



**Wer mitreden will, muss Bescheid wissen!
Wer Bescheid weiß, kann mitreden!**

Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn



Inhaltsverzeichnis

Fragen und Antworten

Liste der Mitwirkenden

,

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Mitwissen + Mitreden		
1	Wann und wo kann ich als Bürger, der keiner Akteursgruppe angehört, meine Bedenken und Anregungen vorbringen?	Im ersten Hearing wurden zunächst Organisationen und dann Einzelpersonen dazu aufgefordert, das Interesse an einer Stellungnahme zu bekunden. Wegen des zeitlichen Rahmens beim 2. Hearing baten die Moderatorinnen darum, dass Bürger/-innen mit ähnlicher Interessenlage sich zusammenschließen. Es kommt nämlich nicht darauf an, wie häufig ein Argument vorgetragen wird, sondern dass die parlamentarischen Vertreter/-innen die Vielfalt der Argumente in ihre Entscheidungsfindung einbeziehen. Sie können sich also auch nach dem Hearing den mitwirkenden Gruppen anschließen und dort ihre Bedenken und Anregungen einbringen. Bitte melden Sie sich bei Interesse bei der Moderatorin, Frau Meyer-Marquart (Tel. 06022 - 507355).
2	Werden ausschließlich die schriftlichen Stellungnahmen beim 2. Hearing berücksichtigt? (Zeit für Gruppenbildung ist von Sonntag bis Mittwoch extrem kurz. Beteiligungsmöglichkeit muss auch ernst gemeint sein) Kann man sich auch nach heute Abend noch einbringen (als Einzelperson)?	Es ist richtig, dass beim 2. Hearing nur die zuvor schriftlich eingereichten Stellungnahmen präsentiert werden können. Dies hat organisatorische Gründe: Die begrenzte Zeit des zweiten Hearings soll denen zur Verfügung stehen, die sich verbindlich für die Mitwirkung gemeldet und die Stellungnahme erstellt haben. Damit kein Argument verloren geht, können die schriftlichen Stellungnahmen nach der Veranstaltung veröffentlicht werden. Es ist richtig, dass die Zeit für Gruppenbildung von Sonntag bis Mittwoch kurz ist. Aus diesem Grund wurde im Vorfeld des ersten Hearings eine intensive Öffentlichkeitsarbeit gemacht. Information über das Verfahren waren bereits ab dem 13. Mai 2005 fortlaufend in der Presse und anderen Medien nachzulesen und ab dem 2. Juni 2005 standen die Zusammenfassungen der Ergebnisse der Voruntersuchungen bereit, so dass eine Gruppenbildung schon vorher hätte stattfinden können. Auch nach dem ersten Hearing können sich

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		interessierte Einzelpersonen bestehenden Gruppen anschließen und dort ihre Argumente einbringen.
3	Werden für den Vertreter der Gruppen Vollmachten erwartet?	Es wird erwartet, dass jede/r Vertreter/-in einer Organisation oder Vereins legitimiert ist. Dies erklärt er/sie mit der Unterschrift unter der Mitwirkungserklärung. Bei spontan gebildeten, informellen Gruppen ist jemand Vertreter/-in solange ihr/ihm niemand widerspricht.
4	Können noch Gruppen gebildet werden? Wenn nicht, warum? Warum wurde die „Gruppenbildung“ auf heute Abend beschränkt? (Manche Gruppen müssen doch erst zusammenfinden).	Die Mitwirkung zu diesem Zeitpunkt hat zur Aufgabe, die Argumente zu den Planungsvarianten der Nordwesttangente zu sammeln. Damit wird das Ziel verfolgt, die Meinungsbildung und Entscheidungsfindung der Stadtverordneten zu unterstützen. Die Beteiligung erfolgt durch <ul style="list-style-type: none"> - Öffentlichkeitsarbeit - aktive Einladung aller relevanten Akteursgruppen und - zwei Hearings für die interessierte Öffentlichkeit. <p>Für eine faire Mitwirkung sind zwei Merkmale wichtig. Verbindlichkeit in beiden Richtungen, d.h. die Politik trägt Ziele und Vorgehen des Projekts durch Beschlussfassung mit. Die Gruppe/ Organisation/ Institution bestimmen ihre Vertreter/-innen, damit transparent ist, wer für wen spricht. Ein weiteres wichtiges Kennzeichen des Mitwirkungsprozesses ist die Ergebnisorientierung, d. h. der zeitliche Rahmen ist begrenzt und verbindlich festgelegt. Um mit der Zeit haushalten zu können, sind während des Mitwirkungsprozesses feste Termine zu setzen. Um die Zeit des zweiten Hearings einteilen zu können, muss bekannt sein, wie viele mitwirken und Stellungnahmen abgeben. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit wurde darüber informiert, dass beim ersten Hearing vereinbart wird, wer weiter mitwirkt, so dass vorher und während der Veranstaltung Gelegenheit bestand, sich</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		<p>bestehenden Gruppen oder neuen anzuschließen. In der Vorbereitung wurde festgestellt, dass es eine breite Vielfalt an Vereinen, Organisationen und Gruppen in der Stadt gibt, die die Interessen zum Thema Nordwesttangente abbilden können. Daher wurde nicht erwartet, dass der Bedarf besteht, ad hoc viele neue Gruppen zu bilden, sondern vielmehr eine Plattform dafür zu bieten, sich den bestehenden anzuschließen und nur, wenn sich jemand nicht durch sie vertreten fühlt, neue zu bilden oder auch als Einzelperson aufzutreten.</p>
5	Sind die Akteursgruppen schon festgelegt? Warum?	<p>Die Akteursgruppen waren vor dem ersten Hearing nicht festgelegt. Um im Vorfeld des ersten Hearings bereits bekannte Interessenvertreter und wichtige Bevölkerungsgruppen für eine Mitwirkung zu gewinnen, wurden diese mit Schreiben vom 13. Mai 2005 eingeladen. Die Struktur dieser Adressaten-Liste (Anlieger, Investoren, Vereine, Altersgruppen, Zielgruppen, Interessenvertreter) wurde beim ersten Hearing vorgestellt und die Teilnehmer hatten die Möglichkeit, weitere Gruppen zu melden. Davon wurde Gebrauch gemacht. Erst am Ende der Veranstaltung war durch die verbindliche Anmeldung (Mitwirkungserklärung) festgelegt, welche Gruppen und Personen beim zweiten Hearing mitwirken. Im Hinblick auf das zweite Hearing ist die Liste dieser Gruppen/ Einzelpersonen geschlossen.</p>
6	Weshalb ist die Anwesenheitsliste bei Info-Veranstaltungen notwendig?	<p>Die Anwesenheitsliste soll dazu dienen, bei Bedarf Fragen der Mitwirkung klären zu können. In der Nachbereitung der Veranstaltung trägt die Liste dazu bei, zu klären, wer der Einladung gefolgt ist und wie u.U. künftig die Ansprache noch verbessert werden kann.</p>
7	Warum kein Bürgerentscheid? Warum gibt es keine Direktabstimmung / Bürger zu	<p>Die Frage beinhaltet, dass ein Bürgerentscheid nicht stattfindet. Er kann stattfinden, wenn die Voraussetzungen, die gesetzlich daran geknüpft sind, erfüllt werden.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
	diesem Thema?	<p>Die Stadtverordnetenversammlung hat der Stadtverwaltung 2002 den Auftrag erteilt, die Untersuchungen zur technischen Machbarkeit und zur Umweltverträglichkeit erstellen zu lassen. Die Stadtverwaltung ist verpflichtet, diesen Auftrag umzusetzen.</p> <p>Ziel der von Magistrat und Stadtverordnetenversammlung angebotenen frühzeitigen und freiwilligen Bürgermitwirkung ist nicht die Entscheidung über die Nordwesttangente, sondern das Sammeln von Argumenten als Beitrag zur Meinungsbildung und Entscheidungsfindung der gewählten Gremien.</p>
8	Würden Sie Einzelnen, nicht in Gruppen organisierten Bürgern empfehlen, eine vom Parlament beschlossene Bürgerversammlung anzustreben, um sich zu der Planung äußern zu können?	<p>Wenn nicht Vertreter von Gruppen, sondern einzelne Personen sprechen, wird die Repräsentanz der Bevölkerung dadurch nicht erhöht, und es nicht zu erwarten, dass gegenüber den Stellungnahmen der ca. 25 Mitwirkenden tatsächlich neue Argumente gefunden werden. Wir empfehlen daher, die Ergebnisse des zweiten Hearings abzuwarten und zu prüfen, ob alle Argumente genannt worden sind, die für die Entscheidung über die weiteren Planungsschritte wichtig sind. Sollte danach jemand den Eindruck haben, dass nicht alle Argumente vorgetragen wurden, kann er/sie sich gerne nach dem 2. Hearing an die Stadtverwaltung oder die Moderation wenden.</p>
9	<p>Werden die <u>gesamten</u> relevanten Fragen ins Internet gestellt und eventuell beantwortet?</p> <p>In welcher Form werden die Originalfragen den Bürgern zugänglich gemacht? Wann?</p>	<p>Alle Fragen und Antworten werden ca. zwei Wochen nach dem ersten Hearing ins Internet gestellt und sind in ausgedruckter Form im Raum 105a (Raum für öffentliche Auslage) im Rathaus einsehbar. Die am häufigsten gestellten Fragen werden in den Tausensteiner Stadtnachrichten veröffentlicht</p>
10	Warum verläuft diese Veranstaltung nach dem Motto: „Planer reden, Bürger müssen schweigen?“ Glauben Sie, dass diese Vorgehensweise dem Dialog über die NWT förderlich ist?	<p>Aufgabe und Zielsetzung des ersten Hearings (= Anhörung) ist, dass Verwaltung und Planer so umfassend wie möglich informieren. Die Zuhörer/-innen hatten die Möglichkeit, schriftlich Fragen zu stellen, die zum Teil während der Veranstaltung und zum Teil danach beantwortet wurden. Dieses schriftliche Vorgehen ist sicher für viele ungewohnt, es</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		<p>hat aber den wesentlichen Vorteil, dass alle Anwesenden die Möglichkeit hatten, ihre Fragen zur Nordwesttangente zu formulieren. Zudem ist die Frage dokumentiert und die Beantwortung kann besser strukturiert werden. Damit konnte im ersten Hearing ein Maximum an Auskunft gegeben werden. Fragen, die nicht im Rahmen der Veranstaltung beantwortet werden konnten, werden in dieser Dokumentation beantwortet.</p> <p>Beim zweiten Hearing sollen Vertreter der Bürger/innen ihre Stellungnahmen abgeben. Dann sind die politischen Verantwortlichen, Verwaltung und Planer in der Rolle der Zuhörer.</p> <p>Mit diesen zwei Veranstaltungen, die als ein Tandem zu verstehen sind, soll erreicht werden, dass möglichst viele Menschen ihre Fragen stellen können und geklärt bekommen und dass möglichst viele Argumente, die für die demokratische Entscheidung wichtig sind, gesammelt werden. Die Erfahrung zeigt, dass in einer öffentlichen Veranstaltung mit einer hohen Teilnehmerzahl in der Regel nur einige wenige Menschen zu Wort kommen und dass aufgrund der begrenzten Zeit nur einige wenige Diskussionspunkte besprochen werden. Das Konzept der beiden Hearings kann demgegenüber sicherstellen, dass weit mehr Menschen – wenn auch schriftlich – Fragen stellen können und dass im Ergebnis mehr Inhalte zusammen getragen werden.</p>
11	<p>Warum scheint die Diskussion um die Frage ob oder ob nicht schon beendet?</p> <p>Geht es nur um Mitwirkung oder auch um Ja oder Nein zur Tangente?</p> <p>Wird von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen, welche Variante verfolgt werden soll oder</p>	<p>Der Verkehrskonsens aus 1999 sieht als mittelfristige Maßnahme eine Nordwestumgehung vor. Am 14.02.2002 hat die Stadtverordnetenversammlung den Magistrat aufgefordert, für das erste Teilstück (Magistralenkopf – Hahn-Nord unter Anbindung der K 700) eine Vorplanung erstellen zu lassen und Varianten zu einer möglichen Realisierung vorzulegen. Diese Vorarbeiten haben drei Planungsalternativen ergeben. Die Mitwirkung hat zur Aufgabe, die Argumente zu den drei Planungsvarianten zu sammeln. Im Rahmen</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
	kann auch ein „Nein“ zu allen Varianten möglich sein und die Tangente dann grundsätzlich nicht weiterverfolgt werden?	<p>des Projekts zur Bürgermitwirkung kann nicht über die Tangente entschieden werden. Für die Entscheidung sind die dafür gewählten Gremien zuständig.</p> <p>Die Stadtverordnetenversammlung entscheidet über die weiteren Planungsschritte. Grundsätzlich ist auch „Nein“ möglich.</p>
12	Warum machen Sie nicht einfach hier und heute ein Stimmungsbild unter den Anwesenden, ob überhaupt gebaut werden soll?	<p>Der Vorschlag birgt das Problem, dass bei einer Einwohnerzahl von ca. 30.000 die Anwesenden nicht repräsentativ sind für die Gesamtbevölkerung oder die wahlberechtigten Bürger. Ein Stimmungsbild wäre demnach nicht aussagekräftig.</p> <p>Die für die Entscheidung über den Bau einer Nordwesttangente zuständige Stadtverordnetenversammlung ist nach dem Grundsatz der Repräsentanz gewählt.</p>
13	Welche Möglichkeit hat eine Gruppe für Null-Variante?	<p>Eine Gruppe für die Null-Variante kann sich genauso am Verfahren beteiligen wie jede andere Gruppierung. Bei Abgabe einer Mitwirkungserklärung kann auch diese Gruppe am 2. Hearing ihre Stellungnahme abgeben.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Beschlusslage		
14	Es geht aus den Ausführungen nicht hervor, wie diese Maßnahmen untereinander Gegenstand eines Gesamtverkehrs-Konzeptes sind; welche Maßnahmen welche anderen zwingend zur Folge haben bzw. obsolet werden lassen?	Die Maßnahmen des Verkehrskonsenses beruhen auf dem Verkehrsentwicklungsplan aus 1999. Dieser berücksichtigt die Gesamtverkehrssituation der Stadt Taunusstein. Insofern sind alle Maßnahmen in diesem Gesamtverkehrskonzept inhaltlich verknüpft. In der Beschlussfassung sind von den 16 beschlossenen Maßnahmen lediglich die Nordwestumgehung und die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den betroffenen Stadtteilen zeitlich und inhaltlich aneinander gekoppelt worden. Alle anderen Maßnahmen sind als Einzelmaßnahmen mit einer zeitlichen Priorisierung (kurz-, mittel- und langfristig) beschlossen worden.
15	Warum werden Maßnahmen beschlossen, die aber planerisch nicht verfolgt werden?	Die nicht weiter verfolgte Maßnahme „Anbindung Aarmühlweg – L 3032 nach Wingsbach“ ist aufgrund der Anbindung an die Landesstraße eine Maßnahme des Landes Hessens. Die hessische Straßenbauverwaltung hat diese Anbindung aufgrund der geringen Entlastungswirkung für den Stadtteil Hahn in Relation zu den damit verbundenen Kosten abgelehnt. Daraufhin hat die Stadtverordnetenversammlung am 15.02.2001 beschlossen, diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen. Für die Verbindung Dresdner/Platter Straße als Fortsetzung dieser Anbindung Aarmühlweg existiert keine Planung. Zu allen anderen beschlossenen Maßnahmen existieren Planungen.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
16	Wie lautet der Beschluss zur NWT aus 1999?	In 1999 wurde der Bau einer Nordwestumgehung als mittelfristige Maßnahme beschlossen. Am 14.02.2002 hat die Stadtverordnetenversammlung den Magistrat aufgefordert, für das erste Teilstück (Magistralenkopf – Hahn-Nord unter Anbindung der K 700) eine Vorplanung erstellen zu lassen und Varianten zu einer möglichen Realisierung vorzulegen. Dieses erste Teilstück wird als Nordwesttangente bezeichnet.
17	Wie viele Bürger haben die Notwendigkeit gesehen, bzw. den Wunsch geäußert, die Tangente zu erhalten? Sind Taunussteiner Bürger mit der Aufforderung eine Nordwesttangente zu bauen an den Magistrat herangetreten? Wenn ja, wie viele ? Ist das dokumentiert?	Ziel der Nordwesttangente und auch der Nordwestumgehung ist die verkehrliche Entlastung der Stadtteilkern Hahn und Bleidenstadt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen 1999 wurde festgestellt, dass dieses Ziel mit der Nordwestumgehung erreicht werden kann. Die untersuchten Alternativen (Postweg – Obergrund, Aarmühlweg) erreichen dieses Ziel nur unzureichend. Daher wurde die Nordwestumgehung im Verkehrskonsens 1999 von den demokratisch gewählten VertreterInnen der BürgerInnen als mittelfristige Maßnahme beschlossen.
18	Wie sollen in Zukunft Fahrradfahrer und Fußgänger in die Verkehrsplanung eingebunden werden?	Die Berücksichtigung der Fahrradfahrer und Fußgänger erfolgt projektbezogen. So wurden z.B. bei der Planung des Hahner Kreisels die Fahrradfahrer- und Fußgängerbeziehungen ermittelt und sind in die Planung eingeflossen. Zudem wird beim Hahner Kreisel die Fußgängerbeziehungen durch besondere Platten (taktiles Blindenleitsystem) auch für Blinde kenntlich gemacht. Die Stadt Taunusstein verfügt zudem über einen Radwegeplan, der kontinuierlich fortgeschrieben wird. Jüngstes Ergebnis ist der Aartalradweg, der sich derzeit in Bau befindet und Ende Juni/Anfang Juli fertig gestellt wird.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
19	Wie sind die konkreten Vorhaben zur Verbesserung der Radfahrer- und Fußgängersituation? Welche Mittel stehen hierfür zur Verfügung?	Unter der Haushaltsstelle 590/012.950 – Rad- und Wanderwege - steht 2005 ein Ansatz von 10.000,00 Euro sowie eine Verpflichtungsermächtigung von 50.000,00 Euro bereit. Diese Mittel sind gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung für den Lückenschluss des Taunussteiner Radwegenetz (Aartal) vorgesehen.
20	Welche Verbesserungen im ÖPNV sind vorgesehen?	Eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird z.B. mit Inbetriebnahme des Zentralen Omnibusbahnhofs in Hahn erfolgen. Der Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) erstellt derzeit ein Integriertes Verkehrskonzept, dessen Aufgabenstellung insbesondere die Verbesserung des ÖPNV ist. Ergebnisse des Integrierten Verkehrskonzeptes für den RTK liegen noch nicht vor. Eine Einbindung der Nordwesttangente in das ÖPNV-Netz wird bei Konkretisierung der Planungen berücksichtigt werden.
21	Warum wollen Sie eine Entscheidung für eine neue Straße, bevor das integrierte Verkehrskonzept für den Rheingau-Taunus-Kreis vorliegt?	Im Integrierten Verkehrskonzept werden die Verkehrsbeziehungen, – ströme und – arten auf Ebene des Rheingau-Taunus-Kreises untersucht. Eine Entlastung einzelner Ortskerne ist nicht Gegenstand der Untersuchungen.
22	Ist die bessere verkehrliche Anbindung des südlichen Bleidenstädter Siedlungsgeländes vorgesehen? Haltestelle Sportplatz Bleidenstadt in beiden Richtungen?	Eine bessere verkehrliche Anbindung des südlichen Bleidenstädter Siedlungsgeländes steht nicht im Zusammenhang mit der Maßnahme NWT. Eine Anbindung der Haltestelle Sportplatz Bleidenstadt in beiden Richtungen erfolgt, bedingt durch den Rundkurs über die Theodor-Heuss-Straße, nicht.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Verfahren		
23	Bitte um genauere Infos betr. Flächennutzungs- und Bebauungsplan	Flächennutzungsplan und Bebauungsplan sind nach Baugesetzbuch Planungsinstrumente der Kommunen, um ihre städtebauliche Entwicklung zu sichern. Der Flächennutzungsplan wird auch als vorbereitender Bauleitplan bezeichnet. In ihm werden die geplanten Flächennutzungen nach ihrer Art (Wohnen, Gewerbe, Mischgebiete, Verkehrsflächen etc.) dargestellt. In dem verbindlichen Bauleitplan, dem Bebauungsplan, werden dann Art und Maß der baulichen Nutzung festgesetzt (z.B. Einzel-/Reihen-/Doppelhäuser, Geschossigkeit, Ausnutzung der Grundstücke). Der Bebauungsplan ist eine Satzung der Stadt.
24	Weiterführung des Verfahrensganges, auch wenn das Ausnahmeverfahren FFH einen Bau der Straße ausschließt?	Die FFH-Prüfung kann zu dem Ergebnis führen, dass das Projekt nicht weitergeführt werden darf. Dieser Fall tritt ein, wenn das FFH-Ausnahmeverfahren gemäß § 20d Abs. 3 Hessischem Naturschutzgesetz zu dem Ergebnis führt, dass das Vorhaben nicht aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Diese Entscheidung ist vom RP Darmstadt zu treffen.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Nordwesttangente allgemein		
25	Was ist das Ziel der Planung? Was soll das bringen?	Ziel der Nordwesttangente Hahn ist eine Entlastung der Ortskerne Hahn und Bleidenstadt. Die Entlastung von den Negativwirkungen des Durchgangsverkehrs ist auch im von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Leitbild der Stadt Taunusstein, Teilleitbild „Stadtentwicklung, Verkehr“ verankert.
26	Welche grundsätzliche Notwendigkeit besteht überhaupt für die geplante NWT? (Untersuchungen, Kosten Nutzen)	Die Notwendigkeit der Entlastung des Stadtteiles Hahn und der heute schon kritischen Knotenpunkte im Zuge der Aarstraße zwischen der Magistrale und Hahner Dreieck (einschließlich).
27	Ist auch eine Anbindung an Wingsbach geplant?	Ein Anschluss der L 3032 nach Wingsbach ist derzeit noch nicht vorgesehen: Die Planung der Nordwesttangente lässt jedoch diese Möglichkeit zu.
28	Wird nur der Sonnenhang angebunden?	Bei der Nordwesttangente ist eine Verbindung vom Magistralenkopf nach Hahn-Nord mit Anbindung an die K700 (Hahner Weg/Watzhahn) vorgesehen.
29	Welche Zeitspanne ist zwischen Tangente und Verbindung Wingsbach geplant? Wie ist die weitere Planung der Anbindung von Wingsbach an die NWT Hahn fortgeschritten? (Trasse)?	Für die Verlängerung der Nordwesttangente nach Wingsbach gibt es zeitlich noch keine Planungen. Im Rahmen der Vorplanung zur Nordwesttangente wurde lediglich die technische und umweltfachliche Machbarkeit im Rahmen einer Grobanalyse untersucht. Detaillierte Planungen liegen nicht vor und sind auch vom Ausgang der Entscheidung zur Nordwesttangente abhängig..
30	Welche Entschädigung ist vorgesehen für die durch die Maßnahme benötigten Fläche?	Derzeit sind keine Entschädigungen für die durch die Maßnahme benötigten Flächen vorgesehen. Im Rahmen einer Weiterführung der Planung wird die ausgewählte Trasse parzellenscharf geplant werden und es werden Verhandlungen mit den Grundbesitzern über den Ankauf dieser Flächen durch die Stadt geführt werden.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
31	Welche Ordnung wird diese geplante Anbindung haben? Sind hier Kreis und Land an der Finanzierung beteiligt? Wer trägt welchen Anteil an den Kosten für den behandelten Straßenbau?	Die Nordwesttangente wird zunächst als städtische Straße geplant. In Gesprächen mit dem Kreis ist zu verhandeln, ob das Teilstück vom Magistralenkopf bis zur Anbindung an die K700 als Kreisstraße übernommen wird. Im Gegenzug kann der jetzt ausgebaute Hahner Weg bis zur Aarstraße dann städtische Straße werden. Die Nordwesttangente ist grundsätzlich mit Mitteln des Landes förderfähig. Ein Fördersatz liegt aufgrund des Planungsstandes noch nicht fest. Generell sind maximal 80 % Förderung erreichbar.
32	Ist Kostenbelastung (13 Mio. Euro) für den Haushalt Tausenstein tragbar? Ohne Einschnitte im sozialen / familiären Bereich?	Aufgrund des Variantenvergleichs der Vorplanung ist sowohl aus straßentechnischer als auch aus umweltfachlicher Sicht die Variante 1 die zu bevorzugende. Für diese Variante sind Kosten in Höhe von 8,3 Mio € geschätzt. Unterstellt einen Fördersatz zwischen 60 % und 80 %, verbleiben zwischen 1,7 und 3,3 Mio € als städtischer Anteil. Die Stadtverordneten entscheiden über den Einsatz und die Verwendung der Haushaltsmittel.
33	Warum werden mit diesen finanziellen Mitteln nicht die vorhandenen Straßen in Stand gesetzt und mit „Flüsterasphalt“ ausgestattet?	Ziel der Nordwesttangente Hahn ist eine Entlastung der Ortskerne Hahn und Bleidenstadt. Mit der Instandsetzung vorhandener Straßen kann dieses Ziel nicht erreicht werden.
34	Komfortbusanbindung?	Der Komfortbus fährt wie alle anderen Fahrzeuge im öffentlichen Straßennetz. Bei Bedarf kann die Nordwesttangente auch vom Komfortbus genutzt werden.
35	Stadtbahn?	Die Aartalbahn wird wegen Kosten-Nutzen-Faktor (KNF) von unter 1,0 % nicht weiterverfolgt. Eine Alternative wäre die Stadtbahn als Straßenbahn (KNF 1,27). Die Planungen der Stadtbahn werden derzeit aufgrund der Beschlusslage in Wiesbaden leider nicht weiter verfolgt.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
36	<p>Können verlangsamende Maßnahmen nicht schon früher gestartet werden?</p> <p>Die Mittel für die Verkehrsberuhigung sind seit mehreren Jahren budgetiert. Warum behaupten Sie, dass sie Bestandteil der mittelfristigen Planung sind?</p>	<p>Der Beschluss des Verkehrskonsenses aus 1999 verknüpft die Nordwestumgehung und die Verkehrsberuhigungen in den betroffenen Stadtteilen zeitlich und inhaltlich. Durch einen entsprechenden Beschluss der Stadtverordneten können diese Maßnahmen entkoppelt und vorgezogen werden. So hat die Stadtverordnetenversammlung im Rahmen der Beratungen zu dem Haushalt 2005 die Verkehrsberuhigungen in den Stadtteilen Watzhahn, Wingsbach, Orlen und Niederlibbach als separate Maßnahmen beschlossen. Die Verkehrsberuhigung in Seitzenhahn war bereits im Haushalt eingestellt und konnte Anfang 2005 fertig gestellt werden.</p>
37	<p>Welche Auswirkungen hätte die neue Straße auf die zukünftige Wiederinbetriebnahme von Schienenverkehr auf der Aartalbahntrasse?</p>	<p>Zwischen der Nordwesttangente und dem Schienenverkehr Aartalbahn ist kein Zusammenhang zu sehen.</p>
38	<p>Wie hoch sind die bisherigen Kosten zu Planung etc.?</p>	<p>Die bisherigen Planungsaufträge für die Nordwesttangente belaufen sich in der Summe auf ca. 140.000 €. Diese beinhalten ca. 21.000 Euro für die ökologische Bestandsaufnahme.</p>
39	<p>Warum werden die Entlastungszahlen nicht von einer neutralen Instanz ermittelt, sondern von der ausführenden Firma?</p>	<p>Das Büro Dorsch Consult ist ein Verkehrsplanungsbüro mit langjährigen Erfahrungen in der Planung von Verkehrsprojekten unterschiedlichster Größenordnung im Auftrag von Bund, Ländern, Kommunen und Investoren. Es handelt sich nicht um eine ausführende Firma.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Stadtentwicklung		
40	Wo haben Sie die ganzen bauwilligen Menschen her?	<p>Im Regionalplan Südhessen 2000 ist der maximale Bedarf an Siedlungsfläche mit 56 ha angegeben. In der Begründung zur Entwicklung der Siedlungsstruktur ist im Regionalplan Südhessen unter anderem folgendes zu entnehmen: "Durch die anhaltend dynamische Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung wegen ihrer Metropolfunktion in Europa wird die Planungsregion auch künftig einem erheblichen Wachstumsdruck ausgesetzt sein, dem im Plan unter anderem durch Ausweisung neuer Siedlungsflächen Rechnung getragen wird". Im Rheingau-Taunus-Kreis sind nur Taunusstein und Walluf gemäß Regionalplan dem Verdichtungsraum Rhein-Main zugeordnet. Darüber hinaus ist Taunusstein im Raumordnungsgutachten (1997) als Vorrangort der Wohnsiedlungsentwicklung aufgeführt.</p>
41	Wie viel Wohnraum wird durch die demographische Entwicklung bis 2030 in Taunusstein frei?	<p>In Taunusstein wird kein Wohnraum frei. Statistische Unterlagen belegen einen Einwohnerzuwachs von ca.1 % pro Jahr (01.01.2000 – 01.01.2004). Taunusstein gehört zu den Städten, die aufgrund ihrer Lage im Rhein-Main-Gebiet noch stärker wachsen werden.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
42	<p>Warum soll Taunusstein durch neue Baugebiete wachsen, anstatt vorhandene Baulücken zu schließen?</p> <p>Ist vergleichend untersucht worden, wie viele Baumöglichkeiten (Wohnungen) in vorhandenen Gebieten noch bestehen, so dass man nicht neue Flächen in Anspruch nehmen muss?</p>	<p>Die existierenden Baulücken in Taunusstein sind vorwiegend in Privatbesitz. Eine Bebauung ist deshalb von dem jeweiligen Eigentümer abhängig und wird, wenn überhaupt, zu marktüblichen Preisen abgegeben.</p> <p>Dem gegenüber steht das sogenannte Bodenbevorratungsprogramm der Stadt Taunusstein, welches vorsieht, potenzielle Baugebiete in städtischen Besitz zu bringen, Baurecht zu schaffen und diese dann nach den Grundsätzen und Richtlinien der Baulandpolitik der Stadt Taunusstein kostengünstig an Bauwillige zu veräußern.</p> <p>Die in den letzten Jahren im Rahmen der Grundsätze und Richtlinien der Baulandpolitik der Stadt Taunusstein ausgewiesenen Baugebiete (Bodenbevorratung) konnten direkt an Bauwillige weitergegeben werden (z. B. Kornblumenweg in Neuhof und „Rechts am Borner Weg“ in Wingsbach). Dieses sogenannte Bodenbevorratungsprogramm der Stadt Taunusstein wird auch künftig fortgeführt werden.</p>
43	<p>Ist nach Erstellung der Tangente eine weitere Bebauung in Hahn Nord geplant, beabsichtigt oder angedacht?</p>	<p>Mit der Realisierung der Nordwesttangente wird eine Bebauung von Hahn-Nord II grundsätzlich möglich. Die weiteren Entscheidungen obliegen der Stadtverordnetenversammlung im Rahmen von Bauleitplanverfahren.</p>
44	<p>Geplanter Zeitrahmen folgender Maßnahmen:</p> <p>1.) Anschluss Hahn Nord ?</p> <p>2.) Umgehung mit Anschluss der Kreisstraße nach Watzhahn / Wingbach ?</p>	<p>Für den Anschluss Hahn-Nord (gemeint ist vermutlich das Baugebiet Hahn-Nord II) und die Umgehung mit Anschluss an die Landesstraße L 3032 nach Wingsbach gibt es keine zeitlichen Planungen.</p> <p>Der verkehrliche Anschluss Hahn-Nord und der Anschluss an die Kreisstraße K 700 nach Watzhahn wird mit der Nordwesttangente geschaffen. Hier ist ein Zeitraum von 10 Jahren bis zur Umsetzung realistisch.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
45	Wie sieht die Planung Schwimmbad in Zukunft aus? Erlebnisbad?	Ob das Freibad saniert werden soll oder ob die Stadt oder ein privater Investor ein Erlebnisbad baut, wird in einem „Bäderkonzept“ untersucht werden. Basis hierfür stellt eine Marktanalyse dar, die den Bedarf für das Einzugsgebiet Taunusstein ermittelt und daran orientiert einen Vorschlag erarbeitet.
46	Welche anderen Maßnahmen als eine neue Straße wurden untersucht? <ul style="list-style-type: none"> - ein Einkaufsmarkt / Supermarkt in Hahn Nord? - -eine bessere ÖPNV Anbindung z.B. Schnellbus? 	Ein Einkaufs-/Supermarkt in Hahn-Nord ist keine Alternative zu einer Verkehrsplanung, mit der das Ziel der Entlastung des Ortskerns verfolgt wird. Es gibt keine Nahverkehrsalternativen, die den Ortsteil Hahn nachhaltig entlasten könnten. Eine Einbindung der Nordwesttangente in das ÖPNV-Netz wird bei Konkretisierung der Planungen berücksichtigt werden.
47	Wann + Wo kann die Verkehrsuntersuchung mit Analyse, Verkehrswahl usw. eingesehen werden?	Die Verkehrsuntersuchung kann im Amt für Stadtentwicklung eingesehen werden.

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Verkehrsuntersuchung		
<p>48</p>	<p>Was beinhaltet die Verkehrsprognose?</p> <p>Welche Ansätze wurden zugrunde gelegt?</p> <p>Wie ermittelt sich der voraussichtliche Zuwachs von 15 %?</p>	<p>Die Verkehrsprognose basiert auf</p> <p>a) der allgemeinen Motorisierungsentwicklung (PKW-Bestand und Fahrleistung) und</p> <p>b) auf der zu erwartenden Verkehrszunahme durch die Strukturentwicklung (Neubaugebiete) in Taunusstein</p> <p>Zu a) Die Shell-Prognose untersucht 2 Szenarien mit Zuwächsen zwischen 4 und 8 %.</p> <p>Für die vorliegende Untersuchung wurde angesetzt</p> <ul style="list-style-type: none"> * für Taunusstein und das benachbarte Umland (Rheingau-Taunus-Kreis) 6 % * für die Stadt Wiesbaden und den Großraum Frankfurt 4 %. <p>Zu b) Berücksichtigt wurden die nach der aktuellen Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne) ausgewiesenen Neubaugebiete. Dazu zählen</p> <ul style="list-style-type: none"> * die Fertigstellung begonnener Baugebiete wie z.B. Freiäcker

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		<p>Röder Am Ehrenmal Am Lauterbach</p> <p>sowie</p> <p>* die potentiellen Baugebiete</p> <p>Hahn-Nord II Schillberg Schaußberg</p> <p>Aus Motorisierungsentwicklung und Strukturentwicklung zusammen ergibt sich ein mittlerer Verkehrszuwachs von 15 %.</p>
49	Wieso wird in der Prognose von einem Zuwachs ausgegangen, wo doch die Bevölkerung abnimmt?	<p>a) Auch ohne Bevölkerungszuwachs wird es noch, wie in vorstehender Beantwortung ausgeführt, einen allgemeinen Motorisierungszuwachs geben.</p> <p>b) Die Stadt Taunusstein zählt immer noch zu den Zuwachsgemeinden.</p>
50	Welche Verkehrsbelastung stellt sich ohne Neubaugebiete ein?	Die Verkehrsbelastung wird im Bereich Hahn nördlich der Aarstraße um rd. 4 – 7 % gegenüber heute ansteigen und im Zuge der Aarstraße um rd. 7 – 9 %.
51	Welche Entlastung wird die Aarstraße bekommen (Durchfahrt Bad Schwalbach – Idstein Autobahn)?	Die Aarstraße wird zwischen dem Hahner Dreieck und dem Hahner Weg (in Bleidenstadt) bei Variante 1 um bis zu 2.800 KFZ/24 Std. entlastet.
52	Wie wurden die Verkehrsmengen ermittelt? Auf welche Grundlage beziehen sich die Schätzungen	Basis ist das umfangreiche Datenmaterial aus dem Verkehrsentwicklungsplan Taunusstein 1998/99. Neben Verkehrszählungen

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten								
	der Entlastungen?	<p>wurden auch Verkehrsbefragungen nach Quelle und Ziel einer Fahrt durchgeführt. Dieses Datenmaterial wurde durch Verkehrszählungen im Herbst 2004 aktualisiert.</p> <p>Die Ermittlung der Verkehrsbelastungen beruht <u>nicht</u> auf Schätzungen, sondern sie wird mit einem Verkehrsmodell (VISUM) durchgeführt, wobei das Modell zunächst anhand der Zählungen geeicht wird.</p>								
53	<p>Gab es eine Verkehrszählung 2004 oder wurden die Zahlen von 1999 hochgerechnet? Wer hat den Verkehr tatsächlich gezählt (Schüler???)?</p>	<p>Es gab eine aktuelle Verkehrszählung im Herbst 2004. Die Zählung wurde von Studenten durchgeführt. Anmerkung: Was soll die Frage "Schüler"? Traut man etwa Schülern der Oberstufe nicht zu, Fahrzeuge zu zählen?</p>								
54	Warum wurden keine Verkehrszählung im Bereich Dornbornweg und Aarmühlweg durchgeführt?	Das Verkehrsaufkommen ist dort heute von untergeordneter Bedeutung.								
55	Ist die Bevölkerungsentwicklung nach 2020 berücksichtigt?	Nein, das Prognosejahr ist 2020.								
56	Wie hoch schätzen Sie den Bevölkerungszuwachs in Hahn durch die beiden geplanten Baugebiete ein?	<p>Gemäß Bauleitplanung der Stadt Taunusstein wurden folgende Werte angesetzt (Umsetzung in Abschnitten):</p> <table border="0"> <tr> <td>* Hahn-Nord</td> <td>430 Wohneinheiten</td> </tr> <tr> <td></td> <td>990 Einwohner</td> </tr> <tr> <td>* Schaußberg</td> <td>103 Wohneinheiten</td> </tr> <tr> <td></td> <td>238 Einwohner</td> </tr> </table>	* Hahn-Nord	430 Wohneinheiten		990 Einwohner	* Schaußberg	103 Wohneinheiten		238 Einwohner
* Hahn-Nord	430 Wohneinheiten									
	990 Einwohner									
* Schaußberg	103 Wohneinheiten									
	238 Einwohner									
57	Sind die Belastungen der Aarstraße mit 18.000 Autos vor dem Kreisel (aus Wehen kommend) auch bedacht?	Ja, alle Verkehre, die Taunusstein betreffen, sind berücksichtigt.								
58	Wie viel des anfallenden Verkehrs wird durch die Querung weggenommen?	Die Entlastungen in den einzelnen Straßen sind detailliert in den „Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn“ ausgewiesen. Eine einheitliche Prozentzahl kann nicht angegeben werden, da die Ausgangsbelastungen unterschiedlich sind.								

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
	Wie viel % Entlastung bringt die Aartalquerung?	Als Anhalt für die Gesamtentlastung kann die Reduzierung der täglich gefahrenen KFZ-km heran gezogen werden. Danach beträgt die Entlastung insgesamt für Hahn und Bleidenstadt-Ost (ohne Aarstraße) rd. 30 %.
59	Inwieweit wurde berücksichtigt, dass ein Teil des Verkehrsaufkommens (z.B. Versorgungsfahrten etc.) nicht durch den Bau einer Umgehungsstraße beseitigt werden kann. Eine Verkehrsreduzierung kann somit nicht eintreten.	Dies wurde berücksichtigt und deshalb verbleibt natürlich ein Teil des Verkehrs (Anliegerverkehr) in den innerstädtischen Straßen. Eine Reduzierung tritt dadurch ein, dass z.B. Verkehre aus Hahn-Nord zur Magistrale nicht mehr durch die Mühlfeldstraße, sondern zukünftig über die Nordwesttangente fahren.
60	Wie viel Leute werden entlastet, wie viel neu belastet?	Die Be- und Entlastungen sind für die einzelnen Straßenabschnitte in den „Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn“ angegeben. Ein direkter Bezug zu der jeweiligen Anzahl der Einwohner wurde nicht vorgenommen.
61	Warum deckt sich die Belastungsanalyse nicht mit meiner täglichen Erfahrung? Verglichen mit Wiesbaden ist der Verkehr doch harmlos?	Die persönliche Einschätzung und Betroffenheit "was ist viel und was ist wenig Verkehr" fällt sehr unterschiedlich aus und ist subjektiv. So empfindet ein Anwohner einer stark belasteten Straße die Verkehrsbelastung sicher anders als ein Verkehrsteilnehmer, wenn er diese Straße staufrei täglich benutzen kann. Ein Vergleich der Verkehrssituation fällt daher je nach Betroffenheit unterschiedlich aus.
62	Die Verkehrsmengen in der Mühlfeldstraße und Scheidertalstraße sind 2004 geringer als 1998. Wird dieser Trend weitergehen?	Nach dem Bau der Umgehung Neuhof (nach der Analyse 1998) haben Verkehrsverlagerungen aus dem nördlichen Umland stattgefunden, und zwar von der L 3032 zur B 417. Dies wurde im Verkehrsplan 1999 modellmäßig nachgewiesen und hat sich jetzt durch die aktuellen Zählungen 2004 bestätigt. Ein Trend zur weiteren Abminderung ist nicht erkennbar.
63	Die Differenzen (Be- und Entlastung) beziehen sich auf den heutigen, 2004 gezählten Verkehr?	Die Differenzbelastungen beziehen sich auf den Prognoseverkehr 2020 <u>ohne</u> Nordwesttangente.

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
64	<p>Wie kommt im Prognose-Nullfall der extrem hohe Wert von 3.300 KFZ/24 Std. auf der K 700 zustande?</p> <p>Wie erklären Sie die extreme Veränderung gegenüber der Prognose aus dem Jahr 1999?</p>	<p>Der Verkehr hat seit 1998 auf der K 700 zugenommen. Er stieg von rd. 2.200 KFZ/24 Std. in 1998 auf rd. 2.600 KFZ/24 Std. in 2004. Damit wird zurzeit bereits der im Verkehrsplan 1999 für das Jahr 2010 prognostizierte Verkehr erreicht. Die weitere Zunahme bis zum Jahr 2020 errechnet sich aus der Motorisierungs- und Strukturentwicklung, wobei der Zuwachs von 2.600 auf 3.300 KFZ/24 Std., bezogen auf die Absolutzahlen, nicht als extrem zu bezeichnen ist.</p>
65	<p>Wie wird aus einer Mehrbelastung von 6.000 KFZ/24 Std. an der Querspange auf der K 700 plötzlich nur eine Mehrbelastung von 600 KFZ/24 Std.?</p>	<p>Die Querspange K 700 – Nordwesttangente ist eine neue Straße, folglich ist der darüber fahrende Verkehr komplett "Mehrverkehr". Dieser Verkehr setzt sich zusammen aus Verkehr der K 700 in/aus Richtung Watzhahn sowie aus Verkehr in/aus Richtung Hahner Weg in Bleidenstadt. Dabei wird die K 700 bei Variante 1 aus Verkehrsverlagerungen gegenüber dem Prognose-Nullfall enthaltenen Verkehr um rd. 600 KFZ/24 Std. stärker belastet. Die Gesamtbelastung der K 700 westlich der neuen Querspange beträgt 4.600 KFZ/24 Std.</p>
66	<p>Wer wird in der Straße Zum Schwimmbad entlastet?</p>	<p>Die Anwohner.</p>
67	<p>20.000 Autos/24 Std. auf der Aarstraße in Hahn:</p> <p>Wie groß ist der Anteil LKW? Anteil Transitverkehr im Vergleich zum Ortsverkehr? Einkaufsverkehr (ALDI,/TOOM)?</p> <p>Wie groß ist der Anteil, der über die Umgehungsstraße tatsächlich abgeführt würde?</p>	<p>a) Der Verkehr in Tallängsachse bleibt auf der Aarstraße. Herausgenommen werden durch die Nordwesttangente die Eckverkehre, z.B. von Hahn zur Magistrale und von der K 700 zur Magistrale.</p> <p>b) Eine Detailauswertung nach Binnen-/Quell-Ziel-Verkehr und Durchgangsverkehr und dann nochmals eine Splittung auf einzelne Verkehrserzeuger (Einkaufsmärkte) wurden nicht vorgenommen.</p>
68	<p>Welche Auswirkungen auf die Verkehrswege hat das NHZ?</p>	<p>Das NHZ (Neues Hahner Zentrum) wurde in der Verkehrsprognose berücksichtigt. Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen durch das NHZ sind in den Belastungszahlen enthalten.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
69	Das Kernproblem ist doch die Entlastung der Aarstraße. Warum wird dieses Ziel nicht vordringlich verfolgt? Warum wird nur von Hahn und Wehen gesprochen und nicht von Bleidenstadt, da dort sicher mehr Verkehr ist?	Eine wirksame Entlastung der Tallängsachse im Zuge der Aarstraße ist nur durch eine große Lösung mit Umgehung aller Stadtteile entlang der Aarstraße möglich. Dies wurde im Verkehrsentwicklungsplan untersucht und bleibt als langfristige Option. Zurzeit ist die großräumige Verlegung der Bundesstraße nicht realisierbar. Der Bau der ersten Stufe der Nordwestumgehung ist ein erster Schritt, der von der Stadt Taunusstein selbst realisiert werden kann. Gewährleistet ist die Möglichkeit der Verlängerung bis zur Wingsbacher Straße sowie auch die Fortführung nach Westen als Umgehung Bleidenstadt von der K 700 zur B 54 in Höhe Kläranlage.
70	Wie viele Personen fahren durch die Lessingstraße und sind Hahner Bürger?	Die Verkehrsteilnehmer werden nicht unterschieden nach Hahner Bürgern und anderen. In der Lessingstraße fahren Hahner Bürger, die in Hahn-Nord wohnen und Lieferanten, Besucher, etc. wo immer diese herkommen. Durchgangsverkehre gibt es in Hahn-Nord nicht. Die Belastungen der Lessingstraße sind im Verkehrsgutachten ausgewiesen. Sie betragen zurzeit z.B. nördlich der Schillerstraße rd. 3.000 KFZ/24 Std. und südlich Am Sonnenhang rd. 5.400 KFZ/24 Std.
71	Bringt die Nordwesttangente auch eine Entlastung des Anliegerverkehrs in der Mühlfeldstraße/Hermannmühle?	Anlieger sind Personen, die in einer Straße wohnen und entsprechend diese Straße auch befahren müssen. Die Verkehrszahlen in der Mühlfeldstraße reduzieren sich infolge der Anbindung von Hahn-Nord an die Magistrale. z.B. bei Realisierung der Variante 1 um 53% (Süd) bis 64 % (Nord).
72	Entlastung der südlichen Lessingstraße um ca. 5.000 Bewegungen. Wie ist "südliche Lessingstraße" definiert? Länge der Strecke?	Die Angabe bezieht sich auf den südlichen Abschnitt zwischen Am Sonnenhang und Zum Schwimmbad.
73	Fragen zu den Straßen in Hahn-Nord, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> • Kantstraße, • Geschwister-Scholl-Straße, Pestalozzistraße 	a) Ausgangslage Die Aufgabenstellung war der Vergleich von Varianten zur Nordwesttangente mit deren generellen Auswirkungen. Noch

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
	<p>(Schule),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lessingstraße. 	<p>nicht im Detail untersucht wurden</p> <ul style="list-style-type: none"> * der exakte Anbindungspunkt der Querspange an die Lessingstraße <u>in Höhe</u> der Kantstraße, * verkehrslenkende Maßnahmen innerhalb des Gebietes zur Optimierung der Verkehrsverteilung. <p>Dies erfolgt sehr sorgfältig in der weiteren Detailplanung, wenn das Votum für die Nordwesttangente fällt.</p> <p>b) Ohne Berücksichtigung Verkehrslenkender Maßnahmen stellt sich die Situation in Hahn-Nord wie folgt dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> * die Geschwister-Scholl-Straße wird nicht stärker belastet, die Situation bleibt wie heute * die Arndtstraße würde im Mittel- und im Westabschnitt um 350 KFZ/24 Std. stärker belastet * die Kantstraße würde wie folgt stärker belastet: <ul style="list-style-type: none"> - Ostabschnitt + 200 KFZ/24 Std. - Mittelabschnitt +600 KFZ/24 Std. - Westabschnitt +1.000 KFZ/24 Std. <p>Die Gesamtbelastung liegt bei maximal 1.400 KFZ/24 Std. im Westabschnitt.</p> <p><u>Zum Vergleich:</u> Dies entspricht der heutigen Belastung der Lessingstraße in Höhe Kantstraße oder der Pestalozzistraße nördlich der Schillerstraße oder der Rembrandtstraße/Forsthausstraße (im Normalzustand)</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		<p>ohne Umleitungsverkehr) oder der Stephanstraße in Bleidenstadt.</p> <p>Selbst bei dieser maximalen Belastung müsste die Kantstraße nicht ausgebaut werden, sie könnte diesen Verkehr ohne Probleme aufnehmen.</p> <p>* Die Schillerstraße, die Goethestraße und die Straße Am Sonnenhang werden nicht zusätzlich belastet.</p> <p>* Die Lessingstraße wird gegenüber dem Prognose-Nullfall (unter Berücksichtigung des Neubaugebietes Hahn-Nord) bei den maßgeblichen Varianten 1 und 2 entlastet, und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> - nördlich Kantstraße -500 bis -900 KFZ/24 Std. - nördlich Schillerstraße -2.600 KFZ/24 Std. - südlich Schillerstraße -3.900 bis zu -4.900 KFZ/24 Std. <p>* Pestalozzistraße</p> <p>Da bei einer Nordwesttangente Verkehrsanteile aus den angrenzenden Wohngebieten, die heute über die Pestalozzistraße nach Süden fahren, sich künftig umorientieren und über die Querspange Kantstraße zur Nordwesttangente fahren (daher die Mehrbelastungen in der Kant- und Arndtstraße) wird die Pestalozzistraße entlastet, und zwar (unter Berücksichtigung des</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		<p>Baugebietes Hahn-Nord)</p> <ul style="list-style-type: none"> - nördlich Arndtstraße -1.200 KFZ/24 Std. - zwischen Arndtstraße und Schillerstraße -1.300 bis -1.500 KFZ/24 Std. - in Höhe Schule -1.900 KFZ/24 Std. <p>Anmerkung: Der Schulverkehr verbleibt in der Pestalozzistraße. Allerdings stellt die vorstehende Entlastung eine Sicherung der Schulwege dar.</p>
74	Wie ist es vertretbar, die Mehrbelastung nach Hahn-Nord zu verlegen und dabei noch ein Naherholungsgebiet zu zerstören?	In vorstehender Beantwortung wurde die Situation in Hahn-Nord detailliert beschrieben. Es wird kein <u>zusätzlicher</u> Verkehr nach Hahn-Nord gebracht, sondern der auf Hahn-Nord bezogene (vorhandene) Verkehr wird auf die Nordwesttangente geleitet. Die Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgte detailliert in der Umweltverträglichkeitsstudie.
75	Die NWT würde Verkehr verlagern. An welchen Stellen würde die Verkehrsmehrbelastung den "Ruf" nach einer nächsten Straße haben?	Die Nordwesttangente bedingt keine neue Straße.
76	Warum wurde der frühere Plan zur Anschließung der Schillerstraße an die NWT nicht in Erwägung gezogen?	Eine gravierende Mehrbelastung in der Schillerstraße (Altenheim) erscheint nicht sinnvoll.
77	Was bedeutet der Begriff "angebauter Bereich"?	Das sind die Straßen, an denen Häuser stehen.
78	Weiterführung der Nordwesttangente zur L 3032 nach Wingsbach	Die vorliegenden, detaillierten Untersuchungen zum Verkehr und zur Umwelt behandeln nur die 1. Stufe der Nordwesttangente. Gleichwohl wurde die Möglichkeit einer Weiterführung (nördlich des möglichen Baugebietes Hahn-Nord) in einer Grobanalyse untersucht
		a) unter Umweltgesichtspunkten

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		<p>b) straßentechnisch c) verkehrstechnisch.</p> <p>Als Ergebnis ist festzuhalten:</p> <p>* Eine Weiterführung zur L 3032 ist sowohl aus ökologischer als auch aus straßentechnischer Sicht möglich</p> <p>* Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurden in einem Sonderplanfall berechnet und der Dimensionierung der Straße zugrunde gelegt. Durch den Anschluss an die L 3032 wird Hahn weiter entlastet (Scheidertalstraße). Die Nordwesttangente wird dann um rd. 2.000 KFZ/24 Std. im Südabschnitt und um bis zu 4.000 KFZ/24 Std. im Nordabschnitt stärker belastet. In Hahn-Nord tritt keine wesentliche Belastungsänderung ein. Mehrbelastungen sind auszuschließen.</p>
79	<p>Verkehrsmehrbelastung Watzhahn +300 und – minderung Wingsbach -300.</p> <p>Glauben Sie nicht, dass neue Straßen mehr Verkehrsbelastung bringen?</p>	<p>a) Je nach Variante und entsprechend höherer Attraktivität der Routen aus dem Umland entweder über Watzhahn oder über Wingsbach können Verlagerungen eintreten, die in einem Fall (Watzhahn) eine Mehrbelastung bringt bei gleichzeitiger Entlastung in Wingsbach. Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Geschwindigkeitsdämpfung) in den Ortsdurchfahrten kann diesem Effekt gegengesteuert werden (Neutralisierung).</p> <p>b) Eine neue Straße führt zu Verkehrsverlagerungen, aber nicht zwangsläufig zu Mehrverkehr. Die Nordwesttangente Hahn</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		erzeugt keinen Mehrverkehr.
80	KFZ pro Haushalt in Taunusstein?	Die letzten Angaben für Taunusstein liegen Dorsch Consult für den Zeitraum 1996 – 1998 vor. Danach hatte Taunusstein mit einem Motorisierungsgrad von 610 PKW/1.000 Einwohner einen im Vergleich mit dem Rheingau-Taunus-Kreis (570 PKW/1.000 Einwohner) und dem Land Hessen (543 PKW/1.000 Einwohner) hohen Motorisierungsgrad.
81	Wie hoch liegen die gefahrenen Fahrzeugkilometer im gesamten Bereich (angebaut + nicht angebaut). Wegen Verlärmung der Talauen wichtig.	Wurde nicht berechnet. Die Verlärmung der Talauen durch die neuen Trassen wurde berechnet und ist in den Variantenvergleich (Auswirkungsprognose) eingegangen.
82	Ist es richtig, dass durch die Entlastung einer Umgehung die Fahrzeugkilometer um ca. 4,5 Mio. abnehmen (O ₂ -Minderung 915 to/a)?	Wir wissen nicht, wo diese Zahl herkommt, Wir haben die Fahrzeugkilometer im bebauten Bereich berechnet und genannt. Danach ergibt sich eine Minderung bei Variante 1 von rd. 9.500 KFZ/Tag ohne Aarstraße.

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Lärm		
Generelle Vorbemerkung:		
Im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen zur Nordwesttangente wurde auch eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt mit Aussagen zur Lärmauswirkung und mit einer ersten Einschätzung erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen. Eine detaillierte Lärmberechnung erfolgt bei der Entwurfsplanung mit einer detaillierten Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen.		
83	Wie hoch sollen die Lärmschutzwände auf dem Brückenbauwerk im Hahner Wohngebiet sein?	Auf der Aartalbrücke sind keine Lärmschutzwände erforderlich.
84	Wie sollen die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Altenheims durchgeführt werden?	Dort ist kein Lärmschutz erforderlich, da die gesetzlichen Grenzwerte durch die Nordwesttangente nicht überschritten werden.
85	Wie sehen die Prognosen bezüglich Lärmbelastung für Hahn-Nord aus?	In Hahn-Nord werden die gesetzlichen Grenzwerte durch die Nordwesttangente nicht überschritten.
86	Lärmbelastung für Bleidenstadt	Die Nordwesttangente führt nicht zu Grenzwertüberschreitungen in Bleidenstadt.
87	Bei den Verkehrsmengen sind die Neubaugebiete berücksichtigt, warum nicht auch bei den Lärmuntersuchungen?	Die schalltechnischen Auswirkungen der Verkehre auf die Neubaugebiete Hahn-Nord II haben gezeigt, dass dieses nicht betroffen ist und das Neubaugebiet Schaußberg allenfalls am äußersten westlichen Rand. Wenn für diese Neubaugebiete ein rechtskräftiger Bebauungsplan nach Realisierung der Nordwesttangente erstellt würde, müssten bei einem Bebauungsplanverfahren die Immissionen der Nordwesttangente auf das Neubaugebiet konkret ermittelt werden. Neubaugebiete sind nur dann zu berücksichtigen, wenn ein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt. Die Lärmberechnungen zeigen aber, dass das Neubaugebiet Hahn-

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		Nord II von der derzeitigen Planung der Nordwesttangente, Stufe 1, nicht betroffen ist, das Neubaugebiet Schaußberg höchstens am äußersten westlichen Rand und das Neubaugebiet Schillberg ist nicht betroffen.
88	Die Umgehung soll zur Landstraße nach Wingsbach weiter geführt werden. Berücksichtigt die Lärmanalyse den daraus resultierenden Lärm? Ist die Zunahme des LKW-Verkehrs berücksichtigt?	Nein, die Untersuchungen beziehen sich nur auf die 1. Stufe der Nordwesttangente (NWT). Wenn die NWT weiter geführt wird, sind im Rahmen dieses Verfahrens entsprechende Lärmberechnungen durchzuführen. Ja.
89	Was bedeutet "geringfügige" Grenzwertüberschreitung [db(A)] ?	Geringfügig bedeutet 1 – 2 db(A). Im vorliegenden Fall wird in der westlichen Straße Zum Schwimmbad der Grenzwert um 1 db(A) überschritten. Eine merkliche Änderung des Geräuschpegels kann erst ab einer Differenz von 2 – 3 db (A) wahrgenommen werden.
90	Wie viele Personen sind in Taunusstein über 55 bzw. 60 db(A) lärmbelastet? Ist bei den Verkehrs- und Lärmerhebungen nach PKW, SNFZ und Motorrädern sowie nach Wochentagen/Spitzenstunden unterschieden worden?	Diese Ermittlung ist nicht Aufgabe der Variantenuntersuchung und wurde nicht durchgeführt. Bei den Verkehrserhebungen wurde detailliert nach Fahrzeugarten unterschieden. Die Erhebungen beziehen sich auf Werktage, Spitzenstunden wurden ebenfalls erfasst. Die Lärmberechnungen beziehen sich ebenfalls auf den Werktagsverkehr, berücksichtigt wird der Schwerverkehrsanteil und die Berechnungen erfolgen für den Tagbereich (06.00 – 22.00 Uhr) und den Nachtbereich (22.00 – 06.00 Uhr). Spitzenstunden werden nicht betrachtet (Berechnung gemäß Verkehrslärmschutzverordnung).
91	Mit welcher durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit werden die Beurteilungspegel berechnet?	Nordwesttangente: 70 km/h Querspange: 50 km/h

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten		
92	<p>Sind auch Lärmentlastungen in Hahn und an der Aarstraße untersucht? Wie ist die gegenwärtige Lärmbelastung in der Mühlfeldstraße Scheidertalstraße Lessingstraße?</p>	<p>Untersucht wurden an einigen repräsentativen Straßen die Prognose-Lärmbelastung <u>ohne</u> Nordwesttangente:</p>		
		<p style="text-align: right;">db(A) nachts</p>		
		<p style="text-align: center;">Straße</p>	<p style="text-align: center;">Nullfall</p>	<p style="text-align: center;">Variante 1</p>
		<p>- Lessingstraße nördl. Schillerstraße</p>	<p style="text-align: center;">49</p>	<p style="text-align: center;">45</p>
		<p>- Pestalozzistraße nördl. Schillerstraße</p>	<p style="text-align: center;">47</p>	<p style="text-align: center;">44</p>
		<p>- Zum Schwimmbad westl. Lessingstraße</p>	<p style="text-align: center;">47</p>	<p style="text-align: center;">42</p>
		<p>- Kantstraße West</p>	<p style="text-align: center;">38</p>	<p style="text-align: center;">44</p>
		<p>- Scheidertalstraße</p>	<p style="text-align: center;">52</p>	<p style="text-align: center;">51</p>
		<p>- Mühlfeldstraße Süd</p>	<p style="text-align: center;">51</p>	<p style="text-align: center;">48</p>
93	<p>Was ist 49 db(A) ? Vergleich mit Geräuschen / vorhandenen Straßen</p>	<p>db(A) ist die Einheit, in der Geräusche angegeben werden. Geräuschvergleich</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterhaltung von Personen 50 – 60 db(A) - Büroräume (mehrere Personen) 55 – 65 db(A) - mittlerer Straßenverkehr 		

Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
		<p style="text-align: right;">(Fahrbahnrand) 80 db(A)</p> <p style="text-align: center;">- Start von Düsenmaschinen</p> <p style="text-align: right;">in 100 m Entfernung 120 – 130 db(A)</p>
94	<p>Wie werden die db(A)-Werte nachts oder tags berechnet?</p> <p>Welches sind die Spitzenwerte in Hauptverkehrsstraßen?</p>	<p>Die Berechnung erfolgt nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.</p> <p>Berechnet werden die Mittelungspegel tags (06.00 – 22.00 Uhr) und nachts (22.00 – 06.00 Uhr).</p> <p>Eine Berechnung der Spitzenwerte wird nicht vorgenommen.</p>
95	<p>Wurden die Windeinflüsse im Aartal im Zusammenhang mit dem Lärmpegel berücksichtigt?</p>	<p>Die Berechnungsformeln gemäß Richtlinien berücksichtigen unabhängig von der Lage <u>immer</u> eine Mitwindsituation.</p>
96	<p>Wie werden mögliche Schallschutzmaßnahmen baulich aussehen?</p> <p style="text-align: center;">6,5 m h + x ?</p>	<p>Bei Variante 2 ist im Bereich der Straße Zum Schwimmbad eine Lärmschutzwand von 1,5 m Höhe und etwa 120 m Längereforderlich. Bei allen anderen Varianten sind auch in diesem Bereich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Wie die Schallschutzmaßnahmen gestaltet werden (Art der Wand oder evtl. Wall) ist Aufgabe der Entwurfsplanung.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Straßentechnische Planung		
97	Wie viele Spuren hat die Straße?	Die Straße hat 2 Spuren mit einer Gesamtbreite von 6,50 m.
98	Wie breit ist – gemessen an der Oberkante des Geländes – der Einschnitt bei der "versteckten" Trasse?	Die Einschnittbreite variiert zwischen 20 m und 30 m.
99	Wie tief ist der Einschnitt bei Variante 1 im Bereich der Steigung? In der Unterlage steht 1 – 2 m. Ist das richtig?	Die ca. 1 – 2 m beziehen sich auf den Bereich zwischen der Anbindung Kantstraße bis Bauende Hahn-Nord. Im Bereich zwischen der Straße "Zum Schwimmbad" und der Anbindung Kantstraße liegt die maximale Einschnitttiefe bei ca. 4,50 m.
100	An welcher Stelle erreicht die Aufschüttung der Trasse (Variante 1) ihre höchste Höhe? Wie hoch?	Die größte Aufschüttung befindet sich bei Variante 1 im Übergangsbereich zum Brückenbauwerk über die Aar und hat eine maximale Höhe von 4 – 5 m.
101	Wie ist die Anbindung an die Aarstraße/Querung Magistrale geplant? Zusatzkosten?	Die konkrete Ausbildung der Knotenpunkte ist Aufgabe der späteren Entwurfsplanung. Allerdings wurden Leistungsnachweise gerechnet mit dem Ergebnis, dass bei Variante 1, direkter Anschluss an die Magistrale, sowohl eine signalisierte Kreuzung als auch ein Kreisverkehrsplatz möglich ist. Die Kosten sind in den geschätzten Baukosten enthalten.
102	Warum wurde (bei den Varianten 2 und 3) ein Versatz an der Aarstraße geplant?	Der Versatz ergab sich aus dem alternativen Korridor aus Umweltgesichtspunkten, nicht aus straßentechnischen Gesichtspunkten.
103	Warum wird die Variante 3 bei diesen hohen Kosten überhaupt in Erwägung gezogen?	Bei einem Variantenvergleich müssen alle möglichen Varianten untersucht werden. Dass Variante 3 ungünstig ist und hohe Kosten verursachen würde, ist das Ergebnis der Untersuchung.
104	Wieso enden die Varianten an einem Feldweg?	Dieser nördliche Anbindungspunkt wurde im Hinblick auf das Neubaugebiet Hahn-Nord II an das heutige Ende der Lessingstraße gelegt, um den Verkehr aus dem Neubaugebiet sofort abzufangen. Die endgültige Anbindung hängt auch von der geplanten Erschließung

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
105	<p>Welche Querungen sind für Fußgänger möglich? Wie kommen Fußgänger/Radfahrer von Hahn-Nord zum Schwimmbad? Wie wird das Schwimmbad erreicht, wenn die Schwimmbadstraße zur Sackgasse wird?</p>	<p>des Neubaugebietes ab, die noch nicht festliegt.</p> <p>a) Die exakten Querungsstellen werden bei der späteren Entwurfsplanung festgelegt. Es ist aber sichergestellt, dass es eine sichere Querung der Nordwesttangente geben wird.</p> <p>b) Es wird in jedem Fall eine Kfz-Abbindung von der NWT oder der Querspange K 700 an das Schwimmbad geben. Wo genau, hängt von den Planungen zum Schwimmbad ab.</p>
106	<p>Was kostet die Maßnahme? Ist die Anbindung an die Aarstraße in den Kosten enthalten? Sind die Schallschutzmaßnahmen in den Kosten enthalten? Stand 99?</p>	<p>a) Die Baukosten liegen bei rd. 8,2 Mio. € für die Varianten 1 und 2.</p> <p>b) Die Kosten für die Anbindung an die Aarstraße und den Schallschutz sind enthalten.</p> <p>c) Stand der Kosten ist das Jahr 2005.</p>
107	<p>Gibt es eine Bilanzierung der Gesamtkosten, wenn bei der Berechnung auch Wertverluste einbezogen werden?</p>	<p>Nein.</p>
108	<p>Muss es Beton über die Aar sein, gibt es Alternativen (Holz/Stahl)?</p>	<p>Die Ausführung der Brücke wird erst in der späteren Entwurfsplanung behandelt, hier ist noch keine exakte Festlegung getroffen.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Alternativen zur Nordwesttangente		
109	Warum bringt die Aarmühlweg-Variante nur 20 % weniger bei jetzt 5.400 Autos nach Wingsbach?	Weil nicht alle das gleiche Ziel haben und demzufolge nicht alle Fahrzeuge auf diese Spange verlagert werden können. Verlagert werden nur Verkehre in Richtung Wehen/Neuhof.
110	Warum wurde die Alternative Umgehung Hahn von der B 54 Eiserne Hand – östlich an Hahn vorbei – Eschbachtal – Aarmühlweg nicht untersucht?	Die Verbindung B 54 Eiserne Hand – Aarstraße wurde im Verkehrsentwicklungsplan 1999 untersucht und als wenig effektiv und zudem schwierig in der Realisierung bei Offenhaltung der Option "Reaktivierung der Aartalbahn" nicht weiter verfolgt. Auch eine Weiterführung über die Spange Aarmühlweg wäre für die innerstädtischen Straßen von Hahn nicht so effektiv wie eine Nordwesttangente.
111	Inwieweit ist die Förderung des Umstiegs von Verkehrsteilnehmern auf das Fahrrad geprüft?	Dies ist eine verkehrspolitische Frage. Solange die Politik hier nicht die notwendigen Rahmenbedingungen schafft, kann ein solcher Aspekt nicht in die konkrete Verkehrsplanung einbezogen werden, höchstens in ein Forschungsprojekt.
112	Gibt es neben den vorgestellten Varianten auch die Variante keine NWT?	Das Planungsziel der Entlastung der Ortskerne kann nicht erreicht werden, wenn man die Nordwesttangente nicht realisiert. Keine NWT bedeutet alles beim Alten zu lassen.
113	Welche Nahverkehrsalternativen gäbe es noch?	Es gibt keine Nahverkehrsalternativen, die den Ortsteil Hahn nachhaltig entlasten könnten. Eine weitere Stärkung des Nahverkehrs bis hin zur Reaktivierung der Aartalbahn zu begrüßen ist.
114	Sehr viel effektiver und sehr viel billiger würde folgende Variante sein: Anbindung Knotenpunkt Lessing-/Mühlfeldstraße über Zum Schwimmbad an die K 700. Auf Höhe des Schwimmbades Ausbildung eines Knotenpunktes, an den die Anbindung Magistrale mittels einer Aartalquerung angeschlossen wird	Eine solche Lösung führt zu deutlichen Mehrbelastungen in der Lessingstraße und vor allem in der Straße Zum Schwimmbad, die für ein Verkehrsaufkommen von mehr als 5.000 KFZ/Tag nicht ausgelegt ist.

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
115	Sind alternative verkehrsberuhigende Maßnahmen zur NWT Hahn geplant bzw. erörtert worden, mit der gleichen Fachlichkeit und Ausführlichkeit wie für das geplante Bauvorhaben? Wenn ja, welche?	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind keine Alternative zur Nordwesttangente Hahn, da dadurch die Verkehre von Hahn-Nord nach wie vor über innerstädtische Straßen nach Süden fahren und keine Entlastung eintreten kann.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Umweltuntersuchung – Korridore		
116	Galt die Umweltverträglichkeitsstudie der Frage „ob Trasse oder nicht“ oder der Frage „welche Trasse am wenigsten Umweltschäden hervorruft“?	<p>Die Umweltverträglichkeitsstudie dient als Teil der nach dem Baugesetzbuch vorgeschriebenen Umweltprüfung der Entscheidungsvorbereitung und nimmt die Entscheidung über ein Vorhaben nicht vorweg. Die Entscheidung über die Trasse erfolgt letztlich im Rahmen einer planerischen Abwägung aller Belange. Dabei fließen die Ergebnisse der Umweltprüfung, aber auch andere Belange, z.B. wirtschaftlicher oder verkehrlicher Art ein.</p> <p>Gegenstand der Umweltprüfung ist eine Umweltfolgenabschätzung, die auch eine Bewertung enthält, ob die ermittelten Umweltauswirkungen gesetzliche Umwelanforderungen (z.B. Grenzwerten) einhalten oder nicht. Soweit keine konkreten Zulässigkeitschwellen existieren – wie z.B. beim Schutzgut Landschaft – geht es darum, die Erheblichkeit und Schwere der Auswirkungen als Informationsbasis für die abwägende Planungsentscheidung darzustellen. Darauf aufbauend erfolgt auf der vorgelagerten Planungsebene, auf der wir uns derzeit befinden, eine Variantenvergleich, bei dem im Ergebnis die Trasse benannt wird, die die geringsten Umweltschäden hervorruft.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Bosch &
Partner

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
117	<p>Welche ökologischen Vorteile hat die NW-Tangente gegenüber der Nichtausführung?</p> <p>Warum wurde die Variante 0 nicht einbezogen?</p>	<p>Ökologische Vorteile im engeren Sinne (d.h. in Bezug auf Arten- und Biotopschutz, Naturhaushaltsschutz) hat die Nordwesttangente wie jede andere Straßenplanung nicht. Allerdings führt die Straßenplanung zu deutlichen Entlastungseffekten im Hinblick auf den innerörtlichen Straßenverkehr in Hahn und Bleidenstadt. Dies wird in der Verkehrsuntersuchung von Dorsch Consult im Einzelnen dargestellt. Aus Umweltsicht ergeben sich daraus v.a. folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geringere Schadstoffbelastungen von Wohngebäuden im Nahbereich der derzeit belasteten innerörtlichen Straßen - geringere Lärmbelastungen von Wohngebäuden im Nahbereich der derzeit belasteten innerörtlichen Straßen - geringere Schadstoffbelastung und Belastung mit Klimagasen (CO₂) durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses (v.a. Vermeidung von Staubbildung) und eine Verkürzung von Fahrwegen.
118	<p>Lässt die Untersuchung von Bosch & Partner überhaupt eine Trasse zu, wirklich zu?</p>	<p>Alle Trassen verursachen deutliche Umweltauswirkungen, insb. durch die Querung und Überbauung bisher unbebauter Bereiche mit Funktionen für die Erholung und den Arten- und Biotopschutz.</p> <p>Ob diese negativen Umweltauswirkungen hingenommen werden, ist im Rahmen der planerischen Abwägung, in der alle Belange einzubeziehen sind, zu treffen. Dabei sind die negativen Umweltauswirkungen den positiven Effekten der Straße, z.B. Entlastung der Ortlagen Hahn und Bleidenstadt von Lärm und Schadstoffen, wirtschaftliche Effekte) gegenüberzustellen. Dies kann eine Umweltverträglichkeitsstudie nicht leisten.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Bosch &
Partner

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
119	<p>Warum werden Korridore über hohen und sehr hohen Raumwiderstand geplant?</p> <p>Wie ist es möglich, dass der Raumwiderstand sehr hoch ist, jedoch die Trassenplanung (blau) dort durchgeführt werden soll?</p> <p>Gibt es einen <u>konfliktarmen</u> Korridor?</p>	<p>Das planerische Mittel der Ausweisung von relativ konfliktarmen Korridoren dient dazu, relativ konfliktarme Bereiche zu Korridoren miteinander zu verbinden, um dem Straßenplaner eine Hilfestellung zu bieten, von vornherein Trassen mit möglichst geringen Umweltkonflikten zu planen. Die in der Raumwiderstandskarte dargestellten Raumwiderstandsklassen bilden keine absolute Planungsschranke, sondern entsprechen relativen Einstufungen der umweltfachlichen Wertigkeit der Flächen. Ziel der Raumwiderstandsklassen ist eine Binnendifferenzierung eines Raumes in Bereiche mit niedrigeren und höheren Wertigkeiten.</p> <p>Straßenplanungen in vollständig konfliktarmen Korridoren lassen sich in Deutschland nur sehr selten verwirklichen. Das Vorhandensein von Konfliktschwerpunkten ist kein Spezifikum der Nordwesttangente. Aus unserer 20jährigen Planungserfahrung sind uns keine Fälle bekannt, bei denen durchgängig konfliktarme Korridore ausgewiesen werden konnten.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Bosch &
Partner

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
120	<p>Mögliche Trasse durchschneidet viele Gebiete mit sehr hohem Raumwiderstand. Innerörtlicher Verkehr befindet sich ebenfalls im Bereich sehr hohen Raumwiderstands. Wo soll also der Vorteil einer solchen Umgehungsstraße sein?</p> <p>Verhältnis Umweltverträglichkeit zwischen derzeitiger Verkehrslage und geplanter Verkehrslage. Was ist wohl schlimmer?</p> <p>Stehen die Entlastungswirkungen von max. 30 % im Verhältnis zu den zu erwartenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter (Mensch und Natur) und zu den Kosten? (sind die Maßnahmen verhältnismäßig?)</p>	<p>Der in der Raumwiderstandskarte dargestellte sehr hohe Raumwiderstand innerhalb der bebauten Bereiche bezieht sich auf die Wohnfunktion. Während die vorhandenen Straßen vollständig durch bebaute Bereiche führen, besteht ein entsprechend hohes Konfliktpotenzial, v.a. im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffbelastungen der dort wohnenden Bevölkerung. Die geplante Nordwesttangente führt dem gegenüber nur teilweise durch Bereiche mit sehr hohem Raumwiderstand und vermeidet nahezu vollständig Konflikte durch eine hohe Belastung von Wohngebieten durch Lärm oder Schadstoffe.</p> <p>Ob die zu erwartenden Entlastungswirkungen gegenüber den zu erwartenden negativen Umweltauswirkungen insb. auf den Natur- und Landschaftsschutz stärker zu gewichten sind oder nicht, ist Gegenstand der planerischen Abwägung.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
121	<p>Weshalb werden nur relative Bewertungen der Trassen aufgestellt? Bräuchte eine absolute Bewertung – wie am Ende des Vortrags – nicht zusätzliche Erkenntnisse?</p> <p>Das Ganze ist mehr als die Summe der einzelnen Bestandteile. Wurde das bedacht?</p>	<p>Gegenstand der Umweltprüfung ist eine Umweltfolgenabschätzung, die auch eine Bewertung enthält, ob die ermittelten Umweltauswirkungen gesetzliche Umweltauforderungen (z.B. Grenzwerten) einhalten oder nicht. Soweit keine konkreten Zulässigkeitschwellen existieren – wie z.B. beim Schutzgut Landschaft – geht es darum, die Erheblichkeit und Schwere der Auswirkungen als Informationsbasis für die abwägende Planungsentscheidung darzustellen.</p> <p>Durch die geplante Nordwesttangente (Variante 1) werden keine Grenzwerte überschritten. Auch existieren keine sonstigen gesetzlichen Umweltauforderungen, die allein aus Umweltsicht eine Realisierung der Planung ausschließen. Daher ist eine absolute Bewertung dahingehend, ob die Straße insgesamt realisierungswürdig ist, alleine im Rahmen einer planerischen Abwägung aller Vor- und Nachteile sinnvoll. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Umweltprüfung, sondern der planerischen Entscheidung der Stadt Taunusstein.</p> <p>Die pauschale Feststellung, die Umwelt sei mehr als die Summe ihrer Teile, ist nur schwer operationalisierbar. Um die Gesamtheit der Umweltauswirkungen eines Vorhaben zu ermitteln, ist letztlich nur ein analytisches Vorgehen zielführend, welches die Umwelt insgesamt in einzelne Umweltfunktionen zerlegt und die Auswirkungen auf die einzelnen Teilfunktionen (z.B. Erholungsfunktion, Wohnfunktion, Lebensraumfunktion für bestimmte Tierarten, Retentionsfunktion eines Talraumes usw.) ermittelt. Eine Gesamtbetrachtung kann anschließend nur durch eine zusammenfassende Aufstellung der einzelnen Umweltauswirkungen erfolgen. So wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie vorgegangen.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Schutzgüter Mensch, Erholung, Landschaftsbild		
122	<p>Warum haben Sie das „Schutzgut Mensch“ nicht einfach abstimmen lassen?</p> <p>Kam bei der Untersuchung dem Schutzgut „Mensch“ die entsprechende Wertung zu?</p>	<p>Das „Schutzgut Mensch abstimmen zu lassen“ ist eine interessante, basisdemokratische Idee. Nach den vorliegenden Leitfäden und gesetzlichen Vorgaben ist eine solche Methode allerdings im Rahmen der Umweltprüfung nicht vorgesehen. Gegen eine solche Vorgehensweise spricht auch, dass damit objektive Sachverhalte (z.B. Schadstoffbelastung, Lärmbelastung) nicht sicher ermittelt werden können.</p> <p>Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurde das Schutzgut Mensch angemessen berücksichtigt. Das Schutzgut Mensch wurde nicht nur direkt über die Betrachtung der Siedlungsgebiete und Freizeiteinrichtungen und die dort zu erwartenden Flächenverluste, Zerschneidungseffekte und Lärmbelastungen berücksichtigt. Auch bei anderen Schutzgütern spielen die Ansprüche des Menschen an seine Umwelt eine hervorgehobene Rolle, so etwa beim Schutzgut Landschaft über die Betrachtung der landschaftsgebundenen Erholungsqualität, bei den Schutzgütern Klima und Luft über die Betrachtung der lufthygienischen Situation und der siedlungsklimatischen Effekte, beim Schutzgut Sachgüter über die Betrachtung landwirtschaftlich bedeutender Flächen, beim Schutzgut Wasser über die Betrachtung von Überschwemmungsgebieten, deren Erhalt der Entstehung von Hochwasserschäden vorbeugt, sowie über die Betrachtung von Wasserschutzgebieten, durch die die Versorgung mit sauberem Trinkwasser sichergestellt werden soll.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Bosch &
Partner

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
123	<p>Stellen Sie dar, wieso Sie zu dem Ergebnis kommen, dass das Offenland westlich Hahn einen mittleren Raumwiderstand hat. Wurde berücksichtigt, dass das Gebiet einen hohen Freizeitwert (Spaziergänge / Fahrradfahren) hat? Wurde das am Wochenende erhoben? Wurde der Blick von der oberen Lessingstraße über das Land berücksichtigt?</p>	<p>Das Offenland westlich Hahn wurde im Hinblick auf den Freizeitwert (in der UVS landschaftsgebundene Erholungsfunktion) im Rahmen einer vierstufigen Bewertungsskala (gering, mittel, hoch, sehr hoch) mit einer mittleren Bedeutung bewertet. Die Bewertung basiert in Anlehnung an Werner Nohl 2001 (Titel: Landschaftsplanung – Ästhetische und rekreative Aspekte) auf den Kriterien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landschaftsbildqualität (Eigenart, Vielfalt, Schönheit), - Ausstattung mit erholungsrelevanter Infrastruktur / Rad- und Wanderwege, - Ruhe / Geruchsarmut, - Bioklima. <p>Darüber hinaus wurden mehrere Geländebegehungen durchgeführt, um die Frequentierung mit Erholungssuchenden im Untersuchungsraum zu erfassen.</p> <p>Das Offenland westlich Hahn wurde im Vergleich zum Kotzebachtal (sehr hohe Bedeutung) und zum Aartal (hohe Bedeutung) vor allem aufgrund der nur als mittel eingestuften Landschaftsbildqualität, die sich aus der Strukturarmut (ausgeräumte Ackerlandschaft, wenige Feldgehölze oder Hecken) und der Vorbelastung durch den wenig eingegrünten Ortsrand von Hahn-Nord und die Hochhausbebauung ergibt, insgesamt mit mittel eingestuft.</p> <p>Der Fernblick von der oberen Lessingstraße bliebe auch nach Realisierung einer Nordwesttangente erhalten.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Bosch &
Partner

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
124	<p>Offenland westlich Hahn</p> <p>1) Zeigen Sie den Blick Lessingstr. oberhalb Geschwister-Scholl-Str. in Richtung Felder (Kotzebachtal / Schwimmbad / Heltenhain (ohne Umgehung)</p> <p>2) Nehmen Sie Stellung, wieso sie ein Bild (Blick auf Hochhäuser) verwenden, dass die Realität nicht widerspiegelt.</p>	<p>Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurde das Landschaftsbild nicht alleine aufgrund einzelner Blickperspektiven beurteilt. In die Beurteilung ist vielmehr der optische Gesamteindruck der jeweiligen Landschaftsbildeinheit eingeflossen.</p>
125	<p>Wie sieht es mit dem Naherholungsgebiet Mensch / Schwimmbad in der Korridorbetrachtung aus?</p>	<p>Das Schwimmbad und der notwendige randliche Anschnitt durch die geplanten Trassen geht als expliziter Konfliktschwerpunkt in die Umweltverträglichkeitsstudie ein.</p>
126	<p>Welche Naherholungsgebiete bleiben noch für die Bürger von Hahn-Nord bei dem Bau der NWT?</p> <p>Welche Naherholungsgebiete bleiben für die Bürger von Bleidenstadt-Nord beim Bau der Nordumgehung?</p>	<p>Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass bei der Realisierung der Variante 1 das Naherholungsgebiet Kotzebachtal nicht betroffen wäre. Das Aartal geht im Hinblick auf die dort vorhandenen, gegenüber dem Kotzebachtal weniger wertvollen Naherholungsmöglichkeiten nicht vollständig verloren. Durch die Brücke bleibt die Durchgängigkeit des Aartals erhalten. Die wesentlichen Wegeverbindungen bleiben im Aartal erhalten.</p> <p>Für die Bürger von Hahn gibt es weitere Naherholungsmöglichkeiten in nördlicher (Dieling-Berg), östlicher (Krekelberg, Hardtwald) und südlicher (Taunushauptkamm) Richtung.</p> <p>Für die Bürger von Bleidenstadt-Nord gibt es ebenfalls weitere Naherholungsmöglichkeiten südlich der Aar im Bereich des Taunushauptkamms sowie im westlich und nördlich an das Kotzebachtal anschließenden Freiraum.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Bosch &
Partner

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
127	<p>Was denken Sie: Wie kommen denn die Menschen = Schutzgut über die Trassenführung in das Naherholungsgebiet = Schutzgut?</p> <p>Wie kommt man von Hahn ins Kotzebachtal?</p> <p>Wurden die Spaziergänger bereits erfasst, die zum Kotzebach von Hahn-Nord gehen? Wie sind diese berücksichtigt?</p>	<p>Die genaue Verkehrsführung und die zukünftige Erschließung des Kotzebachtals wird im Rahmen der Detailplanung zur Nordwesttangente geplant. Eine gute Erreichbarkeit des Schwimmbades und des Kotzebachtals auch aus Richtung Hahn-Nord wird dabei auf jeden Fall gewährleistet.</p>
128	<p>Ev. Kirche, Friedhof: tauchen als Raumwiderstand nicht auf – warum?</p>	<p>Sowohl der Friedhof als innerörtliche Grünfläche als auch die ev. Kirche als Teil der Siedlungsflächen sind mit einem sehr hohen Raumwiderstand bewertet und in der Raumwiderstandskarte entsprechend dargestellt.</p>
129	<p>Warum wird den Bürgern und den Entscheidungsträgern überhaupt kein Bild oder wenigstens eine Zeichnung von der 210m langen Brücke über das Aartal gezeigt?</p>	<p>Im 1. Hearing wurde Photos mit Landschaftsildsimulation präsentiert. Diese sind auch im Internet eingestellt.</p> <p>Die Landschaftsbildsimulation zeigt jeweils nur einen Teil der Brücke, da die Brücke in ihrer Gesamtlänge nicht einsehbar sein wird. Dies liegt an dem Gehölzstreifen entlang der Aar, der unabhängig von dem Standpunkt des Betrachters und der Blickrichtung in jedem Fall einen Teil der Brücke verdecken wird.</p> <p>Die Konstruktion der Brücke im Detail ist nicht Gegenstand der Vorplanungen. Entsprechende Entwürfe liegen in der jetzigen frühen Vorplanungsphase noch nicht vor. Es wird eine möglichst landschaftsgerechte Gestaltung des Brückenbauwerks (z.B. schlanke Silhouette des Brückenkörpers, farbige Gestaltung) anzustreben.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

**Bosch &
Partner**

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
130	Hat der Wegfall des Naherholungsgebietes und die Belastung durch Lärm, die Einengung der Beweglichkeit der Kinder Berücksichtigung gefunden und wenn ja, wo?	Ein vollständiger Wegfall eines ganzen Naherholungsgebietes ist durch die Planung nicht zu erwarten. Die Beeinträchtigungswirkungen in den einzelnen Landschaftsbildräumen (Lärm, Zerschneidungswirkungen, Flächenverbrauch, visuelle Überprägung der Freiflächen), werden in der UVS berücksichtigt. Bezüglich der Einengung der Bewegungsfreiheit ist zu berücksichtigen, dass die Wegebeziehungen, die durch die Straße unterbrochen werden, durch geeignete Maßnahmen (z.B. Fußgängerbrücke) weitgehend wiederhergestellt werden können. Ein starke Einengung der Beweglichkeit der Kinder ist daher aus unserer Sicht nicht zu erwarten.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Lärm / Schadstoffe		
131	Wie ist die jetzige bzw. prognostizierte Lärmbelastung im Ortskern?	Die im Prognosenullfall (ohne Realisierung Nordwesttangente) sowie im Falle der Realisierung der verschiedenen Varianten der Nordwesttangente zu erwartenden verkehrsbedingten Lärmimmissionen innerhalb der bebauten Bereiche sind in der Zusammenfassung der UVS in Tab. 4-3 auf Seite 16 aufgeführt (siehe Internet bzw. ausgelegtes Exemplar der Zusammenfassung in der Stadtverwaltung).

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
132	<p>Umweltverträglichkeit Variante 1 + 2 bezogen auf Kantstraße: Lärm, Abgase?</p> <p>Wie hoch ist die Lärmbelästigung bei der Variante 2 mit der Verbindung zur Kantstraße bei den Hochhäusern?</p> <p>Schallschutz für Hochhäuser? (Beschallung gleich von 2 Seiten bei Varianten 1 + 2)</p> <p>Lärmschutz für die Hochhäuser? Obere Stockwerke?</p>	<p>Die schalltechnische Untersuchung bezieht mehrere Stockwerke der Hochhausbebauung an der Lessingstraße ein. In keinem Stockwerk der Hochhäuser sind Grenzwertüberschreitungen gemäß Verkehrslärmschutzverordnung zu erwarten.</p> <p>Die in der Zusammenfassung der UVS in Tab. 4-2 auf Seite 15 aufgeführten Lärmimmissionspegel (siehe Internet bzw. ausgelegtes Exemplar der Zusammenfassung in der Stadtverwaltung) beziehen sich jeweils auf das am stärksten belastete Stockwerk. Die Hochhausbebauung an der Lessingstraße wird durch den in der Tab. dargestellten Immissionsort „Lessingstr. – Mitte“ repräsentiert.</p> <p>Die anhand des standardmäßig vorgegebenen Verfahrens nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002) errechneten Luftschadstoffbelastungen liegen aufgrund der hohen durchschnittlichen Windgeschwindigkeit und des zu erwartenden geringen LKW-Anteils auf der Nordwesttangente in einem vergleichsweise sehr niedrigen Bereich. Dies gilt auch für die Kantstraße. Die Zusatzbelastungen durch die Nordwesttangente liegen bereits 10m neben der Straße bei den Jahresmittelwerten durchweg unter 3 % der neuen vorsorgeorientierten Grenzwerte der EU.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
133	<p>Wie hoch ist die Lärmgrenzwertüberschreitung in dBA im Schwimmbad?</p> <p>Wie hoch ist die Schadstoff- und Lärmbelastung im Schwimmbad?</p>	<p>Lärmgrenzwerte existieren für Schwimmbäder im Regelwerk des Bundesimmissionsschutzgesetzes nicht. Dies liegt daran, dass Sporteinrichtungen eher als Lärmquelle denn als schutzbedürftige Bereiche eingestuft werden (siehe Sportanlagenlärmschutzverordnung).</p> <p>Nach den Lärmberechnungen von Dorsch Consult liegen die Lärmimmissionen durch die geplante Nordwesttangente im südlichen Liegewiesenbereich etwa bei 54 bis 64 dB(A), im Nahbereich der Straße (< 10 m) auch darüber. Gemessen an den Grenzwerten der 16. BImSchV für den Außenbereich werden die Werte etwa ab einer Entfernung von der geplanten Straße von 10 m voraussichtlich eingehalten.</p> <p>Die Luftschadstoffbelastungen liegen selbst im Nahbereich der Straße aufgrund der hohen durchschnittlichen Windgeschwindigkeit und des zu erwartenden geringen LKW-Anteils auf der Nordwesttangente in einem vergleichsweise sehr niedrigen Bereich. Auch im Bereich der Schwimmbadliegewise ist nicht mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen.</p>
Klima / Luft		

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
134	<p>Wie wird der klimatische Kaltluftabfluss im Aartal durch die Trasse beeinflusst?</p> <p>Inwiefern beeinflusst die Aartalquerung die Kaltluftströmung?</p>	<p>Aufgrund des Brückenbauwerks wird davon ausgegangen, dass Kaltluftströmungen im Aartal allenfalls geringfügig behindert werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die bereits vorhandene Abriegelung des Aartals am westlichen und östlichen Rand des Untersuchungsraumes dazu führt, dass der betroffene Bereich des Aartals nicht ungehindert durchströmt wird. Daher treten bereits heute häufig Situationen mit stagnierender Kaltluft auf.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

**Bosch &
Partner**
G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Tiere / Pflanzen		

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
135	Was ist außer dem Wiesenknopf-Bläuling und Fledermäusen noch erhaltenswert? Gibt es eine Auflistung? Wo nachzulesen?	<p>Zur Erfassung des Schutzgutes Tiere wurden im Jahre 2004 die Tierartengruppen Vögel, Fledermäuse, Tagfalter und Libellen vertieft untersucht (Begehungen, bei Fledermäusen u.a. Netzfangversuche, Detektorkontrollen). Außerdem wurde für das Untersuchungsgebiet zur Nordwesttangente im Frühjahr 2004 vom Büro L.A.U.B. eine Amphibienkartierung durchgeführt.</p> <p>Für Libellen und Amphibien besitzt das Untersuchungsgebiet nur eine allgemeine Bedeutung. So wurden beispielsweise bei 4 Begehungen insgesamt nur 4 Individuen einer Libellenart nachgewiesen. Bei der Amphibienkartierung konnten bei 6 Begehungen keine natürlichen Laichgewässer gefunden werden.</p> <p>Hinsichtlich der Tierartengruppe Tagfalter besitzt das Untersuchungsgebiet, hier v.a. das Aartal sowie der Kotzebacher Berg, eine besondere Bedeutung. Neben dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, dem aufgrund der FFH-Belange ein besonderes Gewicht zukommt, konnten 8 weitere Arten der Roten Listen (von insgesamt 28 Arten) nachgewiesen werden.</p> <p>Im Untersuchungsgebiet konnten weiterhin 10 Fledermausarten nachgewiesen werden, wobei v.a. die auf dem Termin genannte Wochenstube der Fransenfledermaus eine herausragende Bedeutung besitzt. Das Aar- und Kotzebachtal sowie der Kotzebacher Berg besitzen zudem für Vögel eine hohe Bedeutung. Im Untersuchungsgebiet konnten 54 Vogelarten nachgewiesen werden, wovon 16 Arten auf der Roten Liste stehen.</p> <p>Neben den in der Frage angesprochenen Tierarten besitzen Teilräume bzw. Teilflächen des Untersuchungsgebietes auch für andere Schutzgüter (Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild etc.) eine hohe und z.T. sehr hohe Bedeutung und sind somit sicherlich „erhaltenswert“. Dies zeigt auch die Raumwiderstandskarte, die großen Teilen des Untersuchungsgebietes einen hohen Raumwiderstand ausweist. Die detaillierten Ergebnisse der Bestandserfassung und -bewertung der Schutzgüter sind Bestandteil der UVS, die momentan noch nicht abgeschlossen ist.</p>

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

**Bosch &
Partner**

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
136	Gibt es am Osthang des Kotzebachtals Nachtigallen als Standvögel?	Nachtigallen wurden im Rahmen der 2004 im Zuge der UVS durchgeführten avifaunistischen Erhebungen im gesamten Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen.

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
FFH-Belange		
137	Wenn ein FFH-Gebiet tangiert wird, muss dann ein anderes ausgewiesen werden? Wo soll das dann sein???	<p>Wenn ein Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen in einem FFH-Gebiet führt und wenn es dennoch im Rahmen des FFH-Ausnahmeverfahrens zugelassen werden soll, sind sog. Kohärenzmaßnahmen durchzuführen (siehe § 20d Abs. 5 HENatG). Diese Maßnahmen sollen nach dem Gesetzeswortlaut der Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" dienen. Es geht dabei praktisch darum, dass die im Gebiet betroffenen Arten oder Lebensraumtypen an anderer Stelle, aber in räumlich-funktionalem Zusammenhang zum betroffenen Gebiet mit Hilfe landschaftspflegerischer Aufwertungsmaßnahmen gefördert werden, so dass insgesamt keine wesentliche Verschlechterung des Gesamtzustandes für die betroffenen Arten oder Lebensräume im Naturraum eintritt.</p> <p>Eine mögliche Maßnahme ist die Erweiterung des Gebietes im Bereich der Gaigenwiese bzw. der Wiesen im Bereich der Kirche St. Ferrutius in der westlichen Fortsetzung des Aartals und die Förderung der für die betroffene Schmetterlingsart notwendigen Wiesenlebensräume – z.B. durch Nutzungsextensivierung von heute intensiv genutzten Talwiesen.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
138	Was sind <u>erhebliche</u> Beeinträchtigungen?	<p>Der Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ stammt aus den gesetzlichen Vorschriften zum Schutz sog. FFH-Gebiete (siehe § 20d HENatG). Der Begriff beschreibt gewissermaßen eine Beeinträchtigungsschwelle, bei deren Überschreitung ein FFH-Ausnahmeprüfung notwendig wird.</p> <p>Ob eine bestimmte Beeinträchtigung als geringfügig oder als mehr als geringfügig und damit als erheblich einzustufen ist, ist im Einzelfall anhand einer fachgutachtlichen Beurteilung zu ermitteln. Dies erfolgt in der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen sog. FFH-Verträglichkeitsprüfung. Wesentlicher Maßstab für die Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle ist die Frage, ob das Vorhaben die Erreichung der für ein FFH-Gebiet von behördlicher Seite formulierten Zielsetzungen, die auf die langfristige Erhaltung oder Entwicklung von stabilen Vorkommen einzelner Arten oder Lebensraumtypen ausgerichtet sind, wesentlich behindert bzw. beeinträchtigt.</p> <p>Aufgrund der durch die Nordwesttangente notwendigen mehr oder weniger zentralen Querung des FFH-Gebietes „Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt“ wird in der FFH-Verträglichkeitsstudie von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen. Daher ist ein FFH-Ausnahmeverfahren durchzuführen, bei dem auch Maßnahmen zur Kohärenzsicherung geplant werden müssen, um die zu erwartende erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes zu kompensieren.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
139	Welche Kohärenzmaßnahmen sind geplant wegen des geplanten Flächenverbrauchs des ausgewiesenen FFH-Gebiets? Gibt es dazu eine Kostenbilanzierung?	<p>Die Kohärenzmaßnahmen sind derzeit in Planung. In Übereinstimmung mit dem von der Stadt Taunusstein erstellten Sondergutachten zum Vorkommen und zur Verbreitung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings in Taunusstein (Lange und Wenzel 2004) ist derzeit vorgesehen, dass FFH-Gebiet im Bereich der Gaigenwiesen oder der Wiesen an der Kirche St. Ferrutius in Bleidenstadt zu erweitern und die dort vorhandenen Wiesenflächen für die betroffene Schmetterlingsart zu optimieren (Extensivierung, Festlegung geeigneter Mahdzeitpunkte).</p> <p>Die angedachten Flächen haben den Vorteil, dass sie in unmittelbarer Nähe zum betroffenen FFH-Gebiet liegen, eine weitere Schmetterlingskolonie aufweisen und die Austauschbeziehungen der Art in Richtung einer weiteren Kolonie im unteren Roßbachtal bei Bleidenstadt verbessern.</p> <p>Die derzeitigen Suchräume für die Erweiterungsflächen wurden beim 1. Hearing durch Herrn Müller-Pfannenstiel vorgestellt.</p>
140	Inwiefern bieten die <u>bereits heute vorhandenen</u> Kohärenzflächen einen Ausgleich für die stark beeinträchtigte FFH-Fläche?	<p>Kohärenzmaßnahmen innerhalb der vorhandenen FFH-Gebietsgrenzen werden als nicht ausreichend eingeschätzt. Da die Trassenplanung Fläche innerhalb des FFH-Gebietes in Anspruch nimmt, wird eine Erweiterung des FFH-Gebietes für notwendig erachtet. Die angedachte Erweiterung führt darüber hinaus zu einer Verbesserung der Austauschbeziehungen zwischen den verstreut im Aartal vorkommenden Schmetterlingskolonien und damit zu einer deutlichen Verbesserung der Überlebensbedingungen der Art in Taunusstein.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
141	FFH-Gebiet = Verschlechterungsgebot! Wieso wird die Planung überhaupt verfolgt?	<p>Ein FFH-Gebiet stellt keine absolute Planungsschranke dar. Für die Möglichkeit, dass Interessenskonflikte aufgrund eines geplanten Vorhabens mit FFH-Belangen auftreten, hat die FFH-Richtlinie der Europäischen Union selbst das Instrumentarium eines FFH-Ausnahmeverfahrens vorgesehen. Im Rahmen dieses FFH-Ausnahmeverfahrens sieht die FFH-Richtlinie eine Abwägung zwischen den zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen in einem FFH-Gebiet und den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, vor.</p> <p>Um die Interessen des Naturschutzes zu wahren, sieht die FFH-Richtlinie im Rahmen des FFH-Ausnahmeverfahrens darüber hinaus zwingend geeignete Kohärenzmaßnahmen vor.</p>
142	<p>Nach der ausliegenden Bürgerinformation ist die Zerschneidung / Barrierewirkung von Lebensräumen von <i>Maculines nausithous</i> bei Variante 1 am größten. Dennoch wird die Variante als FFH-verträglichste gewertet?</p> <p>Ist das Verschlechterungsverbot für FFH-Gebiete hier berücksichtigt?</p>	<p>Die Vorteile der Variante 1 gegenüber der Variante 2 liegen in der deutlich geringeren Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet. Dies betrifft vor allem Entwicklungsflächen für die mageren Flachlandmähwiesen und damit verbunden die potenzielle Lebensraumfläche für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling. Aufgrund des für die Schmetterlingsart relativ durchlässigen Brückenbauwerkes wird die Länge der Zerschneidungswirkung als weniger relevant eingestuft.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
143	Ist zu erwarten, dass die Falter ihren Standort behalten?	Eine zusammenhängende Kolonie der Falter konnte im Jahr 2004 nur im südlichen Bereich des FFH-Gebietes im Bereich einer Ruderalflur (Brachfläche) sowie der feuchten Hochstaudenflur nachgewiesen werden. Dies liegt daran, dass der eigentliche Lebensraum des Falters, die im Gebiet vorkommenden mageren Flachlandmähwiesen zu früh gemäht wurden und die Nahrungs- und Eiablagepflanze, der Große Wiesenknopf, damit zu früh im Jahr nicht mehr zur Verfügung stand. Zur Gewährleistung der für das Gebiet definierten Ziele ist es notwendig, dass von Seiten des RP Darmstadt Nutzungsaufgaben v.a. im Hinblick auf geeignete Mahdzeitpunkte für die Wiesenflächen im FFH-Gebiet festgelegt werden. Eine entsprechende Nutzung (keine Mahd zwischen 15. Juni und 15. September, kein Walzen der Wiesen, keine Düngung) der Wiesenflächen wird nach Aussage der spezialisierten Schmetterlingsgutachter Lange & Wenzel dafür sorgen, dass die Falter im FFH-Gebiet in einem guten Erhaltungszustand auf Dauer überlebensfähig sind und das Besiedlungspotenzial für das weiter östlich gelegene Aartal sichern.
144	Wäre eine Untertunnelung des Aartals auch problematisch in Bezug auf den FFH-Status? Wenn nein, warum wird kein Tunnel angedacht?	Eine Tunnellösung würde zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen. Im übrigen ist die Geländesituation für eine Tunnellösung ungeeignet. Die südliche Anfahrtsrampe zum Tunnel läge ebenfalls im FFH-Gebiet, so dass eine vollständige Schonung des Gebietes durch eine Tunnellösung nicht erreichbar ist. Eine Anbindung an die K700 wäre unmöglich, da das Gelände dort ansteigt und die Länge des Tunnels nicht ausreichend wäre, um den Höhenunterschied zu überwinden.

**Nordwesttangente Taunusstein (Hahn)
Beantwortung der Fragen zum 1. Hearing**

Bosch &
Partner

G m b H

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
145	Wird die Qualität des Kotzebachtals langfristig durch Brückenbau und Schadstoffstreuung negativ belastet ? (d.h. FFH-Schutz wird ausgehöhlt?)	<p>Die Brücke über das Kotzebachtal führt vor allem zu dauerhaften visuellen Beeinträchtigungen. Der Brückenbau, also die Bauphase, selbst führt vor allem zu temporären Beeinträchtigungen. Langfristig sind durch die Baumaßnahmen selbst lokale Bodenverdichtungen nicht vollständig auszuschließen.</p> <p>Die Schadstoffimmissionen bilden bei der Nordwesttangente keine Konfliktschwerpunkt. Die Luftschadstoffbelastungen liegen selbst im Nahbereich der Brücke aufgrund der hohen durchschnittlichen Windgeschwindigkeit und des zu erwartenden geringen LKW-Anteils auf der Nordwesttangente in einem vergleichsweise sehr niedrigen Bereich. Zu erwarten sind allerdings langfristige Schadstoffakkumulationen im Boden im Nahbereich der Trasse. Von diesen Schadstoffakkumulationen gehen absehbar allerdings keine Gesundheitsgefährdungen für den Menschen aus.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Umweltuntersuchung – Sonstiges		
146	In wie weit sind Schutzgebiete (Natur, Wasser, FFH etc) beeinträchtigt, vom Bau der NWT?	<p>Die Beeinträchtigung der Schutzgebiete wird vollständig in der UVS dargestellt.</p> <p>Im Aartal wird das FFH-Gebiet und das Landschaftsschutzgebiet von allen drei Varianten gequert. Dies führt v.a. zu Flächenverlusten und Zerschneidungswirkungen im Aartal. Diese Beeinträchtigungen werden bei Realisierung der Planung durch landschaftspflegerische Aufwertungsmaßnahmen in der näheren Umgebung im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung kompensiert.</p> <p>Im nördlichen Bereich des Kotzebachtals bzw. auf der westlich des Kotzebachtals gelegenen Hochfläche wird durch die Varianten 1 und 2 eine Wasserschutzzone Stufe III durchfahren, durch Variante 3 wird auch die Wasserschutzzone Stufe II tangiert. Dies bedeutet, dass spezielle Anforderungen an die Entwässerung der Straße zu stellen sind, damit kein verschmutztes Straßenabflusswasser in den Grundwasserkörper gelangt.</p>
147	Was ist mit Ausgleichsfläche? Boden ist nicht vermehrbar!	<p>Eine Ausgleichsplanung wird erst auf der nächsten Planungsstufe durchgeführt. Ein Schwerpunkt der Ausgleichsplanung wird voraussichtlich in den angedachten Kohärenzflächen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet liegen.</p>

Lfd. Nummer	Fragen	Antworten
Allgemein		
148	<p>Ändert sich die Betrachtung unter Einbeziehung der möglicherweise geplanten Anbindung an die Landesstraße nach Wingsbach (insb. in Bezug auf die Lärmbelastung)?</p>	<p>Aufgrund der eigenständigen Verkehrsfunktion des südlichen Teils der Nordwesttangente Hahn (Erschließung Hahn-Nord, Entlastung der Ortsdurchfahrten Hahn und Bleidenstadt) soll zunächst diese erste Stufe realisiert werden. Dem entsprechend bezieht sich die UVS nur auf diese südliche erste Stufe.</p> <p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde auch die vollständige Nordwesttangente hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit betrachtet. Danach steigen die Verkehrszahlen auf der Nordwesttangente im Vergleich zur alleinigen Realisierung des südlichen Teils von 9.600 auf 10.500 KFZ/24h (Abschnitt Aartalquerung) bzw. von 2000 auf 5.700 (Abschnitt nördlich Schwimmbad)</p> <p>Aus dem Vergleich der Verkehrszahlen lässt sich schließen, dass die Größenordnung der Immissionen ähnlich sein wird. Insofern sind keine völlig neuen Umweltauswirkungen zu erwarten.</p> <p>Wichtig ist allerdings, dass über die nördliche Fortführung in einem eigenen Zulassungsverfahren entschieden wird. Dort wird eine eigenständige Entscheidung zu treffen sein, die durch die erste Stufe der Nordwesttangente nicht vorprogrammiert ist.</p>



Nordwesttangente Hahn Mitwirkende 2. Hearing



Im 1. Hearing haben sich folgende Organisationen zur Mitwirkung bereit erklärt:

1. Lessingstraße & Pestalozzistraße Nord
2. IG Grundstückseigentümer Hahn Nord II
3. Anlieger Westl. Straße Zum Schwimmbad
4. Initiative Grillparzerstraße
5. Evangelische Kirchengemeinde
6. Seniorenzentrum Taunusstein GmbH
7. BI Ortsumgehung Bleidenstadt
8. Bürgerinitiative Keine Nordwest-Umgehung Hahn
9. Bürgerinitiative Watzhahn
10. BI Kantstraße
11. BI Ortskernentlastung Hahn
12. Menschen, die sich selbst vertreten



Nordwesttangente Hahn Mitwirkende 2. Hearing



13. JuKuz
14. Mütter- und Frauenzentrum
15. SEB IGS „Obere Aar“ Tsst.-Hahn
16. TSV Bleidenstadt
17. Lokale Agenda 21
18. Einzelhandelsverband
19. Gewerbeverein Taunusstein
20. BUND
21. Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen KV RTK
22. Naturschutzhaus e.V.
23. Bündnis 90 / Die Grünen
24. AK Aartalbahn Untergruppe Verkehr

Falls Sie sich einer Gruppierung anschließen möchten, wenden Sie sich bitte an die Projektbeauftragte :Frau Dorte Meyer-Marquart, Tel. 06022/31621, Fax 06022 - 5073-56, E-Mail: info@meyer-marquart.de.

Sie wird den Kontakt herstellen. Bitte haben Sie Verständnis, wenn wir aus datenschutzrechtlichen Gründen an dieser Stelle nur die Gruppierung und deren Vertreter auflisten.