

# BÜRGERINITIATIVE

„JA zum Aartal – NEIN zur Nordwest-Tangente“

TAUNUSSTEIN



[www.tangente-hahn.de](http://www.tangente-hahn.de)

Mail: [ja-zum-aartal@tangente-hahn.de](mailto:ja-zum-aartal@tangente-hahn.de)

Postanschrift :

Rainer Wirz

Dietr.-Bonhoeffer-Str. 3a

D-65232 Taunusstein

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

23.06.2006

## **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,

wir sind eine Bürgerinitiative, deren Ziel es ist, dass Aartal mit seinem FFH-Gebiet und dem angrenzenden Naturraum in seiner heutigen Form zu erhalten und den Bau des 1. Teilabschnitts der Nordumgehung Hahn (Verkehrsprojekts Nordwesttangente Hahn) zu verhindern. Da wir keine Beteiligten an diesem behördeninternen Verfahren sind, möchten wir auf diesem Weg unseren Standpunkt darlegen und auf Risiken des konfliktbehafteten Verkehrsprojekts aufmerksam machen.

Die Stadt Taunusstein beabsichtigt zur Entlastung des Zentrums von Taunusstein-Hahn und Erschließung neuer Wohngebiete den **Bau einer Umgehungsstraße**, der so genannten Nordwesttangente Taunusstein-Hahn (Umweltverträglichkeitsstudie Bosch&Part. Seite 4). Der 1. Bauabschnitt dieser Umgehungsstraße wird als Nordwesttangente bezeichnet.

Das Stadtgebiet von Taunusstein ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes „Rhein-Taunus“ und liegt vollflächig in einem Regionalen Grünzug. Außerdem ist das Aartal zwischen Taunusstein-Hahn und Taunusstein-Bleidenstadt Europäisches Schutzgebiet (FFH-Gebiet).

Folgende Ausführungen sind die offiziellen Informationen der Stadt Taunusstein, des Ing.-Büros DorschConsult v. April 2005 und des Planungsbüros Bosch&Part. v. 30.05.2005.

Das Verkehrsprojekt „Nordwesttangente Hahn“ soll im 1. Abschnitt das Aartal zwischen Taunusstein-Hahn und Taunusstein-Bleidenstadt 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 in einem natürlichen Überschwemmungsgebiet die Kreisstraße K700 angebunden (Verkehrstechn. Untersuchung DorschConsult v. April 2005 Seite 6). Für die bauliche Realisierung dieser Anbindung ist eine großflächige Versiegelung des Überschwemmungsgebietes erforderlich.

Die Immissionsgrenzwerte können in dem Planvorhaben angrenzenden 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 (Verkehrstechn. Untersuchung DorschConsult v. April 2005 Seite 9).

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.

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

### **Vorbemerkung zur materiell-rechtlichen Vorgehensweise der Stadt Taunusstein**

Bei dem Verkehrsprojekt Nordwesttangente handelt es sich um eine Abschnittsplanung. Sie soll die 1. Stufe der Umgehungsstraße von Taunusstein-Hahn sein (Umweltverträglichkeitsstudie Bosch&Part. v. 30.05.2005 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 m<sup>2</sup> für 990 Einwohner
- Schaußberg - 23.000 m<sup>2</sup> 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. 21.1.1998 – 4VR.97; BVerwG Beschluss v. 26.6.1992 - B 1-11-92; BVerwG v. 25.1.1996 - 4 C 5.95; BVerwGE 100, 238 (255); BVerwG v. 21.3.1996 – 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. 7.3.1997 - 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 seinen Bürgern, diese vor möglichen Planungsirrtümern, Fehlinvestitionen, finanziellen Unabwägbarkeiten oder anderen Risiken zu schützen.

Bereits jetzt ist erkennbar, dass die Nordwesttangente als 1. Bauabschnitt einer zukünftigen Nordumgehung von Hahn, als Gesamtmaßnahme die Merkmale einer Landesstraße aufweist. Dies erklärt auch die geschätzten Baukosten von 13 Mio. Euro (Stand: 2005). Eine Straße, die lediglich die Funktionalität einer innerstädtischen Entlastungsstraße erfüllen soll, kann mit niedrigeren Baukosten realisiert werden.

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.

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.

**Das Land Hessen hat in der Vergangenheit mit einer überzeugenden Begründung die Notwendigkeit einer Nordumgehung von Taunusstein-Hahn verneint** und die Zahlung von Landeszuschüssen abgelehnt. Nur weil das Land Hessen weiterhin auf seinem Standpunkt beharrt 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 aufgespaltet 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.

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 (Umweltverträglichkeitsstudie Bosch&Part. Seite 23).

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

Gemäß Ziff. 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, dass diese Funktionen durch andere Nutzungen 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 (Ziff. 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 Ziff 3.2-3 RPS2000 sind wertvolle Biotop und Arten zu schützen und eine Vernetzung dieser schutzwürdigen Biotop 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.

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

**Ein „Wegwägen“ der Belange des Klimaschutzes und der Freiraumerholung zu Gunsten alternativbehafteter Straßenbauten ist nicht erlaubt (u.a. VGH v. 24.11.2003 – 3N1080/03).**

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

Gemäß Ziff. 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.**

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

- „Alle Trassenvarianten verlaufen durch das Wasserschutzgebiet, das sich im Nordwesten des Untersuchungsraumes befindet“ (Umweltverträglichkeitsstudie Seite 21)
- „Von einer Gefährdung der Grundwasserleiter durch Schadstoffeintrag wird erst ausgegangen, wenn Bereiche mit mindestens mittlerer Verschmutzungsempfindlichkeit vorkommen.“ Lt. Bosch&Part. wird das Bauvorhaben im Auenbereich eine mittlere Verschmutzungsempfindlichkeit zur Folge haben.  
(Stellungnahme von Bosch&Part. v. Sept. 2005 Seite 28)
- Bereits bei den geringen prognostizierten Verkehrsmengen geht Bosch&Part. davon aus, dass außerhalb einer Spritzwasserzone von 6,50 Meter in einem weiteren Bereich von 50 Meter 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.  
(Stellungnahme von Bosch&Part. v. Sept. 2005 Seite 30)  
Anmerkung: Dieser Schadstoffkorridor ist so groß, dass die sich Belastungsstoffe aufgrund des Fließgewässers „Aar“ und der Luftzirkulation talabwärts ausbreiten werden. Die Umweltbeeinträchtigungen 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.

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 Hess. Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Stand: 7.8.2004). Taunusstein als Bestandteil des Rheingau-Taunus-Kreises ist von dieser Entwicklung nicht ausgenommen. Der Wegfall steuerlicher Anreize (Wohnungsbauförderung, Pendlerpauschale) 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 Flächenungsplan 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.

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 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“ Seite 23)
- „Der bisher naturnahe Charakter des Kotzebachtals würde durch die aufwändige Straßenführung verändert.“ (Umweltverträglichkeitsstudie Seite 24)  
Anmerkung: Der Naturschutzverband BUND hatte im Jahre 2000 einen Antrag auf Ausweisung des östlichen Kotzebachtals mit einer Größe von 25 ha als geschützten Landschaftsbestandteil (GLB) gestellt. Die Prüfung der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nach § 12 Hessisches Naturschutzgesetz (HENatG) ist noch nicht abgeschlossen.

Lt. BVerwG (Urteil v. 30.1.2003 – 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 diesem verordnungsrechtlichen Schutzsystem zugrunde liegenden Wertungen sind von Kommune, 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.**

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 wildlebenden Tiere und Pflanzen verstößt. Gleiches gilt für das **Hessische Naturschutzgesetz (HENatG)**, dass gem. 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.

Das von der Stadt Taunusstein beauftragte Planungsbüro Bosch&Part. stellt in seiner Umweltverträglichkeitsstudie v. 30.05.2005 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 Seite 4)
- Beim Schutzgut Pflanzen und Biotope ergibt sich ein anlage- und baubedingter Verlust sowie betriebsbedingte Beeinträchtigungen nach § 15d HENatG.  
(Umweltverträglichkeitsstudie Seite 17)
- „Konfliktschwerpunkte liegen im Aartal, wo wertvolle extensive Grünländer, Nassstaudenfluren und feuchtegeprägte Gehölze beeinträchtigt werden (alle Varianten)...“  
(Umweltverträglichkeitsstudie 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 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 Seite 19)  
Anmerkung: es wurde eine Fransenfledermauskolonie gefunden
- „Hinsichtlich der Zerschneidung von Austausch- und Wechselbeziehungen sind die Trassenverläufe kritisch zu beurteilen. Die Variante 1 wird bei den Fledermäusen als schlechteste Variante eingestuft.“  
(Umweltverträglichkeitsstudie Seite 20)
- Der anlage- und baubedingte Verlust an Lebensraum der im Aartal lebenden Vögel beträgt bei der Variante 1 8,76 ha. Die verlärungsbeeinträchtigte Zone der Variante 1 beträgt 27,64 ha.  
(Umweltverträglichkeitsstudie Seite 18)

Zusätzlich zu diesen Feststellungen kam in 2005 eine vom Regierungspräsidium Darmstadt durchgeführte **Grunddatenerhebung** im FFH-Gebiet (Gebiets-Nr. 5814-305) in 2005 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 Weichholzaunen 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 ihrer 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 **prioritärer Lebensraumtyp** gekennzeichnet.

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&Part. jedoch fehlen lassen. Es wurde kein Alternativenvergleich sondern lediglich ein Variantenvergleich durchgeführt. Die Varianten hatten als gemeinsames Kriterium die Brückenquerung durch das FFH-Gebiet. Wir zitieren an dieser Stelle noch einmal das Planungsbüro Bosch&Part. „Ein besonderer Konfliktschwerpunkt bei allen drei 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 Biotop 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 – 3 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-L 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 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 erreichbarem 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.

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. 27.01.200 - 4 C 2.99).

Vorhabensseitig 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 keine Unfallschwerpunkte. Es ist nicht erinnerlich, dass es in den letzten 20 Jahren Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden gab.

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 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 langen und 1,50 Meter hohen Schallschutzmauer) rechtfertigt und den strengen Ausnahmevoraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL gerecht wird.

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

In den Ortsdurchfahrten von Taunusstein-Hahn und Taunusstein Bleidenstadt gibt es 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.

Unstreitig steht zwischenzeitlich 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 verkehrlenkende 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 Mehrbelastung von 350 %. Die Arndstraße wird dann um 400 KFZ/24Std. stärker belastet. Dies ist eine Mehrbelastung von 215 %. Die Geschwister-Scholl-Straße liegt in einem verkehrsberuhigten Bereich im Sinne der StVO und ist ein in sich geschlossen Wohngebiet. Als Höchstgeschwindigkeit ist Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Hier wird es zu einer Mehrbelastung von 350 KFZ/24 Std. kommen. Diesen Mehrbelastungen steht lediglich eine durchschnittliche Entlastung einiger Ortsstraßen von 15 % entgegen.

**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 erkaufte 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 (unqualifizierte) Hinweis, der Maculinea nausithous könne unter der Brücke hindurchfliegen.

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).

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 Stadt Taunusstein hat nach einer Feststellung des Landesrechnungshofes („Zehnter zusammenfassender Bericht für die Zeit vom 1. Jan.-31.Dez 2000; Ansicht 11) noch keinen Naturausgleich für das Baugebiet Freiäcker = 179 ha) geschaffen. Es ist nicht erkennbar, dass dieser Ausgleich zwischenzeitlich erfolgt ist oder in absehbarer Zeit erfolgen wird.

Bereits 1989 wurde von Herrn Prof. Dr. Krause ein fasst 400-seitiges Gutachten über das Aartal im Bereich von Taunusstein-Bleidenstadt erstellt. Anlass war der damals in Taunusstein-Bleidenstadt beabsichtigte Bau einer Nordumgehung. Aufgrund der dargelegten negativen Auswirkungen hat die Stadt Taunusstein die Nordumgehung Bleidenstadt nicht gebaut.

**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 (Gebiet-Nr. 5814-305).**

**Eine Eingriffszustimmung ist gleichbedeutend 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).**

Mit freundlichen Grüßen

(Rainer Wirz)

(Heinz Wilhelmi)