



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

# **Ergänzende Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn**

**September 2005**

## Inhaltsverzeichnis

1.	Leitbild der Stadt Taunusstein	Seite	1 - 2
2.	Planungsgrundlagen	Seite	3 - 9
3.	Städtebauliche Entwicklung	Seite	10 - 12
4.	Prognosenullfall (ohne Neubaugebiete)	Seite	13 - 19
5.	Verkehrliche Auswirkungen	Seite	20 - 21
6.	Verkehrliche Alternativen zur Nordwesttangente	Seite	22 - 23
7.	Straßenbautechnische Planung und Alternativen	Seite	23 - 24
8.	FFH	Seite	24 - 25
9.	Bestandsbewertung	Seite	25
10.	Auswirkungsprognose	Seite	26 - 30
11.	Finanzierbarkeit der Nordwesttangente Hahn	Seite	31 - 33

### Anlagen:

13.1 – 13.2	: Prognose-Nullfall ohne Neubaugebiete – Querschnittbelastungspläne
14.1 – 14.2	: Planungsfall 3.1 ohne Neubaugebiete – Querschnittbelastungspläne
14.3 – 14.4	: Planungsfall 3.1 ohne Neubaugebiete – Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall

Lärmisophonendarstellung Friedhof

## 1. Leitbild der Stadt Taunusstein

Das von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Taunusstein am 02.05.2005 verabschiedete Gesamtleitbild und die Teilleitbilder Soziales, Natur/Umwelt, Kultur/Freizeit, Wirtschaft/Verwaltung und Stadtentwicklung/Verkehr beinhalten diverse Strategien, die in der Argumentation zur Nordwesttangente herangezogen werden können und die teilweise im Zielkonflikt miteinander stehen. An dieser Stelle sind die besonders relevanten Teilleitbilder „Natur, Umwelt“ und „Stadtentwicklung, Verkehr“ wiedergegeben.

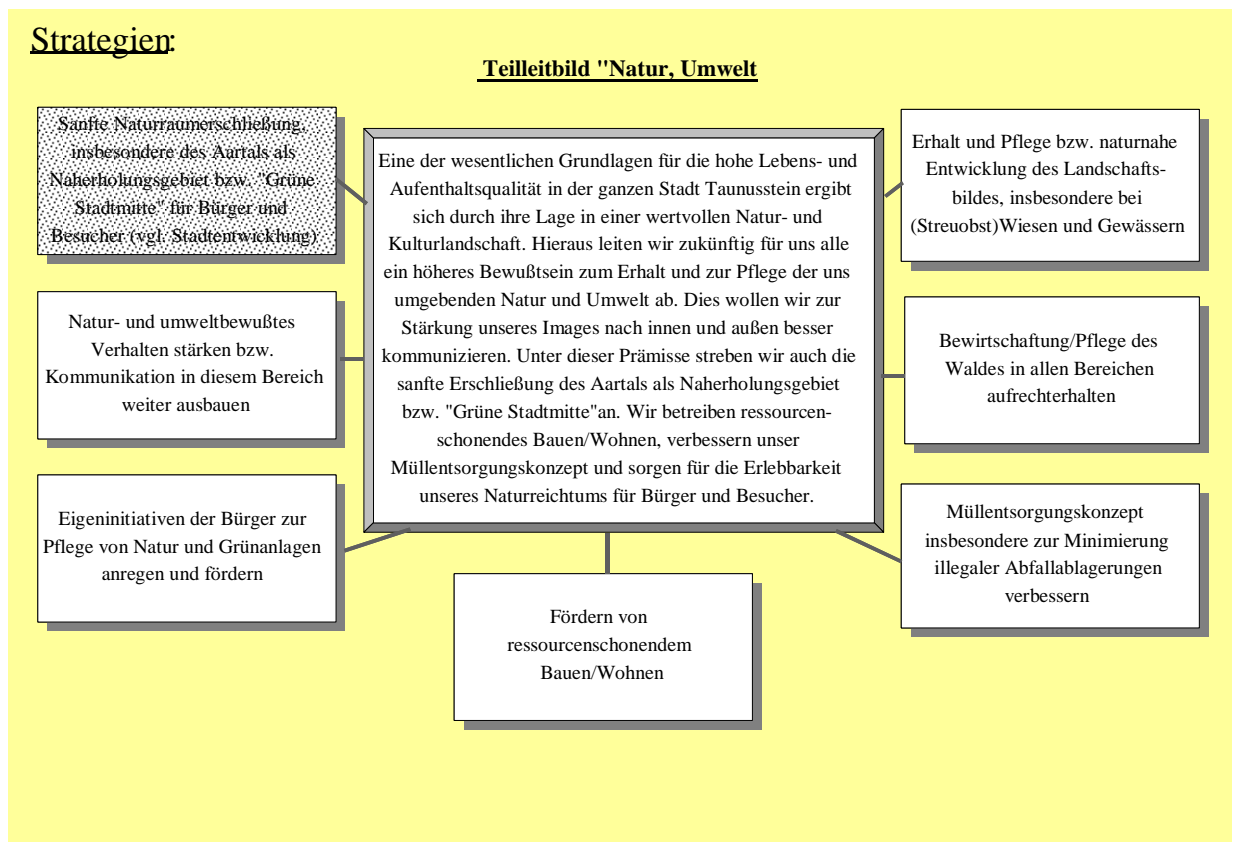


Abb. 1: Teilleitbild „Natur, Umwelt“

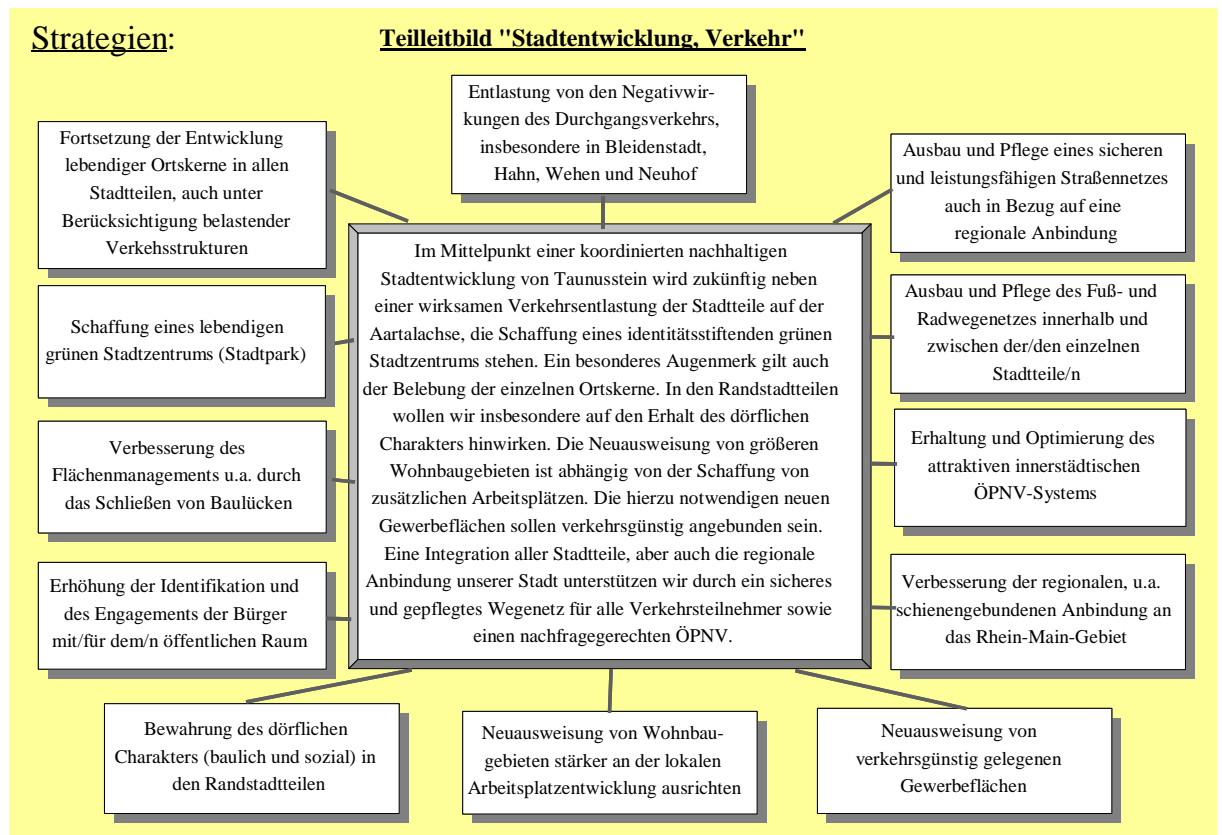


Abb. 2: Teilleitbild „Stadtentwicklung, Verkehr“

## 2. Planungsgrundlagen

### 2.1. Regionalplanprognosen

Im Regionalplan Südhessen 2000 ist der maximale Bedarf an Siedlungsfläche für die Stadt Taunusstein in 2010 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.

Der Regionalplan Südhessen 2000 wird zur Zeit fortgeschrieben. Eine wesentliche Grundlage der Fortschreibung wird auch die demografische Entwicklung sein. Eine Beteiligung der Kommunen hat bislang noch nicht stattgefunden, sodass auch nicht bekannt ist, ob der maximale Bedarf an Siedlungsfläche sich verändert.

*Taunusstein wird auch weiterhin ein Schwerpunkt der Wohnsiedlungsentwicklung sein!*

Grundsätzlich ist folgendes zu dem im Regionalplan angegebenen Bedarf an Siedlungsflächen anzumerken:

1. Es handelt es um einen **maximalen** Bedarf an Siedlungsflächen bis 2010.
2. Erst die Vielzahl und Lage von potentiellen Siedlungsflächen ermöglicht der Stadt Taunusstein eine geordnete städtebauliche Entwicklung in Verbindung mit dem von den städtischen Gremien beschlossenen Bodenbevorratungsprogramm für junge Familien (100 %-iger Ankauf der Flächen durch die Stadt Taunusstein und Weitergabe von begünstigten städtischen Baugrundstücken). Das heißt, der ausgewiesene 56 ha große, maximale Bedarf an Siedlungsfläche ist als Pool zu verstehen, der entsprechend der städtebaulichen Entwicklung, dem Bedarf, der Flächenverfügbarkeit etc. in Anspruch genommen wird. Dass ein Ansatz von 56 ha im Regionalplan Südhessen 2000 durchaus angezeigt ist, ergibt sich schon aus der Zahl der Bewerbungen für städtische Baugrundstücke (siehe Kap. 2.4: ca. 600 Private Bewerber und Anfragen von ca. 20 Bauträgern).

## 2.2 Einwohnerentwicklung der Stadt Taunusstein 1972 - 2004

Die Einwohnerzahl der Stadt Taunusstein steigt kontinuierlich an. Dies hat Taunusstein nicht zuletzt seiner Lage im Rhein-Main-Gebiet und seiner Attraktivität als Wohnstandort zu verdanken. Die nachfolgende Graphik verdeutlicht die Einwohnerentwicklung ab Gründung der Stadt. Als Zusatzinformation ist jeweils der Zeitpunkt der Erschließung von Neubaugebieten ab 1992 eingetragen. Nach einer vorübergehenden Abflachung in den 90er Jahren steigt die Einwohnerzahl seit 2000 wieder deutlich und kontinuierlich an.

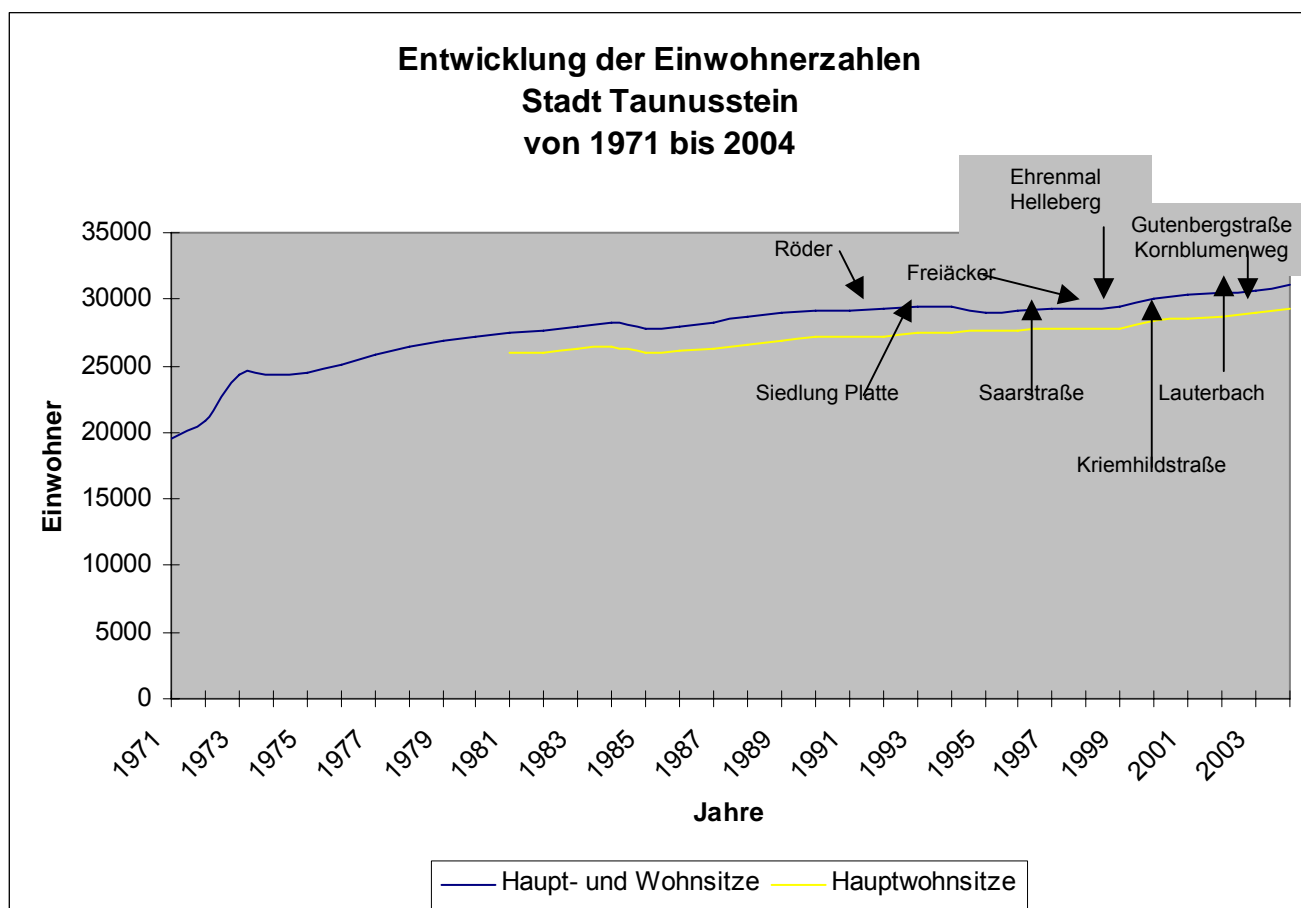


Abb. 3: Einwohnerentwicklung 1971 – 2004 (Stand jeweils 31.12.) und Zeitpunkte der Erschließung von Neubaugebieten

Die Stadt Taunusstein hatte in den letzten 15 Jahren (1990 – 2004) im Mittel einen jährlichen Einwohnerzuwachs bei den Erstwohnsitzen von 0,6 % sowie im selben Zeitraum einen Zuwachs von insgesamt 7,5 %. In den letzten 5 Jahren (2000 – 2004) lag das Wachstum der Erstwohnsitze im Mittel bei jährlich 1,0 % (Maximum 1,8% in 2000).

## 2.3 Prognosen der Einwohnerentwicklung im Vergleich

In der Prognose der Bevölkerungsentwicklung (siehe Abbildungen 4 und 5) für die Jahre 2003 – 2020 sieht das Hessische Statistische Landesamt (HSL) ein **Wachstum von + 2,4 %** (obere Variante) bzw. von **- 0,5 %** (untere Variante) für den Rheingau – Taunus – Kreis. Eine eigene Prognose für Taunusstein gibt es nicht.

## Bevölkerungsentwicklung

Prognose HSL 2003 – 2020 (obere Variante)

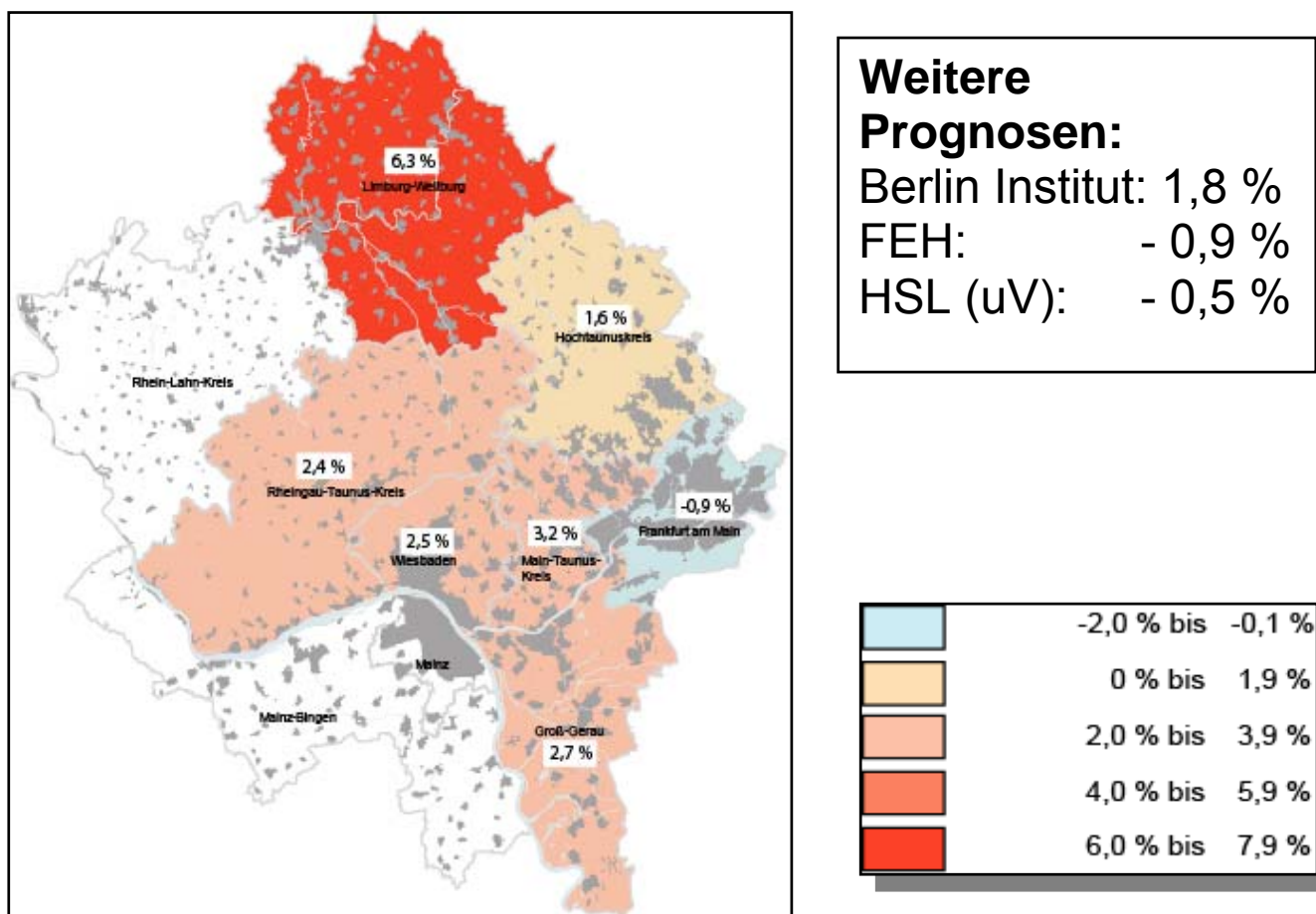


Abb. 4: Bevölkerungsprognose Hessisches Statistisches Landesamt 2003 – 2020 (Obere Variante)

Quelle: ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme, Darmstadt

In weiteren Prognosen für diesen Zeitraum hat das Berlin-Institut für Bevölkerung und Entwicklung ein **Wachstum von + 1,8 %** ermittelt und die Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen (FEH) eine konservative Annahme von – 0,5 %.

Neben der zuvor aufgezählten Bandbreite der Prognosen kann es aber durch die Lage der Städte und Gemeinden (Stichwort „Speckgürtel“) und auch durch Reaktionen und Handlungen der einzelnen Kommunen zu grundlegenden unterschiedlichen Entwicklungen kommen. Hier kann letztendlich auch die Stadt Taunusstein selbst Einfluss auf ihre Entwicklung nehmen.

## **2.4. Wohnflächen- und Einwohnerentwicklung 2004 - 2020**

Alleine die Bewerbung von Bauwilligen (606 Bewerber, Stand 1.8.2005) belegt den Wachstumsdruck, der insbesondere durch die Lage von Taunusstein bedingt ist. Hieraus lässt sich folgender Bedarf ableiten: Aufgrund der Ortsrandlagen und dem ländlichen Charakter der Stadt Taunusstein wird von im Mittel 500 m<sup>2</sup> pro Baugrundstück (Einzelhaus-, Doppelhausbebauung) ausgegangen. Hieraus ergibt sich ein Nettobauflächenbedarf von 300.000 m<sup>2</sup> zzgl. 30 % für Erschließungsflächen, öffentliche Grünflächen, Infrastruktur etc., ergibt eine Fläche von 390.000 m<sup>2</sup> (39 ha), die aus der Nachfrage der ca. 600 Bauwilligen abgeleitet werden kann. Neben den Bewerbern für städtische Baugrundstücke liegen zur Zeit weitere Anfragen von 126 Firmen sowie 21 Bauträgern vor. Dabei übersteigt die Nachfrage nach Grundstücken für Einzel-, Reihen- bzw. Doppelhäuser deutlich den Geschosswohnungsbau.

Der Planung für die Nordwesttangente Hahn liegt folgende Entwicklung bis 2020 zugrunde. Basisjahr ist das Jahr 2004. Es wird davon ausgegangen, dass vorhandene Baugebiete weiter bebaut werden, dass neue Baugebiete (auch über Bodenbevorratung) ausgewiesen werden und dass eine innerörtliche Verdichtung durch Bebauung von Baulücken stattfindet. Der Einwohnerzuwachs wurde über die Bauflächen abgeschätzt.

1. In den vorhandenen Baugebieten Röder (Bleidenstadt), Spitz, Lauterbach und Ehrenmal (Hahn), Freiäcker (Wehen), Kleines Feld, Kornblumenweg, Siedlung Platte und Gutenbergstraße (Neuhof), Kriemhildstraße (Niederlibbach) werden bis 2020 noch verfügbare Flächen bebaut. Maximal kann aus dieser Restbebauung ein Einwohnerzuwachs von ca. 860 Einwohnern abgeleitet werden. In der Verkehrsprognose wurden konservativ hiervon jedoch nur 740 zusätzliche Einwohner (86%) berücksichtigt.
2. Bis 2020 werden weitere Baugebiete über Bodenbevorratung realisiert werden können bzw. sie befinden sich bereits in der Realisierung. Für die folgenden Stadtteile wurden Flächen abgeschätzt und in Ansatz gebracht: Hambach (1,7 ha), Niederlibbach (1 ha), Orlen (2 ha), Seitzenhahn (2 ha) und Wingsbach (1,1 ha). Deren Umsetzung ist abhängig von dem Zeitpunkt, zu dem die Flächen für die Stadt verfügbar sind. Daher wurden ebenfalls konservativ nur etwa 40 % des aus der Gesamtzuwachsfläche von 7,8 ha ableitbaren Einwohnerzuwachs von 550 Einwohnern in Ansatz gebracht. Die Verkehrsprognose hat somit nur einen Zuwachs von 230 Einwohnern in Bodenbevorratungsgebieten berücksichtigt.

3. Darüber hinaus sind für die 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. Unberücksichtigt bleibt hierin bis 2020 eine Bebauung eines 2. Abschnittes Kornblumenweg in Neuhof.

4. Zusätzlich ist ein Einwohnerzuwachs von ca. 415 Einwohnern infolge Verdichtung durch Schließen der Baulücken in den Ortskernen Bleidenstadt, Hahn und Wehen denkbar. Da es sich hierbei jedoch um Privatbesitz handelt, dessen Verfügbarkeit von den Eigentümern abhängig ist, wurde in die Verkehrsprognose nur ein Zuwachs von 50 Einwohnern im Sanierungsgebiet Wehen eingestellt. Erfahrungen anderer Kommunen zeigen deutlich, dass ein „Zwang“ zur Bebauung solcher „Restgrundstücke“ sich nicht realistisch ausüben lässt.

Als Zuwachswohnbaufläche wurde für die Bodenbevorratung von einem Potential von insgesamt 7,8 ha und für die Neubaugebiete von insgesamt 22,3 ha ausgegangen. Damit liegt der **Wohnbauflächenzuwachs** mit in der Summe rund 30 ha **deutlich unter dem im Regionalplan Südhessen für Taunusstein für 2010 ausgewiesenen Wohnbauflächenzuwachs** von 56 ha. In der **Entwicklungsabschätzung bis 2020** wurde zudem eine **eher vorsichtige Schätzung** zum künftigen Siedlungsflächenzuwachs vorgenommen, da die Bodenbevorratungsflächen nur zu 40% Berücksichtigung fanden.

Als Ansätze zur Abschätzung der hieraus entstehenden Einwohnerentwicklung sind je nach Baugebiet zwischen 20 und 45 Wohneinheiten je Hektar und entsprechend des Regionalplanes Südhessen 2,3 Einwohner je Wohneinheit eingeflossen. Bei den Bodenbevorratungsgebieten wurde aufgrund der städtischen Richtlinien dieser Wert auf 3 Einwohner je Wohneinheit erhöht.

Der bis 2020 auf dieser Basis abgeleitete Einwohnerzuwachs beträgt in Summe rund 3.100 Einwohner, das ist ein Zuwachs von rund 10 % gegenüber der Einwohnerzahl von 2004 (ca. 29.300 Erstwohnsitze). Danach hätte die Stadt Taunusstein im Jahre 2020 rd. 32.400 Einwohner mit erstem Wohnsitz. Damit würde der Einwohnerzuwachs, wie er in den letzten 5 Jahren stattgefunden hat, sich fortsetzen. Mit dem Einwohnerzuwachs ist zwangsläufig auch ein Verkehrszuwachs verknüpft, zu dem sogar die Zweitwohnsitze noch hinzugerechnet werden müssten.

Die Stadt Taunusstein profitiert dabei deutlich von ihrer Lage und der Familienfreundlichkeit.

Insbesondere durch die Vergabe der städtischen Grundstücke im Rahmen der Bodenbevorratung werden kinderreiche Familien, die bereits hier arbeiten oder leben, begünstigt und es soll damit eine familienfreundliche Eigenentwicklung der Stadtteile

erreicht werden. In den größeren Stadtteilen wie Bleidenstadt, Hahn und Wehen konnte bisher das Bodenbevorratungsprogramm nicht umgesetzt werden. Dies wird aber ausdrücklich angestrebt.

Mit der Umsetzung der kurz-, mittel-, und langfristigen Maßnahmen des Verkehrskonsenses soll z.B. künftig auch in diesen Stadtteilen eine städtebaulich vertretbare Eigenentwicklung ermöglicht werden. Dies bedeutet nicht die Ausweisung von zusätzlichen neuen Baugebieten, sondern die abschnittsweise und bedarfsorientierte Umsetzung der schon seit langer Zeit vorgesehenen Baugebiete (z.B. Hahn-Nord und Schillberg). Zielsetzung der Stadt Taunusstein ist es, mit Hilfe des Bodenbevorratungsprogramms begünstigte städtische Baugrundstücke für eine Eigenentwicklung in **allen** Stadtteilen zur Verfügung zu stellen.

Die städtebauliche Entwicklung setzt aber nicht allein auf die Ausweisung von Neubaugebieten, sondern auch auf die Innenentwicklung. Hier ist insbesondere die Aufwertung der Ortskerne angestrebt (Dorferneuerung Neuhof, Teilnahme der Stadtteile Wingsbach und Niederlibbach am Wettbewerb „Unser Dorf“ 2005, städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in Wehen, Rahmenplan Wingsbach, B-Plan Ortskern Bleidenstadt, Planung des Neuen Hahner Zentrums etc.). Hiermit soll auch eine innerörtliche Wohnbauentwicklung und Verdichtung in den einzelnen Stadtteilen gefördert werden.

Die Bebauung von Baulücken und Baugebieten, die nicht dem Bodenbevorratungsprogramm zuzuordnen sind, gestalten sich dabei schwieriger, da diese fast ausschließlich in Privatbesitz sind (siehe 2.4.(1)).

Je nach Inanspruchnahme der Flächen wird von einer mittel- bis langfristigen Einwohnerentwicklung von rund 0,8 bis 1 % pro Jahr (ca. 200 bis 300 Einwohner pro Jahr) ausgegangen. Die maximale Einwohnerentwicklung (Gesamt = 1. Wohnsitz & 2. Wohnsitz) wird langfristig bei max. 35.000 Einwohnern gesehen und trägt damit auch den demographischen Prognosen Rechnung.

Der steigende Wohnflächenbedarf (Wohnfläche / Person) wirkt allerdings auch zum Teil der sich abzeichnenden demografischen Entwicklung entgegen. Gemäß Hessischem Statistischem Landesamt stieg die Wohnfläche / Person von 1987 bis 2004 von 39,7 m<sup>2</sup> auf 42,02 m<sup>2</sup>.

## **2.5 Entwicklung der Motorisierung**

Die letzten Angaben für Taunusstein liegen Dorsch-Consult für den Zeitraum 1996 bis 1998 vor. Danach hatte **Taunusstein** mit 610 PKW/1000 Einwohner einen im Vergleich zum Rheingau-Taunus-Kreis (570 PKW/1000 Einwohner) und zum Land Hessen (543 PKW/1000 Einwohner) einen **hohen Motorisierungsgrad**.

## (PKW/1.000 Einwohner)

Jahr Stichtag: 1. Januar	PKW/1.000 Einwohner		
	RTK	Hessen	BRD
1995	563	530	490
1996	564	534	495
1997	568	540	500
1998	571	543	504
1999	575	549	508
2000	585	554	516
2001	600	568	532
2002	610	575	538
2003	617	579	541
2004	621	583	546

Quelle: Bevölkerung = Statistische Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland

PKW-Bestand = Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes

## Shell-Studie 2004 "Flexibilität bestimmt Motorisierung"

Berechnung von 2 Szenarien

- a) Tradition = zögerliche Gesellschaft  
 → geringerer Anstieg des PKW-Bestandes  
 → größere Abnahme der Fahrleistung
- b) Impulse = eine Gesellschaft in Bewegung  
 → stärkerer Anstieg des PKW-Bestandes  
 → etwa gleich starke Abnahme der Fahrleistung

Daten 2004 – 2020 für Deutschland

Jahr	PKW	durchschnittliche jährliche Fahrleistung
2004	45,02 Mio.	11.400 km
a) 2020 Tradition	49,00 Mio.	10.850 km

b)	Impulse	51,20 Mio.	10.800 km
----	---------	------------	-----------

### 3. Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung

#### 3.1 Hahn

Der Bau der Nordwesttangente fördert insbesondere im Stadtteil Hahn die städtebauliche Entwicklung, durch:

- Aufwertung des Ortskerns über die Entlastung der innerörtlichen Hauptstrassen, z.B. Scheidertalstraße, Bahnhofstraße, Mühlfeldstraße und durch
- Erschließung weiterer, bereits seit Jahrzehnten vorgesehenen Baugebiete.

Die Erschließung weiterer Baugebiete ist aber nicht die Voraussetzung für die Nordwesttangente (s. Kap.4), sondern umgekehrt: der Bau der Nordwesttangente ermöglicht erst eine Erschließung von Baugebieten, die teilweise bereits seit über 20 Jahren geplant sind.

Im historischen Ortskern bestehen deutliche Entwicklungspotentiale. Zur Revitalisierung und zum Abbau der bestehenden städtebaulichen Missstände soll nach dem Willen der städtischen Gremien im Rahmenplan ein Leitbild zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung erarbeitet werden und dieser kann in Abstimmung mit den städtischen Gremien und den einzelnen Fachbehörden, als Grundlage für einen Antrag zur Aufnahme in das Länderprogramm „Städtebauliche Sanierungsmaßnahme“ dienen, analog zur städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Ortskern Wehen“.

#### **Erschließung des Schaußberges**

Der potentielle Baubereich „Schaußberg“ ist mit ca. 2,3 ha Größe vorgesehen.

Der derzeit städtebaulich unbefriedigende Übergang der „Hochhausbebauung“ in die freie Landschaft könnte durch eine gezielte Gliederung des künftigen Baugebietes verbessert werden. Durch Festsetzung von zwingend einzuhaltenden Vollgeschossen kann eine Abstufung der Höhe der baulichen Anlagen zum künftigen Ortsrand erfolgen. In Verbindung mit einer großzügigen Eingrünung sind wesentliche Verbesserungen gegenüber der jetzigen Situation unbedingt notwendig und anzustreben.

#### **Erschließung „Hahn Nord II“**

Das **Baugebiet Hahn-Nord II** ist in einer Größe von 16 ha **bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Taunusstein von 1980 dargestellt**. Als Voraussetzung für die ordnungsgemäße verkehrliche Erschließung dieses Baugebietes dient die Nordwesttangente.

Die Abwasserentsorgung von Hahn-Nord II ist gesichert. Die häuslichen Abwässer von Hahn-Nord II können in der auf 50.000 Einwohnerwerten ausgelegten Kläranlage problemlos und ohne weitere Investitionen für Erweiterungen aufgenommen werden.

Die Ortskanalisation ist im Erweiterungsfall Hahn-Nord II den dann anfallenden Abwassermengen anzupassen. Sollte bei der Realisierung des Baugebietes Hahn Nord II eine Veränderung der Dimensionierung von vorhandenen Kanalleitungen erforderlich sein, so trägt die Stadt Taunusstein die Kosten für den Hauptkanal. Die Eigentümer der Grundstücke, die durch diese veränderten Kanalleitungen entwässert werden, müssten dann gem. gängiger Rechtsprechung die Anschlusskosten für die Hausanschlüsse tragen.

Die Wasserversorgung ist auch bei Erschließung von Hahn-Nord II über den Hochbehälter Dilling voll gesichert.

### **Erschließung „Westlich der Lessingstraße“**

Eine Bebauung westlich der Lessingstraße in Fortsetzung der vorhandenen Bebauungslinie stellt eine Abrundung des jetzigen Bebauungsrandes dar und wäre städtebaulich eine Verbesserung.

### **Freibad**

Die Varianten 1 und 2 der Nordwesttangente betreffen das Taunussteiner Schwimmbad an der Ecke Zum Schwimmbad/Liegewiese. Wie groß die Fläche ist, die für eine Knotenpunktsgestaltung an dieser Ecke bei Weiterverfolgung einer dieser beiden Varianten benötigt wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genau benannt werden. Dies ist Gegenstand weiterer Planungsschritte. In jedem Fall können aufgrund der Gleichzeitigkeit die Planungen zur Zukunft des Bades (Freibadsanierung oder Ganzjahresbad) und der Nordwesttangente aufeinander abgestimmt werden.

Insbesondere die Erreichbarkeit des Freibades, aber auch die heute sicher nicht ausreichende Versorgung mit Parkplätzen könnten im Zuge dieser Maßnahme deutlich verbessert werden.

In der weiteren Detailplanung zur Nordwesttangente werden auch die Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer von Hahn-Nord und Bleidenstadt zum Schwimmbad ausgearbeitet und sichergestellt werden.

### **3.2 Bleidenstadt**

Durch die verkehrliche Entlastung erhält der Stadtteil Bleidenstadt ähnlich wie der Stadtteil Hahn die Möglichkeit zur Aufwertung des Ortskerns. Die Kombination dieser Entlastung mit der im Bebauungsplanverfahren befindlichen Planung zur Verbindung Hofwiesen, die zu einer Entlastung der Stiftsstraße in der Größenordnung von rund 6.800 Kfz/d (Prognosejahr 2010) führt, eröffnet für den Stadtteil Bleidenstadt neue Perspektiven. Die Verbindung Hofwiesen ist als kurzfristige Maßnahme im Verkehrskonsens beschlossen worden.

Auch im historischen Ortskern von Bleidenstadt bestehen deutliche Entwicklungspotentiale. Zur Revitalisierung und zum Abbau der bestehenden städtebaulichen Missstände kann im Rahmenplan ein Leitbild zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung erarbeitet werden und dieser kann in Abstimmung mit den städtischen Gremien und den einzelnen Fachbehörden, als Grundlage für einen Antrag zur Aufnahme in das Länderprogramm „Städtebauliche Sanierungsmaßnahme“ dienen, analog zur städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Ortskern Wehen“. Voraussetzung ist aber auch hier, dass die verkehrlichen Missstände behoben werden (siehe Verkehrskonsens von 1999).

Bei einer Ausweisung eines Wohnbaugebietes am Schillberg kann der entstehende Verkehr ohne wesentliche Zusatzbelastung für den Ortskern über die Nordwesttangente abfließen. Gerade in Bleidenstadt ist in der jüngeren Vergangenheit kein Baugebiet mehr ausgewiesen worden. Hier besteht eine erhöhte Nachfrage.

#### 4. Verkehrsuntersuchung: Prognosenullfall (ohne Neubaugebiete)

Der Magistrat der Stadt Taunusstein beauftragte die Ingenieurgesellschaft DORSCH CONSULT, Büro Wiesbaden, mit einem **Nachtrag zur Verkehrsuntersuchung** vom April 2005, in dem die **Auswirkungen untersucht werden** sollen, wenn die großen **Neubaugebiete**

**Hahn-Nord II**  
und **Schaußberg**

im Stadtteil Hahn sowie

**Schillberg**

im Stadtteil **Bleidenstadt** nicht in der **Prognose berücksichtigt werden**. Damit wurden 1.600 Einwohner weniger in die verkehrliche Prognose eingestellt.

Diese 3 Neubaugebiete wurden aus der Prognosematrix für das Zieljahr 2020 herausgerechnet. Die **neue Matrix 2020 ohne Neubaugebiete** wurde sodann auf das Straßennetz des Prognose-Nullfalles umgelegt als

Prognose-Nullfall ohne Neubaugebiete,

sowie auf das Netz des Planungsfalles 3.1 mit der Variante 1 der Nordwesttangente, dies ist der

Planungsfall 3.1 ohne Neubaugebiete.

##### **Prognose-Nullfall ohne Neubaugebiete**

Die Ergebnisse des Prognose-Nullfalles ohne Neubaugebiete sind als Querschnittbelastungen in den Anlagen 13.1 und 13.2 sowie in den Tabellen 1.1 und 1.2 zusammengestellt.

Durch die Herausnahme der großen Neubaugebiete ist der zu erwartende Verkehrszuwachs bis zum Prognosejahr 2020 gegenüber der Analyse 2004 geringer als im vorhergehenden Planfall. Die Zuwächse liegen im Bereich Hahn bei 4 – 7 % und im Zuge der Aarstraße bei 7 – 9 %.

An innerstädtischen Straßen ist von folgenden Querschnittbelastungen pro Tag auszugehen:

Zum Schwimmbad	2.600 KFZ/24 Std.
Lessingstraße-Süd	5.500 KFZ/24 Std.
Pestalozzistraße-Süd	3.500 KFZ/24 Std.
Mühlfeldstraße-Nord	5.600 KFZ/24 Std.
Mühlfeldstraße-Süd	6.100 KFZ/24 Std.
Scheidertalstraße-Mitte	8.200 KFZ/24 Std.
Hahner Weg-Süd	5.300 KFZ/24 Std.

## Planungsfall 3.1 ohne Neubaugebiete

Im Planungsfall 3.1 wird das Straßennetz des Prognose-Nullfalles um die

Variante 1 der Nordwesttangente  
ergänzt.

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegung ohne Neubaugebiete sind als Querschnittbelastungspläne in den Anlagen 14.1 – 14.2 dargestellt und als Differenzbelastungen zum Prognose-Nullfall ohne Neubaugebiete in den Anlagen 14.3 – 14.4.

Für repräsentative Querschnitte können die Belastungszahlen den Tabellen 1.1 und 1.2 entnommen werden, sie sind dort mit den Werten aller übrigen Planungsfälle zusammengestellt.

In den Tabellen wurden folgende Abkürzungen verwendet :

AØ	-	Analyse – Nullfall 2004
PØ	-	Prognose – Nullfall 2020
PF1	-	Planungsfall 1: Spange Aarmühlweg / L3032
PF2	-	Planungsfall 2: Spange Dornbornstraße / L3032
PF 3.1.	-	Variante 1 Nordwesttangente
PF 3.2.	-	Variante 2 Nordwesttangente
PF 3.3.	-	Variante 3 Nordwesttangente
PF 4.1.	-	Weiterführung der Variante 1 Nordwesttangente bis zur L 3032
PF 4.2.	-	Weiterführung der Nordwesttangente bei versetzter Anbindung an die Magistrale bis zur L 3032
PØ neu	-	Prognosenußfall 2020 ohne Neubaugebiete Hahn – Nord II, Schaußberg und Schillberg
PF 3.1. neu	-	Variante 1 Nordwesttangente ohne Neubaugebiete Hahn-Nord II, Schaußberg und Schillberg

**Tabelle 1.1** Belastungsvergleich an ausgewählten Querschnitten  
(Werte gerundet)

Streckenabschnitt	Querschnittbelastung KFZ/24 Std. (Werte gerundet)										ohne Neubaugebiete	
	A Ø	P Ø	PF 1	PF 2	PF 3.1	PF 3.2	PF 3.3	PF 4.1	PF 4.2	PØ neu	PF3.1neu	
Pestalozzistraße												
- nördl. Arndtstraße	700	1.800	2.000	2.000	700	700	800	700	600	800	400	
- nördl. Schillerstraße	1.700	2.900	3.200	3.200	1.600	1.500	1.500	1.400	1.300	1.800	1.300	
- nördl. Scheidertalstraße	3.400	4.700	5.400	5.300	2.700	2.800	3.100	2.500	2.600	3.500	2.400	
Lessingstraße												
- nördl. Arndtstraße	800	1.800	1.700	1.700	900	900	1.600	1.000	900	800	1.200	
- nördl. Schillerstraße	3.200	4.300	4.000	4.000	1.700	1.400	2.000	1.500	1.500	3.400	1.700	
- nördl. Zum Schwimmbad	5.400	6.700	6.100	6.100	1.800	1.800	3.900	2.100	2.200	5.500	1.700	
Arndtstraße-West	400	400	300	300	700	700	900	700	700	400	800	
Kantstraße-West	400	400	300	300	1.400	1.300	500	1.200	1.100	400	1.400	
Zum Schwimmbad												
- östl. Lessingstraße	2.000	2.100	2.600	2.900	1.400	1.500	2.200	1.500	1.500	2.100	1.400	
- westl. Lessingstraße	2.400	2.900	3.000	3.100	1.000	1.000	1.500	1.000	1.000	2.600	1.000	
Mühlfeldstraße												
- nördl. Mühlweg	5.000	6.700	5.500	5.800	2.500	2.500	4.800	2.300	2.300	5.600	2.400	
- südl. Mühlweg	5.600	7.500	6.200	6.400	3.500	3.600	5.900	3.300	3.300	6.100	3.400	
Uhlandstraße	2.800	3.200	3.200	3.200	2.800	2.800	3.000	2.800	2.800	3.200	2.800	
Mühlweg	700	800	700	800	300	400	600	200	200	600	300	
Hahner Weg-Süd	4.600	6.100	5.900	6.000	3.200	3.300	3.400	3.400	3.400	5.300	2.600	

**Tabelle 1.2** Belastungsvergleich an ausgewählten Querschnitten  
(Werte gerundet)

Streckenabschnitt	Querschnittbelastung KFZ/24 Std. (Werte gerundet)											ohne Neubaugebiete	
	A Ø	P Ø	PF 1	PF 2	PF 3.1	PF 3.2	PF 3.3	PF 4.1	PF 4.2	P Ø neu	PF3.1neu		
Scheidertalstraße													
- nördl. Zum Schwimmbad	7.900	9.300	7.500	8.100	6.700	7.100	7.600	4.500	5.000	8.300	6.500		
- südl. Zum Schwimmbad	8.000	9.100	7.200	7.700	7.000	7.500	8.300	5.400	5.900	8.200	6.800		
- nördl. Aarstraße (Einbahn)	5.700	6.300	5.500	5.600	5.600	5.800	6.300	4.900	5.300	6.000	5.400		
Bahnhofstraße (Einbahn)	4.800	5.300	4.300	4.400	4.500	4.700	4.900	3.600	3.800	4.900	4.400		
Aarstraße													
- östl. Hahner Weg	15.800	17.600	17.400	17.300	14.800	14.900	14.800	14.700	14.800	16.800	14.700		
- östl. Herblayer Straße	16.700	19.300	19.000	18.900	16.700	17.000	18.400	16.300	16.600	18.000	16.300		
- östl. Bahnhofstraße	18.800	21.400	19.600	19.500	19.700	19.900	20.400	18.500	19.000	21.200	19.300		
- östl. Hahner Dreieck	19.300	21.300	18.300	18.300	21.700	21.800	21.500	21.800	21.800	21.100	21.400		
Wiesbadener Straße nördl. Kleiststraße	11.800	12.100	12.300	12.300	10.300	10.900	11.600	9.300	9.700	11.600	10.300		
Magistrale nördl. Kleiststraße	8.500	9.900	9.800	9.800	12.500	11.900	10.800	13.900	13.100	9.500	11.500		
Spange Aarmühlweg	---	---	3.800	---	---	---	---	---	---	---	---		
Spange Dornbornstraße	---	---	---	3.900	---	---	---	---	---	---	---		
Spange K 700	---	---	---	---	6.100	5.800	5.800	5.300	5.100	---	5.200		
Nordwesttangente													
- Südabschnitt	---	---	---	---	9.600	8.900	6.000	11.500	10.700	---	7.600		
- Mittelabschnitt	---	---	---	---	7.800	7.600	4.300	10.900	10.300	---	5.600		
- Nordabschnitt	---	---	---	---	2.000	2.000	4.300	5.700	5.500	---	---		
- Nordostabschnitt	---	---	---	---	---	---	---	4.100	3.700	---	---		
OD Watzhahn-Süd	2.600	3.300	3.300	3.300	3.900	3.600	3.700	2.900	2.800	3.200	3.800		
OD Wingsbach-Süd	5.300	5.600	6.100	6.000	5.200	5.400	5.300	6.400	6.300	5.600	5.100		

**Die Umlegungsergebnisse zeigen deutlich, dass die Nordwesttangente stark belastet wird und zu einer erheblichen Entlastung im innerstädtischen Straßennetz führt.**

Die Nordwesttangente weist folgende Belastungen auf:

- Mittelabschnitt 5.600 KFZ/24 Std.
- Südabschnitt 7.600 KFZ/24 Std.

Die Querspange K 700 wird mit

5.200 KFZ/24 Std.

belastet.

**Die neuen Straßen führen, auch ohne die Annahme der großen Neubaugebiete, zu einer deutlichen Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes:**

- Hahner Weg-Süd -2.700 KFZ/24 Std. = -51 %
- Zum Schwimmbad westlich Lessingstraße -1.900 KFZ/24 Std. = -62 %
- Lessingstraße nördlich Schillerstraße -1.700 KFZ/24 Std. = -50 %
- nördlich Zum Schwimmbad -3.800 KFZ/24 Std. = -69 %
- Pestalozzistraße nördlich Arndtstraße -400 KFZ/24 Std. = -50 %
- nördlich Schillerstraße -500 KFZ/24 Std. = -28 %
- nördlich Scheidertalstraße -1.200 KFZ/24 Std. = -33 %

Bei den Ost-West-Straßen in Hahn-Nord stellt sich in der Kantstraße, in der Arndtstraße und in der Geschwister-Scholl-Straße eine Umverteilung ein, da die Verkehre aus dem Gebiet verstärkt Richtung Lessingstraße und über die Anbindung in Höhe Kantstraße zur Nordwesttangente fahren. Die Mehrbelastungen liegen in der

- Arndtstraße-West bei

knapp 400 KFZ/24 Std.

und in der

- Kantstraße bei

250 – 600 KFZ/24 Std. im Ostabschnitt

und

1.000 KFZ/24 Std. im Westabschnitt.

Die absoluten Belastungen liegen jedoch mit

750 KFZ/24 Std. in der Arndtstraße-West  
und  
1.400 KFZ/24 Std. in der Kantstraße-West

in einer für diese Straßen noch vertretbaren Größenordnung.

Die Geschwister-Scholl-Straße wird

um max. 350 KFZ/24 Std.

im Westabschnitt stärker belastet, da sich auch hier die Verkehre aus dem östlichen Bereich (Geschwister-Scholl-Straße-Ost/Wilhelm-Leuschner-Straße/Pestalozzistraße-Nord) umorientieren und keine nördlich des Gebietes verlaufende Ost-West-Verbindung annehmen können, wie dies bei einer Bebauung Hahn-Nord II zugrunde gelegt wurde.

**Wenn die Nordwesttangente realisiert wird, kann durch verkehrslenkende Maßnahmen, die dann im Detail zu untersuchen sind, der Verkehr in Hahn-Nord gleichmäßiger verteilt werden**, so dass die hier ausgewiesenen Zusatzbelastungen als absolute Maximalwerte zu verstehen sind.

Ohne das Neubaugebiet Hahn-Nord II hat der nördliche Abschnitt der Nordwesttangente keinen Verkehrswert, weil die Verkehre über die nördliche Lessingstraße zur Querspange Kantstraße fahren. Dadurch wird auch die nördliche Lessingstraße um bis zu

+700 KFZ/24 Std.

stärker belastet.

Erheblich entlastet werden neben der

- Straße Zum Schwimmbad-Ost (-700 KFZ/24 Std. = -33 %)
- Mühlweg (-300 KFZ/24 Std. = -50 %)
- Umlandstraße (-450 KFZ/24 Std. = -14 %)

vor allem die Mühlfeldstraße

mit -3.200 KFZ/24 Std. = -57 %  
im Nordabschnitt

und -2.700 KFZ/24 Std. = -44 %  
im Südabschnitt.

Neben den Stadtstraßen wird zusätzlich das klassifizierte Straßennetz zum Teil ebenfalls spürbar entlastet:

- Scheidertalstraße  
südwestlich Pestalozzistraße -1.900 KFZ/24 Std. = -24 %
- südlich Zum Schwimmbad -1.400 KFZ/24 Std. = -18 %
- südlich Mühlweg -1.100 KFZ/24 Std. = -13 %
- südlich Bahnhofstraße (Einbahnstr.) -600 KFZ/24 Std. = -10 %
- Bahnhofstraße -500 KFZ/24 Std. = -10 %
- Wiesbadener Straße -1.300 KFZ/24 Std. = -11 %
- Aarstraße  
östlich Hahner Weg -2.100 KFZ/24 Std.= -13 %
- östlich Magistrale -1.500 bis -1.900 KFZ/24 Std.  
= -8 bis -10 %
- zwischen Bahnhofstraße  
und Hahner Dreieck -1.900 KFZ/24 Std. = -9 %

### Gefahrene KFZ-km im bebauten Bereich

Zur Beurteilung der Gesamtentlastungswirkung der Nordwesttangente auf die bebauten Bereiche von Hahn und Bleidenstadt (im Bereich Hahner Weg und Aarstraße-Ost) wurden für den Prognose-Nullfall und den Planungsfall 3.1 ohne die großen Neubaugebiete in Hahn und Bleidenstadt die gefahrenen KFZ-km berechnet. Wie nachstehende Tabelle zeigt, beträgt die Entlastung

- a) ohne Aarstraße rd. 6.500 Fzkm/Tag = 23,4 %
- b) mit Aarstraße rd. 9.100 Fzkm/Tag = 13,5 %

Gefahrene Fahrzeugkilometer im angebauten Bereich ohne Neubaugebiete				
	ohne Aarstraße		mit Aarstraße	
	[Fzkm]		[Fzkm]	
Prognose-Nullfall	27.716		67.163	
Variante 3.1	21.224	-23,4 %	58.076	-13,5 %

## 5. Verkehrliche Auswirkungen der Nordwesttangente

Nachfolgend werden einige Aspekte der verkehrlichen Auswirkungen der Nordwesttangente herausgearbeitet, da diese teilweise in der Diskussion um die Nordwesttangente falsch oder missverständlich zitiert wurden.

### 5.1 Hahn

#### **Anbindung von Wingsbach über Hahn-Nord an Magistrale**

Die vorgesehene Durchbindung der NWT als „Nordwestumgehung“ bis zur L 3032 zieht zusätzlich Verkehr aus Hahn ab. Die Scheidertalstraße wird gegenüber dem Prognose-Nullfall (mit Neubaugebieten)

- \* zwischen der Pestalozzistraße und der Straße Zum Schwimmbad

um rd. 4.800 KFZ/24 Std. = -52 %

entlastet, und

- \* zwischen Zum Schwimmbad und Bahnhofstraße

um rd. 3.100 bis zu 3.700 KFZ/24 Std. = -34 % bis -41 %.

#### **Kantstraße**

Die Kantstraße wird im Westabschnitt um maximal 1.000 KFZ/24 Std. stärker belastet, die Gesamtbelastung beträgt dann 1.400 KFZ/24 Std.

In der weiteren Detailplanung werden Konzeptionen zur Verkehrsführung entwickelt mit dem Ziel, die Kantstraße nicht so stark zu belasten.

### Schulwegsicherung IGS Obere Aar und weiterer Einrichtungen

Zur Schulwegsicherung der IGS Obere Aar wurden in der Pestalozzistraße Aufpflasterungen und Markierungen (flächige Rotmarkierung und Kindersymbole) aufgebracht. Außerdem ist die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Der südliche Bereich der Pestalozzistraße, in dem die IGS Obere Aar angesiedelt ist, wird bei allen Varianten der Nordwesttangente deutlich entlastet. So wird bei Variante 1 eine Abnahme von 2.000 Kfz/d = 42 % (mit Neubaugebieten) bzw. 1.200 Kfz/d = 33% (ohne Neubaugebiete) prognostiziert. Auch die als Schulweg genutzte Scheidertalstraße westlich der Pestalozzistraße erfährt eine signifikante Entlastung (2.600 Kfz/d = 29 % (mit Neubaugebieten) bzw. 1.900 Kfz/d = 24 % (ohne Neubaugebiete).

In Bereichen weiterer Einrichtungen findet bei Bau der Nordwesttangente eine verkehrliche Entlastung statt:

	Variante 1 mit Neubaugebiet	Variante 1 ohne Neubaugebiet
Scheidertalstraße im Bereich Kindergarten Obergrund und Mütterzentrum	- 2.000 – 2.600 Kfz/24h	- 1.400 – 1.800 Kfz/24h
Zum Schwimmbad im Bereich evangelischer Kindergarten	- rd. 700 Kfz/24h	- rd. 700 Kfz/24h
Mühlfeldstraße im Bereich evangelische Kirche	- rd. 4.300 Kfz/24h	- 3.150 Kfz/24h
Scheidertalstraße im Bereich Kinderhort	- rd. 2.600 Kfz/24h	- rd. 1.800 Kfz/24h

### 5.2 LKW - Anteil

Der LKW-Anteil beträgt bei Variante 1 maximal 3 % (mit Neubaugebieten).

## 6. Verkehrliche Alternativen zur Nordwesttangente

### Flüsterasphalt

Flüsterasphalt ist ein Asphalt mit einer offenporigen Oberflächenstruktur. Eine Lärm mindernde 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 absolut keiner Lärmreduzierung für die Anwohner führen.

### Ausbau des Radwegenetzes

Es wurde der Vergleich mit Karlsruhe angestellt. Karlsruhe ist ziemlich eben und mit dem Fahrrad gut zu befahren.

Die Situation in Hahn ist anders. Dazu einige Höhenangaben:

-	Aarstraße	in Höhe Mühlfeldstraße	344 m ü. NN
-	Lessingstraße	in Höhe Zum Schwimmbad	340 m ü. NN
		in Höhe Kantstraße	368 m ü. NN
		in Höhe Geschwister-Scholl-Straße	382 m ü. NN
		am heutigen Ausbauende	393 m ü. NN

Die Lessingstraße hat eine durchschnittliche Steigung von 7 %, dies ist mit dem Fahrrad nicht einfach zu bewältigen.

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 nach wie vor keine Alternative zum Kfz-Verkehr.

### Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bindet bereits heute Hahn-Nord an. So existieren z.B. an den Arbeitstagen zwischen 6.00 Uhr und 18.00 Uhr über RMV, RTV, ORN und Stadtbusverkehr 28 Verbindungen von Pestalozzistraße oder Altenpflegeheim zum Hauptbahnhof Wiesbaden, die zwischen rd. 30 Minuten und 1 Stunde (je nach Umsteigebeziehungen) für diese Fahrtstrecke benötigen. Ergänzt wird dieses überörtliche Angebot durch den Komfortbus der Stadt Taunusstein als innerörtliches Angebot. Für 2 € werden derzeit monatlich in Taunusstein etwa 2.000 Fahrgäste transportiert. Die Einsatzzeit des Komfortbusses ist Montag – Freitag von 14 – 24 Uhr und an den Wochenenden von 8 – 24 Uhr. Die Statistiken der Fahrgastauswertungen zeigen, dass ab 16 Uhr die Inanspruchnahme des Komfortbussystems am intensivsten ist.

Der Rheingau-Taunus-Kreis (RTK) erarbeitet derzeit unter Einbindung der Kommunen ein Integriertes Verkehrskonzept, insbesondere mit dem Ziel der Verbesserung des ÖPNV. Dabei werden die Verkehrsbeziehungen, -ströme und -arten auf Ebene des RTK untersucht. Bislang haben 2 Arbeitskreissitzungen stattgefunden. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft (RTV) beabsichtigen, zur Verbesserung der Pendlerbeziehungen die Einführung von Stammlinien (z.B. Taunusstein – Wiesbaden und Bad Schwalbach – Taunusstein – Idstein oder Niedernhausen) und bedarfsorientierten Zubringerverkehren mit zentralen Umsteigepunkten. Hierzu wird auf Anregung der Kommunen „Wir von der Aar“ (Aarbergen, Bad Schwalbach, Hohenstein, Heidenrod und Taunusstein) derzeit ein Pilotprojekt zur Erprobung vorbereitet. Ziel ist weiter, in ca. 2 Jahren ab dem Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) in Hahn im 15 Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit eine Anbindung nach Wiesbaden zu realisieren. Hiermit sollen die derzeitige Nutzung des ÖPNV gesichert und die für die nächsten Jahre prognostizierten Verkehrssteigerungen im motorisierten Individualverkehr teilweise auf den ÖPNV verlagert werden.

Das „ticketfreie Taunusstein“ (TfT) war ein Projekt der Lokalen Agenda 21, das aufgrund der finanziell nicht darzustellenden Auswirkungen seit 2001 nicht weiter verfolgt wird. Die Stadt Taunusstein hätte hierbei den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)-Tarif mit weit über 500.000 € jährlich subventionieren müssen. Hinzu kommt, dass auch die unentgeltliche Beförderung des Schülerverkehrs mit jährlich etwa 400.000 € von der Stadt Taunusstein hätte finanziert werden müssen.

## **7. Straßenbautechnische Planung und Alternativen**

Zur Überwindung von großen Höhenunterschieden aufgrund der topografischen Gegebenheiten sind Steigungen bis zu 10 % bei Landes- und Bundesstraßen möglich.

Aus straßenbautechnischer Sicht sind der Bau einer Brücke und die Schüttung eines Damms absolut gleichwertige Alternativen.

### **Damm oder Brückenbauwerk**

Das Brückenbauwerk über das Aartal wurde besonders 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 (Schutzgut Tiere).

Durch die Brücke bleibt der Retentionsbereich der Aar einschließlich des gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiets weitgehend unberührt (Schutzgut Wasser). Außerdem werden durch das Brückenbauwerk Kaltluftströmungen allenfalls geringfügig behindert, während bei einem Dammbauwerk die Kaltluft gestaut würde (Schutzgut Klima/Luft). Vorteile ergeben sich weiterhin aus einer geringeren Flächeninanspruchnahme (= Versiegelung und Überbauung) der Brücke gegenüber einem Dammbauwerk (Schutzgut Boden, Schutzgut Pflanzen).

Weiterhin besitzt das Brückenbauwerk Vorteile im Hinblick auf die visuelle Durchgängigkeit der Auenlandschaft. Auch wenn die Querung des Aartals mit einem Brückenbauwerk einen Konfliktschwerpunkt beim Schutzgut Landschaftsbild darstellt und das Landschaftsbild beeinträchtigen wird, bleiben die Blickbeziehungen entlang der Aar sowie der Auencharakter des Bereichs erhalten. Ein Dammbauwerk würde das Aartal in zwei abgeriegelt wirkende Bereiche teilen, die typische Weiträumigkeit eines Auenbereichs würde so nicht mehr erlebbar sein.

Demnach bietet die Brücke über die Aar aus Sicht der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Wasser, Boden, Klima/Luft sowie eingeschränkt auch Landschaftsbild Vorteile gegenüber einer Trassenführung in Dammlage.

## **8. FFH - Verträglichkeit**

### **Ausnahmeverfahren nach Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie und nach § 20 d Abs. 3 u. 4 Hessisches Naturschutzgesetz**

Im Rahmen der FFH Verträglichkeitsprüfung ist ein sog. Ausnahmeverfahren durchzuführen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzziele eines FFH-Gebietes, eines sog. europäisch bedeutsamen Naturschutzgebietes vorliegt. Ziel des Ausnahmeverfahrens ist zu prüfen, ob der Eingriff in ein FFH-Gebiet tatsächlich notwendig ist. Daher sind Alternativen zu prüfen bzw. es ist nachzuweisen, dass ein Vorhaben, wie die Nordwesttangente, nicht an anderer Stelle des Stadtgebietes mit einer anderen Trassenführung umsetzbar wäre.

Maßstab für die Beantwortung der Frage, ob eine Alternative besteht, ist das Vorhabensziel und damit die Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten. Neben dem Aspekt möglicher Alternativen ist zu prüfen, ob das Vorhaben hinsichtlich der eigentlichen Begründung so gewichtig ist, dass ein Eingriff trotzdem zulässig ist, wenn keine Alternativen vorliegen. Dabei ist zu prüfen, ob öffentliche Interessen, einschließlich sozialer oder wirtschaftliche Art für die Nordwesttangente sprechen. Dies erfolgt in der Regel über die Vorhabensbegründung (s. hierzu das Verkehrsentwicklungskonzept für Taunusstein).

Das Ausnahmeverfahren hat darüber hinaus besondere Anforderungen, wenn Lebensraumtypen vorkommen, die eine besondere, sog. prioritäre Bedeutung, haben. Diese Fragen ist für die fließgewässerbegleitenden Gehölze entlang der Aar zu beantworten. Sollten diese Lebensraumtypen vorkommen und sind diese erheblich beeinträchtigt, können nicht mehr die öffentlichen Interessen einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Art eingestellt werden, sondern die besondere Bedeutung der Lebensraumtypen macht es nach den Vorgaben der FFH-Richtlinie erforderlich, nur zwingende Gründe des öffentlichen Interesses und zwar nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit einschließlich der Landesverteidigung bzw. des Schutzes der Zivilbevölkerung in die Abwägung einzustellen.

Aus der Sicht des Gutachters sind die Fließgewässersäume entlang der Aar aber nicht prioritär und wären auch durch das weitgespannte Brückenbauwerk über die Aar auch nicht erheblich beeinträchtigt, so dass kein Ausnahmeverfahren nach den vorstehend beschriebenen strengen Kriterien erforderlich wäre.

Wenn das Vorhaben zulässig ist, sind Schadensersatzmaßnahmen, sogenannte Kohärenzmaßnahmen, zu planen, die im Falle der Wiesen im Aartal angrenzend an das bestehende FFH-Gebiet in Richtung Bleidenstadt geplant werden sollen.

## 9. Bestandsbewertung

### Geplantes Naturschutzgebiet „Kotzebachtal“

Der Naturschutzverband BUND hat mit Schreiben vom 10. Juli 2000 bei der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) den Antrag auf Ausweisung des östlichen Kotzebachtals mit einer Größe von 25 ha als geschützten Landschaftsbestandteil (GLB) gestellt. Der Antrag wurde damit begründet, dass sich in dem vorgeschlagenen Gebiet eine Reihe von Pflanzengesellschaften, die geschützte Biotope nach § 15 Hessisches Naturschutzgesetz (HENatG) sind oder unter den Schutz der FFH-Richtlinie fallen, befinden. Im Gebiet kommen zahlreiche bedrohte (Rote Liste Hessen) oder im Taunus seltene bzw. bemerkenswerte Pflanzenarten vor. Es wurden zahlreiche Vogelarten angesprochen, die aufgrund der Roten Liste Hessen als gefährdet eingestuft werden, und die in dem Gebiet brüten oder es regelmäßig als Nahrungsbiotop aufsuchen.

Nachdem die Untere Naturschutzbehörde (UNB) diesen Antrag wegen falsch gewählter Schutzkategorie abgelehnt hatte, stellte der BUND im September des gleichen Jahres beim Regierungspräsidium Darmstadt (RP) Antrag auf Ausweisung des Gebietes als Naturschutzgebiet (im Wortlaut identisch).

Das RP teilte den Antragstellern daraufhin mit, dass eine Prüfung der Schutzwürdigkeit und –bedürftigkeit nach § 12 HENatG wegen der hohen Priorität der FFH- und Vogelschutzgebiete zurückgestellt werden müsse.

Auf Nachfrage wurde diese Haltung im Juli 2005 bestätigt.

## 10. Auswirkungsprognose

### Verlust Naherholungsgebiete

Die Beeinträchtigen in den einzelnen Landschaftsbildräumen bzw. Naherholungsgebieten (z.B. durch Lärm, Zerschneidungswirkungen, Flächenverbrauch, visuelle Überprägung der Freiflächen) werden in der UVS berücksichtigt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass das Naherholungsgebiet Kotzebachtal nur bei der Realisierung der Variante 3 betroffen wäre.

Auch das Aartal geht im Hinblick auf die dort vorhandenen, gegenüber dem Kotzebachtal weniger wertvollen Naherholungsmöglichkeiten nicht vollständig verloren. Durch die Brücke bleiben die Durchgängigkeit des Aartals und die wesentlichen Wegeverbindungen im Aartal erhalten.

Ein vollständiger Verlust der Naherholungsgebiete durch eine nicht mehr gegebene Erreichbarkeit ist durch die Planung nicht zu erwarten. Bezüglich der Erreichbarkeit der Naherholungsräume (z.B. Kotzebachtal) ist zu berücksichtigen, dass die Wegebeziehungen, die durch die Straße unterbrochen werden, durch geeignete Maßnahmen (z.B. Fußgängerbrücke) weitgehend wiederhergestellt werden können.

### Einschnitt hat Trichterwirkung bei Lärm

Die Einschnittslage der Nordwesttangente westlich von Hahn **erzeugt keinen Trichter, der zu einer höhere Lärmbelastung führen würde**. Dies wäre bei einer senkrechten Böschung unter Umständen der Fall, nicht aber bei den geplanten 1:1,5 geneigten Böschungen.

Bei den in den „Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn“ dargestellten Ergebnissen der Lärmuntersuchung ist der spezifische Trassenverlauf der drei Varianten – und somit auch die Lage im Einschnitt – berücksichtigt worden.

Die Berechnung des Beurteilungspegels zeigte, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Beurteilungszeitraum tags bei allen Gebäuden unterschritten werden, im Beurteilungszeitraum nachts besteht nur bei Variante 2 eine minimale Grenzwertüberschreitung an einem Gebäude im Westteil der Straße zum Schwimmbad. Die schalltechnische Untersuchung bezieht zudem mehrere Stockwerke der Hochhausbebauung an der Lessingstraße ein. In keinem Stockwerk der Hochhäuser sind Grenzwertüberschreitungen gemäß Verkehrslärmschutzverordnung zu erwarten. Die in der Zusammenfassung der UVS in Tab. 4-2 auf Seite 15 aufgeführten Lärmimmissionspegel (Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn) beziehen sich jeweils auf das am stärksten belastete Stockwerk. Die Hochhausbebauung an der Lessingstraße wird durch den in der Tabelle dargestellten Immissionsort „Lessingstr. – Mitte“ repräsentiert.

**Schallberechnung Friedhof Hahn**

Ausgangsdaten

Gegenübergestellt wurden die Lärmbelastungen für den Friedhof

- a) für die derzeitige Situation  
= Analyse 2004
- b) für die künftige Situation,  
Prognose mit Neubaugebieten und NWT, Variante 1

Berechnung

Berechnet wurden 6 Immissionspunkte

- \* Trauerhalle Südseite  
Westseite
- \* Friedhof in der Mitte  
am Ostrand  
am Nordrand  
am Südrand

Ergebnis

**Die maßgeblichen Schallpegel für den Tagbereich sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt und als Isophonenpläne dargestellt.**

Anmerkung: Die gelben Sternchen in den Isophonenplänen markieren die berechneten Immissionsorte.

Die Südhälfte des Friedhofs wird durch die Nordwesttangente nicht negativ beeinträchtigt. Etwa in einer gedachten Ost-West-Mittelachse sind die **Lärmwerte gleich, nach Süden hin nehmen sie infolge der starken Entlastung der Straße Zum Schwimmbad ab**, angrenzend an die Straße um bis zu 7 dB(A), **hier wird es deutlich leiser.**

Die Nordhälfte des Friedhofs wird etwas stärker belastet, und zwar

um bis zu 3 dB(A),

dies ist die Grenze der Wahrnehmung. Mit einem Absolutwert von maximal

48 dB(A)

liegt der Lärmpegel im mittleren Bereich der derzeitigen Friedhofsbelastung. Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass die Ruhe auf dem Friedhof durch die Nordwesttangente nicht zusätzlich beeinträchtigt wird.

Schallberechnung Friedhof Hahn			
Immissionspunkt		Analyse	Variante 3.1
		tags [dB(A)]	
Trauerhalle	Süd	47	46
	West	45	48
Friedhof	Mitte	46	46
	Ost	46	46
	Nord	44	47
	Süd	54	47

Die für den Bau der Nordwesttangente relevante 16. BImSchV legt für Friedhöfe keine Grenzwerte fest. Orientierungswerte finden sich allerdings in der DIN 18005 für Schallschutz im Städtebau, dort wird für Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen einen vorsorgeorientierter Orientierungswert von 55 dB(A) tags und nachts angegeben. Die aktuelle und prognostizierte Lärmbelastung der Friedhöfe Hahn und Bleidenstadt sind der Lärmuntersuchung, (s. Anlage) zu entnehmen.

### **Trinkwassergefährdung**

Von einer Gefährdung der Grundwasserleiter durch Schadstoffeintrag wird erst ausgegangen, wenn Bereiche mit mindestens mittlerer Verschmutzungsempfindlichkeit vorkommen.

Im Untersuchungsgebiet weist nur der Auenbereich der Aar eine mittlere Verschmutzungsempfindlichkeit auf, in allen übrigen Bereichen ist die Verschmutzungsempfindlichkeit gering.

Im Kotzebachtal war zudem das vorhandene Wasserschutzgebiet (WSG) im Rahmen der UVS zu berücksichtigen. Alle Trassenvarianten verlaufen in Teilbereichen durch das Wasserschutzgebiet (Zone III).

Auch wenn Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffeinträge aufgrund der geringen Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers in diesem Bereich (s.o.) unwahrscheinlich sind, wurden die potenziell möglichen Beeinträchtigungen der Variante miteinander verglichen. Dabei ist die Variante 3, die das WSG auf einer längeren Strecke durchfährt, in der Nähe der Wasserschutzgebietszone II verläuft und im Bereich des Kotzebacher Berges in einem tiefen Einschnitt geführt wird, schlechter zu bewerten als die Varianten 1 und 2.

**Allerdings ist bei keiner Trassenvariante eine direkte Gefährdung der Trinkwasservorkommen zu erwarten.** Um diese auszuschließen, sind in Wasserschutzgebieten die Vorgaben der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu berücksichtigen und spezielle Anforderungen an die Entwässerung der Straße zu stellen, damit kein verschmutztes Straßenabflusswasser in den Grundwasserkörper gelangt.

### **Kaltluftstau am Damm im Übergang zwischen Brücke und Einschnitt auf Höhe des Schwimmbades bei den Variante 1 und 2**

Obwohl die Trassen der Varianten 1 und 2 im Übergang zwischen der Brücke und dem Einschnitt auf Höhe des Schwimmbades in Dammlage geführt werden, ist nicht mit einem Kaltluftstau zu rechnen. Dies könnte passieren, wenn eine Trasse parallel zum Hang verlaufen und somit einen Riegel bilden würde. Da die Trassen aber senkrecht zu den Höhenlinien und somit parallel zum Kaltluftabfluss geführt werden, stellt der Damm keine kaltluftstauende Barriere dar.

## **Bauphase**

Aussagen zu baubedingten Projektwirkungen lassen sich aufgrund des derzeitigen Planungsstandes im Rahmen der UVS nur überschlägig vornehmen. Als potenzielle baubedingte Projektwirkungen lassen sich folgende Wirkungsbereiche unterscheiden:

1. temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustreifen, Baustelleneinrichtungen u.a.;
2. temporäre Grundwasserabsenkung oder temporärer Grundwasserstau bei der Herstellung von Baugruben, Gründungen;
3. temporäre Schadstoffemissionen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr (z.B. Staubentwicklung);
4. temporäre Geräuschemissionen durch Baumaschinen und Baustellenverkehr;
5. temporäre Trennwirkungen und Zerschneidungen.

Die zusätzliche baubedingte Flächeninanspruchnahme (Baustreifen) ist abhängig vom Relief und der Trassenführung, wobei Baustreifen Breiten zwischen 3 und 10 m erreichen. Im Rahmen der UVS wurde in Rücksprache mit dem technischen Planer zunächst pauschal eine Breite des Baustreifens von 6,5 m angenommen. Nähere Information zur Lage etwaiger Baustelleneinrichtungsflächen liegen zum jetzigen Planungsstand noch nicht vor. Temporäre Geräusch- und Schadstoffimmissionen sind zur Differenzierung von Varianten nicht quantifizierbar, da bauleistungsbezogene Planungen erst zur Entwurfsplanung möglich sind.

Baubedingte Projektwirkungen, v.a. die baubedingten Flächeninanspruchnahmen, werden selbstverständlich neben anlage- und betriebsbedingten Projektwirkungen im Rahmen der UVS berücksichtigt. Beeinträchtigungen, die auf Baustreifen über die Bauphase hinaus bestehen bleiben können werden ebenfalls berücksichtigt (z.B. Verlust von Biototypen mit einer langen Entwicklungsdauer (z.B. Wald, Gehölze), Bodenverdichtungen).

Außerdem werden Schutzmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung von baubedingten Beeinträchtigungen (z.B. Schutz vor Bodenverdichtung im Auenbereich oder Schutzzäune zur Begrenzung des Baufeldes bei wertvollen Biotopbeständen) vorgeschlagen, die im Rahmen der weiteren Planung zu detaillieren sind.

## **Betriebsbedingte Auswirkungen**

Als betriebsbedingte Projektwirkungen lassen sich insbesondere Geräuschemissionen und Schadstoffemissionen benennen. Weitere mögliche betriebsbedingte Projektwirkungen sind Lichtemissionen, (optische) Störwirkungen durch Fahrzeugverkehr und Tierkollisionen mit Fahrzeugen. Die Quantifizierung der Geräusch- und Schadstoffemissionen erfolgte im Rahmen der Lärm- und Abgasuntersuchungen.

Im Rahmen der UVS wurden bei den Schutzgütern Mensch, Landschaft / Erholung und Tiere (Vögel) v.a. betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm berücksichtigt.

Die Prognose der betriebsbedingten Verlärmung erfolgt auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung. Beim Schutzgut Landschaft / Erholung sowie bei der Avifauna 50 dB(A) Dauerschallpegel – tags nicht überschritten werden.

Bei den Schutzgütern Pflanzen, Boden, Wasser sowie Klima / Luft wurden betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Schadstoffe bilanziert. Berücksichtigt wurden die Schadstoffeinträge, die für den Straßenrandbereich bekannt sind (Abgasemissionen, Abrieb von Bremsen, Reifen und von der Straße selbst sowie Streusalz).

Der entscheidende Einflussfaktor der Intensität und Reichweite von Schadstoffeinträgen über den Bodenpfad ist die Verkehrsbelastung der Straße.

Es lassen sich eine engere Spritzwasserzone, in der im Regelfall von erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes auszugehen ist, und eine darüber hinausgehende trassenferne Zone mit vergleichsweise geringer straßenbedingter Stoffdeposition unterscheiden.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsmengen unter 10.000 DTV, die für die Nordwesttangente prognostiziert werden, wird davon ausgegangen, dass die Spritzwasserzone mit den stärksten Schadstoffeinträgen nicht über die Zone der Böschungen zuzüglich des Baustreifens, der mit pauschal 6,5 m abgegrenzt wurde, hinausreicht (Berücksichtigung bei anlagebedingtem Verlust bzw. baubedingten Beeinträchtigungen).

Außerhalb der Spritzwasserzone wird pauschal eine Zone von 50 m Breite ab Fahrbahnrand als trassenferner Bereich mit mittlerer bis geringer Belastungsintensität durch Schadstoffeinträge angelegt. Leitindikator für diese vorsorgeorientiert abgegrenzte Wirkzone ist das ökotoxikologisch wirksame Element Cadmium, das aufgrund seiner Bindung an relativ leichte Kautschukpartikel (Reifenabrieb) vergleichsweise weit verfrachtet wird.

## 11. Finanzierbarkeit der Nordwesttangente Hahn DC

### Grundlage der Baukosten

Die Kostenschätzung für die Varianten basiert auf den von den zuständigen Behörden aktuell in Ansatz gebrachten Preisen. Dies sind Durchschnittspreise.

Für die Erdarbeiten wurde ein schwieriger Baugrund vorausgesetzt und ein entsprechend höherer Kostenansatz gewählt.

### Betriebs- und Unterhaltungskosten

Die Kosten für Straßenerhaltungsmaßnahmen bei Straßen dieser Länge liegen bei ca. 10.000,- bis 15.000,- € im Jahr. Hinzu kommen die Kosten der Winterdienste, der Straßenreinigung und der Pflege des Straßenbegleitgrüns, die von der Stadt getragen werden. Hier ist im weiteren Verfahrensablauf zu prüfen, inwieweit ein Teil der Nordwesttangente in der Unterhaltung zukünftig als Kreisstraße geführt wird. Erste Gespräche zwischen dem RTK und der Stadt Taunusstein haben hierzu bereits stattgefunden.

## Förderung der Maßnahme

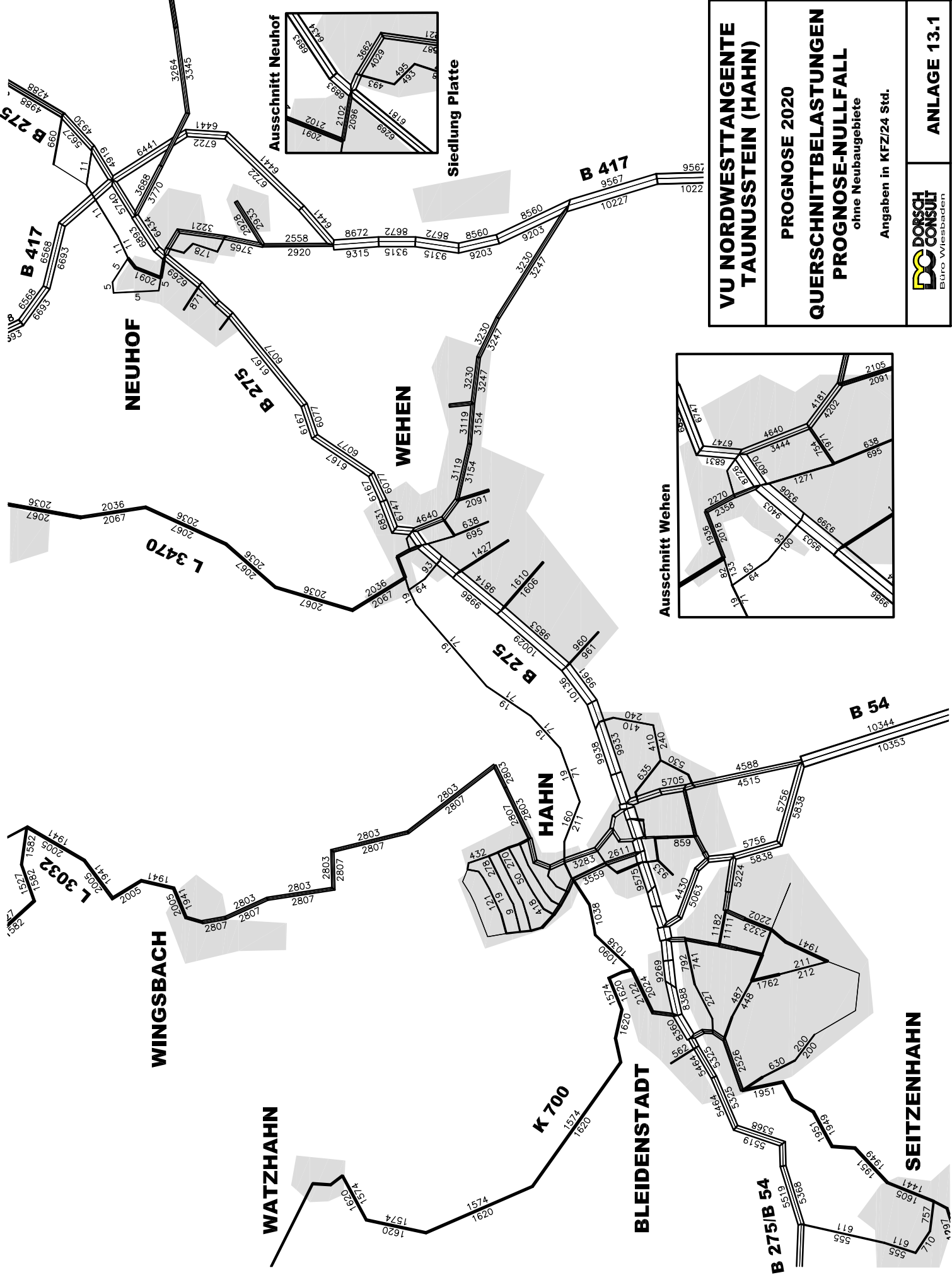
Zur Förderung der Nordwesttangente haben erste Gespräche mit den zuständigen Behörden stattgefunden, die nach einer Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung zur Nordwesttangente und im weiteren Planungsablauf vertieft und fortgesetzt werden. Ergebnis dieser ersten Gespräche war, dass die **Nordwesttangente grundsätzlich mit Mitteln des Landes förderfähig ist**. Ein Fördersatz liegt aufgrund des Planungsstandes noch nicht fest. **Generell sind maximal 80% Förderung erreichbar**.

Nachfolgende Tabellen geben einen Überblick über die Förderung nach Gemeindeverkehrsförderungsgesetz (GVFG) und Finanzausgleichsgesetz (FAG) von Maßnahmen der Stadt Taunusstein in den Jahren 1995 – 2005.

ABGESCHLOSSENE MASSNAHMEN			
Maßnahme	Baukosten	Fördermittel gesamt	Förderrate
Errichtung von 2 Fahrgastwartehallen an der B 417 in Neuhof	44.217,83 EUR	37.528,82 EUR	75 % GVFG 10 % FAG
Buswartehallen B 417 Siedlung Platte	28.161,09 EUR	16.872,63 EUR	75 % GVFG 5 % FAG
Busspur und Wartehalle an der B 275 Freiäcker Wehen	179.996,73 EUR	93.566,41 EUR	75 % GVFG 5 % FAG
Errichtung von 5 Buswartehallen in Taunusstein	41.265,34 EUR	35.023,49 EUR	75 % GVFG 10 % FAG
Sanierung des Gehweges B 275 Hahn – Bleidenstadt Südseite BA I.	72.040,00 EUR	29.501,54 EUR	55 % FAG
Sanierung des Gehweges B 275 Hahn – Ost	147.778,69 EUR	36.557,37 EUR	55 % GVFG
K 703 Verbesserung der Gehwege Eltviller Straße	67.057,00 EUR	33.100,00 EUR	60 % GVFG
Ausbau der Theodor-Heuss-Str. in Bleidenstadt	465.054,00 EUR	176.890,00 EUR	55 % GVFG

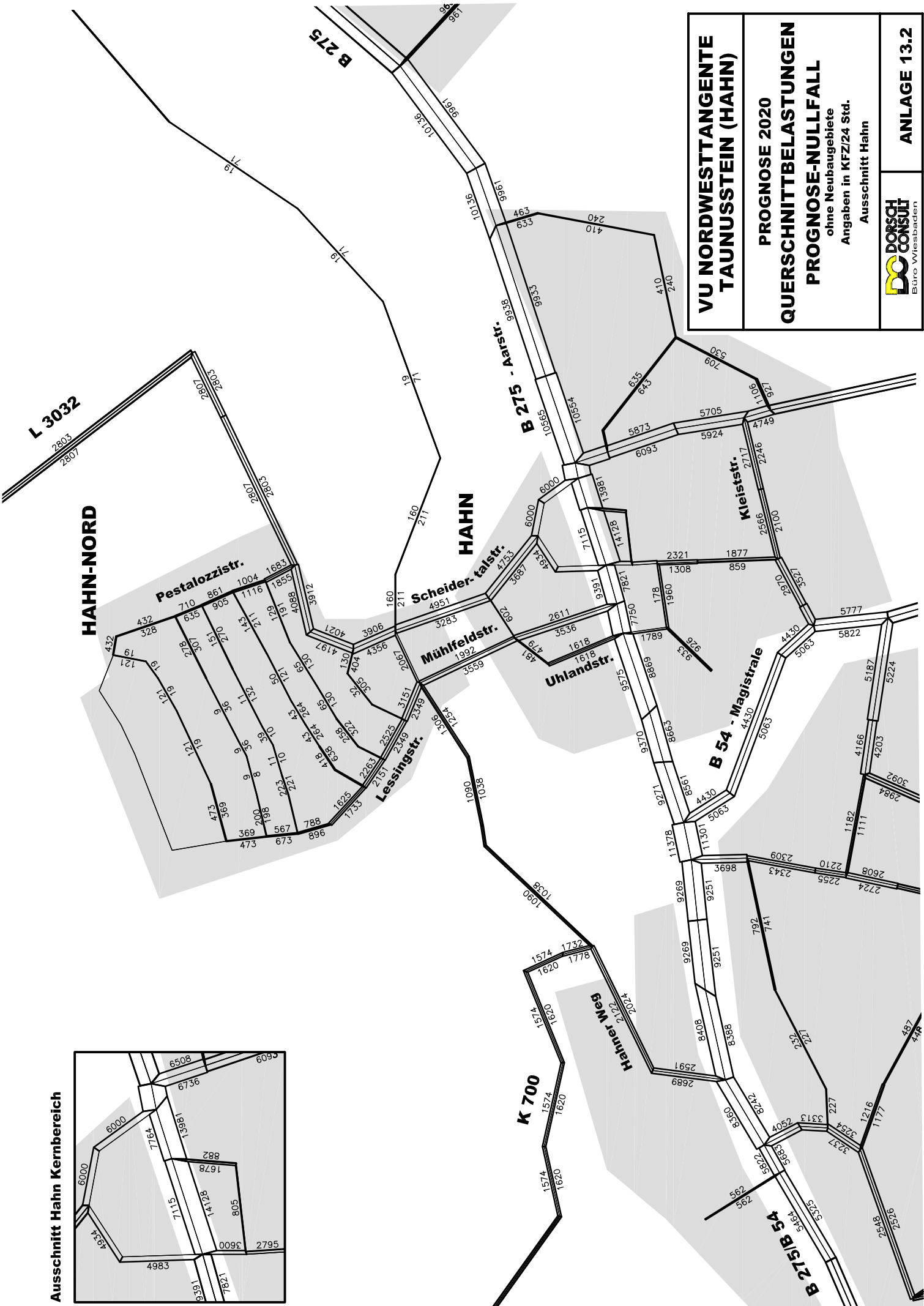
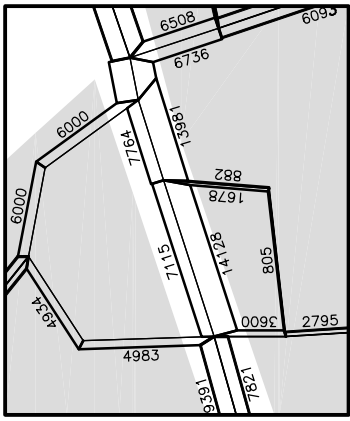
LAUFENDE MASSNAHMEN			
Maßnahme	voraussichtliche Baukosten	voraussichtliche Fördermittel	Förderrate
Ausbau der Limburger Str. einschl. des Kreisverkehrsplatzes	969.760,00	317.300,00 EUR	55 % GVFG
Sanierung des Gehweges B 275 Hahn – Bleidenstadt Südseite BA II.	92.032,54 EUR	37.426,56 EUR	60 % GVFG
K 703 Sanierung des Gehweges Kirchstraße	30.000,00 EUR	17.000,00 EUR	60 % GVFG
Ausbau der Gehweges des Hahner Weges K 700	82.500,00 EUR	40.200,00 EUR	65 % GVFG
Ausbau des ZOB in Hahn	534.000,00 EUR	453.500 EUR	75 % GVFG 10 % FAG

**Hinweis :** Die angegebenen Baukosten und die entsprechenden Fördermittel weichen von dem Prozentwert der Förderrate deshalb ab, weil bei den Baukosten immer ein Anteil an finanzieller Eigenleistung der Gemeinde unterstellt werden muss. Dieser Eigenanteil differiert ja nach beantragter Baumaßnahme. Außerdem sind in den Baukosten auch nicht zuwendungsfähige Kosten enthalten.

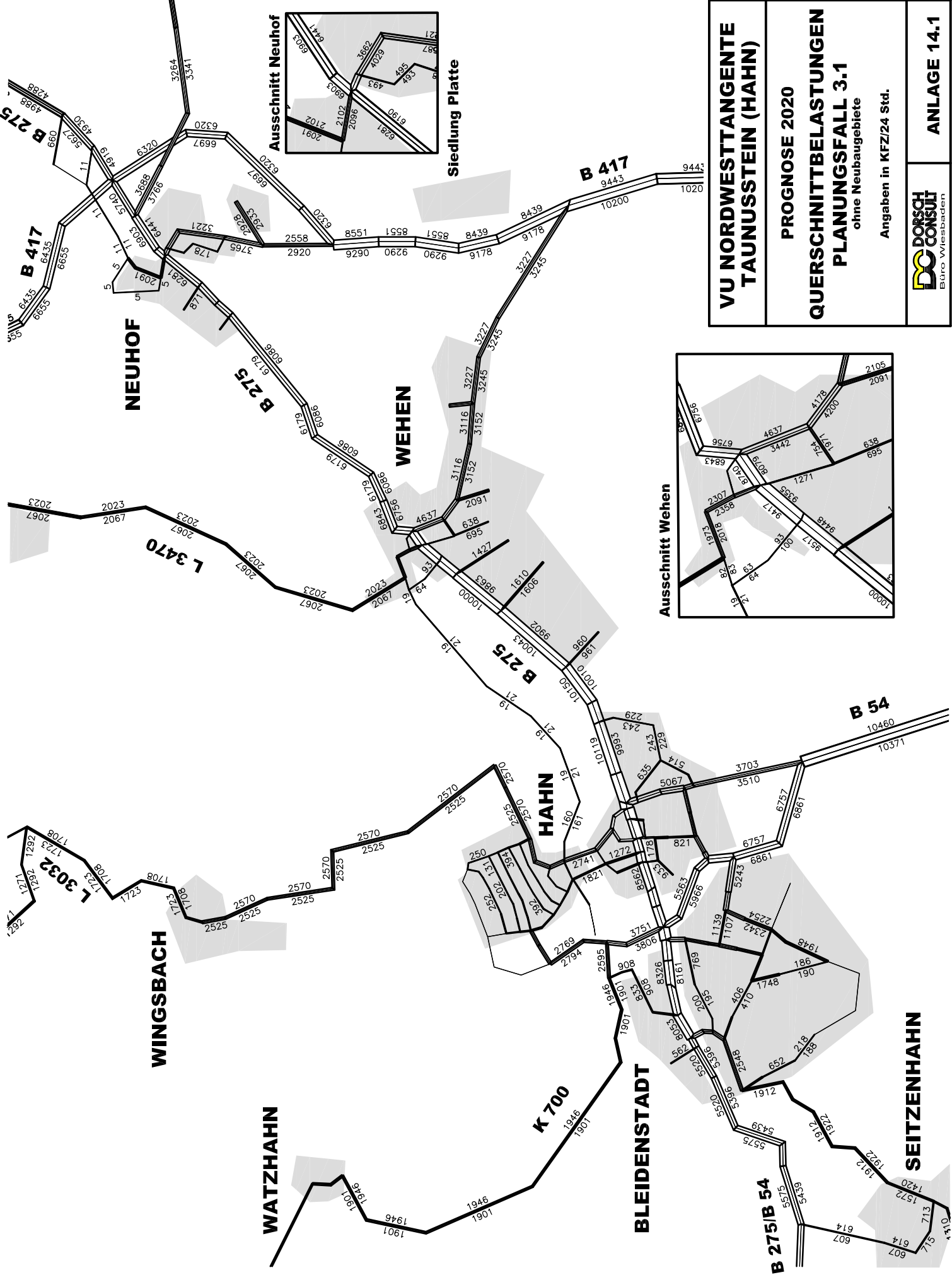


<b>VU NORDWESTTANGENTE TAUNUSSTEIN (HAHN)</b>	<b>PROGNOSE 2020</b>	<b>ANLAGE 13.1</b>
	<b>QUERSCHNITTBELASTUNGEN PROGNOSE-NULLFALL</b> ohne Neubaugebiete Angaben in KFZ/24 Std.	

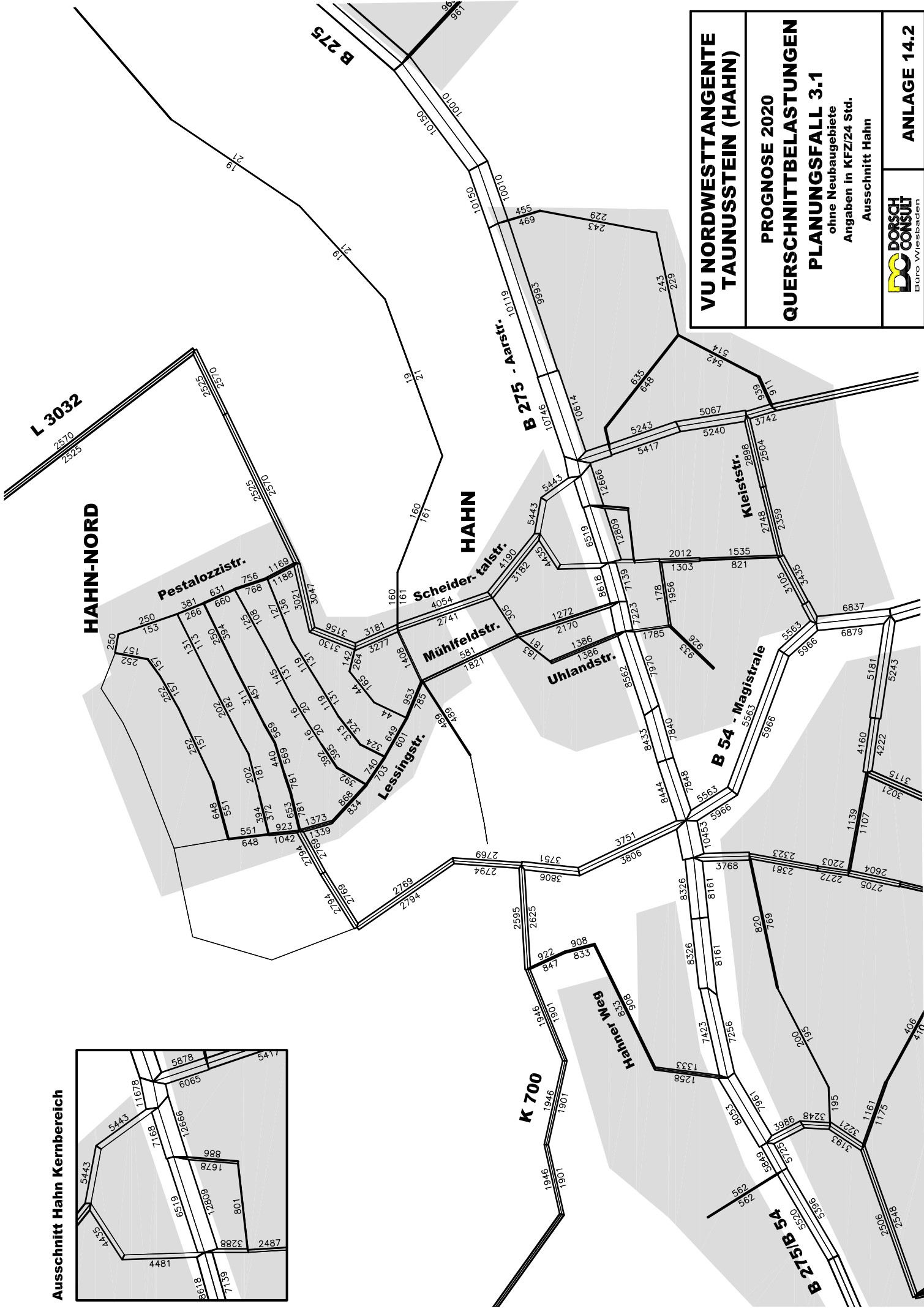
Ausschnitt Hahn Kernbereich



<b>VU NORDWESTTANGENTE TAUNUSSTEIN (HAHN)</b>	
<b>PROGNOSE 2020 QUERSCHNITTBELASTUNGEN</b> ohne Neubaugebiete Angaben in KFZ/24 Std. Ausschnitt Hahn	
<b>ANLAGE 13.2</b>	
<b>DORSCH CONSULT</b> Büro Wiesbaden	



<b>VU NORDWESTTANGENTE TAUNUSSTEIN (HAHN)</b>	<b>PROGNOSE 2020</b>	<b>ANLAGE 14.1</b>
	<b>QUERSCHNITTBELASTUNGEN PLANUNGSFALL 3.1</b> ohne Neubaugebiete Angaben in KFZ/24 Std.	



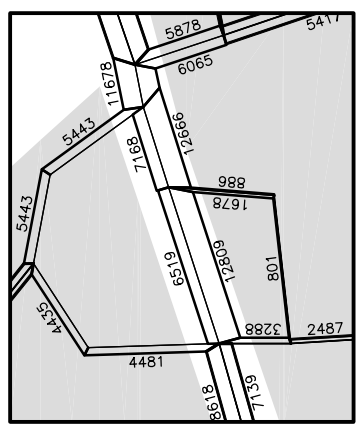
**VU NORDWESTTANGENTE  
TAUNUSSTEIN (HAHN)**

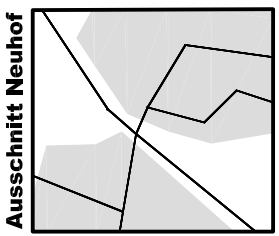
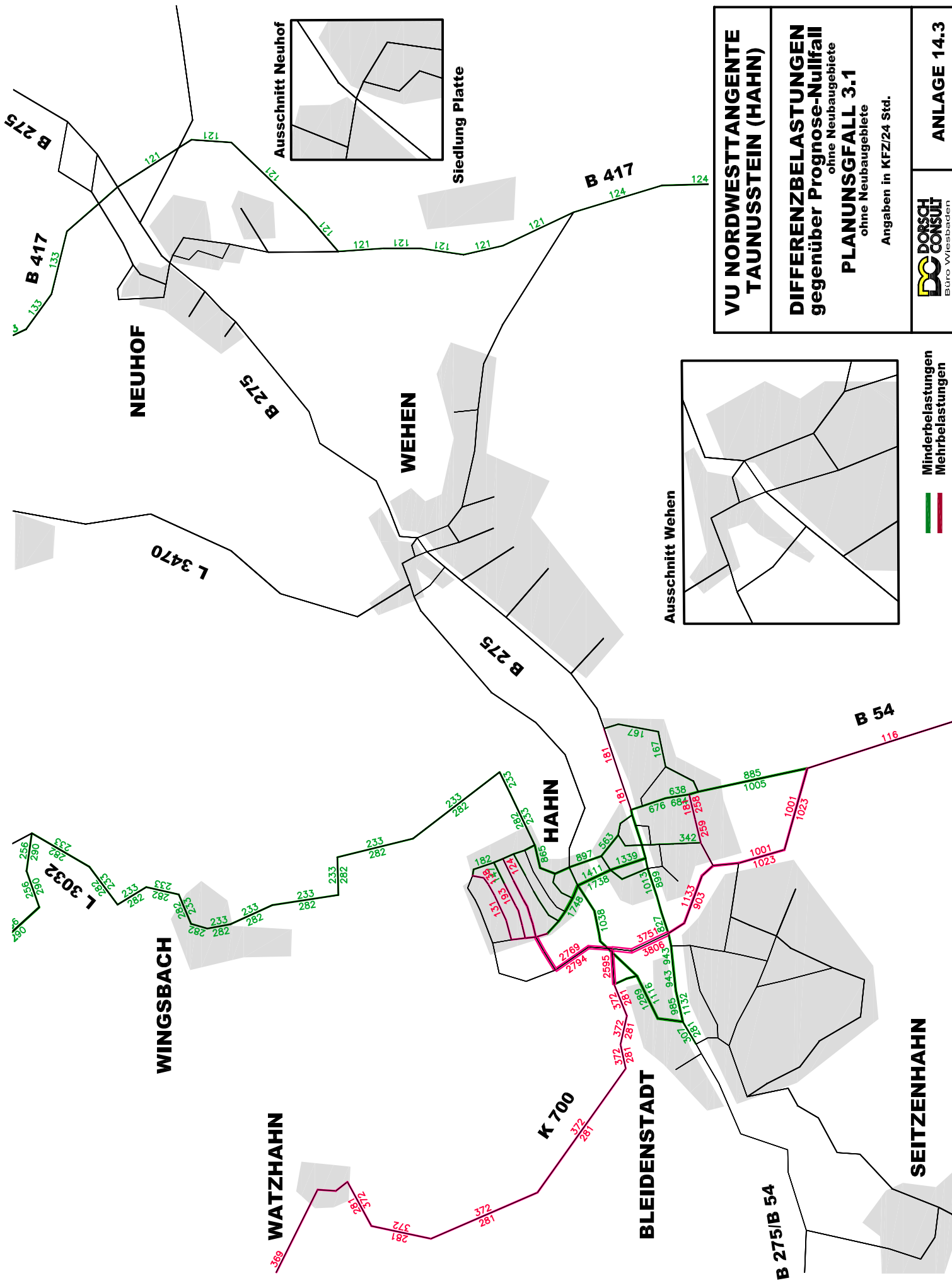
**PROGNOSE 2020  
QUERSCHNITTBELASTUNGEN**  
ohne Neubaugebiete  
Angaben in KFZ/24 Std.  
Ausschnitt Hahn

**ANLAGE 14.2**

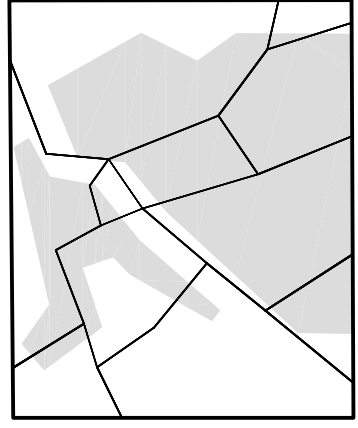
**DORSCH  
CONSULT**  
Büro Wiesbaden

**Ausschnitt Hahn Kernbereich**





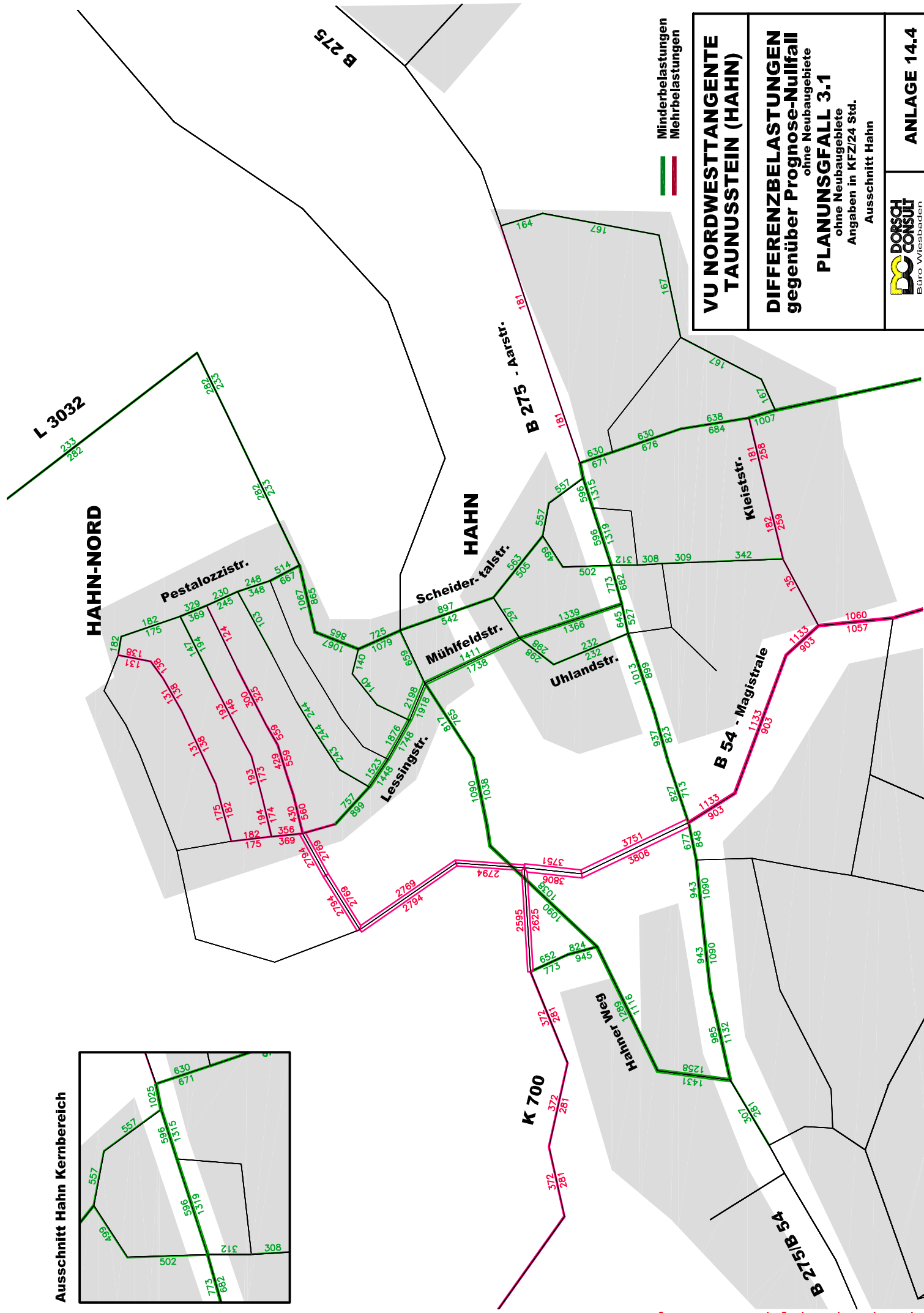
Siedlung Platte



Ausschnitt Wehen

Minderbelastungen  
 Mehrbelastungen

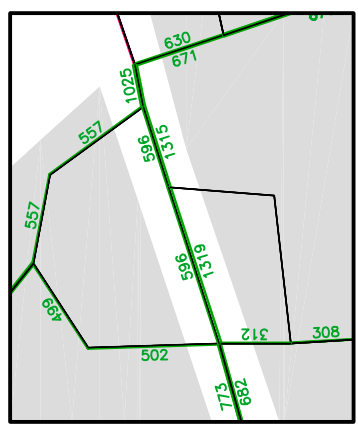
<b>VU NORDWESTTANGENTE          TAUNUSSTEIN (HAHN)</b>	
<b>DIFFERENZBELASTUNGEN          gegenüber Prognose-Nullfall          ohne Neubaugebiete</b>	
<b>PLANUNGSFALL 3.1</b> ohne Neubaugebiete	
Angaben in KFZ/24 Std.	
	<b>ANLAGE 14.3</b>



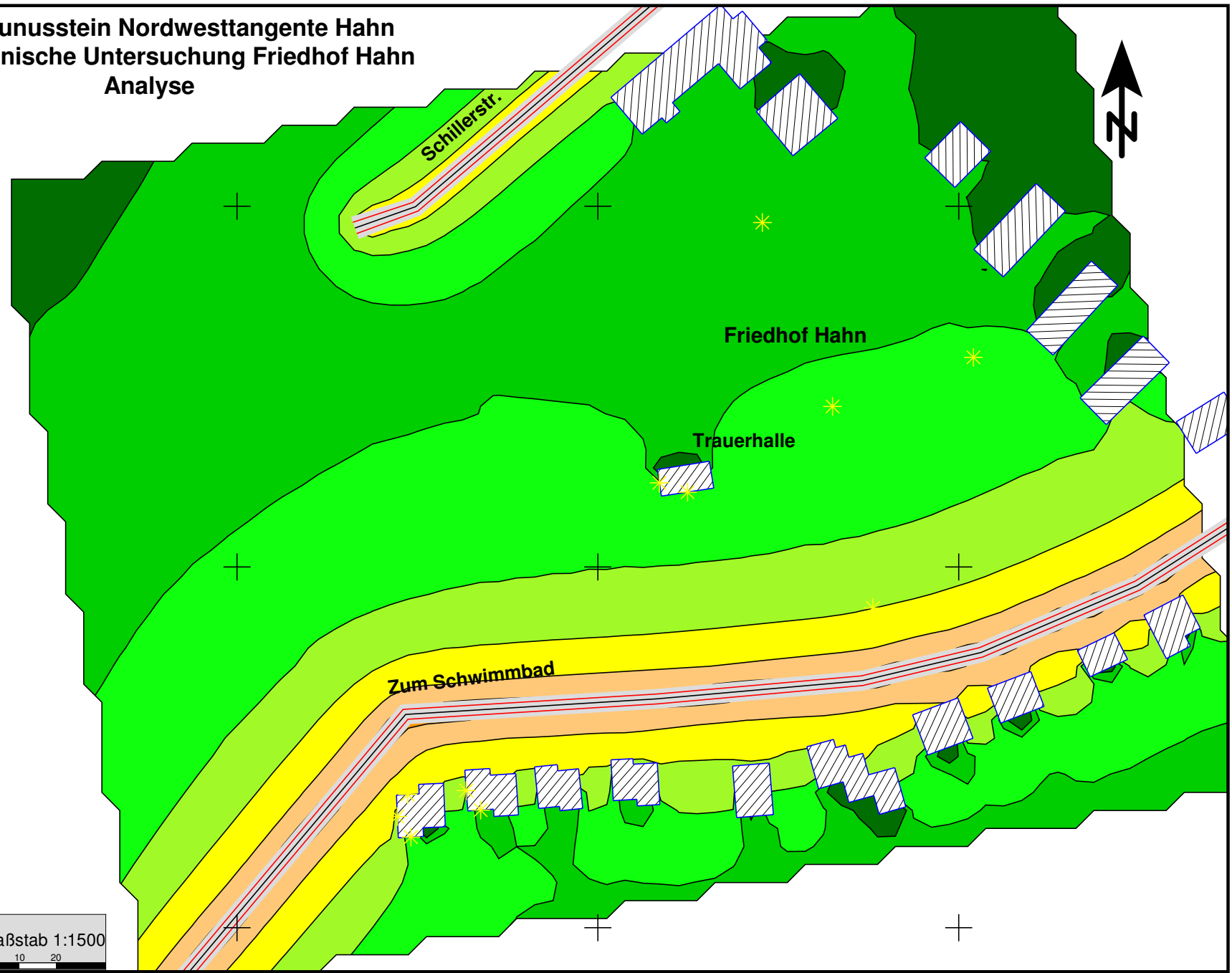
Minderbelastungen  
Mehrbelastungen

<b>VU NORDWESTTANGENTE TAUNUSSTEIN (HAHN)</b>	
<b>DIFFERENZBELASTUNGEN</b> gegenüber Prognose-Nullfall ohne Neubaugebiete	
<b>PLANUNGSGFALL 3.1</b> ohne Neubaugebiete Angaben in KFZ/24 Std. Ausschnitt Hahn	
	<b>ANLAGE 14.4</b>

Ausschnitt Hahn Kernbereich



Stadt Taunusstein Nordwesttangente Hahn  
schalltechnische Untersuchung Friedhof Hahn  
Analyse

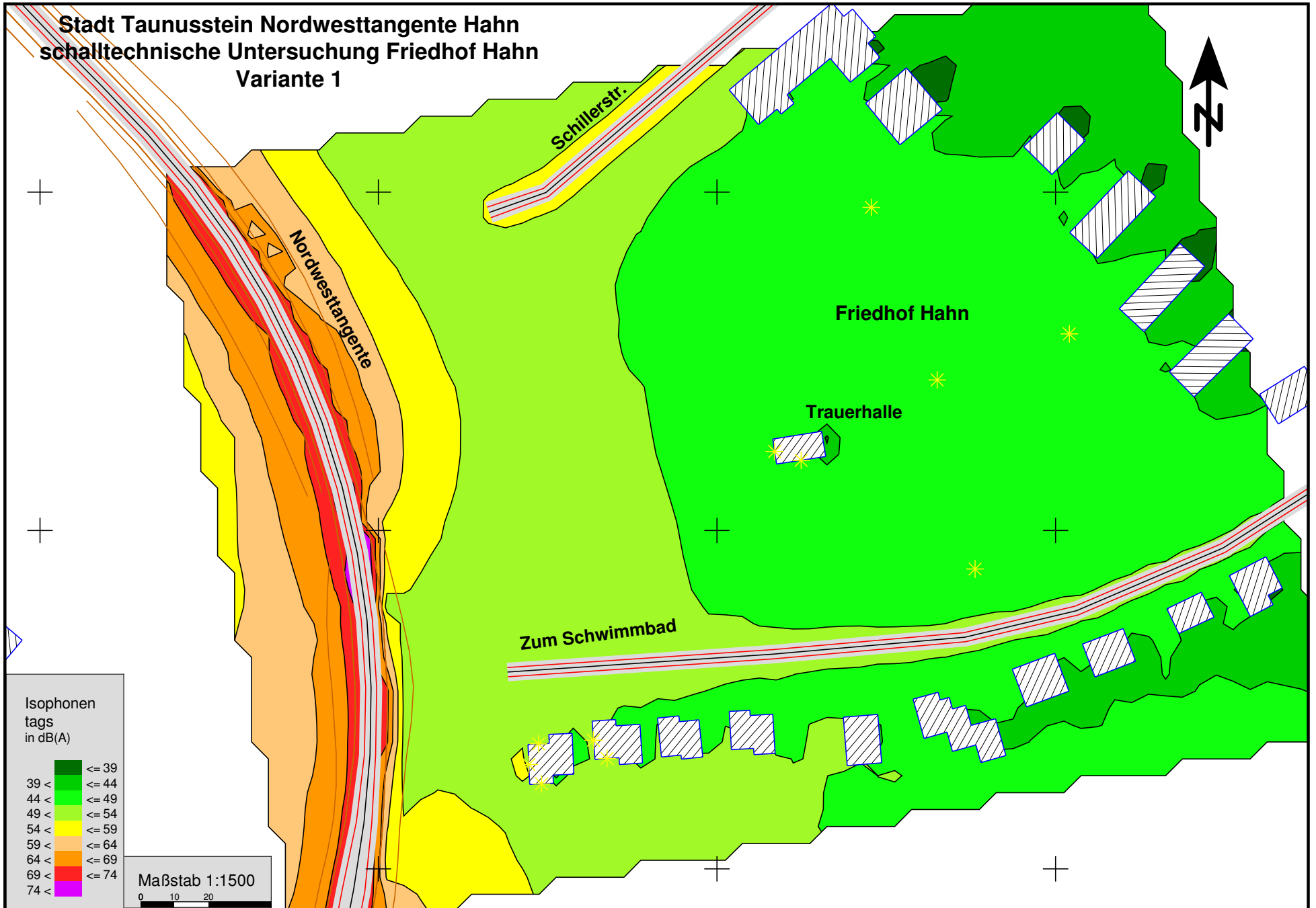


Isophonen  
tags  
in dB(A)

	<= 39
	39 < <= 44
	44 < <= 49
	49 < <= 54
	54 < <= 59
	59 < <= 64
	64 < <= 69
	69 < <= 74
	74 <

Maßstab 1:1500  
0 10 20

**Stadt Taunusstein Nordwesttangente Hahn**  
**schalltechnische Untersuchung Friedhof Hahn**  
**Variante 1**



Isophonen  
tags  
in dB(A)

<= 39	Dark Green
39 <	Green
44 <	Light Green
49 <	Yellow-Green
54 <	Yellow
59 <	Orange
64 <	Red-Orange
69 <	Red
74 <	Purple

Maßstab 1:1500

0 10 20