante 2 – Bauklasse 1,8

In der Variante 2 ist ein grundhafter Ausbau in der Bestandsbreite sowie eine Anpassung des beidseitigen Bankettstreifens vorgesehen. Die bestehende Fahrbahn wird bis zu einer Tiefe von 60 cm ausgekoffert und entsprechend der Bauklasse 1,8 der RStO 2012 hergestellt. Eine Verbreiterung der Fahrbahn ist in dieser Variante nicht vorgesehen.

### Fahrbahn

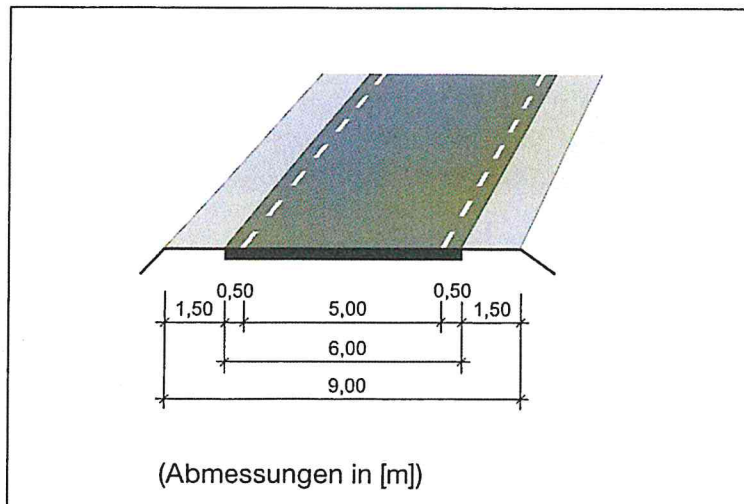
4,0 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 DN
16,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 TN
40,0 cm	Frostschutzschicht 0/45 mm
<hr/>	
60,0 cm	Gesamtaufbau

Analog zur Variante 1 sind abgesehen von der Herstellung des Bankettstreifens keine weiteren Oberflächenarbeiten erforderlich. Die beidseitige Bordanlage im Übergangsbereich "Oestricher Weg" / "Sterzelpfad" soll, wenn möglich bestehen bleiben.

Gegebenenfalls ist eine Umlegung der vorhandenen Kabelanlagen erforderlich.

Variante 3

In der Variante 3 ist ein grundhafter Ausbau entsprechend dem Regelquerschnitt RQ 9 der RAL 2012 geplant. Dieser Querschnitt gibt eine Gesamtausbaubreite für Fahrbahn und Bankett von insgesamt  $b = 9,00$  m vor.



**Bild 8: Regelquerschnitt RQ 9**

Der Straßenkörper wird bis zu einer Tiefe von 60 cm auf der erforderlichen Breite ausgekoffert und entsprechend der Bauklasse 1,8 der RStO 2012 hergestellt.

Fahrbahn – Bauklasse 1,8

4,0 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 DN
16,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 TN
40,0 cm	Frostschutzschicht 0/45 mm
60,0 cm	Gesamtaufbau

Der Bankettstreifen wird beidseits mit einer Breite von  $b = 1,50$  m auf der neu hergestellten Frostschutzschicht angelegt. Zwischen der Station 1+332,00 m und dem Ausbauende erfolgt der grundhafte Ausbau innerhalb der vorhandenen Bordanlagen in der vorgegebenen Bestandsbreite mit dem zuvor genannten Aufbau.

Gegebenenfalls ist bei dieser Variante eine Tieferlegung der vorhandenen Kabel erforderlich. Diese Leistungen sind in der Kostenschätzung nicht erfasst.



### 2.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

In den Kreuzungsbereichen zu den Straßen "Am Pfaffenberg" und "Sterzelpfad" sowie den diversen einmündenden Wirtschaftswegen erfolgt der Ausbau bis zum Ende der Abrundungen und die Straßen/Wege werden an die neue Fahrbahn der "Hallgartener Straße" und dem "Oestricher Weg" angepasst. Das jeweilige Ausbauende ist in den Lageplänen gekennzeichnet.

### 2.4 Gegenüberstellung der Varianten

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Kurzbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deckensanierung gemäß Bkl 1,0 in der Bestandsbreite zwischen 4,25 m und 4,80 m</li> <li>• Bankettstreifen zwischen 0,30 m und 0,50 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundhafter Ausbau gemäß Bkl 1,8 in der Bestandsbreite zwischen 4,25 m und 4,80 m</li> <li>• Bankettstreifen zwischen 0,30 m und 0,50 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundhafter Ausbau mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m gemäß Bkl 1,8</li> <li>• Bankett beidseitig mit b = 1,50 m</li> </ul>
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geringe Baukosten</b></li> <li>• <b>Kurze Bauzeit</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verbesserung des Straßenaufbaus und hierdurch ein längerer Nutzungszeitraum</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Deutliche Verbesserung der Verkehrssituation durch die geplante Breite von b = 6,00 m</b></li> <li>• <b>Kann aufgrund der Breite auch vom Radverkehr genutzt werden</b></li> </ul>
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine gravierende Verbesserung des Straßenaufbaus</b></li> <li>• <b>Keine Verbesserung der Verkehrssituation</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine Verbesserung der Verkehrssituation</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sehr hohe Baukosten</b></li> <li>• <b>Deutlich größeres Baufeld</b></li> <li>• <b>Lange Bauzeit</b></li> <li>• <b>Grundstücksankäufe erforderlich</b></li> <li>• <b>Winkelstützmauer in Teilbereichen erforderlich, hierzu Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern der angrenzenden Parzellen notwendig</b></li> <li>• <b>Vollständige Erneuerung der Entwässerung erforderlich</b></li> </ul>

## 2.5 Baugrund / Erdarbeiten

Seitens der Stadt Oestrich-Winkel wurde Anfang April 2020 das Bodenmechanische Labor Gumm beauftragt entsprechende Bodenuntersuchungen durchzuführen. Ende April wurde die Vor-Ort-Untersuchung an insgesamt 16 Kleinrammbohrungen bis ca. 1,50 m Tiefe ausgeführt. Das Bodengutachten wurde Anfang Juni 2020 vorgelegt.

## 2.6 Entwässerung

### Variante 1 und 2

In der Variante 1 und der Variante 2 ist keine Veränderung an der vorhandenen Straßenentwässerung vorgesehen. Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird über die vorhandenen Wegeseitengräben gesammelt und in einen Regenwasserkanal eingeleitet (siehe Punkt 1.4).

### Variante 3

Aufgrund der gewählten Ausbaubreite in der Variante 3 kann die vorhandene Straßenentwässerung nicht mehr in dieser Form bestehen bleiben und muss vollständig erneuert werden. Straßenmittig wird ein Sammelkanal in einer Dimension von DN 500 angeordnet an welchen die neu zu versetzenden Einlaufbauwerke angeschlossen werden.

## 2.7 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrseinrichtungen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

## 2.8 Leitungen

Im gesamten Planungsbereich verlaufen Fernmeldeleitungen der Telekom (längs) sowie Hochspannungskabel der Syna und eine Transportleitung des Wasserbeschaffungsverbandes Rheingau Taunus (quer), die im Zuge der Maßnahme (Variante 2 und 3) zu sichern oder umzulegen wären.

## 2.9 Schutzgebiete

Von der geplanten Maßnahme sind weder Wasserschutzgebiete noch Gebiete nach der Natura 2000 – Verordnung betroffen.

### 3. Erläuterung zur Kostenermittlung

#### 3.1 Kosten

Die Kosten der Baumaßnahme ermitteln sich (gemäß beigefügter Kostenermittlungen) wie folgt:

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<b>Baukosten - netto - Unvorhergesehenes</b>	520.425,00 €	959.955,00 €	2.431.105,00 €
	9.575,00 €	10.045,00 €	18.895,00 €
<b>Gesamtsumme - netto - Zzgl. 19 % MwSt.</b>	<b>530.000,00 €</b>	<b>970.000,00 €</b>	<b>2.450.000,00 €</b>
	100.700,00 €	184.300,00 €	465.500,00 €
<b>Gesamtsumme - brutto -</b>	<b>630.700,00 €</b>	<b>1.154.300,00 €</b>	<b>2.915.500,00 €</b>

#### 3.2 Kostenträger

Kostenträger ist die Stadt Oestrich-Winkel.



#### 4. Zusammenfassung

Der vorliegende Entwurf zur Sanierung der Freien Strecke zwischen den Stadtteilen Oestrich und Hallgarten "Hallgartener Straße / Oestricher Weg" sieht 3 Varianten mit verschiedenen Querschnittsformen im Aufbau und der Ausbaubreite vor:

1. Deckensanierung
2. Grundhafter Ausbau in der Bestandsbreite
3. Grundhafter Ausbau gemäß RQ 9

Die Kosten insbesondere der Variante 3 – grundhafter Ausbau gemäß RQ 9 der RAL 2012 - sind im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 sehr hoch, was sich in der Verbreiterung der Fahrbahn von 4,20 m auf 6,00 m und der Anlage eines beidseitigen Banketts in  $b = 1,50$  m begründet. In dieser Variante kommt hinzu, dass die vorhandene Entwässerungsanlage vollständig erneuert bzw. umgebaut werden muss.

## Domine, Bianca

---

**Betreff:** WG: 1854\_20 Stadt Oestrich-Winkel, Ausbau der "Hallgartener Straße" zwischen den Stadtteilen Oestrich und Hallgarten (Proj.-ID. DA00212)

**Von:** [Heiko.Krebs@mobil.hessen.de](mailto:Heiko.Krebs@mobil.hessen.de) <[Heiko.Krebs@mobil.hessen.de](mailto:Heiko.Krebs@mobil.hessen.de)>

**Gesendet:** Mittwoch, 8. April 2020 16:06

**An:** Judith Patzschke <[j.patzschke@iblang-wiesbaden.de](mailto:j.patzschke@iblang-wiesbaden.de)>

**Cc:** [holger.witt@mobil.hessen.de](mailto:holger.witt@mobil.hessen.de); [hans-joerg.hattemer@mobil.hessen.de](mailto:hans-joerg.hattemer@mobil.hessen.de)

**Betreff:** AW: 1854\_20 Stadt Oestrich-Winkel, Ausbau der "Hallgartener Straße" zwischen den Stadtteilen Oestrich und Hallgarten (Proj.-ID. DA00212)

Sehr geehrte Frau Patzschke,

eine Vorgabe im Förderhandbuch, wie der Umbau/Ausbau der „Hallgartener Straße“ von Seiten der Kommune geplant werden soll, gibt es nicht. Es gibt lediglich darin eine Festlegung, wie und ob Straßen,

- a. für die eine Ausbau nach RAL geplant ist bzw.
- b. für die Ausbau/eine grundhafte Erneuerung im Bestand und somit nicht nach RAL geplant ist, gefördert werden können.

zu a.

Bei Planungen und Entwürfen für Neu- und Ausbau ist mindestens der Regelquerschnitt RQ9 für Straßen der EKL 4 der RAL zugrunde zu legen. Die bisherigen Sonderregelungen zum Ausbau "schmaler Kreisstraßen" entfallen damit.

zu b.

Erneuerungen sind von der Regelung nach RAL ausgenommen. Sie sind gemäß RStO 12, Kapitel 2.4.2, förderfähig, wenn die Erneuerung die Belastungsklasse "Bk 1,8" nach RStO 12 oder höher vorsieht und die Fahrbahn gegenüber dem Istzustand nicht schmaler wird.

Bei einem Förderantrag mit der Ausbauform "Erneuerung" hat der Zuwendungsempfänger folgende Nachweise zu liefern:

- asphaltierte Fahrbahnbreite mindestens 4,50 m,
- Bankette befahrbar, d.h. dauerhaft standfest gehärtet und mit geringerer Querneigung (6-8 % statt 12 %) ausgebildet.

Bei Straßen mit einer asphaltierten Querschnittsbreite unter 6,00 m ist eine Analyse des Unfallgeschehens vorzunehmen:

- Nachweis, dass keine Unfallhäufungsstellen oder -linien in dem betreffenden Abschnitt während der letzten 3 Jahre vorhanden waren,
- Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse,
- Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde.

Daraus wäre zu folgern, dass eine Förderung für den Ausbau der „Hallgartener Straße“ auf 5,0m nach dem Handbuch Hessen Mobil Kap. 4.9 nicht erfolgen kann.

Allerdings:

Im Vorgriff einer sich in Abstimmung befindlichen Richtlinie zum Mobilitätsfördergesetz (MobiFöG) sowie in Bezug auf das MobiFöG selbst können Erneuerungen i.S. des § 1 Abs. 1 MobiFöG nur gefördert werden, wenn diese der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen (Oberziel). Insofern muss bei durch die Erneuerung eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation eintreten. Dieses Ziel ist i.S. des MobiFöG nur durch einen Ausbau zu erreichen. Vorhaben, die ausschließlich auf die Unterhaltung oder Erhaltung der baulichen Substanz abzielen, sind nicht förderfähig.

Eine Förderung der Maßnahme ist möglich, wenn der vorhandene Aufbau den zukünftigen Belastungen angepasst wird und die vollständige Wiederherstellung des Gebrauchs- und Substanzwertes, mit langfristiger Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit erfolgt.

D.h. in diesem Ausnahmefall kann auch ein Ausbau im Bestand erfolgen, auch wenn ein Nachweis einer Belastungsklasse größer gleich Bk1,8 nicht erbracht werden kann. In jedem Fall muss ein Aufbau nach RStO 12 gewählt werden.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Heiko Krebs



Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
Wiesbaden  
KC Verkehrsinfrastrukturförderung Süd  
Welfenstraße 3a  
65189 Wiesbaden

Tel.: +49 (611) 7653755  
Fax: +49 (611) 7653751  
[heiko.krebs@mobil.hessen.de](mailto:heiko.krebs@mobil.hessen.de)  
<https://mobil.hessen.de>  
<https://landhatzukunft.hessen.de>

**Von:** Judith Patzschke <[j.patzschke@iblang-wiesbaden.de](mailto:j.patzschke@iblang-wiesbaden.de)>

**Gesendet:** Freitag, 3. April 2020 11:29

**An:** Krebs, Heiko (Hessen Mobil) <[Heiko.Krebs@mobil.hessen.de](mailto:Heiko.Krebs@mobil.hessen.de)>

**Betreff:** 1854\_20 Stadt Oestrich-Winkel, Ausbau der "Hallgartener Straße" zwischen den Stadtteilen Oestrich und Hallgarten

Sehr geehrter Herr Krebs,

wie bereits telefonisch besprochen, möchte die Stadt Oestrich-Winkel die „Hallgartener Straße“ zwischen den Stadtteilen Oestrich und Hallgarten ausbauen und hat hierfür eine Anmeldung für das Förderprogramm 2020 für den kommunalen Straßenbau eingereicht. Unter Vergabe der Projekt ID: DA00212 wurde mit Schreiben vom 13.01.2020 mitgeteilt, dass aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel eine Berücksichtigung des Vorhabens vorerst nicht möglich ist.

Gemäß den Förderrichtlinien Punkt 4.9.5.7 „Anwendung der RAL bei Landstraßen“ besteht die Vorgabe die „Hallgartener Straße“ mit einem Mindestquerschnitt RQ9 (Gesamte Ausbaubreite 9,00 m einschließlich beidseitigem Bankett) herzustellen. Dies ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (befestigte Wegeseitegräben beidseits der vorhandenen Straße, steile Böschungen zum angrenzenden Gelände und einer Parzellenbreite von zum Teil unter 9,00 m) nur mit sehr großem Aufwand und hohen Kosten umsetzbar.

Alternativ kann gemäß Richtlinie eine Erneuerung der vorhandenen Fahrbahn in der bestehenden Breite von  $b = 4,50$  m durchgeführt werden. Hierzu ist gemäß Förderrichtlinie eine Belastungsklasse von Bk 1,8 oder höher erforderlich, welche von der „Hallgartener Straße“ nicht erfüllt wird.



Ist daher aufgrund der bestehenden Förderrichtlinien davon auszugehen, dass bei einem geplanten Ausbau der „Hallgartener Straße“ in einer Breite von ca. 4,50 m bis 5,00 m und mit einem beidseitigen Bankett von rd. 0,50 m, die Maßnahme von der Förderung ausgeschlossen wird und auf eine Antragstellung verzichtet werden sollte?

Für eine kurze Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Judith Patzschke

Ingenieurbüro Lang  
Haus F / Officio II  
65195 Wiesbaden

Fon: 0611 / 609 117 25

Fax: 0611 / 609 117 29

Email: [j.patzschke@iblang-wiesbaden.de](mailto:j.patzschke@iblang-wiesbaden.de)

Steuer-Nr. 040 832 61408



## Beschlussvorlage

Nr: 2021/40

Aktenzeichen	Do
Dezernat / Fachbereich	Fachbereich Bauen
Vorlagenerstellung	Bianca Domine

Verfahrensgang	Termin
Magistrat	22.03.2021
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	21.09.2021
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	30.11.2021
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	22.03.2022

### Variantenüberprüfung der Hallgartener Straße mit einem Rad- und Gehweg

#### Beschlussvorschlag

1. Die Stellungnahme von Hessen Mobil wird zur Kenntnis genommen.
2. Für den gewünschten Rad- und Gehweg wird eine separate Wegeführung durch die Weinberge genutzt.
3. Die Straße soll gem. den Förderrichtlinien weitergeplant werden. Der notwendige Grunderwerb ist zu tätigen. Nach Erwerb ist ein Antrag auf Förderung zu stellen.  
oder: die Straße soll gem. Vorlage 2020/116 Ausbauvariante 2 (geringerer Straßenquerschnitt ohne Förderung, ohne Grunderwerb) weitergeplant werden.
4. Die notwendigen HH-Mittel sind in den HH einzuplanen
5. Die Ortsbeiräte schlagen 2- 3 Varianten der möglichen Radwegeführung vor, die planerisch betrachtet werden sollen. Hierfür sind durch die Verwaltung die Kosten zu ermitteln und den Gremien zur Beratung vorzulegen.

#### Sachverhalt

Hessen Mobil wurde nochmals angefragt, welche Mindestausbaubreiten notwendig sind, um eine Förderung zu erhalten.

Um eine Förderzusage zu bekommen, muss durch die Stadt ein Nachweis ggf. mittels Verkehrsuntersuchung geführt werden, dass die parallel verlaufende K 634 nicht wesentlich durch den Ausbau der Hallgartener Straße entlastet wird (s. Anlage Antwort Hessen Mobil).

Zur Förderfähigkeit wurden klare Aussagen gem. der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen getroffen. Der förderfähige Ausbau ohne Rad- und Gehweg wurde bereits in der Vorlage 2020/116 in der Variante 3 mit Kosten versehen.

**Nur Straße** (Variante 3 Vorlage 2020/116)

1,50	+	6,00	+	1,5	=	<b>9,0 m</b>
Sicherheitsabstand (kein Entwässerungsgraben)	+	Straße	+	Sicherheitsabstand (kein Entwässerungsgraben)	=	<b>förderfähige Mindestbreite nach Norm</b>

Es sollte eine Planung mit Kostenschätzung vorgenommen werden, in der die Straße angehoben/aufgefüllt wird um ggf. auf die notwendigen Stützmauern zu verzichten. Die Kosten für die Auffüllung (2.400 m<sup>3</sup>) belaufen sich auf ~525.000 €, die Kosten der Stützmauern belaufen sich auf ~575.000 €. Durch die notwendig werdenden Anböschungen bei Auffüllung wird jedoch mehr Grunderwerb notwendig werden, da eine Angleichung in Privatgrundstücken nicht rechtmäßig ist. Bei einer Auffüllung ist auch ein aufwändiger naturschutzrechtlicher Antrag zu stellen.

**Die neu zu überprüfende Variante mit einem Rad-/ Gehweg sieht folgende Mindestbreiten vor:**

1,50	+	6,00	+	1,75	+	2,50	+	> 0,50	=	<b>&gt;12,25 m</b>
Sicherheitsabstand (kein Entwässerungsgraben)	+	Straße	+	Sicherheitsabstand (ggf. Entwässerungsgraben)	+	Rad- und Gehweg	+	Sicherheitsabstand (kein Entwässerungsgraben)	=	<b>förderfähige Mindestbreite nach Norm</b>

Wie bereits berichtet, ist in Teilen die Mindestbreite von 9,00 m nicht vorhanden. Hier wird der Förderantrag erst genehmigt werden, wenn sich der komplett benötigte Straßenquerschnitt im Besitz der Stadt Oestrich-Winkel befindet, bzw. der Grunderwerb getätigt wurde.

In der Anlage „Luftbilder mit Kataster und Planungsgrenzen“ ist ersichtlich, in welchen Bereichen Grunderwerb notwendig ist. Die rot gestrichelte Linie stellt den Bereich dar, in dem eine Angleichung der Böschung erfolgen muss (Eingriff in Privatgrundstücke). Zur Orientierung kann die genaue Lage der Stationierung (z.B. 0+600) der Anlage „Stationierung“ entnommen werden.

Der Vorschlag von Hessen Mobil sieht vor, einen räumlich von der Straße getrennten Rad- und Gehweg anzuordnen. Dieser wäre förderfähig und könnte ohne Grunderwerb in absehbarer Zeit realisiert werden. Hier ist auch die Beleuchtung (solar) förderfähig.

## **Finanzielle Auswirkungen**

## **Anlage(n)**

1. Radwege-Varianten Oe-Ha (16.03.22)
2. Antwort Hessen Mobil
3. Stationierung
4. Luftbilder mit Kataster und Planungsgrenzen

Oestrich – Winkel, 16.03.2021

Dezernatsleiter

# Radwege Alternativen Oestrich - Hallgarten

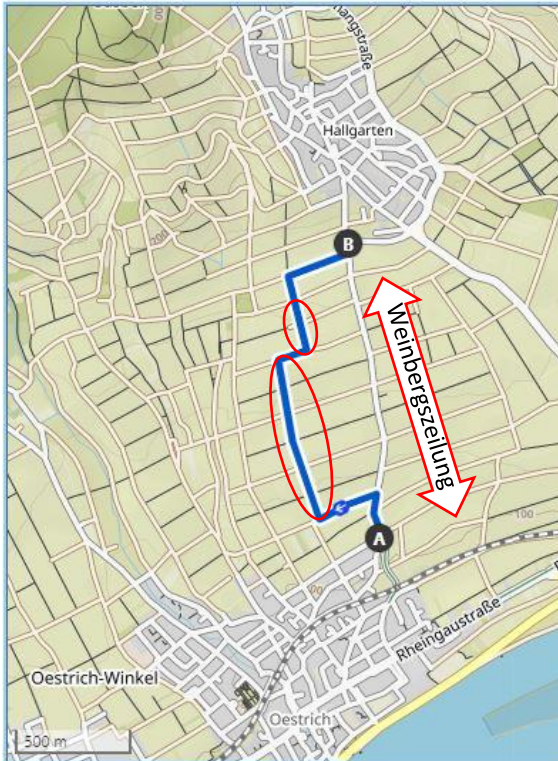
Klaus Bleuel, in Absprache mit  
Kurt Bussweiler (Fahrradbeauftragter Oestrich-Winkel)  
16. März 2022



# Varianten um die Hallgartener Straße

## Radweg Oe-Ha Var. H2

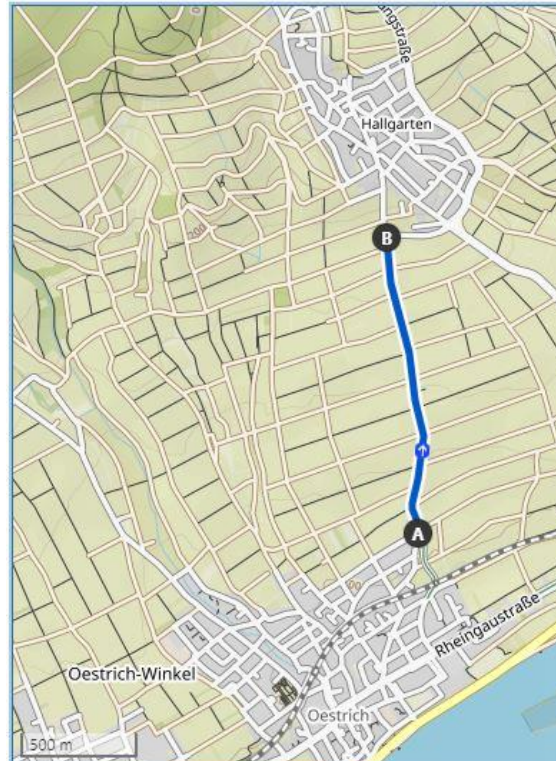
🕒 00:13 ↔ 1,97 km ⌀ 9,2 km/h ↗ 60 m ↘ 0 m



unbefestigt: 710 m +220 m

## Radweg Oe-Ha Var. H0

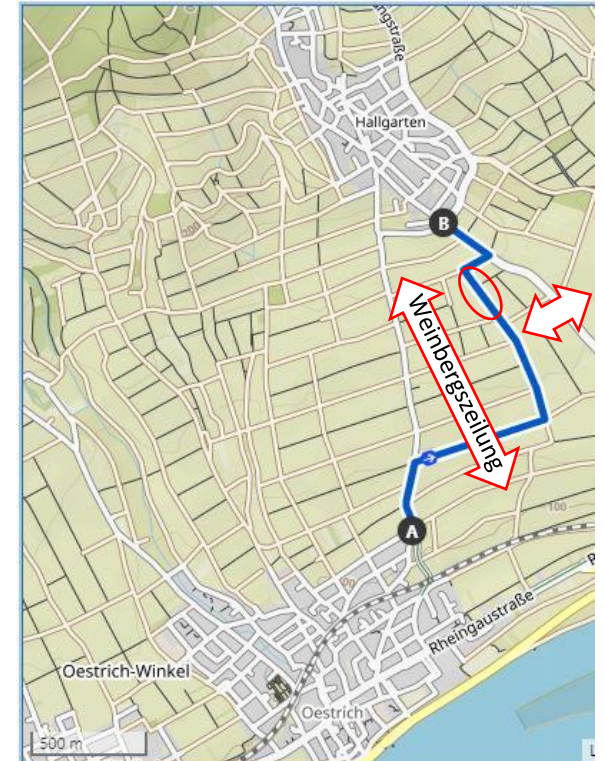
🕒 00:09 ↔ 1,30 km ⌀ 9,1 km/h ↗ 60 m



alles befestigt: Hallgartener Straße

## Radweg Oe-Ha Var. H1

🕒 00:12 ↔ 2,00 km ⌀ 10,3 km/h ↗ 60 m ↘ 0 m



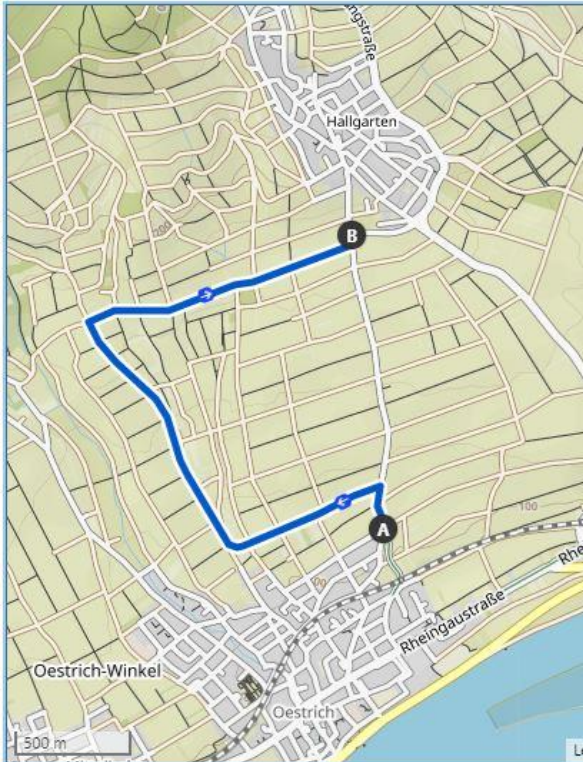
unbefestigt: 260 m



# Varianten über die Römerstraße

## Radweg Oe-Ha Var. R0

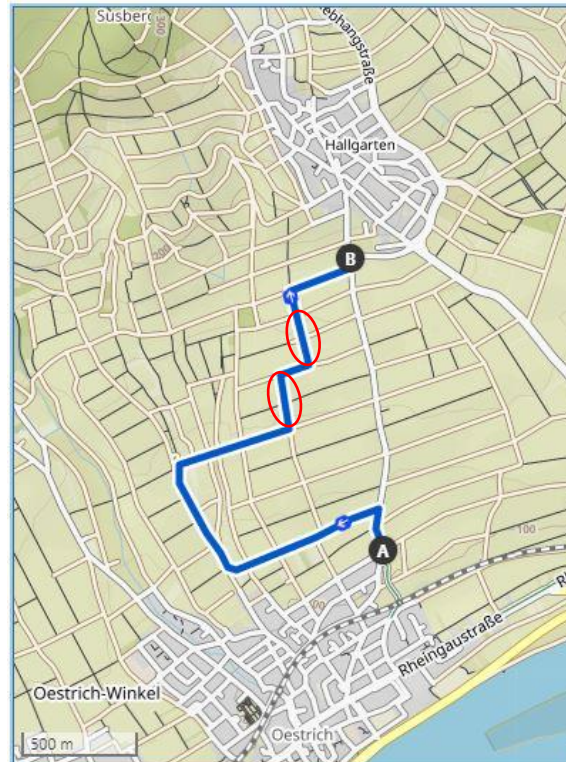
🕒 00:16 ↔ 3,29 km ⌀ 12,7 km/h ↗ 70 m ↘ 10 m



alles befestigt: Römerstr. + R3

## Radweg Oe-Ha Var. R1

🕒 00:15 ↔ 2,93 km ⌀ 11,8 km/h ↗ 60 m ↘ 0 m



unbefestigt: 240 m + 220 m

Entfernung Römerstraße – Hallgartener Straße: 700 m

# Variantenübersicht

	Variante R0	Variante R1	Variante H2	Variante H0	Variante H1
Kurzbeschreibung	Nur Römerstr. und R3	Römerstr. bis Halle; danach durch die Weinberge zum R3	Durch die Weinberge westl. der Hallgartener Straße	Über die Hallgartener Straße	Durch die Weinberge östlich der Hallgartener Straße
Länge ab Hallgartener Straße	3,3 km	2,9 km	2,0 km	1,3 km	2,0 km
Länge ab Römerstr.	2,6 km	2,2 km	2,7 km	2,0 km	2,7 km
Länge unbefestigte Feldwege	0 m	460 m	930 m	0 m	260 m
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ bestehende Straßen</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Immer die kürzeste Verbindung</li> <li>○ Einfachste Streckenführung</li> <li>○ Geringste Konflikte mit landwirtschaftl. Verkehr</li> </ul>	
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Größter Umweg ab Hallgartener Straße</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Größter Anteil unbefestigter Feldwege</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anbindung an K634 und Sterzelpfad mit Straßenquerungen</li> <li>○ Weinbergszeilung überwiegend quer zu den Feldwegen</li> </ul>
Empfehlungen	Diese Variante ist bereits vorhanden			Empfohlene weitere Variante	

Cc: [holger.witt@mobil.hessen.de](mailto:holger.witt@mobil.hessen.de); [Elena.Fey@mobil.hessen.de](mailto:Elena.Fey@mobil.hessen.de); [hans-joerg.hattemer@mobil.hessen.de](mailto:hans-joerg.hattemer@mobil.hessen.de)

Betreff: Verkehrsinfrastrukturförderung in Hessen DA00212

Sehr geehrte Frau Domine,

bitte entschuldigen Sie die verspätete Antwort auf Ihre Mail vom 23.12.2020! Wie ich Ihnen bereits telefonisch mitgeteilt hatte, befinden wir uns gerade immer noch in unserem Umstrukturierungsprozess, der doch mehr Kapazitäten bindet.

Bei dem von Ihnen geplanten Straßenausbau nach Hallgarten einschließlich dem Bau eines Rad- und Gehweges handelt es sich um eine zwischengemeindliche Verbindungsstraße, die grundsätzlich förderwürdig ist.

Da die Straße außer Orts verläuft, sind für die Dimensionierung der Fahrbahn aus Fördersicht die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) maßgebend. Bei einer Straße der EKL 4 ist der kleinste Querschnitt der RQ9, der neben einer 6,0 m breiten Fahrbahn beidseitig 1,50 m breite Bankette vorsieht. Da diese Straße auch von Linienbussen befahren wird, ist dies der Mindestquerschnitt.

Der gemeinsame 2,50 m breite Rad- und Gehweg ist dabei mittels Mulde und einem 0,5 m breiten Sicherheitsabstand oder einem mind. 1,75 m breiten Trennstreifen getrennt von der Fahrbahn zu führen.

Der von Ihnen vorgeschlagene Querschnitt von insgesamt ca. 9,0 m Breite entspricht nicht diesen Kriterien, so dass die Maßnahme aus unserer Sicht entsprechend umzuplanen ist.

Zudem ist noch ggf. mittels einer Verkehrsuntersuchung nachzuweisen, dass die parallel verlaufende K 634 nicht wesentlich durch den Ausbau der Verbindungsstraße nach Hallgarten entlastet wird, da der überörtliche Verkehr weitestgehend über die Kreisstraße auf Grund ihrer Verkehrsbedeutung geführt werden soll.

Wie Sie mir telefonisch berichtet haben, soll jedoch primär ein Rad- und Gehweg zwischen Oestrich und Hallgarten entstehen. Hier wäre es ggf. sinnvoller, diesen auch räumlich getrennt von der Straße zu führen, wobei auch hier geklärt werden sollte, ob nicht ggf. der Rheingau-Taunus-Kreis als Straßenbaulastträger diesen bauen und finanzieren müsste.

Sofern Sie nur eine Rad- und Gehwegverbindung vorsehen, empfehle ich Ihnen, sich mit meiner Kollegin Frau Fey (Tel.: 06151 / 3306-3340; Email: [elena.fey@mobil.hessen.de](mailto:elena.fey@mobil.hessen.de)) in Verbindung zu setzen. Frau Fey ist bei uns im Fachdezernat die erste Ansprechperson für Projekte der Nahmobilität (Rad- und Gehwege).

Für weitere Fragen stehe ich Ihnen natürlich gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Marc Zeller

$1,50 + 6,0 + 1,50 = 9,00 \text{ m Förderfähig}$

$1,50 + 6,0 + 1,75 + 2,50 + 0,50 = 12,25 \text{ m Förderfähig}$

HESSEN



Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement  
Sachgebiet Verkehrsinfrastrukturförderung RheinMain  
Welfenstraße 3a, 65189 Wiesbaden

Tel.: +49 (611) 7653754

[marc.zeller@mobil.hessen.de](mailto:marc.zeller@mobil.hessen.de)

<https://mobil.hessen.de> | <https://www.instagram.com/hessenmobil/>



Am Galgenwege

Flur 24

Hinse-

Doos-  
berg

Doosberg

Doosberg

Hitz

Hitz



1000

900

800

700

600

500

400

300

200

100

Maßstab: 1:2500

Druckdatum: 14.01.2021

Ausgabe als Lageplan ist eine digitale Datei.  
Die Verantwortung für die Richtigkeit der Daten liegt bei dem Auftraggeber.





Maßstab: 1:2500

Druckdatum: 14.01.2021

Verzerrung durch Projektion und Vergrößerung des Maßstabes ist zu erwarten.  
Die Verantwortung für die Richtigkeit der Daten liegt bei dem Auftraggeber.





31

30

29

Hallgartener Straße

0+900

41

Maßstab:	1:250
Druckdatum:	14.01.2021
<small>Alle Maße sind der Liegezeichentabelle entsprechend. Die Verkleinerung ist eine Freigabe, nicht genehmigte Zwecke sind nicht zulässig.</small>	

21.74





- 0+850

$\frac{40}{1}$

- 0+800

1

Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 14.01.2021

Ansätze sind der Liegenschaftskarte 614062/2010-0001 entnommen.  
Die Veranschaulichung ist für die Zwecke der Karte erstellt.





75

Hallgartener Straße

+600

Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 14.01.2021

Ansätze der Liegenschaftskarte sind gesetzlich geschützt.  
Die Vermessung ist für private, wirtschaftliche Zwecke geteilt.

31.7.3





82

81

0+550

100

$\frac{98}{2}$

$\frac{98}{1}$

Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 14.01.2021

Ansätze der Liegenschaftskarte sind gesetzlich gesichert.  
Die Veränderung ist nur für gelegentliche Zwecke gestattet.

Bl. 7.3





46

8,50

0+300

Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 14.01.2021

Alle Maße sind Luftbildmaße und gestrichelt gezeichnet.  
Die Veranschaulichung ist nur für den Zweck der Darstellung.

3.7.2





79

148

0+100

7,0m

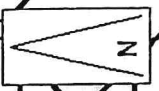
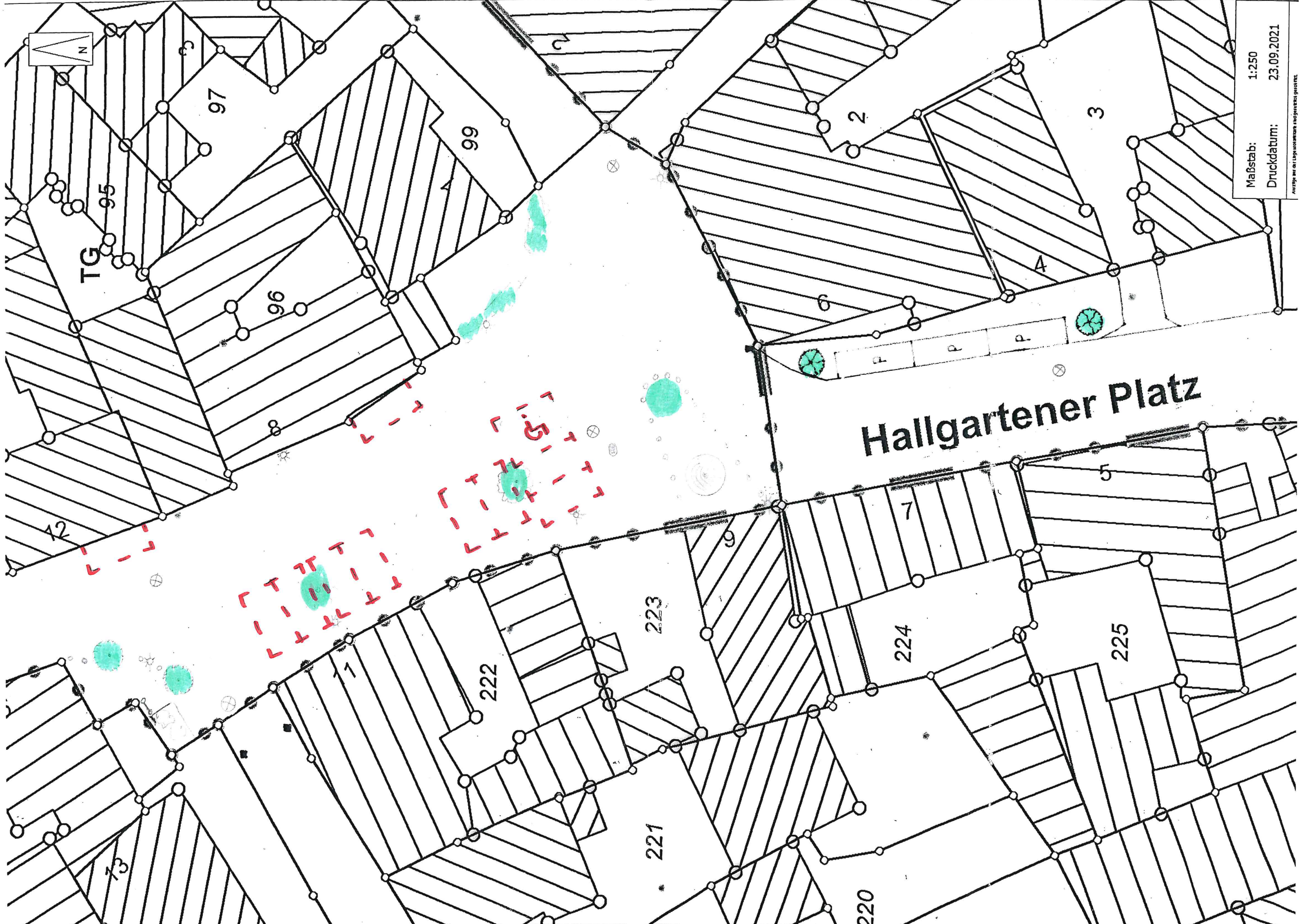
Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 14.01.2021

Auszüge aus der Liegenschaftskarte sind gesetzlich geschützt.

Die Verkleinerung erfolgt für technische Zwecke gerundet.

313.1





Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 23.09.2021  
Anfrage an: L&S-ARCHITECTUR UND GEBÄUDE GESTALTUNG

# Hallgartener Platz

TG

97

99

2

3

96

4

12

7

5

1

222

223

224

225

73

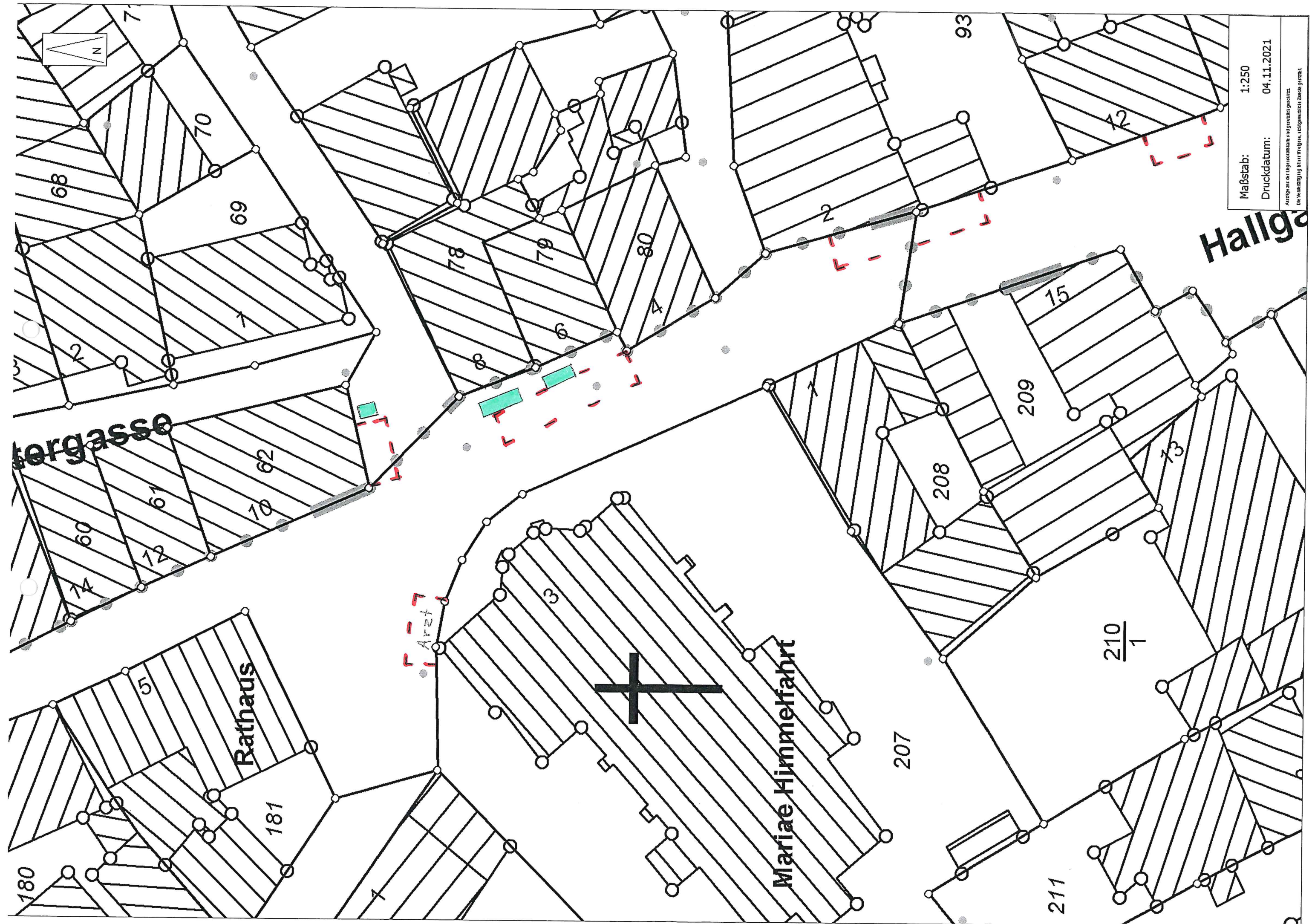
221

220





Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 04.11.2021  
Ausgabe an: Liegenschaftsamt Ingolstadt  
Druck: 04.11.2021

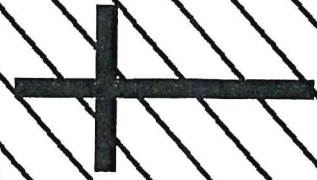


Rergasse

Rathaus

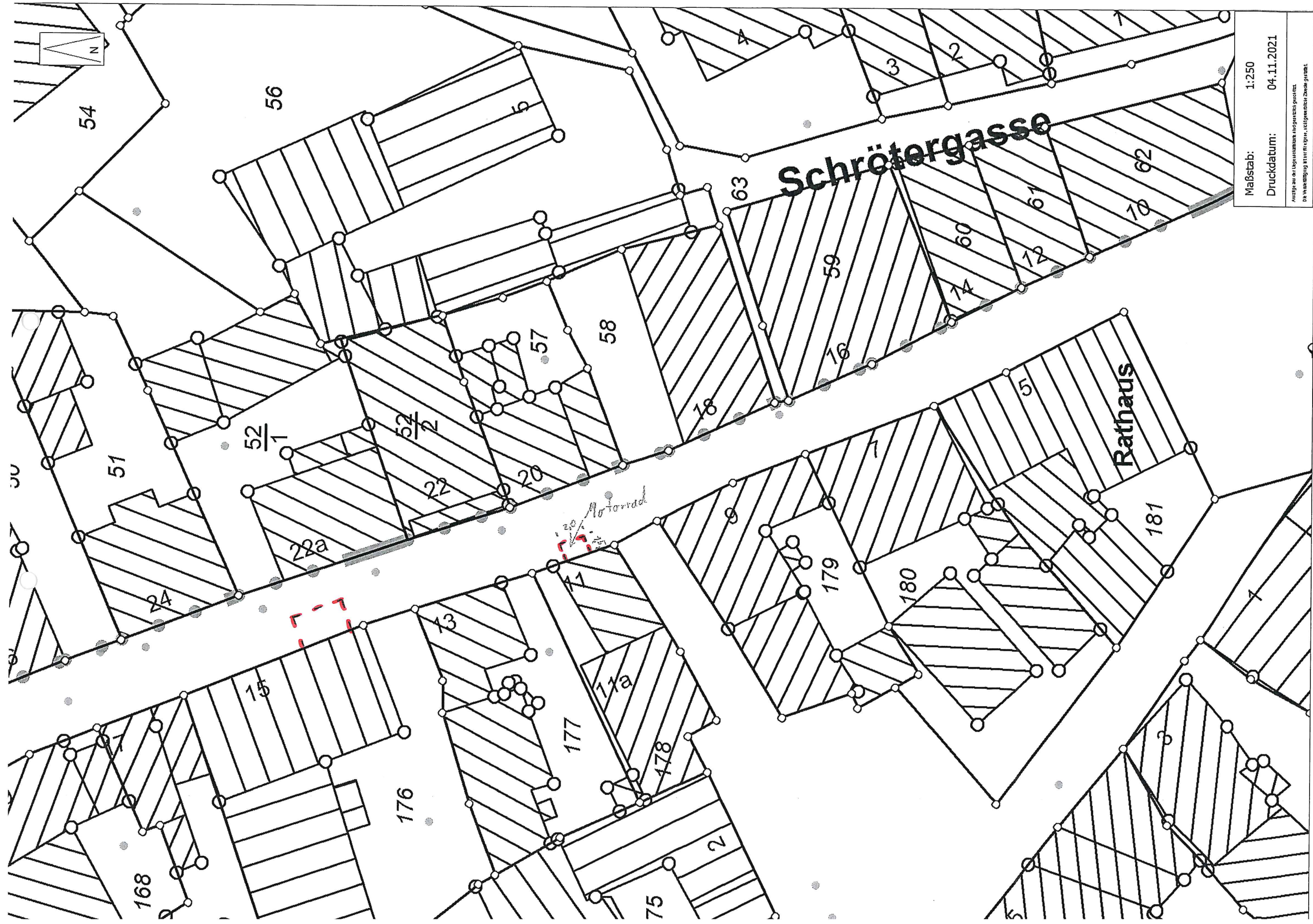
Mariae Himmelfahrt

Hallgasse



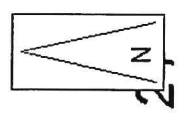
Arzt





Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 04.11.2021  
Ausgabe auf legierungsfähigem Papier  
Die Vermessung ist für die öffentliche Benutzung bestimmt.





08.11.21  
Änderung nach  
Verkehrsversuch  
(durch FF)

Fahrrad

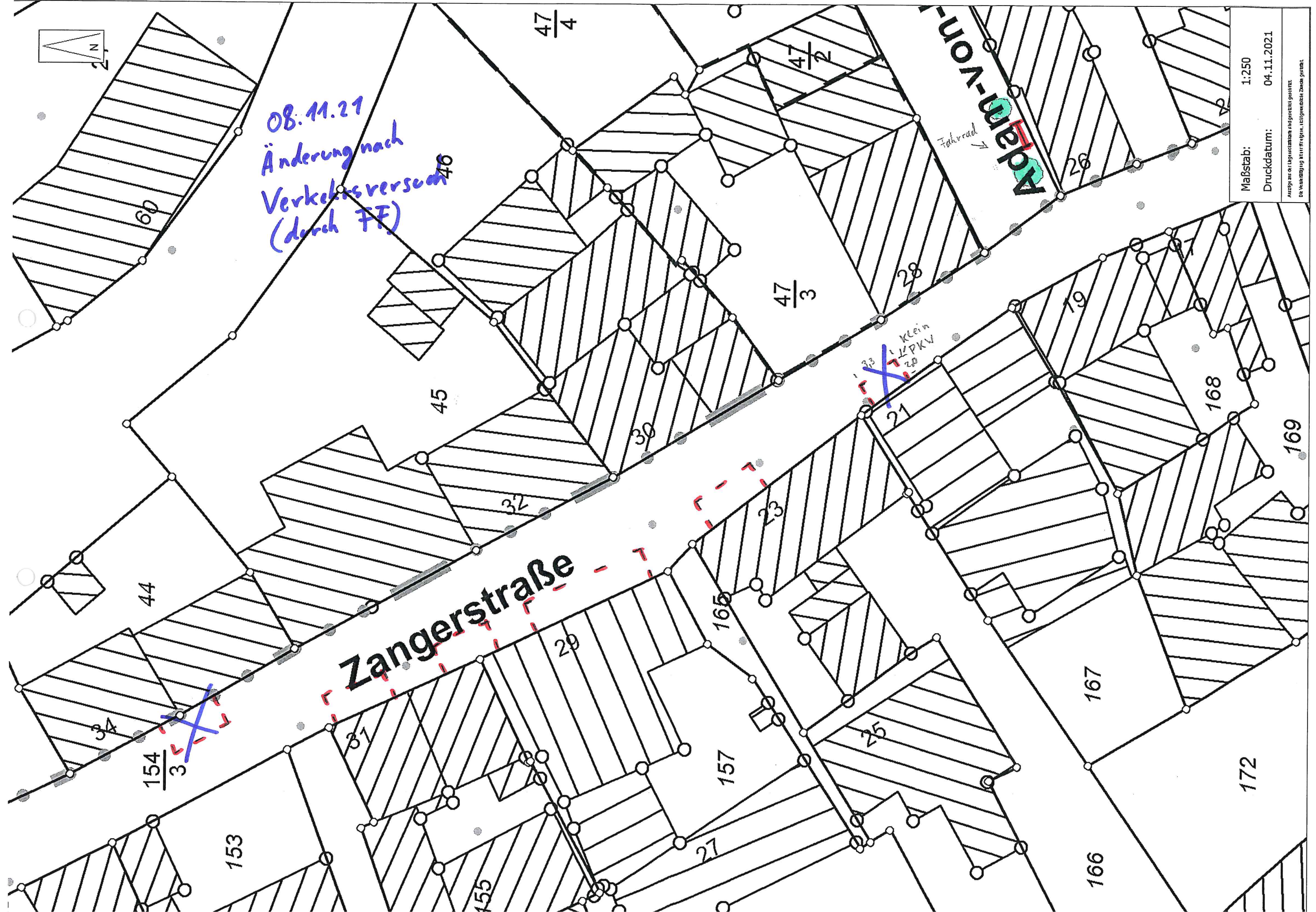
Klein  
PKW

Zangerstraße

Wohngebiet

Maßstab: 1:250  
Druckdatum: 04.11.2021

Auszug aus der Liegenschaftskarte des Bundesarchivs  
Die Vermessung ist im Originalzustand geblieben.





# Fraktion B90/GRÜNE in der Stadtverordnetenversammlung

## Antrag

Nr. 2021/239

Fraktionsvorsitz	Ingrid Reichbauer
------------------	-------------------

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	30.11.2021
Stadtverordnetenversammlung	13.12.2021

### Antrag B90/GRÜNE: Beitritt Oestrich-Winkels in die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

#### Antragstext

Der Magistrat wird gebeten, aktives Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen zu werden und der AGNH förmlich beizutreten. Die AGNH ist ein Netzwerk, das die Städte und Gemeinden darin unterstützt, ihren Fuß- und Radverkehr zu fördern.

#### Begründung

Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in Oestrich-Winkel ist aus Sicht der Antrag stellenden Fraktion dringend geboten. Wir möchten auch die Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen in Oestrich-Winkel verstärkt in den Blickpunkt nehmen. Es ist deshalb sinnvoll, als Stadt Oestrich-Winkel diesem Netzwerk des Landes Hessen offiziell beizutreten. Bereits nach Gründung des Netzwerkes im Jahr 2016 hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dies beantragt. Leider wurde dies damals abgelehnt. Der Beitritt zur AGNH ist kostenlos. Erwartet wird die Unterstützung der Leitlinien, dass die Förderung der Nahmobilität integraler Bestandteil des kommunalen Verkehrssystems ist. Die häufig zu starke Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr soll zugunsten der Nahmobilität verändert werden. Dies soll durch politische Beschlüsse bekräftigt werden. Durch den Beitritt erhält Oestrich-Winkel Zugang zu einem umfangreichen Netzwerk und vielen Hilfestellungen. So zum Beispiel profitieren sie von Veranstaltungen und Facharbeitskreisen, Pilotprojekten, gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit und gegenseitiger Unterstützung. Die Landesregierung stellt den Kommunen auf der Homepage der AGNH u.a. in Aussicht: "

Mit der AGNH möchte das Land insbesondere den effizienten Erfahrungsaustausch fördern, konkrete Beratung und Hilfestellungen bieten und die Öffentlichkeitsarbeit stärken. Dabei stehen auch die bundesweite Vernetzung und die Bereitstellung exklusiver Informationen im Fokus."

#### Finanzielle Auswirkungen

Keine

Oestrich-Winkel, 22.11.2021

Fraktionsvorsitz



## Mitteilungsvorlage

Nr: 2021/227

Aktenzeichen	
Dezernat / Fachbereich	Fachbereich Bauen
Vorlagenerstellung	Lisa Niegel

Verfahrensgang	Termin
Magistrat	22.11.2021
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	30.11.2021

**Mitteilung: Förderprogramm Lebendige Zentren (früher: städtebaulicher Denkmalschutz) für die Gesamtmaßnahme Brentanopark / Rheinufer / Bahnhof der Stadt Oestrich-Winkel  
Hier: Anmeldung der Projekte und Ausgaben für den Förderantrag 2022**

### Mitteilung

Die Stadt Oestrich-Winkel stellt im Zuge des Programmes Lebendige Zentren, früher: Städtebaulicher Denkmalschutz, jährlich einen Förderantrag. Der Antrag besteht aus einer Vielzahl von Formularen und Beschreibungen, die überwiegend deskriptiv sind. Mit dieser Vorlage soll über den Kern des Antrages, die anzumeldenden Projekte, informiert und diskutiert werden.

Zeitlich ist die Antragsphase sehr kurz getaktet. Der Bescheid für 2021 ist noch nicht erteilt worden. Erst nach der Erteilung des Bescheides gibt die WIBank die Antragsunterlagen für 2022 heraus, da erst mit dem Bescheid 2021 die Zwischenabrechnungen für den Antrag 2022 erstellt werden können. Im letzten Jahr ist der Bescheid am 09.12.2020 eingegangen und die Antragsunterlagen wurden von der WIBank am 17.12.2020 an die Kommunen versendet. Frist für die Abgabe des Antrages war der 01.03.2021.

Aufgrund dieses engen Zeitfensters sollen bereits mit dieser Vorlage die 2022 anzumeldenden Projekte vorgeschlagen, diskutiert und ggf. ergänzt werden. Dabei finden sich auch Projekte, die schon Gegenstand früherer Anträge waren. Hintergrund ist, dass in der Regel weniger Mittel bewilligt als beantragt werden, so dass eine nochmalige Antragstellung erforderlich wird, um die Mittel zu erhöhen.

Es sollen folgende Projekte angemeldet werden:

Parkplatz Badehaus	84.000 EUR
Molsberger Parkplatz	540.000 EUR
Terrasse mit Glycinienweg inklusive Beleuchtung Terrasse (Brentanopark)	480.000 EUR
Umgestaltung des südlichen Brentanoparkes inklusive Platanenweg	370.000 EUR
Modernisierung Scheune (Brentanopark)	300.000 EUR

Außenbeleuchtung Gastro-Terrassenbereich Brentanohaus	100.000 EUR
Umgestaltung Park und Eingangssituation Brentanoscheune	420.000 EUR
Umgestaltung Friedensplatz	400.000 EUR
Laubengang, Kerbeplatz	100.000 EUR
Allgemeinkosten:	
Kompetenzzentrum Hessenagentur	13.500 EUR
Management NH	60.000 EUR

Zu beachten ist, dass es sich lediglich um die Anmeldung handelt und das bei einem positiven Bescheid die Projekte mit Fördermitteln umgesetzt werden können. Welche Projekte dann tatsächlich auch vor dem Hintergrund der verfügbaren Mittel umgesetzt werden, ist gesondert zu beschließen.

Oestrich – Winkel, 15.11.2021

Der Bürgermeister



## Beschlussvorlage

Nr: 2021/229

Aktenzeichen	
Dezernat / Fachbereich	Fachbereich Bauen
Vorlagenerstellung	Lisa Niegel

Verfahrensgang	Termin
Magistrat	22.11.2021
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	30.11.2021
Magistrat	06.12.2021
Stadtverordnetenversammlung	13.12.2021
Magistrat	07.03.2022

### Weiteres Vorgehen auf dem ehemaligen Koepp-Areal

### Beschlussvorschlag

1. Der aktuelle Verfahrensstand wird zur Kenntnis genommen.
2. Statt der vom HFA mit Beschluss vom 12.11.2020 festgelegten Geschossflächenzahl ist die Grundflächenzahl für die Aufteilung 60:40 (Gewerbe:Wohnen) zugrunde zu legen.
3. Der Magistrat wird gebeten, eine Umsetzung der offenen Punkte entsprechend des HFA-Beschlusses vom 12.11.2020 bis zum 30.04.2022 herbei zu führen. Sofern dies nicht möglich ist, ist seitens der Stadt eine B-Planaufstellung entsprechend der HFA Beschlüsse vorzubereiten.

### Sachverhalt

Nach Standortaufgabe eines großen Chemiebetriebes steht in Oestrich-Winkel eine große innerstädtische Fläche zur Entwicklung zur Verfügung.

Für die ca. 12.000 Einwohner große Stadt bietet sich dadurch eine einmalige Chance im Bereich der Stadtentwicklung. Die Fläche liegt zwischen dem Ortseingang und der historischen Altstadt des Stadtteils Oestrich (Zwischen Sportplatzweg, Rheingaustraße, Europaallee und B42).

Aufgrund der Lage zwischen Rheingaustraße (B42alt, Hochwasserumleitungsstrecke und Haupterschließungsstraße) und Bundesstraße (B42) bzw. Rhein sowie den angrenzenden, bestehenden Gewerbebetrieben sind bei der Überplanung der Fläche einige Herausforderungen (z.B.: Gewerbe-, Freizeit- und Verkehrslärm, Hochwasser, Verkehr) zu bewältigen. Dennoch bietet die Entwicklung großes Potential.

## Rückblick

Ein Erwerb der Fläche durch die Stadt wurde im Dezember 2019 mit Beschluss der Stadtverordneten verneint. Stattdessen wurde beschlossen, dass ein Investor die Fläche erwirbt und die Stadt eigene Planungsvorstellungen und Regelungen in einem, mit dem Investor zu schließenden, städtebaulichen Vertrag sichert.

Zuvor haben verschiedene Interessenten ihre Konzepte vorgelegt und im Ältestenrat der Stadt präsentiert. Die Stadtverordneten sprachen sich für das Planungskonzept der Fa. J. Molitor Immobilien GmbH aus. Obwohl die Stadt kein Mitspracherecht bei den privaten Verkaufsverhandlungen hatte, gelang es der Wohnpark Heidesheim-Uhlerborn GmbH (WHU), welche zur J. Molitor Immobilien GmbH gehört, im 3. Quartal 2020 die Fläche zu erwerben.

Parallel dazu wurden von Magistrat (02.11.2020) und HFA (12.11.2020) folgende Vorgaben beschlossen, die bei der Entwicklung des Gebiets berücksichtigt und im städtebaulichen Vertrag gesichert werden sollen:

- 60% Gewerbe, 40% Wohnen (nach Geschossflächenzahl)
- Gemeinbedarfsfläche ca. 2000m<sup>2</sup> und Erstellung eines Funktionsgebäudes auf der Fläche
- Spielplätze
- 15% für Geringverdiener
- Einbeziehung der Unterführung am Sportplatz
- Prüfung einer Zuwegung unterhalb des ehemaligen Koepp-Tunnels
- Einheimischenquote bei Wohnraumveräußerung durch Investor
- Gemeinsame Nutzung der Aldi-Zufahrt verhandeln
- Zuwegung/Bebauung Richtung Osten so gestalten, dass mittelfristig andere Nutzung des Sportplatzes nicht eingeschränkt ist
- Zisternennutzung

Diese Vorhaben wurden dem Investor seitens der Verwaltung mitgeteilt. Des Weiteren wurde der Investor damit beauftragt Gespräche mit den umliegenden Gewerbetreibenden zu führen, um abzufragen bzw. abzuklären ob diese an einer Entwicklung ihrer Fläche interessiert sind und/oder sich ggf. eine Verlagerung ihres Betriebes innerhalb des Plangebiets oder Stadtgebiets vorstellen können. Dadurch könnte ein größerer Bereich für eine Gesamtüberplanung zur Verfügung stehen.

Im Jahr 2021 hat der Investor seine Planvorstellung für die Fläche weiter ausgearbeitet. Zwischenstände wurden der Verwaltung in Gesprächen auf Arbeitsebene erläutert. Während diesen Gesprächen wies die Verwaltung immer wieder auf die oben aufgeführten Beschlüsse der Gremien hin. Ebenso wurde unter anderem auf die geltende Stellplatzsatzung (2 Stellplätze pro Wohneinheit), auf den Bedarf an Gewerbeflächen für ortsansässige Unternehmen, die Notwendigkeit von bezahlbarem Wohnraum und die Mitgliedschaft im Bündnis der Kinderfreundlichen Kommunen hingewiesen und gefordert, dass dies bei der Planung Berücksichtigung findet.

Im September fand ein Termin mit Verwaltungsspitze, Vertretern des Bauamtes, der Wirtschaftsförderung und dem Investor inkl. Berater und Planer statt. Während des Termins präsentierten Investor und Planer den Vertretern der Stadt die aktuelle Planung.

Aktuell sieht die Planung 83 Wohneinheiten (30 Reihenhäuser und 53 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (MFH)), ein Ärztehaus, eine KiTa, eine Einzelhandelsfläche und zwei reine Gewerbegebäude vor. Weitere

Gewerbeeinheiten sollen in den MFH, vorwiegend in den Erdgeschossen, entstehen können. Erschlossen wird das Gebiet überwiegend von der Rheingaustraße. Dort soll ein Kreisverkehr entstehen. Die reinen Gewerbegebäude und der Einzelhandel sollen über die Erschließungsstraße der Firma Max Moos erschlossen werden. Parallel zum Rhein bzw. zur B42 ist ein Retentionsgraben (Überflutungsmulde mit Weg) vorgesehen. Alle Gebäude sollen ein Flachdach erhalten. Die Reihenhäuser sind mit 2 Vollgeschossen (VG) und einem Staffelgeschoss (SG) geplant. Die Mehrfamilienhäuser Richtung B42 und Sportplatz sollen 3 VG + SG erhalten. Die MFH innerhalb des Gebietes sind mit 3 Geschossen geplant. Das Gebäude für den Einzelhandel ist eingeschossig und die Gewerbegebäude ein- bis maximal zweigeschossig skizziert.

#### Beurteilung der vorliegenden Planung des Investors

In dieser Planung sind die Vorgaben der Gremien und Verwaltung teilweise berücksichtigt. Die Planung sieht eine Gemeinbedarfsfläche von 2000m<sup>2</sup> und ein Ärztehaus (ohne Angabe einer Grundstücksgröße) vor. Bei den Gesprächen mit dem Investor bestand Konsens, dass die Fläche kostenfrei in den Besitz der Stadt übergeht. Die Finanzierung und der Betrieb der Kita sind dabei noch nicht geklärt. Nicht berücksichtigt wurde die Vorgabe des Verhältnisses 60% Gewerbe zu 40% Wohnen, hier hat der Investor ein Verhältnis von 41% zu 59% und begründet dies mit der Wirtschaftlichkeit seines Projektes. Zudem wurde keine Spielplatzfläche eingeplant. Zum jetzigen Planungsstand kann nicht abschließend geprüft werden, ob der geforderte Stellplatzschlüssel von 2,0 eingehalten wird und ob die geforderten 15% Wohnraum für Geringverdiener tatsächlich eingeplant sind.

Ob das Planungskonzept des Investors realisiert werden kann, ist noch offen. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen der Verwaltung noch keine Gutachten (z.B.: Schallschutzprognosen oder Gutachten zur Lage im Überschwemmungsgebiet (HQ100)) vor, welche Auswirkungen auf die Planung haben könnten und evtl. sogar Umplanungen zur Folge haben. Zudem wird für die geplante Erschließung des Gebiets (Kreisel auf der Rheingaustraße) sowie die Nichteinhaltung der im Bundesfernstraßengesetz vorgeschriebenen Einhaltung der 20 m Anbauverbotszone zur B42 eine Genehmigung durch Hessen Mobil notwendig, welche noch nicht formell beantragt sind. Laut Aussagen der WHU haben diese die Vorplanung aber mit Hessen Mobil abgestimmt und ein positives Signal bekommen. Ferner werden sie die notwendigen Gutachten beauftragen, sobald ein abgestimmter städtebaulicher Entwurf vorliegt.

Seitens der Verwaltung wird das Heranrücken an die B42 sowie die Reduzierung der Anbauverbotszone auf 10 m aufgrund der Nähe zur Lärmquelle eher kritisch gesehen. Auch der geplante Retentionsgraben wird aufgrund seiner Tiefe und der in der Realität im Vergleich zur Darstellung auf dem Papier nicht gegebenen Aufenthaltsqualität nicht begrüßt.

Städtebaulich sind vor allem die vielen oberirdischen Stellplätze und die eingeschossigen Gewerbeeinheiten zu kritisieren. Bei einer Planung im Jahr 2021 sollte die zur Verfügung stehende Fläche effizienter genutzt werden. Oberirdische Stellplätze sollten zu Gunsten von mehr Grünflächen in Tiefgaragen verlagert werden und eingeschossige Gewerbeeinheiten durch eine intelligente Nutzungsmischung vermieden werden. Des Weiteren fehlt es an innovativen und nachhaltigen Gestaltungsvorschlägen. So sind zum Beispiel die Themen Dach- und/oder Fassadenbegrünung oder alternative Mobilitätsangebote wie z.B. Fahrrad- und Carsharing Angebote oder Ladeeinrichtungen noch nicht aufgegriffen.

#### Erstellung eines eigenen städtebaulichen Konzeptes

Wie bereits eingangs beschrieben, bietet die Entwicklung der Fläche eine einmalige Chance für Oestrich-Winkel und kann im Bereich der Stadtentwicklung die Weichen für die nächsten Jahrzehnte stellen. Daher könnte eine städtebauliche Planung seitens der Stadt überdacht werden.



Die bestmögliche Entwicklung der Fläche sollte dabei im Vordergrund stehen. Um weitere Möglichkeiten aufgezeigt zu bekommen, könnte die Stadt Oestrich-Winkel eine eigene Konzeptidee entwickeln lassen.

Die städtebaulichen Entwürfe können eine realistische Planung erwarten lassen, welche die Gegebenheiten und Voraussetzungen berücksichtigt und gleichzeitig eine zukunftsweisende, gesamtheitliche, qualitätvolle Lösung für den Standort darstellt.

Folgende, zu berücksichtigende Eckpunkte werden vorgeschlagen:

- Verteilung Wohnen zu Gewerbe: 40% - 60%
- 2 Stellplätze pro Wohneinheit
- 15% Wohnungen für Geringverdiener
- Ca. 2000 m<sup>2</sup> gemeinnützige Fläche (KiTa)
- Ärztehaus
- Funktionierende Erschließung
- Lärm durch Bundesstraße, Rheingaustraße, Gewerbebetriebe (v.a. Steinbrecheranlage)
- Hochwasser
- Oestrich-Winkel ist kinderfreundliche Kommune

#### Aktuelle Nutzung des ehemaligen Koepp-Areals

Nach Aussagen des aktuellen Eigentümers sind alle Gewerbe- und Lagerflächen in den bestehenden Hallen zum jetzigen Zeitpunkt vermietet. Dies bedeutet zum einen, dass die gesamte Fläche nicht ungenutzt brachliegt und zum anderen, dass weiterhin eine große Nachfrage nach Gewerbe- und Lagerflächen zu verzeichnen ist. Die Nachfrage besteht nicht nur von ortsansässigen kleineren, sondern auch von überregional bekannten und größeren Unternehmen wie der Rheingau Musik Festival Konzertgesellschaft mbH und der WILDE COSMETICS GmbH.

#### **Finanzielle Auswirkungen**

Für die Ausarbeitung einer eigenen städtebaulichen Konzeptidee werden je Auftrag Kosten zwischen 20.000 und 25.000 € entstehen. Diese können mit Mitteln aus dem Haushalt 2021 beglichen werden.

#### **Anlage(n)**

1. weiteres Vorgehen auf dem ehemligen Koepp Areal

Oestrich – Winkel, 16.11.2021

Dezernatsleiter

Gegenüberstellung: In wie fern wurden die Forderungen aus den Gremien in der aktuellen Investorenplanung berücksichtigt?

Forderungen aus den Gremien	Berücksichtigung in aktueller Investorenplanung	Beurteilung
60 % Gewerbe, 40 % Wohnen (nach Geschossflächenzahl)	41% Gewerbe, 59 % Wohnen (nach Grundfläche)	
Gemeinbedarfsfläche ca. 2000m <sup>2</sup> und Erstellung Funktionsgebäude	Bereitstellung der Gemeinbedarfsfläche: ja Erstellung des Funktionsgebäudes: ?, Kostenübernahme fraglich	
Spielplätze	Nicht ersichtlich	
15% für Geringverdiener	eingeplant	
Einbeziehung der Unterführung am Sportplatz	Nicht ersichtlich (voraussichtlich machbar)	
Prüfung einer Zuwegung unterhalb des ehemaligen Koepp-Tunnels	Nicht ersichtlich (voraussichtlich machbar)	
Einheimischenquote bei Wohnraumveräußerung durch Investor	Mündliche Zusage, dass Wohnungen erstmal mehrere Wochen nur BürgerInnen aus Oestrich-Winkel zum Kauf angeboten werden	
Gemeinsame Nutzung der Aldi-Zufahrt verhandeln	Erschließung Gewerbe über Zufahrt Max Moos GmbH (Verlängerung Rheinallee, zwischen Aldi & Moos)	
Zuwegung/Bebauung Richtung Osten so gestalten, dass mittelfristig andere Nutzung des Sportplatzes nicht eingeschränkt ist	Aktuell Wohnnutzung vorgesehen, (Sportanlagenlärmschutzverordnung & Freizeitlärmrichtlinie müssen beachtet werden)	
Zisternennutzung	nicht ersichtlich, aber: Entwässerung ist gesetzlich vorgeschrieben	