



## Bekanntmachung Nr. 062/2020

zur 11. Sitzung des Ortsbeirats Oestrich  
am Mittwoch, 26.08.2020 um 19:30 Uhr  
im Bürgerzentrum, Paul-Gerhardt-Weg 1, Raum 222 - Magistratzimmer

### Tagesordnung

TOP	Betreff Vorlagen-Nr.
	<b><u>Öffentliche Sitzung</u></b>
1.	Nachbereitung der Punkte der letzten Sitzung
2.	Antrag Freie GRÜNE: Tempo 30 auf dem Rheinweg und in der Rheingaustraße 2020/121
3.	Variantenüberprüfung Erneuerung der Straße von Oestrich nach Hallgarten 2020/116
4.	Verschiedenes
5.	Bürgerfragestunde

Oestrich-Winkel, 19.08.2020

Almut Hammer  
Ortsvorsteherin



## Sitzungsprotokoll

Gremium	Ortsbeirat Oestrich
Sitzungsdatum	26.08.2020
Uhrzeit	19:30 Uhr bis 21:30 Uhr
Sitzungsort	Raum 222 - Magistratzimmer im Bürgerzentrum,

### Anwesend

#### Vorsitzender:

Almut Hammer (CDU)

#### Mitglieder:

Jutta Mehrlein (SPD)

Carsten Sinß (SPD)

#### Mitglied und Schriftführer:

Pavlos Stavridis (CDU)(19:30 - 20:45 Uhr)

#### Magistrat:

Joachim Haberstroh (CDU)

---

Ortsvorsteherin Almut Hammer eröffnet die Sitzung des Ortsbeirats Oestrich um 19:30 Uhr und stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht erfolgt und das Gremium beschlussfähig ist.

### 1. Nachbereitung der Punkte der letzten Sitzung

Der Stand der To-Do-Liste wird besprochen.

### 2. Antrag Freie GRÜNE: Tempo 30 auf dem Rheinweg und in der Rheingaustraße

2020/121

Wortmeldungen: Jantzer, Haberstroh, Hammer, Stavridis, Sinß

Änderungsantrag SPD zu Antrag Freie GRÜNE: Tempo 30 auf dem Rheinweg und in der Rheingaustraße:

Der Bürgermeister in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde wird gebeten, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität am Rheinweg entlang der B 42 sowie der Haupt- und Rheingaustraße zu verbessern. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes soll er auf dem Rheinweg Tempo 30 durchgehend anordnen und in Gesprächen mit Hessen Mobil darauf hinwirken, dass in der Haupt- und Rheingaustraße ab „Weberbrücke“ bis Bahnhof Mittelheim durchgehend Tempo 30 angeordnet wird.

Wortmeldungen: Sinß, Stavridis, Hammer, Hammer

Änderungsantrag aus dem Ortsbeirat:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll der Bürgermeister mit HessenMobil abstimmen, ob Tempo 30 ab dem Rosengarten in Oestrich in Richtung Osten möglich ist. Bei der Erschließung des Koepp-Geländes soll die Rheingaustraße ab der Europaallee in Richtung Osten hinsichtlich Tempo 30 neu beurteilt werden.

### **Abstimmung**

*Einstimmig.*

### **3. Variantenüberprüfung Erneuerung der Straße von Oestrich nach Hallgarten**

2020/116

Wortmeldungen: Hammer, Stavridis, Sinß

*Protokollnotiz: OB Stavridis muss aus persönlichen Gründen die Sitzung vor der Abstimmung verlassen. OB Sinß erklärt daraufhin, dass er sich persönlich für Variante 3 ausspricht, sich aber an der Abstimmung nicht beteiligt, damit Variante 3 nicht nur aufgrund der unverschuldeten Abwesenheit von OB Stavridis eine Mehrheit erhält.*

### **4. Verschiedenes**

Einheitsbuddeln findet am 3.10. wieder statt.

Bei einem Betrieb in der Waldstraße gibt es Hinweise von Anwohner/innen bzgl. einer Geruchsbelästigung durch die Heizanlage und möglichen Verunreinigungen des Erdreichs. Das Ordnungsamt soll dem nachgehen bzw. evtl. nötige weitere Schritte veranlassen.

### **5. Bürgerfragestunde**

Keine Wortmeldungen.

Oestrich-Winkel, 27.08.2020

Ortsvorsteherin  
Almut Hammer

Ortsbeiratsmitglied & Schriftführer  
Pavlos Stavridis

# Fraktion Freie GRÜNE in der Stadtverordnetenversammlung

## Antrag

Nr. 2020/121

Fraktionsvorsitz	Dr. Ute Weinmann
------------------	------------------

Beratungsfolge	Termin
Ortsbeirat für den Ortsbezirk Winkel	26.08.2020
Ortsbeirat für den Ortsbezirk Mittelheim	26.08.2020
Ortsbeirat für den Ortsbezirk Oestrich	26.08.2020
Stadtverordnetenversammlung	31.08.2020
Stadtverordnetenversammlung	21.09.2020

**Antrag Freie GRÜNE: Tempo 30 auf dem Rheinweg und in der Rheingaustraße**

### Antragstext

Der Magistrat wird gebeten, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität am Rheinweg entlang der B 42 und in der Rheingaustraße zu verbessern. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes soll auf diesen innerörtlichen Straßen zeitnah Tempo 30 eingeführt werden.

### Begründung

Gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde unter besonderen – inzwischen sehr erleichterten Bedingungen – beispielsweise in Wohngebieten oder Gebieten mit hoher Fuß- und Radverkehrsdichte sowie Gebieten mit hohem Querungsbedarf – Tempo 30 anordnen. Diese Voraussetzungen sind nach Auffassung und Wissen der Freien Grünen an den genannten Straßen gegeben, zumal sich die Verkehrssituation insbesondere auf dem Rheinweg nach Eröffnung des Lokals „Allendorf am Rheinufer“ sowie nach streckenweiser Öffnung der Einbahnstraße im Rheinweg für Radfahrende immens verändert hat. Verschiedene Ereignisse in jüngster Zeit zeigen, dass der Auto-, Rad- und Fußverkehr hier stark zugenommen hat, Rasende in die Weinbergsmauer krachten und Zufußgehende immer wieder gefährdet werden und/oder sich selbst und andere gefährden, wenn sie unwissend die B42 queren, um Allendorf am Rheinufer zu erreichen. Um hier größere Unfälle und ggf. Tote zu vermeiden, muss auf dem Rheinweg eine übersichtliche und verkehrsberuhigte Situation in Verbindung mit Tempo 30 und zusätzlichen Maßnahmen wie z.B. Schwellen, Aufpflasterungen, Aufbringen von Tempo 30 auf der Fahrbahn entstehen. AnwohnerInnen, Nachbarn und Kita-Eltern in der Weißgasse und anderen Gassen entlang des Rheinwegs berichten immer wieder, dass die Geschwindigkeiten auf dem Rheinweg regelmäßig überschritten werden und die Autos zum Teil schneller fahren als auf der parallel verlaufenden B 42. Die Forderung, auf

der innerörtlichen Rheingaustraße eine Temporeduzierung einzuführen, wird seit Jahren erhoben. Sicherer, ruhiger und schöner ist es bislang in dieser Wohn- und Gastronomiegegend nicht geworden.

## **Finanzielle Auswirkungen**

Oestrich-Winkel, 12.08.2020

Fraktionsvorsitz

**ÄNDERUNGSANTRAG:**

26.08.2020

**TOP 12. Antrag Freie GRÜNE: Tempo 30 auf dem Rheinweg  
und in der Rheingaustraße****Antrag:**

Der Bürgermeister in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde wird gebeten, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität am Rheinweg entlang der B 42 und in der Rheingaustraße zu verbessern. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes soll er auf dem Rheinweg Tempo 30 durchgehend anordnen und in Gesprächen mit Hessen Mobil darauf hinwirken, dass in der Haupt- und Rheingaustraße ab „Weberbrücke“ bis Bahnhof Mittelheim durchgehend Tempo 30 angeordnet wird.

**Begründung:**

Der Magistrat ist in dieser Frage nicht zuständig, sondern der Bürgermeister als Straßenverkehrsbehörde. Und dieser auch nicht entlang der Haupt- und Rheingaustraße, weil Bundesstraße. Tempo 30 zwischen Bahnhof Mittelheim und Kemmenau sowie ab Europaallee bis Ortsausgang Oestrich erscheint zudem nicht notwendig. Entlang des Rheinwegs hingegen macht es schon Sinn, um einen Flickenteppich unterschiedlicher Geschwindigkeiten zu vermeiden.

Carsten Sinß  
FraktionsvorsitzenderGerda Müller  
stlv. FraktionsvorsitzendeDr. Lutz Lehmler  
stlv. Fraktionsvorsitzender



## 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 Straßenbauasträger 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 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.	Fahrbahnenentwässerung.....	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>

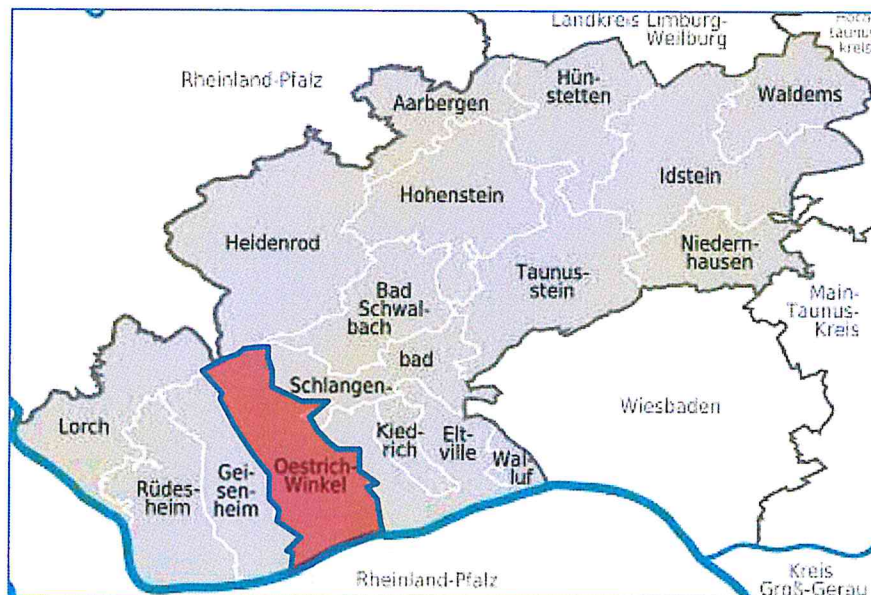
Anlage 1 ..... Kostenberechnungen Variante 1 bis 3

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).

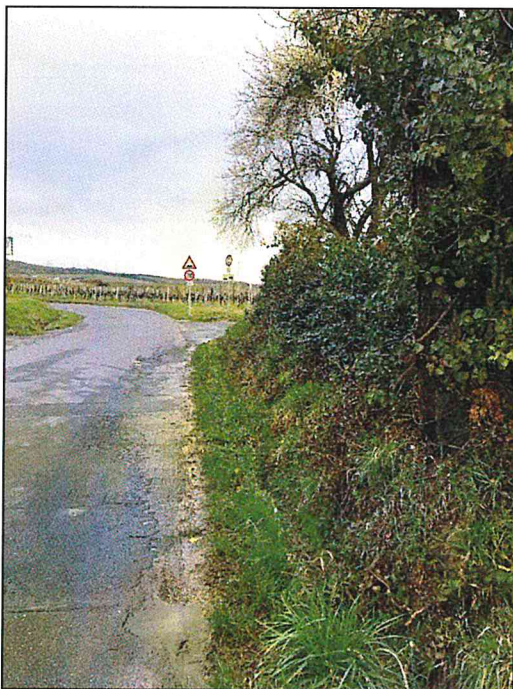


### 1.3 Straßenbauliche Beschreibung

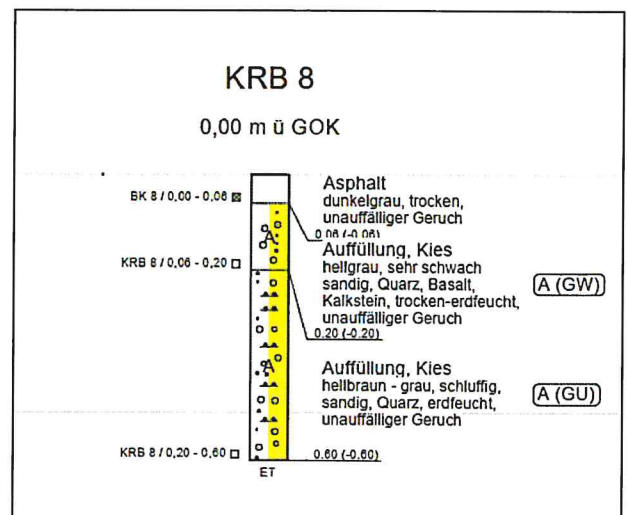
Der Planungsbereich dient neben der Kreisstraße K 634 als Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen Oestrich und Hallgarten bestehend aus der "Hallgartener Straße" und dem "Oestricher Weg", die ineinander übergehen.

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

- Auskoffierung 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

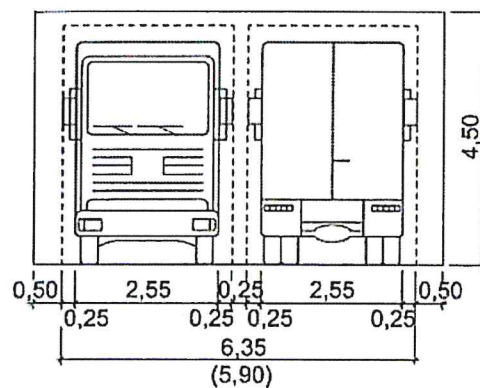
Die zweite Variante zur Sanierung der "Hallgartener Straße / Oestricher Weg" sieht auf einer Länge von insgesamt rd. 1.338 m einen **grundhaften Ausbau** in der Bestandsbreite vor. Beginn dieses Ausbaus ist – wie bei Variante 1 - bei Station 0 + 045,00 unterhalb der Straße "Am Pfaffenberg". Die Fahrbahn 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

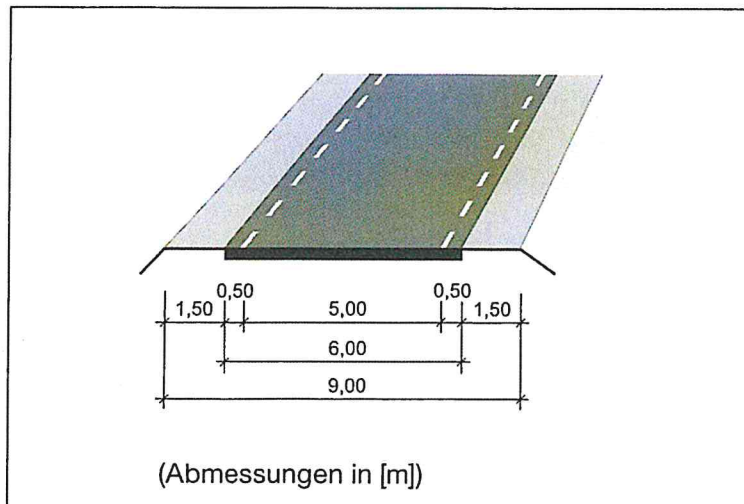
4,0 cm	Asphaltdeckschicht AC 11 DN
16,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 TN
40,0 cm	Frostschutzschicht 0/45 mm
<hr/>	
60,0 cm	Gesamtaufbau

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