

Alternativen in der Verkehrsplanung

Flüsterasphalt

Flüsterasphalt ist ein Asphalt mit einer offenporigen Oberflächenstruktur. Eine lärmindernde Wirkung setzt erst ab einer Geschwindigkeit von >70 km/h ein. Da im Ortskern die Geschwindigkeit im Bereich zwischen 30 und 50 km/h liegt, würde der Einbau von Flüsterasphalt zu keiner Lärmreduzierung für die Anwohner führen.

Ausbau des Radwegenetzes

Abgesehen von den topografischen Verhältnissen könnte der Radverkehr nur einen geringen Anteil des Verkehrs von Hahn-Nord kompensieren, nämlich nur einige Binnenfahrten nach Bleidenstadt und Hahn-Südwest, wenn es tatsächlich gelingen sollte, den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern. Auch dann ist der Radverkehr keine Alternative zur NWT.

Damm anstatt Brücke

Das Brückenbauwerk über das Aartal wurde im Hinblick auf eine möglichst große ökologische Durchlässigkeit mit einer vergleichsweise großen lichten Weite von ca. 210 m konzipiert. Dies ermöglicht für

den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling sowie für weitere in der Aue vorkommende Tierarten die weitgehende Aufrechterhaltung der Durchgängigkeit des Auenbereiches.

Durch die Brücke bleibt außerdem das Überschwemmungsgebiet der Aar weitgehend unberührt. Ein Dammbauwerk staut die Kaltluftströmung, ein Brückenbauwerk tut dies nicht. Vorteile ergeben sich weiterhin aus einer geringeren Flächeninanspruchnahme der Brücke gegenüber einem Dammbauwerk.

Auch wenn die Querung des Aartals mit einem Brückenbauwerk das Landschaftsbild beeinträchtigt, bleiben die Blickbeziehungen entlang der Aar sowie der Auencharakter des Bereichs gerade durch eine Brücke erhalten. Ein Dammbauwerk würde das Aartal in zwei abgeriegelt wirkende Bereiche teilen, die typische Weiträumigkeit eines Auenbereichs wäre nicht mehr gegeben.

Demnach bietet die Brücke über die Aar Vorteile gegenüber einer Trassenführung in Dammlage.

HINWEIS

Die Stadtverordnetenversammlung, in der darüber entschieden wird, ob und welche der drei zur Diskussion stehenden Trassenführungen weiter verfolgt werden soll, findet am

Donnerstag, 29. September, 19 Uhr im Bürgerhaus Taunus

statt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger sind herzlich eingeladen, dieser Stadtverordnetenversammlung beizuwohnen.



IMPRESSUM:

Herausgeber: Magistrat der Stadt Taunusstein
Aarstraße 150
65232 Taunusstein
nordwesttangente@taunusstein.de

Verantwortlich: Bürgermeister der Stadt Taunusstein,
Michael Hofnagel

Redaktion: Heike Barth

Realisation: Agentur SloGA GmbH,
Wiesbaden

Taunusstein KONKRET

Direkte Information aus dem Taunussteiner Rathaus

AUSGABE September / 2005

www.taunusstein.de

Spannende Entscheidungsphase zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente

Für die Nordwesttangente geht es in die spannende Phase der Entscheidung. Nachdem nunmehr die Argumente Pro und Contra durch die Bürgerbeteiligung „Mitwissen + Mitreden“ zusammen getragen und dokumentiert sind, ist es Ende September an den Parlamentariern zu entscheiden, ob und welche der drei zur Diskussion stehenden Trassenführungen weiter verfolgt werden soll.

Als weitere Entscheidungsgrundlage wird in der zweiten Septemberwoche die Verwaltung den Gremienvertretern „Ergänzende Informationen zur Nordwesttangente“ vorstellen und veröffentlichen. In diesen werden die in der

Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern aufgeworfenen Fragestellungen durch Stellungnahmen der Planer und der Verwaltung aufgegriffen. Diese Unterlage wird ebenso wie die vorangegangenen Informationen und Dokumentationen zur Nordwesttangente auf der Internetseite der Stadt Taunusstein (www.taunusstein.de) zum Herunterladen bereit stehen und im Rathaus (Raum 105 a) zur Einsicht ausliegen.

Dieser Newsletter gibt auszugsweise einige Antworten auf die häufigsten Fragestellungen aus der Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern wieder.



Wohnflächen- und Einwohnerentwicklung 2004 - 2020

Die heutige Nachfrage von rund 600 Bauwilligen und 20 Bauträgern belegt in Taunusstein einen weiterhin großen Bedarf an Wohnbauflächen. Auch seitens der Regionalplanung wird dieser Bedarf gesehen und er wurde im Regionalplan Südhessen 2000 mit 56 ha beziffert. Aufgrund der Lage von Taunusstein im Verdichtungsraum Rhein-Main und wegen seiner

Familienfreundlichkeit, die sich auch im Bodenbevorratungsprogramm für junge Familien mit Kindern ausdrückt, wird auch in den nächsten 15 Jahren noch ein überdurchschnittlicher Anstieg der Bevölkerung zu erwarten sein. Der Verkehrsuntersuchung für die Nordwesttangente Hahn liegt daher folgende Entwicklung bis 2020 zugrunde:

1. In den vorhandenen Baugebieten Röder (Bleidenstadt), Spitz, Lauterbach und Ehrenmal (Hahn), Freiacker (Wehen), Kleines Feld, Kornblumenweg, Siedlung Platte und Gutenbergstraße (Neuhof), Kriemhildstraße (Niederlibbach) können bis 2020 noch verfügbare Flächen bebaut werden. Aus dieser Restbebauung kann ein Einwohnerzuwachs von ca. 740 Einwohnern abgeleitet werden.
2. Bis 2020 werden weitere Baugebiete über Bodenbevorratung realisiert werden können. Ziel der Bodenbevorratung ist es, vergünstigte städtische Grundstücke vorzugsweise an kinderreiche Familien, welche bereits in Taunusstein leben oder arbeiten, zu vergeben. In den Stadtteilen Hambach, Niederlibbach, Orlen, Seitzenhahn und Wingsbach ist geplant bzw. schon damit begonnen worden, entsprechende Wohnbaugebiete auszuweisen. Deren Umsetzung ist abhängig von dem Zeitpunkt, zu dem die Flächen für die Stadt verfügbar sind. Hieraus wird ein Einwohnerzuwachs von ca. 230 Einwohnern bis 2020 erwartet, da der freiwerdende Wohnraum erfahrungsgemäß durch Zuzug wieder aufgefüllt wird.
3. Darüber hinaus sind in der Siedlungsentwicklung bis 2020 als Neubaugebiete angesetzt worden:

Bleidenstadt „Schillberg“	ca. 370 Einwohner
Hahn „Hahn-Nord II“	ca. 990 Einwohner

Hahn „Westlich der Lessingstraße“ ca. 70 Einwohner
 Hahn „Schaußberg“ ca. 240 Einwohner
 Wehen „Ochsenwiese 1. Abschnitt“ ca. 450 Einwohner
 In Summe leitet sich hieraus ein Einwohnerzuwachs von ca. 2.100 Einwohnern ab.

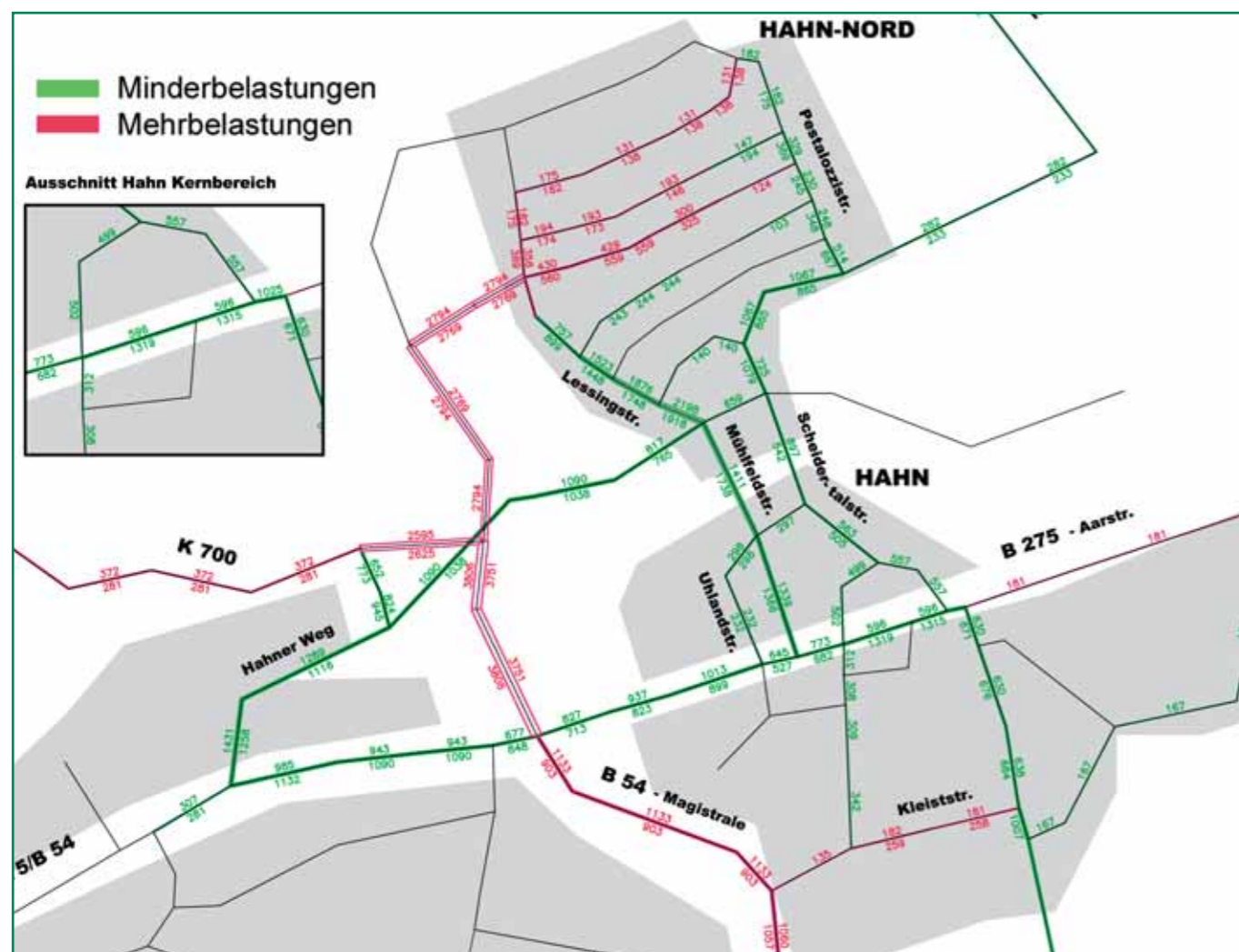
4. Zusätzlich ist ein Einwohnerzuwachs von rund 50 Einwohnern infolge Verdichtung in dem Sanierungsgebiet Wehen berücksichtigt worden.

Der bis 2020 zu erwartende Einwohnerzuwachs beträgt in der Summe rund 3.100 Einwohner.

Verkehrsuntersuchung ohne Berücksichtigung der Neubaugebiete

Von der Ingenieurgesellschaft DORSCH CONSULT, Büro Wiesbaden, wurden die verkehrlichen Auswirkungen erneut untersucht. In der Prognose wurden hierbei die Neubaugebiete Hahn-Nord II und

Schaußberg im Stadtteil Hahn sowie Schillberg im Stadtteil Bleidenstadt nicht mehr berücksichtigt. Damit wurden 1.600 Einwohner weniger in die verkehrliche Prognose eingestellt.



Differenzbelastungen der Planungsvariante 1 mit Nordwesttangente gegenüber dem Prognose-Nullfall ohne Nordwesttangente ohne Berücksichtigung der Neubaugebiete Hahn-Nord II, Schausßberg und Schillberg (Angaben in KFZ / 24 Std.)

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Mehr-/Minderbelastungen einzelner Straßenzüge für 2020 bei Bau der Nordwesttangente unter Berücksichtigung der

Neubaugebiete denjenigen ohne Berücksichtigung der Neubaugebiete gegenüber gestellt:

Straße	Mehr-/Minderbelastung inkl. Neubaugebiete		Mehr-/Minderbelastung ohne Neubaugebiete	
	Kfz/24 Std.	in %	Kfz/24 Std.	in %
Hahner Weg Süd	- 2.900	- 48 %	- 2.700	-- 51 %
Zum Schwimmbad westlich Lessingstraße	- 1.900	- 65 %	- 1.900	- 62 %
Zum Schwimmbad Ost	- 700	- 33 %	- 700	- 33 %
Lessingstraße nördlich Schillerstraße	- 2.600	- 61 %	- 1.700	- 50 %
Lessingstraße nördlich Zum Schwimmbad	- 4.900	- 73 %	- 3.800	- 69 %
Pestalozzistraße nördlich Arndtstraße	- 1.200	- 63 %	- 400	- 50 %
Pestalozzistraße nördlich Schillerstraße	- 1.300	- 44 %	- 500	- 28 %
Pestalozzistraße nördlich Scheidertalstraße	- 2.000	- 42 %	- 1.200	- 33 %
Mühlweg	- 450	- 58 %	- 300	- 50 %
Umlandstraße	- 450	- 14 %	- 450	- 14 %
Mühlfeldstraße Nordabschnitt	- 4.300	- 63 %	- 3.200	- 57 %
Mühlfeldstraße Südabschnitt	- 4.000	- 53 %	- 2.700	- 44 %
Scheidertalstraße südwestlich Pestalozzistraße	- 2.600	- 29 %	- 1.900	- 24 %
Scheidertalstraße südlich Zum Schwimmbad	- 2.000	- 22 %	- 1.400	- 18 %
Scheidertalstraße südlich Mühlweg	- 1.500	- 17 %	- 1.100	- 13 %
Scheidertalstraße südlich Bahnhofstraße (Einbahnstr.)	- 700	- 11 %	- 600	- 10 %
Bahnhofstraße	- 800	- 15 %	- 500	- 10 %
Wiesbadener Straße	- 1.800	- 15 %	- 1.300	- 11 %
Aarstraße östlich Hahner Weg	- 2.500 bis 2.800	- 15 % bis - 19 %	- 2.100	- 13 %
Aarstraße östlich Magistrale	- 2.400	- 12 %	- 1.500 bis - 1.900	- 8 bis -10 %
Aarstraße zwischen Bahnhofstraße und Hahner Dreieck	- 1.700	- 8 %	- 1.900	- 9 %

Gegenüberstellung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zu den Mehr-/Minderbelastungen einzelner Straßenzüge für 2020 bei Bau der Nordwesttangente unter Berücksichtigung der Neubaugebiete mit denjenigen ohne Berücksichtigung der Neubaugebiete

Die vorstehende Gegenüberstellung belegt, dass auch wenn die Neubaugebiete in der Prognose unberücksichtigt bleiben, die Nordwesttangente zu einer erheblichen Entlastung im innerstädtischen Straßennetz führt.

Wenn die Neubaugebiete in Hahn und Bleidenstadt nicht berücksichtigt werden, ergeben sich für die Arndt- und Kantstraße allerdings die gleichen Mehrbelastungen, wie sie bei der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung der Neubaugebiete berech-

net wurden. Durch verkehrlenkende Maßnahmen, die im Detail noch zu untersuchen sind, kann eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehre und damit eine Verminderung dieser Belastung noch erreicht werden.

Ohne die Neubaugebiete in Hahn und Bleidenstadt reduzieren sich die gefahrenen Fahrzeugkilometer immer noch um rd. 6.500 km/Tag (= 23,4 %) ohne Aarstraße bzw. rd. 9.100 km/Tag (= 13,5%) mit Aarstraße. Dadurch werden auch Schadstoffe und Lärm reduziert.