

BÜRGERINITIATIVE

„JA zum Aartal – NEIN zur Nordwest-Tangente“

TAUNUSSTEIN



www.tangente-hahn.de

Rainer Wirz, D.-Bonhoeffer-Str. 3a, D-65232 Taunusstein
Reg.-Präsidium Darmstadt
Abt. III; Dez. 31.1-31.3 + Abt. V; Dez. 51.1
Wilhelminenstr. 1-3
64278 Darmstadt

Mail: bi.hahn@web.de
Postanschrift:
Rainer Wirz
Dietr.-Bonhoeffer-Str. 3a
D-65232 Taunusstein

15.06.2009

Eingriff in das FFH-Gebiet „Aartal zwischen D-65232 Taunusstein-Hahn und D-65232 Taunusstein-Bleidenstadt (Gebiets-Nr. 5814-305) durch den Bau des 1. Abschnitts einer Nordumgehung von 65232 Taunusstein-Hahn (Verkehrsprojekt Nordwesttangente-Hahn)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie in unserem Schreiben vom 26.05.2009 angekündigt, senden wir Ihnen unsere Stellungnahme zu der von der Stadt Taunusstein favorisierten Variante 1a zu.

In einem Telefonat zwischen Herrn Wilhelmi (BI JA zum Aartal – NEIN zur Nordwesttangente) mit Frau Lethmate (Stadt Taunusstein) wurde erklärt, dass die Unterlagen zu dem Abweichungsverfahren erst dann der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, wenn die Regionalversammlung zu dem Abweichungsverfahren entschieden habe. Die Stadt Taunusstein verkennt jedoch, dass die Deklaration „Behördeninternes Verfahren“ nur beschreibt, wer am Entscheidungsprozeß beteiligt ist. Unabhängig davon besteht jedoch eine Auskunftspflicht gegenüber allen Bürgern der Stadt Taunusstein, erst recht, wenn sie unmittelbar betroffen sind. Da auch die Stadtverordneten nicht informiert wurden, beabsichtigt die parlamentarische Opposition einen Stopp des Abweichungsverfahrens zu beantragen. Außerdem behält sie sich eine Rechtsprüfung des Verfahrens vor (Wiesbadener Kurier; Untertaunus-Ausgabe v. 13.06.2009 „Parlamentarier wussten von nichts“).

Folgende Ausführungen beruhen deshalb auf den uns bis heute vorliegenden Unterlagen, überwiegend Gutachten aus den Jahren 2005 und 2006 zu den Varianten 1, 2 und 3.

Da die Stadt Taunusstein offensichtlich die Variante 1a als eine Modifizierung der Variante 1 ansieht, können die seinerzeit zur Variante 1 erstellten Gutachten herangezogen werden, zumal es in der Zwischenzeit keine FFH relevanten Änderungen gegeben haben dürfte.

Gliederung der Stellungnahme

<u>1</u>	<u>VORBEMERKUNG</u>	3
1.1	<u>IRREFÜHRENDE ANGABEN ZUR AUSGANGSLAGE UND PLANUNGSERFORDERNIS</u>	3
1.2	<u>UNSCHLÜSSIGES ZAHLENMATERIAL</u>	3
1.2.1	<u>Zahlen laut Gutachten DorschConsult</u>	3
1.2.2	<u>Zahlen von Bosch & Partner „Erläuterungen zum Antrag auf Durchführung eines Abweichungsverfahrens gemäß §12 HLPG“ (Seite 11)</u>	4
1.3	<u>DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG</u>	5
1.3.1	<u>Im Rheingau-Taunus-Kreis</u>	5
1.3.2	<u>In Taunusstein</u>	6
<u>2</u>	<u>PROJEKTBSCHREIBUNG UND BETROFFENES GEBIET</u>	7
<u>3</u>	<u>MATERIELL-RECHTLICHE VORGEHENSWEISE DER STADT TAUNUSSTEIN</u>	8
3.1	<u>FEHLENDE PLANUNGSSICHERHEIT</u>	8
3.2	<u>FEHLENDE NOTWENDIGKEIT</u>	9
<u>4</u>	<u>KONFLIKTE MIT ZIELEN DES REGIONALPLANS SÜDHESSEN 2000</u>	9
4.1	<u>REGIONALER GRÜNZUG</u>	9
4.2	<u>KLIMAFUNKTION (KALTLUFTENTSTEHUNG UND KALTLUFTABFLUSS)</u>	10
4.3	<u>ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIET</u>	10
4.4	<u>WASSERSCHUTZGEBIET</u>	10
4.5	<u>VERDICHUNGSRaum RHEIN-MAIN</u>	11
4.6	<u>NATURPARK (BIS 31.12.2006 LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET)</u>	12
<u>5</u>	<u>FFH-SCHUTZGEBIET GEMÄß. HABITAT-RICHTLINIE 92/43/EWG (FFH-RL) V. 21.05.1992 (IN DER FASSUNG V. 31.10.2003)</u>	12
5.1	<u>VORBEMERKUNG</u>	12
5.2	<u>VERSTÖßE / KOLLISIONEN GEGEN DIE FFH-RL NACH EIGENEM GUTACHTEN</u>	12
5.3	<u>GRUNDDATENERHEBUNG 2005 DURCH DEN REGIERUNGSPRÄSIDENT DARMSTADT</u>	13
5.4	<u>KEINE SACHGERECHTE ALTERNATIVENPRÜFUNG</u>	15
5.5	<u>KEINE ZWINGENDEN GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES</u>	16
5.6	<u>MISSVERHÄLTNIS VON BELASTUNGSGRAD UND ENTLASTUNGSGRAD</u>	18
5.7	<u>AUSGLEICHSMABNAHMEN</u>	19
<u>6</u>	<u>SCHLUSSFOLGERUNG</u>	20

1 Vorbemerkung

1.1 Irreführende Angaben zur Ausgangslage und Planungserfordernis

Die Nordwesttangente Taunusstein (Hahn) sei erforderlich, um eine verkehrliche Entlastungswirkung für die Taunussteiner Stadtteile Hahn und Bleidenstadt zu erreichen.

In Wirklichkeit soll die Nordwesttangente einzig und allein der Erschließung weiterer Baugebiete (Hahn-Nord II, Am Schaußberg- westlich der Lessingstraße und Am Schillberg) dienen (Näheres hierzu auf Seite 4 dieses Schreibens) dienen.

Siehe: Umweltverträglichkeitsstudie 30.05.2005; Bosch&Partner Seite 4

1.2 Unschlüssiges Zahlenmaterial

Beim Durcharbeiten der uns vorliegenden Unterlagen haben wir feststellen müssen, dass es erhebliche Unschlüssigkeiten mit teils fehlerhaften Bewertungen gibt.

Es wird versucht, das Planungserfordernis (Erläuterungen zum Antrag auf ein Abweichungsverfahren Ziff. 2; Seite 8 – 13) mit umfangreichen Zahlen der verkehrlichen Belastung zu begründen.

Die Darstellung der Zahlen suggeriert dem Leser, dass die Angaben die Ist-Situation der verkehrlichen Belastung widerspiegeln. Dies ist eindeutig nicht der Fall. Die Zahlen sind vielmehr das Ergebnis einer Hochrechnung bezogen auf eine Prognose für das Jahr 2020, in der noch nicht existierende Baugebiete mit eingerechnet sind.

1.2.1 Zahlen laut Gutachten DorschConsult

Straßenabschnitt	verkehrliche Belastung (KFZ / 24h)		
	Prognose 2020 mit Baugebieten	Prognose 2020 ohne Baugebiete	Ist-Zustand
Pestalozzistraße (nördl. Scheidertalstraße)	4.700	3.500	3.400
Lessingstraße (nördl. Zum Schwimmbad)	6.700	5.500	5.400
Zum Schwimmbad (westl. Lessingstraße)	2.900	2.600	2.400
Mühlfeldstraße (südl. Mühlweg)	7.500	6.100	5.600
Hahner Weg-Süd	6.100	5.300	4.600
Scheidertalstraße (nördl. Zum Schwimmbad)	9.300	8.300	7.900
Aarstraße (östl. Hahner Weg)	17.600	16.800	15.800
Aarstraße (östl. Herblayer Straße)	19.300	18.000	16.700
Wiesbadener Straße (nördl. Kleiststraße)	12.100	11.600	11.800

Zahlen entnommen aus: Stadt Taunusstein „Ergänzende Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn“
September 2005

1.2.2 Zahlen von Bosch & Partner „Erläuterungen zum Antrag auf Durchführung eines Abweichungsverfahrens gemäß §12 HLPG“ (Seite 11)

In den „Erläuterungen zum Antrag auf Durchführung eines Abweichungsverfahrens gemäß §12 HLPG“ entsprechen die Zahlen des Prognose-Nullfalls (**PNF**) den Zahlen der Prognose 2020 mit den noch nicht existierenden Baugebieten. (siehe 1.2.1)

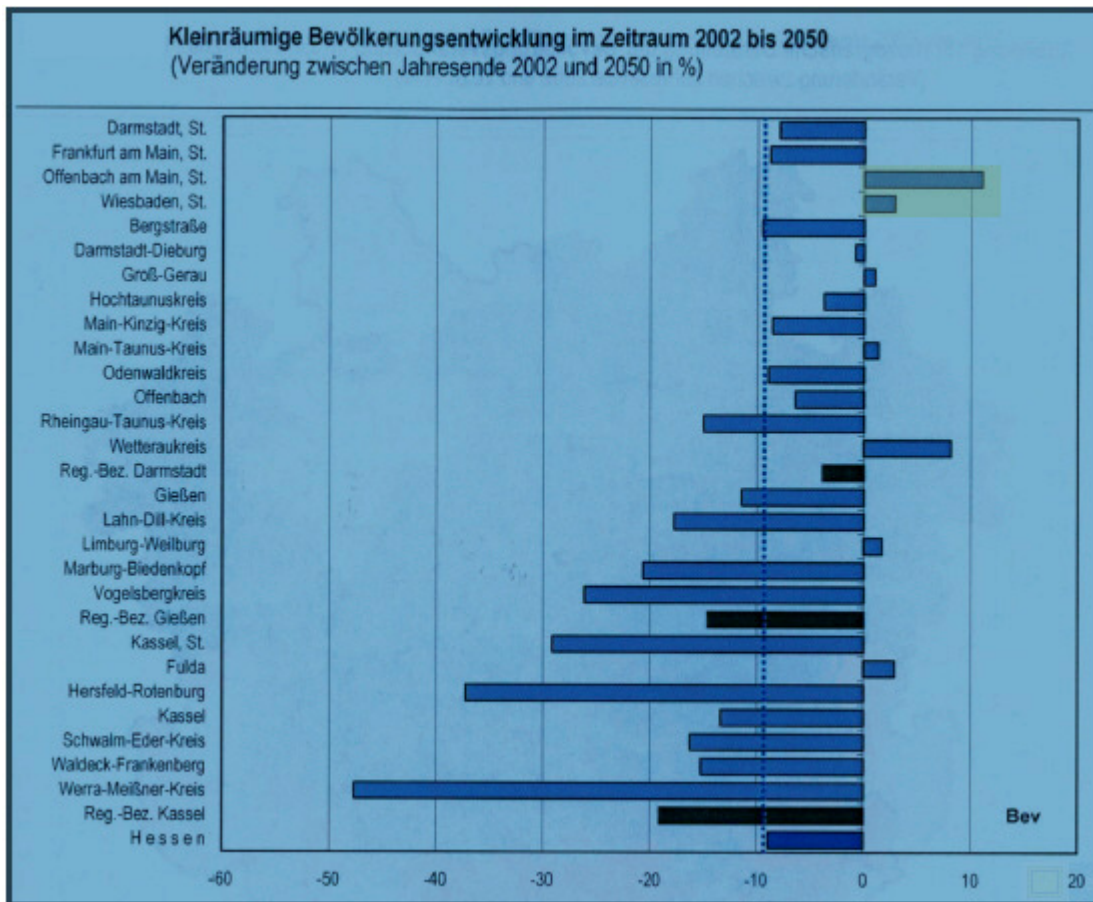
Straßenabschnitt	verkehrliche Belastung (KFZ / 24h)		
	PNF	Planfall 1a	Ist-Zustand (s. Tabelle 1.2.1 Gutachten Dorsch Consult Analyse Nullfall 2004)
Pestalozzistraße (nördl. Scheidertalstraße)	4.700	2.700	3.400
Lessingstraße (nördl. Zum Schwimmbad)	6.700	1.800	5.400
Zum Schwimmbad (westl. Lessingstraße)	2.900	1.000	2.400
Mühlfeldstraße (südl. Mühlweg)	7.500	3.500	5.600
Hahner Weg-Süd	6.100	3.200	4.600
Scheidertalstraße (nördl. Zum Schwimmbad)	9.300	6.700	7.900
Aarstraße (östl. Hahner Weg)	17.600	14.800	15.800
Aarstraße (östl. Herblayer Straße)	19.300	16.700	16.700
Wiesbadener Straße (nördl. Kleiststraße)	12.100	10.300	11.800

Die Entlastung der Pestalozzistraße (nördlich Scheidertalstraße) durch die Tangente beträgt demnach nur 700 KFZ / 24h zur heutigen Situation bzw. 800 KFZ / 24h zur Prognose 2020 ohne Baugebiete. Keinesfalls jedoch, wie suggeriert, 2.000 KFZ / 24h.

Andere reine Wohnstraßen wie z.B. die Kantstraße werden durch die Tangente deutlich mehr belastet.

1.3 Demografische Entwicklung

1.3.1 Im Rheingau-Taunus-Kreis



Exemplarisch für alle wissenschaftlich fundierten Schätzungen verweisen wir auf die Veröffentlichung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung („Überörtliche Auswirkungen der demografischen Entwicklung in Hessen – ein empirischer Befund“, MR Dipl.-Ing. Martin Orth, Referatsleiter Grundsatzfragen der Raumordnung, Siedlungsstruktur 2007).

Für den Rheingau-Taunus-Kreis wird für die Zeit von 2002 – 2050 ein nahezu dramatischer Rückgang der Bevölkerungszahl von ca. 15 % prognostiziert.

1.3.2 In Taunusstein

relative Bevölkerungsentwicklung 2006 - 2025
Werte aus „Demografischer Wandel; Bertelsmann-Stiftung; Stand 2009“

	Taunusstein
Relative Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2010 (%)	1,0
Relative Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2015 (%)	1,5
Relative Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2020 (%)	1,6
Relative Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2025 (%)	1,2
Relative Bevölkerungsentwicklung 2008 bis 2010 (%)	1,0
Relative Bevölkerungsentwicklung 2010 bis 2015 (%)	0,6
Relative Bevölkerungsentwicklung 2015 bis 2020 (%)	0,1
Relative Bevölkerungsentwicklung 2020 bis 2025 (%)	-0,4

Quelle: ies, Deenst GmbH, eigene Berechnungen

Werte aus „Demografischer Wandel; Bertelsmann-Stiftung; Stand 2009“

Die Bertelsmann-Stiftung geht in ihren neuesten Berechnungen zum Demografischen Wandel von einem Bevölkerungsrückgang von 0,4 % aus, bezogen auf das Jahr 2025. Hochgerechnet auf das Jahr 2050 ist mit einem noch größeren Bevölkerungsrückgang zu rechnen.

Taunusstein geht in Verkenning der demografischen Entwicklung davon aus, dass noch über Jahrzehnte hinaus Baugebiete für Bevölkerungszuwachs notwendig seien. Jedoch ist bereits heute die Einwohnerzahl von Taunusstein stark rückläufig.

I. Wohnsitz	2007	2008	April 2009
Bleidenstadt	7.496	7.362	7.345
Hahn	7.069	7.049	7.055
Hambach	425	411	405
Neuhof	3.351	3.348	3.326
Niederlibbach	538	531	529
Orlen	1.245	1.224	1.217
Seitzenhahn	1.382	1.365	1.344
Watzhahn	254	253	251
Wehen	6.684	6.683	6.648
Wingsbach	777	786	796
Zusammen	29.221	29.012	28.916

Quelle: zusammengestellt aus der Einwohnerstatistik der Stadt Taunusstein , Homepage Taunusstein

1. Fazit: Die vorhandenen Baugebiete und Leerstände an Wohnobjekten decken einen möglichen zukünftigen Bedarf hinreichend ab.

Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen liegen auf der Hand. Ein Bevölkerungsrückgang hat zwangsläufig einen Rückgang des Verkehrsaufkommens zur Folge. Bezogen auf Taunusstein bedeutet dies: Keine Zunahme des innerstädtischen Verkehrsaufkommens verursacht durch Einwohnerzuwachs in Taunusstein. Da dem „Hinterland“ Taunussteins ein noch viel höherer Bevölkerungsrückgang prognostiziert wird, wird der Durchgangsverkehr in Taunusstein erheblich zurückgehen.

2. Fazit: Es besteht kein bevölkerungsbedingter Bedarf an Umgehungs- oder Erschließungsstraßen.

2 Projektbeschreibung und betroffenes Gebiet

Das durch die Nordwesttangente betroffene Gebiet, das Aartal zwischen Taunusstein-Hahn und Taunusstein-Bleidenstadt ist Europäisches Schutzgebiet (FFH-Gebiet). Außer dem geschützten *Maculinea nausithous* (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling) sind auch prioritäre Lebensraumtypen vorhanden. Das Aartal ist also ein besonders zu schützendes Gebiet mit sensiblem Fauna- und Floravorkommen.

Wegen Einzelheiten verweisen wir auf die Grunddatenerhebung Ihres Hauses aus dem Jahre 2006.

Das Verkehrsprojekt „Nordwesttangente Hahn“ soll im 1. Abschnitt das Aartal zwischen Taunusstein-Hahn und Taunusstein-Bleidenstadt nach einer Dammschüttung von 130 m Länge mit einer 210 Meter langen und bis zu 8,50 Meter hohen Brücke überqueren, um dann oberhalb der vorhandenen Hangkante in Richtung Norden zu verlaufen. Im Bereich der Hangkante wird sie eine Längsneigung von 9 % aufweisen.

Vor der Hangkante wird die Kreisstraße K700 angebunden (Verkehrstechnische Untersuchung DorschConsult v. April 2005 Seite 6). Für die bauliche Realisierung dieser Anbindung mit einem Verkehrskreisel ist eine großflächige Versiegelung des dortigen natürlichen Überschwemmungsgebietes erforderlich.

Weiter nördlich soll eine Querspange die Kantstraße (die eine reine Wohnstraße ist) anbinden. Diese Querspange wird unmittelbar an Hochhäusern vorbeigeführt, auf einem ungefähren Höhenniveau der 1. und 2. Stockwerke.

Die Immissionsgrenzwerte können in dem an das Planvorhaben angrenzende Wohngebiet nur eingehalten werden, wenn der Beschallungspegel durch zusätzliche Maßnahmen reduziert wird. Dies soll planungsgemäß durch den Bau einer 120 Meter langen und 1,50 Meter hohen Schutzwand erfolgen (Verkehrstechnische Untersuchung DorschConsult v. April 2005 Seite 9 analog Variante 2).

Die Tangente endet nördlich der Querspange zur Kantstraße an einem Wirtschaftsweg, hier grenzt das zukünftige Baugebiet Nord 2 an.

In einer 2. Stufe soll dann optional die Nordwesttangente als Umgehungsstraße (Nordumgehung Hahn) weitergeführt und an die Landesstraße L3032 in Richtung Taunusstein-Wingsbach angebunden werden (Umweltverträglichkeitsstudie Bosch&Partner v. 30.05.2005 Seite 7).

3 Materiell-rechtliche Vorgehensweise der Stadt Taunusstein

3.1 Fehlende Planungssicherheit

Bei dem Verkehrsprojekt Nordwesttangente handelt es sich um eine Abschnittsplanung. Sie soll die 1. Stufe der Umgehungsstraße von Taunusstein-Hahn sein (Verkehrstechnische Untersuchung von DorschConsult Teil 2 Verkehrsuntersuchung Seite 4). Gleichzeitig soll die Nordwesttangente die Grundlage für Nordumgehungen von Taunusstein-Bleidenstadt und Taunusstein-Wehen (sog. „Große Verkehrslösung Taunussteins“) sein.

Außerdem sollen mit dem Bau der Nordwesttangente-Hahn zeitnah neue Wohngebiete in Taunusstein-Bleidenstadt (Am Schillberg) und Taunusstein-Hahn (Hahn-Nord II, Schaußberg und westlich der Pestalozzistraße) erschlossen werden. Die Größenordnung dieser Neubaugebiete soll betragen:

- Hahn-Nord II - 160.000 m² für 990 Einwohner
- Schaußberg - 23.000 m² für 240 Einwohner
- Westlich der Lessingstraße - Größe noch unbekannt für 70 Einwohner
- Am Schillberg - Größe noch unbekannt für 370 Einwohner

Soll ein Gesamtprojekt in Teilabschnitten realisiert werden, müssen die Folgen weiterer Planungen und Teilabschnitte wegen des Grundsatzes der Konfliktbewältigung, der es verbietet, Probleme ungelöst zu lassen, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, bereits bei der Anfangsplanung berücksichtigt werden (BVerwG v. 28.02.1996 - 4 A 27.95; BVerwG v. 10.04.1997 - 4 C 5.96; BVerwGE 104, 236, v. 31.01.2000 – 4 A 15.01).

Bei der von der Stadt Taunusstein gewählten Vorgehensweise ist diese Planungssicherheit nicht gewährleistet.

Eine Planung in Teilabschnitten muss auf der Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung erfolgen (BVerwG v. 21.01.1998 – 4VR.97; BVerwG Beschluss v. 26.06.1992 - B 1-11-92; BVerwG v. 25.1.1996 - 4 C 5.95; BVerwGE 100, 238 (255); BVerwG v. 21.03.1996 – 4 C 1.95). Die Abschnittsplanung Nordwesttangente-Hahn muss einem Gesamtkonzept genügen, allein schon deswegen, um der Gefahr eines Planungstorsos von vorneherein zu begegnen (BVerwG v. 07.03.1997 - 4 C 10.96; BVerwG v. 28.02.1996 - 4 A 27.95). Eine derartige Vorgehensweise liegt auch schon im wohlverstandenen Gemeinwohlinteresse.

Erkennbar lässt die Stadt Taunusstein diese Grundsätze unbeachtet. Es erfolgt keine ganzheitliche Betrachtung des Gesamtprojekts. Die Möglichkeit von Risiken jeglicher Art wird nicht zur Kenntnis genommen. Es gehört zur gebotenen Sorgfalt einer Kommune gegenüber ihren Bürgern, diese vor möglichen Planungsirrtümern, Fehlinvestitionen, finanziellen Unabwägbarkeiten oder anderen Risiken zu schützen.

Ziel des Planvorhabens ist nach Angaben der Stadt Taunusstein, die Ortsdurchfahrten von Taunusstein-Bleidenstadt und Taunusstein-Hahn zu entlasten und letztlich durch Rückbau vom Durchgangsverkehr freizuhalten. Allein das Planungsziel und die prognostizierte Verkehrsmenge (auch wenn sie bereits prima facie einer Überprüfung nicht standhielt) rechtfertigen schon die Einstufung des ersten Abschnitts als Landesstraße. Die Notwendigkeit einer Umgehungsstraße wurde vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in einem Schreiben vom 13.04.2000 an die Bürgerinitiative „JA zum Aartal – NEIN zur Nordwesttangente“ ausdrücklich verneint.

Es ist ein Etikettenschwindel und somit eine Täuschung der Bürger und (Genehmigungs-)Behörden, eine Straße abschnittsweise als innerstädtische Entlastungsstraße zu deklarieren, um finanzielle Hilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und/oder Finanzausgleichsgesetz (FAG) in Anspruch nehmen zu können oder ein intensives Planfeststellungsverfahren zu vermeiden.

Von der richtigen Einschätzung des zukünftigen Charakters einer Straße hängt es ab, ob die betroffenen privaten Belange zutreffend gewürdigt werden. Die einschlägigen Baulastregelungen dürfen nicht mit der sachfremden Erwägung beiseite geschoben werden, dass das GVFG und/oder FAG die Finanzierung von Gemeindestraßen erleichtere.

3.2 Fehlende Notwendigkeit

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (damaliger und heutiger Minister Herr Posch) hat in seinem Schreiben vom 13.04.2000 mit überzeugenden Begründung die Notwendigkeit einer Nordumgehung von Taunusstein-Hahn verneint und die Zahlung von Landeszuschüssen abgelehnt.

Wir zitieren: „Zur Frage der Planungsgrundsätze und Entscheidungskriterien des Landes Hessen im Zusammenhang mit der Nordwestumgehung Taunusstein-Hahn ist festzustellen, dass die Überprüfung der Dringlichkeit erwogener Landesstraßenmaßnahmen im Jahr 1998/1999 für eine Ortsumgehung Hahn keine vorrangige Dringlichkeit ergeben hat. Von daher gibt es für die HSVV auch keinen Planungsauftrag für eine Nordwestumgehung von Taunusstein-Hahn“.

Nur weil das Land Hessen weiterhin seinen o.g. Standpunkt vertritt oder es zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme nicht in der Lage ist, darf das Vorhaben gleichwohl nicht in der Weise verwirklicht werden, dass es in Teilabschnitte aufgespalten wird, die Abschnitte als innerstädtische Straßen deklariert und später aufgestuft werden, nur weil das Gesamtprojekt nach Fertigstellung der Teilabschnitte die Merkmale einer Kreis- oder Landesstraße aufweisen.

Neben der fehlenden verkehrlichen Notwendigkeit einer Umgehungsstraße fehlt es auch - vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs in Taunusstein - an dem Bedarf einer Erschließungsstraße für neue Baugebiete.

4 Konflikte mit Zielen des Regionalplans Südhessen 2000

Das Bauvorhaben verstößt gegen die Ziele des Regionalplans Südhessen 2000 (RPS2000). Es wird das typische Landschaftsbild des Aartals und seiner Hanglandschaften, die von erheblicher Bedeutung für die dort vorkommenden Lebensraumtypen und Tierarten sind, unwiderruflich verändern.

In Verkennung der ökologischen Werte nimmt die Stadt Taunusstein billigend in Kauf, dass Natur und Landschaft irreparabel geschädigt werden.

4.1 Regionaler Grünzug

Gemäß Ziffer. 3.1 (RPS 2000) sollen die Regionalen Grünzüge den Freiraum als Träger lebenswichtiger Funktionen von Boden, Wasser, Luft, Klima, Wald und Landschaft sichern. Sie dienen insbesondere der Erhaltung und Entwicklung von Naherholungsgebieten, dem Schutz des Wasserhaushaltes und der klimatischen Verhältnisse sowie der Gliederung der Siedlungsgebiete.

Es ist ausdrücklich untersagt, diese Funktionen durch andere Nutzungen zu beeinträchtigen. Planungen und Vorhaben, die zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung der Gliederung von

Siedlungsgebieten, des Wasserhaushalts oder der Freiraumerholung oder der Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können, sind in den regionalen Grünzügen nicht zulässig (Ziffer 3.1-2 RPS2000). Als mögliche Vorhaben werden neben Wohnungsbau auch Verkehrsanlagen sowie andere Infrastrukturmaßnahmen genannt.

Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass im selben Naturraum adäquate Kompensationsflächen geschaffen werden. Außerdem darf die planerische Gesamtkonzeption nicht einem Ziel der Regionalplanung (hier: Regionaler Grünzug) widersprechen (BVerwG v. 30.01.2003 – 4 CN 14.01). Die Schaffung adäquater Kompensationsflächen ist wegen des spezifischen Lebensraums des geschützten *Maculinea nausithous* nicht möglich. Das öffentliche Wohl ist nicht derart beeinträchtigt, dass ein derart konfliktreicher Eingriff in den Schutzraum gerechtfertigt ist.

Gemäß Ziffer 3.2-3 RPS2000 sind wertvolle Biotope und Arten zu schützen und eine Vernetzung dieser schutzwürdigen Biotope untereinander zu entwickeln. Die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen ökologischen Verbundsystems dienen, haben Vorrang vor entgegenstehenden oder beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Nutzungen, die nicht mit diesen Zielen in Einklang stehen, sind unzulässig.

4.2 Klimafunktion (Kaltluftentstehung und Kaltluftabfluss)

Das Aartal mit den angrenzenden Hanglagen ist für die Klimafunktionen (Kaltluftentstehung und Kaltluftabfluss) von erheblicher Bedeutung. Gem. Ziffer. 3.4-1 RPS2000 ist der Erhaltung der Klimafunktionen Vorrang vor entgegenstehenden Nutzungen zu geben. Auszuschließen ist insbesondere Bebauung, sonstige Versiegelung der Bodenoberfläche, Aufschüttungen oder Waldneuanlage.

Ein „Wegwägen“ der Belange des Klimaschutzes und der Freiraumerholung zugunsten alternativ behafteter Straßenbauten ist nicht erlaubt (u.a. VGH v. 24.11.2003 – 3N1080/03).

4.3 Überschwemmungsgebiet

Das FFH-Schutzgebiet besteht zu einem großen Teil aus einem zwischenzeitlich selten gewordenen natürlichen Überschwemmungsgebiet. Dieses würde durch den Bau der Brücke mit Dammanschluss und der geplanten Verkehrsanbindung versiegelt, und somit als Lebensgrundlagen für Fauna und Flora zerstört werden.

Gemäß Ziffer 4.2.2-5 RPS2000 sind natürliche Überschwemmungsgebiete von allen Nutzungen freizuhalten, die Beeinträchtigungen zur Folge haben können.

Auch in diesem Punkt ist das Planvorhaben der Stadt Taunusstein nicht konform mit den Zielen des RPS2000.

4.4 Wasserschutzgebiet

Neben einem natürlichen Überschwemmungsgebiet ist auch ein Wasserschutzgebiet betroffen. Das Planungsbüro Bosch&Partner stellt hierzu fest:

- „Alle Trassenvarianten verlaufen in Teilbereichen durch das Wasserschutzgebiet (Zone III), das sich im Nordwesten des Untersuchungsraumes befindet“ (Umweltverträglichkeitsstudie 2005 Seite 21).
- „Von einer Gefährdung der Grundwasserleiter durch Schadstoffeintrag wird erst ausgegangen, wenn Bereiche mit mindestens mittlerer Verschmutzungsempfindlichkeit vorkommen.“ Lt. Bosch&Partner. wird das Bauvorhaben im Auenbereich eine mittlere Verschmutzungsempfindlichkeit zur Folge haben. (Ergänzende Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn; Bosch&Partner vom Sept. 2005, Seite 28)
- Bereits bei den geringen prognostizierten Verkehrsmengen geht Bosch&Partner davon aus, das außerhalb einer Spritzwasserzone von 6,50 Meter in einem weiteren Bereich von 50 Metern mit einer Belastung durch Schadstoffeinträge zu rechnen ist. Als Belastungsstoff wird das ökotoxikologische Element Cadmium genannt, das aufgrund seiner Bindung an relativ leichte Kautschukpartikel (Reifenabrieb) vergleichsweise weit verfrachtet wird. (Ergänzende Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn; Bosch&Partner vom Sept. 2005, Seite 30)
Anmerkung: Dieser Schadstoffkorridor ist so groß, dass sich die Belastungsstoffe aufgrund des Fließgewässers „Aar“ und der Luftzirkulation talabwärts ausbreiten werden, die Umweltbeeinträchtigungen also nicht stationär bleiben. Langfristig werden auch das gesamte Aartal und die Nachbargemeinden betroffen sein.

Gemäß den Zielen des RPS2000 sind Grundwasser und fließende Gewässer absolut vor Beeinträchtigungen zu schützen.

4.5 Verdichtungsraum Rhein-Main

Die Zugehörigkeit Taunussteins zum Verdichtungsraum Rhein-Main ist nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Taunusstein liegt an der Peripherie des Verdichtungsraumes und hat wegen seiner topografischen Lage nicht die Bedeutung einer im Rhein-Main-Gebiet liegenden Stadt. Der Taunuskamm bildet eine natürliche Abgrenzung zum Rhein-Main-Gebiet. Somit ist die Bedeutung einer Wohn- und Schlafstadt untergeordnet und nicht vorrangig gegenüber dem Natur- und Landschaftsschutz zu bewerten. Die seinerzeit optimistischen Erwartungen Taunussteins zur Entwicklung seiner Einwohnerzahl sind durch die demografische Entwicklung überholt. Unstreitig steht fest, dass für den Rheingau-Taunus-Kreis bis 2050 mit einem Bevölkerungsrückgang von bis zu 20 % zu rechnen ist (Prognose des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Stand: 07.08.2004). Taunusstein als Bestandteil des Rheingau-Taunus-Kreises ist von dieser Entwicklung nicht ausgenommen. Der Wegfall steuerlicher Anreize (Wohnungsbauförderung) wird dazu beitragen, dass sich der Trend zur rückläufigen Einwohnerzahl in ländlichen Gegenden wie dem Untertaunus verstärken wird. Wohnraum und Bauplätze sind nicht mehr in dem Umfang vorzuhalten, wie noch vor einigen Jahren angenommen wurde. Bereits jetzt übersteigt in Taunusstein das Angebot an Bauplätzen für Wohnzwecke die Nachfrage.

Eine Ausweisung weiterer Wohnbaugebiete (Hahn-Nord II, Schaußberg, westlich der Lessingstraße, Am Schillberg) ist nicht konform mit dem RPS2000. Gemäß Ziff. 2.4-1 soll die zukünftige Siedlungsstruktur im Sinne der nachhaltigen Regionalplanung so gestaltet sein, dass an den Achsen des Schienenverkehrs eine verstärkte Inanspruchnahme des ÖPNV unterstützt wird. Die geplanten Neubaugebiete erfüllen nicht diese Zielvorgaben. Sie führen vielmehr wegen ihrer Lage weitab des Schienen- und Busverkehrs zu einer Zersiedlung der Landschaft.

Der neue Flächennutzungsplan des Planungsverbandes Frankfurt Rhein/Main wird der Entwicklung „Zurück in die Stadt“ Rechnung tragen, und neue Wohngebiete nur noch in den Kernstädten ausweisen. Flächen sollen künftig geschont werden, um die Landschaft zu schonen und eine Zersiedlung zu verhindern. Es wird mehr Wert auf die Wahrung der natürlichen Umgebung gelegt werden. Der neue Regionalplan Südhessen wird ab 2010 die gleichen Ziele verfolgen.

4.6 Naturpark (bis 31.12.2006 Landschaftsschutzgebiet)

Der RPS2000 verlangt, dass in Landschaftsschutzgebieten der jeweils verfolgte Schutzzweck Vorrang vor entgegenstehenden Nutzungsansprüchen hat. Bauliche Anlagen jeglicher Art sind nicht statthaft (Ziff. 3.2 RPS2000). Das von der Stadt Taunusstein beauftragte Planungsbüro Bosch&Part. hat das Ausmaß der Beeinträchtigungen bildhaft dargestellt und u.a. folgendes festgestellt:

- „Der Untersuchungsraum besitzt aufgrund seiner Lage und Ausstattung mit landschaftsprägenden Strukturen eine besondere Bedeutung für die siedlungsnahe landschaftsgebundene Erholung.“ (Umweltverträglichkeitsstudie 2005 Seite 23)
- „Die geplante Nordwesttangente wirkt sich insbesondere durch die Zerschneidung der Landschaftsräume und der damit verbundenen Überformung und Verlärmung der benachbarten Flächen auf die Erholungsqualität des Raumes aus“ (Umweltverträglichkeitsstudie 2005 Seite 23)

Lt. BVerwG (Urteil v. 30.01.2003 – 4 CN 14.01) haben die diesbezüglichen Ausführungen im RPS2000 die rechtliche Wirkung einer Vorrangklausel. Das bedeutet, dass der Regionalplan die potenziell konkurrierenden Ansprüche an die Raumnutzung im Landschaftsschutzgebiet „Rhein-Taunus“ abschließend zugunsten der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes regelt und diesen Belangen im Falle eines Konflikts mit anderen Nutzungsansprüchen den Vorrang einräumt.

In einem Landschaftsschutzgebiet sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen (§ 15 Abs. 2 BNatSchG a.F., § 26 Abs. 2 BNatSchG 2002). Die diesen ordnungsrechtlichen Schutzsystem zugrunde liegenden Wertungen sind von Kommunalen Gebietskörperschaften, Regionalplanung und Landesplanungsbehörde und anderen Behörden einzuhalten.

Die Einhaltung der Zielvorgaben des Regionalplans Südhessen 2000 schützt somit das Aartal und die nördliche Hanglage vor Bebauung jeglicher Art.

5 FFH-Schutzgebiet gemäß. Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) v. 21.05.1992 (in der Fassung v. 31.10.2003)

5.1 Vorbemerkung

Das Planvorhaben Nordwesttangente ist letztendlich auch deswegen nicht genehmigungsfähig, weil es gegen die Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (FFH-RL) v. 21.05.1992 (in der Fassung v. 31.10.2003) zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen verstößt. Gleiches gilt für das Hessische Naturschutzgesetz (HENatG), dass gemäß seiner Präambel u.a. der Umsetzung der FFH-RL dient.

Die FFH-RL begründet als übergeordnetes Gemeinrecht gegenüber staatlichen Behörden unmittelbare rechtliche Verpflichtungen. Die Verpflichtungswirkung greift auf kommunaler Ebene durch. Sie hat somit auch unmittelbaren Einfluss auf die Planungs- und Gestaltungshoheit der Städte und Gemeinden.

5.2 Verstöße / Kollisionen gegen die FFHRL nach eigenem Gutachten

Das von der Stadt Taunusstein beauftragte Planungsbüro Bosch&Part. stellte in seiner Umweltverträglichkeitsstudie fest:

- „Ein besonderer Konfliktschwerpunkt bei allen drei Trassenvarianten ist die Querung des Aartals. Hier werden wertvolle Biotope in Anspruch genommen, außerdem hat der Raum eine besondere Bedeutung für die Tierwelt.“
(Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 4)
- Beim Schutzgut Pflanzen und Biotope ergibt sich ein anlage- und baubedingter Verlust sowie betriebsbedingte Beeinträchtigungen nach § 15d HENatG.
(Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 17)
- „Konfliktschwerpunkte liegen im Aartal, wo wertvolle extensive Grünländer, Nassstaudenfluren und feuchtegeprägte Gehölze beeinträchtigt werden (alle Varianten)...“
(Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 18)
- „Aufgrund des durchgängig hohen bis sehr hohen Raumwiderstandes im Aartal lässt sich im Untersuchungsraum kein durchgängig relativ konfliktarmer Korridor in Nord-Südrichtung identifizieren. Jede Aartalquerung birgt ein hohes bis sehr hohes umweltfachliches Konfliktpotenzial.“
(Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 11)
- „Hinsichtlich der anlage- und baubedingten Projektwirkungen wird der dauerhafte und temporäre Verlust von relevanten Biotopstrukturen, d.h. Biotopstrukturen mit mindestens mittlerer Bedeutung für Fledermäuse bilanziert.“
(Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 19)
Anmerkung: es wurde eine Fransenfledermauskolonie gefunden
- „Hinsichtlich der Zerschneidung von Austausch- und Wechselbeziehungen sind ...die Trassenverläufe ... kritisch zu beurteilen.“ (Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 19)
- Die Variante 1 wird bei den Fledermäusen als schlechteste Variante eingestuft.
(Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 20)
- Der anlage- und baubedingte Verlust an Lebensraum der im Aartal lebenden Vögel beträgt bei der Variante 1 8,76 ha. Die verlärmungsbeeinträchtigte Zone der Variante 1 beträgt 27,64 ha.
(Umweltverträglichkeitsstudie 2005, Seite 18)

Diese Feststellungen gelten uneingeschränkt auch für die neuen Planvarianten 1a, 4a und 4b. Die Tatsache, dass die Variante 1a nicht unmittelbar den prioritären Lebensraumtyp Auenwälder durchschneiden ändert hieran nichts. Die umweltschädigenden Einwirkungen auf den Auenwald sind so erheblich, dass kurzfristig ein Bestandsverlust nicht auszuschließen ist. Eine Beeinträchtigung des Auenwalds hätte wiederum eine Beeinträchtigung anderer Lebensraumtypen und des geschützten *Maculinea nausithous* zur Folge.

5.3 Grunddatenerhebung 2005 durch den Regierungspräsident Darmstadt

Zusätzlich zu diesen Feststellungen kam in 2005 eine vom Regierungspräsidium Darmstadt durchgeführte Grunddatenerhebung im FFH-Gebiet (Gebiets-Nr. 5814-305) zu folgendem Ergebnis:

schützenswerte Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL

Code-Nr. 6430 feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe

Code-Nr. 6510 Magere Flachland-Mähwiesen

Code-Nr. 91E0 Auen-Wälder (Erlen- u. Eschenwälder und Weichholzauen an Fließgewässern)

Bei dem LRT Code-Nr. 91E0 handelt es sich sogar um einen besonders zu schützenden prioritären Lebensraumtyp.

zu schützende Tierart nach Anhängen der FFH-/Vogelschutzrichtlinie
Maculinea nausithous (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling)

In 2004 hatte die Stadt Taunusstein den anerkannten Lepidopterologen Andreas Lange (Büro Lange&Wenzel, Aarblick 25, 65307 Bad Schwalbach-Hettenhain) beauftragt, das FFH-Gebiet im Hinblick auf den Maculinea nausithous zu untersuchen. Der Gutachter hat im FFH-Gebiet in einem Radius von 3000 Meter in 11 Bereichen den geschützten Maculinea nausithous festgestellt. Davon handelt es sich in 5 Bereichen um Kolonien und in 6 Bereichen um Einzelfunde bzw. keine dauerhaften Kolonien. Gegenüber der Grunddatenerhebung 2001 wurden somit 3 zusätzliche Kolonien festgestellt. Bei sachgerechter Landschaftspflege (die in der Vergangenheit nicht stattfand) können die Populationen vergrößert und gesichert werden. Der Gutachter lässt keine Zweifel daran, dass das FFH-Gebiet absolut schützenswert ist. Das Vorkommen des Maculinea nausithous ist eines der fünf besten Vorkommen im Naturraum.

Wegen seiner Bedeutung empfiehlt der Gutachter deshalb sogar eine Ausweitung des FFH-Schutzgebietes.

Das Aartal erfüllt eine Korridor- und Vernetzungsfunktion für den Maculinea nausithous. Eine Realisierung des Verkehrsprojekts hat erhebliche Auswirkungen auf diese Funktionen. Bereits bauvorbereitende Maßnahmen (Vermessungen, Bodenproben usw.) werden die geschützte Fauna und Flora des Schutzgebietes zerstören. Deshalb gilt in einem so frühen Stadium das Eingriffsverbot der FFH-Richtlinien. Auch eine Neufassung des Verkehrsprojekts wird die festgelegten Erhaltungsziele nicht sichern, solange das FFH-Schutzgebiet durch eine Brückenquerung durchtrennt wird.

Das Bauwerk wird dem Vernetzungsbedarf der beeinträchtigten Lebensräume nicht gerecht und bietet dem Maculinea nausithous in seinem Einzugsbereich keine artgerechte Querungsmöglichkeit. Das Bauvorhaben zerstört langfristig Funktionsbeziehungen und somit den Lebensraum des Maculinea nausithous. Auch der Vegetationsbereich wird auf Dauer derart gestört, dass der Verlust jetzt vorhandener Lebensraumtypen unabwendbar ist.

Die Stadt Taunusstein stellt auf Grundlage der Ergebnisse der von ihr veranlassten Verträglichkeitsprüfung nicht in Abrede, dass die schützenswerten Gebietsteile durch das Bauvorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Für den Fall einer erheblichen Beeinträchtigung richtet das FFH-Recht eine Zulassungsschranke auf, die ausschließlich unter den in Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bezeichneten Ausnahmevoraussetzungen überwindbar ist. Fällt das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung negativ aus, darf das Projekt nur unter dem Vorbehalt verwirklicht werden, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dies rechtfertigen. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL stellt allerdings klar, dass für eine solche Interessenabwägung erst Raum ist, wenn feststeht, dass eine Alternativlösung nicht vorhanden ist. In dieser Systematik kommt zum Ausdruck, dass die Gewährung einer Ausnahme als letztes Mittel in Betracht kommt und zu unterbleiben hat, wenn sich die mit dem Planvorhaben verbundenen Wirkungen vermeiden lassen. Ist eine Alternativlösung vorhanden, so hat der Gebietsschutz nach der Konzeption der FFH-RL Vorrang.

Die FFH-Richtlinien lassen keine Differenzierungen in den Beeinträchtigungsgraden zu. Ein grundsätzliches Beeinträchtigungsverbot ist immer dann gegeben, wenn die in den Anhängen I und II genannten schützenswerten Lebensraumtypen und Tierarten betroffen sind. Die festgestellten Lebensraumtypen 6430, 6510, und 91E0 sind ausdrücklich in Anhang I und der Maculinea nausithous ist ausdrücklich in Anhang II genannt. In Anhang IV wird der Maculinea nausithous nochmals als ausdrücklich

„streng zu schützende Tierart von gemeinschaftlichem Interesse“

aufgeführt“.

Der Lebensraumtyp 91E0 ist wegen seiner Bedeutung in Anhang I der FFH-RL als prioritären Lebensraumtyp gekennzeichnet.

5.4 Keine sachgerechte Alternativenprüfung

Die Stadt Taunusstein hat keine sachgerechte Alternativenprüfung durchgeführt. Eine Alternative ist sowohl in seiner Wortbedeutung als auch im Rechtssinne die freie Entscheidung zwischen zwei/mehreren Möglichkeiten. Wesentliches Merkmal der Möglichkeiten ist die Unterschiedlichkeit. Hieran haben es die Stadt Taunusstein und das Planungsbüro Bosch&Partner jedoch fehlen lassen. Es wurde kein Alternativenvergleich sondern lediglich ein Variantenvergleich durchgeführt. Die Varianten hatten als gemeinsames Kriterium die Brückenquerung durch das FFH-Gebiet. Das Planungsbüro Bosch&Partner führt aus „Ein besonderer Konfliktschwerpunkt aller Trassenvarianten ist die Querung des Aartals.“

Berührt das Planvorhaben ein schützenswertes Gebiet ist immer zu prüfen, ob sich die Vorhabenziele (hier Reduzierung des Verkehrslärms) naturverträglicher verwirklichen lassen (u.a. BVerwG 14.11.2002 – 4 A 15.02; BVerwG v. 15.01.2004 – 4 A 11.02). Bei der Alternativenprüfung ist grundsätzlich auch die Möglichkeit einer „Nullvariante“ mit einzubeziehen.

Bei allen Varianten werden wertvolle Biotope in Anspruch genommen, außerdem hat der Raum eine besondere Bedeutung für die Tierwelt (Umweltverträglichkeitsstudie Seite 4). Lediglich im weiteren Verlauf unterscheiden sich die Varianten. Es erfolgte somit keine Alternativenprüfung im Sinne der FFH-RL. Die Varianten 1 – 4b sind allenfalls „Scheinalternativen“.

Mit dieser Vorgehensweise wird die Stadt Taunusstein jedoch schon vom Ansatz her der Bedeutung nicht gerecht, die der Alternativenproblematik in der FFH-rechtlichen Verträglichkeitsprüfung zukommt. Die Alternativenprüfung, die Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vorschreibt, erfüllt eine andere Funktion als die Alternativenprüfung, die sich im deutschen Planungsrecht herkömmlicherweise nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen richtet.

Schon aufgrund seines Ausnahmecharakters begründet Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ein strikt beachtliches Vermeidungsgebot, dass zu Lasten des Integritätsinteresses des durch Art. 4 FFH-RL festgelegten kohärenten Systems nicht durchbrochen werden darf, wenn dies nach dem Muster der Abwägungsregeln des deutschen Planungsrechts vertretbar erscheint (u.a. hierzu BVerwG v. 27.10.2000- BVerwG 4 a 18.99), sondern nur beiseite geschoben werden darf, soweit dies mit der Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die FFH-RL geschützten Rechtsgüter vereinbar ist (u.a.. BVerwG v. 27.01.2000 – BVerwG 4 C 2.99).

Art. 6 Abs. 3 FFH-RL bestimmt eindeutig, dass ein Vorhaben grundsätzlich unzulässig ist, wenn die vorgeschriebene FFH-Verträglichkeitsprüfung negativ ausfällt. Sind Alternativen vorhanden, müssen diese ergriffen werden. Lässt sich also das Planungsziel (hier Verkehrsentlastungen) durch ein anderes Vorgehen erreichen, muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Der Gestaltungsspielraum ist vorliegend vorhanden, die Stadt Taunusstein weigert sich jedoch, ihn zu nutzen. Sinnvolle und vor allem finanziell realisierbare Alternativen wären Verzicht auf Neubaugebiete nördlich der Aar sowie eine Sanierung der Ortsstraßen unter Verwendung von Flüsterasphalt oder eine Lenkung der Verkehrsströme auf den vorhandenen Straßen.

Stattdessen hat die Stadt Taunusstein versucht, sich mit dem Hinweis auf den Variantenvergleich zu exkulpieren.

Die der Stadt Taunusstein durch die Alternativenregelung obliegenden Vermeidungsanstrengungen würden das zumutbare Maß nur dann übersteigen, wenn sie außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses mit dem mit erreichbarbarem Gewinn für Natur und Umwelt stünden. Wie der Senat des BVerwG im Urteil v. 27.1.2000 (BVerwG 4 C 2.99) dargelegt hat, können in diesem Zusammenhang auch finanzielle Erwägungen den Ausschlag geben. Allein die Tatsache, dass jede Alternative zu dem geplanten Brückenbau finanziell günstiger ist, verpflichtet die Stadt Taunusstein einer Alternativenregelung den Vorzug zu geben.

Die Stadt Taunusstein und das Gutachtenbüro Bosch&Partner versuchen mit der beschriebenen Variante 1a dazulegen, dass diese „neue Variante 1a“ gegenüber der „alten Variante 1“ einen ausreichenden Schutz der prioritären Lebensraumtypen und geschützten Tierart wäre.

Der Erhaltungszustand der Tierarten und Lebensraumtypen erfordert es, dass ausreichend große Flächen in unmittelbarer Nähe zum momentanen Lebensraum vorhanden sind.

Durch den Bau der Nordwesttangente wäre eine Verbesserung des Erhaltungszustandes ausgeschlossen. Zur Begründung darf auf die eigenen Feststellungen von Bosch&Partner verwiesen werden. Die dort aufgezählten Umweltbeeinträchtigungen sind selbstredend.

Die Lebensraumtypen sind besonders schutzwürdig, da sie wiederum Voraussetzung für den Bestand anderer Lebensraumtypen sind.

Dass das Verkehrsobjekt gemäß der Variante 1a an dem Bereich der prioritären Lebensraumtypen vorbeigeführt werden soll, ist nicht gleich bedeutend mit einem verbesserten Schutz. Auch die Variante 1a hätte (wie allen anderen Varianten) einen schädigenden Einfluss auf die Schutzobjekte, sei es durch Schmutzpartikel (Reifenabriebe, Schmutzwasser) oder ähnlichem. Eine Brücke mit ihren notwendigen Dammanschlüssen würde die erforderliche Vernetzung der einzelnen Schmetterlingskolonien zerstören und eine Erholung bzw. Verbesserung der Bestände ausschließen.

5.5 Keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Nur wenn keine zumutbaren Alternativen vorhanden wären, müsste im Rahmen der Eingriffsregelung geprüft werden, ob „**zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**“ einen Eingriff in das FFH-Schutzgebiet rechtfertigen.

Als **öffentliches Interesse** kommen alle Belange in Betracht, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen. Hierzu gehören neben den in § 34 Abs. 4 BNatSchG genannten Gründen „Gesundheit des Menschen“, „öffentliche Sicherheit und Landesverteidigung“, „Schutz der Zivilbevölkerung“ oder „maßgeblich günstige Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt“ u.a., auch wirtschaftliche Interessen oder solche sozialer Art.

Die öffentliche Sicherheit und Landesverteidigung und der Schutz der Zivilbevölkerung sind gewahrt. Hier bedarf es keines „Verkehrsprojekts Nordwesttangente Hahn“. Das Projekt hat auch keine günstigen Auswirkungen auf die Umwelt. Vielmehr zerstört es Natur und Schutzraum.

Die öffentlichen Interessen könnten eine Zulassung des Projekts nur rechtfertigen, wenn sie im konkreten Einzelfall die Belange des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000, das als solches ein öffentliches Interesse darstellt, überwiegen.

Die Tatsache, dass ein Schutzgebiet von europäischem Interesse vorliegt, verleiht den Belangen von Natur und Umwelt gegenüber anderen Belangen ein erhebliches Gewicht.

Nach ständiger Rechtsprechung sind **zwingende Gründe** nur solche, deretwegen das Vorhaben gerade in einem Hauptzweck und nicht nur in einem Nebenzweck realisiert werden soll (BVerwG v. 27.01.2000 - 4 C 2.99). Unausweislichkeit wird nicht verlangt, wohl aber ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Gegenüber den „gesteigerten Gründen“, die für das Vorhaben sprechen, dürfen die Gegenargumente nicht wirklich ins Gewicht fallen.

Für die Prüfung, ob Gründe zwingend sind, hat die Rechtsprechung u.a. folgende Kriterien erarbeitet.

Als Maßstab für die Bedeutung bzw. das Gewicht eines Gebietes sind die Funktionen des Gebietes (z.B. Kernlebensraum, Nahrungsgebiet, Vernetzungselement etc.) für die vorkommenden Arten oder Lebensräume und die Repräsentativität der Vorkommen (z.B. landesweite oder nationale Bedeutung) heranzuziehen (BVerwG v. 27.01.2000 – 4 C 2.99).

Vorhabenseitig müssen schwerwiegende Gründe vorliegen, die in der Abwägung die entgegenstehenden europäischen Belange des Schutzes des Netzes Natura 2000 überwiegen. Deshalb vermag nicht jeder regionale oder lokale verkehrliche Grund (z.B. Ausbau einer vorhandenen

Bundesstraße) eine Ausnahme rechtfertigen. Der Bau der Nordwesttangente mit seinem zweifelhaften Nutzen kann keine Ausnahme rechtfertigen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses können nach der Rechtsprechung z.B. verkehrliche überregionale Zielsetzungen sein. Gleiches gilt, wenn die Unfallbilanz auf engen Ortsdurchfahrten und die tägliche Verkehrsstärke zu einer Verbesserung der überörtlichen Verkehrsabwicklung und der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse zwingen (BVerwG v. 14.11.2002 – 4 A 15.02).

Die Ortsdurchfahrten von Taunusstein-Bleidenstadt und Taunusstein-Hahn haben unseres Wissens keine Unfallschwerpunkte. Es ist nicht erinnerlich, dass es in den letzten 20 Jahren Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden gab.

In den letzten 3 Jahren gab es mehrere Straßensanierungen, die in Taunusstein-Hahn erhebliche Umleitungsverkehre zu Folge hatte, ohne dass es zu erheblichen Verkehrsstaus oder besonderen Beeinträchtigungen gekommen wäre.

Im Einzelnen:

- Wegen einer Brückensanierung in Taunusstein-Bleidenstadt wurde auf der K700 der aus Taunusstein-Watzhahn kommende Verkehr über die Straße „Zum Schwimmbad“ und Mühlfeldstraße geleitet, ohne dass es erhebliche Probleme oder Verkehrsunfälle gegeben hätte.
- Wegen einer Straßensanierung der Mühlfeldstraße wurde der gesamte Verkehr über die Scheidertalstraße geleitet, ohne dass es erhebliche Probleme oder Verkehrsunfälle gegeben hätte.
- Derzeit ist die Scheidertalstraße wegen Straßensanierungen komplett gesperrt. Der aus Hahn-Nord und aus Wingsbach (L3032) kommende Durchgangsverkehr wird durch die Mühlfeldstraße geleitet, ohne dass es bisher erhebliche Probleme oder Verkehrsunfälle gegeben hätte.

Fazit

Die vorhandenen Straßenkapazitäten sind völlig ausreichend, um den derzeit vorhandenen Nord-Süd und Durchgangsverkehr aufzunehmen und zu steuern.

Nach Auffassung der EU-Kommission ist ein Vorhaben nur dann zulassungsfähig, wenn das Vorliegen der genannten Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nachgewiesen ist und dann auch nur in den Grenzen, in denen sich das Vorhaben für die Erfüllung des fraglichen öffentlichen Interesses als notwendig erweist (EU-Kommission / GD, Umwelt 2000, S. 54).

An die Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses wird nach der gängigen Rechtsprechung (BVerwG v. 27.01.2000 – 4 C 2.99) ein strenger Maßstab hinsichtlich Plausibilität, Datengrundlage und Prognosegenauigkeit gelegt. Pauschale Argumentation oder ein Verweis auf Darstellungen in Plänen oder Literatur sind daher nicht geeignet, um das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nachzuweisen (BVerwG v. 27.1.2000 - 4 C 2.99).

Die Stadt Taunusstein ist hier unseres Erachtens vollinhaltlich beweisfällig geblieben.

Ob das öffentliche Interesse, dass für ein Projekt ins Feld geführt wird, im Sinne des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL „überwiegt“ kann nur das Ergebnis einer Bewertung mit dem Integritätsinteresse sein, dessen Wahrung die FFH-RL dient. Fehlt eine solche Entscheidung, so kann Art. 6 Abs. 4 FFH-RL schon aus diesem Grunde tatbestandlich nicht erfüllt sein.

Überprüfungsbedürftig ist auch, ob das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Planungsraum, eine Aartalquerung mit einer 210 Meter langen und bis zu 8,50 Meter hohen Brücke (mit teilweiser

Aufböschung und anschließender 120 Meter langer und 1,50 Meter hoher Schallschutzmauer) rechtfertigt und den strengen Ausnahmevoraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL gerecht wird.

Die Verkehrszählungen und Hochrechnungen des Ing.-Büros DorschConsult sind suggestiv und in sich nicht schlüssig, also nicht geeignet, das Planvorhaben zu rechtfertigen.

In den Ortsdurchfahrten von Taunusstein-Hahn und Taunusstein-Bleidenstadt gibt es unseres Wissens keine Unfallschwerpunkte im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG. Der FFH-Eingriff ist auch nicht aus Gründen des Schutzes der menschlichen Gesundheit, gerechtfertigt.

Mit dem Planvorhaben soll das vorhandene Straßennetz in den Stadtteilen Taunusstein-Bleidenstadt und Taunusstein-Hahn (namentlich Scheidertalstraße, Mühlfeld, Aarstraße, Wiesbadener Str., Hahner Weg) entlastet werden.

Für uns steht jedoch fest, dass die Nordwesttangente zu keiner bedeutsamen Verkehrsentslastung, sondern lediglich zu einer Verlagerung des innerörtlichen Verkehrs auf die Nordwesttangente führt.

Es wird somit allenfalls zu einer geringen Senkung des Verkehrslärms kommen. Nicht jede Lärmverbesserung hingegen rechtfertigt es indes, das Verbotssystem des Art. 6 FFH-RL beiseite zu schieben. Insbesondere kann von unzumutbaren Opfern keine Rede sein, wenn die durch Verkehr verursachten Lärm-/Belastungen in gemindertem Umfang in den Grenzen fortbestehen, die nach den Wertungen des innerstaatlichen Rechts grundsätzlich hinzunehmen sind (BVerwG v. 17.5.2002 – 4 A 28.01).

Zeitgleich beabsichtigt die Stadt Taunusstein in unmittelbarer Nähe des Ortskerns von Taunusstein-Hahn ein neues Stadtzentrum zu errichten. Unstreitig wird dadurch Verkehr in Straßen gezogen, die angeblich entlastet werden sollen. Der Bau eines Stadtzentrums ist somit kontraproduktiv zu einer möglichen Verkehrsentslastung.

Die FFH-RL verlangen das Bestehen zwingender Gründe des öffentlichen Interesses, um den Eingriff in die globale Kohärenz von Natura 2000 zu rechtfertigen. Das erfordert, dass sich durch die Beeinträchtigung des Schutzgebiets eine relevante Gefahrenlage für die Gesundheit der Menschen deutlich spürbar entschärfen lässt.

Die Stadt Taunusstein hat dies erkannt und im Vorfeld erklärt, den Verkehr durch verkehrslenkende Maßnahmen auf die Nordwesttangente zu zwingen. Bisher reine Wohnstraßen sollen zukünftig Durchgangsstraßen werden, beispielhaft verweisen wir auf die Kantstraße, Arndstraße und Geschwister-Scholl-Straße in Taunusstein-Hahn. Die Kantstraße wird dann im Westabschnitt um 1.000 KFZ/24 Std. stärker belastet, die Gesamtbelastung beträgt dann 1.400 KFZ/24 Std. Dies ist eine Belastung von 350 %. Die Arndstraße wird dann um 400 KFZ/24Std. stärker belastet. Dies ist eine Belastung von 215 %. Die Geschwister-Scholl-Straße liegt in einem verkehrsberuhigten Bereich im Sinne der StVO und ist ein in sich geschlossenes Wohngebiet. Als Höchstgeschwindigkeit ist Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Hier wird es mit der Variante 1 zu einer Mehrbelastung von 357 KFZ/24 Std. kommen. (Ergänzende Informationen zum Verkehrsprojekt Nordwesttangente Hahn; DorschConsult, Anlage 14.4.)
Diesen Mehrbelastungen steht lediglich eine durchschnittliche Entlastung einiger Ortsstraßen von 15 % entgegen.

5.6 Missverhältnis von Belastungsgrad und Entlastungsgrad

Entlastungsgrad und Belastungsgrad stehen in einem groben Missverhältnis, für den es keinen Rechtfertigungsgrund gibt. Eine geringe Verbesserung in den Ortsstraßen darf nicht durch eine massive Verschlechterung der Wohnqualität anderer Wohnbereiche erkauft werden. Bei einer Realisierung ihres Vorhabens verstößt die Stadt Taunusstein gegen das gebotene Abwägungsverbot.

Nicht dargelegt hat die Stadt Taunusstein, wie die Eingriffsfolgen in der rechtlichen gebotenen Weise ausgeglichen werden sollen. Stattdessen erfolgte lediglich der Hinweis, der *Maculinea nausithous* könne unter der Brücke hindurchfliegen. Wenn darauf abgestellt wird, dass das Brückenbauwerk mit einer lichten Weite von 210 Meter dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling eine Durchgängigkeit des Auenbereichs ermöglicht, muss man dem entgegenhalten, dass das aktuelle Vermehrungshabitat durch die massive Brückenauffahrt zerschnitten wird.

Das Bauvorhaben weist die in § 8 Abs. 1 BNatSchG genannten Merkmale eines Eingriffs in Natur und Landschaft auf. Das Vorhaben beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich. Die Beeinträchtigungen sind an Ort und Stelle nicht ausgleichbar im Sinne des § 8 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG (BVerwG v. 27.9.1990 – 4 c 44.97; BVerwG 85, 348).

5.7 Ausgleichsmaßnahmen

Eine **Ausgleichsmaßnahme im Sinne der FFH-RL** hat den früheren Zustand in der gleichen Art und mit der gleichen Wirkung fortzuführen. Diesem Erfordernis ist jedenfalls nur genügt, wenn zwischen den Ausgleichsmaßnahmen und dem Eingriffsort ein funktionaler Zusammenhang besteht. Für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kommen nur solche Flächen in Betracht, die aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig sind. Diese Voraussetzungen erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Dazu muss ein Zustand geschaffen werden, der den durch das geplante Vorhaben beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zumindest ähnlich ist (BVerwG v. 10.9.1998 4 A 35.97).

Die angebotenen Ausgleichsflächen sind nicht geeignet, den Verlust der durch das Straßenbauprojekt zerstörten Siedlungsgebiete aufzufangen. Allenfalls könnten diese Gebiete als zukünftig als zusätzliches Ausbreitungsgebiet in Frage kommen, wenn sich die Populationen stabilisiert und erholt haben.

Die Realisierung der angebotenen wäre gleichbedeutend mit der Vernichtung des *Maculinea nausithous* (Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling).

6 Schlussfolgerung

Zusammengefasst ist festzustellen, das Verkehrsprojekt Nordwesttangente-Hahn, als erklärter 1. Planabschnitt der Nordumgehung Taunusstein-Hahn und Voraussetzung für die Nordumgehungen Taunusstein-Bleidenstadt und Taunusstein-Wehen mit zweifelhaftem Nutzen rechtfertigt keinen Eingriff in das FFH-Gebiet (Gebiets-Nr. 5814-305).

Eine Eingriffszustimmung ist gleich bedeutend mit einem Verstoß gegen die Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, nahezu allen Zielsetzungen des Regionalplans Südhessen 2000, den einschlägigen Bestimmungen des Hessischen Naturschutzgesetzes (HENatG) und des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

Es liegen keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art vor. Die einzig sinnvolle Alternative (Null-Lösung) wird überhaupt nicht in Erwägung gezogen, obwohl die demografischen Prognosen keine Begründung eines derartigen Verkehrsprojekts hergeben. Die Einwohnerzahl in Taunusstein wird mittelfristig bis 2025 stagnieren, langfristig (bis 2050) sogar zurückgehen, weshalb die in den Verkehrszahlen mit berechnete noch nicht existierende Baugebiete in dieser Größenordnung nicht benötigt werden. Dies alles wird zwangsläufig zu einem Rückgang des Verkehrs führen. Aus diesem Grunde bitten wir den Antrag auf eine Abweichung vom Regionalplan Südhessen und den FFH-Richtlinien abzulehnen, und das Verkehrsprojekt Nordwesttangente nicht zuzulassen.

Mit freundlichen Grüßen

(Rainer Wirz)

(Heinz Wilhelmi)