



**Wer mitreden will, muss Bescheid wissen!  
Wer Bescheid weiß, kann mitreden!**

**Informationen zum  
Verkehrsprojekt  
Nordwesttangente Hahn**

## **Inhaltsverzeichnis**

**Teil 1: Einführung**

**Teil 2: Verkehrsuntersuchungen, Straßentechnische  
Vorplanung und Schalltechnische Untersuchung**

**Teil 3: Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und  
FFH-Verträglichkeitsuntersuchung  
(Variantenvergleich)**



**Wer mitreden will, muss Bescheid wissen!  
Wer Bescheid weiß, kann mitreden!**

**Informationen zum  
Verkehrsprojekt  
Nordwesttangente Hahn  
Teil 1:  
Einführung**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Teil 1: Einführung</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Ausgangslage</b>	<b>1</b>
<b>2. Sachstand Umsetzung Verkehrskonsens</b>	<b>3</b>
<b>3. Projektbegleitender Arbeitskreis</b>	<b>9</b>
<b>4. „Mitwissen + Mitreden“</b>	<b>10</b>
<b>5. Weiteres Vorgehen und weitere Planungsschritte</b>	<b>12</b>

## 1. Ausgangslage

Zur Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt Taunusstein wurden in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder Diskussionen geführt, eine Reihe von Planungen und Untersuchungen vorgenommen und Beschlüsse gefasst, bis 1999 die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vorgenommen wurde. Die bis 1999 in der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Lösungen und Lösungsansätze zur Verkehrsproblematik der Stadtteile Hahn und Bleidenstadt sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt:

Jahr	Gremium	Beschlussinhalt	Abstimmungs- ergebnis
1993	StVV 08.09.1993	Die Verwaltung soll eine Studie für die Realisierbarkeit einer neuen Trasse für die Verlegung der B 54 / 275 aus dem Ortsbereich des Stadtteiles Bleidenstadt in Auftrag geben. Die Trasse soll am Magistralenkopf beginnen, das Aartal überqueren, Bleidenstadt weiträumig umgehen und an geeigneter Stelle wieder auf die vorhandene B 54 / 275 treffen. Die Anbindung an die weiterführende Magistrale und die Führung einer Straße zur Entlastung des Ortskerns Hahn von dem Verkehr aus dem Baugebiet „Hahn – Nord“ auf der Nordseite des Aartales sollen gleichfalls geprüft werden. Dabei ist darauf hinzuwirken, dass das Baugebiet „Hahn-Nord“ vom überörtlichen Verkehr von und nach Wingsbach und dem Hinterland freizuhalten ist. Die Studie soll neben der technischen Durchführbarkeit auch die Umweltverträglichkeit der neuen Trassen untersuchen. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen müssen aufgezeigt werden.	deutliche Mehrheit
1995	StVV 16.11.1995	<ol style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung der Situation an der Aarstraße (Pfortnerampeln; Grüne Welle; Reduzierung der Zufahrten zum EKZ, Lärmschutz) sind schnell durchzuführen.</li> <li>Alle untersuchten Trassenkorridore sind von jeglicher Bebauung frei zu halten, bis eine Trassenvariante erfolgreich mit der Planfeststellung abgeschlossen und gebaut wird. Die Trasse 2.1 im Norden von Bleidenstadt wird favorisiert. Die Trasse soll in den Bundesverkehrswegeausbauplan übernommen werden. Anbindung Hahn-Nord und L 3032 sind mittelfristig anzustreben. Abschnitte der Aarstraße, K 703 und des Hahner Weges sind vom Durchgangsverkehr frei zu halten (Erarbeitung eines innerörtlichen Erschließungskonzeptes).</li> <li>Die Verkehrsströme von Hahn-Nord; Wingsbach u.a. sind durch Verkehrslenkungsmaßnahmen (Einbahnstraßenregelungen) über die Aarstraße und den Magistralenkopf in Richtung Wiesbaden zu lenken. Verkehrsweg muss attraktiver gemacht werden. Der Weg über das Hahner Dreieck und die Wiesbadener Str. muss unattraktiver (Zeitbarriere) gemacht werden.</li> <li>Vorfahrtsregelung am Hahner Dreieck ist entsprechend dem städtebaulichen Rahmenplan zu ändern. Der Tallängsverkehr ist zu bevorzugen.</li> </ol>	<p>deutliche Mehrheit</p> <p>knappe Mehrheit</p> <p>deutliche Mehrheit</p> <p>deutliche Mehrheit</p>

Jahr	Gremium	Beschlussinhalt	Abstimmungs- ergebnis
1996	StVV 08.02.1996	Schnelle Umsetzung der bereits beschlossenen Maßnahmen für die Aarstraße. Hierzu zählen Pfortnerampeln, Einrichten einer Grünen Welle, Reduzierung der Zufahrten zum EKZ, Lärmschutz.	deutliche Mehrheit
1999	StVV 17.12.1999	Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Nord-West-Tangente wird als mittelfristige Maßnahme festgelegt.	deutliche Mehrheit

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurde intensiv in den Gremien diskutiert, und sie mündete in den von dem Ältestenrat der Stadt Taunusstein vorbereiteten **Verkehrskonsens**, der am 17.12.1999 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Der Beschluss umfasst Sofortmaßnahmen, kurz-, mittel-, langfristige Maßnahmen und Zusatzbeschlüsse/Prüfaufträge. Eine Nordwestumgehung Hahn wurde als mittelfristige Maßnahme mit großer Mehrheit beschlossen.

Mit Beschluss vom 14.02.2002 hat die Stadtverordnetenversammlung mehrheitlich den Magistrat aufgefordert, auf der Grundlage des Beschlusses vom 17.12.1999 eine Vorentwurfsplanung für eine Verbindung Magistrale - Hahn-Nord mit Querung des Aartales und Verbindung zur Kreisstraße nach Watzhahn zu vergeben und anhand von Planungsalternativen einen Realisierungsvorschlag zu unterbreiten.

Der Magistrat hat am 12.07.2004 hierzu folgende Vorplanungen in Auftrag gegeben:

- Das Büro **Dorsch Consult** wurde mit den Ingenieurleistungen für die Verkehrsuntersuchungen, die straßentechnische Vorplanung, die Objektplanung der Ingenieurbauwerke, die schalltechnische und die Abgasuntersuchung und mit dem Baugrundgutachten beauftragt.
- Das Büro **Bosch & Partner** erhielt den Auftrag zur Erstellung von umweltfachlichen Beiträgen: Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzverträglichkeitsuntersuchung und FFH-Verträglichkeitsstudie.

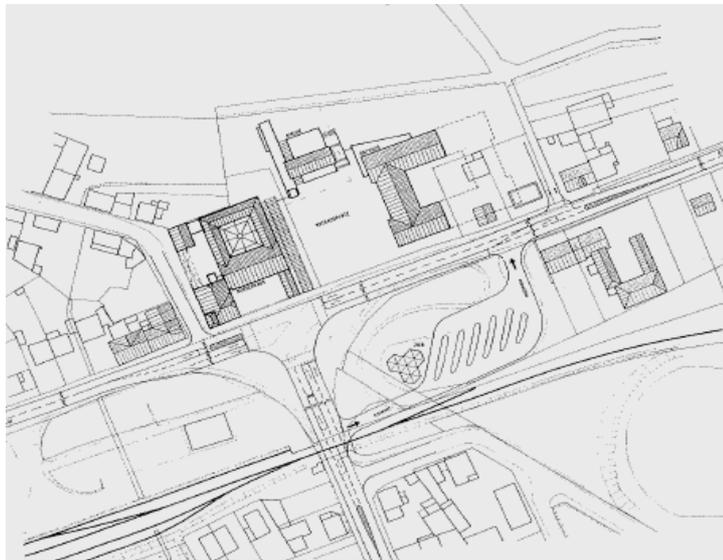
Die Ergebnisse dieser Planungen liegen nunmehr vor und sind in diesen „Informationen zum Verkehrsprojekt“ zusammenfassend dargestellt.

## 2. Sachstand Umsetzung Verkehrskonsens

Im Verkehrskonsens vom 17.12.1999 wurden Sofortmaßnahmen, kurz-, mittel-, langfristige Maßnahmen und Zusatzbeschlüsse/Prüfaufträge beschlossen. Diese Maßnahmen und der Stand der Umsetzung werden nachfolgend erläutert.

### 2.1 Sofortmaßnahmen

Im Verkehrskonsens wurde der Umbau des Hahner Dreiecks zur T-Einmündung mit der Aarstraße als Hauptrichtung beschlossen.



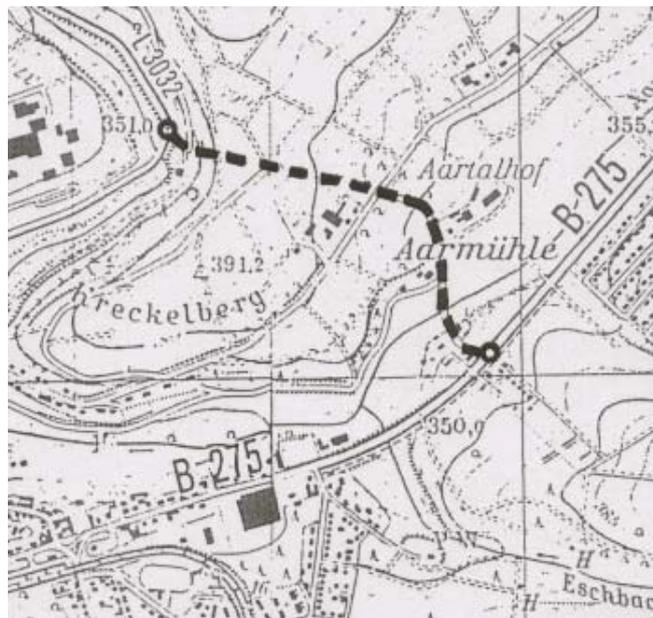
Im Verkehrsversuch von 2001 bis 2004 wurde die Umplanung im Kreisverkehr zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit und Bewertung der Verkehrsströme erprobt, die letztendlich in den jetzt stattfindenden Umbau des Hahner Dreiecks zum Hahner Kreis mit innenliegendem zentralen Omnibusbahnhof mündete. Das Bauende ist für Oktober dieses Jahres vorgesehen.



## 2.2 Kurzfristige Maßnahmen

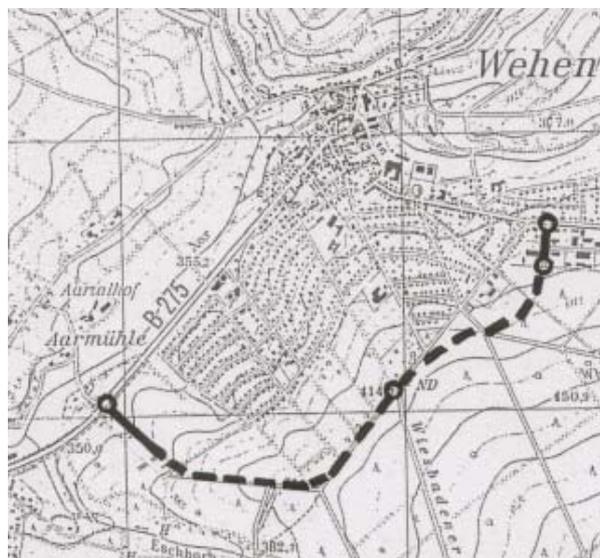
### 2.2.1 Verbindung Aarmühlweg

Die Verbindung Aarmühlweg wurde gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 15.02.2001 nicht weiter verfolgt. Nach Einschätzung der Straßen- und Verkehrsverwaltung würde diese Querspange bei einem enormen finanziellen Aufwand nur eine geringfügige Verkehrsentslastung für den Stadtteil Hahn erbringen.



### 2.2.2 Verbindung Dresdner Straße – Platter Straße

Für die nachstehende Verbindung Dresdner Straße – Platter Straße wurde bislang noch keine Planung erstellt.



## 2.2.3 Verbindung Hofwiesenstraße

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan der im Verkehrskonsens als „Verbindung Hofwiesenstraße“ bezeichneten Maßnahme wurde am 19.05.2005 von der Stadtverordnetenversammlung gefasst. Diese Verbindung der Kirchstraße (K702) mit der Aarstraße (B54/B275) in Bleidenstadt ist im Kreisbauprogramm 2006 enthalten.



## 2.2.4 Umbau Knotenpunkt Aarstraße/Weiherstraße zum kleinen Kreisverkehr

Der Umbau des Knotenpunktes Aarstraße/Weiherstraße zum kleinen Kreisverkehr wird im Rahmen der Stadtsanierung des Stadtteils Wehen unter Berücksichtigung des Leitbildes zur städtebaulichen Sanierung untersucht und umgesetzt werden. Derzeit wird von der städtebauliche Oberleitung, dem Büro S + P, eine Kostenschätzung erstellt.



## 2.2.5 Signalisierung und Umbau des Knotens Aarstraße/Wilhelmstraße/Mainzer Allee

Auch die Signalisierung (Einrichtung von Ampelanlagen) und der Umbau des Knotens Aarstraße/Wilhelmstraße/Mainzer Allee wird im Rahmen der Stadtsanierung des Stadtteils Wehen unter Berücksichtigung des Leitbildes zur städtebaulichen Sanierung untersucht und umgesetzt werden.



Knotenpunkt Aarstraße/  
Wilhelmstraße / Mainzer Allee

## 2.3 **Mittelfristige Maßnahmen**

### 2.3.1 Nordwestumgehung Hahn

Die im Verkehrskonsens beschlossene mittelfristige Maßnahme verbindet den Magistralenkopf (Kreuzung B54/B275) in Bleidenstadt mit der L3032 Richtung Wingsbach. Sie quert das Aartal und schließt an die K 700 (Hahner Weg/Watzhahn) und an das Baugebiet Hahn-Nord an. Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 14.02.2002 ist zunächst die Vorplanung für eine Verbindung Magistrale - Hahn-Nord mit Querung des Aartales und Verbindung zur Kreisstraße nach Watzhahn zu erstellen. Dazu sind mehrere Möglichkeiten zu untersuchen (Planungsalternativen). Aus den Ergebnissen soll ein Vorschlag zur Umsetzung abgeleitet werden. Im Rahmen der Vorplanung wurde auch die Möglichkeit einer Verlängerung bis zur L 3032 mitbetrachtet.

Die Vorplanung des ersten Abschnitts der Nordwestumgehung Hahn ist Gegenstand dieser „Informationen zum Verkehrsprojekt“.

## 2.3.2 Zeitgleiche Maßnahmen zur Verkehrsverlangsamung

Im Verkehrskonsens vom 17.12.1999 wurde beschlossen, dass zeitgleich zur Nordwestumgehung Hahn in den betroffenen Stadtteilen Maßnahmen zur Verkehrsverlangsamung durchgeführt werden, um Schleich-, Durchgangs- und Mehrverkehrsbelastungen abzufedern.

Die Umsetzung der Verkehrsberuhigungen der betroffenen Stadtteile Watzhahn und Wingsbach sind im Haushalt 2005 eingestellt und sollen in diesem Jahr auch umgesetzt werden. Die Planung zur Verkehrsberuhigung Watzhahn soll im Juni/Juli in den Gremien beraten werden. Die Planung für den Stadtteil Wingsbach wird derzeit vorbereitet.

Im April 2005 wurde die Verkehrsberuhigung im Stadtteil Seitzenhahn realisiert. Ebenfalls im Juni/Juli 2005 soll über die Verkehrsberuhigung Niederlibbach in den Gremien beraten werden.

## 2.4 Langfristige Maßnahmen

### 2.4.1 Freihaltung der Trassen für die Umgehungen Bleidenstadt und Wehen

#### a) Umgehung Bleidenstadt

Für die Umgehung Bleidenstadt wurden mehrere Trassenvarianten untersucht. In der Vergangenheit wurde u.a. eine ortsnahe Umgehung favorisiert.

Im Rahmen der Fortführung des Verkehrsentwicklungsplanes vom 17.12.1999 wurde die Trasse 2.1, die sogenannte Nordumgehung Bleidenstadt, als weiter zu verfolgende Variante festgelegt. Die Umgehungsvariante beginnt am Magistralenkopf und bindet oberhalb der Straße „Am Schillberg“ an die K 700 an, folgt dieser für ca. 600 m und beschreibt dann einen weiträumigen Bogen um die Vogtlandstraße sowie einen engeren Bogen um die Kläranlage und knüpft vor der Stiftsmühle an die B 54 an.

Die Planung der Nordumgehung Bleidenstadt wird derzeit nicht weitergeführt. Da die Verkehrsentlastung von Bleidenstadt und in Kombination mit der Nordwesttangente auch von Hahn unumstritten ist, soll die Trasse 2.1 als Option weiterhin freigehalten werden, damit sie auch in Zukunft noch umgesetzt werden kann.

#### b) Umgehung Wehen

Die Trasse für die (Nord-)Umgehung Wehen soll weiterhin frei gehalten werden. Vorgesehen war, dass die Trassenführung in Verlängerung des Aarmühlweges beginnt, dann in weitem Bogen um die Aussiedlerhöfe und Kleingärten der Dornbornstraße geht, die L 3470 quert und zwischen der Judenbegräbnisstätte und dem Sportplatz Halberg weitergeführt wird und mit Anbindung an die B 275 zwischen Wehen und Neuhoof abschließt. Die Planung zu dieser Umgehungsstraße wird momentan nicht weiter verfolgt.

## 2.4.2 Unterstützung des Baus der Querspange B260/B54

Die sogenannte „Hettenhainer Spange“ soll eine Querverbindung zwischen den Bundesstraßen 54 und 260 zwischen der Ortslage Hettenhain und dem Taunuswunderland herstellen, wobei die Trassenführung in Ortsnähe von Hettenhain erfolgen soll. Diese neue Verbindungstrasse würde eine Verkehrsentslastung Taunussteins in Bezug auf den Durchgangsverkehr in Richtung Bad Schwalbach/Rheingau mit sich bringen.

Aus diesem Grund wird die Planung der Stadt Bad Schwalbach zur Realisierung dieser Verbindungsspange von der Stadt Taunusstein unterstützt. Die Querspange ist bereits in den Bundesverkehrswegeplan, allerdings unter der Rubrik „Weiterer Bedarf“ unter lfd. Nr. 170, aufgenommen. Außerdem diskutiert die Stadt Bad Schwalbach derzeit eine Verschiebung der Spangentrasse zwischen die Ortslagen von Bad Schwalbach und Hettenhain.

## 2.4.3 Verbesserung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Derzeit wird durch den Rheingau-Taunus-Kreis ein Integriertes Verkehrskonzept erstellt. Die Stadt Taunusstein ist hierbei vertreten und wirkt aktiv an der Gestaltung dieses Verkehrskonzeptes mit. Da sich der Arbeitskreis hierzu erst einmal getroffen hat, liegen noch keine Ergebnisse vor.

Die ebenfalls geforderte Reaktivierung der Aartalbahn hat sich als nicht wirtschaftlich erwiesen. Daher wird diese Planung zur Zeit nicht weiter verfolgt.

## 2.5 **Zusatzbeschlüsse/Prüfaufträge**

### 2.5.1 Verkehrsgerechte Anbindung der Gottfried-Keller-Straße

Derzeit wird seitens der Stadt Taunusstein in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn die Möglichkeit einer höhengleichen Querung abgestimmt. Die städtischen Gremien werden im Sommer 2005 über den Planungsstand und die Abstimmungsergebnisse informiert. Danach erfolgt die Aufstellung eines Bebauungsplanes.

### 2.5.2 Verkehrsberuhigung Ortsausgang Bleidenstadt in Richtung Bad Schwalbach

Die Planung zur Verkehrsberuhigung am Ortsausgang Bleidenstadt in Richtung Bad Schwalbach liegt vor. Hier soll eine Verkehrsverlangsamung durch eine leichte Fahrbahnverschwenkung in Verbindung mit dem Einbau einer Mittelinsel und der Anpflanzung von großkronigen Bäumen erzielt werden.

Die Grunderwerbsverhandlungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Daher kann – trotz der im Haushalt 2005 für dieses Projekt eingestellten Mittel – noch kein Termin für eine Realisierung genannt werden.

## 2.5.3 Prüfung der Ausweitung des Komfortbusses

Das Komfortbussystem wird weiterhin erfolgreich von der Stadt Taunusstein betrieben. Die gute Akzeptanz dieses Systems hat dazu beigetragen, dass die zeitliche Ausdehnung der Benutzungsmöglichkeit werktags auf eine Zeitspanne von 14. 00 bis 24.00 Uhr ausgedehnt werden konnte. Diese Nutzungszeit wird von den Fahrgästen auch gut in Anspruch genommen.

### 3. Projektbegleitender Arbeitskreis

Zur frühzeitigen Diskussion und Berücksichtigung von fachlichen Hinweisen hat die Stadt Taunusstein bereits im Rahmen der Vorplanung einen projektbegleitenden Arbeitskreis mit Vertretern der Fachbehörden, der Nachbargemeinden, der Landwirtschaft und der Naturschutzverbände eingerichtet.

Die Einrichtung dieses Arbeitskreises ist gesetzlich nicht vorgeschrieben; vielmehr handelt sich um einen freiwilligen Beteiligungsprozess, der nachfolgenden Verwaltungsverfahren vorgeschaltet ist. Im Sinne eines transparenten und offenen Verfahrens soll er allen Planungsbeteiligten die Möglichkeit geben, ihre Meinungen frühzeitig einzubringen.

Bisher hat der Arbeitskreis in einer nichtöffentlichen Sitzung am 14.01.2004 getagt. In der Sitzung wurden neben dem Verkehrsentwicklungsplan 1999 die aktuellen Ergebnisse der Bestandserfassung vorgestellt. Abschließende Ergebnisse über alternative Trassenführungen und die Machbarkeit lagen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Die Ergebnisse der Vorplanung wurden in der 2. Arbeitskreissitzung am 01.06.2005 vorgestellt.

#### 4. „Mitwissen + Mitreden“

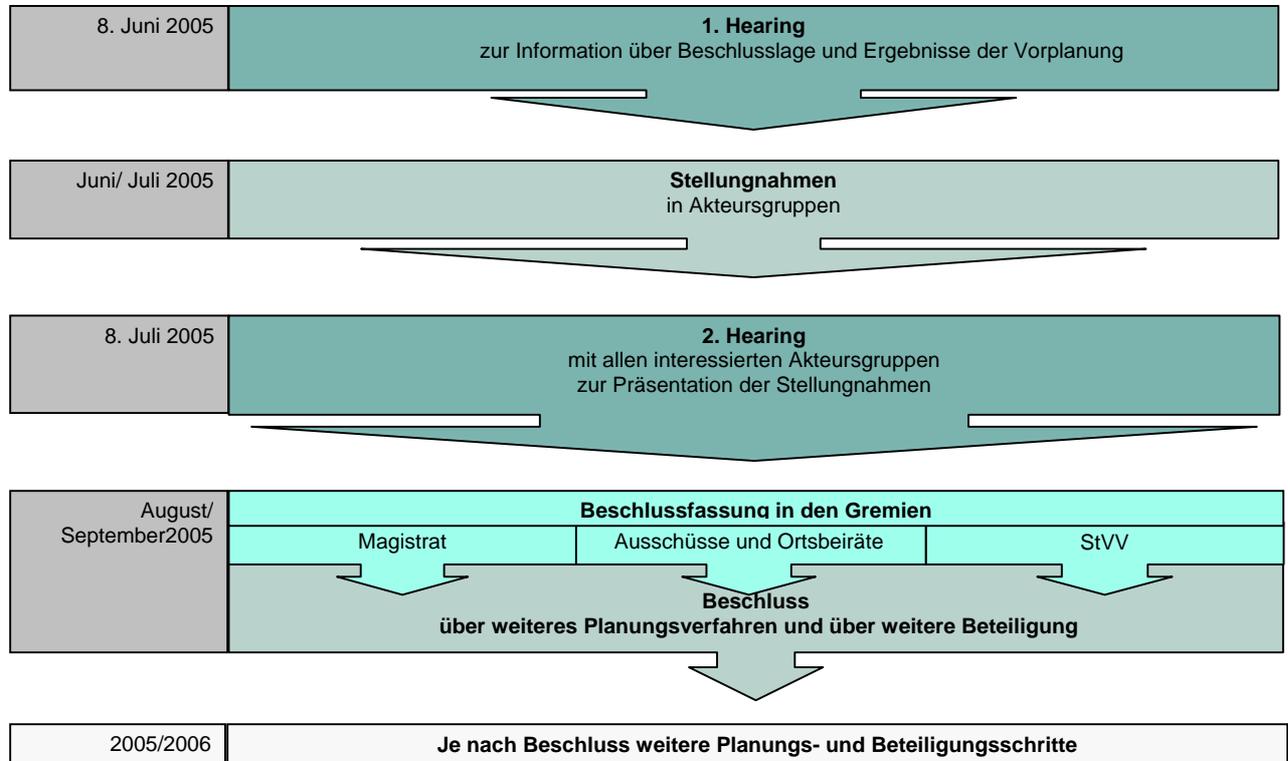
Die Verwaltung hat die PlanWerkStadt – Institut für Stadtentwicklung und Projektberatung e.V., Wiesbaden, beauftragt, ein Konzept zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit zu entwickeln, das die Entscheidung der politischen Gremien unterstützen soll.

Unmittelbar im Anschluss an die Information der politischen Gremien über Beschlusslage, Inhalte und Verfahren der Vorplanungen zur Nordwesttangente wird die Öffentlichkeit informiert, und alle relevanten Akteursgruppen die Möglichkeit gegeben, zu den vorliegenden Planungsvarianten Stellung zu nehmen.

Das Projekt „Nordwesttangente Hahn – Mitwissen + Mitreden“ dient dazu, die Argumente zu den Trassenvarianten möglichst umfassend zu ermitteln, und es leistet einen Beitrag zur Akzeptanz der im Frühherbst 2005 anstehenden Gremienentscheidungen.

Das zweistufige Verfahren beinhaltet, dass

- in einem ersten Hearing am **08.06.2005, 19.00 Uhr im Bürgerhaus Taunus** die Öffentlichkeit von der Stadtverwaltung und den beauftragten Planern über die bisherige Beschlusslage und die Ergebnisse der Vorplanung informiert wird und
- in einem zweiten Hearing am **08.07.2005, 17.00 Uhr im Bürgerhaus Taunus** Vertreter aller relevanten Akteursgruppen die Gelegenheit erhalten, Stellungnahmen zu den Trassenvarianten zu präsentieren.



Die Ergebnisse des Dialogs der beteiligten BürgerInnen sollen strukturiert dokumentiert werden. Die Argumente dienen als Grundlage für die parlamentarische Entscheidungsfindung und für das weitere Planungsverfahren.

Diese Vorgehensweise ist bislang einmalig in der Geschichte Taunussteins und ein freiwilliges Angebot der Verwaltung vor Durchführung von Verwaltungsverfahren mit der vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung.

Weitere Informationen entnehmen Sie bitte dem Newsletter „Taunusstein konkret“ vom Juni 2005.

## 5. Weiteres Vorgehen und weitere Planungsschritte

Wenn im Herbst 2005 ein Beschluss über die Weiterverfolgung einer der Trassenvarianten gefasst worden ist, wird die Stadt Taunusstein eine „Landesplanerische Anfrage“ an das Regierungspräsidium Darmstadt stellen. Das Regierungspräsidium Darmstadt (RP Darmstadt) stellen. Das RP hat darüber zu entscheiden, ob für die Nordwesttangente Hahn ein Verfahren zur Abweichung vom Regionalplan oder ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Es wird erwartet, dass für die Nordwesttangente Hahn ein Verfahren zur **Abweichung vom Regionalplan** erforderlich wird. Der Antrag auf Abweichung vom Regionalplan wird beim RP Darmstadt gestellt. Es gibt den betroffenen Gebietskörperschaften, den Fachbehörden und dem Bezirksnaturschutzbeirat Gelegenheit sich innerhalb von einem Monat dazu zu äußern. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt in diesem Verwaltungsverfahren nicht. Die Entscheidung über die Zulassung der Abweichungen vom Regionalplan wird von der Regionalversammlung im Zeithorizont von 3 Monaten ab Antragstellung getroffen. Dieser Zeitraum ist zwar im Hessischen Landesplanungsgesetz genannt, aber er ist keine zwingende Vorgabe des Gesetzgebers.

Ein **Raumordnungsverfahren** wird bei Großvorhaben zur Abstimmung des Vorhabens mit den planerischen Vorgaben der Landes- und Regionalplanung und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen von öffentlichen und privaten Planungsträgern erforderlich. Am Raumordnungsverfahren, das von dem RP Darmstadt durchgeführt wird, werden alle berührten Stellen und die Öffentlichkeit beteiligt. Es endet mit einer raumordnerischen Beurteilung des Vorhabens. Ein Raumordnungsverfahren dauert in der Regel bis zu 6 Monaten. Auch dieser Zeitraum ist keine zwingende Vorgabe des Gesetzgebers. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens findet im späteren Zulassungsverfahren Berücksichtigung.

Im Rahmen des vorstehenden Verwaltungsverfahrens soll vom RP Darmstadt auch die Verträglichkeitsprüfung nach der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (= FFH-RL) mit dem erforderlichen Ausnahmeverfahren durchgeführt werden.

Die Nordwesttangente Hahn soll mit Hilfe eines **Bebauungsplans** zugelassen werden, der ein ansonsten erforderliches „Planfeststellungsverfahren“ ersetzt. Zudem ist eine Änderung des **Flächennutzungsplanes** für dieses Vorhaben erforderlich. Diese beiden Bauleitplanverfahren sollen nach Abschluss der oben beschriebenen Verwaltungsverfahren durchgeführt werden. In den Bauleitplanverfahren nach den Vorgaben des Gesetzgebers beteiligt. Nachfolgend ist der Ablauf eines Bebauungsplanverfahrens dargestellt.

## Aufstellung der Bebauungspläne

1. Der Gemeinderat trifft den Beschluss, einen Bebauungsplan aufzustellen und macht dies bekannt (Aufstellungsbeschluss).
2. Die Planunterlagen werden vorgestellt, damit sich die Bürger äußern können (frühzeitige Bürgerbeteiligung).
3. Die Träger öffentlicher Belange und betroffene Nachbargemeinden werden aufgefordert, sich zur Planung zu äußern (i .d. R. 1 Monat).
4. Erstellung des Bebauungsplanes → Entwurfsbeschluss durch den Gemeinderat
5. Die Pläne werden zur Einsicht durch die Bürger öffentlich ausgelegt. Die Bürger können ihre Bedenken oder Anregungen äußern (min. 1 Monat).
6. Einwände und Anregungen der Bürger müssen bearbeitet und bei der Planung berücksichtigt werden.
7. Der Gemeinderat beschließt den Plan (Satzungsbeschluss).
8. Die Pläne werden der höheren Verwaltungsbehörde zur Genehmigung bzw. zur Kenntnis vorgelegt (wenn nicht aus dem FNP entwickelt).
9. Die Pläne werden durch die ortsübliche Bekanntmachung gültig.

Die Umweltbelange werden in dem Bebauungsplanverfahren einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung (siehe oben) sind bei der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen.

Üblicherweise wird von einem Zeitraum von ca. 1,5 Jahren für die Durchführung eines Bauleitplanverfahrens ausgegangen. Im Falle der Nordwesttangente Hahn wird aufgrund der besonderen Berücksichtigung der FFH-Belange mit mindestens 2 Jahren gerechnet.

Nach Abschluss dieser Verfahren können die Ausführungsplanung und die Ausschreibung der Bauleistungen zur Herstellung der Nordwesttangente durchgeführt werden. Als Bauzeit wird von etwa 2 Jahren ausgegangen.