

# Stellungnahme

Bürgerinitiative  
„Ja zum Aartal – Nein zur Nordwesttangente“



Die **BI „Keine Nordwestumgehung Hahn/Erhalt des Aartals** besteht aus Bürgern mehrerer Stadtteile Taunussteins und arbeitet überparteilich.

Wir respektieren die Verkehrsprobleme im Hahner Ortskern. Eine Konfrontation von Ortsteilen liegt uns fern. Auch wenn einige von uns in Hahn-Nord wohnen, so haben wir an den Verkehrsplanungen nicht mitgewirkt. Es waren Politiker, die damals ein Baugebiet ohne Infrastruktur realisiert haben.

Etwas Ähnliches soll jetzt wieder passieren.

Taunussteiner Politiker wollen 15 % mehr Verkehr durch mehrere Baugebiete nach Taunusstein holen, obwohl bundesweit nur 4-8 % Verkehrszuwachs prognostiziert wird und die Bevölkerungszahlen im Untertaunus um 15-20 % sinken werden. (siehe WK und FAZ vom 25.06.05)

Dieser Mehrverkehr wird ganz Taunusstein belasten. Er wird nicht einzig auf der Nordwesttangente fahren.

Und welchen Preis sollen wir alle für diese Nordwesttangente zahlen?  
Einige wichtige Aspekte sind unserer Meinung nach zu betrachten.

- **Natur**

Für Bleidenstadt und Hahn sind das nahe Aartal und Kotzebachtal wichtige, wunderschöne Naherholungsgebiete. Dieses Tal darf nicht durch eine 210 m lange Brücke beeinträchtigt werden, von der Abgase und Lärm ins ganze Tal hinein getragen werden. Dieses Gebiet ist nicht nur die „Grüne Lunge“ von Bleidenstadt, sondern als Frischluftschneise auch noch für andere Stadtteile von besonderer Bedeutung. (siehe auch FFH Gutachten)

Auch in Hahn-Nord würde der gesamte Hang unter der zusätzlichen Bebauung leiden, hier allen voran ein Altersheim und die Hochhäuser, in denen sehr viele Menschen leben und die voll vom Lärm betroffen wären.

Außerdem wird mit der NWT unser wunderschönes Freibad durch 2 Fahrbahndämme in 3 Meter Höhe eingezwängt und entwertet und liegt künftig in einem Kaltluftstau.

# Stellungnahme

Bürgerinitiative  
„Ja zum Aartal – Nein zur Nordwesttangente“



- **Baugebiete**

Wer soll die geplanten Baugebiete füllen, für die die Nordwesttangente gebaut werden soll?

Im Wiesbadener Kurier und der FAZ vom Samstag, 25.06.05 ist in der Studie von Alexander Fromm vom Büro für Stadt- und Regionalmarketing in Niedernhausen nachzulesen, dass man im Rheingau-Taunus Kreis mit einem Bevölkerungsschwund von 15-20 % in den kommenden Jahrzehnten rechnet.

Es werden zusätzliche Baugebiete in Taunusstein ausgewiesen, ohne dass eine Bestandsaufnahme der noch freien Grundstücke gemacht wurde (von denen es noch zahlreiche gibt) oder eine Bedarfsanalyse erfolgt ist.

- **Verkehr**

Die IST-Zahlen (= gezählte Verkehrszahlen von Dorsch-Consult) von 1998 zu 2004 weisen einen interessanten Rückgang auf. 2004 fahren in der oberen Mühlfeldstraße **474 Autos weniger als 1998**, in der Scheidertalstraße sogar **562 weniger**. Wie kann man da von einer Verkehrszunahme reden?

Für 2020 prognostiziert Dorsch-Consult jedoch 1700 Autos mehr in der oberen Mühlfeldstraße, in der unteren sogar 1900 Autos mehr, in der Scheidertalstraße 1100 mehr als heute. Wo sollen diese Autos alle herkommen, wenn in anerkannten Studien von einem Bevölkerungsrückgang ausgegangen wird?

Diese Prognosezahlen beinhalten ausnahmslos den Verkehr aus den (jetzt noch) fiktiven Neubaugebieten. Vergleiche mit Verkehrsmengen ohne Neubaugebiete gibt es im Gutachten von D-C nicht. Um Vergleiche anstellen zu können, müssten die angegebenen Zahlen noch um den Verkehr aus den Neubaugebieten (etwa 2500 Kfz) reduziert werden. So gerechnet gibt es keinen Verkehrszuwachs und dann auch nicht die enormen Reduzierungen.

Die Mühlfeldstraße ist eine Straße, die immer befahren werden muss durch Ärztezentrum, Geschäfte und Kirche. Die Scheidertalstraße ist eine Landesstraße, die nach Wingsbach weiterführt. Beide Straßen sind in ihrer

# Stellungnahme

Bürgerinitiative  
„Ja zum Aartal – Nein zur Nordwesttangente“



Funktion also nicht mit der Kantstraße, die bisher eine reine Wohnstraße ist, zu vergleichen. Die Kantstraße soll aber jetzt fast so belastet werden, wie diese Straßen.

Mühlfeldstraße, Grillparzerstraße, Lessingstraße und Schwimmbadstraße werden den Verkehrslärm dann auch noch von der 210 m langen Brücke und den Autos, die die 9 % Steigung überwinden müssen, voll zu spüren bekommen.

Das Zentrum um den alten Bahnhof, das als Einkaufszentrum geplant ist und die Überlegungen der Stadtverwaltung, aus dem Schwimmbad ein „Ganzjahresbad“ (siehe Flyer der Stadt „Quo vadis Freibad“) mit ausreichenden Parkplätzen zu schaffen, sind Maßnahmen, die zusätzlich Verkehr anziehen werden und zwar auch im Ortskern. (Dieser Mehrverkehr ist in der Studie aber nicht berücksichtigt worden.)

Oder wollen die Leute, die sich für die Nordwesttangente stark machen, wirklich, dass wir alle über die NWT schnell nach Wiesbaden gelangen, also am Ortszentrum vorbeifahren, um in Wiesbaden einzukaufen?

Oder wollen sie mit der Tangente und dem erhofftem Bevölkerungszuwachs durch zusätzliche Baugebiete doch eher zusätzlich Verkehr nach Taunusstein holen?

Warum erzählen alle diese Leute aber den Menschen im Ortskern, es gehe hier um Verkehrsentlastung?

- **Große Umgehung**

In den Gutachten wird die Weiterführung der NWT zwar erwähnt, die gedachte Verkehrsführung nimmt aber darauf keine Rücksicht: Die Trasse der NWT beinhaltet laut Gutachter eine Steigung von 9% .Eine solche starke Steigung ist nur für PKW geeignet – eine Umgehung als Landesstraße müsste aber auch für LKW nutzbar sein!

Außerdem würde nach den jetzigen Darstellungen diese Umgehung wiederum Wohngebiete durchschneiden – oder soll dann gar ein dritter Verkehrsast über den Dieling geführt werden.

# Stellungnahme

Bürgerinitiative  
„Ja zum Aartal – Nein zur Nordwesttangente“



- **Kosten**

Wer soll die NWT bezahlen?

Im Jahr 2001 hat das Straßenverkehrsamt in Wiesbaden eine Beteiligung der Kosten an der Nord-West-Umgehung abgelehnt. Das Straßenverkehrsamt in Wiesbaden : „Die Leistungsfähigkeit des innerörtlichen Straßensystems von Hahn ist keine Aufgabe des Bundes oder des Landes.“ (siehe WK vom 31.07.2001) Diese Straße aber war als Landesstraße bis Wingsbach konzipiert und war Bestandteil des Verkehrskonsens.

Deshalb hat die Stadt diese Nordwestumgehung jetzt zur Nordwesttangente gemacht, die damit eine Stadtstraße wird, in Hahn-Nord endet und von der Stadt zu bezahlen ist. Wie will die Stadt aber die immensen Kosten aufbringen, wenn sie ihre geplanten Baugebiete nicht alle füllt?

Wer übernimmt die Kosten für Instandhaltung und die Pflegemaßnahmen wie Winterdienst und ähnliches für noch mehr Straßen, wo doch bereits heute die Straßen in Taunusstein in einem sehr schlechten Zustand sind?

Sehr viel kostengünstiger für alle Taunussteiner und für die betroffenen Bewohner des Ortskerns auch effektiver wäre die längst überfällige Instandsetzung der Ortsstraßen mit Einbau eines sogenannten Flüsterasphalts, der nach unseren Recherchen den Verkehrslärm gegenüber heute ganz erheblich reduzieren könnte.

- **Fazit**

Es läuft alles auf die Frage hinaus, wollen und brauchen wir diese Neubaugebiete, die selbst nur mit NWT zu verwirklichen sind, und nur mit deren Verkehr sich die NWT begründen lässt. Wollen wir das zu diesem Preis?

Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens ist nur in ganz wenigen Straßen in geringem Umfang möglich und dann nur zu dem Preis, dass andere Straßen und vor allem auch die Natur und unser Naherholungsgebiet umso mehr belastet werden und immense Kosten auf ganz Taunusstein zukommen. Dieses Geld wird uns bei anderen wichtigen Investitionen fehlen.

Uns ist dieser Preis zu hoch. Wir fordern deshalb die Null-Variante und Lösungen, die alle Taunussteiner Bürger entlasten.