

# BÜRGERINITIATIVE

„JA zum Aartal – NEIN zur Nordwest-Tangente“

TAUNUSSTEIN



www.tangente-hahn.de

25. Februar 2011

## Der BI - Vorstand informiert

### Antworten zu häufig gestellte Fragen

---

Liebe Freundinnen und Freunde eines tangente-freien Taunussteins,

die Parteien befinden sich derzeit im Kommunalwahlkampf. Eines der bedeutendsten Themen dabei ist die Realisierung der geplanten Nordwesttangente. Wie wir auf unserer gut besuchten Informationsveranstaltung deutlich machen konnten, stehen dem zahlreiche gute und gewichtige Gründe entgegen. Auch die Befürworter dieser Maßnahme haben Stellung bezogen und schon in ihrer Einladung zu der Veranstaltung dafür gesorgt, dass sich die Zahl der von ihnen bemängelten Halb- und Unwahrheiten um ein halbes Dutzend gesteigert hat. Wir haben deshalb noch einmal ein paar wichtige Fakten zur Nordwesttangente für Sie zusammen gestellt. Sie können die einzelnen Unterpunkte direkt anwählen, indem sie auf die entsprechende Zeile im Inhaltsverzeichnis klicken. Vielleicht können Ihnen diese Argumente dienlich sein, falls Sie sich mal in einer Diskussion über dieses Thema wieder finden. Vielleicht möchten Sie uns gar an unseren Ständen in der heißen Phase des Wahlkampfes unterstützen, dann sollten Sie auf jeden Fall über dieses Wissen verfügen. Auf jeden Fall noch einmal die Bitte an Sie: Tragen Sie ihre berechtigten Bedenken gegen die Nordwesttangente weiter und stoppen Sie das Projekt, indem Sie ihre Stimmen bei der Wahl im Lager der Tangentengegner verteilen.

Ihr Vorstand der Bürgerinitiative

# Themenübersicht

Inhalt:

Beschlussvorlage v. 27.05.2010

Gibt es Auflagen der Beschlussvorlage und welche Bedeutung haben sie?

Welche Auflagen enthält die Beschlussvorlage?

Kohärenzfläche und Kohärenzmaßnahmen

Umsiedlung oder Neuansiedlung des Schwarzblauen Ameisenbläulings?

Wer hat die Kosten für die Auflagenerfüllung und den sonstigen Maßnahmen zu tragen?

Aartalpark versus Kohärenzflächen

Baukosten / Finanzierbarkeit des Verkehrsprojekts Nordwesttangente

Schulden der Stadt Taunusstein

Bauausführung der Aartal-Querung

Nordumgehung von Bleidenstadt

Ist eine Nordumgehung von Bleidenstadt realisierbar und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?

Große Verkehrslösung (Nordumgehungen von Bleidenstadt, Hahn, Wehen)

Gibt es Möglichkeiten, den Bau der Nordwesttangente zu verhindern, sofern die Stadt Taunusstein alle Auflagen erfüllt und ein Bebauungsplanverfahren einleiten will oder eingeleitet hat?

Verkehrsentwicklungsplan (VEP 1999)

---

## 1 Beschlussvorlage v. 27.05.2010

### 1.1 Ist die Beschlussvorlage v. 27.05.2010 eine Bauerlaubnis?

- **Nein**, die Beschlussvorlage v. 27.05.2010 enthält lediglich den Standpunkt des Regierungspräsidiums (RP) in Darmstadt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssten, um (aus Sicht des RPs) einer Querung des Aartals und der damit einhergehenden Beeinträchtigung des FFH-Gebiets zugestimmt werden kann.

## 1.2 Ist die Beschlussvorlage v. 27.05.2010 rechtskräftig?

- **Nein**, die Beschlussvorlage v. 27.05.2010 wird erst dann rechtskräftig, wenn
  - sie von der Hessischen Landesregierung genehmigt
  - und
  - im Hessischen Staatsanzeiger veröffentlicht wurde
  - und
  - die an die Stadt Taunusstein gestellten Auflagen von dieser erfüllt worden sind, denn die Rechtskraft ist zwingend an die Erfüllung der Auflagen gebunden.

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

*(nachzulesen: Beschlussvorlage v. 27.5.2010, Seite 11, Abs. 9).*

## 2 Gibt es Auflagen in der Beschlussvorlage 27,05,2010 und welche Bedeutung haben sie?

- **Ja**, es gibt Auflagen in der Beschlussvorlage v. 27.05.2010 des Regierungspräsidiums in Darmstadt. Sie sind wesentlicher Bestandteil der Beschlussvorlage.

Erst mit Erfüllung der Auflagen wird die Beschlussvorgabe rechtskräftig und erst dann kann die Beschlussvorlage als rechtliche Grundlage für ein weiteres Vorgehen herangezogen werden.

## 3. Welche Auflagen enthält die Beschlussvorlage v. 27.05.2010?

### 3.1 Kompensation des Regionalen Grünzuges (Ersatzfläche)

- Die Kompensation für den in Anspruch genommenen Regionalen Grünzug erfolgt durch die Ausweisung einer Ersatzfläche von ca. 6 ha im Anschluss an den Siedlungsbereich (Zuwachs). Vorgeschlagen ist eine Fläche nordwestlich von Hahn-Nord bis zur Grenze des festgelegten Regionalen Grünzuges.

*(nachzulesen: Beschlussvorlage v. 27.5.2010, Seite 1 und Seite 10, Abs. 3).*

### 3.2 Zusätzliche Ausweisung von Kohärenzflächen zur Ansiedlung einer Population des Schwarzblauen Ameisenbläulings, die mindestens 50 Individuen umfasst

- Die Kohärenzflächen sollen insgesamt ca. 10,2 ha groß sein. Die eine Teilfläche soll sich im Aartal (Ausdehnung: Etwa vom Aarmühlweg im Osten bis zur Kläranlage Bleidenstadt im Westen), die andere Teilfläche soll sich im Kotzebachtal Hahn/Bleidenstadt (Ausdehnung: Im Anschluss an das Schwimmbad) befinden.

*(nachzulesen: Beschlussvorlage v. 27.5.2010, Seite 1 und Seite 0, Abs. 3).*

- Weitere Einzelheiten zu den Kohärenzmaßnahmen und **Tz. 4**

## 4. Kohärenzfläche und Kohärenzmaßnahmen

### 4.1 Was sind Kohärenzflächen?

- Kohärenzflächen sollen zerstörte oder beeinträchtigte FFH-Schutzgebietsflächen ersetzen und somit die Funktionsfähigkeit des Verbundnetzes 2000 gewährleisten. Die Kohärenzfläche unterliegt somit als Natura 2000-Gebiet den FFH-Richtlinien und wird nach Brüssel gemeldet. Mittelfristig sollen Kohärenzflächen als FFH-Gebiet nachgemeldet werden.

### 4.2 Was sind Kohärenzmaßnahmen?

- Maßnahmen zur Kohärenzsicherung müssen sicherstellen, dass der Beitrag des beeinträchtigten Gebiets zur Erhaltung des günstigen Zustands der zu schützenden Lebensräume oder Arten innerhalb der gegebenen biogeografischen Region gewahrt bleibt. Sie haben die Aufgabe, die vom Vorhaben beeinträchtigten Funktionen im Netz Natura 2000 soweit wiederherzustellen, dass beim Eintritt der Beeinträchtigungen die Netzkohärenz unbeschadet bleibt. (nachzulesen: EU-Kommission 2000, S. 50)

### 4.3 Was bedeutet „dauerhafte Sicherstellung“ der Kohärenzfläche?

- Die Kohärenzflächen, auf denen die Vergrößerung der Population des Schwarzblauen Ameisenbläulings erfolgen soll und die Bewirtschaftungsform, die für die Erhaltung des Schwarzblauen Ameisenbläulings auf den Kohärenzflächen erforderlich ist, sind vor Beginn des Eingriffs dauerhaft rechtlich zu sichern (nachzulesen: *Beschlussvorlage v. 27.5.2010, Seite 1, Abs. 4*).
- Eine dauerhafte Sicherstellung der Kohärenzfläche ist nur durch entsprechende Eintragung in das Grundbuch der Grundstückseigentümer gewährleistet.

### 4.4 Welche Auswirkungen hat die Grundbucheintragung für die Grundstückseigentümer?

- Die Ausweisung als Kohärenzfläche ist für die Grundstückseigentümer gleichbedeutend mit einer Nutzungseinschränkung.
  - Die Grundstücksnutzung muss dem Entwicklungszyklus des Schwarzblauen Ameisenbläulings angepasst werden.
  - Die Verkaufsmöglichkeiten sind durch die (dauerhafte) Grundbucheintragung erheblich eingeschränkt.
  - Der mit allen Beeinträchtigungen einhergehende Wertverlust ist von der Stadt Taunusstein auszugleichen.
- Die Landwirte sind an exakte Nutzungsvorgaben (Mahdtermine usw.) gebunden. Dafür erhalten sie einen finanziellen Ausgleich, der von der Stadt Taunusstein zu erbringen ist.

## 5. Umsiedlung oder Neuansiedlung des Schwarzblauen Ameisenbläulings?

### 5.1 Wie erfolgt die Neuansiedlung des Schmetterlings auf die zukünftigen Kohärenzflächen?

- Die Kohärenzflächen sollen vom vorhandenen Vermehrungshabitat im FFH-Gebiet aus besiedelt werden. Da die Besiedlung nur erfolgreich sein kann, wenn eine ausreichend große Ausgangspopulation vorhanden ist, ist das bestehende Habitat so lange

vollständig zu erhalten, bis die Besiedlung der neuen Flächen erfolgt ist; die Baumaßnahme kann daher erst danach umgesetzt werden.  
(*nachzulesen: Beschlussvorlage v. 27.5.2010, Seite 10, Abs. 7).*)

Zusammenfassend bedeutet das:

Der Schwarzblaue Ameisenbläuling muss sich von selbst auf den Kohärenzflächen ausbreiten. Eingriffe in das bestehende FFH-Gebiet stellen eine Gefährdung des bestehenden Bestandes dar und sind somit verboten.

## **5.2 Ist eine Umsiedlung des Schwarzblauen Ameisenbläulings möglich?**

- **Nein**, eine Umsiedlung ist nicht möglich.

Jede Verkleinerung des bestehenden Schmetterlingsbestandes im FFH-Gebiet auf den Wiesen zwischen Hahn und Bleidenstadt würde den Fortbestand der dortigen Population gefährden. Das bestehende Habitat der Schmetterlinge ist so lange vollständig zu erhalten, bis die Besiedlung der neuen Flächen erfolgt ist.

(*nachzulesen: Beschlussvorlage v. 27.5.2010, Seite 10, Abs. 7).*)

## **5.3 Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine Neuansiedlung des Schmetterlings im geforderten Umfang stattfinden kann?**

- Die Wahrscheinlichkeit ist aus folgenden Gründen sehr gering:
  - Ein Überleben des Schwarzblauen Ameisenbläulings ist von einer besonderen Symbiose des Schmetterlings mit dem Großen Wiesenknopf und der Roten Gartenameise abhängig.

In den zu schaffenden Kohärenzflächen fehlen die Voraussetzungen für eine derartige Symbiose. Es ist deshalb davon auszugehen, dass zumindest mittelfristig in den Kohärenzflächen ein Überleben gar nicht möglich ist.

Indizien hierfür sind:

- In der Vergangenheit gab es keine (natürliche) Ausbreitung in den Kohärenzflächen
- Vereinzelt fest gestellte Todefälle sind ein Zeichen für die fehlende Überlebenschance.

## **6. Wer hat die Kosten für die Auflagenerfüllung und den sonstigen Maßnahmen zu tragen?**

- Grundsätzlich hat die Stadt Taunusstein als Träger des Vorhabens die Kosten aus eigenen Mitteln zu tragen. Eine Inanspruchnahme öffentlicher Mittel, scheidet aus, da dies lediglich eine indirekte Umwälzung auf Steuerzahler anderer Kommunen wäre.

(*nachzulesen: Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Herausgeber: BMVBS; Ausgabe 2004, Seite 65, Abs. 4).*)

## **7. Aartalpark vs Kohärenzflächen**

### **7.1 Ist der Aartalpark in der vorgestellten Form realisierbar?**

- **Nein**, der Aartalpark ist mit den Zielen einer Kohärenzfläche als natura2000-Gebiet nicht vereinbar. Wie in 5.3 nachzulesen, lebt der Schwarzblaue Ameisenbläuling in Symbiose mit dem Großen Wiesenknopf und der Roten Gartenameise. Diese ist nur bei besonderen Bodenverhältnissen (nährstoffarmen bis mesotrophen Wiesen) möglich. Eine Flächennutzung für Kinderspielplätze, Grillstellen, Fahrradwege, etc. ist somit ausgeschlossen.

## 8. Baukosten / Finanzierbarkeit des Verkehrsprojektes Nordwesttangente

### 8.1 Sind die genannten Baukosten der Variante 1a von 8.300.000 EUR realistisch?

- **Nein**, dieser Betrag ist weder realistisch noch rechnerisch richtig.
  - Der Betrag basiert auf einer groben Vorkalkulation aus dem Jahre 2006, die für die Variante 1a mit 8.322.819,88 EUR endet.
  - Die Vorkalkulation geht in nahezu allen Positionen von den für die Stadt günstigsten Werten aus.
    - Beispiel:  
Für den Grunderwerb werden 3,50 €/m<sup>2</sup> zu Grunde gelegt. Dieser Wert war bereits 2006 zu niedrig und nicht marktgerecht. Zwischenzeitlich dürfte der Preis bei mind. 10,00 €/m<sup>2</sup> liegen. Zumindest sind das die Preisvorstellungen und Forderungen der Eigentümer.
    - In der Vorkalkulation wird mit 16 % Mehrwertsteuer gerechnet. Seit 2007 beträgt der Mehrwertsteuer-Satz 19 %.
    - Im Fernstraßenbau wird mit einem Risiko einer Kostensteigerung von insgesamt 40-50 % innerhalb von fünf Jahren gerechnet. Ursache hierfür sind neben der allgemeinen Inflationsrate besondere Effekte, wie (beispielhaft) Erhöhungen der
      - Materialkostenpreise (Beton, Stahl usw.)
      - Lohnkosten
      - Kosten durch zusätzliche Anforderungen des Umweltschutzes
      - Gesamtkosten durch unvorhergesehene Unabwägbarkeiten, die während der Bauausführung entstehen.

### 8.2 Sind Zuschüsse durch das Land Hessen, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Finanzausgleichsgesetz (FAG) von mindestens 60 % realistisch?

Die Tangentenbefürworter argumentieren, es sei aus Landesmitteln ein Zuschuss zwischen 60 % (garantierter Fördersatz) und bis zu 80 % (maximaler Fördersatz) zu erwarten.

- Es gibt keine Zuschüsse in Form garantierter Fördersätze. Jeder Antrag auf Finanzhilfe wird im Detail geprüft. Ein möglicher Zuschuss wird individuell festgelegt.
- ***Zukünftig wird das Land Hessen nur noch Zuschüsse in Form von Darlehen oder Bürgschaften leisten, nicht mehr in Form einer „Barleistung“.***

**Günstigstenfalls kann die Stadt Taunusstein mit Zuschüssen in Form**

- **eines Darlehns**

**oder**

- **einer Bürgschaft**

rechnen.

**Die Zuschussformen des Landes Hessen haben sich gravierend verändert:**

**Weg von (zinslosen) Barzuschüssen, hin zu (kostenträchtigen) Darlehen/Bürgschaften.**

(nachzulesen:

- Aus der Pressemitteilung des HMWVL, Minister Posch v. 28.06.2010:

*„...Kurz gefasst bedeutet dies: Weg von der reinen Zuschussförderung hin zu revolvingierenden Fonds wie Darlehen oder Bürgschaften, die dazu beitragen, langfristig den Haushalt zu entlasten, und trotzdem Projektförderung ermöglichen. „Keiner kann auf Dauer mehr ausgeben, als er einnimmt. Dieser schlichten Erkenntnis folgt nicht immer ein Bravoruf der von Einsparungen Betroffenen. Wir haben geschaut, was im Geldbeutel ist, und dann Prioritäten gesetzt. Wir wollen anstehende hessische Projekte nicht streichen und halten eine zeitliche Streckung deshalb für den besseren Weg“, warb Posch um Verständnis für die Konsolidierungsanstrengungen...“*

- Wiesbadener Tagblatt v. 19.11.2011 „Ist die Umgehung erst 2017 fertig?“

*Anlässlich der Umgehungsstraße Eschenhahn hat der Chefplaner im Hessischen Verkehrsministerium die derzeitige Finanzierung der Straßenbauprojekte wie folgt beschrieben:*

*„Nach dem jetzigen Stand könne man in Hessen nicht ausschließen, dass die voraussichtlichen Finanzmittel des Bundes im Zeitraum 2011 bis 2015 gerade ausreichen würden, um die bereits im Bau befindlichen Projekte des Bedarfsplans 2003 bis 2015 fertig zu stellen, wie die A 9 und den Weiterbau der A 44.“*

### **8.3 Sind zukünftig Leistungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu erwarten?**

- **Nein!** Das GVFG wird durch Bundesmittel finanziert, die in den vergangenen Jahren drastisch zurückgegangen sind. Ab 1. Januar 2014 fällt die verkehrliche Zweckbindung weg. Endgültig läuft das Gesetz 2019 aus. Wegen fehlender Bundesmittel ist mit einem Nachfolgegesetz nicht zu rechnen.

### **8.4 Gibt es weitere Gründe, warum die Stadt Taunusstein die erhofften Zuschüsse nicht erhalten wird?**

- **Ja**, für Zuschüsse/Hilfeleistungen des Landes Hessen, müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein.

Die Stadt Taunusstein hat keinen aktuellen, nach heutigen Richtlinien erstellten Verkehrsentwicklungsplan, der wiederum Voraussetzung für öffentliche Zuschüsse ist.

*„...Überlegungen für einen neuen Verkehrsentwicklungsplan stehen noch nicht an. Ein Verkehrsentwicklungsplan ist teilweise Voraussetzung für die Bewilligung von Fördergeldern, was generell auch eine Motivation zur Erstellung eines neuen VEP darstellt. Derzeit wird die Notwendigkeit einer Neubearbeitung aber nicht gesehen...“*

(nachzulesen: *Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklung FE 73.02327/2004; Endbericht 2006; u.a. BoschPartner GmbH*) Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Herausgeber: BMVBS; Ausgabe 2004, Seite 191, Abs. 3).

## 9. Schulden der Stadt Taunusstein

### Die Stadt Taunusstein lebt auf Pump!

Um seinen regelmäßigen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, benötigt Taunusstein 2011 voraussichtlich einen Kassenkredit von bis zu **25 Millionen EURO** (2009 waren es bereits 15 Millionen EUR).

### Projektion der Schulden auf Basis bestehender Zahlen aus der Vergangenheit:

- voraussichtlicher Fehlbetrag im Haushalt 2010: **mehr als 82.000 Tsd. EUR**
- voraussichtlicher Fehlbetrag im Haushalt 2011: **mehr als 90.000 Tsd. EUR**
- voraussichtlicher Fehlbetrag im Haushalt 2012: **mehr als 100.000 Tsd. EUR**
- voraussichtlicher Fehlbetrag im Haushalt 2013: **mehr als 110.000 Tsd. EUR**

Taunusstein muss seit Jahren finanzielle Mittel aus den Konjunkturprogrammen des Bundes und des Landes in Anspruch nehmen, die zum Teil als Darlehen gewährt wurden und entsprechend den Stand der Verbindlichkeiten erhöhen.

(nachzulesen: u.a. *Bürgermeister Hofnagel; Einbringung des Haushaltes 2011 in der StV-Versammlung v. 16. Sept. 2010, Seite 23*)

## 10. Bauausführung der Aartal-Querung

### 10.1 Stimmt es, dass das Aartal mit einer Brücke umweltschonend durchquert werden soll?

- **Nein**, das stimmt nicht.

Die Aartal-Querung soll am Magistralenkopf mit einem 130 Meter langen (bis zu 6,50 Meter hohen) Damm beginnen. Daran soll sich eine 210 Meter lange (bis zu 6,50 Meter hohe) Brücke anschließen. Die Aartal-Querung endet dann mit einem weiteren, 190 Meter langen (und bis zu 6,50 Meter hohen) Damm.

Der Blick durch das Aartal wird dann somit zu mehr als 50 % durch einen Damm vollständig versperrt sein.

Der Zubringer von Watzhahn wird sich ebenfalls auf einem (bis zu 6,50 Meter hohen) Damm befinden und die heutige Liegewiese des Taunussteiner Freibads durchschneiden.

### 10.2 Kann die Aartal-Querung durch einen Damm erfolgen?

- **Nein, aus mehreren Gründen.**

- Naturschutzrechtliche Gründe sprechen eindeutig gegen einen Dammbau. Der Fauna muss es möglich sein, sich innerhalb des Natura 2000 Verbundnetzes auszubreiten. Ein Damm würde das Verbundnetz durchtrennen und wesentlich zur Zerstörung des FFH-Gebietes beitragen.



- Ein Dammbau über insgesamt 500 Meter Länge ist technisch nicht mehr zeitgemäß und wäre auch aus Kostengründen keine angemessene Lösung.

## 11. Nordumgehung von Bleidenstadt

### 11.1 Stimmt die Behauptung, dass die Pläne für eine Nordumgehung von Bleidenstadt vom RP in Darmstadt oder der Regionalversammlung genehmigt wurden.

- **Nein, das stimmt nicht.** Es liegt keine Genehmigung für eine Nordumgehung von Bleidenstadt vor. Es ist auch nicht erkennbar, ob die Stadt Taunusstein überhaupt beantragt hat, eine Nordumgehung im neuen Regionalplan Südhessen 2010 zu berücksichtigen.

Sollte die Stadt Taunusstein einen derartigen Antrag gestellt haben, würde er auf jeden Fall nach Prüfung der Fachgremien abschlägig beschieden.

Im neuen Regionalplan Südhessen 2010 ist jedenfalls keine Nordumgehung berücksichtigt.

*(nachzulesen: Regionalplan Südhessen 2010, Text und Teilkarte 1)*

## 12. Ist eine Nordumgehung von Bleidenstadt realisierbar und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?

### 12.1 Eine Realisierung ist nach jetzigem Stand unwahrscheinlich.

Für eine Nordumgehung müsste das Aartal durchquert werden. Da die Nordumgehung nicht im neuen Regionalplan Südhessen 2010 aufgenommen ist und der betroffene Teil des Aartals von der Stadt Taunusstein als Kohärenzfläche angeboten wurde, müsste nach § 12 HPLG ein Abweichungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Da aber die Stadt Taunusstein das betroffene Gebiet als Schutzfläche angeboten hat, kann sie ihre eigene Entscheidung durch ein zeitlich nachgelagertes Abweichungsverfahren „aushebeln“.

## 13. Große Verkehrslösung (Nordumgehungen von Bleidenstadt, Hahn, Wehen)

### 13.1 Ist die große Verkehrslösung (große Ost-West-Umgehung von Bleidenstadt, Hahn und Wehen) sinnvoll und überhaupt realisierbar?

- **Nein**, die große Verkehrslösung ist nicht realisierbar, weder aus finanziellen noch aus technischen Gründen. Außerdem wurde bereits frühzeitig der fehlende Nutzen eines derartigen Verkehrsprojektes erkannt und das Vorhaben deswegen nicht weiter verfolgt.

„...Parallel zur damaligen VEP-Erstellung wurde von der Agenda-Gruppe „Stadtentwicklung“ als Alternative die sogenannte „große Lösung“ (weiträumige, durchgängige Umgehungsstraße für mehrere Ortsteile nördlich von Taunusstein) eingebracht. Dieser Vorschlag wurde geprüft. Festgestellt wurde, dass der Entlastungseffekt von einer solchen Umgehungsstraße nicht besonders hoch wäre, weil sie nur den Verkehr umfasst, der Taunusstein vollständig durchfährt, und nicht Teilverkehre innerhalb Taunussteins...“

*(nachzulesen: Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklung FE 73.02327/2004; Endbericht 2006; u.a. BoschPartner GmbH)Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Herausgeber: BMVBS; Ausgabe*

**14. Gibt es Möglichkeiten, den Bau der Nordwesttangente zu verhindern, sofern die Stadt Taunusstein alle Auflagen erfüllt und ein Bebauungsplanverfahren einleiten will oder eingeleitet hat?**

**14.1 Ja, es gibt dann immer noch mehrere Möglichkeiten den Bau der Nordwesttangente zu verhindern.**

**Im Einzelnen:**

➤ Politische Lösung:

Dies wäre auf jeden Fall die kostengünstigste Lösung.

Bereits in der Vergangenheit wurde in Taunusstein ein Beschluss zum Bau einer Umgehungsstraße (damals Nordumgehung von Bleidenstadt) durch einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wieder aufgehoben.

➤ Verbandsklage:

Die Verbandsklage kann durch einen Naturschutzbund (BUND oder NABU) erhoben worden. Unabhängig von immer existierenden, latenten Prozessrisiken bestehen für eine Normenkontrollklage (z. B. wegen Verfahrensfehlern) sehr große Erfolgsaussichten.

➤ Einzelklage betroffener Bürger:

Auch hier sind die Erfolgsaussichten als positiv zu bewerten. Aus Kostengründen und zur Steigerung der Erfolgsaussichten bietet sich eine Sammelklage mehrerer betroffener Bürger an.

➤ Bürgerbegehren mit Bürgerentscheid:

Wegen der zunehmenden Ablehnung der Nordwesttangente bestehen reelle Erfolgsaussichten für ein Bürgerbegehren. Zwar ist die Durchführung arbeitsintensiv und die Einflussmöglichkeiten der Stadt Taunusstein sind dabei nicht zu unterschätzen. Trotzdem ist das Bürgerbegehren eine ernsthafte und eigentlich die einzige Möglichkeit für den Bürger, aktiv an der Zukunftsgestaltung der Stadt Taunusstein mitzuwirken.

➤ Finanzielle Gründe:

Die finanzielle Entwicklung in Taunusstein ist zwischenzeitlich ein „Selbstläufer“, der nicht mehr zu stoppen ist. Die Stadt Taunusstein lebt bereits auf PUMP, benötigt zur rechtzeitigen Begleichung der laufenden Ausgabe einen Kassenkredit von bis zu 11.000.000 EUR. Die Gesamtschulden werden 2011 über 85.000.000 EUR betragen.

**15. Verkehrsentwicklungsplan (VEP 1999)**

**15.1 Entspricht der 1999 entwickelte VEP den heutigen Anforderungen und kann er als Grundlage für weitere Planungen dienen?**

- **Nein**, dem VEP von 1999 fehlten bereits damals die wesentlichen Elemente, die Voraussetzung für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung sind. Er kann somit auch nicht als Grundlage für heutige Straßenplanungen herangezogen werden.

- „... Faktisch wurden bei der Aufstellung des VEP keine Umweltziele berücksichtigt. Es wurden auch keine umweltbezogenen Auswirkungen systematisch betrachtet und dokumentiert. Entscheidender Indikator für den Vergleich einzelner Szenarien und Projektvorschläge ist die jeweils prognostizierte verkehrliche Entlastung bzw. Belastung. Landschaftsplanerische Belange sind ebenfalls nicht systematisch in die Maßnahmenbeurteilung eingeflossen. Allerdings konnte auf einige vorlaufende Studien zu den Umweltauswirkungen einzelner auch im VEP betrachteter Projekte zurückgegriffen werden, falls die Auswirkungen einzelner Projekte auf der Ebene des VEP bereits im Detail bekannt waren. Die grobe Trassenführung anderer Projekte wurde anhand von Ortsbegehungen festgelegt. Das den VEP aufstellende Ingenieurbüro hat im Planungsprozess im Einzelfall darauf hingewiesen, dass bei bestimmten Trassierungen mit gravierenden Umweltauswirkungen zu rechnen ist. ...“

*(nachzulesen: Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklung FE 73.02327/2004; Endbericht 2006; u.a. BoschPartner GmbH) Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Herausgeber: BMVBS; Ausgabe 2004, Seite 193, Abs. 3).*

- „...Im Vorfeld des Aufstellungsbeschlusses zum VEP gab es in der Stadtverordnetenversammlung Diskussionen darüber, ob auch weitere Verkehrsträger, d.h. den Umweltverbund, in die Betrachtung des VEP mit aufgenommen werden sollen. Dies wurde jedoch per Mehrheitsbeschluss – vermutlich aus Kostengründen – abgelehnt. Systematische Überlegungen zur Verkehrsverlagerung in den Umweltverbund sind daher im VEP nicht vorgenommen worden. ...“

*(nachzulesen: Strategische Umweltprüfung in der kommunalen Verkehrsentwicklung FE 73.02327/2004; Endbericht 2006; u.a. BoschPartner GmbH) Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Herausgeber: BMVBS; Ausgabe 2004,*