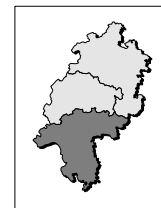


# REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

## Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

Drucksache für die Regionalversammlung Südhessen

Nr.: VII / 78.1

Az. III 31.1 - 93 b 10/01	Sitzungstag : 17.06.2010 (WVE) 18.06.2010 (HPA) 25.06.2010 (RVS)	Tagesordnungspunkt : -1- -2- -1-	Anlagen : -1-
---------------------------	---	---	------------------

**Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000 für die geplante Nordwesttangente Taunusstein/Hahn (Variante 1 A)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

den folgenden Beschluss empfehle ich Ihnen:

**Dem beabsichtigten Abschluss des Abweichungsverfahrens entsprechend der Vorlage der oberen Landesplanungsbehörde wird zugestimmt.**

Mit freundlichen Grüßen

gez.: **Johannes Baron**  
Regierungspräsident

# **Antrag der Stadt Taunusstein auf Zulassung einer Abweichung gemäß § 12 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) vom neu genehmigten Regionalplan Südhessen 2000 (RPS 2000) für die geplante Nordwesttangente Taunusstein/Hahn (Variante 1 a)**

## **Entscheidung**

Gemäß § 12 Abs. 3 HLPG wird die Abweichung von den Zielen des RPS 2000 für die geplante Nordwesttangente Taunusstein/Hahn (Variante 1 a) mit folgenden Maßgaben zugelassen:

### **Maßgabe 1**

Die Kompensation des Regionalen Grünzuges erfolgt gemäß der Darstellung in Anlage 1.

### **Maßgabe 2**

"Auf den Kohärenzflächen, die in den "Ergänzenden Ausführungen zum Antrag auf Zulassung einer Abweichung gemäß § 12 Hessisches Landesplanungsgesetz" vom 6.11.2009 benannt werden, ist eine Population des Schwarzbauen Ameisenbläulings anzusiedeln, die mindestens 50 Individuen umfasst. Die Ansiedlung ist der zuständigen Naturschutzbehörde vor Beginn des Eingriffs nachzuweisen. Die Kohärenzflächen, auf denen die Vergrößerung der Population des Ameisenbläulings erfolgen soll, und die Bewirtschaftungsform, die für die Erhaltung des Ameisenbläulings auf den Kohärenzflächen erforderlich ist, sind vor Beginn des Eingriffs dauerhaft rechtlich zu sichern" (siehe Anlage 2). Nach erfolgreicher Durchführung der Maßnahme sind die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 34 Abs. 3 BNatSchG abschließend zu bewerten.

Die als Anlagen beigefügten Karten sind Bestandteil dieses Bescheides.

### **Hinweis:**

Es wurden in den Stellungnahmen zahlreiche Hinweise für das spätere Bauleitplanverfahren gegeben. Diese sind zu berücksichtigen und die entsprechenden Stellen frühzeitig einzubinden.

## **Begründung**

### **1. Ausgangssituation**

Die Stadt Taunusstein plant zur Erschließung der Ortsteile Hahn-Nord und Watzhahn (Anbindung an die K 700) die o. g. Nordwesttangente (Variante 1 a). Die geplante Trasse soll zudem der verkehrlichen Entlastung des stark mit Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr belasteten innerstädtischen Straßennetzes der Stadtteile Bleidenstadt und Hahn dienen. Die Nordwesttangente ist der südliche Abschnitt einer Nordwestumgehung Taunusstein (Hahn). Die zweite Stufe der Nordwestumgehung, die nördliche Weiterführung bis zur L 3032, ist nicht Gegenstand dieses Abweichungsverfahrens.

Das Baurecht für die Antragstrasse will die Stadt Taunusstein über einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan erreichen.

Für die Untersuchung von Alternativlösungen wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie

erstellt mit den ergänzenden Fachbeiträgen Verkehrsuntersuchung, straßentechnische Vorplanung, schalltechnische- und Schadstoffuntersuchung sowie Artenschutz. Weil die geplante Trasse das FFH-Gebiet „Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt“ durchquert, wurden außerdem eine FFH-Verträglichkeitsprüfung und FFH-Ausnahmeprüfung erstellt.

Im Rahmen der straßentechnischen Vorplanung wurden insgesamt 6 Varianten untersucht. Letztendlich habe sich aus verkehrlichen sowie aus Umweltschutzgründen die Variante 1 a herauskristallisiert. Die Trassenlänge beträgt 1.418 m (ohne Zwischenanbindungen).

Die prognostizierten verkehrswirksamen Effekte der geplanten Nordwesttangente sieht die Stadt Taunusstein wie folgt:

- Bündelung von Verkehren in und aus Richtung Wiesbaden auf die anbaufreie und leistungsfähige B 54 (Magistrale)
- Entlastung der Straßen im nördlichen Ortskern von Taunusstein-Hahn zwischen 15 und 60 %  
(Scheidertalstraße, Bahnhofstraße, Mühlfeldstraße)
- Entlastung der Hauptsammelstraßen in Hahn-Nord zwischen 40 und 70 % (Lessingstraße, Pestalozzistraße / Schulzentrum)
- Entlastung der hoch belasteten Aarstraße in den Stadtteilen Hahn und Bleidenstadt um max. rund 16 %, insbesondere mit positiven Effekten für den Verkehrsablauf in den Hauptverkehrszeiten
- Entlastung des Hahner Wegs in Bleidenstadt um rund 47%
- Entlastung der Wiesbadener Straße um rund 15 %
- Rückverlagerung von Schleichverkehren mit Fahrtziel Wiesbaden aus den südöstlichen Wohngebieten von Hahn (Forsthausstraße) auf die Aarstraße infolge des Belastungsrückgangs am Hahner Kreisel
- Verlegung des Anschlusses der K 700 über die Nordwesttangente an die B 275 mit einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Lösung (Knotenpunkt Magistrale).

Im RPS 2000 ist der Bereich der geplanten Straße als „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“, „Regionaler Grünzug“, „Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege“ und als „Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer, Bestand und Planung“ dargestellt. Diese Festlegungen stehen als regionalplanerische Ziele der Planung der o. g. Umgehungsstraße entgegen. Aus diesem Grund hat die Stadt Taunusstein am 06.02.2009 einen Abweichungsantrag gem. § 12 HLPG gestellt.

## 2. Ergebnis der Anhörung

Mit Schreiben vom 30.03.2009 (Beteiligung gemäß § 12 Abs. 2 Satz 2 HLPG) wurden die von der Planung betroffenen Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen um Stellungnahme gebeten. Zur Abgabe ihrer Stellungnahmen wurde ihnen eine Frist bis zum 30. April 2009 eingeräumt. Folgende Anregungen und Bedenken wurden vorgebracht:

Die **Gemeinde Hohenstein** hat Bedenken gegen das Vorhaben. Sie erachtet die geplante Maßnahme als einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsgefüge des Oberen Aartals und befürchtet dabei auch Auswirkungen auf FFH-Gebiete auf ihrem Gemeindegebiet. Die Bemühungen der Gemeinde Hohenstein, das Aartal durch gezielte Schutzmaßnahmen im Sinne des Naturschutzes und der FFH-Ziele weiter aufzuwerten und die Entwicklung eines „sanften Tourismus“ auf der Basis taunustypischer unverbaubarer Landschaftselemente würden durch die geplante Maßnahme konterkariert.

Die **Städte Wiesbaden** und **Idstein** sowie die **Gemeinden Hünstetten** und **Niedernhausen** haben keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Der **Kreisausschuss** des **Rheingau-Taunus-Kreises** (RTK) - **Kreisentwicklung** - teilte mit, dass das geplante Vorhaben zu einer deutlichen Entlastungswirkung des bestehenden Straßennetzes im Stadtteil Hahn-Nord führe. Eine überörtliche verkehrliche Wirkung sei aber auch dann nicht zu erwarten, wenn die geplante Nordwesttangente bis auf die L 3032 verlängert würde. Aus diesem Grund und wegen der Umweltauswirkungen des Vorhabens wird im „Integrierten Verkehrskonzept für den Rheingau-Taunuskreis“ für die geplante Verkehrsmaßnahme keine Umsetzungsempfehlung abgegeben und stattdessen die Prüfung der Realisierbarkeit im Rahmen der Genehmigungs- und Detailplanung in Abstimmung mit dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen Wiesbaden empfohlen.

Die **Untere Wasserbehörde** des RTK weist darauf hin, dass wegen des Verlaufs der geplanten Trasse durch die Zone III des Trinkwasserschutzgebietes für den Tiefbrunnen „Kotzebach“ die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) anzuwenden seien. Darüber hinaus kreuze die Trasse die beiden Fließgewässer Aar und Kotzebach. Es ist vorgesehen, die Aar mittels einer Brücke zu kreuzen. Sofern durch die Stützpfiler Hochwasserrückhalteraum reduziert würde, sei dieser zeitgleich und ortsnah zu ersetzen. Die hydraulische Berechnung und Ausführungszeichnungen seien der Unteren Wasserbehörde rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen.

Die Abteilung **Immissionsschutz** des RTK hat bezüglich der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (FFH-Ausnahmeverfahren) eine andere Einschätzung als die Stadt Taunusstein. Laut Erläuterungsbericht (S. 10) werde zwar auf einigen Straßen wie z. B. Lessingstraße eine Verkehrsmengenreduzierung von 40 - 70 % erreicht, auf den vorrangig zu entlastenden Hauptachsen Aarstraße und Wiesbadener Straße aber lediglich um 15 %. Durch die Inanspruchnahme von Teilflächen des Hahner Schwimmbades werde nicht nur durch die effektive Flächenreduzierung, sondern auch durch die unmittelbare Lärm- und Abgaseinwirkung der Erholungswert des gesamten Schwimmbadbereiches erheblich reduziert. Auch der Naherholungseffekt der Feldwegebereiche in Richtung Kotzebachtal und Aartal werde erheblich beeinträchtigt. Bei einer flächendeckenden Betrachtung der Schallpegel sei davon auszugehen, dass durch die zusätzlichen Trassenführungen, insbesondere bei weiten Teilen der Wohnbebauung, die bisher relativ gering belastet sind, eine erhebliche Lärmbelastung entstehe und durch die Brückenquerung eine Verlärmung des gesamten Aartales zwischen den Ortsteilen Hahn und Bleidenstadt erzeugt würde. Entsprechendes gelte auch für die Luftbelastung durch den Verkehr, da insgesamt die Verkehrsmenge nicht reduziert würde. Somit käme es nur zu einer Umverteilung der Belastungen. Die negativen Auswirkungen des Vorhabens würden durch eine mögliche Verlängerung der Nordwesttangente bis an die L 3032 noch verstärkt werden. Die mit einer Verlängerung zu erwartende Verkehrszunahme auf der Nordwesttangente wird zwangsweise zu weiteren Verkehrslärmimmissionen in den Randbereichen des Siedlungsbereiches „Hahn-Nord“ führen. Andererseits wären mit der Verlängerung der Nordwesttangente auch Entlastungen zu erwarten (z. B. in der Scheidertalstraße). Die Auswirkungen einer geplanten Verlängerung der Nordwesttangente bis zur L 3032 hätten in den vorliegenden Antragsunterlagen berücksichtigt werden müssen.

Die **Untere Naturschutzbehörde** (UNB) weist darauf hin, dass durch das geplante Vorhaben in ein rechtskräftiges FFH-Gebiet eingegriffen werde und nach den vorgelegten Unterlagen erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten seien. Gem. § 34 Bundesnaturschutzgesetz sind Vorhaben abzulehnen sind, wenn erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen sind. Abweichungen seien nur möglich, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und Alternativenmangel seien jedoch gemäß § 34 HENatG und § 34 BNatSchG Voraussetzungen, ein Ausnahmeverfahren mit Aussicht auf Erfolg einzuleiten.

Die UNB moniert, dass ihr im Rahmen der Anhörung nur die "Erläuterungen zum Antrag auf Durchführung eines Abweichungsverfahrens gemäß § 12 HLPG" vom März 2009 (43 Seiten) zugeleitet wurde. Weitergehende Unterlagen lägen dem RP zwar vor, seien ihr aber nicht zur Prüfung übersandt worden. Dies sei ein Verfahrensfehler und eine abschließende Stellungnahme deswegen nicht möglich.

Aus **brandschutz**technischer Sicht und seitens der **Gesundheitsbehörde des RTK** bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Bauvorhaben.

Die **Kreis-Straßenbauverwaltung** teilt mit, dass der regelgerechte Ausbau der Kreisstraße K 700 in den Jahren 2004 und 2005 auf der freien Strecke Richtung Watzhahn und innerhalb der Ortsdurchfahrt Bleidenstadt umgesetzt worden sei. Die geplante neue Netzfunktion der Kreisstraße an die Nordwesttangente könne in der Form nicht umgesetzt werden, da der Netzschluss an eine klassifizierte Straße erfolgen müsse. Das Erfordernis der neuen Netzkonzeption müsse im Rahmen der weiteren Planungsprozesse noch geprüft werden.

Die **Kreis-Verkehrsbehörde** befürwortet die Anbindung der geplanten Nordwesttangente an den Knotenpunkt der Magistrale (B 275/B 54), sieht allerdings einen größeren verkehrlichen Nutzen erst mit der Verlängerung der Tangente bis zur Anbindung an die L 3032 und der damit einhergehenden Entlastungsfunktion für die Ortsdurchfahrt Taunusstein/Hahn.

Die **Untere Bauaufsichtsbehörde** hat keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Der **Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg** - Fachbereich ländlicher Raum, Bauen und Umwelt - fordert den Verlust an landwirtschaftlicher Fläche für die betroffenen Haupterwerbslandwirte durch Bereitstellung von Tauschflächen bzw. Ersatzland so gering wie möglich zu halten. Bei der Kompensation soll der Anteil an landwirtschaftlicher Fläche möglichst gering gehalten werden. Die Planung der Ausgleichsmaßnahmen solle deshalb in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Ländlicher Raum und Umwelt sowie der örtlichen Landwirtschaft erfolgen. Hinsichtlich der geplanten Trassenführung durch das FFH-Gebiet „Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt“ sei folgendes zu beachten: Auf Grundlage der Grunddatenerfassung von 2005 wird aktuell die Maßnahmenplanung für das FFH-Gebiet Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt vom Fachbereich Ländlicher Raum und Umwelt erstellt. Die im geplanten Abweichungsverfahren vorgeschlagenen Kohärenzmaßnahmen decken sich weitgehend mit denen im Maßnahmenplan vorgeschlagenen Erhaltungsmaßnahmen. Der Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg verweist darauf, dass in den vergangenen drei Jahren schon auf ca. ein Drittel der Fläche Extensivierungsverträge abgeschlossen und erfolgreich umgesetzt wurden. Sollte es zu einem Bebauungsplanverfahren kommen, so ist eine Zuordnung der Kompensationsmaßnahmen, im Abgleich mit den laufenden und geplanten Maßnahmen innerhalb des FFH-Maßnahmenplans, vorzunehmen.

Das **Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Wiesbaden** stimmt dem Vorhaben zu und stellt fest, dass die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar seien und die innerstädtischen Straßen stark entlastet würden. Es hat folgende Forderungen für die nächste Verfahrensstufe gestellt:

- Nachweis der Leistungsfähigkeit der Querschnitte und der Knotenpunkte entsprechend des Regelwerkes (RAL) unter Beachtung der Schwerverkehrsstärke und der Steigungsstrecken;
- Die Gestaltung der Knotenpunkte mit dem überörtlichen Straßennetz ist frühzeitig mit dem ASV Wiesbaden abzustimmen;
- Sollte die Nordwesttangente als Nordwestumgehung bis zur L 3032 nördlich von Taunusstein weitergeführt werden, sei die Linienführung (Radius im Bereich der Brücke

über das Aartal, maximale Längsneigung und der Wannenhalmesser von  $H_w = 800$  m) entsprechend den geltenden Richtlinien zu überprüfen und ggf. zu ändern.

Das **Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie** hat keine Einwände gegen das Planvorhaben, wenn die Verbote innerhalb des betroffenen Trinkwasserschutzgebietes beachtet werden.

Das **Amt für Bodenmanagement** Limburg a. d. Lahn, das **Polizeipräsidium Westhessen** und die **RWE Net AG** haben keine Einwände gegen das Planvorhaben.

Der **Gaswerksverband Rheingau AG** sowie die **Süwag Energie AG** haben keine Einwände gegen das Vorhaben, bitten aber im weiteren Verfahrensverlauf wieder beteiligt zu werden.

Die **Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt (Abt. AU) Wiesbaden** des Regierungspräsidiums Darmstadt erhebt Bedenken gegen die Abweichungszulassung, da ihrer Meinung nach die Einschätzung der UVS zum Einen nicht die Belange des Maßnahmenprogrammes der Wasserrahmenrichtlinie berücksichtige und zum Anderen eine fehlerhafte Interpretation der Vorgaben des Regionalplanes für die Bereiche zum Schutz oberirdischer Gewässer vorgenommen worden sei. Eine weitere Verrohrung des Kotzebaches widerspräche den Zielen und Grundsätzen des RPS für die Bereiche zum Schutz oberirdischer Gewässer, ebenso den Grundsätzen des Hessischen Wassergesetzes. Der Abweichungsbeschluss solle nur unter der Maßgabe erteilt werden, dass die Erweiterung der Verrohrung des Kotzebaches südlich des Schwimmbades nicht zulässig ist. Der Kotzebach sei als offenes Gewässer zu erhalten oder zu verlegen.

Aus Sicht des Immissionsschutzes empfiehlt die Abt. AU, im Bereich der Straße zum Schwimmbad eine 120 m lange und 1,50 m hohe Schallschutzwand zu errichten. Aus Sicht der Lufthygiene und des Kleinklimas bestünden keine Bedenken gegen den Antrag. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Trasse durch die Zone III eines Trinkwasserschutzgebietes verläuft. Ein Neubau von Straßen sei hier möglich.

Das **Dezernat Straßen- und Schienenverkehr** des Regierungspräsidiums Darmstadt hat weder Bedenken noch Anregungen vorgetragen.

Das **Dezernat Regionale Siedlungs- und Bauleitplanung** des Regierungspräsidiums Darmstadt weist darauf hin, dass zur reinen Erschließung des Siedlungszuwachsgebietes in Hahn-Nord auch innerörtliche Möglichkeiten zu prüfen sind.

Das **Dezernat Forsten** des Regierungspräsidiums Darmstadt erhebt keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.

Das **Dezernat Landwirtschaft, Landschaftspflege, Fischerei** des Regierungspräsidiums Darmstadt hat keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme vorgebracht. Es fordert aber bezüglich der Kompensationsmaßnahmen den Anteil an landwirtschaftlicher Fläche zu minimieren, um eine doppelte Beanspruchung der Landwirtschaft weitestgehend zu vermeiden.

Das **Dezernat Eingriffsregelung/Planungsbeiträge (Obere Naturschutzbehörde; ONB)** des Regierungspräsidiums Darmstadt weist darauf hin, dass das Vorhaben das FFH-Gebiet 5814-305 „Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt“ durchquere, das durch den Eingriff erheblich und nachhaltig betroffen werde. Weiter seien ökologisch wertvolle Grünlandbiotop sowie gemäß § 31 Abs. 1 HENatG gesetzlich geschützte Ufergehölze betroffen. Der

Wert des von der Trasse durchquerten Bereiches werde durch das Vorkommen von 28 Rote-Liste-Arten unterstrichen. Hierbei seien nicht einmal alle Arten, sondern nur die Vögel und die Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie berücksichtigt.

Darüber hinaus besitze die Aarauer Aue zwischen den Stadtteilen Bleidenstadt und Hahn eine sehr hohe Bedeutung für die naturbezogene Naherholung und das im Außenbereich gelegene Freibad. Das Vorhaben führe wegen der zentralen Querung des verbliebenen Freiraumes und der Aue zu einer massiven Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, der Naherholung und des charakteristischen Landschaftsbildes. Diesen Beeinträchtigungen stehe keine ähnlich massive Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bleidenstadt und Hahn gegenüber, so dass gegen das Vorhaben erhebliche Bedenken bestünden.

Zur FFH-Verträglichkeitsprüfung und zum Erfordernis eines Ausnahmeverfahrens nach § 34 Abs. 3 BNatSchG stellt die ONB fest:

Das Vorhaben durchquert zentral ein nur 22 ha großes FFH-Gebiet. Es führe zu erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen einer bedeutenden Population der FFH-Anhang II und IV Art *Maculinea nausithous* (Schwarzblauer Ameisenbläuling). Da das Vermehrungshabitat im FFH-Gebiet mittig durchschnitten werde, könnten auch die von der Stadt Taunusstein vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen nichts an der erheblichen Beeinträchtigung ändern. Die Kohärenzmaßnahmen lägen außerhalb des FFH-Gebietes und könnten nicht so intensiv auf das Habitat einwirken, dass es im FFH-Gebiet nur noch zu Beeinträchtigungen komme, die unterhalb der Bagatellschwelle lägen. Vor der Zulassung der regionalplanerischen Abweichung sei daher eine naturschutzrechtliche Entscheidung über eine Ausnahme vom FFH-Gebietsschutz nach § 34 Abs. 3 BNatSchG in Verbindung mit § 6 Abs. 6 Satz 4 HPLG zu treffen.

Bei der Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahme sei festzustellen, dass die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen bei der Abwägung zwischen dem Integritätsinteresse des FFH-Gebietes und den anderen Gemeinwohlinteressen unter der Bedingung berücksichtigt werden können, dass sie vor dem Eingriff durchgeführt werden und sich als erfolgreich erweisen, und dass sie dauerhaft rechtlich gesichert werden können. Hierfür sei die von der Stadt vorgesehene Flächengröße von 10,2 ha landwirtschaftlicher Fläche erforderlich und ausreichend.

Mit Urteil vom 09.07.2009, Az. 4 C 12.07 habe das Bundesverwaltungsgericht klargestellt, dass bei der Gewichtung der Gründe des öffentlichen Interesses der Ausnahmecharakter einer Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG besonders zu berücksichtigen sei. Eine Ausnahme vom Gebietsschutz erfordere gut begründete öffentliche Interessen, deren Überwiegen über die Naturschutzinteressen keinem Zweifel unterliegen dürfe. Es reiche nicht aus, dass das Projekt dem Gemeinwohl nur irgendwie nützlich oder dienlich sei. Die Wirkungen der Nordwesttangente zur Vermeidung von Unfällen und dem Schutz der menschlichen Gesundheit hätten gemäß dieser Rechtsprechung mit plausiblen Daten unterlegt werden müssen; dies sei jedoch nicht erfolgt. Denn die angenommenen Wirkungen des Projektes würden indirekt aus einer Verkehrsuntersuchung abgeleitet, die die Entlastung einiger Nebenstraßenabschnitte, die erhebliche Neubelastung anderer Nebenstraßen sowie einen Anstieg der absoluten Verkehrsbelastung im Bereich des Hahner Kreises, also insgesamt keine wesentliche Entlastungen prognostizierte. Nur auf Straßen mit von vornherein geringem Verkehrsaufkommen habe die Verkehrsuntersuchung deutliche Entlastungen nachweisen können. Aktuelle Unfallschwerpunkte in Hahn und Bleidenstadt, eine Gefährdung von Schülern am Schulzentrum und eine künftige Ent-

lastung von Luftschadstoffen seien in den Gutachten, die eigentlich das Erfordernis der neuen Straße belegen sollten, ebenfalls nicht dargelegt worden.

In der Bewertung nicht berücksichtigt werde außerdem, dass die Nordwesttangente einen Schallteppich von 45 bis 54 dB(A) erzeugen werde, der vom bisher ruhigen Außenbereich her auf die Bebauung an den Ortsrändern von Taunusstein und Bleidenstadt einwirke, wo besonders viele Anwohner wohnten. Insgesamt bestünden erhebliche Zweifel, ob das Vorhaben geeignet sei, die in der Antragsbegründung genannten Ziele zu erreichen. Auch wenn das Interesse an der Erhaltung der Integrität des FFH-Gebietes durch die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen gemindert werden könnte, sei die Eignung eines Vorhabens, den Zielen zu entsprechen, die mit ihm verfolgt werden, eine notwendige Voraussetzung dafür, dass zwingende Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben geltend gemacht werden könnten.

Durch das geplante Vorhaben würden hinsichtlich des Schwarzbauen Ameisenbläulings auch die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG berührt (Tötungsverbot und Zerstörungsverbot für Fortpflanzungs- und Ruhestätten). Den anders lautenden Darlegungen im Artenschutzgutachten könne nicht gefolgt werden. Die artenschutzrechtliche Beurteilung dürfe dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht komplett widersprechen, diese hatte eine erhebliche Beeinträchtigung von Lebensräumen des Schwarzbauen Ameisenbläulings festgestellt. Die öffentlichen Interessen, die für das Projekt sprechen, seien bei der Prüfung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG analog zu den öffentlichen Interessen in der FFH-Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG zu beurteilen.

### **3. Ergebnis der Abwägung**

Die geplante Nordwesttangente weist für das Prognosejahr 2020 eine vorhergesagte Verkehrsstärke von 2.000 Kfz/24 Std. (Nordabschnitt) bis 9.600 Kfz/24 Std. (Südabschnitt) aus und ist damit bei mit einem Regelquerschnitt 9,5 gem. Stellungnahme des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Wiesbaden ausreichend bemessen.

Ziel der geplanten Ortsumgehung sind wirkungsvolle Entlastungen der Straßenzüge im nördlichen Ortskern von Taunusstein-Hahn, der Entlastung von Hahn-Nord und der Entlastung der Hauptachsen Aarstraße und Wiesbadener Straße.

Gemäß Grundsatz 7.2-3 des RPS 2000 sind Ortsumgehungen dann vorzusehen, wenn eine deutliche Verbesserung der Lebensverhältnisse in den betroffenen Ortslagen erforderlich ist und nur auf diesem Weg erreicht werden kann.

In der Scheidertalstraße treten im Prognosefall Belastungen bis zu 9.300 Kfz/24h auf. Hier wird durch die Nordwesttangente Taunusstein eine spürbare Reduzierung um 2.600 Kfz/24h (- 28%) erreicht. In der Mühlfeldstraße wird eine Entlastung von bis zu 53 % (- 4000 Kfz/24h auf 3.500 Kfz/24h) in der Verkehrsuntersuchung angegeben und damit eine erhebliche Entlastung erreicht.

Für die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptsammelstraßen des Gebietes Hahn-Nord werden zwar prozentual teilweise noch stärkere Entlastungen angegeben (bis zu -73% in der Lessingstraße), doch ist in diesem Beispiel der hoch entlastete Abschnitt lediglich 250 m lang. Zudem treten in Hahn-Nord auch Mehrbelastungen von bisher sehr ruhigen Wohnstraßen auf. Hier erhöht sich der Verkehr von dem allerdings niedrigen Ausgangsniveau von 400 Kfz/24 ha auf 700 (Arndstraße-West) bzw. 1.400 Kfz/24 h (Kantstraße- West).

In der Pestalozzistraße werden die Verkehrsmengen im Planungsfall deutlich um ca. 40 % (von 4.700 auf 2.700 Kfz/24h) zurückgehen. Da das Schulzentrum Taunusstein von der Pestalozzistraße aus erschlossen wird, soll sich damit die Verkehrssicherheit der Schüler erhöhen. Allerdings ist ein Unfallschwerpunkt in den Unterlagen nicht belegt.

Auf den hochbelasteten Hauptachsen Aarstraße (östlich Hahner Weg von 17.600 auf 14.800 Kfz/24h) und Wiesbadener Straße (nördlich Kleiststraße von 12.100 auf 10.300 Kfz/24h) werden Entlastungen zwar prozentual nur bis ca. 16 % erreicht, die aber dennoch zu positiven Effekten (Verkehrsfluss) vor allem in den Hauptverkehrszeiten führen können. Der Hahner Weg-Süd in Bleidenstadt wird mit 48 % (von 6.100 auf 3.200 Kfz/24h) deutlich entlastet.

Entsprechend der verkehrlichen Entlastungswirkungen ergeben sich innerhalb der bebauten Ortslage für eine Reihe von Straßen deutliche Lärmabnahmen von 3-4 dB(A) (z.B. Mühlfeldstraße, Zum Schwimmbad, Pestalozzistraße, Lessingstraße).

Durch die geplante Nordwesttangente tritt bei der Antragstrasse eine knappe Grenzwertüberschreitung um 1 dB(A) bezüglich des Nachtwertes der 16. BImSchV am Haus „Zum Schwimmbad 58“ auf. Daher würde hier eine Schallschutzwand erforderlich werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass aus verkehrlicher Sicht für die geplante Nordwesttangente ein eigener Verkehrswert und damit eine Planrechtfertigung gegeben ist. Darüber hinaus ist eine Weiterführung bis zur Landestraße L 3032 in einer zweiten Stufe möglich.

### **Betroffene Ziele des Regionalplan Südhessen 2000**

Die in der Karte des RPS 2000 als „**Bereich für Landschaftsnutzung und -pflege**“ dargestellten Flächen sind verschiedenen Nutzungen vorbehalten, z. B. der landwirtschaftlichen Nutzung, der Pflege und dem Offenhalten der Kulturlandschaft oder der kleinflächigen Biotopentwicklung und -Vernetzung (Ziel 3.5-1). Durch die geplante Trasse werden ca. 4,7 ha Fläche anlagebedingt beansprucht (Fahrbahn, Bankett, Böschungsflächen). Die landwirtschaftlich genutzte Fläche wird überwiegend extensiv genutzt. Seitens der Landwirtschaftsverwaltung wurden keine Bedenken gegen die Nordwesttangente vorgebracht. Die Inanspruchnahme des Bereiches für Landschaftsnutzung und -pflege ist raumordnerisch vertretbar.

In den in der Karte als „**Bereiche für die Landwirtschaft**“ dargestellten Flächen hat die landwirtschaftliche Bodennutzung Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen“ (Ziel 10.1.13). Der „Bereich für die Landwirtschaft“ wird bei der Antragstrasse lediglich randlich durch die Querspange K 700 tangiert. Die UVS hat einen Flächenverlust von landwirtschaftlichen Flächen, die innerhalb dieses Vorranggebietes liegen, von etwa 0,6 ha ermittelt. Darüber hinaus entsteht gemäß UVS durch die geplante Trasse eine Inselfläche von etwa 0,7 ha, auf der eine Bewirtschaftung erschwert wird. Ein Großteil dieser Inselfläche wird allerdings durch eine Hofstelle eingenommen. Die geringfügige Inanspruchnahme des Bereiches für die Landwirtschaft ist raumordnerisch vertretbar.

Die in der Karte des RPS 2000 als „**Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer**“ ausgewiesenen Bereiche sollen nicht nur den Schutz der Gewässer gewährleisten, sondern darüber hinaus auch zur Sicherung und Schaffung von Retentionsraum beitragen. In den genannten Bereichen sind ein bereits bestehender günstiger Erhaltungszustand zu sichern oder Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und/oder der natürlichen Entwicklung und der Selbstreinigungskraft des Gewässers sowie zur Stärkung der günstigen Wirkung auf den Naturhaushalt durchzuführen. Nutzungen, die diesen Zielen

entgegenstehen, sollen aufgegeben oder sachgerecht verändert werden. Planungen für derartige Nutzungen haben in diesen Bereichen zu unterbleiben. Dazu zählen insbesondere bauliche Anlagen jeglicher Art (Ziele 4.2.2-13 u. 14).

Das Überschwemmungsgebiet der Aar ist im RPS 2000 als „Bereich zum Schutz oberirdischer Gewässer; Bestand“ dargestellt. Da die Aar durch ein Brückenbauwerk überspannt wird, werden direkte Eingriffe in das Fließgewässer vermieden und die Durchlässigkeit nicht eingeschränkt. Insgesamt ist der Flächenverlust innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Aar gering. Der Kotzebach, der als „Bereich zum Schutz oberirdischer Gewässer; Planung“ dargestellt ist, wird durch die geplante Nordwesttangente gequert und damit beeinträchtigt. Dieser Gewässerabschnitt ist allerdings bereits sehr stark verändert und weist eine geringe Gewässerstrukturgüte auf. Die obere Wasserbehörde spricht sich hier für einen Erhalt des Kotzebaches als offenes Gewässer bzw. für eine Verlegung aus. Diese Detailplanung ist im Rahmen des folgenden Bauleitplanverfahrens vorzunehmen und die Wasserbehörden sind entsprechend rechtzeitig einzubinden. Die Inanspruchnahme ist raumordnerisch vertretbar.

Die Funktion der „**Regionalen Grünzüge**“ darf durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. 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. Hierzu zählen u. a. auch Verkehrsanlagen. Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion den Regionalen Grünzügen zugeordnet werden (Ziele 3.1-2 und 3.1-3).

Die Trasse verläuft größtenteils im Regionalen Grünzug. Durch sie wird die Funktion des Regionalen Grünzug vor allem dadurch eingeschränkt, dass der Freiraum durchschnitten, der Wasserhaushalt und die Freiraumerholung beeinträchtigt werden.

Die Trassenlänge beträgt ohne Zwischenanbindungen 1.418 m. Allein durch die Trasse würden ca. 1,6 ha Fläche versiegelt. Inklusive der Böschungen, Bankette, Entwässerungsmulden und Brückenbauwerke ergäbe dies für den Regionalen Grünzug lt. UVS eine zu kompensierende Eingriffsfläche von ca. 3,34 ha. Betroffen sind dabei insbesondere die Grünlandflächen im Aartal sowie randlich die landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich des Kotzebachtals.

Die Nordwesttangente durchfährt im Norden der Trasse die Wasserschutzgebietszone III des Trinkwasserschutzgebietes für den Tiefbrunnen „Kotzebach“ auf einer Länge von 370 m. Da im Bereich des Wasserschutzgebietes nur eine geringe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers vorliegt, sind keine gravierenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Zum Bau der Straße sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten zu beachten.

Ein gravierender Eingriff in den Wasserhaushalt ist mit der Nordwesttangente nicht verbunden. Ausführungen zu Aspekten des Wasserhaushaltes hinsichtlich der Oberflächengewässer finden sich bei den Ausführungen zu den Bereichen für den Schutz oberirdischer Gewässer (s. Seite 8).

Durch die Nordwesttangente werden gem. UVS Räume mit klimatischer Ausgleichsfunktion für die benachbarten Siedlungsräume in Anspruch genommen. Die Trasse greift jedoch nicht gravierend in eine bedeutsame Kalt- und Frischluftströmung ein. Die Luftschadstoffuntersuchung zeigt, dass bereits im Nahbereich der Trasse für alle betrachteten Stoffe gemessen an den einschlägigen Grenz- und Zielwerten nur geringe Zusatzbelas-

tungen zu erwarten sind. Aufgrund der insgesamt guten Durchlüftungssituation, der lockeren Bebauung in den benachbarten Siedlungsgebieten und des weiten Brückenbauwerks über die Aar entsteht durch die Trasse keine gravierende Beeinträchtigung des Siedlungsklimas.

Die landschaftsgebundene Erholungsqualität wurde gem. UVS im Aartal mit „hoch“ und in der östlich an das Kotzebachtal angrenzenden Feldflur mit „mittel“ bewertet. Die Freiraumerholung wird insbesondere durch die Zerschneidung der Landschaftsbildräume und die damit verbundene Überformung und Verlärmung der benachbarten Flächen auf die Erholungsqualität beeinträchtigt. Das geplante Brückenbauwerk führt jedoch zumindest zu einer Minimierung der optischen Trennwirkungen im Aartal. Durch die tiefe Lage der Trassenführung (Einschnitt) im nördlichen Bereich der Trasse werden visuelle Störwirkungen weiter minimiert.

Als Kompensation für den in Anspruch genommenen Regionalen Grünzug hat die Stadt Taunusstein eine Fläche von ca. 6 ha im Anschluss an den Siedlungsbereich (Zuwachs) nordwestlich von Hahn-Nord bis zur Grenze des festgelegten Regionalen Grünzuges vorgeschlagen. Dies bedeutet, dass die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme im Regionalen Grünzug von etwa 3 ha in unmittelbarer Nähe des Eingriffbereiches mehr als ausgeglichen werden kann (s. Anlage 1). Die Inanspruchnahme des Regionalen Grünzuges ist raumordnerisch vertretbar.

In den **„Bereichen für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“** haben die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen ökologischen Verbundsystems dienen, Vorrang vor entgegenstehenden oder beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Nutzungen, die mit diesen Zielen in Einklang stehen, sind zulässig“ (Ziel 3.2-4). In ihnen sind bestehende wertvolle Biotop zu erhalten und Flächen zur Vergrößerung und Vernetzung der Biotop zu entwickeln Ziel 3.2-5).

Der Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft beschränkt sich auf das Aartal und deckt sich mit dem FFH-Gebiet „Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt“.

Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes. Daher waren die Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Gebietsschutz nach § 34 Abs. 3 BNatSchG zu prüfen. Im Rahmen der Anhörung waren erhebliche Zweifel geäußert worden, ob die Voraussetzungen für eine Ausnahme vorliegen. Daraufhin hatte die Stadt Taunusstein ein ergänzendes fachliches Konzept für weitere Kohärenzmaßnahmen vorgelegt („Ergänzende Ausführungen zum Antrag auf Zulassung einer Abweichung gemäß § 12 HLPG vom 06.11.2009“). Im Konzept wurden zusätzliche Flächen für Kohärenzmaßnahmen vorgesehen und fachlich bewertet, und es wurde in Aussicht gestellt, die Maßnahmen vor dem Bau der Straße durchzuführen. Da die ergänzenden Kohärenzmaßnahmen auch einen Beitrag zur Erhaltung des FFH-Gebietes leisten, können sie bei der Abwägung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG über das öffentliche Interesse an der Erhaltung der Integrität des Gebietes im Verhältnis zu den anderen öffentlichen Interessen, die für das Projekt sprechen, berücksichtigt werden. Daher wird eine Maßgabe in die Zulassung der Abweichung aufgenommen, die festlegt, dass die Kohärenzmaßnahmen vor Durchführung des Eingriffs erfolgreich abzuschließen und die Kohärenzmaßnahmen dauerhaft rechtlich zu sichern sind (Maßgabe 2).

Jede Verkleinerung des Schmetterlingsbestandes im FFH-Gebiet auf den Wiesen zwischen Hahn und Bleidenstadt würde den Fortbestand der dortigen Population gefährden. Da die Kohärenzflächen vom vorhandenen Vermehrungshabitat im FFH-Gebiet aus besiedelt werden sollen, und die Besiedlung nur erfolgreich sein kann, wenn eine ausreichend große Ausgangspopulation vorhanden ist, ist das bestehende Habitat so lange vollständig

zu erhalten, bis die Besiedelung der neuen Flächen erfolgt ist; die Baumaßnahme kann daher erst danach umgesetzt werden.

Die Maßgabe 2 zur rechtlichen Sicherung der Flächen und einer Bewirtschaftungsform auf den Kohärenzflächen, die eine Besiedelung durch den Ameisenbläuling ermöglicht, ist erforderlich, um die dauerhafte Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahmen des FFH-Gebietes Nr. 5814-305 „Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt“ nach § 34 Abs. 5 BNatSchG und damit die dauerhafte Zulässigkeit des geplanten Vorhabens zu gewährleisten.

Für das Projekt wird voraussichtlich die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG auf der Zulassungsebene erforderlich. Wenn die geplanten Kohärenzmaßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden, liegen auch die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme vor.

Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt können auf der Zulassungsebene durch die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen und gegebenenfalls weitere naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Unter der Voraussetzung der Erfüllung der o.g. Maßgabe ist die Inanspruchnahme des Bereiches für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft raumordnerisch vertretbar.

### **Gesamtabwägung**

Mit der Maßnahme ist eine insgesamt wirkungsvolle Entlastung in den Ortsteilen von Hahn, Hahn-Nord und Bleidenstadt zu erreichen. In der Folge treten auch weitgehend spürbare Lärmabnahmen auf.

Auch wenn den von der Vorhabensträgerin vorgebrachten positiven Effekten auch naturräumliche Belastungen entgegenzuhalten sind, überwiegen die positiven Wirkungen. Relevante Frischluftleitbahnen werden nicht durchschnitten. Die eintretende Neuverlärmung des Freiraums ist im Norden der Trasse durch die Lage im Einschnitt räumlich stark begrenzt und im Süden ist durch die hochbelastete Aarstraße eine hohe Vorbelastung gegeben.

Von besonderer Bedeutung ist der Eingriff in das FFH-Gebiet Nr. 5814-305 „Aartal zwischen Hahn und Bleidenstadt“. Hier kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung.

Daher wurden die Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Gebietsschutz nach § 34 Abs. 3 BNatSchG geprüft. Im FFH-Ausnahmeverfahren hat sich gezeigt, dass keine zumutbaren Trassenalternativen vorhanden sind. Die Beeinträchtigungen sollen durch die Kohärenzmaßnahmen vor Durchführung des Eingriffs kompensiert werden. Da diese Maßnahmen auch einen Beitrag zur Erhaltung der Integrität des Gebietes leisten, wurden sie bei der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der Integrität des Gebietes und dem öffentlichen Interesse an der Realisierung der Straße, berücksichtigt. Im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren ist daher die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Kohärenzmaßnahmen nachzuweisen (siehe Maßgabe 2) und im Zusammenhang damit die abschließende Bewertung über die Ausnahmevoraussetzungen nach § 34 Abs. 3 BNatSchG vorzunehmen. Aus Gründen der Verfahrensökonomie sollte von der Vorhabensträgerin geprüft werden, diesen Schritt bereits vor Beginn des Verfahrens durchzuführen.

Besondere Gründe, die für die Straße sprechen, sind die o.g. verkehrlichen Entlastungswirkungen und die damit verbundenen Verbesserungen hinsichtlich des Lärms und der Schadstoffbelastung in der Ortslage. Aufgrund der Tatsache, dass keine Alternativlösungen für das Projekt bestehen, und anderweitige Realisierungsmöglichkeiten nicht vorhanden sind, würde die Planungshoheit der Stadt durch eine Ablehnung des Projektes deutlich eingeschränkt. Dies wurde bei der Abwägung mitberücksichtigt.

Unter Einbeziehung der beiden festgesetzten Maßgaben ist die Zulassung der Abweichung raumordnerisch vertretbar, die Grundzüge des Regionalplans werden nicht berührt.

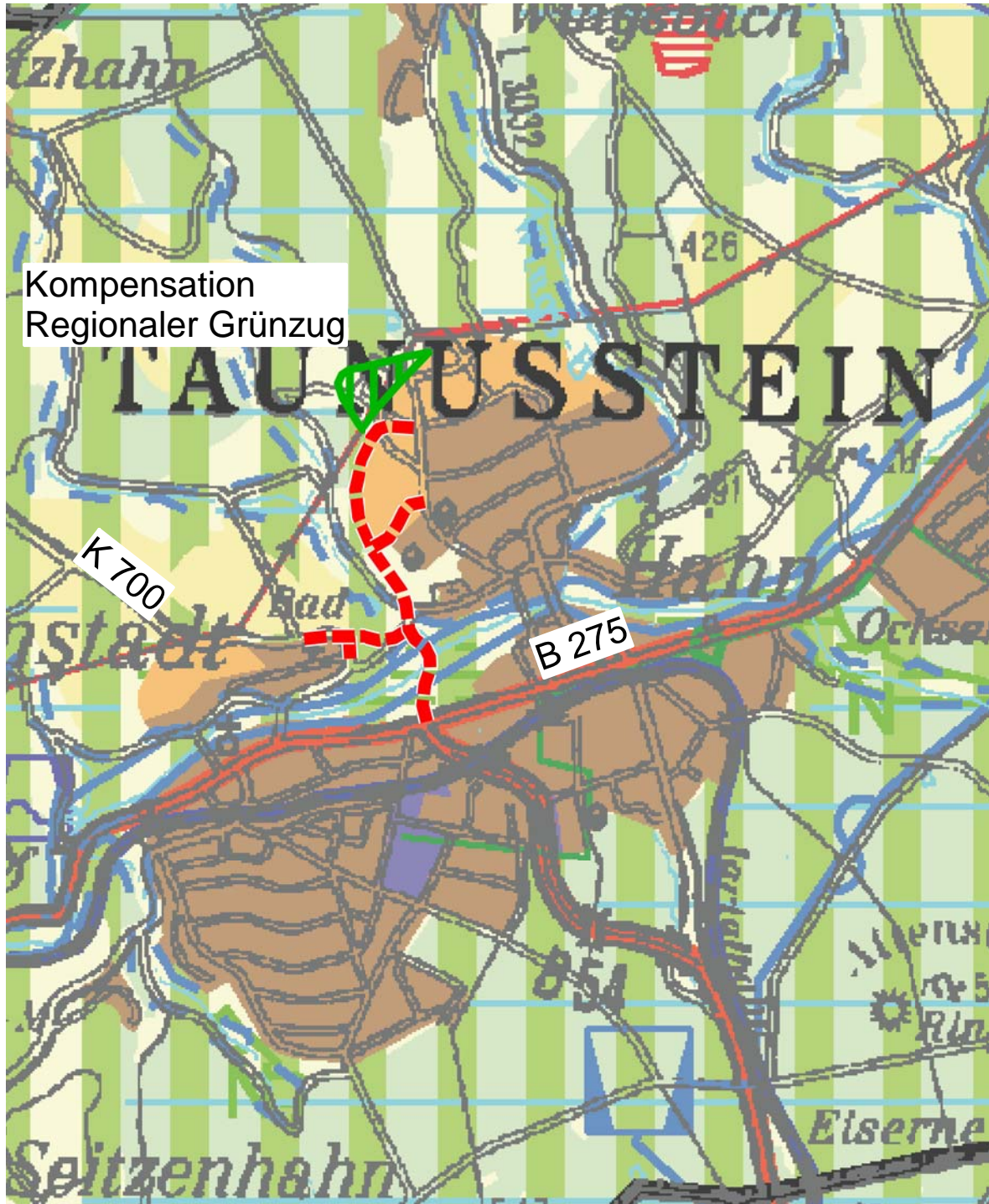
## **Anlagen**

III 31.1 - 93 d 08/03 (644)  
Hennig

Darmstadt, 27. Mai 2010  
Tel.: 8916/8925

# Anlage 1

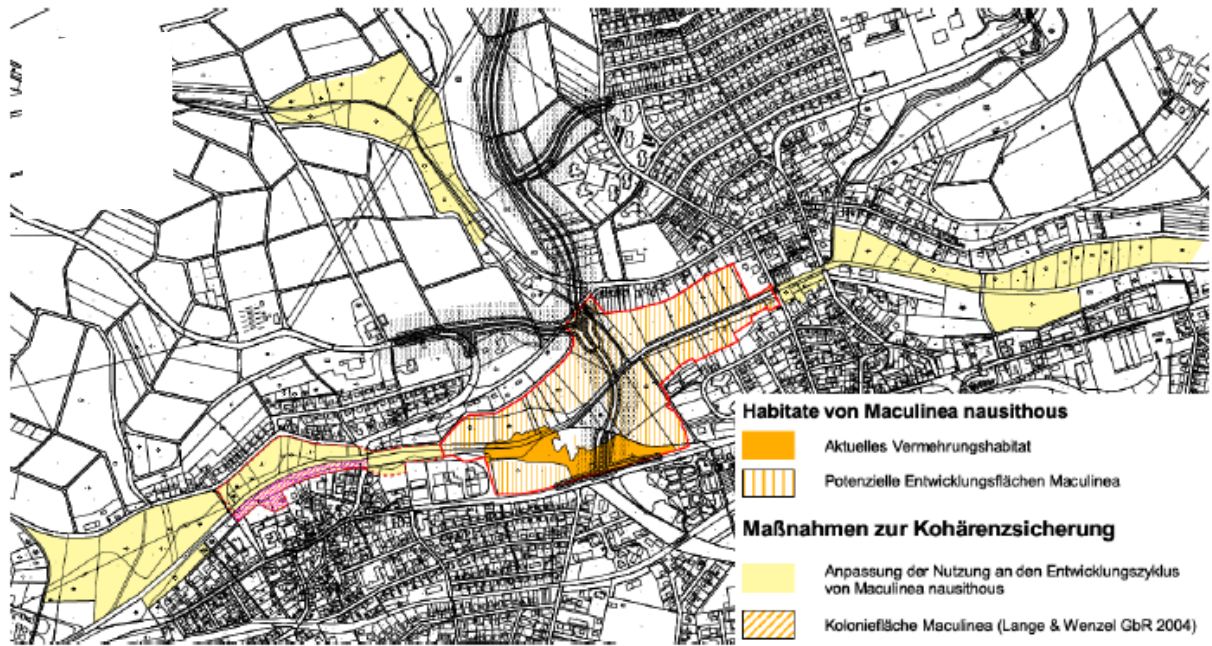
## Antragsvariante 1a



Kompensation  
Regionaler Grünzug

0 500 1000 Meter

## Anlage 2



Potenzielle Räume für Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz (gelbe Flächen)

(Quelle: Ergänzende Ausführungen zum Antrag auf Zulassung einer Abweichung gemäß § 12 HLPG vom 6.11.2009 der Stadt Taunusstein)