

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße in Oberursel

Abschlussbericht zur Voruntersuchung (LPH 1-2)

Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)

GB 61 – Stadtentwicklung

Rathausplatz 1

61440 Oberursel

November 2021

Inhalt

1	Ausgangssituation und Vorgehensweise _____	1
2	Voruntersuchung (Vorplanung) _____	2
2.1	Variante 1 – Vorfahrtsstraße mit Tempo 30 _____	2
2.2	Variante 2 – Verkehrsberuhigter Bereich _____	3
2.3	Variante 3 – Teilspernung / Fußgängerzone _____	5
2.4	Bushaltestelle Marktplatz _____	5
3	Ableitung Vorzugsvariante _____	7
4	Kostenschätzung _____	8
	Anlagenverzeichnis _____	9

1 Ausgangssituation und Vorgehensweise

Die Eppsteiner Straße ist auf dem ca. 260 m langen Teilabschnitt zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz grundhaft sanierungsbedürftig. Aus diesem Grund ist eine gesamte Erneuerung des Straßenoberbaus erforderlich. Gleichzeitig soll die Straßengestaltung mit einem Umbau an die tatsächlichen Ansprüche entsprechend ihrer Funktion anpasst werden. An die Umgestaltung des Verkehrs- und Stadtraums werden besondere Anforderungen hinsichtlich der gleichberechtigten Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer und des öffentlichen Raums gestellt. In diesem Zusammenhang sind bei der Planung u.a. folgende verkehrliche und stadträumliche Anforderungen zu berücksichtigen:

- Förderung der Nahmobilität und Verkehrssicherheit besonders im Hinblick auf den Flächenanspruch der Fußgänger, Radfahrer und Schüler.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität (u.a. durch Gestaltung des öffentlichen Raums und Begrünung).
- Barrierefreie und zugleich altstadtgerechte Ausgestaltung der vorhandenen Bushaltestelle „Marktplatz“ sowie des gesamten Straßenraums (auch unter Berücksichtigung der Belange aus dem Denkmalschutz).
- Aufwertung der vorhandenen Fußgängerüberwege (gemäß Regelwerken).
- Berücksichtigung von Parken und Lieferrn.
- Reduzierung der Verkehrsbelastung und der daraus resultierenden Emissionen ohne auf den alternativen Routen eine zu hohe Mehrbelastung zu schaffen.
- Gewährleistung der Erschließung anliegender Gebäude sowie angrenzender Straße.
- Berücksichtigung einer ggf. notwendigen Anlage zur langfristigen Bodensanierung eines örtlichen Altlasten-Falls vor Gebäude Nr. 10.
- Schaffung einer Torsituation am Eingang zur Altstadt.
- Stadträumliche Aufwertung der Querung des Urselbachs (Wie kann dieser im Straßenraum in Szene gesetzt werden?).
- Berücksichtigung der Anforderungen der Klimawandelanpassung u.a. durch wärme- und trockenresilientes Grün.

Im Hinblick auf die o.g. Anforderungen wurden in einem ersten Schritt drei Vorplanungsvarianten zur Umgestaltung des Teilabschnitts der Eppsteiner Straße zwischen dem Homm-Kreisel und dem Marktplatz entwickelt und bewertet. Darin wurden die verkehrs- und stadtplanerischen Anforderungen mehrheitlich berücksichtigt, soweit die Anforderungen sich nicht gegenseitig ausgeschlossen haben oder eine gleichzeitige Berücksichtigung von Anforderungen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Entwurfsgrundsätzen (aus Regelwerken und Richtlinien) nicht umsetzbar war. Daher war

im Rahmen der Variantenentwicklung stellenweise eine Abwägung zwischen einzelnen Anforderungen erforderlich.

Die drei entwickelten Vorplanungsvarianten sollen als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für den Dialog mit den Bürgern und die Politik dienen. Unter Berücksichtigung der Anregungen und Wünsche der Bürger und Politik wird eine Vorzugsvariante abgeleitet, welche im weiteren Planungsprozess (Entwurfsplanung) konkretisiert werden soll.

2 Voruntersuchung (Vorplanung)

2.1 Variante 1 – Vorfahrtsstraße mit Tempo 30

Die erste Variante stellt eine bestandnahe Lösung (nach dem Trennprinzip) dar, die jedoch insbesondere auf die Bedürfnisse der Fußgänger stärker eingeht. Die Gehwege unterschreiten an keiner Stelle die nach der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) geforderte Mindestbreite von 1,60 m. Eine Gehwegbreite von mindestens 2,00 m konnte überwiegend eingeplant werden. Alternativ könnte auch auf einer Seite ein breiteres Gehweg geschaffen werden, bei gleichzeitiger Reduzierung der Breite auf der gegenüberliegenden Seite. Zur Querung der Fahrbahn sollen die beiden bestehenden Fußgängerüberwege am Marktplatz und auf Höhe der Neutorallee barrierefrei ausgebaut werden. Zur Erhöhung der Sicherheit und Verringerung der Geschwindigkeit kann für den Fußgängerüberweg am Marktplatz eine Anhebung der Fahrbahn vorgesehen werden. Niedrige Bordsteine (anstatt der üblichen Hochborde) entlang des Straßenabschnitts, ähnlich wie auf dem Marktplatz, gewähren auch an anderen Stellen im Zuge des Streckenabschnittes ein leichtes Queren der Fahrbahn.

Im Abschnitt vom Homm-Kreisel bis zur Einmündung der Oberen Haingasse ist die Fahrbahn mit einer Breite von ca. 5,50 m geplant. Dort können die vorhandenen Parkmöglichkeiten zu großen Teilen erhalten bleiben. Auf dem folgenden Abschnitt bis zur Einmündung Ackergasse wird die Fahrbahn auf eine Breite von ca. 4,00 m eingeschränkt, wodurch eine Begegnung zweier Fahrzeuge nicht möglich ist. Der Begegnungsfall Pkw mit einem Fahrrad ist allerdings weiterhin möglich. Der letzte Abschnitt bis zum Marktplatz ist mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m geplant, um beim Halt der Busse an der Haltestellenposition ein Begegnen von Bus/Bus (Bus/Lkw) zu gewährleisten. Die vorhandenen Parkmöglichkeiten entfallen.

Des Weiteren besteht die Überlegung absenkbarer Poller im Bereich des Marktplatzes zu installieren, die bei Veranstaltungen den Durchgangsverkehr zurückhalten und nur für Anwohner und Busverkehr die Ein- bzw. Durchfahrt gewähren. Dabei können auch für den Terrorschutz geeignete Poller zum Einsatz kommen. Eine frühzeitige

Hinweisbeschilderung ist bei einer Umsetzung dieser Maßnahme notwendig, um Wendemanöver direkt davor zu verhindern. Diese Option besteht bei allen drei Varianten.

Im Rahmen der Variante 1 wurde überlegt, die Eppsteiner Straße / Marktplatz / Am Rahmtor in eine Fahrradstraße umzuwandeln, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wird eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/ h nicht empfohlen. Bei geringeren Fahrbahnbreiten, wie in einer Fahrradstraße üblich, ist Mischverkehr bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/ h verträglich, da der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann. Aufgrund des Stadtbusbetriebs in der Eppsteiner Straße darf die Fahrbahnbreite jedoch in Teilabschnitten 5,50 m bzw. im Idealfall 6,00 m nicht unterschreiten, sodass die Einrichtung einer Fahrradstraße unter Berücksichtigung der vorhandenen Kraftfahrzeugverkehrsstärke über 400 Kfz/ h und Fahrbahnbreiten bis 6,00 m kritisch gesehen wird. Zudem ist die Oberflächenbeschaffenheit am Marktplatz für Fahrradverkehr nicht unbedingt geeignet (Kopfsteinpflaster).

2.2 Variante 2 – Verkehrsberuhigter Bereich

Die zweite Variante verfolgt die Idee, die Eppsteiner Straße verkehrsberuhigt umzugestalten und damit die Nahmobilität und Aufenthaltsqualität zu fördern. Hierfür soll ein Teilabschnitt der Eppsteiner Straße in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt werden, ähnlich wie dies bereits in den anliegenden Straßen der Fall ist (Beispiel Obere Hainstraße).

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) in Deutschland bietet bislang noch keinen „straßenverkehrsrechtlichen Rahmen“ für Shared Space, wie in der Schweiz oder den Niederlanden. Shared Space (oder Begegnungszone, Gemeinschaftsstraße) setzt auf gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer um den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden, weitestgehend ohne Verkehrsregelung.

Unter den gegenwärtigen straßenverkehrlichen Rechtsgrundlagen können in Straßenräumen mit hohem Aufenthalts- und Querungsbedarf öffentliche Räume entsprechend der Shared Space-Idee realisiert werden indem zonale straßenverkehrsrechtliche Anordnungen geschaffen werden. Dies sind „Verkehrsberuhigte Bereiche“ und „Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche“.

„Verkehrsberuhigte Bereiche“ werden durch die Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 gemäß StVO (Beginn und Ende eines Verkehrsberuhigten Bereichs) ausgewiesen. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein

niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite (nach dem Mischprinzip) erforderlich sein. Dem Fußgängerverkehr wird gemäß Anlage 1 StVO Vorrang eingeräumt:

1. Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
2. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden.
3. Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
4. Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen.
5. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.

Ähnlich wie in Variante 1 ist der Abschnitt vom Homm-Kreisel bis zur Einmündung der Straße hinter dem Parkhaus Altstadt mit einer Fahrbahnbreite von ca. 5,50 m geplant. Die vorhandenen Parkmöglichkeiten können erhalten bleiben. Den größten Unterschied bildet die „Torsituation“ als Beginn der Altstadt, die bspw. in Form von zwei gegenüberliegenden Bäumen an den beiden Fahrbahnrandern ausgeführt werden kann. Zudem ist eine Anhebung der Fahrbahn an der Einmündung der Straße Holzweg hinter dem Parkhaus Altstadt vorgesehen, um die Querung für Fußgänger zu erleichtern und die Geschwindigkeiten zu drosseln. Die in diesem Abschnitt entwickelte Umgestaltung kann auch in beide anderen Varianten vorgesehen werden.

Von der Einmündung Neutorallee bis über den Marktplatz hin zur Einmündung Schulstraße ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs vorgesehen. Zu baulichen Anpassung kommt es aber nur im Bereich vor dem Marktplatz. Der verkehrsberuhigte Bereich soll in großen Teilen mit niveaugleichem Ausbau über die gesamte Straßenbreite nach dem Mischprinzip (ohne den Einbau von Bordern) eingerichtet werden. Stattdessen sollen Entwässerungsrinnen eine leichte Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmern herbeiführen (Mischverkehrsfläche). Um das Geschwindigkeitsniveau im Fahrzeugverkehr zu senken, sind verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen. Beispielsweise kann durch einzelne Bäume oder Parkstände diese Verkehrsberuhigung erzielt werden. Allerdings müssen diese so angelegt werden, dass der Stadtbusverkehr weiter uneingeschränkt möglich ist. Dafür müssen Ausweichstellen vorgesehen werden.

Gestalterisch gesehen ist im Bereich zwischen der Einmündung Neutorallee und Hausnummer 17 eine Oberflächengestaltung entweder mit lärmarmer Pflasterbauweise oder hellem Asphalt möglich. Der Bereich vor den Haltestellen soll mit einer halbstarren Deckschicht ausgeführt werden, um den hohen Belastungen durch das An- und Abfahren der Busse standzuhalten. Im Zwischenbereich von den Haltestellen bis zum Marktplatz ist eine Verlängerung der Pflasterbauweise vom Marktplatz bis zu den Bushaltestellen durchaus denkbar, um so ein einheitliches Bild zu schaffen.

2.3 Variante 3 – Teilspernung / Fußgängerzone

Diese Variante führt im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten zu den größten Restriktionen im Fahrzeugverkehr, denn es ist die vollständige Sperrung der Eppsteiner Straße für den Durchgangsverkehr vorgesehen. Als Grundlage dafür dient Variante 1, die im Teilabschnitt der Eppsteiner Straße zwischen Einmündung Obere Hainstraße und Einmündung Ackergasse nicht als Engstelle, sondern als Fußgängerzone (für Anwohner und Busverkehr frei) ausgestaltet werden soll. Absenkbare Poller werden die Fußgängerzone für die Kfz-Durchfahrt sperren.

Für den Fuß- und Radverkehr sowie die Anwohner hat diese Variante sicherlich große Vorteile, da die Herausnahme des Durchgangsverkehrs zu einer deutlichen Verkehrsentlastung bei gleichzeitiger Reduzierung der Lärmbelastung führen wird, womit den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer besser entsprochen werden kann. Andererseits beeinflusst die Sperrung aber auch die Erschließung anliegenden Privatgrundstücke (Anwohner) und Geschäfte. Die kurze Länge der Fußgängerzone mit den wenigen direkt anliegenden Geschäften macht die Fußgängerzone an sich nicht sehr attraktiv. Auf Grund der Sperrung für den Durchgangsverkehr wird es zu Verkehrsverlagerungen auf benachbarte, parallel verlaufende innerstädtische Straßenachsen kommen, so dass der Verkehr auf diesen Straßen (bspw. Oberhöchstädter Straße) im Vergleich zum Status Quo entsprechend zunehmen wird.

2.4 Bushaltestelle Marktplatz

Die Bushaltestelle Marktplatz in ihrer heutigen Lage mit einer Halteposition vor der Stadtbücherei (Fahrtrichtung Homm-Kreisel) und einer Halteposition auf dem Marktplatz vor Hausnummer 8-10 (Fahrtrichtung Rahmtor) dient der Feinerschließung der Altstadt und des Marktplatzes. Die Entfernung zu den benachbarten Bushaltestellen Rahmtor und Eppsteiner Straße ist nicht allzu groß, doch besonders für ältere Menschen, die zum Markt, in die Läden der Altstadt oder in die Stadtbücherei möchten, ist diese Haltestelle von großem Nutzen.

Der barrierefreie Um-/ Ausbau der Bushaltestellen richtet sich nach den Förderregulierungen des Landes Hessen (Hessen Mobil) und den Regelausbauplänen der Stadt Oberursel. Die Bussteigkanten werden dementsprechend grundsätzlich mit einer Bordhöhe von 22 cm ausgeführt. Die Ausbaulänge der Bushaltestellen variiert entsprechend den vor Ort eingesetzten Fahrzeugen zwischen 12 m (verkürzt mindestens 9 m) für Standardlinienbusse und 18 m für Gelenkbusse.

Nach den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) kommen als Haltestellenausbauförmungen bevorzugt „Halten am Fahrbahnrand“ oder „Haltestellenkaps“ zur Anwendung, die nach den aktuellen Empfehlungen und Richtlinien bei einer Busfolgezeit ≥ 10 Minuten bis zu einer Verkehrsbelastung von 750 Kfz/h

pro Richtung zum Einsatz kommen können. Die Haltestellenbucht kommt innerorts nur noch dort zur Anwendung, wo Busse längere Aufenthaltszeiten haben, z. B. zur Anschlusssicherung, an Schulstandorten mit längeren Fahrgastwechselzeiten oder an Anfangs- und Endhaltestellen von Linien.

Im Rahmen dieser Voruntersuchung sollen zwei Haltepositionen am Fahrbahnrand mit einer Ausbaulänge von bestenfalls 12 m, abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkten, für einen Standardlinienbus eingeplant werden.

In Fahrtrichtung Homm-Kreisel kann die Haltestelle leicht versetzt zur heutigen Position, zur Verbesserung der Sicht auf den Fußgängerüberweg (in Variante 1 und 3), auf einer Länge von 12 m zzgl. 2,50 m langen Übergangsbereichen am Anfang und Ende des Bussteiges eingerichtet werden. Als Wartebereich wird weiterhin der Arkadengang vor der Stadtbücherei genutzt, wodurch den wartenden Personen auch ein Watterschutz zur Verfügung steht. Ein Blindenleitsystem mit Rillen- und Kontrastplatten nach den Vorgaben der Stadt Oberursel erleichtert den Zugang für sehbehinderte Menschen.

Die Positionierung der Haltestelle in Fahrtrichtung Rahmtor gestaltet sich etwas schwieriger. An der heute bestehenden Position auf dem Marktplatz kommt es neben den gestalterischen Schwierigkeiten auf Grund der Pflasterbauweise (sowie möglicherweise Denkmalschutz) in diesem Bereich auch zu Schwierigkeiten mit der Entwässerung und den gastronomisch genutzten Außenflächen. Auch im Hinblick auf Veranstaltungen auf dem Marktplatz ist der Bau eines hohen Bordes durchaus als kritisch zu betrachten. Zudem werden die Kosten für die Haltestelle am derzeitigen Standort vorrausichtlich höher ausfallen. Das liegt zum einen an der Pflasterbauweise, die für die Brems- und Anfahrbewegungen der Busse ausreichend tragfähig ausgestaltet werden muss. Zum anderen befindet sich diese Haltestellenposition außerhalb des Teilabschnitts der Eppsteiner Straße, sodass zusätzliche Kosten zu der Umgestaltungsmaßnahme entstehen. Aus den genannten Gründen wird empfohlen, die Haltestellenposition vom Marktplatz in die Eppsteiner Straße gegenüber der Stadtbücherei zu verlegen. Dort kann auf Grund von Zwangspunkten (wie bspw. Einfahrten) die Haltestelle vor die Hausnummer 23-25 gelegt werden. Eine Ausbaulänge von 12 m ist nicht möglich. Den Richtlinien entsprechend ist deshalb eine Ausbaulänge von 9-10 m zzgl. 2,50 m langen Übergangsbereichen am Anfang und Ende des Bussteiges vorgesehen. Die Breite des Gehwegs reicht für die Einrichtung eines Fahrgastunterstands für Wartende nicht aus. Ggf. kann eine schmale Bank oder ein Anlehnbügel installiert werden.

3 Ableitung Vorzugsvariante

Die drei beschriebenen Varianten wurden in den politischen Gremien der Stadt Oberursel vorgestellt. Zudem wurde eine Online-Bürgerbeteiligung durchgeführt, bei der die Varianten vorgestellt und diskutiert werden konnten. Als Ergebnis dieser Veranstaltungen konnte festgestellt werden, dass sich eine Mehrheit der Teilnehmenden aus der Politik und Bürgerbeteiligung eine Umgestaltung der Eppsteiner Straße zwischen Homm-Kreisel und Markplatz wünschen, die den Shared Space-Gedanken in Form eines verkehrsberuhigten Bereichs entsprechend Variante 2 aufnimmt.

Folgende Gründe sprechen für eine Umgestaltung der Eppsteiner Straße zwischen Homm-Kreisel und Markplatz als verkehrsberuhigten Bereich entsprechend der Grundidee von Variante 2:

- Verkehrsentlastung der Eppsteiner Straße mit vertretbaren bzw. stadtverträglichen Verkehrsverlagerungen auf benachbarte, parallel verlaufende innerstädtische Straßenachsen.
- Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung durch Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit niveaugleichem Ausbau über die gesamte Straßenbreite nach dem Mischprinzip. Einbau verkehrsberuhigender Maßnahmen zur Verschwenkung und Verlangsamung des Fahrverkehrs (beispielsweise durch Pflanzung einzelner Bäume, Verweilbereiche oder Parkstände). Damit wird den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer entsprechend dem Shared-Space-Gedanken bestmöglich entsprochen.
- Abschnittsweise sichere Führung von Fußgängern (Schülern) in den Seitenräumen durch bauliche Trennung vom Fahrverkehr bspw. mit Bauminseln.
- Schaffung einer „Torsituation“ als Eingang in die Altstadt (Richtung Marktplatz) durch Pflanzung von zwei gegenüberliegenden Bäumen auf beiden Straßenseiten.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltung des öffentlichen Raums und Begrünung (bspw. Bauminseln).
- Barrierefreie und zugleich altstadtgerechte Ausgestaltung der vorhandenen Bushaltestelle „Marktplatz“.
- Berücksichtigung von Parken und Liefern.
- Gewährleistung der Erschließung anliegender privater Grundstücke (Anwohner) und Geschäfte, auch bei temporärer Sperrung der Durchfahrt mittels versenkbarer Poller (bspw. am Markttag und für Veranstaltungen).

Auf der Grundlage der Variante 2 wurde eine Vorzugsvariante herausgearbeitet, welche soweit möglich die Anregungen und Wünsche von Politik und Bürgern berücksichtigt.

Die mit der Entwicklung der Vorzugsvariante im Vergleich zu Variante 2 vorgenommenen Planungsänderungen beziehen sich im Wesentlichen auf den Teilabschnitt der Eppsteiner Straße zwischen Homm-Kreisel und dem hinteren Holzweg. Auf Grund des Wunsches nach breiteren und sichereren Gehwegen müssen einige Stellplätze entfallen. Trotzdem können zwei Stellplätze für Kurzzeitparken und Lieferverkehr, ein Behindertenstellplatz, ein Stellplatz für Taxen und zwei Stellplätze mit E-Ladepunkten untergebracht werden. Die Straße wird von 5,50 m (in Variante 2) auf 6,00 m verbreitert, um Beeinträchtigungen des Stadtbusverkehr in diesem Teilabschnitt vermeiden zu können. Auf dem Marktplatz und in Höhe der Hausnummer 10 können Flächen für den Lieferverkehr ausgewiesen werden. Ebenfalls möglich ist die Ausweisung von Kurzzeitstellplätzen für die Stadtbibliothek direkt vor dem Eingang.

4 Kostenschätzung

Für die Umgestaltung der Eppsteiner Straße wurde auf Basis der Vorzugsvariante eine Kostenschätzung unter Verwendung von Einheitskostenansätzen differenziert nach den Leistungspositionen Aufbrucharbeiten (Rückbau), Herstellung Straßenbau, Herstellung Bushaltestellen / Querung erstellt. Die Baukosten wurden durch einen pauschalen Ansatz für Baustelleneinrichtung, baubegleitende Leistungen, Verkehrssicherung und bauzeitliche Leitungssicherung beaufschlagt. Die Kostenschätzung besitzt entsprechend der Planungstiefe einer Voruntersuchung Kostenunsicherheiten, da insbesondere Kosten für Anpassungen an Lichtsignaltechnik, Straßenentwässerung und ggf. erforderliche Leitungsverlegungen nicht berücksichtigt sind. Deshalb wurde auf die Nettobausumme ein Kostenaufschlag von 10 Prozent für Unvorhergesehenes/ Kleinleistungen aufgeschlagen.

Bei der Kostenschätzung wurden die Kosten für den barrierefreien Um-/ Ausbau der Bushaltestelle Marktplatz (inkl. der Zuwegung und des Fußgängerüberwegs am Marktplatz) und für die Umgestaltung der Eppsteiner Straße zwischen Homm-Kreisel und Bushaltestelle Marktplatz getrennt betrachtet. Die Kosten für den barrierefreien regelkonformen Um-/ Ausbau der Haltestelle Marktplatz, wofür Fördermittel nach dem Mobilitätsfördergesetz (MobiFöG) durch das Land Hessen gewährt werden, belaufen sich nach der Kostenschätzung auf etwa 98.700 Euro (netto) bzw. 117.400 Euro (brutto). Die Kosten für die Umgestaltung des verbleibenden Abschnittes der Eppsteiner Straße belaufen sich auf etwa 598.800 Euro (netto) bzw. 712.500 Euro (brutto). Damit belaufen sich die Gesamtkosten auf etwa 697.500 Euro (netto) bzw. 829.900 Euro (brutto).

Die Kostenschätzung ist differenziert nach den o.g. Kostenpositionen in der beigefügten **Anlage 5** dokumentiert.

Anlagenverzeichnis

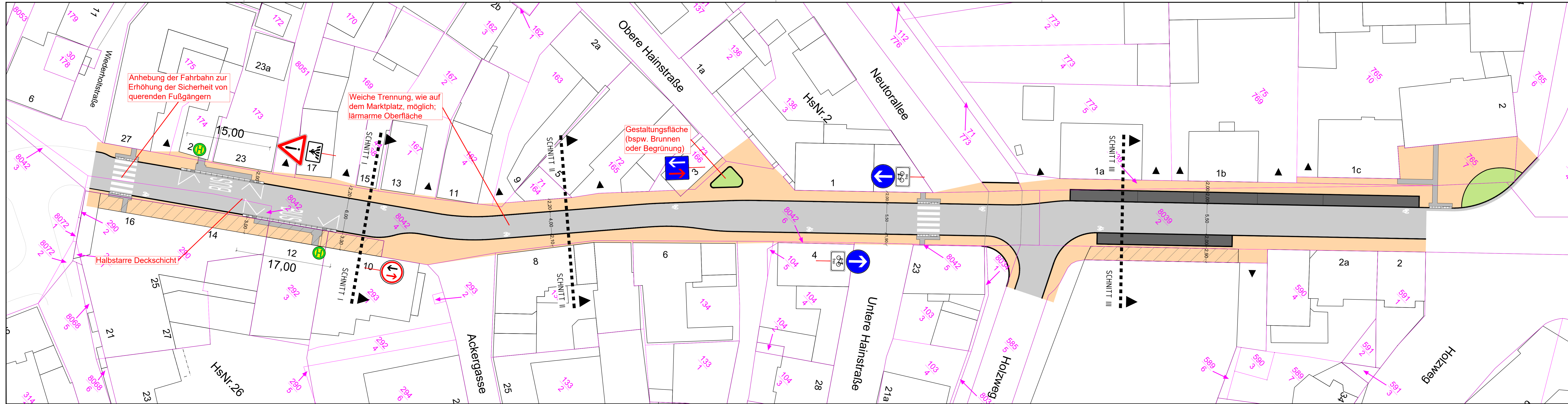
1. Variante 1 – Vorfahrtsstraße mit Tempo 30
 - 1.1. Lageplan (1:250)
 - 1.2. Querschnitt I-I
 - 1.3. Querschnitt II-II
 - 1.4. Querschnitt III-III

2. Variante 2 – Verkehrsberuhigter Bereich
 - 2.1. Lageplan (1:250)
 - 2.2. Querschnitt I-I
 - 2.3. Querschnitt II-II
 - 2.4. Querschnitt III-III

3. Variante 3 – Teilspernung / Fußgängerzone
 - 3.1. Lageplan (1:250)
 - 3.2. Querschnitt I-I
 - 3.3. Querschnitt II-II
 - 3.4. Querschnitt III-III

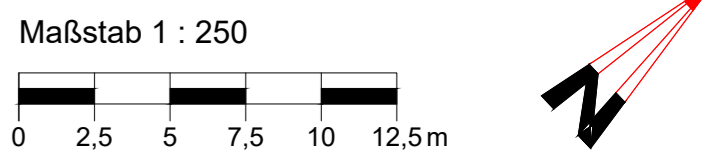
4. Vorzugsvariante
 - 4.1. Lageplan (1:250)

5. Grobkostenschätzung - Vorzugsvariante



Legende

	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bord (Bestand)		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischfläche
	Entwässerungsrinne		Parken
	Markierung (Planung)		Verkehrszeichen nach StVO
	Einfahrt		



Plangrundlagen: - Amtliches Liegenschaftskataster Informationssystem - ALKIS® - der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (Stand: Oktober 2020).

<p>HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</p> <p>Frankfurt: Str. 79 · D-83110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</p>	Datum	Zeichen	
	gezeichnet:	05.2021	IF
	bearbeitet:	05.2021	IF
	geprüft:	05.2021	HI
	Projektnr.:	2020_0910	

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
GB 61 - Stadtentwicklung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel

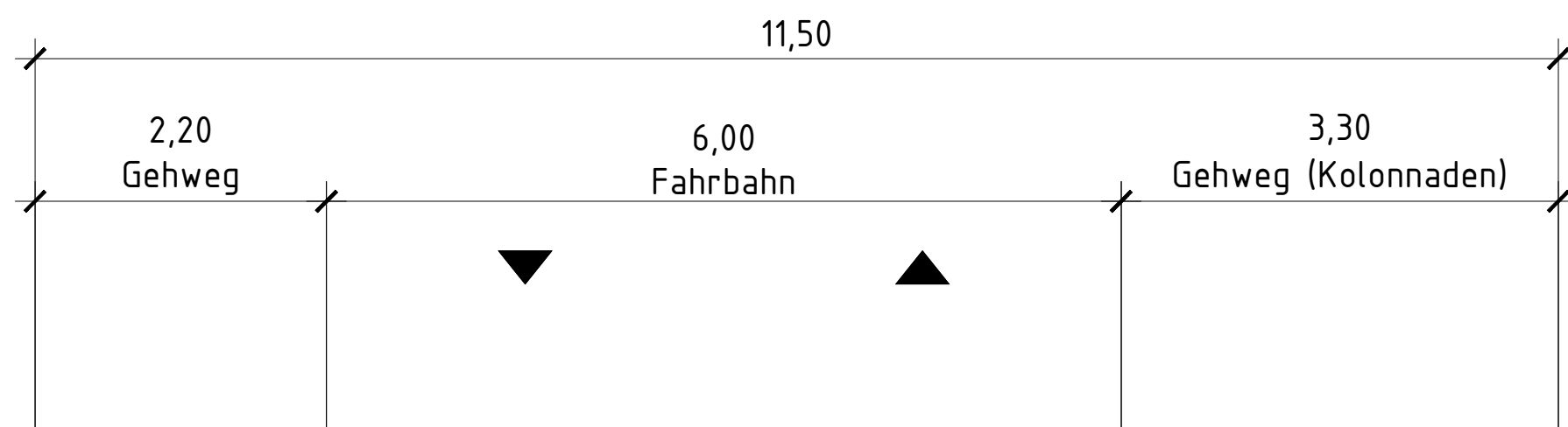
Vorplanung

<p>Lageplan Variante 1 - Vorfahrtsstraße mit Tempo 30 -</p>	Anlage:	1
	Blatt:	1

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

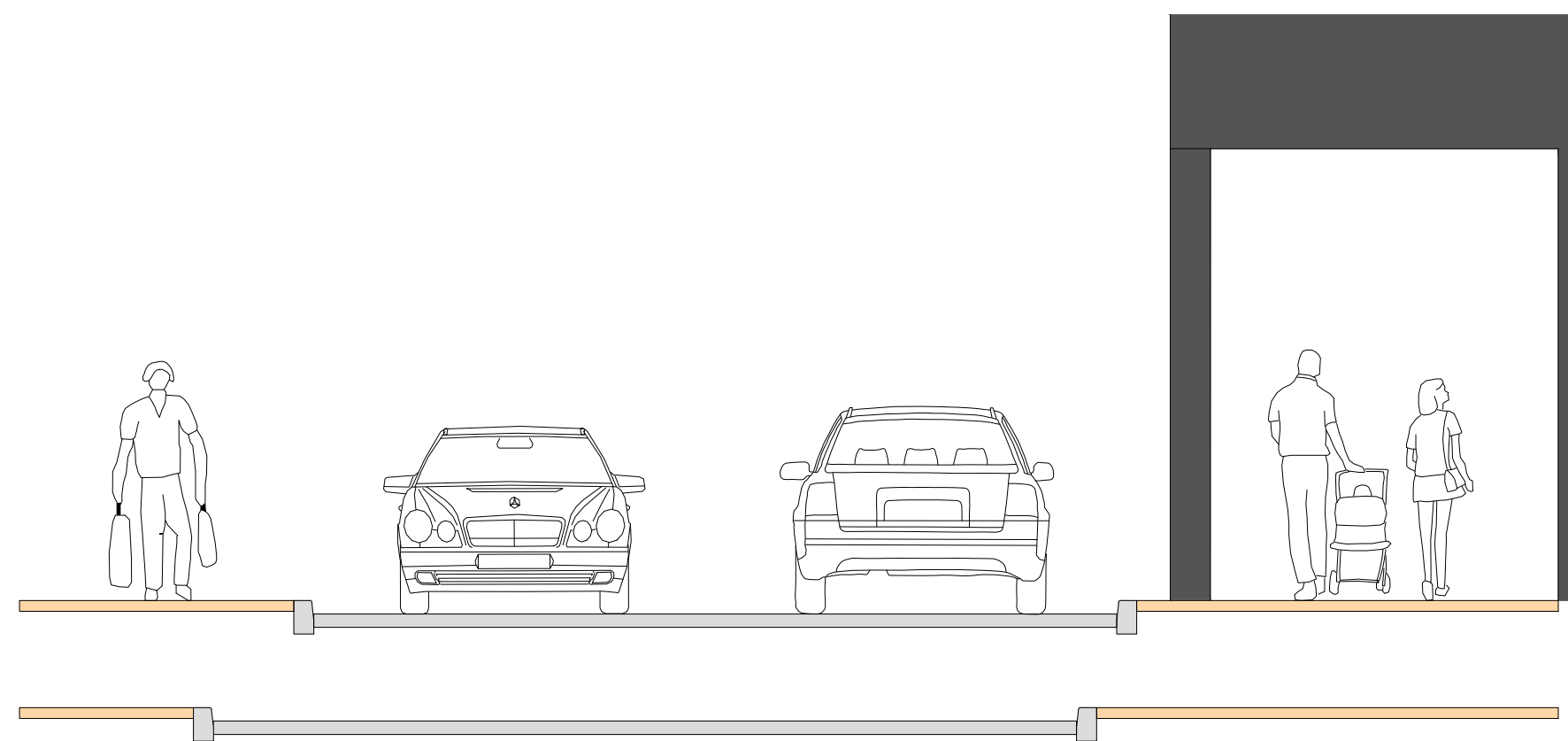
Schnitt I - I

Eppsteiner Straße - Südwest



Planung

Bestand



Planung

Bestand

HABERMEHL FOLLMANN

INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau
 Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95
 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de

Datum Zeichen

gezeichnet: 05.2021 IF

bearbeitet: 05.2021 IF

geprüft: 05.2021 HI

Projektnr.: 2020_0910

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)

GB 61 - Stadtentwicklung

Rathausplatz 1

61440 Oberursel



Vorplanung

Querschnitt I-I
 - Variante 1 -

Anlage: 1

Blatt: 2

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:

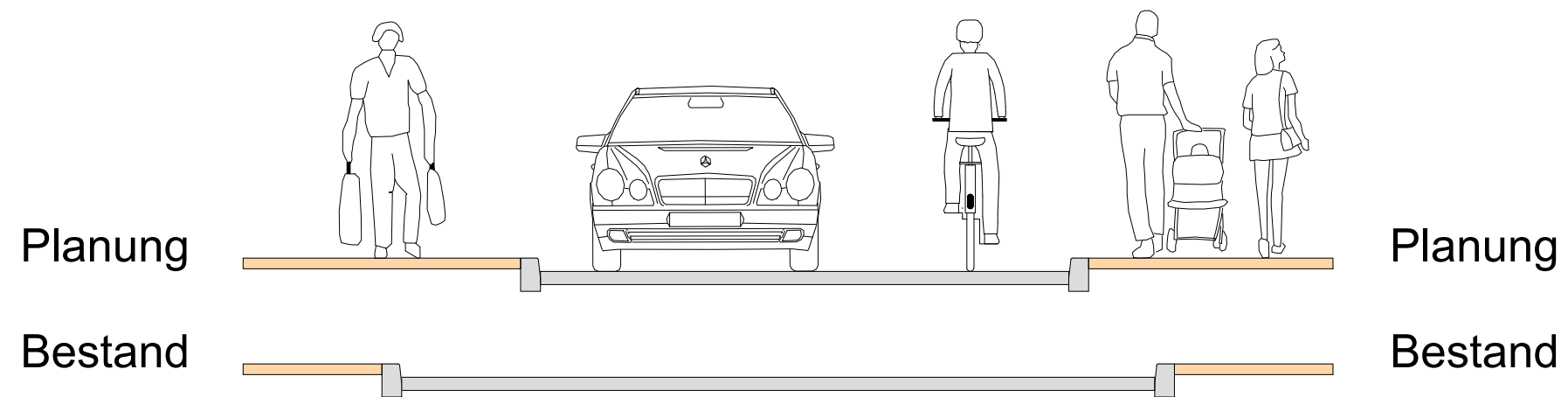
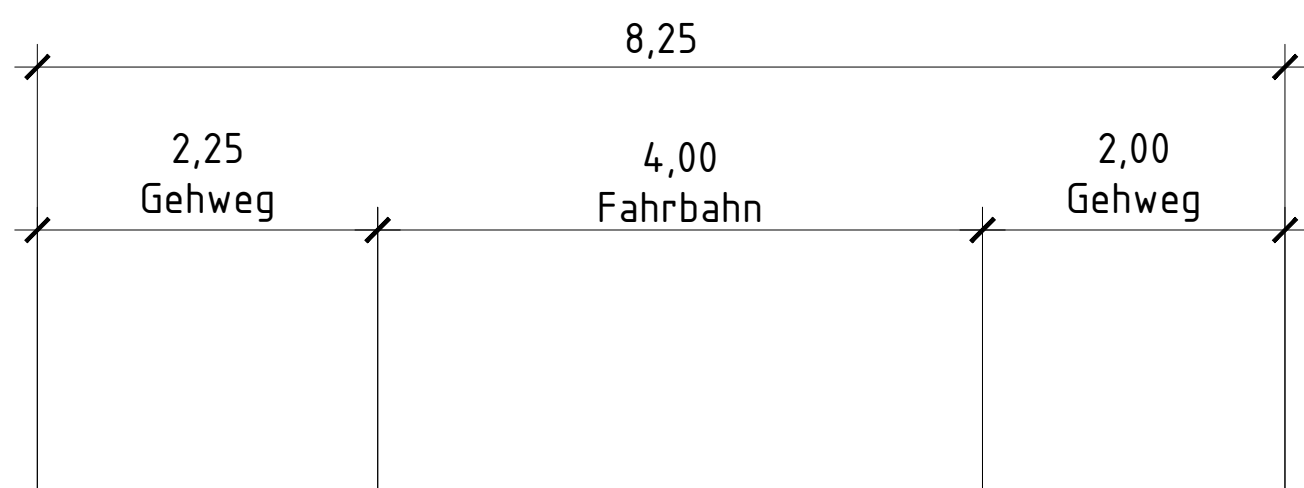
Geprüft:

Angeordnet:

Inbetriebnahme:

Schnitt II - II

Eppsteiner Straße - Engstelle



HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Datum		Zeichen	
	gezeichnet:	05.2021	IF	
	bearbeitet:	05.2021	IF	
	geprüft:	05.2021	HI	
Projektnr.:		2020_0910		

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel



Vorplanung

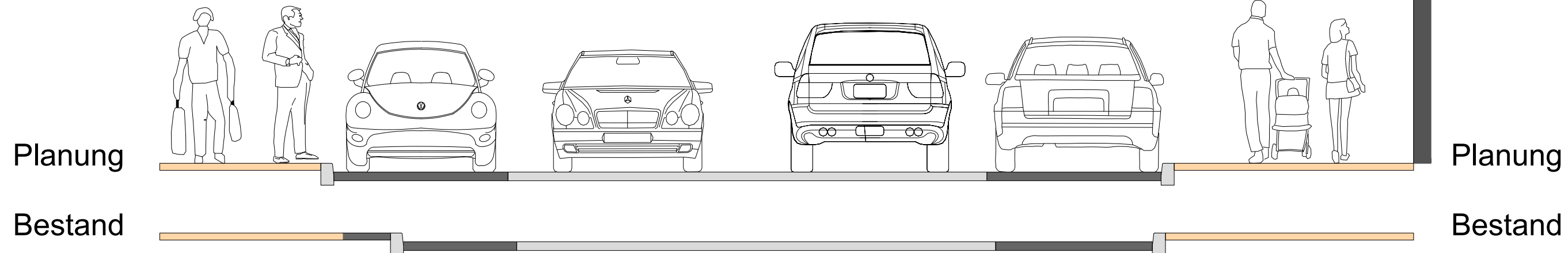
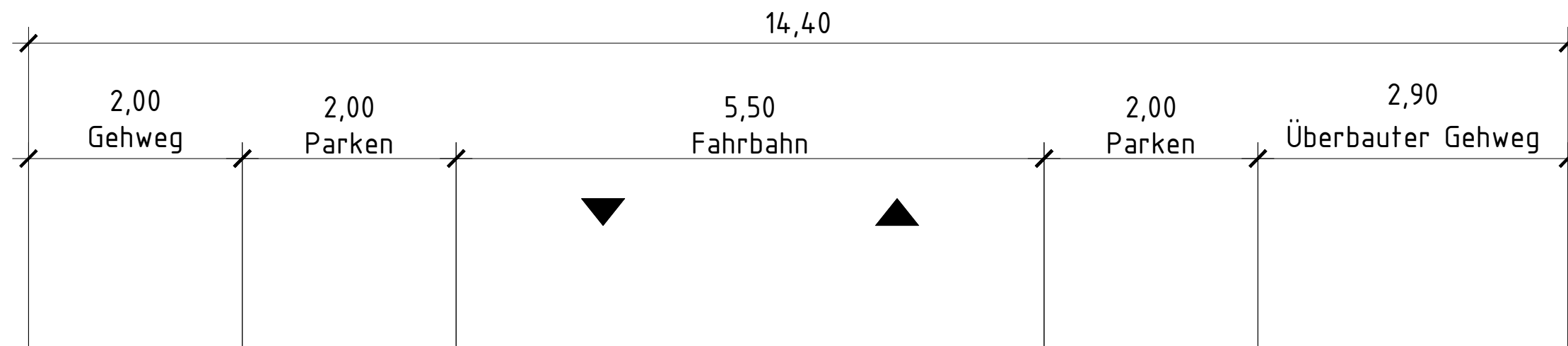
Querschnitt II-II - Variante 1 -	Anlage:	1
	Blatt:	3

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:	Geprüft:
Angeordnet:	Inbetriebnahme:


Schnitt III - III

Eppsteiner Straße - Nordost



HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 - D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 - Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de - www.habermehl-follmann.de	Datum		Zeichen	
	gezeichnet:	05.2021	IF	
	bearbeitet:	05.2021	IF	
	geprüft:	05.2021	HI	
Projektnr.:		2020_0910		

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel

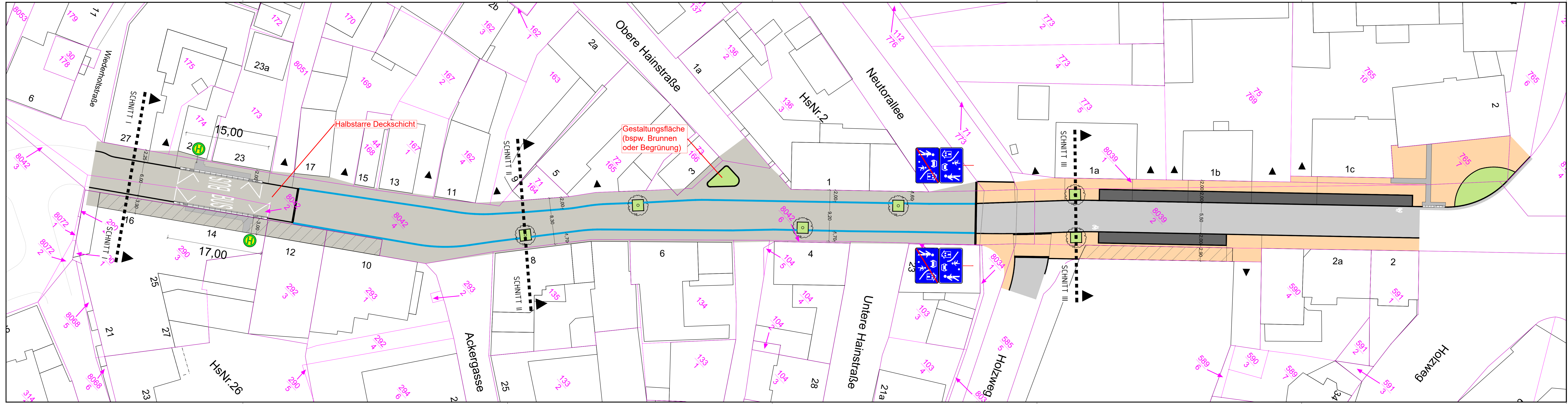


Vorplanung

Querschnitt III-III - Variante 1 -	Anlage:	1
	Blatt:	4

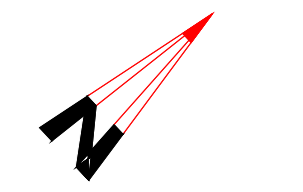
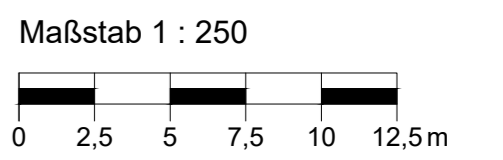
Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:	Geprüft:
Angeordnet:	Inbetriebnahme:



Legende

	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bord (Bestand)		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischfläche
	Entwässerungsrinne		Parken
	Markierung (Planung)		Verkehrszeichen nach StVO
	Einfahrt		



Plangrundlagen: - Amtliches Liegenschaftskataster Informationssystem - ALKIS® - der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (Stand: Oktober 2020).

HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESSELLSCHAFT MBH <small>Frankfurter Str. 79 · D-83110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</small>	Datum	Zeichen
	gezeichnet: 05.2021	IF
	bearbeitet: 05.2021	IF
	geprüft: 05.2021	HI
	Projektnr.: 2020_0910	

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel



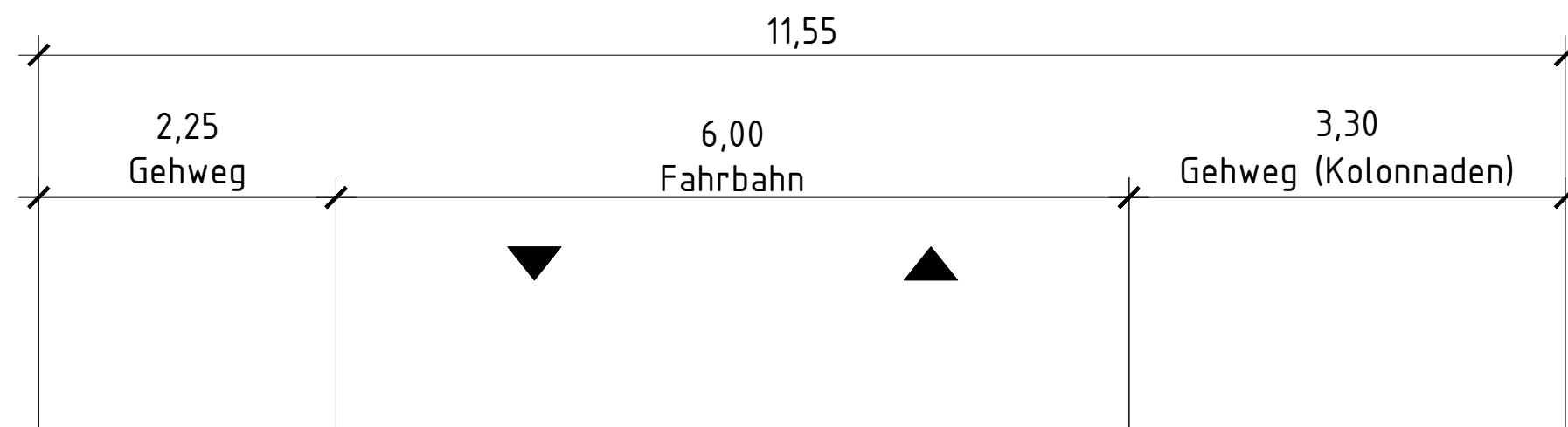
Vorplanung

Lageplan Variante 2 - Verkehrsberuhigter Bereich -	Anlage: 2 Blatt: 1
---	-----------------------

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

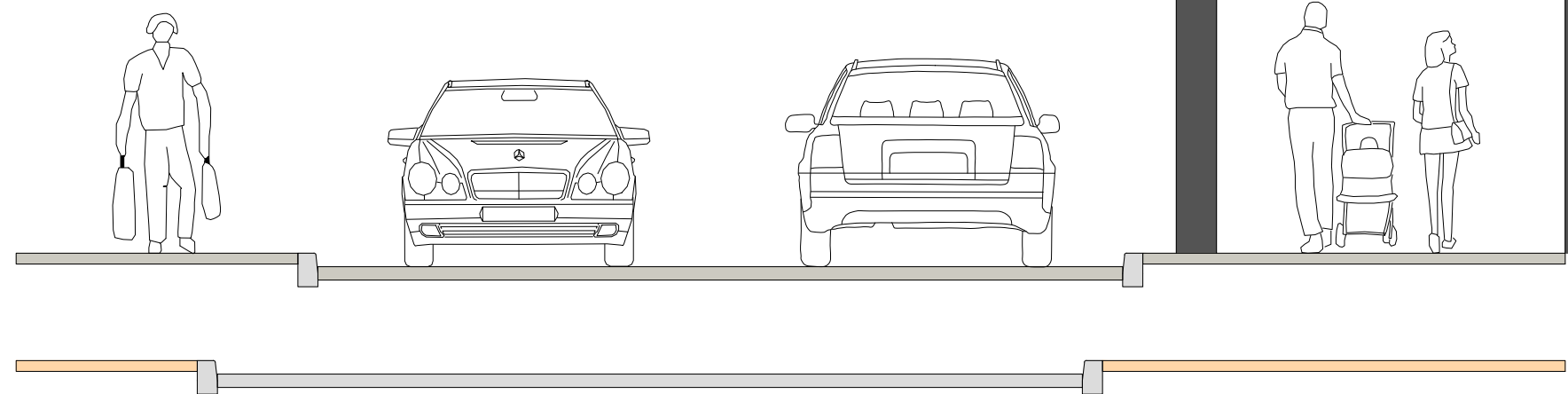
Schnitt I - I

Eppsteiner Straße - Südwest



Planung

Bestand



Planung

Bestand

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau
Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95
info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de

Datum Zeichen

gezeichnet:	05.2021	IF
bearbeitet:	05.2021	IF
geprüft:	05.2021	HI
Projektnr.:	2020_0910	

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
GB 61 - Stadtentwicklung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel



Vorplanung

Querschnitt I-I
- Variante 2 -

Anlage: 2
Blatt: 2

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:

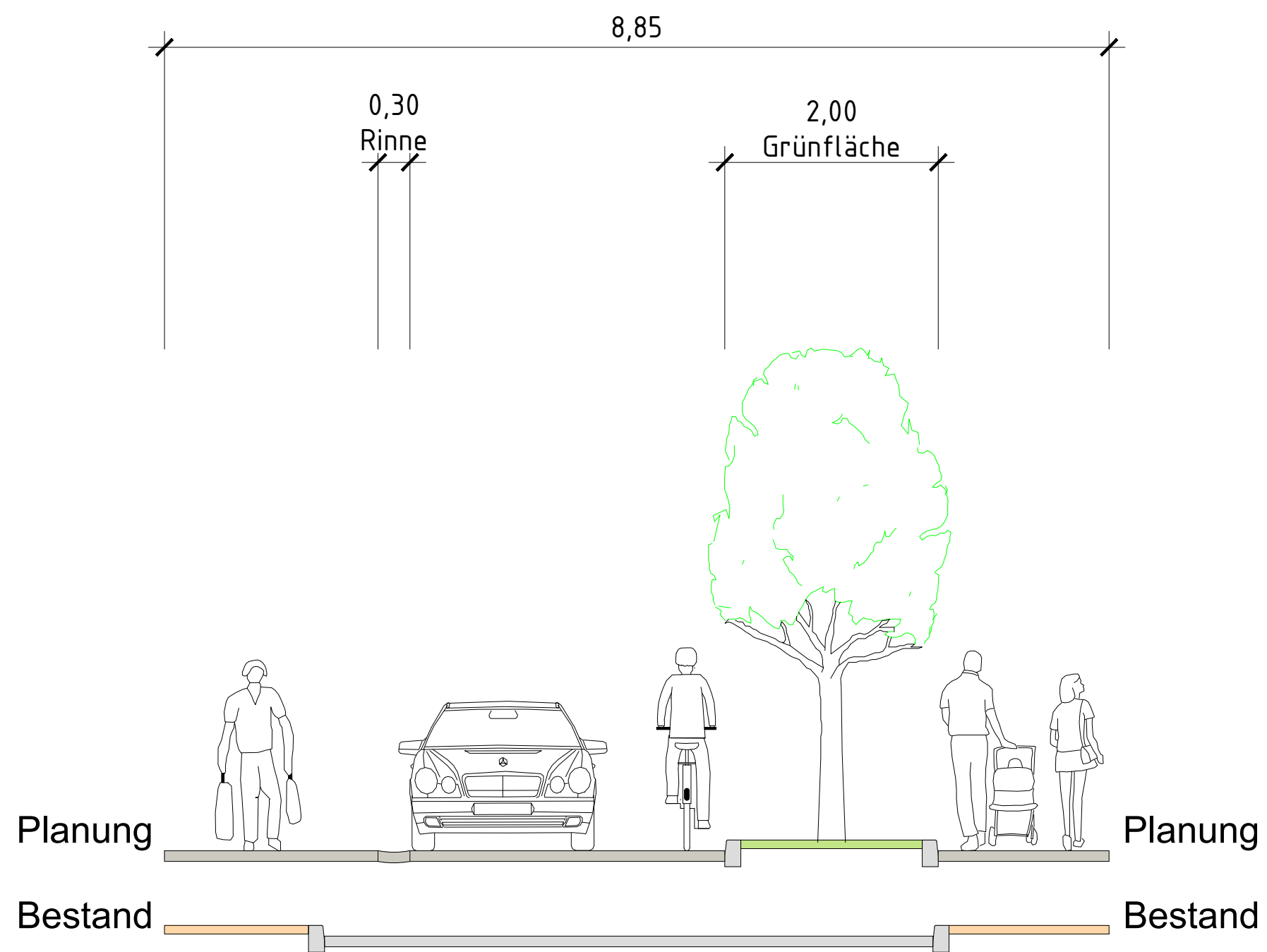
Geprüft:

Angeordnet:

Inbetriebnahme:

Schnitt II - II

Eppsteiner Straße - Engstelle



HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Datum		Zeichen	
	gezeichnet:	05.2021	IF	
	bearbeitet:	05.2021	IF	
	geprüft:	05.2021	HI	
Projektnr.:		2020_0910		

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel

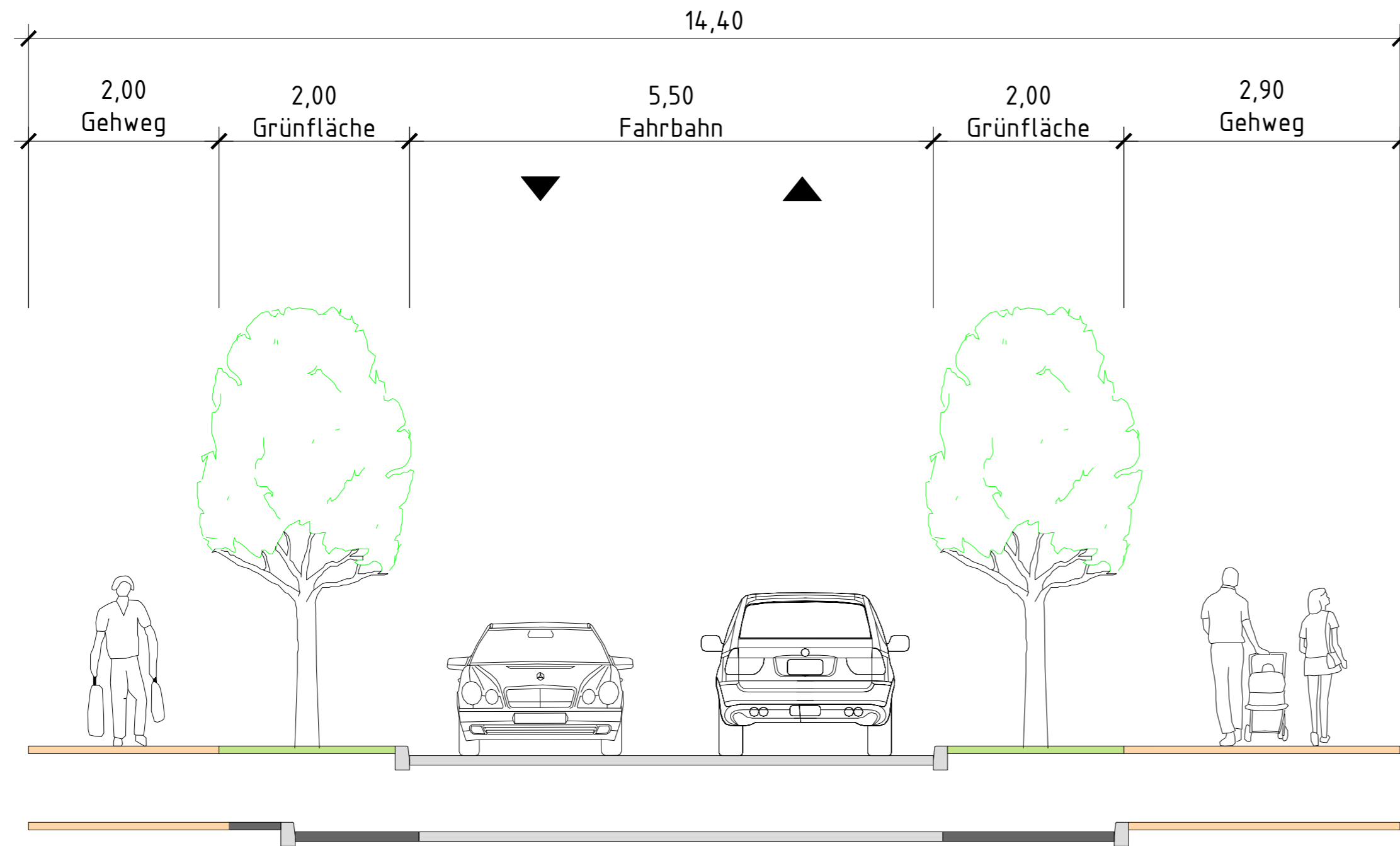


Vorplanung

Querschnitt II-II - Variante 2 -		Anlage: 2 Blatt: 3
Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße		
Aufgestellt:	Geprüft:	
Angeordnet:	Inbetriebnahme:	


Schnitt III - III

Eppsteiner Straße - Nordost



HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> <small>Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</small>	Datum		Zeichen	
	gezeichnet:	05.2021	IF	
	bearbeitet:	05.2021	IF	
	geprüft:	05.2021	HI	
Projektnr.:		2020_0910		

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel

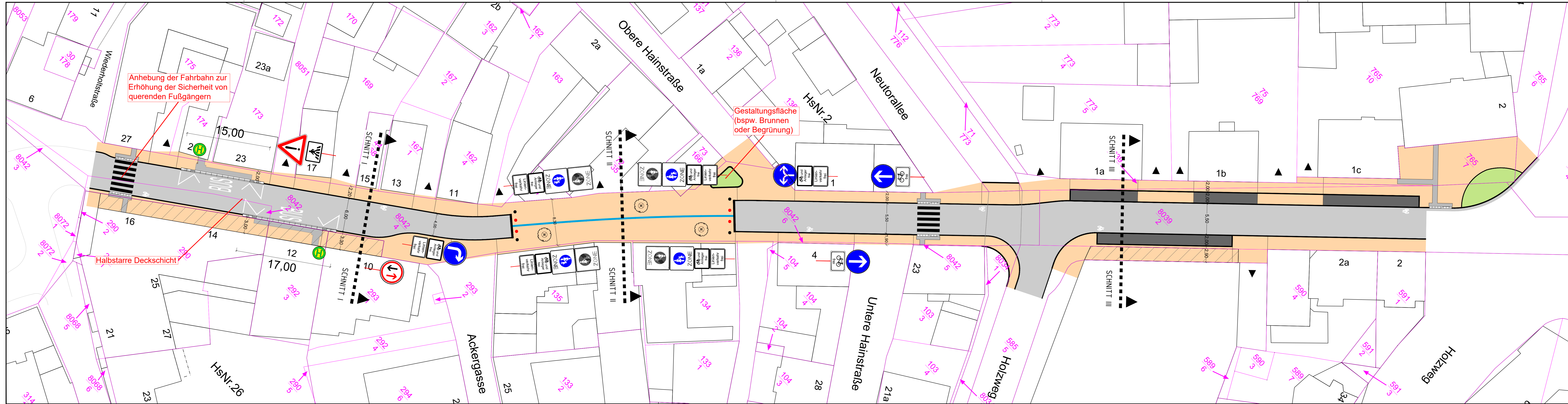


Vorplanung

Querschnitt III-III - Variante 2 -	Anlage:	2
	Blatt:	4

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:	Geprüft:
Angeordnet:	Inbetriebnahme:



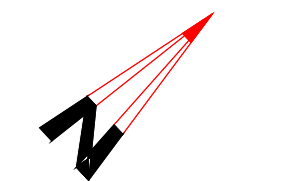
Anhebung der Fahrbahn zur Erhöhung der Sicherheit von querenden Fußgängern

Gestaltungsfläche (bspw. Brunnen oder Begrünung)

Halbstarre Deckschicht

Legende			
	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bord (Bestand)		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischfläche
	Entwässerungsrinne		Parken
	Markierung (Planung)		Verkehrszeichen nach StVO
	Einfahrt		

Maßstab 1 : 250



Plangrundlagen: - Amtliches Liegenschaftskataster Informationssystem - ALKIS® - der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (Stand: Oktober 2020).

HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Frankfurt Str. 78 D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de www.habermehl-follmann.de	Datum	Zeichen
	gezeichnet: 05.2021	IF
	bearbeitet: 05.2021	IF
	geprüft: 05.2021	HI
	Projektnr.: 2020_0910	

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel



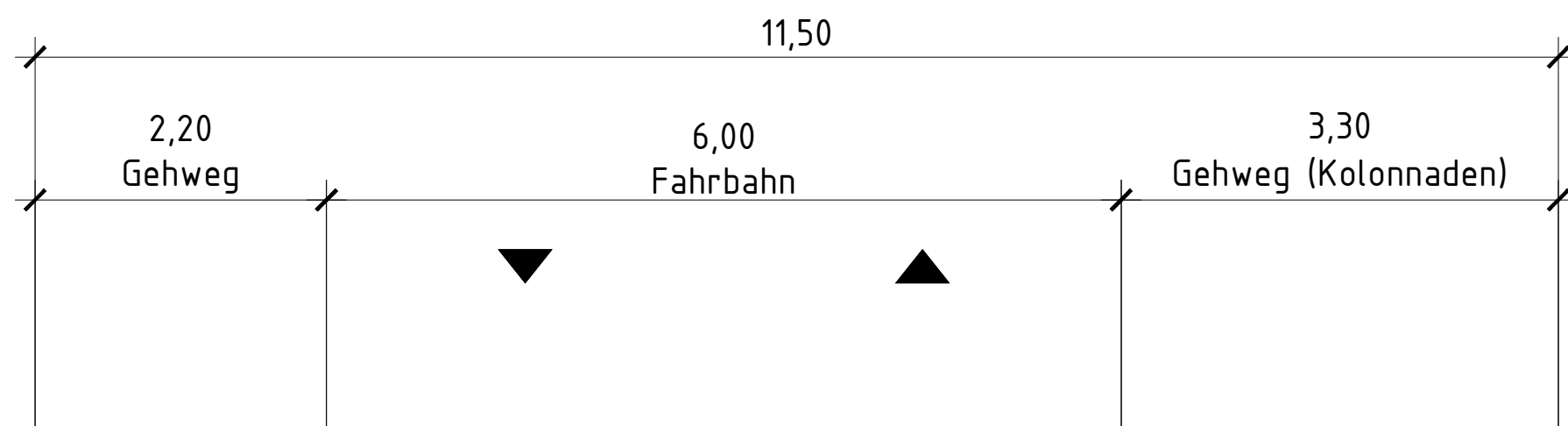
Vorplanung

Lageplan Variante 3 - Teilspernung / Fußgängerzone -	Anlage: 3 Blatt: 1
---	-----------------------

Umgestaltung Teilabschnitt Epsteiner Straße

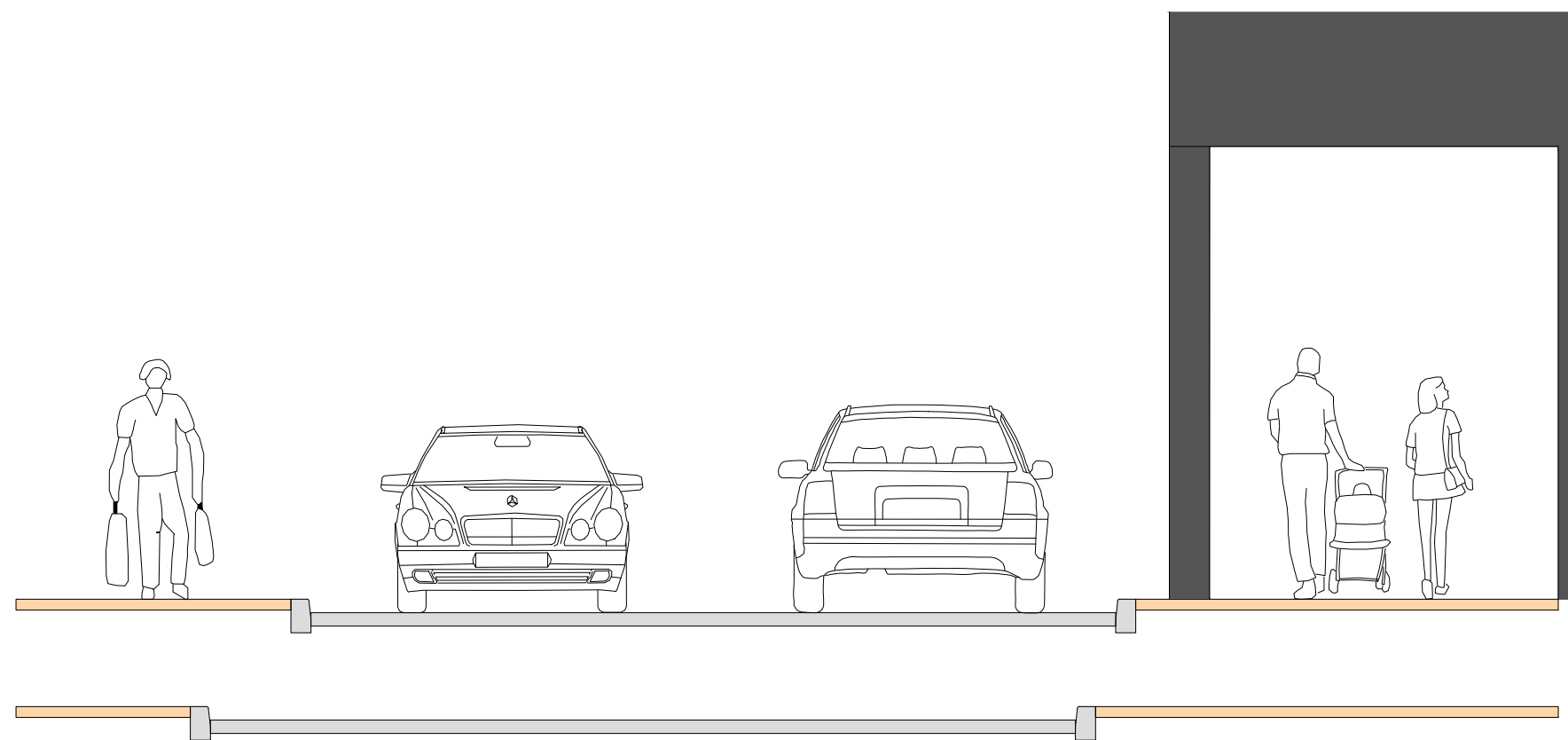
Schnitt I - I

Eppsteiner Straße - Südwest



Planung

Bestand



Planung

Bestand

HABERMEHL FOLLMANN

INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Frankfurter Str. 79 - D-63110 Rodgau
 Telefon 06106 8525-50 - Fax 06106 8525-95
 info@habermehl-follmann.de - www.habermehl-follmann.de

Datum Zeichen

gezeichnet: 05.2021 IF

bearbeitet: 05.2021 IF

geprüft: 05.2021 HI

Projektnr.: 2020_0910

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)

GB 61 - Stadtentwicklung

Rathausplatz 1

61440 Oberursel



Vorplanung

Querschnitt I-I
 - Variante 3 -

Anlage: 3

Blatt: 2

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:

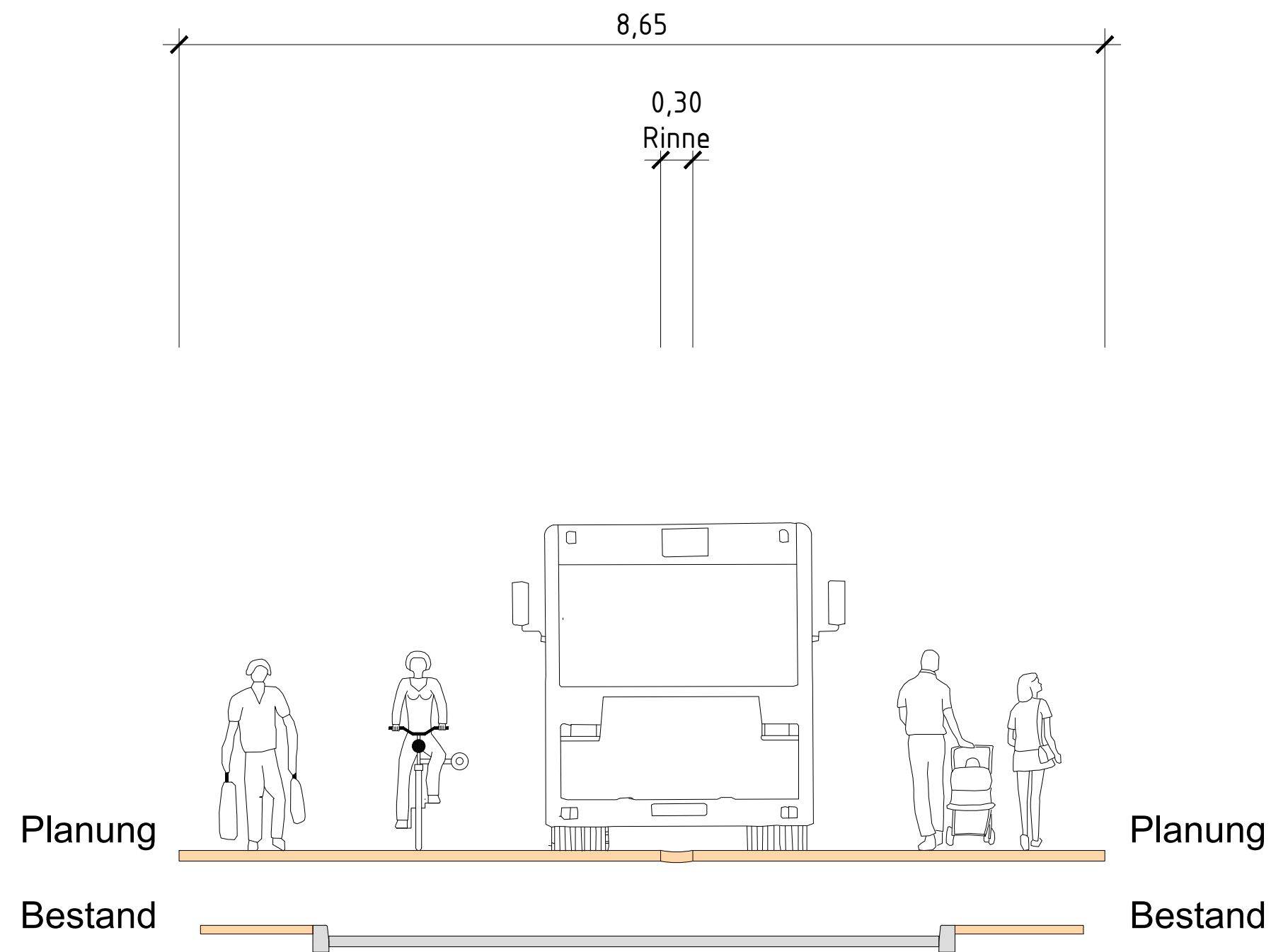
Geprüft:

Angeordnet:

Inbetriebnahme:

Schnitt II - II

Eppsteiner Straße - Fußgängerzone



HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau
Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95
info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de

	Datum	Zeichen
gezeichnet:	05.2021	IF
bearbeitet:	05.2021	IF
geprüft:	05.2021	HI
Projektnr.:	2020_0910	

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
GB 61 - Stadtentwicklung
Rathausplatz 1
61440 Oberursel



Vorplanung

Querschnitt II-II
- Variante 3 -

Anlage: 3
Blatt: 3

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:

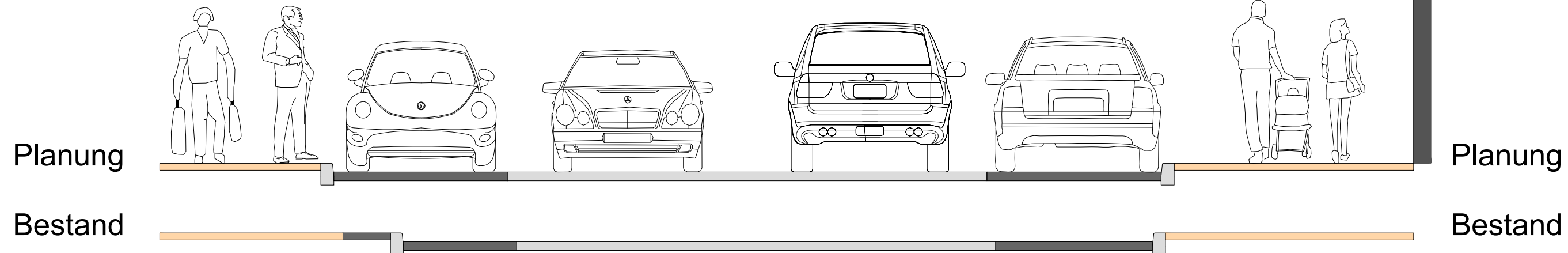
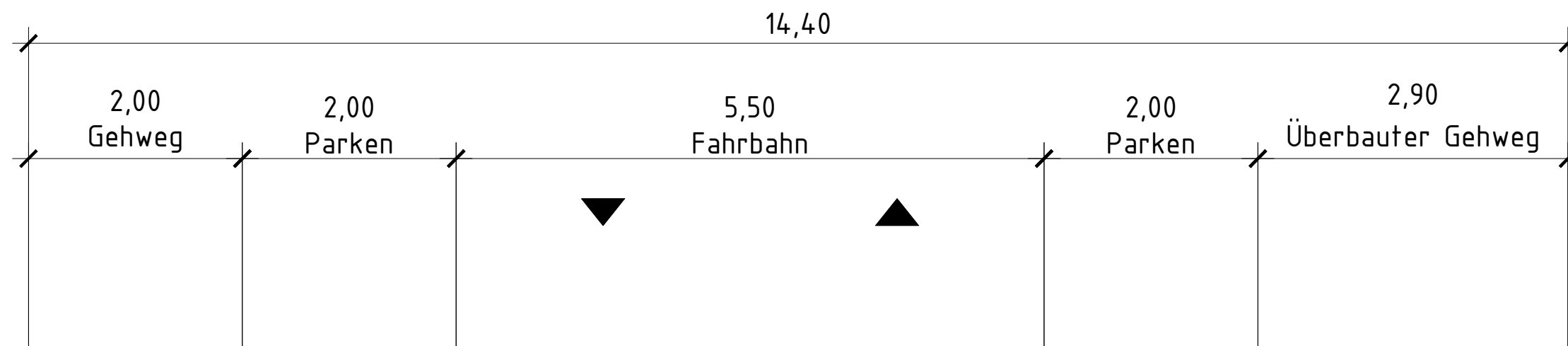
Geprüft:

Angeordnet:

Inbetriebnahme:


Schnitt III - III

Eppsteiner Straße - Nordost



HABERMEHL FOLLMANN <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Datum		Zeichen	
	gezeichnet:	05.2021	IF	
	bearbeitet:	05.2021	IF	
	geprüft:	05.2021	HI	
Projektnr.:		2020_0910		

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel

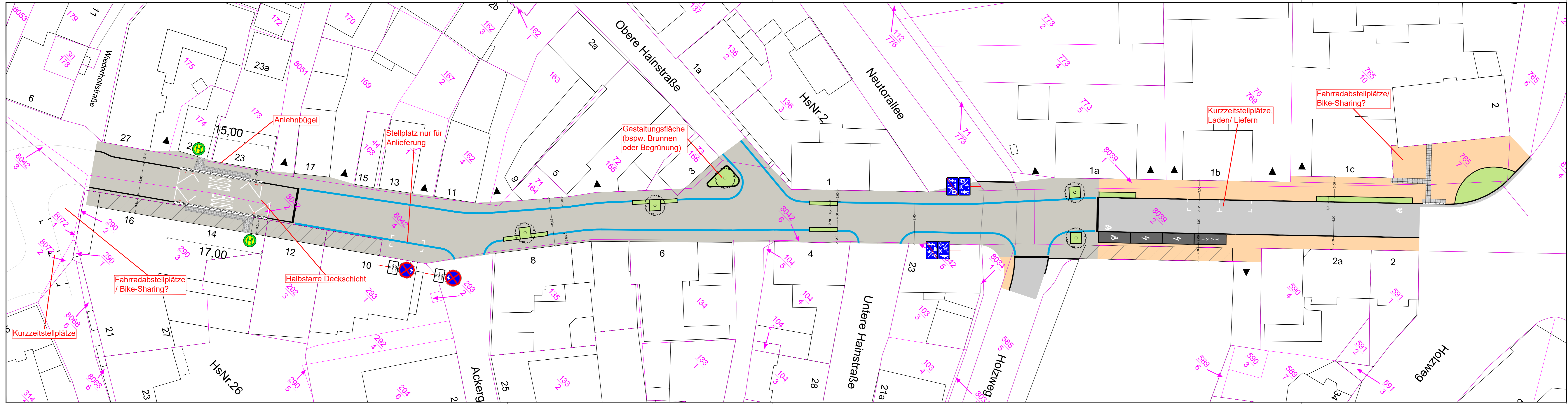


Vorplanung

Querschnitt III-III - Variante 3 -	Anlage:	3
	Blatt:	4

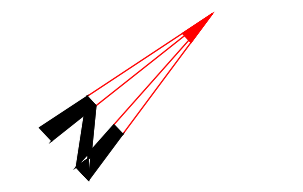
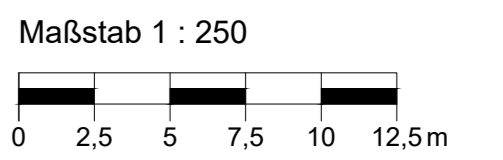
Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Aufgestellt:	Geprüft:
Angeordnet:	Inbetriebnahme:



Legende

	Flurstücksgrenze		Fahrbahn
	Flurstücksnummer		Gehweg
	Bord (Bestand)		Grünfläche
	Bord (Planung)		Mischfläche
	Entwässerungsrinne		Parken
	Markierung (Planung)		Verkehrszeichen nach StVO
	Einfahrt		



Plangrundlagen: - Amtliches Liegenschaftskataster Informationssystem - ALKIS® - der Hessischen Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (Stand: Oktober 2020).
 - Befliegung durch Aerowest GmbH im Auftrag NRM Netzdienste Rhein-Main GmbH (Stand: April 2019).

<p>HABERMEHL FOLLMANN INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</p> <p>Frankfurt: Str. 79 · D-83110 Rodgau Telefon 06106 8525-50 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de</p>	Datum	Zeichen	
	gezeichnet:	09.2021	IF
	bearbeitet:	09.2021	IF
	geprüft:	09.2021	HI
	Projektnr.:	2020_0910	

Magistrat der Stadt Oberursel (Taunus)
 GB 61 - Stadtentwicklung
 Rathausplatz 1
 61440 Oberursel

Vorplanung

<p>Lageplan Vorzugsvariante - Begegnungszone / Shared Space -</p>	Anlage:	4
	Blatt:	1

Umgestaltung Teilabschnitt Epsteiner Straße

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Anlage 5: Grobkostenschätzung Vorzugsvariante (ohne Haltestelle)

Projektnr.: 2020_0910

Pos.	Bezeichnung	Menge	Einheit	Einzelkosten [€]	Gesamtkosten [€]
Aufbrucharbeiten					194.600 €
1.01	Allgemein (Fahrbahn/Gehweg/Grünfläche)	2.780	m ²	70 €	194.600 €
Herstellung					282.200 €
2.01	Borde liefern und einbauen	370	m	40 €	14.800 €
2.02	Verbundsteinpflaster auf Sandbettung verlegen (Gehweg)	560	m ²	60 €	33.600 €
2.03	Verbundsteinpflaster auf Sandbettung verlegen (Parken/Straße/Überweg)	1.700	m ²	100 €	170.000 €
2.04	Radweg (Asphalt) herstellen	0	m ²	60 €	0 €
2.05	Fahrbahn (Asphalt) herstellen	400	m ²	100 €	40.000 €
2.06	Halbstarre Deckschicht herstellen	0	m ²	210 €	0 €
2.07	Sinkkästen (alle 25m)	16	St.	550 €	8.800 €
2.08	Grünfläche herstellen	100	m ²	25 €	2.500 €
2.09	Baum pflanzen	5	St.	2.500 €	12.500 €
Herstellung Bushaltestelle / Querung					4.870 €
3.01	Haltestelle (Kasseler Sonderbord plus inkl. Übergangsborde liefern und einbauen)	0	pschl.	4.100 €	0 €
3.02	Wartehalle	0	St.	10.000 €	0 €
3.03	Querungsstelle (Borde)	1	St.	870 €	870 €
3.04	Noppenplatten liefern und einbauen	10	m ²	200 €	2.000 €
3.05	Rippenplatten liefern und einbauen	10	m ²	200 €	2.000 €
3.06	Kontrastplatten liefern und einbauen	0	m ²	70 €	0 €
Baustellen-, Verkehr- und Leitungssicherung					62.640 €
4.01	Baustelleneinrichtung, 5% der Nettobausumme Leistungen	1	pschl.	24.090 €	24.090 €
4.02	Baubegleitende Leistungen, 1% der Nettobausumme	1	pschl.	4.820 €	4.820 €
4.03	Verkehrssicherung, 5% der Nettobausumme	1	pschl.	24.090 €	24.090 €
4.04	Bauzeitl. Leitungssicherung, 2% der Nettobausumme	1	pschl.	9.640 €	9.640 €
Zwischennettosumme					481.670 €
Nettosumme (inkl. BE, VS, LS)					544.310 €
Unvorhergesehenes , 10% der Nettobausumme					54.431 €
Nettosumme Gesamt					598.741 €

Umgestaltung Teilabschnitt Eppsteiner Straße

Anlage 5: Grobkostenschätzung Haltestelle (Vorzugsvariante)

Projektnr.: 2020_0910

Pos.	Bezeichnung	Menge	Einheit	Einzelkosten [€]	Gesamtkosten [€]
Aufbrucharbeiten					22.400 €
1.01	Allgemein (Fahrbahn/Gehweg/Grünfläche)	320	m ²	70 €	22.400 €
Herstellung					45.700 €
2.01	Borde liefern und einbauen	25	m	40 €	1.000 €
2.02	Verbundsteinpflaster auf Sandbettung verlegen (Gehweg)	115	m ²	60 €	6.900 €
2.03	Verbundsteinpflaster auf Sandbettung verlegen (Parken/Straße/Überweg)	20	m ²	100 €	2.000 €
2.04	Radweg (Asphalt) herstellen	0	m ²	60 €	0 €
2.05	Fahrbahn (Asphalt) herstellen	0	m ²	100 €	0 €
2.06	Halbstarre Deckschicht herstellen	160	m ²	210 €	33.600 €
2.07	Sinkkästen (alle 25m)	4	St.	550 €	2.200 €
2.08	Grünfläche herstellen	0	m ²	25 €	0 €
2.09	Baum pflanzen	0	St.	2.500 €	0 €
Herstellung Bushaltestelle / Querung					11.250 €
3.01	Haltestelle (Kasseler Sonderbord plus inkl. Übergangsborde liefern und einbauen)	2	pschl.	4.100 €	8.200 €
3.02	Wartehalle	0	St.	10.000 €	0 €
3.03	Querungsstelle (Borde)	0	St.	870 €	0 €
3.04	Noppenplatten liefern und einbauen	2	m ²	200 €	400 €
3.05	Rippenplatten liefern und einbauen	8	m ²	200 €	1.600 €
3.06	Kontrastplatten liefern und einbauen	15	m ²	70 €	1.050 €
Baustellen-, Verkehr- und Leitungssicherung					10.330 €
4.01	Baustelleneinrichtung, 5% der Nettobausumme Leistungen	1	pschl.	3.970 €	3.970 €
4.02	Baubegleitende Leistungen, 1% der Nettobausumme	1	pschl.	800 €	800 €
4.03	Verkehrssicherung, 5% der Nettobausumme	1	pschl.	3.970 €	3.970 €
4.04	Bauzeitl. Leitungssicherung, 2% der Nettobausumme	1	pschl.	1.590 €	1.590 €
Zwischennettosumme					79.350 €
Nettosumme (inkl. BE, VS, LS)					89.680 €
Unvorhergesehenes , 10% der Nettobausumme					8.968 €
Nettosumme Gesamt					98.648 €