

0165/2025

Beschlussvorlage

öffentlich

Rad- und Gehweg Eppstein - Bremthal / Vorzugsvariante

Organisationseinheit: Verwaltungsleitung

Bearbeitet von: Alexander Simon

Datum: 02.06.2025

Beratungsfolge:

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Magistrat (Vorberatung)	14.08.2025	N
Gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt und Ortsbeirats Eppstein (Vorberatung)		Ö
Stadtverordnetenversammlung (Entscheidung)	11.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Variante 6 wird als Vorzugsvariante für den Rad- und Gehweg Eppstein - Bremthal ausgewählt.

Begründung:

In einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt und des Ortsbeirates Eppstein sowie des Ortsbeirates Bremthal wurde am 11.02.2025 ausführlich über den seinerzeitigen Sachstand des Projektes berichtet. Diese Informationsvorlage ist hier noch einmal als Anlage beigefügt. Nun gilt es, eine Entscheidung zu einer Vorzugsvariante zu treffen.

Eine gut nutzbare Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Stadtteilen Eppstein und Bremthal ist lang ersehnter Wunsch und auch übereinstimmendes politisches Ziel. Zwischen diesen beiden Stadtteilen besteht bislang eine solche direkte Verbindung noch nicht. Zwar gibt es Verbindungswege durch den Wald, diese werden aber nicht den Anforderungen an einen modernen und gut ausgebauten verkehrssicheren Rad- und Gehweg, der nicht nur zu Naherholungszwecken genutzt werden soll, gerecht.

Hessen Mobil und die Stadt Eppstein beabsichtigen, den Lückenschluss der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Bremthal und Eppstein entlang der Bundesstraße B 455. Dieser Streckenabschnitt stellt einen Teil einer Radhaupttroute dar und verbindet die beiden Mittelzentren Hofheim und Idstein und wird somit gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) der überregionalen Bedeutung der Verbindungsfunktionsstufe II zugeordnet. Derzeitig existiert zwischen Eppstein und Bremthal auf dem betroffenen Teilstück keine ausgebaute Radverkehrs- und Gehweganlage entlang der B 455. Der Planungsbereich umfasst den Abschnitt zwischen der Einmündung der Wiesbadener Straße in die B 455 in Bremthal (NK 5816 049) bis zur Einmündung der Hauptstraße in Eppstein/Vockenhausen (NK 5816 017) auf einer maximalen Länge von ca. 1,84 Kilometern.

Untersucht wurden verschiedene Varianten. In Bremthal erfolgt die Anbindung der Varianten

2 und 4 an bzw. entlang der Fußgängerrampe Bahnhof Bremthal. Die Varianten 1, 3, 5 und 6 beginnen an der Straße Auf dem Hecken. In Eppstein erfolgt die Anbindung an den Knotenpunkt B 455 / Hauptstraße, im Bereich Parkplatz Am Herrngarten bzw. straßenbegleitend zur B 455. Die untersuchten Varianten weisen Längen von 1.699 Meter bis 1.836 Meter auf.

Variantenübersicht

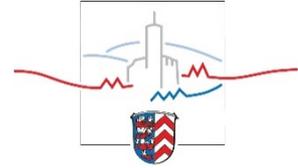


Für die weiteren Details wird auf den ausführlichen Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung Bezug genommen.

Es wird vorgeschlagen, die Variante 6 als Vorzugsvariante festzulegen. Diese ist in der vorherigen Übersicht in dunkelgrün dargestellt. Hier eingebunden und Berücksichtigung finden soll das Regenrückhaltebecken. Bei verkehrlicher Betrachtung, unter Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit und aus wirtschaftlichen Gründen ist die Variante 6 vorzugswürdig.

Anlage/n:

- 1 Informationsvorlage 0363_2024
- 2 Erläuterungsbericht (VU_U1_E-Bericht-2)
- 3 Übersicht Variante 6 (VU_U5_Blatt_Nr_30)
- 4 Variante 6 Abschnitt 1 (VU_U5_Blatt_Nr_29)
- 5 Variante 6 Abschnitt 2 (VU_U5_Blatt_Nr_28)
- 6 Variante 6 Abschnitt 3 (VU_U5_Blatt_Nr_27)
- 7 Variante 6 Abschnitt 4 (VU_U5_Blatt_Nr_26)



0363/2024

Mitteilungsvorlage
öffentlich

Fuß- und Radweg Eppstein-Bremthal / Sachstandsbericht

Organisationseinheit: Verwaltungsleitung
Bearbeitet von: Alexander Simon
Datum: 25.11.2024

Beratungsfolge:

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Magistrat (Kenntnisnahme)	22.01.2025	N
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (Kenntnisnahme)	11.02.2025	Ö

In der im Beratungsgang aufgeführten Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt wird ein Bericht über den aktuellen Stand der Planungen gegeben.

Eine gut nutzbare Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Stadtteilen Eppstein und Bremthal ist lang ersehnter Wunsch und auch übereinstimmendes politisches Ziel. Zwischen diesen beiden Stadtteilen besteht bislang eine solche Verbindung noch nicht. Zwar gibt es Verbindungswege durch den Wald, diese werden aber nicht den Anforderungen an einen modernen und gut ausgebauten verkehrssicheren Rad- und Gehweg, der nicht nur zu Naherholungszwecken genutzt werden soll, gerecht.

Zur Sitzung der Ortsbeiräte Eppstein und Bremthal und des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt im August und September 2018 wurde eine vom Magistrat in Auftrag gegebene Voruntersuchung für eine Wegeverbindung zwischen Eppstein und Bremthal vorgestellt (vgl. Vorlage 0221/2018). In einem ersten Abschnitt zwischen der Straße Am Herrngarten und dem Amstertal wurde eine erste Planung vorgestellt und für den folgenden Abschnitt vom Amstertal nach Bremthal wurden mehrere Ideen für mögliche Wegeverläufe aufgezeigt. Eine Beantragung für die Planung und Umsetzung der Maßnahme fand beim Land Hessen seinerzeit statt. Es folgten mehrere persönliche Gespräche und ein reger Austausch zu dieser Maßnahme. Die Maßnahme wurde seinerzeit aufgenommen, stand jedoch in einer Gesamtabwägung in Konkurrenz zu anderen Rad- und Fußwegeverbindungen in Hessen. Im Nachgang zu dieser Einschätzung hatte es verwaltungsseitig weitere Gespräche gegeben.

Durch einstimmige Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung vom 15.12.2020 wurde die Wichtigkeit des Projektes wie folgt kundgetan:

Die Stadtverordnetenversammlung unterstreicht die Notwendigkeit der schnellst möglichen Realisierung des Radweges nach Wiesbaden. Die Stadtverordnetenversammlung begrüßt alle Schritte, die die politischen Gremien der Stadt Eppstein und Bürgerinnen und Bürger bereits unternommen haben, um dieses Ziel zu erreichen. Dazu gehört insbesondere der durch die Stadt durchgeführte

Grunderwerb. Der Magistrat wird gebeten die Landesregierung aufzufordern, das Vorhaben zu beschleunigen und einen umfassenden Bericht über ihre Schritte und den Zeitpunkt der geplanten Realisierung vorzulegen.

Durch ehrenamtliches Engagement wurde eine Petition in dieser Angelegenheit initiiert. Aufgrund der fortwährend guten verwaltungsseitigen Kontakte kam es im Januar 2021 zu einer erneuten Intensivierung der Gespräche. Aufgrund der bereits durch die Stadt erfolgten Vorleistungen für die Planungen ist nun der Straßenbaulastträger Hessen Mobil bereit, das Projekt mit einer Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land und der Stadt weiter voranzubringen. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung wurde abgeschlossen. Die Planungsleistungen werden von der Stadt vorfinanziert und vom Land Hessen erstattet werden. Hierdurch wurde der Prozess deutlich beschleunigt. Notwendige Haushaltspositionen wurden angepasst.

Bereits im Dezember 2022 wurde die Projektsteuerung europaweit als Angebotseinholung mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb ausgeschrieben. Zur Angebotseröffnung lag nur ein Angebot mit überhöhtem Preis vor. Die Auftragsvergabe wurde von Hessen Mobil abgelehnt und die Aufhebung der Ausschreibung erfolgte. Auch eine zweite europaweite, öffentliche Ausschreibung im offenen Verfahren musste vor Eröffnung der Angebote abgebrochen und aufgehoben werden. Im Juli 2023 wurde der Auftrag erneut europaweit ausgeschrieben. Dieses Ausschreibungsverfahren konnte zu einem erfolgreichen Abschluss geführt werden. Im Nachgang konnte ein Büro für die Projektsteuerung beauftragt werden.

Nach erfolgter Ausschreibung wurde im März 2024 der Auftrag an ein Planungs- und Ingenieurbüro zur Planung der Verkehrsanlagen vergeben. Es handelt es sich um ein erfahrenes Büro auf dem Gebiet der Straßenplanung mit über 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die Projektverantwortlichen verfügen über umfangreiche Erfahrungen auf dem Gebiet der Planung von Rad- und Gehwegen.

Anlage/n:

1 20250210_Eppstein_Radweg_B455_Ausschuss_Stadtentwicklung



KREATIVE INGENIEURLEISTUNGEN FÜR EINE INTAKTE UMWELT

MAGISTRAT DER STADT EPPSTEIN

Planung Neubau eines Rad- und Gehweges an der B 455

Aktueller Stand der Variantenuntersuchung

Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt | 11.02.2025



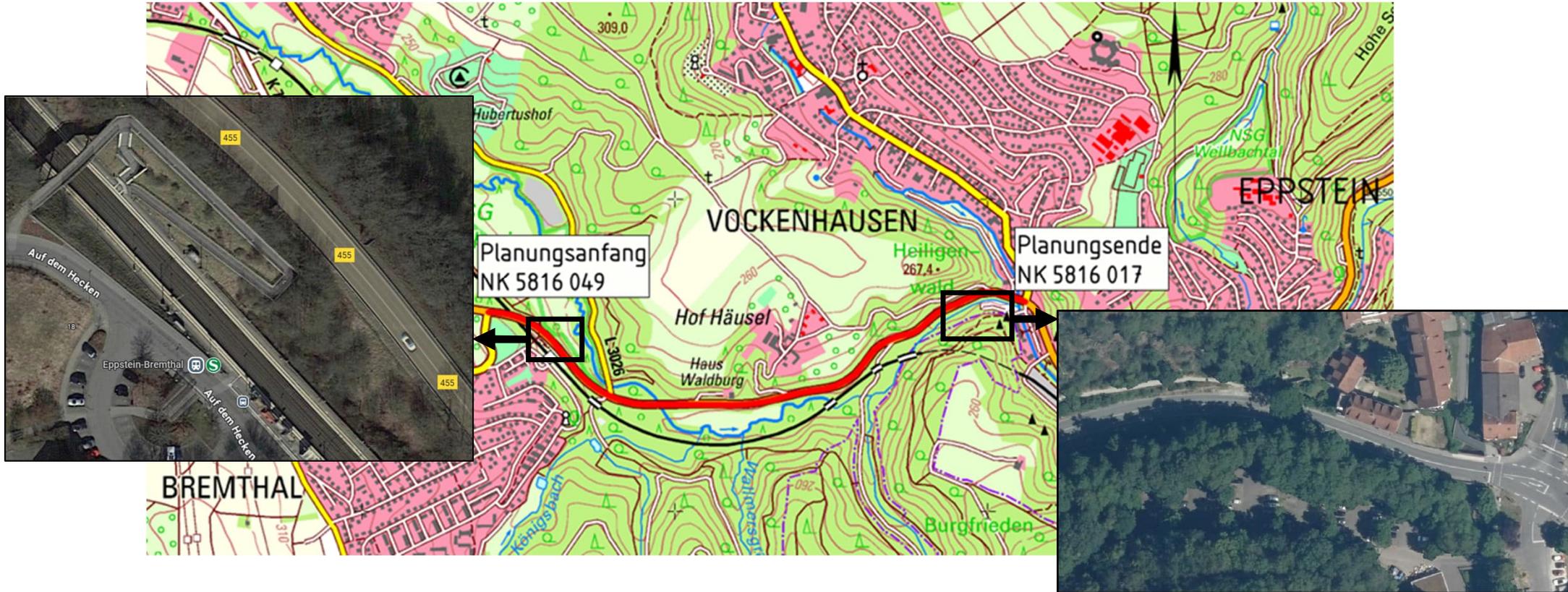
INHALT

1. Planungsziel
2. Grundlagen und Herausforderungen
3. Übersicht / Planungsstand der aktuellen Varianten 1-6
4. Weiteres Vorgehen

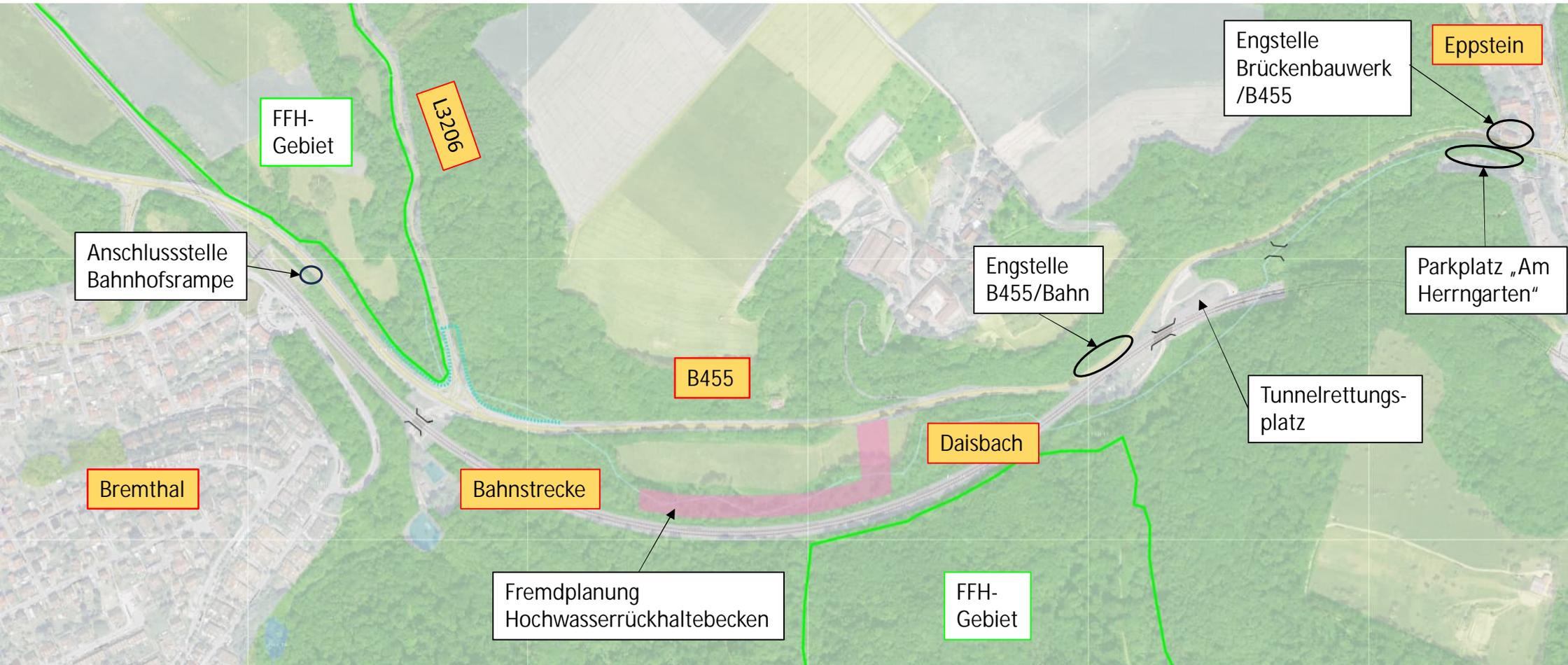


1. PLANUNGSZIEL

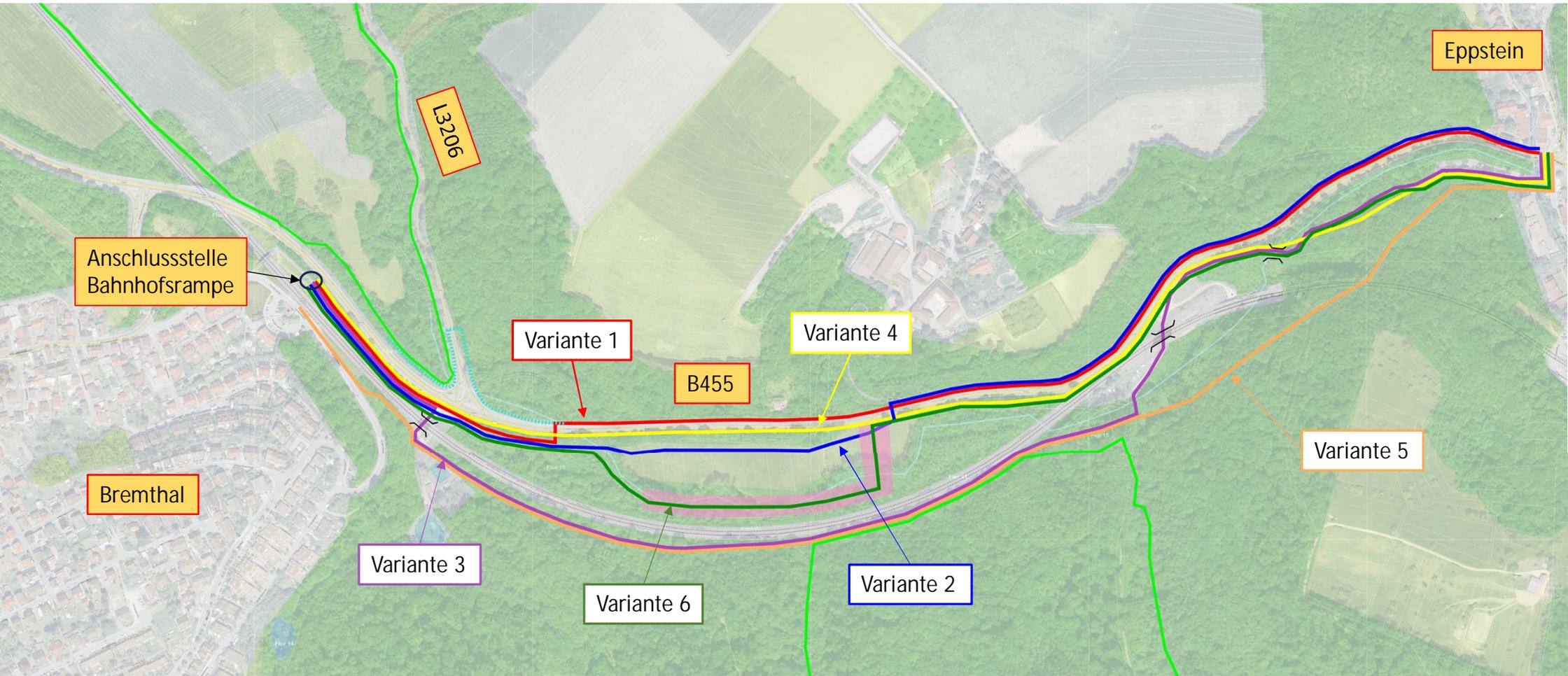
- Ausbau einer Radverkehrs- und Gehweganlage nach Vorgaben von Hessen Mobil
- Lückenschluss der Radhaupttroute zwischen Eppstein (NK 5816 017) und Bremthal (NK 5816 049)



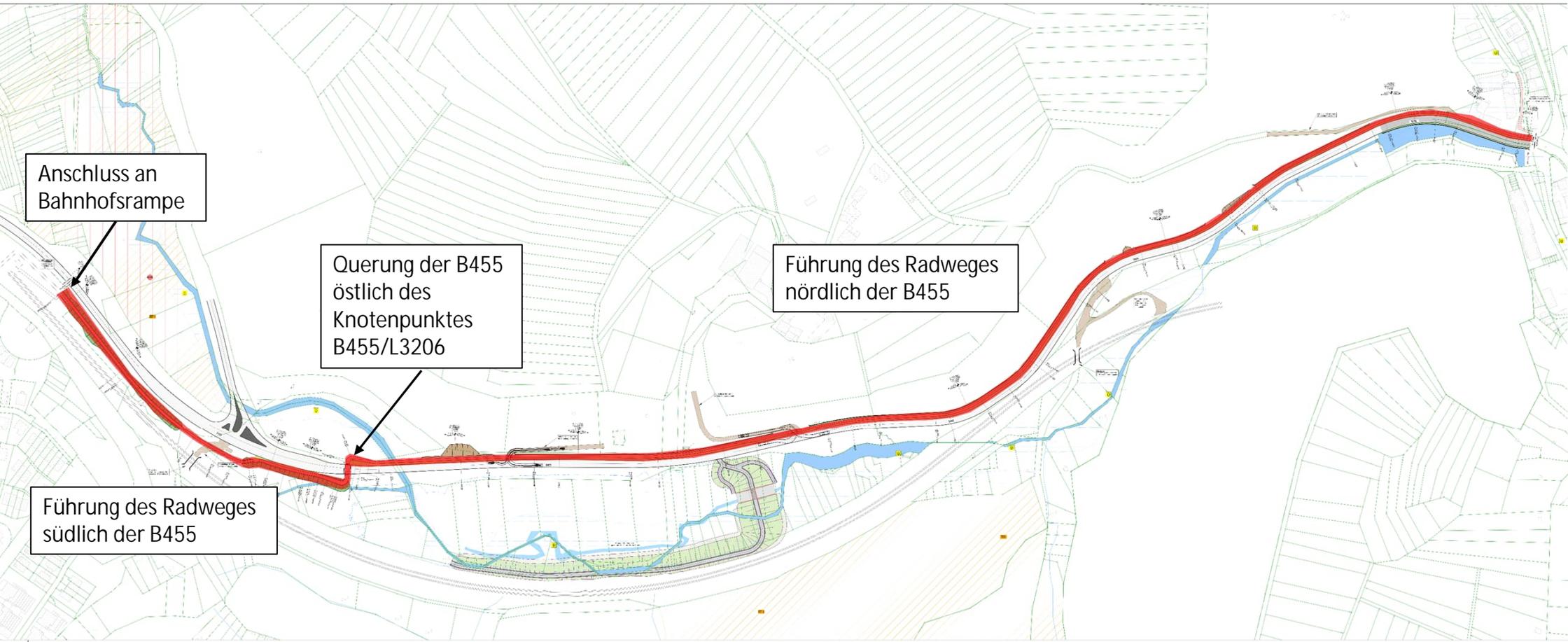
2. GRUNDLAGEN UND HERAUSFORDERUNGEN



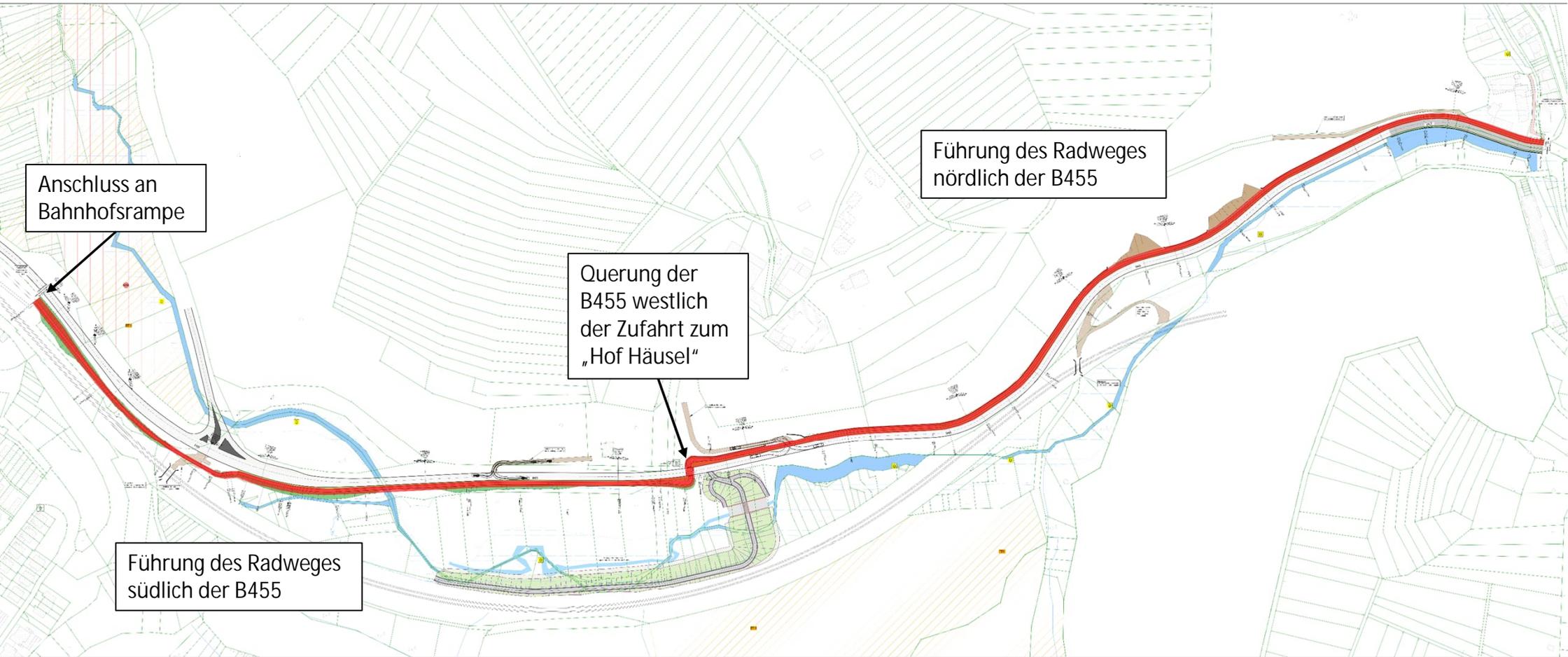
3. ÜBERSICHT/PLANUNGSSTAND DER VARIANTEN 1-6



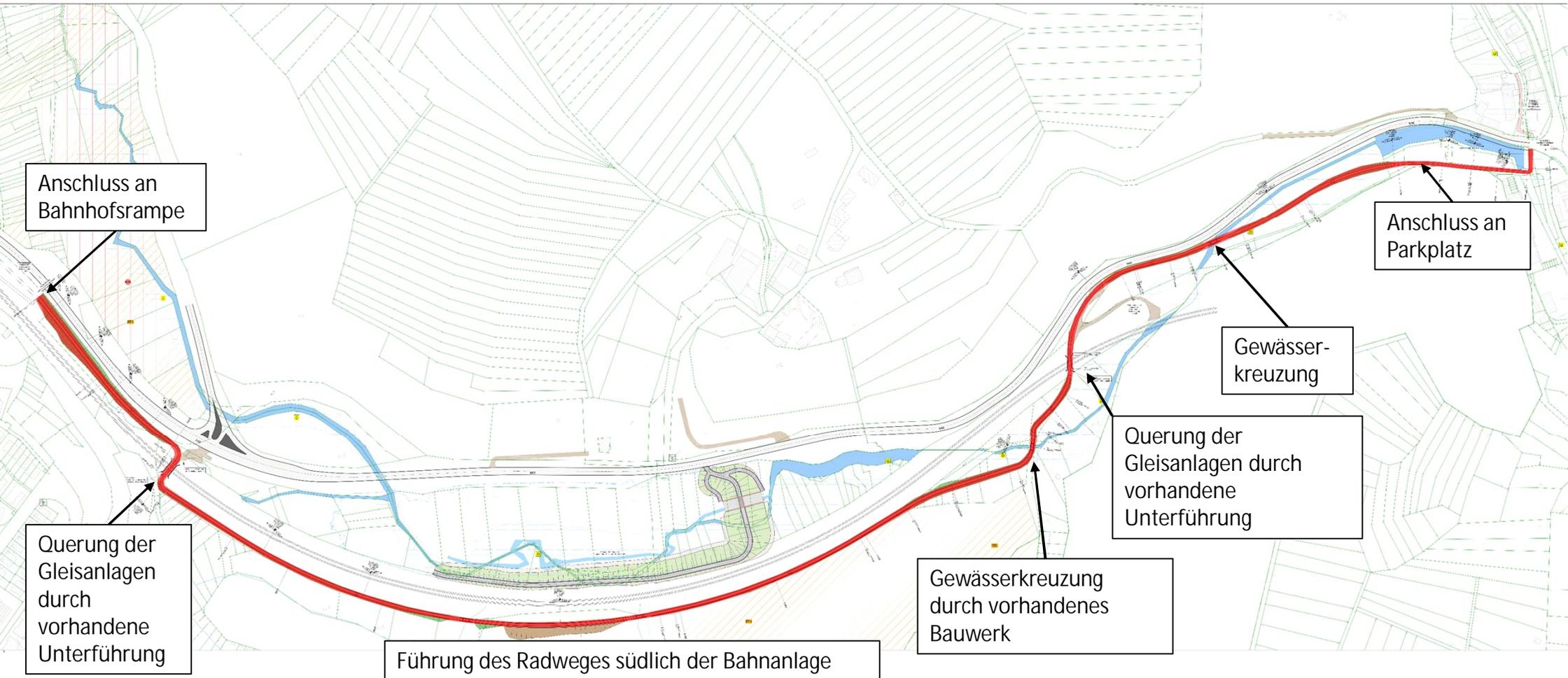
3. ÜBERSICHT/PLANUNGSSTAND DER VARIANTE 1



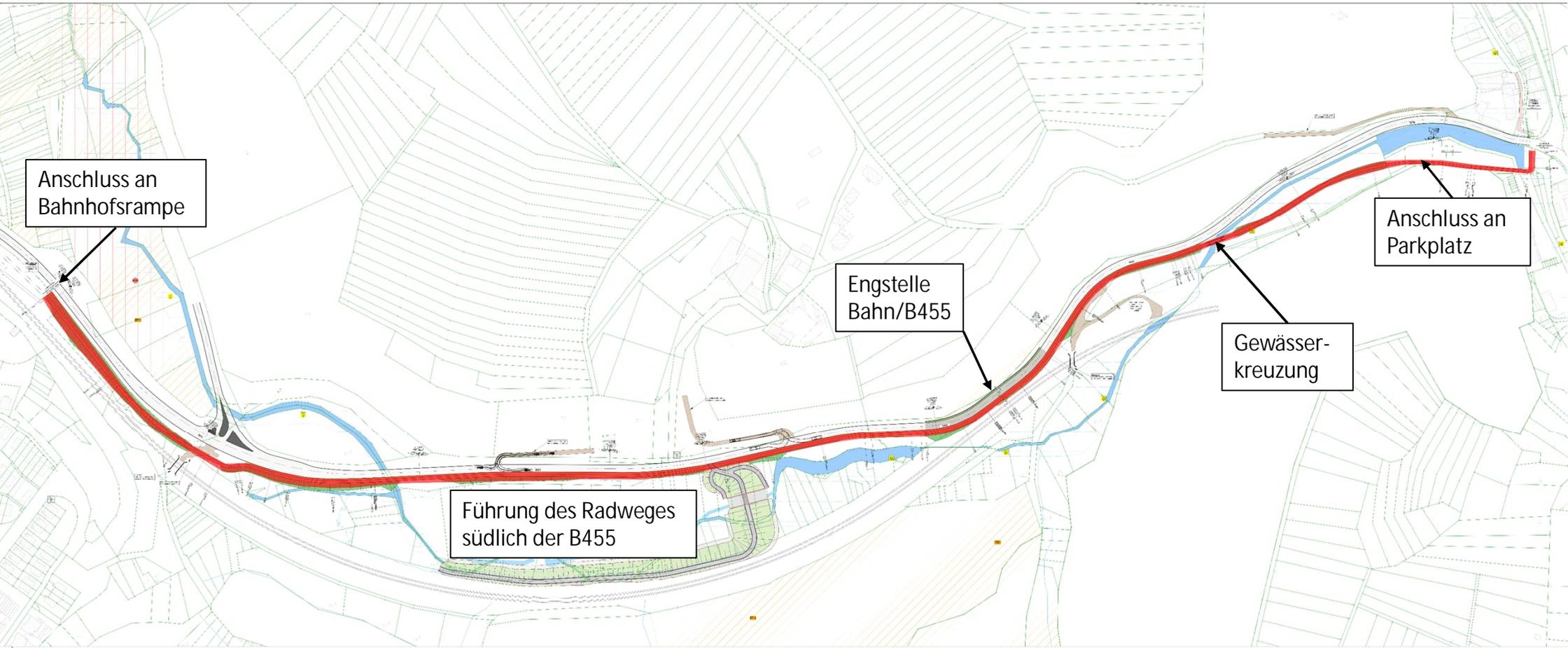
3. ÜBERSICHT/PLANUNGSSTAND DER VARIANTE 2



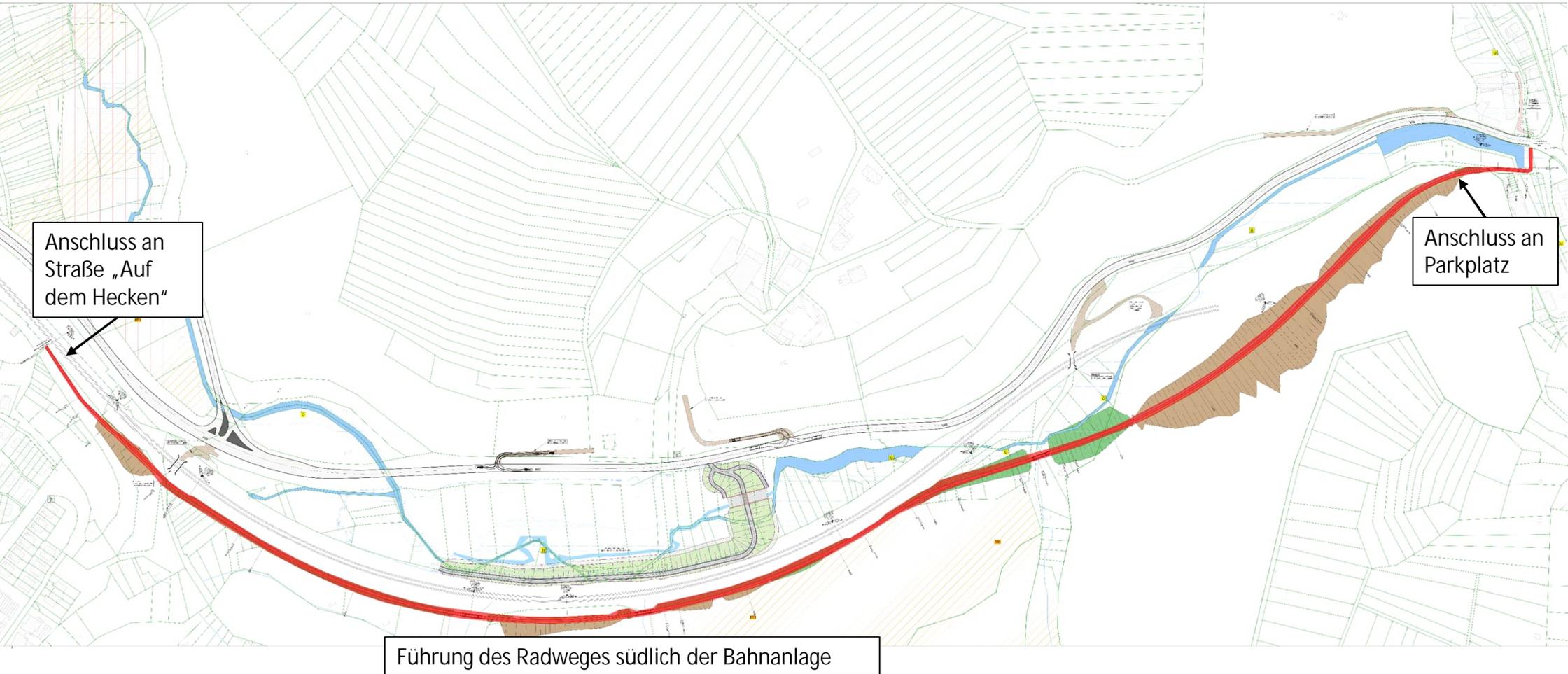
3. ÜBERSICHT/PLANUNGSSTAND DER VARIANTE 3



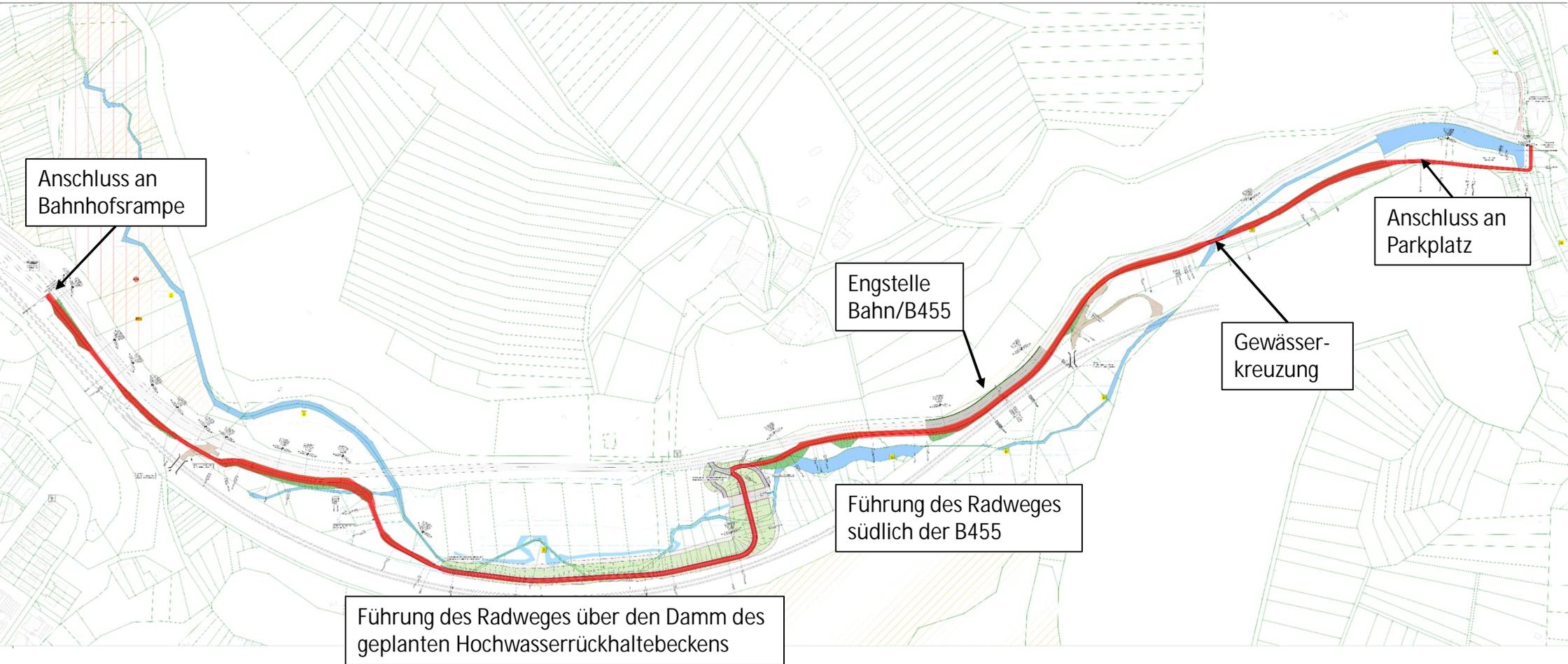
3. ÜBERSICHT/PLANUNGSSTAND DER VARIANTE 4



3. ÜBERSICHT/PLANUNGSSTAND DER VARIANTE 5



3. ÜBERSICHT/PLANUNGSSTAND DER VARIANTE 6



3. VISUALISIERUNG RAD- U. GEHWEG – FAHRTRICHTUNG EPPSTEIN



4. WEITERES VORGEHEN

- Bis Ende 2. Quartal 2025: Weiterbearbeitung der Variantenuntersuchung ohne Ergebnisse der Umweltuntersuchungen
- Bis Ende 2. Quartal 2025: Fertigstellung u. Übergabe der Ergebnisse der Umweltuntersuchungen an FISCHER TEAMPLAN
- Mitte 3. Quartal 2025: Fertigstellung der Variantenuntersuchung und Festlegung einer Vorzugsvariante
- 3. bis 4. Quartal 2025: Vergabeverfahren für die notwendige Kartierung Fauna/Flora/Habitat
- 3. bis 4. Quartal 2025: Vergabeverfahren für Bodengutachten und Vermessung
- 1. Quartal 2026 bis 1. Quartal 2027: Durchführung der Kartierung Fauna/Flora/Habitat
- 2. Quartal 2027: Beginn der Entwurfsplanung des Rad- u. Gehwegs auf Grundlage der festgelegten Vorzugsvariante



KREATIVE INGENIEURLEISTUNGEN FÜR EINE INTAKTE UMWELT

HERZLICHEN DANK!



- **Hessen Mobil**
- **Straßen- und Verkehrsmanagement**
- Standort Darmstadt

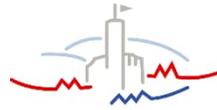
HESSEN



Magistrat der Stadt Eppstein

Hauptstraße 99

56817 Eppstein



**BURGSTADT
EPPSTEIN**

**Neubau eines Rad- und Gehweges an der *B 455*
zwischen Bremthal und Eppstein**

Straße: *B 455*

Nächste Orte: Bremthal - Eppstein

Beginn: NK 5816 049

Ende: NK 5816 017

Baulänge: ca. 1,9 km

Voruntersuchung

Unterlage 1

- Erläuterungsbericht -

<p>Aufgestellt:</p> <p>Darmstadt, den</p> <p>Hessen Mobil -Dezernat Planung und Bau Süd Hessen (PB15)</p> <p>i. A. S. Weber - Projektingenieurin PB15.5 WE</p>	

Auftrag:

Magistrat der Stadt Eppstein

Hauptstraße 99

65817 Eppstein



BURGSTADT
EPPSTEIN

Bearbeitung:

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Herriotstraße 1, 60528 Frankfurt am Main

ppa. Dipl.-Ing. Ralf Sebastian

i. V. Dipl.-Ing. Bastian Althof

Frankfurt am Main, im August 2025

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Darstellung des Vorhabens	1
1.1.	Planerische Beschreibung	1
1.2.	Straßenbauliche Beschreibung	4
1.3.	Streckengestaltung	7
2.	Begründung des Vorhabens	8
2.1.	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	8
2.2.	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3.	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	9
2.4.	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	9
2.4.1.	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	9
2.4.2.	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	11
2.4.3.	Verbesserung der Verkehrssicherheit	11
2.5.	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	12
2.6.	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	12
3.	Varianten und Variantenvergleich	12
3.1.	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	12
3.1.1.	Bauwerke	12
3.1.2.	Vorhandene Radinfrastruktur	15
3.1.3.	Schutzgebiete	15
3.1.4.	Kampfmittel	16
3.2.	Beschreibung der untersuchten Varianten	16
3.2.1.	Variantenübersicht	16
3.2.2.	Variante 1	18
3.2.3.	Variante 2	22
3.2.4.	Variante 3	25
3.2.5.	Variante 4	26
3.2.6.	Variante 5	27
3.2.7.	Variante 6	28
3.3.	Variantenvergleich	30
3.3.1.	Raumstrukturelle Wirkungen	30
3.3.2.	Verkehrliche Beurteilung	31
3.3.3.	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	31
3.3.4.	Umweltverträglichkeit	34
3.3.5.	Wirtschaftlichkeit	37
3.3.5.1.	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	38
3.3.6.	Zusammenfassung	38
4.	Gewählte Linie	39
5.	Literaturverzeichnis	39

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Übersichtskarte	1
Abbildung 2: Ausbauanfang Var.2, 4 Fußgängerrampe Bahnhof Bremthal	2
Abbildung 3: Ausbauanfang Var. 1, 3, 5, 6 Straße „Auf dem Hecken“	2
Abbildung 4: Ausbauende Parkplatzzufahrt Am Herrengarten	3
Abbildung 5: Ausbauende KP B 455/Hauptstraße	3
Abbildung 6: Bauwerk Nr. 4 und Bauwerk Nr. 5 (BAST Brückendaten, 2025)	4
Abbildung 7: Übersicht Varianten (Ingenieurbüro FISCHER TEAMPLAN GmbH, 2025)	4
Abbildung 8: Lage und Maße eines gemeinsamen Rad- und Gehwegs entlang einer Landstraße (RAL, 2012)	6
Abbildung 9: Böschungs- bzw. Felsbereiche entlang der B 455	7
Abbildung 10: Zufahrt Evakuierungsfläche Bahntunnel	8
Abbildung 11: Zufahrt Evakuierungsfläche Bahntunnel	8
Abbildung 12: Planungsregion Südhessen (FNP Hessen 2010)	9
Abbildung 13: Ausschnitt Verkehrsmengenkarte für Hessen, 2021 (Verkehrsmengenkarte Hessen 2021)	11
Abbildung 14: Verlauf Hessischer Radfernweg R8 in Eppstein (Hessen Tourismus, 2025)	15
Abbildung 15: Übersichtskarte Untersuchungsbereich (Ingenieurbüro FISCHER TEAMPLAN GmbH, 2025)	16
Abbildung 16: Variantenübersicht – Übersichtskarte (Ingenieurbüro FISCHER TEAMPLAN GmbH, 2025)	17
Abbildung 17: Querschnittsaufteilung der straßenunabhängigen Varianten	17
Abbildung 18: Verkehrsmenge im Bereich der Querungsstelle – Variante 1	18
Abbildung 19: Einsatzbereiche der Führungsform im Querverkehr [Qualitätsstandards und Musterlösungen 2. Auflage inkl. Ergänzungen]	19
Abbildung 20: Typ und Führungsform im Querverkehr [Quelle: s. o.]	19
Abbildung 21: Signalisierte Überquerungsstelle Außerorts (ERA, 2010)	19
Abbildung 22: Zwangspunkt - Gebäude	21
Abbildung 23: Brückenbauwerk – Bereich Ausbauende	22
Abbildung 24: Verlauf Fußgängerrampe	23
Abbildung 25: Fußgängerrampe	23
Abbildung 26: Verkehrsmenge im Bereich der Querungsstelle – Variante 2	24
Abbildung 27: Bahnunterführung am Tunnelrettungsplatz	25
Abbildung 28: Engstelle zwischen der B 455 und der Bahnstrecke	27
Abbildung 29: Hochwasserrückhaltebecken (Ingenieurbüro Winkler und Partner GmbH, 2024)	29

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bewertungstabelle Variantenvergleich

38

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Kostenschätzung Varianten 1

Anlage 2: Kostenschätzung Varianten 2

Anlage 3: Kostenschätzung Varianten 4

Anlage 4: Kostenschätzung Varianten 6

1. Darstellung des Vorhabens

1.1. Planerische Beschreibung

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement und der Magistrat der Stadt Eppstein als Vorhabens-träger beabsichtigen den Lückenschluss der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Bremthal und Eppstein entlang der Bundesstraße *B 455*. Dieser Streckenabschnitt stellt einen Teil einer Radhauptroute dar und verbindet die beiden Mittelzentren Hofheim und Idstein und wird somit gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) der überregionalen Bedeutung der Verbindungsfunktionsstufe II zugeordnet. Die Straßenkategorie ergibt sich zu LS II (Überregionalstraße). Für den Radverkehr leitet sich daraus die Verkehrswegekategorie AR II ab.

Derzeitig existiert zwischen Eppstein und Bremthal auf dem betroffenen Teilstück keine ausgebaute Radverkehrs- und Gehweganlage entlang der *B 455*.

Der Planungsbereich umfasst den Abschnitt zwischen der Einmündung der *Wiesbadener Straße* in die *B 455* in Bremthal (NK 5816 049) bis zur Einmündung der *Hauptstraße* in Eppstein/Vockenhausen (NK 5816 017) auf einer maximalen Länge von ca. 1,84 km.



Abbildung 1: Übersichtskarte

Untersucht wurden verschiedene Varianten sowohl als selbstständig geführte Wege als auch unselbstständig geführte Wege straßenbegleitend zur *B 455*.

Am Ausbauanfang erfolgt die Anbindung der Varianten 2 und 4 an oder entlang der Fußgängerrampe Bahnhof Bremthal. Die Varianten 1, 3, 5 und 6 beginnen an der Straße *Auf dem Hecken*.



Abbildung 2: Ausbauanfang Var.2, 4 Fußgängerrampe Bahnhof Bremthal



Abbildung 3: Ausbauanfang Var. 1, 3, 5, 6 Straße „Auf dem Hecken“

Das Ausbaubereich befindet sich am Knotenpunkt B 455/Hauptstraße, im Bereich Parkplatz Am Herrengarten oder straßenbegleitend zur B 455.



Abbildung 4: Ausbauende Parkplatzzufahrt Am Herrengarten



Abbildung 5: Ausbauende KP B 455/Hauptstraße

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Die untersuchten Varianten weisen Längen von ca. 1.664 m bis 1.795 m auf.

Folgende vorhandene Bauwerke, die näher in Kapitel 3.1.1 beschrieben werden, tangieren die Wegeführung des geplanten Rad- und Gehweges:

1. Unterführungsbauwerk Bahn im Bereich KP B 455/L 3026
2. Unterführungsbauwerk Bahn im Bereich des Tunnelrettungsplatzes
3. Überführungsbauwerk Daisbach
4. Brückenbauwerk Schwarzbach Zufahrt Parkplatz *Am Herrngarten*
5. ASB-Nr.: 5816811, Brückenbauwerk Daisbach unter der B 455
6. ASB-Nr.: 5816513, Brückenbauwerk Dattenbach unter der B 455

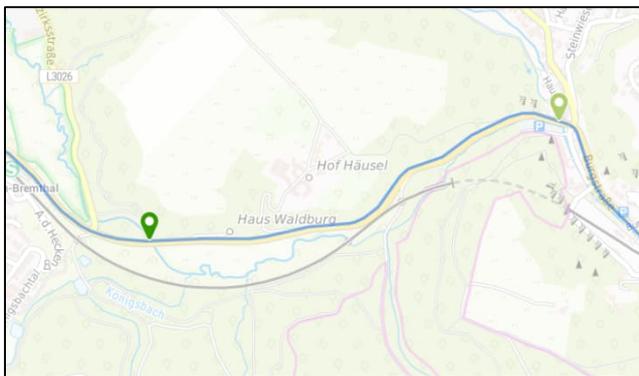


Abbildung 6: Bauwerk Nr. 4 und Bauwerk Nr. 5 (BASt Brückendaten, 2025)

Des Weiteren sind für vereinzelte Varianten die Herstellung weiterer Brückenbauwerke erforderlich:

- 2x geplantes Brückenbauwerk zur Querung des Daisbachs
- 3x geplantes Brückenbauwerk zur Querung der Zuläufe (Königsbach, Wallmersgraben und weiterer Zulauf zum Daisbach)

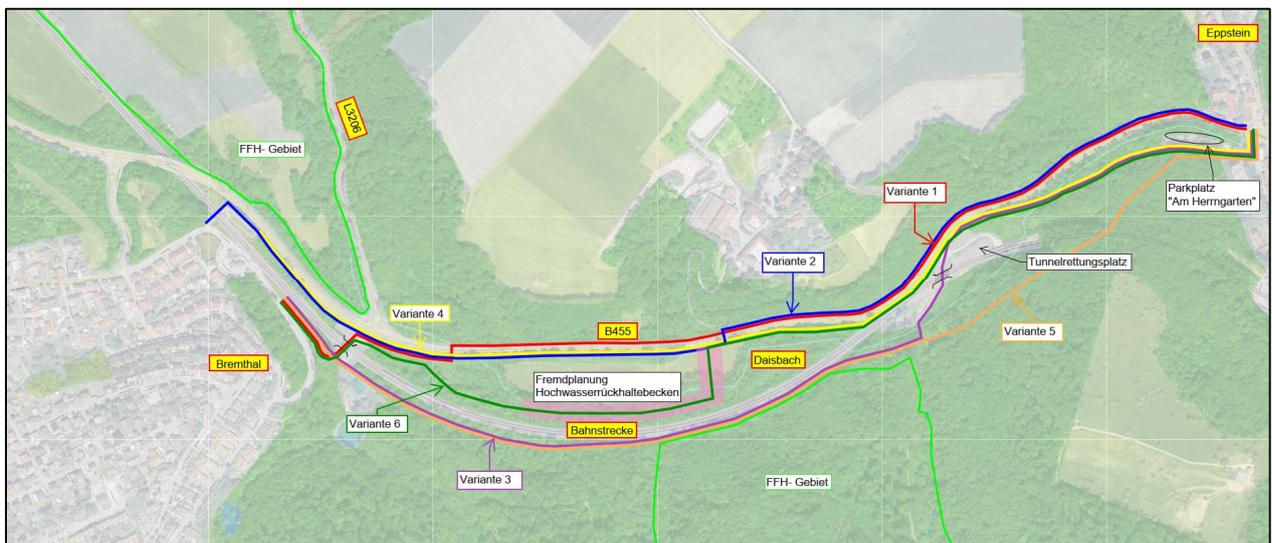


Abbildung 7: Übersicht Varianten (Ingenieurbüro FISCHER TEAMPLAN GmbH, 2025)

Ausgehend von der Einstufung in die Straßenkategorie LS II (Überregionalstraße) nach der RIN kann für die *B 455* in dem Abschnitt zwischen Bremthal (NK 5816 049) und Eppstein (NK 5816 017) die Entwurfsklasse EKL 2 nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) abgeleitet werden.

Gemäß Verkehrsmengenkarte für Hessen (2021) wurde an der Zählstelle 58160503 zwischen NK 5816 016 *Bezirksstraße (L 3206)* und NK 5816 017 (Ausbauende) ein DTV-Wert in Höhe von 10.870 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von 2,7 % ($DTV_{(SV)} = 292$ Kfz/24 h) ermittelt.

Zwischen Ausbauanfang und der *Bezirksstraße (L3206)* beträgt der DTV 7.925 Kfz/24 h mit einem SV-Anteil von 3,9 % ($DTV_{(SV)} = 306$ Kfz/24 h).

Gemäß RAL kann in Abhängigkeit der Verkehrsstärke eine Abweichung von der auf Grundlage der Verbindungsfunktionsstufe ermittelten Entwurfsklasse (EKL) erfolgen. So kann bei Unterschreitung von 8.000 Kfz/24 h eine niederrangigere EKL geprüft werden.

Der Querschnitt ist in dem gesamten Ausbaubereich einbahnig und beträgt 7,50 m. Somit entspricht der Querschnitt keinem typischen Regelquerschnitt nach RAL und unterschreitet die vorgesehene Fahrbahnbreite für eine EKL 2 von 8,50 m (ohne Überholfahrstreifen).

Der Querschnitt des geplanten Rad- und Gehweges ist abhängig von der jeweiligen Variante und ob diese selbstständig durch Wald- bzw. Grünflächen führt oder unselbstständig/straßenbegleitend entlang der *B 455*.

In den Abschnitten mit straßenunabhängiger Führung werden größtenteils neue Wege durch Rodungen im Waldbereich geschaffen oder Grünflächen im Bereich des Daisbaches in Anspruch genommen. In Bereichen mit vorhandenen Forst- oder Wirtschaftswegen werden diese für den Geh- und Radweg genutzt. Der Regelquerschnitt des gemeinsamen Rad- und Gehweges wird mit 2,50 m und einem beidseitigen Bankett von 0,50 m festgelegt.

Bei den Varianten mit straßenbegleitender Führung werden gemäß RAL fahrbahnbegleitende Rad- und Gehwege an Landstraßen in der Regel auf einer Straßenseite als gemeinsame Rad- und Gehwege (Zeichen 240 StVO) für Zweirichtungsverkehr angelegt. Sie sind 2,50 m breit, siehe Abbildung 8.

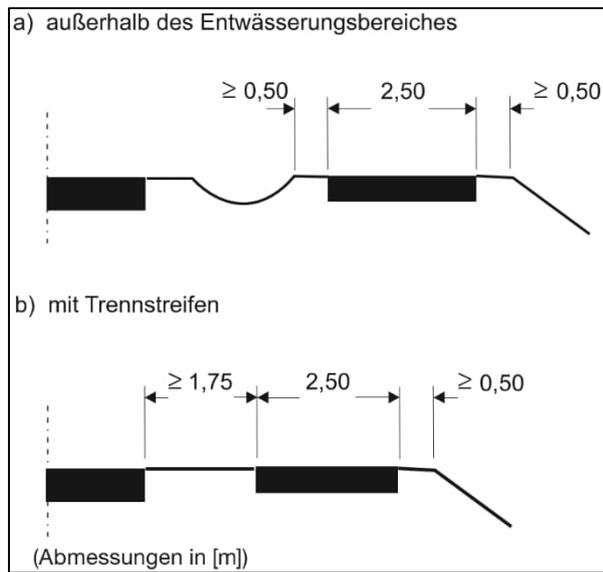


Abbildung 8: Lage und Maße eines gemeinsamen Rad- und Gehwegs entlang einer Landstraße (RAL, 2012)

Im Bereich der straßenbegleitenden und unselbstständigen Varianten sind Engstellen zwischen der B 455 und der Bahnstrecke sowie topographisch bewegtes Gelände vorhanden, sodass bauliche Anpassungen notwendig werden, welche in den nächsten Kapiteln näher erläutert werden.

1.3. Streckengestaltung

Die B 455 ist beidseitig nahezu vollständig von Wald und einseitig von Felsböschungen und einer Bahnstrecke umgeben. Dies hat bei straßenbegleitenden Varianten weitere Baumaßnahmen in Form von Felsabtragungen und einer Umverlegung der B 455 im Bereich der Engstelle zwischen der Bahnstrecke und der B 455 zur Folge.



Abbildung 9: Böschungs- bzw. Felsbereiche entlang der B 455

Des Weiteren ist jeweils eine Querung der B 455 im Zuge der straßenbegleitenden Varianten erforderlich.

Zusätzlich befinden sich Schutzgebiete im Planungsbereich, welche im Rahmen der Variantenfindung berücksichtigt, aber nicht gänzlich unangetastet bleiben können. Es wurde jedoch Wert daraufgelegt, den Eingriff in die Umwelt so gering wie möglich zu halten.

Um die geplanten Querschnitte realisieren zu können, wird es bei den Varianten 1 und 2 notwendig, das vorhandene Brückenbauwerk in der Ortseinfahrt Eppstein/Vockenhausen baulich zu verbreitern.

Hinsichtlich baukultureller Aspekte wurden keine weiteren Anforderungen gestellt.

Aufgrund der Trassenführung der Varianten werden zur Querung des Daisbaches und von weiteren kleineren Zuläufen, die in den Daisbach münden, Brücken- bzw. Überführungsbauwerke zur Querung erforderlich.

2. Begründung des Vorhabens

2.1. **Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Der vorliegenden Voruntersuchung geht eine Vorplanung für den Streckenabschnitt Parkplatz *Am Herrengarten* bis zur Zuwegung zum Tunnelrettungsplatz der Main-Lahn-Bahn voraus, welche im Rahmen der vorliegenden Planung mitberücksichtigt wurde. Wichtig ist hierbei, dass der vorhandene Tunnelrettungsplatz bei der Variantenplanung weiterhin zugänglich bleibt.



Abbildung 11: Zufahrt Evakuierungsfläche Bahntunnel



Abbildung 10: Zufahrt Evakuierungsfläche Bahntunnel

Weitere Voruntersuchungen in Bezug auf die Geh- und Radwegplanung liegen nicht vor.

2.2. **Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Änderung einer Bundesstraße durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges mit einer durchgehenden Länge von bis zu 10 km bedarf laut § 14d des UVPG keiner Umweltverträglichkeitsprüfung.

Da jedoch durch die Planung Schutzgebiete betroffen sind, wurde im Zuge der Voruntersuchung und nach Vorgabe von Hessen Mobil eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und eine faunistische Planungsraum-analyse durch das Ökobüro Gelnhausen durchgeführt. Der Ergebnisse sind in die Voruntersuchung des Geh- und Radweges eingeflossen.

2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Es handelt sich nicht um eine Ökosternmaßnahme. Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag existiert nicht.

2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Eppstein ist als Kleinzentrum ausgewiesen und befindet sich im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main westlich von Frankfurt am Main. Der geplante Streckenabschnitt von Bremthal nach Eppstein stellt einen Teil einer **Radhauptroute** dar und **verbindet die beiden Mittelzentren Hofheim und Idstein** miteinander. Mit Blick auf den regionalen Flächennutzungsplan und den textlichen Festlegungen werden hinsichtlich der Raumordnung und Landesplanung, bezogen auf den Radverkehr, wesentliche Ziele und Festsetzungen getroffen.

Im Flächennutzungsplan werden im Bereich Verkehrs- und Entwicklungsachsen für den Bereich Südhessen Regionalachsen und überregionale Nahverkehrs- und Siedlungsachsen definiert. Für diese Verkehrs- und Entwicklungsachsen soll die erforderliche Infrastruktur vorrangig erhalten und weiter ausgebaut werden. Hierbei soll auch ein großes Augenmerk auf die Stärkung des Umweltverbundes gelegt und umweltfreundliche Verkehrsmittel durch den Ausbau der Infrastruktur gefördert werden.

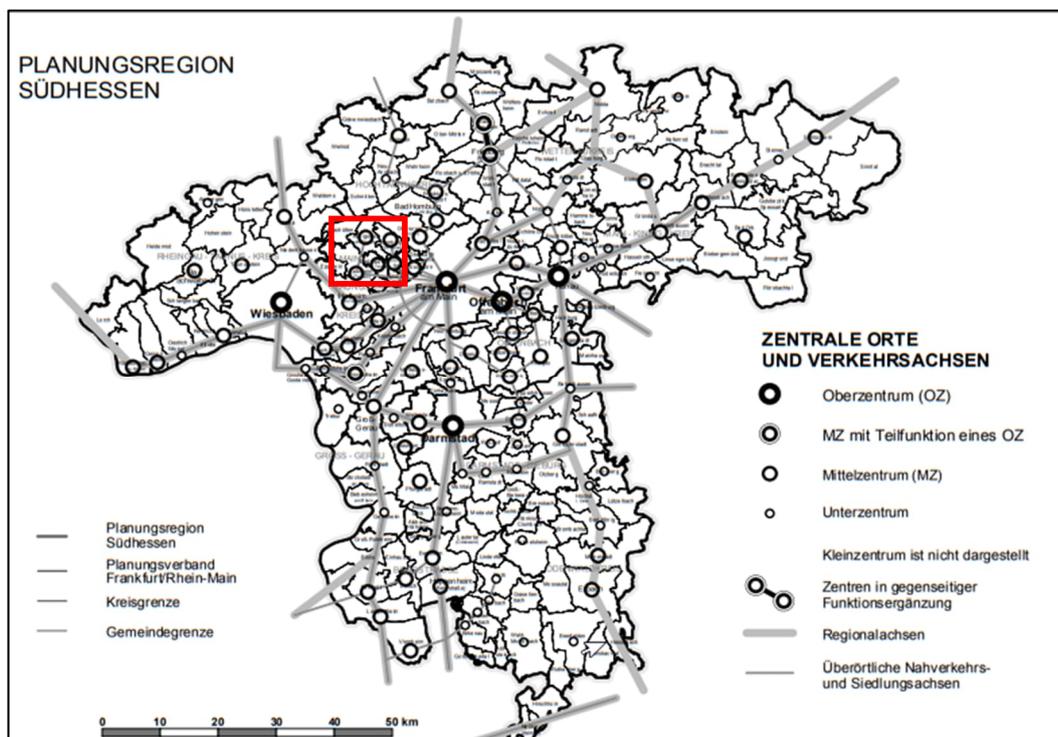


Abbildung 12: Planungsregion Süd Hessen (FNP Hessen 2010)

Durch die Festlegung der Nahverkehrs- und Siedlungsachse wird der Nahmobilität eine große Bedeutung zugeordnet. Als Nahmobilität wird die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad verstanden. Diese soll vorrangig ausgebaut und gestärkt werden. Durch weitere Angebote hinsichtlich der Nahmobilität in Kombination mit ÖPNV-Angeboten soll das Wohn-, Arbeits- und Einkaufsumfeld in Netzen besser verknüpft werden. Hierdurch können alltägliche Ziele schneller, sicherer und vor allem umweltfreundlich erreicht werden. Durch den Ausbau des Radwegenetzes wird zudem die Mobilität von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen verbessert und ermöglicht eine selbstständige Mobilität.

Auch der Landesentwicklungsplan von 2020 sieht eine Stärkung des Radverkehrs vor. Durch den Ausbau von Radverkehrsnetzen soll der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen erhöht werden. Radwege sollen eine sichere Alternative zu dem motorisierten Individualverkehr bieten und im Sinne einer intermodalen Verkehrsmittelwahl verbunden mit dem ÖPNV attraktiver werden.

Laut regionalem Flächennutzungsplan Frankfurt/Rhein-Main ist das Untersuchungsgebiet nahezu vollständig umgeben von Flächen mit Waldnutzung, zudem liegt der vorliegende Planungsbereich im Naturpark Hochtaunus. Außerdem befinden sich am Daisbach südlich der *B 455* festgesetzte Überschwemmungsgebiete und ein FFH-Gebiet.

Zusätzlich sind gesetzlich geschützte Biotopkomplexe, als auch Kompensationsflächen zu berücksichtigen. Die Kompensationsflächen befinden sich noch in Planung. Die Bescheid erteilende Behörde ist in diesem Fall das Eisenbahnbundesamt. Zusätzlich ist ein Ökokonto im südlichen Bereich der *B 455* Richtung Ausbauende vorhanden (HLNUG Natureg Viewer, 2025).

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten konnte im Rahmen der Planung ein Streckenverlauf durch gesetzlich geschützte Biotope, Kompensationsflächen oder das Ökokonto nicht ausgeschlossen werden. So führen Variante 3,4 und 6 durch die geplanten Kompensationsflächen.

Im regionalen Flächennutzungsplan für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main befinden sich im Untersuchungsraum folgende Festlegungen:

- Vorranggebiete für Natur und Landschaft
- Fläche für den überörtlichen Biotopverbund
- Vorranggebiet Regionaler Grünzug
- Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen
- Fläche der Bedeutsamen Landschaften
- Vorbehaltsgebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz

2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Im Bereich des Ausbuanfangs (NK 5816 049) bis zum KP *B 455/Bezirksstraße L 3026* beträgt der DTV-Wert laut Verkehrsmengenkarte für Hessen (2021) **7.925 Kfz/24 h** mit einem **SV-Anteil von 3,9 %**. Im weiteren Verlauf der *B 455* bis zum Ausbauende steigert sich der DTV-Wert bis auf **10.870 Kfz/24 h** mit einem **SV-Anteil von 2,7 %**.

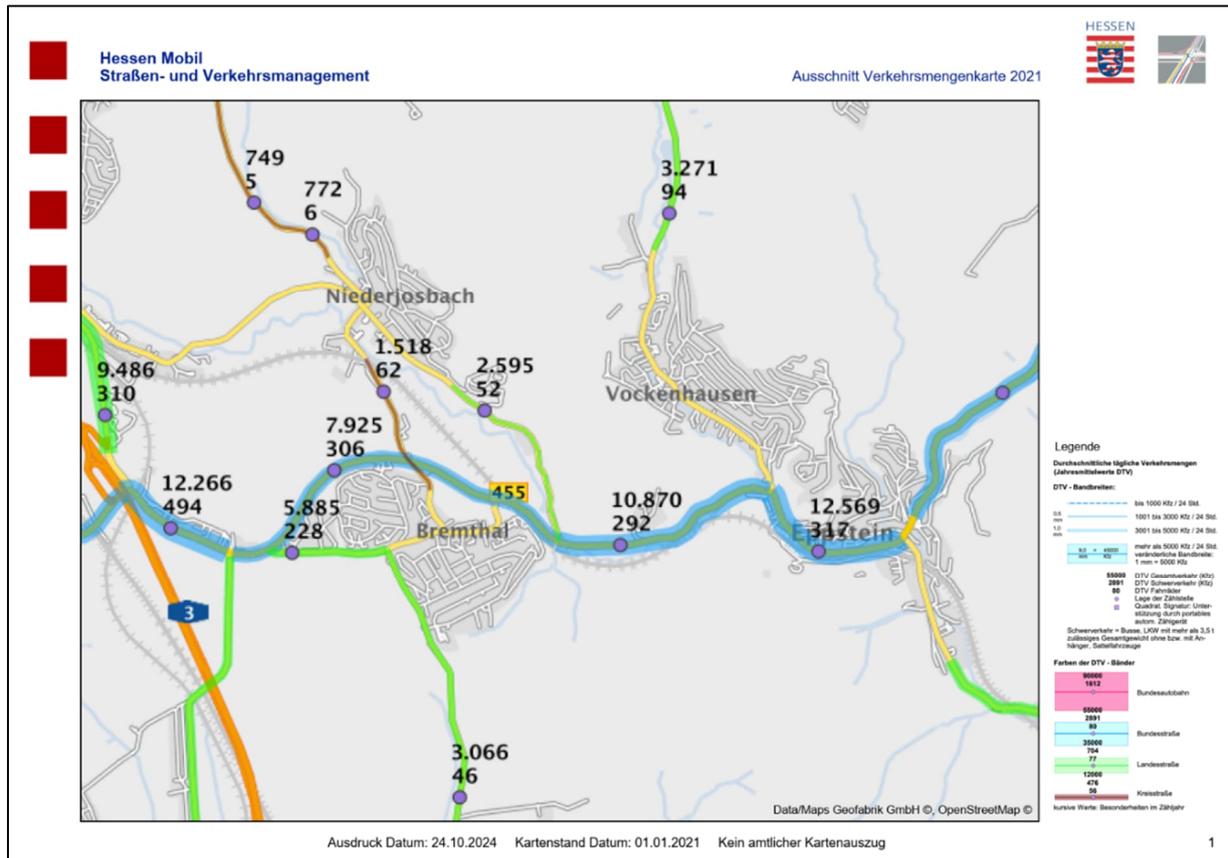


Abbildung 13: Ausschnitt Verkehrsmengenkarte für Hessen, 2021 (Verkehrsmengenkarte Hessen 2021)

Es liegen keine Verkehrsuntersuchungen mit Prognosefällen vor.

Weiterhin liegen aktuell keine Daten vor, ob es sich bei dem Abschnitt der B455 zwischen Bremthal und Eppstein um eine Unfallhäufungsstelle handelt. Nach Abstimmung mit Hessen Mobil werden hierzu noch Daten bei der zuständigen Polizeibehörde angefragt um anschließend eine Bewertung gemäß dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen durchzuführen. Die Ergebnisse werden dann entsprechend nachgeliefert und ergänzt.

2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Nach RAL soll bei Straßen der EKL 1 und EKL 2 der Radverkehr nicht auf der Fahrbahn zugelassen werden. Sie gibt vor, dass bei Kfz-Belastungen von ≥ 10.000 Kfz/24 h der regelmäßige Radverkehr auf der Fahrbahn

nicht vertretbar ist. Voraussetzung für ein sicheres Angebot für den Fuß- und Radverkehr ist daher die Trennung der Verkehre. Die o. g. Verkehrsbelastung wird im Bereich des Ausbuanfangs bis zur Bezirksstraße unterschritten und im weiteren Verlauf bis zum Ausbauende geringfügig überschritten. Eine Führung des Radverkehrs auf der Straße ist aufgrund des geplanten Lückenschlusses der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Bremthal und Eppstein entlang der Bundesstraße *B 455* als Teil einer Radhaupttroute nicht länger vorgesehen.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Eine unmittelbare wesentliche Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen ist mit der vorgesehenen Planung nicht direkt zu erreichen. Indem der Radverkehr jedoch gestärkt und somit ein Wechsel vom motorisierten zum nichtmotorisierten Verkehr gefördert wird, ist eine langfristige Reduzierung der Umweltbelastungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen möglich. Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch sorgt eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur bei allen Verkehrsteilnehmenden für ein höheres Sicherheitsempfinden.

2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Mit der Verbindungsfunktion der Straße und der bestehenden Verkehrsbelastung ist nach den geltenden Standards der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV) aus Gründen der Verkehrssicherheit der Bedarf für eine Entflechtung der Verkehre im Sinne der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes gegeben.

Mit der Errichtung des Rad- und Gehweges an der *B 455* zwischen Bremthal und Eppstein wird dem Bedürfnis nach Verkehrssicherheit, einer individuellen Mobilität und einer Ergänzung des öffentlichen Verkehrs für die "letzte Meile" Rechnung getragen. Auch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad liegt aufgrund umwelttechnischer und gesundheitlicher Belange im überwiegenden öffentlichen Interesse.

Planung, Bau und Betrieb des Radweges liegen qualitative Mindeststandards nach den Richtlinien der FGSV und diese ergänzenden Empfehlungen zugrunde.

3. Varianten und Variantenvergleich

Zur Ermittlung der Vorzugsvariante wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt und wesentliche Aspekte der Gestaltung, Sicherheit und Kosten miteinander verglichen.

3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

3.1.1. Bauwerke

Im Zuge des Streckenverlaufs der Varianten werden folgende bereits vorhandene Bauwerke passiert:

- Variante 1: Unterführungsbauwerk Bahn im Bereich KP *B 455/L3206*,
Brückenbauwerk Dattenbach unter der *B 455*
- Variante 2: Brückenbauwerk Dattenbach unter der *B 455*
- Variante 3: Unterführungsbauwerk Bahn im Bereich des Tunnelrettungsplatzes, Brückenbauwerk
Schwarzbach Zufahrt Parkplatz *Am Herrengarten*
- Variante 4: Brückenbauwerk Schwarzbach Zufahrt Parkplatz *Am Herrengarten*
- Variante 5: Brückenbauwerk Schwarzbach Zufahrt Parkplatz *Am Herrengarten*
- Variante 6: Unterführungsbauwerk Bahn im Bereich KP *B 455/L3206*, Brückenbauwerk Schwarzbach
Zufahrt Parkplatz *Am Herrengarten*

Des Weiteren werden zusätzliche Bauwerke durch den Streckenverlauf der folgenden Varianten erforderlich:

Variante 1:

- Bauwerk 1: Stützwand; Anfang Bau-km 0+009; Ende Bau-km 0+040
- Bauwerk 2: Stützwand; Anfang Bau-km 0+033; Ende Bau-km 0+140
- Bauwerk 3: Stützwand; Anfang Bau-km 0+070; Ende Bau-km 0+135
- Bauwerk 4: Stützwand; Anfang Bau-km 0+307; Ende Bau-km 0+330
- Bauwerk 5: Brückenbauwerk; Bau-km 0+396
- Bauwerk 6: Stützwand; Anfang Bau-km 0+519; Ende Bau-km 0+783
- Bauwerk 7: Stützwand; Anfang Bau-km 0+822; Ende Bau-km 1+189
- Bauwerk 8: Stützwand; Anfang Bau-km 1+223; Ende Bau-km 1+298
- Bauwerk 9: Stützwand; Anfang Bau-km 1+364; Ende Bau-km 1+495
- Bauwerk 10: Stützwand; Anfang Bau-km 1+484; Ende Bau-km 1+650
- Bauwerk 11: Brückenbauwerk; Bau-km 1+658

Variante 2:

- Bauwerk 1: Brückenbauwerk; Bau-km 0+429
- Bauwerk 2: Stützwand; Anfang Bau-km 0+737; Ende Bau-km 0+818
- Bauwerk 3: Stützwand; Anfang Bau-km 0+843; Ende Bau-km 1+225
- Bauwerk 4: Stützwand; Anfang Bau-km 1+286; Ende Bau-km 1+331
- Bauwerk 5: Stützwand; Anfang Bau-km 1+402; Ende Bau-km 1+530
- Bauwerk 6: Stützwand; Anfang Bau-km 1+518; Ende Bau-km 1+684

Bauwerk 7: Brückenbauwerk; Bau-km 1+693

Variante 3 (Bauwerke aufgrund des Verwurfs der Variante nicht weiter detailliert beplant):

Bauwerk 1: Brückenbauwerk; Bau-km 0+520

Bauwerk 2: Brückenbauwerk; Bau-km 0+690

Bauwerk 3: Brückenbauwerk; Bau-km 1+130

Bauwerk 4: Brückenbauwerk; Bau-km 1+425

Variante 4:

Bauwerk 1: Brückenbauwerk; Bau-km 0+033

Bauwerk 2: Brückenbauwerk; Bau-km 0+538

Bauwerk 3: Stützwand; Anfang Bau-km 0+922; Ende Bau-km 0+949

Bauwerk 4: Stützwand; Anfang Bau-km 1+080; Ende Bau-km 1+232

Bauwerk 5: Brückenbauwerk (aufgeständert); Anfang Bau-km 1+405; Ende Bau-km 1+489

Bauwerk 6: Brückenbauwerk (aufgeständert); Anfang Bau-km 1+610; Ende Bau-km 1+658

Variante 5 (Bauwerke aufgrund des Verwurfs der Variante nicht weiter detailliert beplant):

Bauwerk 1: Brückenbauwerk; Bau-km 0+520

Bauwerk 2: Brückenbauwerk; Bau-km 0+690

Bauwerk 3: Stützwand; Anfang Bau-km 0+715; Ende Bau-km 1+010

Bauwerk 4: Brückenbauwerk; Bau-km 1+125

Variante 6:

Bauwerk 1: Stützwand; Anfang Bau-km 0+009; Ende Bau-km 0+040

Bauwerk 2: Stützwand; Anfang Bau-km 0+033; Ende Bau-km 0+140

Bauwerk 3: Stützwand; Anfang Bau-km 0+070; Ende Bau-km 0+135

Bauwerk 4: Brückenbauwerk; Bau-km 0+296

Bauwerk 5: Stützwand; Anfang Bau-km 0+911; Ende Bau-km 0+938

Bauwerk 6: Stützwand; Anfang Bau-km 1+069; Ende Bau-km 1+221

Bauwerk 7: Brückenbauwerk (aufgeständert); Anfang Bau-km 1+393; Ende Bau-km 1+477

Bauwerk 8: Brückenbauwerk (aufgeständert); Anfang Bau-km 1+599; Ende Bau-km 1+647

3.1.2. Vorhandene Radinfrastruktur

Derzeitig existiert zwischen Eppstein und Bremthal auf dem betroffenen Teilstück keine ausgebaute Radverkehrs- und Gehweganlage entlang der *B 455*. Am Ausbauende kreuzt der Hessische Radfernweg R8 den Knotenpunkt *B 455/Hauptstraße*. Der Radfernweg beginnt in der Stadt Frankenberg und führt bis nach Heppenheim.



Abbildung 14: Verlauf Hessischer Radfernweg R8 in Eppstein (Hessen Tourismus, 2025)

3.1.3. Schutzgebiete

Der betrachtete Abschnitt der *B 455* zwischen Bremthal und Eppstein liegt nicht innerhalb eines Naturschutz- oder Vogelschutzgebietes. Das Vorhaben befindet sich jedoch im Naturpark Hochtaunus und führt in einem Abschnitt durch ein FFH-Gebiet. Des Weiteren befinden sich dort Überschwemmungsgebiete, Kompensationsflächen, und gesetzlich geschützte Biotopflächen.

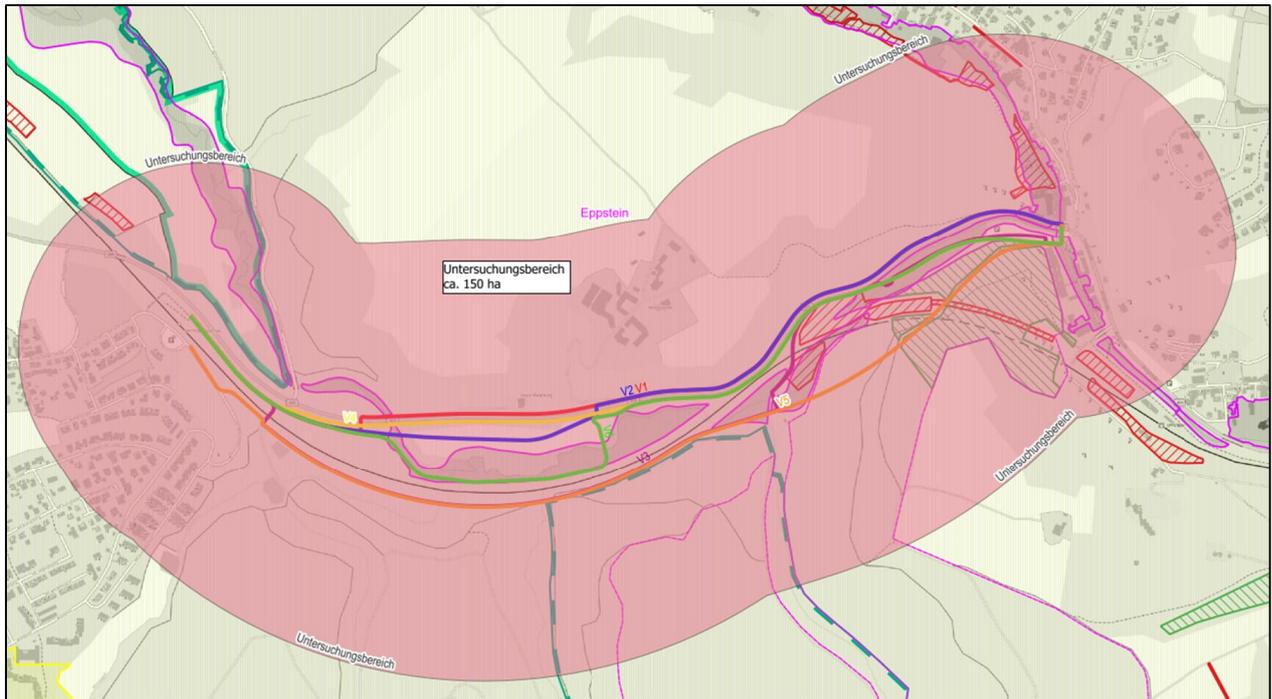


Abbildung 15: Übersichtskarte Untersuchungsbereich (Ingenieurbüro FISCHER TEAMPLAN GmbH, 2025)

In dem dargestellten Untersuchungsbereich soll 2026 die Kartierung erfolgen. Die Leistungen dafür werden noch 2025 ausgeschrieben.

3.1.4. Kampfmittel

Nach der Festlegung einer Vorzugsvariante im Zuge der Voruntersuchung wird eine Kampfmittelabfrage und Analyse im betroffenen Trassenverlauf durchgeführt.

3.2. **Beschreibung der untersuchten Varianten**

3.2.1. Variantenübersicht

Die sechs betrachteten Varianten sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Varianten 1, 2 und 4 sind hierbei überwiegend straßenbegleitend und somit als unselbstständige Rad- und Gehwege einzustufen. Die Varianten 3, 5 und 6 verlaufen größtenteils als selbstständige Rad- und Gehwege durch Waldgebiet, Grünflächen im Bereich des Daisbaches und in ganz geringem Umfang auf vorhandenen Forst- oder Wirtschaftswegen.

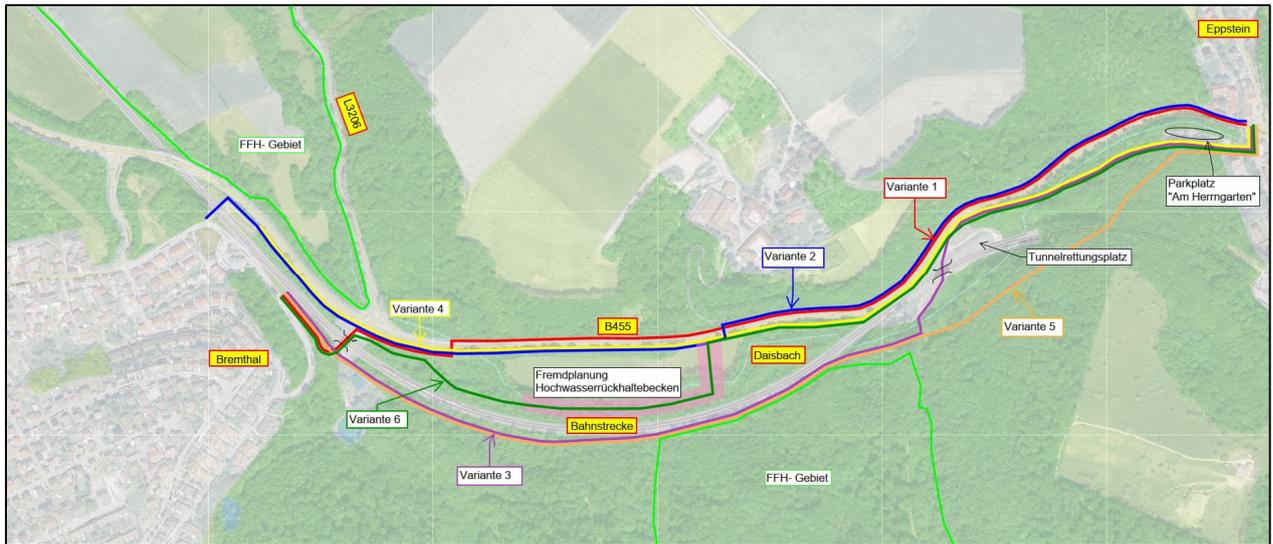


Abbildung 16: Variantenübersicht – Übersichtskarte (Ingenieurbüro FISCHER TEAMPLAN GmbH, 2025)

Bezüglich der Querschnittsaufteilung ist bei den straßenbegleitenden Varianten im Allgemeinen ein Trennstreifen von 1,75 m inklusive 0,50 m Bankett zwischen Geh- und Radweg und Fahrbahn geplant. Der Geh- und Radweg weist eine Breite von 2,50 m auf. Im Anschluss folgt ein Bankett von 0,50 m und eine Böschung/Mulde, in Abhängigkeit der topografischen Verhältnisse.

Die Querschnittsaufteilung der straßenunabhängigen Varianten beinhaltet ebenfalls eine Geh- und Radwegbreite von 2,50 m mit einem beidseitigen Bankett mit jeweils 0,50 m Breite. Der Böschungs- bzw. Muldenverlauf ergibt sich in Abhängigkeit der topografischen Verhältnisse.

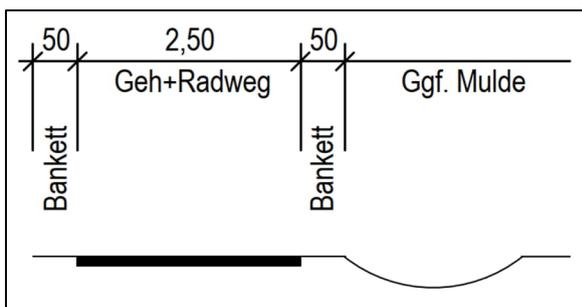


Abbildung 17: Querschnittsaufteilung der straßenunabhängigen Varianten

Die Varianten werden im weiteren Verlauf näher beschreiben.

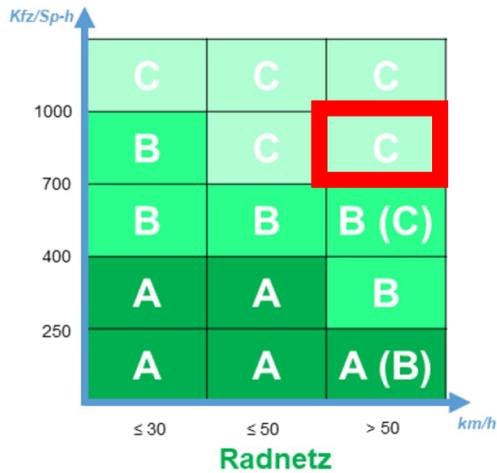


Abbildung 19: Einsatzbereiche der Führungsform im Querverkehr [Qualitätsstandards und Musterlösungen 2. Auflage inkl. Ergänzungen]

Typ	Führungsform
A	Keine Querungshilfe (max. 1 Fahrstreifen je Fahrrichtung)
B	Querungshilfe ($v_{max} = 70 \text{ km/h}$; max. 1 Fahrstreifen je Querungsvorgang)
C	FSA/LSA oder Über-/Unterführung

Abbildung 20: Typ und Führungsform im Querverkehr [Quelle: s. o.]

Somit kommt aufgrund der Verkehrsmenge die Führungsform FSA/LSA oder Über-/Unterführung in Betracht. In der vorliegenden Variante ist eine plangeleiche Querung vorgesehen.

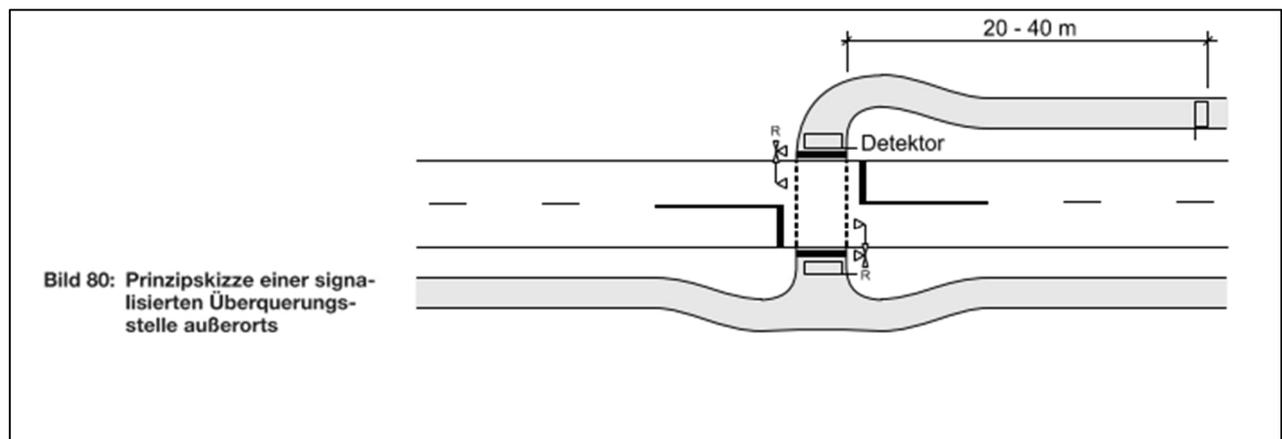


Abbildung 21: Signalisierte Überquerungsstelle Außerorts (ERA, 2010)

Aufgrund des geraden Streckenverlaufs im Bereich der Querungsstelle und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h der B455 werden die Anforderungen an die einzuhaltenden Haltesichtweiten (90 m gemäß RAL) erfüllt.

Es ist zu prüfen, ob die Funktion der Bundesstraße für den weiträumigen Verkehr auch im Falle einer Behinderung des Verkehrsflusses durch die FSA/LSA gegeben ist. Hierfür ist eine Prognose für die zu erwartenden Querungsvorgänge erforderlich.

Da jedoch zur Erreichung der Klimaschutzziele attraktive Angebote für den Rad- und Fußverkehr vorgehalten werden sollen, die zu Änderungen im Mobilitätsverhalten führen können, ist diese Führungsform im Hinblick auf den zuvor genannten Aspekt des Mobilitätsverhaltens förderlich. Es ist daher eine Abwägung zwischen den beiden Aspekten – Erhaltung der Funktion der Bundesstraße und Klimaschutz – erforderlich.

Kurz hinter der Querungsstelle kreuzt der Geh- und Radweg den Daisbach, wodurch ein Überquerungsbauwerk notwendig ist.

Der weitere Verlauf des Geh- und Radwegs erfolgt nördlich entlang der *B 455*. Die Länge beträgt ca. 1.625 m. Aufgrund der vorhandenen Topografie und der beengten Platzverhältnisse werden Felsabtrag und, je nach Beschaffenheit des Felsbestandes, gegebenenfalls Stützmauern (in Teilbereichen) erforderlich. Der Felsabtrag erfolgt hinsichtlich der Abmessungen im Mittel mit bis zu 6 m Tiefe vom Fahrbahnrand, einer Höhe zwischen ca. 4,45m bis zu 8,00 m und auf einer Länge von ca. 830 m. Eine genauere Aussage zum tatsächlich notwendigen Felsabtrag und Stützmauern kann erst nach Vorlage eines Bodengutachtens erfolgen.



Abbildung 22: Zwangspunkt - Gebäude

Im Bereich des Ausbauendes ist aufgrund der geringen Platzverfügbarkeit durch die angrenzende Bebauung eine Verschiebung der Fahrbahn der B 455 notwendig, die einen Neubau des Brückenbauwerks und eine zusätzliche Stützwand mit sich zieht, um eine ausreichende Querschnittsbreite für den Geh- und Radweg zu schaffen. Durch den Neubau Brückenbauwerks und der neu herzustellenden Stützwand erfolgt ein Eingriff in das Gewässer des Daisbaches. Eine Gewässerumverlegung im betroffenen Teilstück von ca. 125 m wird voraussichtlich notwendig. Zur Gewässerumverlegung wurde mit der zuständigen Oberen Wasserbehörde Kontakt aufgenommen. Zur Umverlegung ist im Normalfall ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Es kann aber auch nur ein Plangenehmigungsverfahren zum Einsatz kommen. Welches Verfahren angewendet werden muss, wird über das Haushaltswassergesetz geregelt (§67 und §68). Dies sollte durch einen Umwelt- oder Landschaftsplaner geprüft werden. Die OWB ist dann weiterhin über Hessen Mobil mit einzubeziehen.



Abbildung 23: Brückenbauwerk – Bereich Ausbauende

3.2.3. Variante 2

Variante 2 beginnt an der bestehenden Fußgängerrampe Bahnhof Bremthal und verläuft straßenbegleitend als unselbstständiger Rad- und Gehweg zunächst südlich entlang der B 455.

Die vorhandene Fußgängerrampe weist eine Gesamtlänge von 157 m auf. Zu Beginn besitzt diese eine Breite von ca. 2,41 m auf (ohne Handlauf). Am Ende der Rampe beträgt die Breite ca. 2,52 m.

Laut ERA soll die Breite eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mindestens 2,50 m betragen. Dies wird im Rampenverlauf unterschritten. Aus diesem Grund ist es notwendig, dass Fahrradfahrer sowohl im Bereich des Anschlusses an die Rampe als auch im Bereich des Übergangs vom Radweg auf die Personenüberführung aufgefordert werden abzustiegen.

Im Zuge der Voruntersuchung wurde mit der DB InfraGo AG (Abteilung Personenbahnhöfe) Kontakt aufgenommen, um den Anschluss des geplanten Geh- und Radwegs an die vorhandene Fußgängerrampe zu klären. Nach diversen Abstimmungen wurde von der DB InfraGo AG entschieden, dass ein Anschluss an die Rampe nicht erwünscht ist. Die Alternativführung des geplanten Rad- und Gehwegs durch die vorhandene Bahnunterführung soll weiter betrachtet werden.

Der Anschluss an die bestehende Fußgängerrampe des Bahnhof Bremthals wird als Nachweis der Betrachtung im Zuge der Voruntersuchung weiterhin in den Plänen der Variante 2 dargestellt.



Abbildung 24: Verlauf Fußgängerrampe



Abbildung 25: Fußgängerrampe

Variante 2 weist anschließend einen ähnlichen Verlauf wie Variante 1 auf. Sie unterscheiden sich in der Lage der Querungsstellen der B 455. Bei Variante 2 liegt diese ca. in der Mitte der geplanten Strecke in Höhe der Straße *Hof Häusel*. Es gelten aufgrund der gleichen Verkehrsmengen die gleichen Randbedingungen in Bezug auf die Führungsform der Querungsstelle wie bei Variante 1. Auch hier werden aufgrund des geraden Streckenverlaufs im Bereich der Querungsstelle und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h der B455 die Anforderungen an die einzuhaltenden Haltesichtweiten (90 m gemäß RAL) erfüllt.

Die Länge der Variante 2 beträgt ca. 1.699 m. Aufgrund der vorhandenen Topografie und der beengten Platzverhältnisse sind im Rahmen dieser Variante ebenfalls Felsabtrag sowie, je nach Felsbeschaffenheit, Stützmauern auf Teilstücken erforderlich. Der Felsabtrag erfolgt hinsichtlich der Abmessungen im Mittel mit bis zu 6 m Tiefe vom Fahrbahnrahn, einer Höhe zwischen ca. 4,45m bis zu 8,00 m und auf einer Länge von ca. 645 m. Eine genauere Aussage zum tatsächlich notwendigen Felsabtrag und Stützmauern kann erst nach Vorlage eines Bodengutachtens erfolgen.

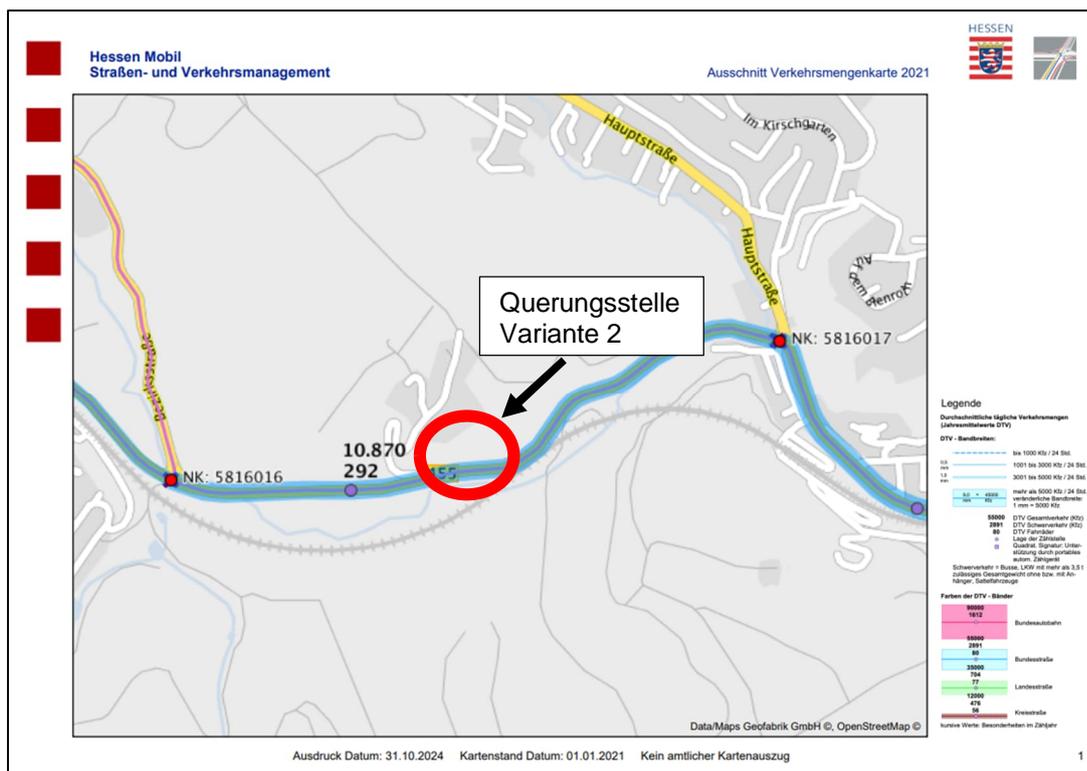


Abbildung 26: Verkehrsmenge im Bereich der Querungsstelle – Variante 2

Am Ausbauende sind zwischen der Variante 2 und der Variante 1 keine baulichen Unterschiede vorhanden. Es sind demnach die gleichen Zwangspunkte wie in Variante 1 zu berücksichtigen. Dadurch ergibt sich auch hier die Notwendigkeit einer Fahrbahnverschiebung der B 455 sowie der Neubau des Brückenbauwerks über den Dattenbach, eine zusätzliche Stützmauer und eine Gewässerumverlegung.

3.2.4. Variante 3

Der Streckenverlauf der Variante 3 entspricht zu Beginn dem Verlauf von Variante 1 mit Anschluss an der Straße *Auf dem Hecken* in Bremthal. Im weiteren Verlauf bleibt die Variante jedoch südlich der Bahntrasse. Dabei überquert sie zwei Zuläufe des Daisbachs, wodurch zwei zusätzliche Bauwerke benötigt werden. Zusätzlich verläuft sie durch das dort gelegene FFH-Gebiet. Um die dort aufgrund des Einschnittes in den Hang entstehende Böschung abzufangen, ist eine Stützmauer vorgesehen.

Im Anschluss daran verläuft die Variante auf einer Strecke von ca. 100 m durch eine Waldfläche bis sie an einen bereits vorhandenen Fuß- bzw. Wirtschaftsweg anschließt, der Richtung Bahnanlagen verläuft. Dieser Wirtschaftsweg quert den Daisbach mit einem vorhandenen Brückenbauwerk, welches aufgrund des Rad- und Gehwegs eventuell saniert oder erneuert werden muss. Die Bahntrasse wird mit Hilfe der Bahnunterführung am Tunnelrettungsplatz gekreuzt. Der erforderliche Anschluss an den Tunnelrettungsplatz ist im Rahmen der Planung entsprechend berücksichtigt worden.



Abbildung 27: Bahnunterführung am Tunnelrettungsplatz

Angrenzend an den Tunnelrettungsplatz wird der Geh- und Radweg durch bewaldete Fläche fortgesetzt, bis dieser an den Parkplatz *Am Herrengarten* anschließt. In diesem Abschnitt wird der Daisbach nochmals durch ein neues Brückenbauwerk überquert. Zudem verläuft die Variante in diesem Bereich durch die geplante Kompensationsfläche.

Im Jahr 2016 wurde für den Geh- u. Radweg bereits eine Voruntersuchung unter Berücksichtigung diverser Zwangspunkte und Kriterien durchgeführt. Hierbei wurden mehrere Trassenführungen untersucht und als

Vorzugsvariante die Führung vom Tunnelrettungsplatz durch die bewaldete Fläche (Auenwald und Überschwemmungsfläche des Daisbachs) mit Anschluss an den Parkplatz *Am Herrengarten* festgelegt.

Für die Variante 3 wurde diese Vorzugsvariante der Voruntersuchung aus dem Jahr 2016 zugrunde gelegt.

Der Geh- und Radweg verläuft dann auf der Fahrbahn des Parkplatzes *Am Herrengarten* und über das vorhandene Brückenbauwerk bis zum Ausbauende am Knotenpunkt *B 455/Hauptstraße*. Die Gesamtlänge beträgt ca. 1.789 m.

Hinweis zur Variante 3:

Im Zuge der Erstellung der UVS und der faunistischen Planungsraumanalyse durch das Ökobüro Gelnhausen wurde bereits nach den ersten Erkenntnissen und Ergebnissen gemeinsam mit der Stadt Eppstein und Hessen Mobil vereinbart, die Variante 3 nicht weiter aus verkehrsplanerischer Sicht zu beplanen. Grund hierfür ist, dass die Variante 3 auf einer Länge von ca. 300 m durch ein FFH-Gebiet verläuft und somit als nicht genehmigungsfähig eingeschätzt wird.

Die Variante 3 wird im Bericht erläutert und der Verlauf über Lagepläne dargestellt, um den Nachweis zu liefern, dass alle möglichen Trassenverläufe des Geh- und Radweges untersucht wurden. Eine detailliertere Planung und eine Kostenermittlung wurden somit nicht weiter ausgeführt.

3.2.5. Variante 4

Der Streckenverlauf von Variante 4 beginnt parallel zum vorhandenen Bauwerk über die Gleise des Bahnhofs Bremthal mit einer eigenständigen Überführungskonstruktion über die Bahnanlagen und verläuft nach Querung der Gleise parallel zur vorhandenen Fußgängerrampe. Damit wird die Vorgabe der DB InfraGo AG eingehalten, nicht an die bestehenden Bahnhofsrampe anzuschließen oder diese für die Führung des Geh- und Radweges zu nutzen. Die Variante 4 wurde weiter untersucht, um ein Beginn des Radweges im unmittelbaren Bahnhofsbereich anzubieten.

Der weitere Streckenverlauf von Variante 4 ist straßenbegleitend südlich der *B 455* angelegt. Bei Station 1+100 km ist eine Engstelle zwischen der *B 455* und den vorhandenen Bahnanlagen vorhanden. Zur Bahnstrecke ist nach Vorgabe der DB InfraGo AG ein Abstand von mindestens 5,50 m ab Gleisachse einzuhalten. Aufgrund der geringen Platzverhältnisse zwischen der *B 455* und der Bahnstrecke kann dieser Mindestabstand nicht eingehalten werden. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ist eine Umverlegung der *B 455* auf einer Länge von ca. 140 m und mit einer Verschiebung von ca. 5 m in nördliche Richtung erforderlich. Der dadurch entstehende Eingriff in die Felswand muss, je nach Felsbeschaffenheit, mit einer Stützwand gesichert werden. Der notwendige Eingriff in den Felsbestand beläuft sich ca. auf eine Länge von 152 m, 6 m Breite und einer Höhe von ca. 8 m.



Abbildung 28: Engstelle zwischen der B 455 und der Bahnstrecke

Nach der Engstelle verläuft der Geh- und Radweg weiterhin straßenbegleitend südlich der B 455 bis zum vorhandenen Tunnelrettungsplatz. Angrenzend an den Tunnelrettungsplatz wird der Geh- und Radweg analog zu Variante 3 durch den Auenwald im Überschwemmungsgebiet des Daisbaches fortgesetzt, bis dieser an den Parkplatz *Am Herrengarten* anschließt. In diesem Abschnitt wird der Daisbach, wie in Variante 3, durch ein neues Brückenbauwerk überquert. Aufgrund der Überschwemmungsflächen wird das Brückenbauwerk bzw. die Rampen zum Brückenbauwerk aufgeständert. Zudem verläuft die Variante in diesem Bereich durch die geplante Kompensationsfläche.

Der Geh- und Radweg verläuft dann auf der Fahrbahn des Parkplatzes *Am Herrengarten* und über das vorhandene Brückenbauwerk bis zum Ausbauende am Knotenpunkt *B 455/Hauptstraße*. Insgesamt besitzt der Streckenverlauf von Variante 4 eine Länge von ca. 1.796 m.

3.2.6. Variante 5

Variante 5 beginnt analog zu Variante 3 an der Straße *Auf dem Hecken* in Bremthal und verläuft ebenfalls südlich der Bahntrasse durch das FFH-Gebiet bis an den vorhandenen Fuß- bzw. Wirtschaftsweg, der mit einem vorhandenen Brückenbauwerk den Daisbach quert. Anders als bei Variante 3 folgt Variante 5 aber nicht dem Verlauf des Wirtschaftsweges, sondern verläuft weiter südlich der Bahntrasse durch bewaldetes Gebiet bis zum Parkplatz *Am Herrengarten*. Durch das sehr bewegte Gelände mit Steilstrecken in diesem Streckenabschnitt wird ein sehr hoher Erdabtrag erforderlich, wenn die nach den gültigen Richtlinien zulässigen Höchstlängsneigungen eingehalten werden. Nach Abstimmung mit Hessen Mobil wurde vor diesem Hintergrund bereits vereinbart, dass die zulässigen Längsneigungen überschritten werden können, wenn es durch die örtlichen Gegebenheiten nicht anders möglich ist. Weiterhin muss in diesem Streckenabschnitt

das vorhandene Tunnelbauwerk berücksichtigt werden, welches vom Geh- und Radweg überquert werden muss und somit eine Optimierung des Trassenverlaufs eingeschränkt wird.

Nach der Überquerung des Tunnels der Bahnstrecke wird für den weiteren Verlauf des Geh- und Radweges ein vorhandener Forst- u. Waldweg genutzt, um den Eingriff in den Baumbestand zu reduzieren. Der Forstweg schließt an der Fahrbahn des Parkplatzes *Am Herrengarten* an. Der Geh- und Radweg verläuft ab ca. Mitte des Parkplatzes auf der vorhandenen Fahrbahn und dann über das vorhandene Brückenbauwerk bis zum Ausbauende am Knotenpunkt *B 455/Hauptstraße*. Die Gesamtlänge beträgt ca. 1.748 m.

Hinweis zur Variante 5:

Im Zuge der Erstellung der UVS und der faunistischen Planungsraumanalyse durch das Ökobüro Gelnhausen wurde bereits nach den ersten Erkenntnissen und Ergebnissen gemeinsam mit der Stadt Eppstein und Hessen Mobil vereinbart, die Variante 5 nicht weiter aus verkehrsplanerischer Sicht zu beplanen. Grund hierfür ist, dass die Variante 5 auf einer Länge von ca. 300 m durch ein FFH-Gebiet verläuft und somit als nicht genehmigungsfähig eingeschätzt wird.

Weiterhin stellt der notwendige sehr hohe Erdabtrag einen erheblichen Eingriff in das vorhandene Waldgebiet dar (ca. 14.500 m²). Darüber hinaus muss zusätzlich auf die voraussichtlichen Kosten der erforderlichen Erdarbeiten hingewiesen werden. Dieser Eingriff und Kosten sind als unverhältnismäßig hoch einzustufen.

Die Variante 5 wird im Bericht erläutert und der Verlauf über Lagepläne dargestellt, um den Nachweis zu liefern, dass alle möglichen Trassenverläufe des Geh- und Radweges untersucht wurden. Eine detailliertere Planung und eine Kostenermittlung wurden somit nicht weiter ausgeführt.

3.2.7. Variante 6

Der Streckenverlauf der Variante 6 entspricht zu Beginn Variante 1 mit Anschluss an der Straße *Auf dem Hecken*. Nach dem Ausbuanfang verläuft der Geh- u. Radweg hangseitig bis zur Unterführung der Bahntrasse. Um die dort aufgrund des Einschnittes in den Hang entstehende Böschung abzufangen sind Stützmauern vorgesehen. In diesem Abschnitt beträgt die maximale Längsneigung des Radweges 10 % auf einer Länge von ca. 74 m. Nach der Unterführung der Bahngleise verläuft die Trasse in Richtung *B 455*.

Im Rahmen dieser Variante wird im weiteren Verlauf die Planung eines Regenrückhaltebeckens berücksichtigt und in der Führung des Radweges nach Abstimmung mit dem Planungsbüro Winkler und Partner GmbH mit genutzt.

Die Variante liegt südlich der *B 455* und verläuft auf dem geplanten Dammbauwerk des RRB auf einer Länge von ca. 450 m. So kann ein weiterer Eingriff in die Natur zur Herstellung des Geh- und Radweges minimiert werden. Hier entsteht außer der Minimierung der Eingriffe hinsichtlich der Baukosten ein weiterer

Synergieeffekt, weil die Kosten für die Herstellung des Radweges auf dem Teilstück des RRB entfallen. Weiterhin wird der Radweg im Hochwasserfall hier nicht überflutet.

Die Planung des RRB ist noch nicht abgeschlossen und befindet sich aktuell kurz vor Fertigstellung der Vorplanung (Variantenuntersuchung). Die in den Planunterlagen zum Radweg berücksichtigte Planung entspricht der Variante 4 der Beckenplanung, welche die Vorzugsvariante darstellt. Dieser Variante liegt aktuell zur Prüfung bei den zuständigen Genehmigungsbehörden. Im weiteren Planungsverlauf können sich noch Änderungen ergeben und es müssen noch weitere Details, wie Art und Lage der Anbindung der Zufahrt des RRB auf die B 455 in Verbindung mit dem Geh- und Radweg, abgestimmt werden. Sollte für das RRB und der Variante 4 kein Baurecht in Aussicht gestellt werden, müsste auch die Planung des Rad- u. Gehwegs entsprechend angepasst werden.

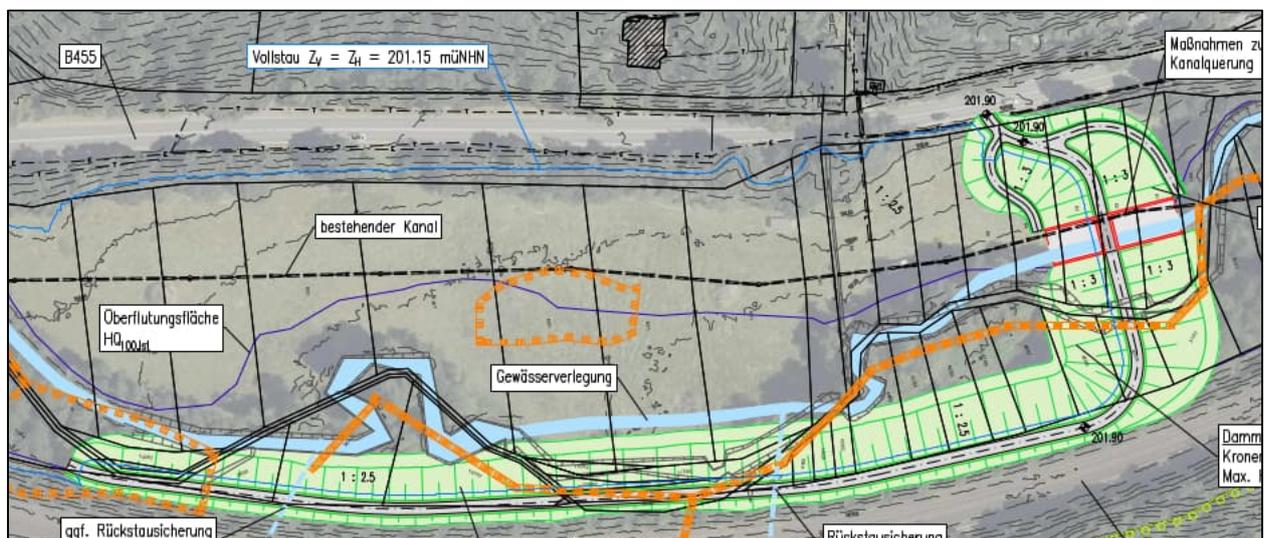


Abbildung 29: Hochwasserrückhaltebecken (Ingenieurbüro Winkler und Partner GmbH, 2024)

Nach dem geplanten RRB verläuft die Variante 6 analog zu Variante 4 durch die Engstelle zwischen der B 455 und der Bahnstrecke und hat eine Umverlegung der B 455 auf einer Länge von ca. 155 m zur Folge. Der dadurch entstehende Eingriff in die Felswand muss, je nach Felsbeschaffenheit, mit einer Stützwand gesichert werden. Der notwendige Eingriff in den Felsbestand beläuft sich ca. auf eine Länge von 152 m, 6 m Breite und einer Höhe von ca. 8 m.

Der weitere Verlauf ist ähnlich zu Variante 4 und führt hinter dem Tunnelrettungsplatz durch die Auenwaldfläche und Überschwemmungsgebiet des Daisbaches, bis zum Parkplatz Am Herrengarten. In diesem Abschnitt wird der Daisbach ebenfalls durch ein neues Brückenbauwerk überquert. Aufgrund der Überschwemmungsflächen wird das Brückenbauwerk bzw. die Rampen zum Brückenbauwerk aufgeständert.

Das Ausbauende befindet sich am Knotenpunkt B 455/Hauptstraße. Die Gesamtlänge beträgt ca. 1.835 m.

3.3. Variantenvergleich

Die zuvor beschriebenen Varianten 3 und 5 werden aufgrund des Verlaufes durch das FFH-Gebiet nicht weiter untersucht. Zudem führt der Trassenverlauf bei Variante 5 und das dadurch betroffene Tunnelbauwerk der Bahntrasse zum Ausschluss. Weiterhin stellt die Variante 5 mit dem Geländeabtrag und eine Rodung des Waldgebiets von ca. 14.500 m² eine erhebliche Zerschneidungswirkung dar.

Dadurch sind nur noch die Varianten 1, 2, 4 und 6 Bestandteil des nachfolgenden Variantenvergleichs. Für diesen wurden nach RE und zusätzlich gemeinsam mit der Stadt Eppstein in Verbindung mit Hessen Mobil festgelegte Kriterien herangezogen, weil die Kriterien nach RE nicht vollumfänglich auf die vorliegende Geh- und Radwegeplanung anzuwenden sind. Diese abgestimmten Kriterien werden nachfolgend beschrieben.

3.3.1. Raumstrukturelle Wirkungen

Raumstrukturelle Wirkungen sind die langfristigen Veränderungen im räumlichen Gefüge, in der Nutzung und im Zusammenleben der Orte Eppstein und Bremthal, die durch den neuen Radweg entstehen.

Eine Bewertung der Varianten erfolgt daher über folgende Unterkriterien:

Veränderte Erreichbarkeit und Mobilität:

Verbesserung der Verbindung zwischen den beiden Ortschaften, sodass Menschen leichter und sicherer zwischen den Orten pendeln, einkaufen oder Freizeitaktivitäten nachgehen können.

Da die Varianten im gleichen Bereich starten und enden, kann hier nur eine einheitliche Bewertung erfolgen. Darüber hinaus wird aber auch die Verkehrssicherheit betrachtet. Demnach erhalten die Varianten 1 und 2 eine niedrigere Punktzahl aufgrund der parallelen Führung zur B 455 (inkl. Querungen) auf fast kompletter Länge. Die Variante 6 erhält die höchste Punktzahl, weil die Trassierung nur auf einem Teilstück entlang der B 455 verläuft.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	3	3	4	5

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Neue Bauwerke:

Durch die Notwendigkeit von neuen Bauwerken wird in das räumliche Bild bzw. Gefüge eingegriffen. Aus diesem Grund werden die Varianten anhand der Anzahl der neuen Bauwerke wie Brücken, Stützmauern und aufgeständerte Bauwerke bewertet.

Die Variante 1 beläuft sich auf 11 Bauwerke, Variante 2 auf 7 Bauwerke, Variante 4 auf 6 Bauwerke und Variante 6 beinhaltet 8 Bauwerke.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	1	3	4	2

Punkteverteilung: 1 (sehr hoch), 2 (hoch), 3 (mittel), 4 (gering), 5 (sehr gering)

3.3.2. Verkehrliche Beurteilung

Bezüglich der verkehrlichen Beurteilung werden die Erreichbarkeiten der umliegenden Orte / Ziele betrachtet sowie die Verknüpfung an die vorhandene Radinfrastruktur. Zusätzlich werden die Be- und Entlastungswirkungen mitberücksichtigt.

In diesem Zusammenhang weisen alle Varianten, bedingt durch die kurze Wegstrecke von maximal 2 km und der gleichen Anbindung am Ausbauanfang und -ende, ähnliche Resultate auf. Im Hinblick auf die Be- und Entlastungswirkungen ist bei allen Varianten eine positive Entwicklung anzunehmen, da der Radverkehr nicht mehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Zudem ist damit zu rechnen, dass durch das neue Angebot die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad zunimmt und somit der motorisierte Individualverkehr abnimmt. Alle Varianten schließen am Knotenpunkt *B 455/Hauptstraße* an. Somit ist eine direkte Verbindung zu dem bestehenden Radfernweg R8 sichergestellt. Lediglich unter dem Aspekt der freizeitlichen Nutzung des Radweges kann die Variante 6 besser bewertet werden als die Varianten 1, 2 und 4, weil hier der gesamte Trassenverlauf, bis auf ein Teilstück an der Engstelle B455/Bahnanlage, im Grünbereich und auf dem Dammbauwerk des RRB geführt wird.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	4	4	4	5

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

3.3.3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Dieses Kriterium wird anhand der Lagetrassierung, Höhentrasierung, Erdmengenbilanz, Flächenbilanz, Sichtbeziehungen, sozialen Kontrolle sowie der Querung der *B 455* bewertet.

Lagetrassierung:

Im Hinblick auf die Lagetrassierung weisen die nahezu vollständig straßenbegleitenden Varianten 1 und 2 die geringste Länge auf. Am längsten ist der Streckenverlauf von Variante 6 mit ca. 1.785 m. Bewertet wird hier die Länge und die „Kurvigkeit“ bzw. Richtungsänderungen der jeweiligen Varianten.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	3	4	3	2

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Höhentrassierung:

Höhentechnisch ist der Verlauf aller Varianten ähnlich. Die Unterschiede liegen im Bereich der Anschlüsse in den Ortschaften. Die Varianten 1 und 6 schließen in Bremthal mit einem Längsgefälle von bis zu 10 % an. Für die Varianten 2 und 4 wird im Bereich der Bahnhofsrampe Bremthal ein Damm aufgeschüttet, um an die vorhandene Fußgängerrampe anzuschließen oder mit einem neuen Brückenbauwerk die Bahngleise zu queren. Im Anschlussbereich Eppstein benötigen die Varianten 4 und 6 ein aufgeständertes Bauwerk, um an den höher gelegenen Parkplatz *Am Herrengarten* anzuschließen. Bewertet werden hier die Anzahl der Höhenversprünge und Gefälle.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	3	4	3	2

Punkteverteilung: 1 (sehr hoch), 2 (hoch), 3 (mittel), 4 (gering), 5 (sehr gering)

Erdmengenbilanz:

Bei Variante 1 und 2 ist aufgrund der geringen Platzverhältnisse und dem damit verbundenen Eingriff in die angrenzende Felsböschung mit dem höchsten Felsabtrag zu rechnen. Bei Variante 4 und 6 beschränkt sich der Eingriff in die Felsböschung an der *B 455* auf den Bereich der Fahrbahnverschiebung aufgrund der Engstelle zwischen der Bahntrasse und der *B 455*. Zusätzlich muss bei Variante 1 und 6 am Ausbauanfang in die Böschung für die Herstellung der Stützbauwerke eingegriffen werden. Bewertet werden hier der umfangreichste Eingriff in den Felsbestand und der Umfang der Erdarbeiten. Aufgrund der Nutzung des Dammbauwerkes des geplanten RRB schließt die Variante 6 mit der höchsten Punktzahl ab.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	2	2	3	4

Punkteverteilung: 1 (sehr hoch), 2 (hoch), 3 (mittel), 4 (gering), 5 (sehr gering)

Flächenbilanz:

Für dieses Kriterium wird die Fläche herangezogen und in den Varianten gegenübergestellt, welche für den Endzustand des Geh- und Radweges in Anspruch genommen wird. Als Vergleichsgröße wird hier die Fläche des Planums zugrunde gelegt. Auch hier schließt die Variante 6 mit der besten Bewertung ab, weil die Fläche des RRB nicht mitberücksichtigt wird.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	4	3	2	5

Punkteverteilung: 1 (sehr hoch), 2 (hoch), 3 (mittel), 4 (gering), 5 (sehr gering)

Sichtbeziehungen:

Relevante Sichtbeziehungen werden bei allen Varianten berücksichtigt und eingehalten.

Bei Variante 1 und 2 ist die Querung der Fahrbahn der B 455 notwendig. Hinsichtlich der Sicherheit wird durch die Anordnung plangleicher Querungsmöglichkeiten mit FSA ein hohes Sicherheitsniveau für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet. Andererseits stellt eine LSA-geregelte Querung trotzdem ein höheres Sicherheitsrisiko dar als andere Varianten, in denen keine Querung der B 455 vorgesehen ist. Hinzu kommt bei Variante 2 der enge Radius direkt nach der Bahnunterführung am Bahnhof Bremthal. Variante 4 schließt in der Bewertung aufgrund des fast ausschließlich geradlinigen Verlaufs am besten ab. Die Variante 6 wird wegen des engen Radius nach der Bahnunterführung und aufgrund der häufigen Richtungsänderungen etwas geringer eingestuft.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	2	3	4	2

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Soziale Kontrolle:

Die straßenunabhängige Führungsform bei Variante 6 über das Hochwasserrückhaltebecken birgt die Gefahr, dass sich Nutzer des Geh- und Radweges unwohl fühlen, da aufgrund der abgelegenen Lage die soziale Kontrolle durch andere Verkehrsteilnehmer fehlt. Aus diesem Grund erhält die Variante 6 die schlechteste Bewertung. Bei den straßenbegleitenden Varianten ist das Gefühl von Isolation und Unsicherheit erfahrungsgemäß weniger stark ausgeprägt. Die Variante 1 schließt aufgrund der Nutzung der Bahnunterführung etwas geringer ab als die Variante 2.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	3	4	2	1

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Querungen B 455:

Aufgrund einer Vorgabe durch Hessen Mobil sollen keine Querungen der B 455 durch den Geh- und Radweg vorgesehen werden, um den Verkehrsablauf aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und die Verkehrssicherheit nicht zu beeinträchtigen. Darum erhalten die Varianten 1 und 2 die niedrigste Bewertung. Die Varianten 4 und 6 erhalten eine hohe Bewertung, weil hier keine Querungen der B 455 vorgesehen sind.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	1	1	5	5

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

3.3.4. Umweltverträglichkeit

Im nachfolgenden Teil wird die Betrachtung und Auswertung der geplanten Varianten aus der Umweltverträglichkeitsstudie vom Ökobüro Gelnhausen dargestellt. Die genauen Erläuterungen zur Punkteverteilung etc. sind der Umweltverträglichkeitsstudie zu entnehmen. Die Ergebnisse sind hier noch einmal zusammengefasst aufgestellt.

Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch und der menschlichen Gesundheit entstehen bei allen Varianten zu gleichermaßen baubedingten Beeinträchtigungen. Dies betrifft vor allem Lärm- und Staubbelastungen.

Zusätzlich entstehen bei Variante 1 und 2 Beeinträchtigungen des Denkmalensembles *Haus Waldburg* und der *Schmelzmühle* sowie temporäre Auswirkungen auf das Umfeld des *Hof Häusle*.

Langfristig hat der Bau bei allen Varianten eine positive Wirkung durch die Radwegnutzung (aktive Mobilität, Schadstoffminderung).

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	2	2	4	5

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt

Durch das Vorhaben geht bei allen betrachteten Varianten Habitat verloren. Bei Variante 1 und 2 ist mit einer mittleren Zerschneidungswirkung zu rechnen. Durch den linearen Verlauf der Variante 4 kann hier die Zerschneidung reduziert werden, sie greift jedoch in das Überschwemmungsgebiet ein. Variante 6 zeigt zunächst den höchsten Eingriff, hat jedoch Potenzial für eine gute Integration mit der wasserwirtschaftlichen Planung (HRB) und kann dadurch zu einer Habitataufwertung führen.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	1	2	3	1

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Schutzgut Fläche/Boden

Variante 1 und 2 besitzen den höchsten und Variante 4 den geringsten Bodenabtrag. Bei allen drei Varianten muss mit einer erhöhten Erosionsgefahr gerechnet werden.

Variante 6 besitzt den höchsten Bodenauftrag (aufgrund des Dammbauwerks des geplanten RRB), jedoch die geringste Erosionsgefahr.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	1	2	5	3

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Schutzgut Wasser

Der Planungsbereich von Variante 1 und 2 überschneiden sich mit dem Überschwemmungsgebiet und dem Einstaubereich des Hochwasserrückhaltebeckens. Dies birgt ein potenzielles Risiko bei Hochwasser und benötigt zusätzliche Schutzmaßnahmen. Variante 4 besitzt ein höheres hydrologisches Risiko und ist daher kritisch für den Gewässerschutz. Variante 6 ist sehr gut mit der wasserwirtschaftlichen Planung kombinierbar und bietet Potenzial für Synergien. Alle Varianten greifen in die Uferzone und potenziell geschützte Auenbereiche des Daisbachs ein.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	2	2	2	1

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Schutzgut Luft/Klima

Bei allen Varianten ist langfristig ein positiver Effekt durch die Förderung des Radverkehrs zu erwarten.

Aufgrund der kleinräumigen Auswirkung durch den zukünftig bestehenden Damm des RRB bzw. zu dem die Bahntrassen begleitenden Damm kann mit den Nordhängen ein Kältereferugium gebildet werden. Darum fällt hier die Bewertung der Variante 6 etwas höher aus.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	4	4	4	5

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Schutzgut Landschaft

Der Eingriff in die Landschaft ist bei allen Varianten ähnlich zu bewerten. Die Variante 1 greift aber mittel bis stark durch die Stützmauer und den Felsabtrag im sichtrelevanten Gebiet ein. Dies führt zum Verlust naturnaher Strukturen. Der Eingriff bei Variante 2 fällt aufgrund des kürzeren Verlaufs im sensiblen Bereich geringer aus. Bei Variante 6 besteht eine Einwirkung in der Landschaft durch Nutzung des zukünftig bestehenden Damms, welcher aber als kompensierbar einzustufen ist.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	2	3	3	2

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

Schutzgut Kulturelles Erbe/Sachgüter

Variante 1 und 2 haben Auswirkungen auf denkmalgeschützte Grünanlagen des *Haus Waldburg* und der *Schmelzmühle*. Bei Variante 4 und 6 besteht keine relevante Betroffenheit.

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	1	2	5	5

Punkteverteilung: 1 (sehr schlecht), 2 (schlecht), 3 (mittel), 4 (gut), 5 (sehr gut)

3.3.5. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bezieht sich auf die Gegenüberstellung der Baukosten. Hierzu wurden für die Varianten eine Kostenschätzung nach AKVS durchgeführt und zum Teil die Einheitspreise aus dem Stützpreiskatalog 2025 von Hessen Mobil angesetzt. Hierbei wurden die 9 Hauptgruppen (Grunderwerb, Baustelleneinrichtung und baubegleitende Maßnahmen, Verkehrssicherung an Arbeitsstellen, Erdbau, Oberbau, Konstruktiver Ingenieurbau, Landschaftsbau und Ausstattung) berücksichtigt, wobei die wesentlichen Unterschiede der Kosten in den Positionen des Baugrundes, Oberbaus und Konstruktiven Ingenieurbau liegen.

Grundsätzlich wurde bei den Kosten des Neubaus der Geh- und Radweg, die Bankette, die Mulden, die Anpassungen der Bestandsfahrbahn, die Bauwerke, der Felsabtrag, die Stützmauern südlich der *B 455*, die Verbreiterung des Brückenbauwerks und die Anpassungen am Gewässer berücksichtigt. Für den Rückbau wurde der Asphaltaufruch sowie die erforderliche Rodung der Grünflächen berücksichtigt.

Da zum Zeitpunkt der Erstellung der Voruntersuchung kein Bodengutachten vorliegt, können keine Aussagen zur Felsbeschaffenheit nördlich der *B 455* getätigt werden. Da angenommen werden kann, dass der Fels, wie im derzeitigen Bestand, auch ohne Stützwand standfest ist, wurde mit allen Planungsbeteiligten abgestimmt, in den Kostenschätzungen nur den Felsabbruch einzurechnen. Die Kosten für eventuell notwendige Stützwände werden erst nach Erstellung eines Bodengutachtens ermittelt, wenn hiermit Kenntnisse zur Beschaffenheit des Felses vorliegen.

Hieraus ergeben sich folgende brutto-Kosten für die Varianten (siehe Anlage 1-4 - Kostenschätzungen):

- Variante 1: 4,495 Mio. €
- Variante 2: 4,095 Mio. €
- Variante 4: 5,016 Mio. €
- Variante 6: 4,348 Mio. €

Variante	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Punktzahl	2	4	1	3

Punkteverteilung: 1 (sehr hoch), 2 (hoch), 3 (mittel), 4 (gering), 5 (sehr gering)

3.3.5.1. Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Nach endgültiger Festlegung der Vorzugsvariante mit allen Planungsbeteiligten werden die Voruntersuchungsunterlagen der Vorzugsvariante an alle Träger öffentlicher Belanger weitergegeben. Nach erfolgter Abstimmung werden alle Vorgaben in der anschließenden Entwurfsplanung (Vorentwurf nach RE) berücksichtigt und eingearbeitet.

3.3.6. Zusammenfassung

Tabelle 1: Bewertungstabelle Variantenvergleich

Oberkriterium	Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 4	Variante 6
Raumstrukturelle Wirkungen	Veränderte Erreichbarkeit und Mobilität	3	3	4	5
	Anzahl neue Bauwerke (Brücken, Stützwände)	1	3	4	2
	Gesamtpunktzahl (1-5)	2	3	4	3,5
Verkehrliche Beurteilung	netzstrukturelle Wirkungen (Erreichbarkeiten, Verknüpfung, Be- u. Entlastungswirkung)	4	4	4	5
	Gesamtpunktzahl (1-5)	4	4	4	5
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	Lagertrassierung	3	4	3	2
	Höhentrassierung	3	4	3	2
	Erdmengenbilanz	2	2	3	4
	Flächenbilanz	4	3	2	5
	Sichtbeziehungen	2	3	4	2
	Soziale Kontrolle	3	4	2	1
	Querung der B 455	1	1	5	5
Gesamtpunktzahl (1-5)	2,6	3,0	3,1	3,0	
Umweltverträglichkeit	Auswirkungen Schutzgut Mensch	2	2	4	5
	Auswirkungen Tiere, Pflanzen & Biologische Vielfalt	1	2	3	1
	Auswirkungen Schutzgut Fläche/Boden	1	2	5	3
	Auswirkungen Schutzgut Wasser	2	2	2	1
	Auswirkungen Schutzgut Klima/Luft	4	4	4	5
	Auswirkungen Schutzgut Landschaft	2	3	3	2
	Auswirkungen Schutzgut Kulturelles Erbe & sonstige Sachgüter	1	2	5	5
Gesamtpunktzahl (1-5)	1,9	2,4	3,7	3,1	
Wirtschaftlichkeit	Kostenschätzung (Gesamtkosten)	2	4	1	3
Gesamtpunktzahl (1-5)	2,0	4,0	1,0	3,0	
GESAMT (1-5)		2,5	3,3	3,2	3,5

4. Gewählte Linie

Auf der Grundlage der o. g. Ausführungen, Variantenvergleiche und der aufgestellten Bewertungsmatrix wird die Variante 6 als Vorzugsvariante empfohlen.

5. Literaturverzeichnis

Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (Hrsg.). (2025). BASt Brückendaten. Abgerufen am 17.07.2025 von <https://via.bund.de/bast/br/map/>

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.). (2008). Richtlinien für integrierte Netzgesatlung. Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.). (2010). Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.). (2012). Richtlinien für die Anlage von Landstraßen.

HA Hessen Agentur GmbH (Hrsg.). (2025). Hessen Tourismus. Abgerufen am 22.07.2025 von <https://www.hessen-tourismus.de/wandern-radfahren/radfahren/r8-westerwald-taunus-bergstrasse>

Zentrale Kompetenzstelle für Geoinformation beim Hessischen Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation (Hrsg.). (2025). Kartengrundlagen. Abgerufen am 22.07.2025 von <https://www.geoportal.hessen.de/>

Hessische Verwaltung für Bodenmanagement (Hrsg.). (2025). HLNUG Natureg Viewer. Abgerufen am 17.07.2025 von <https://natureg.hessen.de/mapapps/resources/apps/natureg/index.html?lang=de>

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.). (2020). Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.). (o.A.). Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.). (2020). Landesentwicklungsplan Hessen 2020.

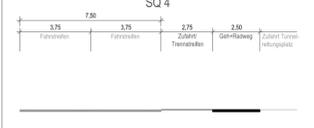
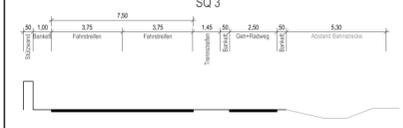
Ingenieurbüro FISCHER TEAMPLAN GmbH (Hrsg.). (2025). eigene Darstellung.

Ingenieurbüro Winkler und Partner GmbH (Hrsg.). (2024). Planung Hochwasserrückhaltebecken.

Regierungspräsidium Darmstadt (Hrsg.). (2024). Regionaler Flächennutzungsplan für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Darmstadt.

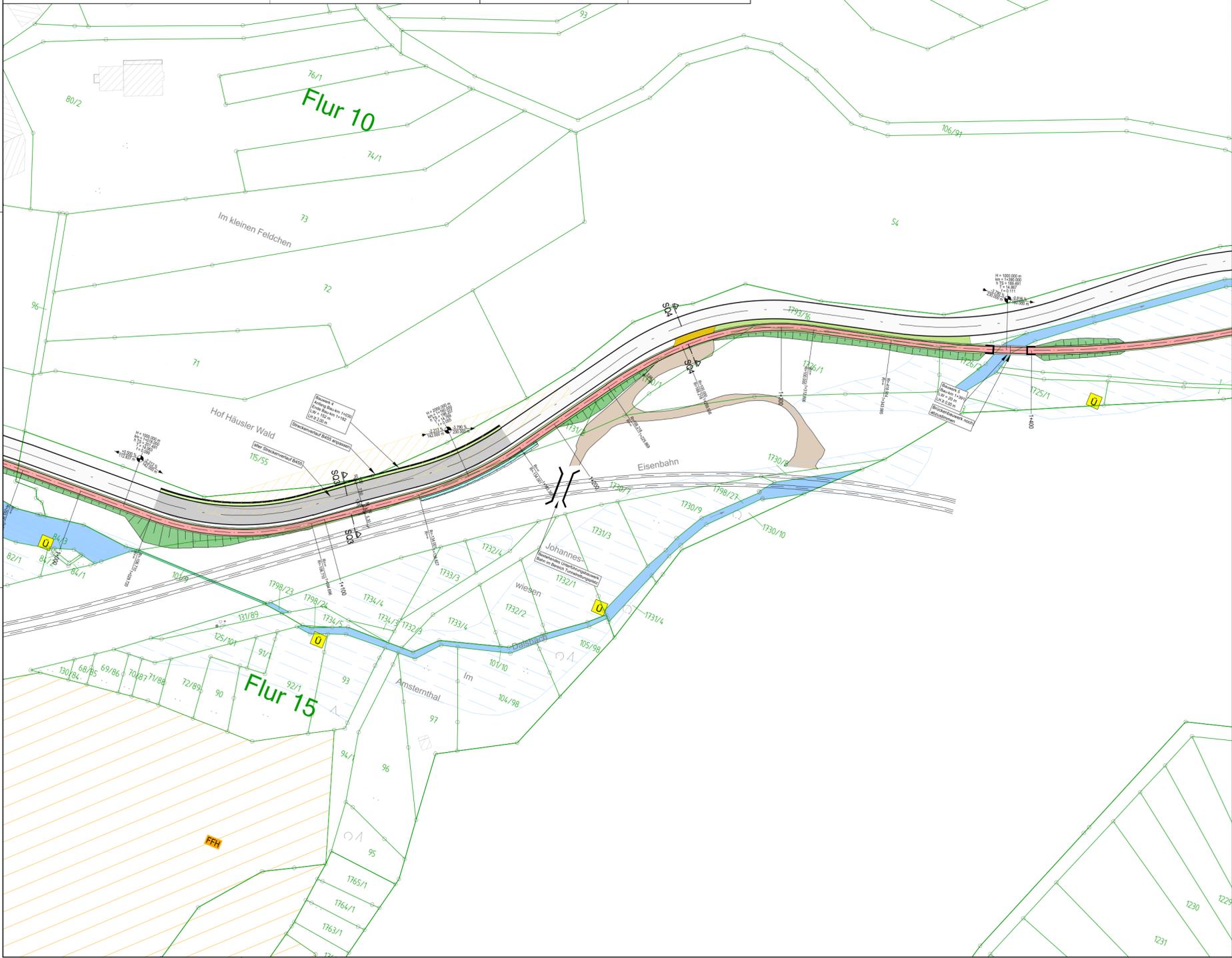
Regionalversammlung Südhessen (Hrsg.). (2018). Regionaler Flächennutzungsplan 2010.

Verkehrsmengenkarte Hessen 2021. (2024). Abgerufen am 17.07.2024 von mobil.hessen.de



Bauwerk 4
 Stützwand
 Anfang Bau-km 1+030
 Ende Bau-km 1+182
 LW = 152 m
 LH ≥ 2,00 m

Bauwerk 5
 Brückenbauwerk
 Bau-km 1+391
 LW = 20 m
 LH ≥ 0,00 m



Planung

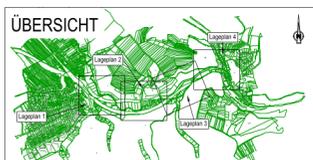
- Fußbahn
- Radweg
- Anpassung Zufahrt
- Trassenstreifen
- Bankett
- Mulde
- Erdbeckenrinne
- Demerhöhung
- Einschnittabdeckung
- Stützwand
- Mauer/Brückengeländer
- Brückenkappenschrammband
- Brücke

Sonstiges

- Flurückgrenze
- Fußbahn Bestand
- Unterführung Bestand
- vorhandene Wege
- Inhaltsfindendes Schnittbild
- Gewässer Draßbach

Schutzgebiete
 Natur, Landschaft, Wasser

- Überschwemmungsgebiet
- FFH-Gebiet
- Naturschutzgebiet



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

BURGSTADT EPPSTEIN	FISCHER INGENIEURBÜRO	Projekt Nr./Plan-Nr.: 75009 / 10364791	Datum	Zustehen
		bearbeitet: Juli 2025	Yngner	
		gezeichnet: Juli 2025	Hauschild	
		geprüft: Juli 2025	Sebastian	

Hessen-Mittel Städte- und Wohnmanagement	HESSEN	bearbeitet:	Datum	Zustehen
		gezeichnet:		
		geprüft:		

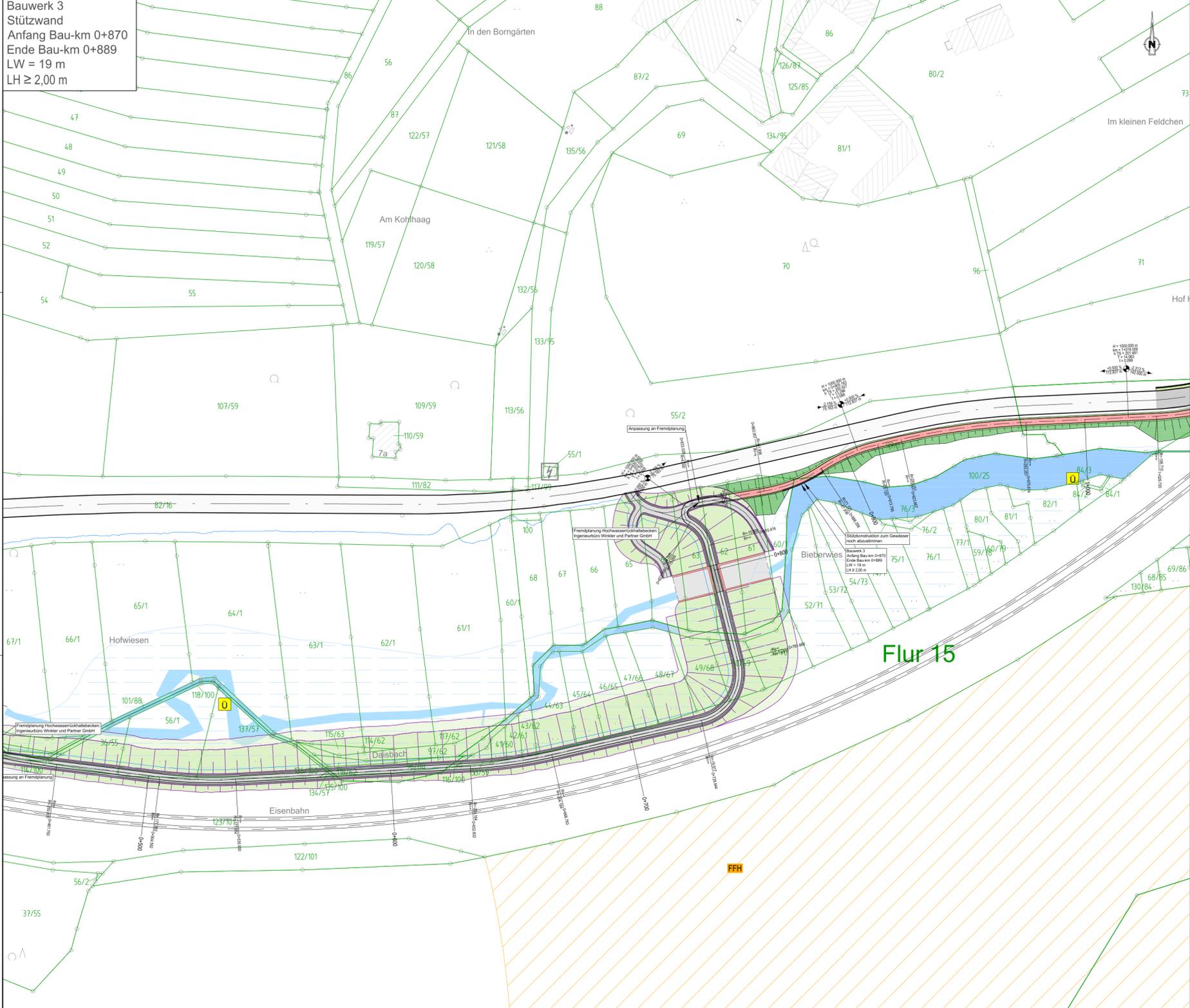
VORUNTERSUCHUNG

Straße:	Umriss / Blau Nr.: 5 / 28
Begleit- zur NK 5016/040 u. NK 5016/017 u. NK 5016/018	Stations
Einzel- zur NK 5016/017 u. NK 5016/018	Stations
Hessen-ID:	Merkmal: 1500

Rad- und Gehweg an der B455
 zwischen Bremthal und Eppstein

Aufgestellt: Eppstein, den	Geprüft: Darmstadt, den
Alexander Eizen - Bürgermeister	J.A. gutt. A. Dehne - Projektverantwortung PB15.3 DE
	Gezeichnet: Darmstadt, den
	J.A. gutt. A. Bergen - Fachbezogen PB15.5

Bauwerk 3
 Stützwand
 Anfang Bau-km 0+870
 Ende Bau-km 0+889
 LW = 19 m
 LH ≥ 2,00 m



Planung

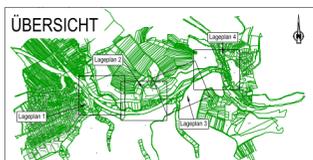
- Fußbahn
- Radweg
- Anpassung Zufahrt
- Trassenstreifen
- Bankett
- Mulde
- Erdbeckenrinne
- Demerhöhung
- Einschnittbleibung
- Stützwand
- Mauer/Brückengeländer
- Brückenkappenschrambord
- Brücke

Sonstiges

- Flurückgrenze
- Fußbahn Bestand
- Unterführung Bestand
- vorhandene Wege
- Inhaltsfindendes Schotterfeld
- Gewässer Draßbach

Schutzgebiete
 Natur, Landschaft, Wasser

- Überschwemmungsgebiet
- FFH-Gebiet
- Naturschutzgebiet



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30			
3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
		Projekt Nr./Plan-Nr.: 79009 / 10364789 Datum: Zeichner: bearbeitet: Juli 2025 gezeichnet: Juli 2025 geprüft: Juli 2025 Sebastian	
		bearbeitet: Datum: Zeichner: gezeichnet: geprüft:	

VORUNTERSUCHUNG

Straße:
 Ursprüngl. / Baulin. Nr.: 5 / 27

Begrenzung:
 Beginn: z.N. 5016/040 z.N. Station
 Ende: z.N. 5016/017 z.N. Station
 Hessen-ID:
 Maßstab: 1:500

Rad- und Gehweg an der B455
 zwischen Bremthal und Eppstein

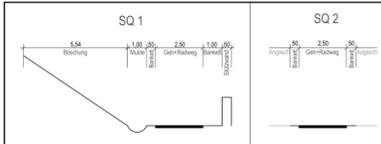
Aufgestellt:
 Eppstein, den:
 Alexander Eisen - Bürgermeister

Geprüft:
 Darmstadt, den:
 Hessen-Mödel
 - Dezernat Planung und Bau, Südhessen (PB 10) -

IA.gut.: A.Dedering - Projektverfahren PB15.3.DE

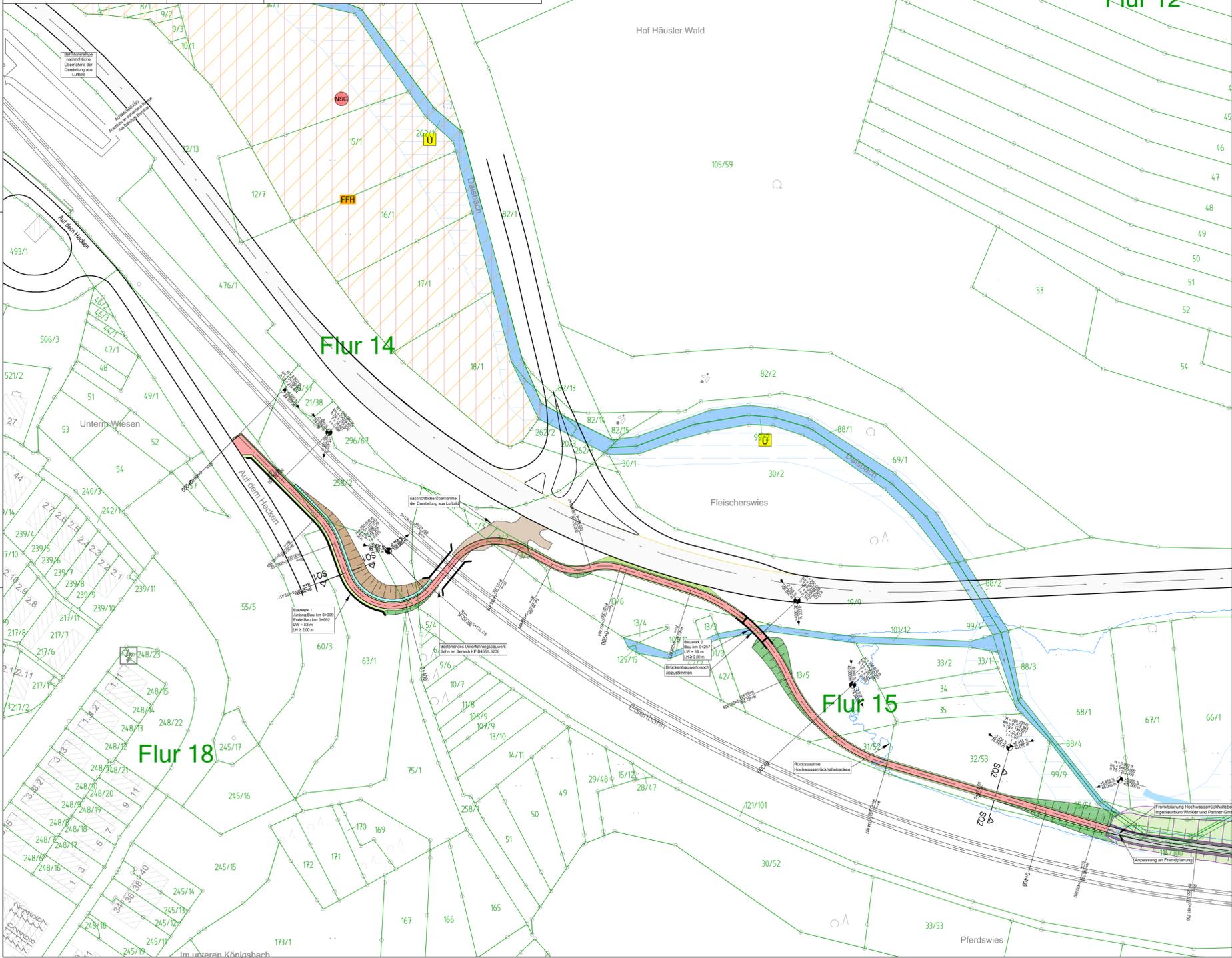
Genehmigt:
 Darmstadt, den:
 Hessen-Mödel
 - Dezernat Planung und Bau, Südhessen (PB 10) -

IA.gut.: A.Bergan - Fachbezogen PB15.3.DE



Bauwerk 1
Stützwand
Anfang Bau-km 0+009
Ende Bau-km 0+092
LW = 83 m
LH ≥ 2,00 m

Bauwerk 2
Brückenbauwerk
Bau-km 0+257
LW = 19 m
LH ≥ 0,00 m



Planung

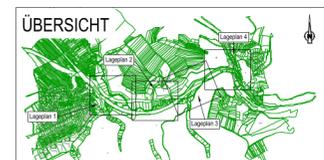
- Fußbahn
- Radweg
- Anpassung Zufahrt
- Trassenlinien
- Bauwerk
- Mulde
- Erdbeckenrinne
- Denkmalbereich
- Einschnittabdeckung
- Stützwand
- Mauer/Brückengeländer
- Brückenkappenschrambord
- Brücke

Sonstiges

- Flurückgrenze
- Fußbahn Bestand
- Unterführung Bestand
- vorhandene Wege
- Inhaltsaltendes Schotter
- Gewässer Drohsack

Schutzgebiete
Natur, Landschaft, Wasser

- Überschwemmungsgebiet
- FFH-Gebiet
- Naturschutzgebiet



3			
2			
1			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name

BURGSTADT EPPSTEIN	FISCHER INGENIEURBÜRO	Projekt Nr./Plan-Nr.: 79009 / 1036706	Datum	Zustellen
		bestellt am: Juli 2025	Vertrag	
		gezeichnet: Juli 2025	Hauschrift	
		geprüft: Juli 2025	Sebastian	

Hessen-Minister für Bauwesen und Wohnungsmanagement	HESSEN	bestellt am:	Datum	Zustellen
		gezeichnet:		

VORUNTERSUCHUNG

Strasse:	Umriss / Blatt-Nr.: 5 / 28
Begrenzung: z.B. NK 5816/040 u. NK 5816/027	Station: 0+000
Hessen-ID:	Melddatum: 1.9.2025

Rad- und Gehweg an der B455
zwischen Bremthal und Eppstein

Auftraggeber: Eppstein, den: _____	Geprüft: Datum: den: _____ Hessen-Minister für Bauwesen und Ba. (PB 10): _____
Absender: Herr - Bürgermeister	i.A. gest. A. Dehne - Projektverantwortl. PB10.3 DE
	Gezeichnet: Datum: den: _____ Hessen-Minister für Bauwesen und Ba. (PB 10): _____
	i.A. gest. A. Bergen - Fachbezogen PB10.3 DE