



außerhalb der Gemarkung Klarenthals liegt, aber Auswirkungen auf den gesamten Wiesbadener Nordwesten haben wird. Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen werden Klarenthaler Autofahrerinnen und Autofahrer bei Ihrer Fahrt in die Wiesbadener Innenstadt demnach länger im Stau stehen als heute. Durch Verkehrslenkung und digitale Ampelsteuerung kann dieser Verkehrszuwachs nicht vollständig abgefedert werden. Das Baugebiet konterkariert somit die erheblichen Anstrengungen der Landeshauptstadt Wiesbaden und meines Dezernats, insbesondere Durchgangsverkehre zu reduzieren bzw. zumindest schrittweise von innen nach außen zu verlagern.

Da in Hahn-Süd nicht nur Einfamilienhäuser und Wohnungen, sondern auch Gewerbe, insbesondere großflächiger Einzelhandel, geplant ist, muss zudem mit einem relevanten Zuwachs des LKW-Verkehrs durch Wiesbaden gerechnet werden. Dies betrifft im Besonderen die Einfallstraßen Klarenthals, da durch die bewusste Anordnung des Neubaugebiets in Richtung B54 davon ausgegangen werden muss, dass die Abwicklung Lieferverkehre nahezu ausschließlich hierüber erfolgen wird. Es muss somit für Klarenthaler Straßen mit einer Verschlechterung der Luftqualität, des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit gerechnet werden.

2) Inwieweit die CityBahn einen Beitrag zur Lösung etwaiger verkehrlicher Zusatzbelastungen leisten kann.

Zu 2:

Die CityBahn ist ein zentraler Baustein für ein leistungs- und zukunftsfähiges Verkehrskonzept und soll somit auch Autofahrten auf den ÖPNV verlagern. Dies ist auch in der ersten Fassung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) quantitativ belegt worden und gilt nicht nur für das Wiesbadener Stadtgebiet, sondern auch für den Untertaunus.

Angesichts der großen Dimension von Hahn-Süd - es handelt sich um das größte Siedlungsprojekt in der Geschichte Taunussteins - wird die CityBahn zwar einen Beitrag leisten, die Zusatzbelastung aber nicht annähernd kompensieren können. Ungünstig wirkt sich dabei aus, dass Hahn-Süd nicht direkt an der CityBahn-Trasse platziert werden soll, sondern weiter westlich. Die Bewohnerinnen und Bewohner müssten demnach mehrere Hundert Meter Fußweg durch das Baugebiet, über eine Straße und durch den Wald bewältigen, bevor sie die CityBahn-Haltestelle erreichen, was die ÖPNV-Nutzung tendenziell unattraktiver macht. Selbst mit der überaus optimistischen Annahme, dass es gelänge, in Hahn-Süd den derzeitigen ÖPNV-Anteil am Modal Split von 8 Prozent (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Taunusstein) zu verdoppeln, würde weiterhin der überwiegende Anteil der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr - MIV - zurückgelegt (derzeitiger MIV-Anteil 72 Prozent, Fahrer und Mitfahrer, Verkehrsentwicklungsplan Taunusstein).

Für die Lieferverkehre zu den geplanten großflächigen Einzelhandelsstandorten in Hahn-Süd kann die CityBahn naturgemäß überhaupt keinen Beitrag leisten, da sie als reines Personenverkehrsmittel konzipiert ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die CityBahn Entlastungseffekte im Einpendlerverkehr aus Taunusstein und Bad Schwalbach zeigen wird - unabhängig von Hahn-Süd. Der mit Hahn-Süd verbundene immense Zuwachs an neuen Pendlern sowie Lieferverkehren, verbunden mit der bewusst Richtung Süden ausgerichteten Lage, hat zwangsläufig einen Anstieg der KfZ-Verkehrsbelastung in Wiesbadens Nordwesten und Innenstadt zur Folge.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Sidiani, Tel. 31-4769, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

