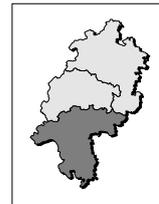


REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

Drucksache für die Regionalversammlung Südhessen

Nr.: VII /96.0
(alt: VI / 143.0)

Az. III 31.1 - 93 b 10/01	Sitzungstag : 03.12.2009 (WVE) 04.12.2009 (HPA) 11.12.2009 (RVS)	Tagesordnungspunkt :	Anlagen : - 1 -
---------------------------	---	----------------------	--------------------

Raumordnungsverfahren für den geplanten Neubau der B 8 - Ortsumgehung Königstein und Kelkheim

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Raumordnungsverfahren (ROV) ist die Regionalversammlung Südhessen gem. § 18 Abs. 6 HLPG zu unterrichten und zu beteiligen.
Mit der Drucksache VI / 143.0 (März 2006) wurden Sie über die Einleitung des ROV unterrichtet.
Ich gebe Ihnen hiermit den Entwurf der landesplanerischen Beurteilung zur Kenntnis und bitte Sie um Stellungnahme bzw. Beschlussfassung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.: Johannes Baron
Regierungspräsident

**Durchführung des Raumordnungsgesetzes (ROG) und des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG);
Raumordnungsverfahren (ROV) für den geplanten Neubau der Bundesstraße 8 Ortsumgehung (OU) Königstein und Kelkheim;
Antrag des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen sowie der Städte Königstein und Kelkheim vom 22.07.2005.**

Zum geplanten Neubau der B 8 OU Königstein und Kelkheim ergeht als Abschluss des ROV folgende landesplanerische Beurteilung:

Teil A
Ergebnis

I. Landesplanerische Beurteilung

1. Die Trassenvariante 2.1 der geplanten B 8 OU Königstein und Kelkheim – wie in der Übersichtskarte (Anlage) dargestellt – kann nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung in Übereinstimmung gebracht werden.
2. Folgende Ziele des RPS 2000 stehen im Widerspruch zu o. g. Vorhaben:
 - Wald, Bestand
 - Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft
 - Regionaler Grünzug
 - Bereich für den Schutz oberirdischer Gewässer
 - Bereich für die Grundwassersicherung
 - Bereich für Landschaftsnutzung- und pflege

Teil B
Begründung

1. Beschreibung des Vorhabens

1.1 Ausgangssituation und Planungsvorgeschichte

Das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen plant gemeinsam mit den Städten Königstein und Kelkheim den Neubau eines Abschnittes der B 8 zwischen dem derzeitigen Ausbauende der 2-bahnigen B 8 im Süden bei Kelkheim/Hornau und der B 8 im Norden zwischen der Billtalhöhe und Glashütten, da das vorhandene Verkehrsnetz im Bereich Königstein/ Kelkheim stark überlastet sei.

Die B 8 verbindet die Verkehrsräume Frankfurt a. M. und Limburg. Ein erheblicher Teil der werktäglichen Verkehrsbelastung resultiert nicht nur durch die Personen- sondern auch durch die Güterverkehrsströme zwischen den Taunusgemeinden und dem Raum Frankfurt a. M.

Außerdem verbindet die B 8 den Raum Frankfurt a. M. und den Großraum Mainz/Wiesbaden mit den Erholungsgebieten im Taunus, insbesondere der Feldbergregion.

Historie:

- Zwischen der Anschlussstelle (AS) Höchst und Kelkheim/Hornau wurde die B 8 zweibahnig ausgebaut - in den 60-iger Jahren bis Liederbach (L 3014) und bis Ende der 70-er Jahre bis Hornau (B 519).
- Für den II. Bauabschnitt „Westumfahrung Königstein“ wurde am 24.04.1977 das Planfeststellungsverfahren (PV) eingeleitet und am 22.03.1982 der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Am 26.02.1985 erfolgte eine Teilaufhebung des Beschlusses und im August 1987 die generelle Aufhebung durch Entscheidung des VGH Kassel.
- Das Projekt war im damals gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen von 1993 als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.
- Im Juni 1995 haben sich die Städte Königstein und Kelkheim bereit erklärt, die Planung selbst aufzunehmen und fortzuführen. Im November 1999 wurde eine Vereinbarung zwischen den Städten und dem Land Hessen zur Umsetzung der Planung geschlossen. Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) begleitet die Planungsschritte bis zum Planfeststellungsbeschluss.
- 2003 wurde der neue Bundesverkehrswegeplan vom Kabinett beschlossen. Der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen wurde mit dem Fernstraßenausbaugesetz 2004 verabschiedet. In diesem wurde das hier vorliegende Projekt in den „weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko“ abgestuft. Der Bedarfsplan 2004 ist also momentan die gesetzliche Grundlage für die vorliegende Planung.
- Mit dem Baulastträger für diese Straße, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), wurde im Herbst 2004 - wie gesetzlich vorgeschrieben - der Kostenrahmen für die Vorzugsvariante abgestimmt. Das BMVBW hat mit Schreiben vom 18.10.2004 zugestimmt die Planung für die Vorzugsvariante 2.1 trotz Abstufung im Bedarfsplan in den weiteren Bedarf bis zum ROV-Abschluss fortzuführen. Ein weitererführender Planungsauftrag seitens des Bundes ist noch nicht ergangen.

1.2 Planungsziel

Hauptplanungsziel ist die verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten von Königstein und Kelkheim sowie der angrenzenden Stadtteile Königstein-Schneidhain, Kelkheim-Fischbach und Kelkheim-Ruppertshain. Darüber hinaus sollen

- die Verkehrssicherheit sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer innerhalb der Ortslagen verbessert
- Lärm- und Abgasimmissionen in den Ortsdurchfahrten reduziert und
- die siedlungsstrukturelle Trennwirkung auf den hoch belasteten Ortsdurchfahrten aufgehoben oder zumindest deutlich reduziert werden.

1.3 Kurzbeschreibung der beantragten Variante 2.1

Die ca. 8 km lange Vorschlagslinie beginnt im Süden am jetzigen Ausbauende der zweibahnigen B 8 im Verknüpfungspunkt mit der B 519 in Kelkheim-Hornau. Die Linie endet im Norden mit dem Einschleifen der Umgehungsstraße in die bestehende B 8 nordwestlich des Anschlusses der L 3025 Großer Feldberg (Bereich Eselsheck). Im Jahr 2004 wurden die Baukosten gem. Schreiben der Antragsteller auf ca. 54 Mio. € geschätzt.

1.4 Variantenauswahl

Aufgrund der Topographie und aus verkehrsplanerischen Gründen sei eine Neuführung der B 8 nur westlich von Königstein möglich.

Es wurden insgesamt elf Varianten entwickelt. Fünf Varianten (I-V) sind aus umweltfachlichen Gründen nicht weiter verfolgt worden. Letztendlich wurden sechs Varianten detailliert verglichen: Die Varianten 1, 2, 3 und 4 waren ausgeschieden, da eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ergab, dass diese Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Schmitttröder Wiesen und angrenzende Flächen“ geführt hätten und zumutbare Alternativen für die Trassenführung vorhanden waren. Variante 4 hätte zudem zu einer erheblich höheren Waldinanspruchnahme geführt. Die Varianten 2.1 und 2.2 hatten sich etwa gleichwertig als beste Lösungen herauskristallisiert, wobei der Variante 2.1 aus Kostengründen der Vorzug gegeben wurde. Die Variantenauswahl ist somit nicht zu beanstanden.

2. **Verfahrensablauf und Unterlagen**

2.1 Vorabstimmung, Scoping-Termin

Zur Vorabstimmung der Planung und somit auch zur Vorbereitung des Scoping-Termins fanden am 20.06.2000 und 04.07.2000 Arbeitskreissitzungen statt.

Am 22.01.2002 fand in Königstein die Besprechung über Inhalt und Umfang der für die Umweltverträglichkeitsprüfung zu erarbeitenden Studien (Scoping-Termin) statt.

Weitere Einzelheiten zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes, zum methodischen Vorgehen und zur Untersuchungstiefe wurden in Arbeitskreissitzungen am 14.05.2002, 05.12. 2002 und 02.07.2003 erörtert.

2.2 Einleitung ROV

Mit Schreiben vom 15.03.2006 - Aufforderung der zu beteiligenden Stellen um Stellungnahme - und der Veröffentlichung im Staatsanzeiger am 27.03.2006 wurde das ROV eingeleitet. Die Planungsunterlagen wurden in den Kommunen Königstein im Taunus, Kelkheim (Taunus), Bad Soden am Taunus, Glashütten sowie beim Regierungspräsidium Darmstadt vom 03. April bis 05. Mai 2006 offen gelegt.

2.3 Verfahrensbeteiligte

Am ROV wurden folgende Träger öffentlicher Belange (TÖB), Verbände und kommunale Gebietskörperschaften beteiligt:

- Stadt Kelkheim (Taunus)
- Stadt Königstein im Taunus
- Stadt Bad Soden am Taunus
- Gemeinde Glashütten
- Stadt Eppstein
- Stadt Hofheim am Taunus
- Stadt Kronberg im Taunus
- Gemeinde Liederbach
- Stadt Schwalbach am Taunus
- Kreisausschuss des Hochtaunuskreises
- Kreisausschuss des Main-Taunus-Kreises

- Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
- Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
- Landesamt für Denkmalpflege Hessen
- Deutsche Telekom AG -Technikniederlassung
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Hessisches Immobilienmanagement
- Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn AG
- Main-Taunus-Verkehrsverbund
- Deutscher Wetterdienst
- RWE Net AG
- Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH
- PLEdoc GmbH
- Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft
- Mainova AG
- Süwag Energie AG
- Stadtwerke Königstein
- Wasserbeschaffungsverband Taunus
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
- Naturschutzbund Deutschland
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Deutsche Gebirgs- und Wandervereine
- Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz
- Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen
- Landesjagdverband Hessen e.V.
- Verband Hessischer Sportfischer e.V.
- HESSEN-FORST
- Zweckverband Naturpark Hochtaunus
- Hessisches Forstamt Königstein
- Handwerkskammer Rhein-Main
- Industrie- und Handelskammer Wiesbaden
- Industrie- und Handelskammer Frankfurt
- Hessischer Bauernverband e.V.
- Kreisbauernverband Hochtaunus, Frankfurt
- Kreisbauernverband Main-Taunus e.V.
- Polizeipräsidium Westhessen
- Regionalversammlung Südhessen
- RP Darmstadt, Dezernat II 22.2
- RP Darmstadt, Dezernat III 31.1
- RP Darmstadt, Dezernat III 31.2
- RP Darmstadt, Dezernat III 33.1
- RP Darmstadt, Dezernat III 33.3
- RP Darmstadt, Dezernat IV/WI 41.2
- RP Darmstadt, Dezernat V 51.1
- RP Darmstadt, Dezernat V 52
- RP Darmstadt, Dezernat V 53.1

2.4 Erörterungstermin

Nach Auswertung der eingegangenen Anregungen und Bedenken fand am 12.06.2007 im Rathaus Kelkheim der Erörterungstermin (EÖT) statt. Neben Rechts- und Verfahrensfragen wurden insbesondere folgende Themenblöcke erörtert:

- Planrechtfertigung, Bedarfsnachweis
- Verkehr (Verkehrsprognose, Interdependenz mit dem ÖPNV, Trassierungselemente, Alternativenprüfung)
- Auswirkungsprognosen inkl. Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Lebensraum Tiere und Pflanzen, FFH-Verträglichkeit, Wald, Landwirtschaft, Boden, Altlasten, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild/Erholung, Kultur- u. Sachgüter

Unter Einbeziehung der ergänzten und nachgereichten Ausarbeitungen - Waldbilanz, aktualisierte Verkehrsdaten 2020 - waren die Verfahrensunterlagen für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens und seiner Auswirkungen auf die Umwelt ausreichend.

3. Darstellung der eingegangenen Stellungnahmen

Die **Städte Kelkheim, Eppstein, Hofheim am Taunus** und **Kronberg im Taunus** erheben keine Bedenken gegen die geplante OU im Zuge der B 8. Die **Stadt Kelkheim** - neben dem HLSV und der Stadt Königstein im Taunus Antragsteller des ROV und an dem Verfahren planend mitwirkend - betont, dass die zukünftige Straße für eine Verkehrsentlastung auf der L 3016 sorgt und bittet daher um eine positive landesplanerische Beurteilung. Ebenso unterstützt die **Stadt Eppstein** das ROV, weil dadurch die durch Eppstein führenden Durchgangsstraßen B 455 und L 3011 entlastet werden.

Die **Gemeinde Glashütten** lehnt die bisherigen Planungsvarianten ab. Glashütten befürchtet eine Zunahme des Verkehrs in ihrem Gemeindegebiet und hat eine Auflistung verschiedenster Anregungen und Bedenken vorgebracht. Sie bittet den Antrag für das ROV zurückzuziehen und schlägt vor, wegen der wesentlich geringeren ökologischen Auswirkungen für eine „Tunnellösung“ der B 8 und der B 455 unter dem Stadtkern von Königstein ein neues ROV durchzuführen. In dieses ROV wären dann auch die OU Glashütten und Waldems-Esch aufzunehmen.

Die **Stadt Königstein im Taunus** (mit Ausnahme der Stadtwerke) hat als beteiligter Antragssteller keine Stellungnahme abgegeben.

Die Städte Bad Soden am Taunus, Schwalbach am Taunus sowie die **Gemeinde Liederbach** haben ebenfalls keine Stellungnahme abgegeben.

Vom **Kreisausschuss des Hochtaunuskreises - Amt für den ländlichen Raum** - wurden z. T. erhebliche Bedenken - insbesondere aus forstlicher, landwirtschaftlicher und landschaftspflegerischer Sicht - gegen die geplante Straßenbaumaßnahme erhoben. Abgesehen von der großflächigen Waldinanspruchnahme hat der Eingriff in den Wald auch erhebliche Auswirkungen auf die weitere Waldnutzung und die dadurch entstehenden Waldränder. Der Zerschneidungseffekt macht ein verändertes Wegesystems für die Land- und Forstwirtschaft erforderlich. Außerdem ist wegen der sich ergebenden Unterbrechung des Wildwechsels die Errichtung von Wildzäunen und -brücken notwendig. Des Weiteren ist die nach Forstrecht nötige Ersatzwaldbeschaffung nicht ausreichend geklärt. Auf die von der Trassenplanung betroffenen landwirtschaftlichen Belange wird nicht vollständig eingegangen, u. a. fehle ein Hinweis auf das in diesem Bereich laufende Flurbereinigungsverfahren Kelkheim/Hornau.

Der **Kreisausschuss des Main-Taunus-Kreises** stimmt der Vorzugsvariante 2.1 zu und schlägt vor, den Ausbau der B 8 im Abschnitt zwischen Ausbauende und der B 455 zwischen Kelkheim-Fischbach und Königstein-Schneidhain lediglich 3-spurig auszubauen - bei gleichzeitiger Einrichtung eines Verkehrsleitsystems. Der mit dem Ausbau einhergehenden Verkehrsentlastung stehen die erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in das für den Ballungsraum wichtige Erholungsgebiet gegenüber.

Der **Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (PVFRM)** hat Bedenken gegen alle Trassenvarianten. Das aktuelle Verkehrsgutachten im Erläuterungsbericht zum ROV kommt zu einer etwas anderen Verkehrsprognose als die Untersuchungen zum Generalverkehrsplan 2000 des früheren Umlandverbandes Frankfurt (UVF). In beiden Gutachten wird aufgrund der vorgesehenen Trasse für Königstein und Kelkheim eine Verkehrsentlastung prognostiziert. Diese zieht aber eine Verkehrsverlagerung von der A 3 auf die B 8 nach sich, die wiederum zu einer Mehrbelastung in den benachbarten Ortsteilen führen wird. Im aktuellen Verkehrsgutachten wird dabei eine Mehrbelastung von rd. 300 verlagerten Fahrten angenommen. Im Generalverkehrsplan des UVF wurde allerdings eine Mehrbelastung von mehr als 1.000 Fahrten prognostiziert, die bei ungünstigen Verkehrslagen noch deutlich höher ausfallen könne. Darüber hinaus werden weitere Bedenken erhoben wegen der erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft, wegen der Beeinträchtigung der Erholungseignung aufgrund der zu erwartenden Verlärmung und der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie wegen unzureichendem Nachweis der Waldkompensation. Der PVFRM schlägt vor, stattdessen die Planung zum Ausbau des Königsteiner Kreisel weiter zu optimieren und baulich umzusetzen.

Vom **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Ortsverband Königstein/Glashütten** - werden erhebliche Bedenken gegen die Maßnahme erhoben. Er fordert deswegen eine ablehnende landesplanerische Stellungnahme und bezweifelt die Raumverträglichkeit der Maßnahme. Als wesentliche Argumente werden genannt: Verstoß gegen den regionalen Raumordnungsplan, nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, Verfahrensmängel, Zweifel an der Verkehrsanalyse und -prognose. Es wird eine detaillierte Nachbearbeitung und erneute Verkehrszählung sowie Korrektur der Verkehrsprognose mind. bis 2020 gefordert. Die gesamte Verkehrsprognose beruht auf der Annahme die Hauptbelastung der Städte werde durch den Nord-Süd-Durchgangsverkehr verursacht. Diese Annahme sei falsch, da das eigentliche Problem eher durch den Binnenverkehr sowie durch den Ost-West-Verkehr verursacht wird und deswegen für die betroffenen Städte nur eine geringe Verkehrsentlastung durch die B 8 neu entstehen würde. Die Anziehung von Ost-West-Verkehr führt zu einer Zunahme des Verkehrs auf dem Königsteiner Kreisel und auf der B 455 nördlich von Königstein. Naherholungsgebiete werden zerstört. Es wurden fehlerhafte Lärm- und Schadstoffberechnungen aufgeführt, deshalb die Forderung von Nachbesserung/Neuberechnung der Lärm- sowie der zu erwartenden Schadstoffimmissionen auf Grundlage realistischer Geschwindigkeiten. In den Akten fehlen konkrete Daten zu verschiedenen Schallschutzmaßnahmen zur Schallminderung. Des Weiteren wird bemängelt, das Kompensationsthema ist unzureichend behandelt, insbesondere fehlt eine Untersuchung der Eignung von Kompensationsflächen nach Größe, Qualität und Funktion, die Forderung nach geeigneten Ausgleichsflächen innerhalb des Verdichtungsraumes sowie eine Konkretisierung der dargelegten Kompensationsmaßnahmen. Die Untersuchung der vom BUND vorgeschlagenen Varianten Null und Null-PLUS (z.B. Untertunnelung Königsteins) als Alternative fehlt, die entstehende Mehrbelastung für die Ortsdurchfahrt von Glashütten wird nicht thematisiert und die demographische Entwicklung ist nicht berücksichtigt worden.

Der **BUND Ortsverband Kelkheim**, der **Naturschutzbund Deutschland (NABU)** sowie die **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW)** haben in ihrer gemeinsamen Stellungnahme erhebliche Bedenken gegen die geplante Maßnahme erhoben. Alle vorgesehenen Varianten widersprechen den Erfordernissen der Raumordnung und deshalb wird die Einstellung der Planung gefordert. Die in der Stellungnahme aufgelisteten Kritikpunkte beziehen sich vor allem auf die fehlende Gesamtabwägung, die nicht ausgleichbaren Folgen des Eingriffs, insbesondere der Waldinanspruchnahme sowie von wertvoller Erholungslandschaft. Der Nutzen der Kompensationsmaßnahmen wird angezweifelt. Die aufgeführten Kompensationsmaßnahmen sind zum überwiegenden Teil dem Regionalplan und dem Landschaftsplan des UVP entnommen und dienen bereits als Ausgleich für andere dort vorgesehene Eingriffe. Zukünftige demographische Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen sind bei der Verkehrsprognose nicht berücksichtigt. Die im „Städtebaulichen Planungsbeitrag zur OU B 8 Königstein/Kelkheim“ beschriebenen positiven Bewertungen zur angestrebten nachhaltigen Entlastung der bebauten Ortslagen (die in den Gutachten angeführten weniger als 20 % Entlastung bringen keine nennenswerten städtebaulichen Verbesserungen) werden in Frage gestellt. Ein Nachweis von positiven Wirkungen durch den Bau der B 8, z. B. auf die Beseitigung diverser vorhandener städtebaulicher Mängel, wurde nicht erbracht.

Von der **Hessischen Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz (HGON)** erfolgt zunächst die Klarstellung, dass im Gegensatz zu der im Erläuterungsbericht enthaltenen Formulierung „einzelne Planungsschritte sind mit den Teilnehmern des Arbeitskreises abgestimmt worden“ bei vielen entscheidenden Fragen kein Einvernehmen erzielt wurde. Des Weiteren werden Bedenken erhoben, die sich vor allem darauf beziehen, dass

- bei der geplanten Maßnahme eine Raumverträglichkeit der Trassenverläufe ausgeschlossen ist
- aufgrund des Ergebnisses der Raumwiderstandsanalyse die angestrebte Trassenführung unzulässig ist
- es zusätzliche Verkehrsbelastungen in Glashütten und in vielen anderen Ortsteilen der angrenzenden Städte geben wird
- der entstehende Waldverlust mit seinen wirtschaftlichen Folgen und deren Auswirkungen auf den Naturhaushalt sowie auch die Lebensraumzerstörung kritisch gesehen werden - insbesondere die Vernichtung von wasser- bzw. feuchtigkeitsgebundenen Lebensräumen
- Erholungsgebiete gänzlich zerstört oder erheblich entwertet werden
- das Thema Erholungsgebiete und Naherholungsbereiche insgesamt unzureichend behandelt wurde
- mehr Menschen von der Entwertung und Zerstörung der Naherholungsräume betroffen sind als jene, die von den Eingriffen profitieren
- die Kompensationsmaßnahmen nicht ausreichen
- die geringe verkehrliche Entlastung nicht den Eingriff in solcher Dimension rechtfertigt und
- zusätzlicher Verkehr durch die Ansiedlung von Einzelhandel in der Stadtmitte von Kelkheim angezogen wird.

Der **Verband hessischer Sportfischer** lehnt die vorliegende Planung, insbesondere die Vorzugsvariante 2.1, aus naturschutzfachlichen Gründen und wegen Verstößen gegen das Europäische Gemeinschaftsrecht ab. Es wird kritisiert, dass die Teiche auf der

Billtalhöhe falsch bewertet wurden und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nötig ist, da mindestens eine Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie – der Bitterling – vorkommt. Die v. g. Bedenken werden auch von dem vor Ort ansässigen **Angelsportverein 1971 Königstein im Taunus e.V.** geteilt.

Der **Landesbetrieb Hessen-Forst** – hier vertreten durch das **Forstamt Königstein** – lehnt die ausgewählte Vorschlagslinie wegen massiver Planungsdefizite ab und bevorzugt die Variante I wegen der geringeren Waldinanspruchnahme. Da das Maß des Eingriffs nicht in Relation zu der geringen Entlastung steht wird die Notwendigkeit einer nochmaligen Prüfung gesehen, bei der die tatsächlichen Entlastungen gegenübergestellt und gegeneinander abgewogen werden. Die Defizite in den Planungsunterlagen beruhen u. a. auf dem Fehlen einer Bilanzierung der Waldflächeninanspruchnahme durch Bau- und Baunebenflächen (eine überarbeitete Waldbilanz wurde im Juni 2008 vom Planungsträger nachgeliefert). Dem gesetzlichen Auftrag der forstrechtlichen Eingriffsminimierung kommt die Planung nicht nach. Das Forstamt gibt weitere Anregungen und Hinweise für die Ergänzung und Vervollständigung der Unterlagen hinsichtlich der forstlichen Belange. In einem Forderungskatalog sind weitere Planungsschritte aufgelistet, die aus forstlicher Sicht erforderlich sind. Dazu zählen u. a. ein Waldrodungsverfahren gem. §12 HFG unter der Voraussetzung flächengleicher Ersatzaufforstungen im Main-Taunus-Vorland, der Neuaufbau von Waldrändern entlang der neuen Trasse (dies ist keine naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme) und eine Erfassung der Schäden, Ertragsminderungen und Bewirtschaftungsschwernisse der Waldbesitzer zur Schaffung gesicherter Grundlagen bei Entschädigungsforderungen. Verbindungen für den Wildwechsel sind aufrecht zu erhalten, bzw. wieder herzustellen. Es fehlen Beschreibungen zur Bewertung von Waldökosystemen und eine standörtliche Beschreibung der Waldbestände als Faktor für die Beurteilung der Stabilität der Waldbestände.

Auch von der **Oberen Forstbehörde (OFB)** werden erhebliche Bedenken gegen die Variante 2.1 erhoben. Aus forstfachlicher Sicht wird die Var. I aufgrund der geringeren Waldinanspruchnahme als die geeignetere Trassenvariante beurteilt. Die Bedenken richten sich u. a. gegen die bislang nicht bilanzierte Waldinanspruchnahme durch Arbeitsstreifen, Sonnenbrandschäden mit nachfolgenden Sekundärschäden bei neu entstandenen Waldrändern mit einer ggf. daraus resultierenden erhöhten Windwurfgefahr bei Sturmereignissen. Zu befürchten ist eine Beeinträchtigung der Grundwasserdynamik. Die Trasse verläuft tlw. durch ausgewiesenen Schutzwald. Die Aussagen der Gutachter hinsichtlich der erforderlichen Ersatzaufforstungen werden als nicht ausreichend bzw. nicht nachvollziehbar angesehen. Es würde eine forstrechtliche Aufforstungsverpflichtung von über 22 ha entstehen, die aufgrund ihrer Größenordnung bereits Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sein sollte.

Die **Obere Naturschutzbehörde (ONB)** erhebt erhebliche Bedenken gegen das Projekt, da alle untersuchten Varianten einen massiven Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild des Vor- und Hochtaunus darstellen. Die UVS weist fast für den gesamten Raum, in dem die Varianten verlaufen, „hohe“ oder „sehr hohe“ Raumwiderstände aus; eine umweltverträgliche Trassenvariante ist nicht vorhanden. Für die Vorzugsvariante 2.1 werden etwa 13 ha Fläche versiegelt und weitere Nebenflächen in Anspruch genommen, darunter laut Waldflächenbilanz insgesamt rund 30 ha Wald. Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich aus den Eingriffen in das bewegte Relief des Taunus mit den Bachtälern und den großflächigen Waldgebieten; besonders belastend sind die Brückenbauwerke am Liederbach und Rombach (Billtalbrücke) und die Brücke über die L 3369 mit den Anschluss-Schleifen auf Höhe des Schulungszentrums Königstein. Die Trasse durch-

quert ein beliebtes Erholungsgebiet, das in einer Größenordnung von etwa 370 bis 470 ha verläuft. Mindestens 15 bis 18 Wegebeziehungen (ausgewiesene Wander- und Radwanderwege) werden zerschnitten. Von der Planung werden viele mittlere und alte Waldbestände und durch Streuobst geprägte Offenlandflächen zerschnitten. Diese weisen einen großen Artenreichtum mit hoher Vollständigkeit beim Arteninventar auf. Die Kompensation des naturschutzrechtlichen Eingriffs nach § 14 Abs. 2 HENatG würde aufgrund der Eingriffsschwere sehr hohe Aufwendungen erfordern.

Die **Obere Landwirtschaftsbehörde (OLB)** hat wegen der geringen Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen keine grundsätzlichen Bedenken.

Die **Stadtwerke Königstein im Taunus** sehen bei den Trassenvarianten 2.1 und 2.2 eine Gefährdung für die Wasserversorgung in Königstein, da diese den Fassungs-bereich des Billtalstollens und damit die Wasserschutzzone I kreuzen. Darüber hinaus sind bei allen Varianten die Wasserschutzzonen III verschiedener Wassergewinnungsanlagen der Stadtwerke Königstein betroffen. Die entsprechenden Schutzgebietsverordnungen sind zu beachten. Zu den Varianten 1 und 2 wurden Hinweise im Hinblick auf die Wasserversorgung sowie die Entwässerung gegeben.

Die **Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden des Regierungspräsidiums Darmstadt** weist auf vier in der Altflächendatei ALTIS des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie enthaltene Altablagerungen im Planungsbereich der Varianten 2.1 bzw. 2.2 hin. Im Hinblick auf eine mögliche Gefährdung der Trinkwassergewinnungsanlagen in den bestehenden Wasserschutzgebieten wird auf die „Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RistWag) verwiesen. Die Varianten 2.1/2.2 stellen einen erheblichen Eingriff in die Gewässerstruktur des Rombaches nördlich des Naturfreundehauses dar – Var. 2 wäre besser geeignet. Außerdem ist die Überschwemmungsgrenze des Liederbaches zu beachten.

Das **Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG)** hat aus rohstoffgeologischer, bodenkundlicher und ingenieurgeologischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken, weist aber aus hydrogeologischer Sicht auf mehrere festgesetzte Trinkwasserschutzgebiete hin. Aus lufthygienischer Sicht wird durch die Trassenplanung die Qualität der Frischluftzufuhr von unbelasteter Taunusluft in die bisher davon profitierenden Siedlungsbereiche des Verdichtungsraumes weiter abnehmen.

Vom **Schwarzbachverband Main-Taunus/Abwasserverband Vordertaunus** werden u. a. Hinweise auf ein in den Jahren 2004/2005 erstelltes Hochwasserschutzkonzept für den Schwarzbach und seine Nebengewässer sowie auf ein derzeit in Erstellung befindliches Hochwasserschutzkonzept für das Einzugsgebiet des Liederbaches gegeben. Bezüglich des vom Verband betriebenen Hauptabwassersammlers werden Hinweise mit der Bitte um Beachtung - nebst umfangreichem Kartenmaterial über die Lage der Abwasseranlagen - gegeben. Des Weiteren werden Maßnahmen erläutert, die bei den Oberflächengewässern und beim Oberflächenabfluss zu berücksichtigen sind.

Das **Hessische Landesamt für Denkmalpflege** kann der Baumaßnahme vorerst nicht zustimmen, da mit einer Zerstörung von Kulturdenkmälern im Sinne von § 2 Abs. 2 Satz 2 HDSchG (Bodendenkmäler) zu rechnen ist. Vor weiteren Planungsschritten ist die Erstellung eines archäologischen Gutachtens gemäß § 18 Abs. 1 HDSchG auf Kosten des Planbetreibers erforderlich.

Die im Folgenden aufgeführten an dem Verfahren beteiligten Ver- und Entsorgungsunternehmen, wie die Deutsche **Telekom AG**, **Fernleitungsbetriebsgesellschaft mbH**, **Rhein-Main-Rohrleitungstransport- Gesellschaft** und die **Mainova AG**, haben keine Bedenken gegen die Maßnahme. Ein Teil dieser Unternehmen gaben - je nach ihrer entsprechenden Zuständigkeit - bezüglich ihrer Ver- und Entsorgungstrassen und -anlagen Hinweise (tlw. mit beigefügten Lageplänen), die während bzw. nach Beendigung der Bauphase zu beachten sind.

Die **RWE Net AG** und die **Süwag Energie AG** haben auf bestimmte Anforderungen und Maßnahmen bezüglich der jeweiligen von ihnen betriebenen Hochspannungsfreileitungen hingewiesen, die eine detaillierte Abstimmung erforderlich machen.

Sowohl die **Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main** als auch die **Handwerkskammer Rhein-Main** sprechen sich wegen der zu erwartenden verbesserten Verkehrsstruktur deutlich für den Ausbau der B 8 neu aus und plädieren für eine zügige Durchführung des ROV. Zur Begründung wird von der IHK Frankfurt am Main ein Zeitersparnis für den Wirtschafts- und Pendlerverkehr, die Stärkung der Wohn- und Erholungsfunktion des Hochtaunuskreises, die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität besonders in den Innenstädten und die damit einhergehende Begünstigung der Tourismus- und Kurfunktion der Stadt Königstein angeführt.

Der **Main-Taunus-Verkehrsverbund** macht darauf aufmerksam, dass gewährleistet sein muss, dass durch die Maßnahme das bestehende Straßennetz für den ÖPNV auch weiterhin befahrbar bleibt.

Alle weiteren TÖB, die an dem Verfahren beteiligt waren aber nicht explizit genannt wurden, haben in ihrer Stellungnahme entweder keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme geäußert oder keine Stellungnahme abgegeben.

Im Rahmen der Bürgeranhörung innerhalb des ROV haben auch zahlreiche **private Einwander** die Möglichkeit genutzt, zu der geplanten Ortsumgehung Anregungen und Bedenken vorzubringen.

Von den insgesamt 2110 Privatpersonen (1292 aus den von der Maßnahme direkt betroffenen Städte Königstein und Kelkheim, 656 aus Bad Soden am Taunus, Glashütten und Eppstein sowie 262 von Bewohnern anderer umliegender Kommunen) nutzten 1944 Betroffene eines der in vier verschiedenen Versionen vorliegenden vorformulierten Formblätter mit ablehnenden Aussagen der vor Ort agierenden Bürgerinitiativen. Die meistgenannten Gründe zur Ablehnung der Maßnahme bezogen sich auf die Befürchtung einer Verkehrs- und Lärmzunahme, erhöhte Luftverschmutzung, Behinderung der Frischluftzufuhr, Verlust/Zerstörung der Erholungslandschaft, Eingriffe in Natur und Landschaft, Wertminderung der Grundstücke, Beeinträchtigung der Lebensqualität und Gefährdung von Wasserschutzgebieten.

Von den 166 Privateinwendern mit persönlich formulierten Stellungnahmen haben sich fast alle gegen die geplante B 8 neu ausgesprochen.

Die „Alternative Liste Königstein“ befürwortete mit einer knappen Mehrheit die geplante Maßnahme.

4. Raumbedeutsame Auswirkungen des Vorhabens

Verkehr

Regionalplanerische Grundsätze zum Ausbau des südhessischen Straßenverkehrsnetzes sind im Kapitel 7.2 des RPS 2000 aufgeführt. Bei Straßenplanungen hat die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes Vorrang vor dem Ausbau von Straßen und deren Ausbau Vorrang vor Neutrassierungen. Ortsumgehungen sind dann vorzusehen, wenn eine deutliche Verbesserung der Lebensverhältnisse in den betroffenen Ortslagen erforderlich ist und nur auf diesem Weg erreicht werden kann (vergleiche Ziffer 7.2-2 und 7.2-3). Die Planrechtfertigung für den Neubau einer Bundesstraße 8 als Ortsumgehung von Kelkheim und Königstein ist anhand dieser Kriterien zu überprüfen.

Streckenabschnitt	Prognose-Nullfall	Var. 2.1	Differenz
Königstein			
B 8 alt - Limburger Str. Nord	19.600	12.300	- 7.300
- Le-Cannet-Rocheville-Str.	24.600	16.100	- 8.500
Kelkheim			
Kelkheim - L 3016 Fischbacher Str.	22.700	11.400	- 11.300
Kelkheim/Hornau - Gagernring Nord	10.900	7.200	- 3.700

Querschnittbelastung KFZ/24 Std./Belastungsdifferenz zum Prognose-Nullfall (Werte gerundet)*

Die Verkehrsbelastungszahlen machen deutlich, dass durch eine B 8 neu unterschiedliche Effekte in den betroffenen Städten erzielt werden. In Königstein treten starke Entlastungen auf der B 8 alt „Limburger Straße“ mit 34 % bis 41 % ein. In Kelkheim wird die L 3016 „Fischbacher Straße“ um rund 50 % entlastet.

Demgegenüber wird die Gemeinde Glashütten mit +12 % zusätzlich belastet. Auch in Kelkheim gibt es Stadtteile, die eine zusätzliche Belastung erfahren: In Fischbach wird die B 455-Eppsteiner Straße im Bereich Langstraße mit +21% und im Bereich Wochenendhaussiedlung sogar mit +88% zusätzlich belastet.

Streckenabschnitt	Prognose-Nullfall	Var. 2.1	Differenz
Glashütten			
B 8 - Limburger Str.	13.100	14.600	+ 1.500
Kelkheim			
Fischbach - B 455 Eppsteiner Str. im Bereich Langstraße	12.600	15.200	+ 2.600
Fischbach - B 455 Eppsteiner Str. im Bereich Wochenendhaussiedlung	7.800	14.600	+6.800

Querschnittbelastung KFZ/24 Std./Belastungsdifferenz zum Prognose-Nullfall (Werte gerundet)*

* *Belastungsvergleich an ausgewählten Querschnitten (Quelle: Erläuterungsbericht, S. 59 u. Anl.8.2)*

Für weitere Straßenzüge in Königstein und Kelkheim werden in den Verfahrensunterlagen niedrige bis mittlere Entlastungswirkungen prognostiziert. Die absoluten Verkehrsbelastungen sind allerdings in diesen Straßen geringer und die Entlastung ist weniger signifikant als in den o. g. Straßenquerschnitten.

Verbindliche Grenzwerte, ab denen ein zwingendes Planerfordernis für eine Ortsumgehung besteht, sind weder durch Verordnungen noch durch Richtlinien bekannt. Allerdings kann man bei einer Entlastungswirkung in der Größenordnung von 50 % davon ausgehen, dass in der Regel eine Planrechtfertigung gegeben ist. Insofern würde die Entlastung der Stadt Kelkheim vom Durchgangsverkehr insbesondere in der Fischbacher Straße diesem Kriterium Rechnung tragen. Einschränkend muss aber berücksichtigt werden, dass die Fischbacher Straße als Landesstraße (L 3016) gewidmet ist. Sie stellt die zentrale Achse eines städtisch geprägten Mischgebietes (Wohnen mit Einzelhandel) dar. Unter dem Gesichtspunkt des gesunden Wohnens wäre eher die 34%-ige Entlastungswirkung im Gagernring-Nord des Kelkheimer Stadtteils Hornau (planungsrechtlich überwiegend ein Allgemeines Wohngebiet) heranzuziehen. Die punktuellen Entlastungen in der Stadt Kelkheim können für sich genommen allein nicht als Planrechtfertigung für den gesamten Eingriff in den Naturhaushalt durch die B 8 neu mit einer Länge von ca. 8 km dienen. Dies gilt insbesondere unter dem Gesichtspunkt möglicher kleinerer Lösungen zugunsten einer Ortsumfahrung von Kelkheim (siehe unten).

Die Stadt Königstein würde beim Bau der Variante 2.1 als neue B 8 besonders durch eine Entlastung der Limburger Straße profitieren. Hier ist aber zu berücksichtigen, dass der am Ende dieser Straße befindliche große Kreisverkehr in den letzten Jahren einen umfangreichen Ausbau erfahren hat. Es wurden sowohl die Fahrspuren modifiziert, als auch neue Signalanlagen installiert, die dazu dienen, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wesentlich zu steigern. Dieses Projekt stand im Einklang mit dem regionalplanerischen **Ziel 7.2-2** wonach die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im bestehenden Netz Vorrang vor dem Ausbau von Straßen und Neutrassierungen hat. Die endgültige verkehrliche Wirkung dieser Ausbaumaßnahme am Königsteiner Kreisel kann auf Grund verschiedener Anwohnerklagen und anderer technischer Probleme zurzeit noch nicht abschließend abgeschätzt werden. Die noch vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen und Optimierungen des Signalprogramms werden ihre beabsichtigte Wirkung am Königsteiner Kreisel erzielen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Entlastungswirkungen in bestimmten Streckenabschnitten beider Städte spürbar sind (in Kelkheim in einem Straßenzug sogar deutlich spürbar). Es sind aber auch zusätzliche Belastungen in anderen Straßenquerschnitten zu erwarten, so dass Zweifel bestehen, ob eine ausreichende Planrechtfertigung für den erheblichen Eingriff einer acht Kilometer langen Umgehungsstraße gegeben ist. Zu diesem Resultat kam auch die vom BMVBW anlässlich der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2002 erstellte Umweltverträglichkeitsprüfung. Die B 8 neu wurde daraufhin in den „weiteren Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko“ eingestuft. Das Ausmaß der Verkehrsentslastung wurde u. a. sowohl in den schriftlichen Stellungnahmen, als auch im Erörterungstermin von den Naturschutzverbänden, den Forst- und Naturschutzbehörden und dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main in Frage gestellt.

Aus verkehrsplanerischer Sicht bleibt festzustellen, dass die Situation in Königstein durch die Erweiterung des Königsteiner Kreisels und zusätzliche Maßnahmen entlang der Limburger Straße auch ohne den Bau einer B 8 neu deutlich verbessert werden kann. In der Stadt Kelkheim wäre aus raumordnerischer Sicht zu überlegen, ob eine Verbindung vom Ende der Ausbaustrecke der B 8 östlich Kelkheim in Richtung der B 455 nördlich des Stadtteils Fischbach zur Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen beitragen könnte. Hierdurch würden sowohl die in der Fischbacher Straße, als auch im Gagernring verlaufenden Verkehre deutlich verringert werden. Weitere regionalplanerische Untersuchungen hierzu sind allerdings zurzeit nicht

möglich, da der BMVBW das Raumordnungsverfahren ausschließlich auf die Überprüfung der Trassenvariante 2.1 der Raumordnungsunterlagen beschränkt hat.

Siedlungswesen / Mensch

Die Städte Kelkheim und Königstein liegen am Rande des Verdichtungsraums Frankfurt-Rhein-Main. Unter Beachtung der im RPS 2000 unter Ziffer 2.1-2 aufgeführten Grundsätze soll die Funktion des Verdichtungsraumes bei gleichzeitiger Verminderung der Belastungen erhalten werden. Hierzu ist die Inanspruchnahme von Freiflächen durch Innenentwicklung und eine angemessene bauliche Verdichtung zu begrenzen, neue Baugebiete sind möglichst im Bereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen. Die regionalen Grünzüge sind dauerhaft zu sichern und zu attraktiv gestalteten Landschaftsbändern (Regionalparkrouten) mit hohem Erholungs- und Erlebniswert aufzuwerten.

Die demografische Entwicklung des Raumes stagniert und wird zumindest für den von der B 8 erschlossenen angrenzenden Landkreis Limburg-Weilburg ab 2015 rückläufig sein. Im RPS 2000 werden in Königstein nur noch max. 20 ha, in Glashütten max. 11 ha und in den weiter nördlich gelegenen Gemeinden des Hintertaunus noch geringere Siedlungszuwachsflächen ausgewiesen. Die im Kapitel Verkehr dargestellten Verkehrszuwachsdaten werden daher von mehreren beteiligten Trägern öffentlicher Belange und betroffenen Bürgern in Frage gestellt.

Kelkheim kann nach dem RPS 2000 zwar größere Zuwachsflächen beanspruchen (max. 47 ha), die Stadt ist aber durch den seit 1980 vorhandenen Ausbau der B 8 bereits hervorragend an die A 66, und damit an den Kern des Ballungsraumes Frankfurt-Rhein-Main als hauptsächliches Ziel der Pendler- und Einkaufsverkehre, angebunden.

Teile der bestehenden Ortslagen von Königstein und Kelkheim werden durch den Verkehr auf der B 8 stark belastet und dadurch städtebaulich beeinträchtigt. Aktuelle Analysen der laufenden Lärminderungsplanung haben aber ergeben, dass in Königstein von einer unzumutbaren Lärmbelastung wenige Einwohner nördlich des Königsteiner Kreisels betroffen sind. Aufgrund des Ausbaus des Königsteiner Kreisels plant das ASV Frankfurt aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zu realisieren. Nach dem Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens vom 07.04.2005 soll eine schallabsorbierende Lärmschutzwand mit einer Länge von 217 m und einer Höhe von 4,00 m über Fahrbahnoberkante entlang des westlichen Randes der Le-Cannet-Rocheville-Straße und der Kreisfahrbahn sowie dem nördlichen Rand der Frankfurter Straße hergestellt werden. Nachdem der bestehende Bebauungsplan für den Kreisel durch den Verwaltungsgerichtshof Kassel am 26.02.2008 für unwirksam erklärt wurde, erstellte die Stadt einen neuen Bebauungsplan. Dieser wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 02.07.2009 einstimmig als Satzung beschlossen und am 08.07.2009 öffentlich bekannt gemacht. Ziel soll es nun sein, den Kreisel und die Lärmschutzwände so schnell wie möglich fertig zu stellen. Aufgrund des Ausbaus des Königsteiner Kreisels müssen die Vorsorgegrenzwerte der 16. BimSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) eingehalten werden. Dadurch werden die vorher vorhandenen Lärmimmissionen unter Einbezug von passivem Lärmschutz deutlich reduziert.

Neben dem Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer Lärmschutzwand nördlich des „Königsteiner Kreisels“ liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss für den dreistreifigen Ausbau der B 8 von nördlich des Knotens B 8 / Limburger Straße / Altkönigstraße bis nördlich des vorgenannten Kreisels vor. Gegenstand der Planung ist auch die Errichtung einer 4 m hohen Lärmschutzwand zwischen Bau-km 0+575 und

Bau-km 0+665,5. Darüber hinaus wurde dem Vorhabensträger die Erstattung notwendiger Aufwendungen für passiven Lärmschutz auferlegt.

Siedlungsstrukturelle und emissionsrechtliche Fragestellungen lassen sich im klassischen Fall einer kurzen Ortsumgehung mit starker Verkehrsreduzierung in einer oder wenigen Hauptstraßen befriedigend beantworten. Für die Obere Landesplanungsbehörde und den Gutachter des städtebaulichen Planungsbeitrages (S.9 des Gutachtens) stellen sich die Verhältnisse im vorliegenden Fall anders dar. Die Auswirkungen der geplanten ca. 8 km langen Umgehungsstraße B 8 neu erstrecken sich auf ein sehr großes Gebiet zweier Städte mit mehreren Stadtteilen. Hier sind die Verkehrsrückgänge - von Einzelfällen abgesehen - meistens deutlich geringer als im klassischen Fall einer kurzen Ortsumfahrung. Hinzu kommt, dass die innerörtlichen Straßenzüge mit sich überlagernden Nutzungsansprüchen (Wohnen und Einzelhandel) - als Schwerpunkte des städtebaulichen Interesses - eher weniger entlastet werden. Beispiele sind die Frankfurter Straße in Königstein, Wiesbadener Straße in Königstein-Schneidhain, Frankfurter- und Bahnstraße in Kelkheim und die Langstraße in Kelkheim-Fischbach. Nachvollziehbare Rückschlüsse von Veränderungen der Verkehrsstärke auf die Siedlungsstruktur werden dadurch erschwert.

Querschnitt	Prognose 0		Variante 2.1		
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Diff
Königstein - Le-Cannet-Rocheville-Str. 42	70	62	67	59	(-3)
Königstein - Frankfurter Str. 11	65	57	63	56	(-1)
Königstein - Theresienstr. 3	63	54	60	51	(-3)
Königstein - Wiesbadener Str. 23	69	61	67	59	(-2)
Königstein - Altenhainer Str. 12	63	56	63	55	(-1)
Schneidhain - Wiesbadener Str. 176	73	65	71	63	(-2)
L 3016 - OD Ruppertshain (Robert-Koch-Str. 40)	66	58	62	54	(-4)
L 3016 - OD Fischbach Nord (Ruppertshainer Str. 12)	68	59	66	57	(-2)
L 3016 - OD Fischbach Süd (Kelkheimer Str. 15)	70	61	68	59	(-2)
L 3016 - KE - Fischbacher Str. 36	70	62	67	58	(-4)
Kelkheim - Altkönigstr. 16	62	55	59	52	(-3)
Kelkheim - Frankfurter Str. 17	66	57	64	55	(-2)
Kelkheim - Frankenallee 20	63	54	61	52	(-2)

Mittelungspegel in dB(A) innerhalb bebauter Gebiete; (Quelle: Erläuterungsbericht: Tab. S.62)

Spürbare Lärmabnahmen um 3-4 dB(A) würden durch den Bau der B 8 neu hauptsächlich innerhalb städtisch geprägter Misch- und Gewerbegebiete mit geringem Wohnanteil und in der Ortsdurchfahrt von Ruppertshain eintreten. In den anderen tabellarisch dargestellten Straßen wird eine Lärmpegelminderung von 1-2 dB(A) prognostiziert, die subjektiv kaum wahrnehmbar ist.

Den vom Bau einer neuen B 8 zu erwartenden Lärminderungen in Kelkheim und Königstein sind in der Abwägung Verschlechterungen in der Ortsdurchfahrt entlang der B 455 in Kelkheim-Fischbach, der B 8 Durchfahrt von Glashütten und den weiter nördlich an der B 8 gelegenen Gemeinden gegenüberzustellen.

In die Gesamtabwägung sind aus siedlungsstruktureller Sicht auch die zu erwartenden starken Beeinträchtigungen der Freizeit- und Erholungsnutzung entlang der gesamten Trasse 2.1 einzustellen und zu gewichten. Im städtebaulichen Planungsbeitrag des Büros Stadt-Quartier werden auf Seite 97 einerseits positive Auswirkungen einer OU für die Kureinrichtungen in Königstein herausgestellt, andererseits werden im letzten

Absatz „signifikante Beeinträchtigungen des Außenbereichs“ erwartet: „Die geplante Trasse wird Freiräume durchschneiden, die nicht nur von hoher ökologischer Bedeutung sind, sondern auch einen großen Stellenwert für Freizeit und Erholung haben.“ Eine starke Belastung durch die Verdreifachung des Verkehrs auf der heutigen B 455 von 7.700 KFZ/24 Std. im Prognosenullfall auf 28.600 KFZ/24 Std. im Planungsfall 2.1 wird auch für den Landschaftsraum rund um den Rettershof erwartet (S.93 des städtebaulichen Fachbeitrags).

Grundwasser / Oberflächengewässer

Das Untersuchungsgebiet ist für die Belange der Wasserwirtschaft von hoher Bedeutung. Es liegt fast vollständig innerhalb eines „Bereiches für die Grundwassersicherung“, das zum überwiegenden Teil von einem „Wald, Bestand“ überlagert wird. Lt. **Ziel 4.1-7** des RPS 2000 hat der Schutz des Grundwassers u. a. Vorrang vor dem Neubau von Straßen. Durch den hohen Waldanteil im Untersuchungsraum wird gewährleistet, dass der Schadstoffeintrag in das Grundwasser gegenüber landwirtschaftlich genutzten Flächen geringer ist – was sich positiv auf die Trinkwasserqualität auswirkt. Dementsprechend gibt es im Untersuchungsgebiet auch etliche Wasserschutzgebiete mit mehreren Brunnen (Liederbachtal). Der Billtalstollen hat für die Trinkwasserversorgung der Stadt Königstein besondere Bedeutung. Die Stadtwerke Königstein sehen in dem Bau der Billtalbrücke eine gravierende Gefährdung der Wasserversorgung in Königstein, da der Billtalstollen die Stadt einschließlich der Stadtteile mit einem Anteil von 25 % mit Trinkwasser versorgt. Infolge einer möglichen Grundwasserbeeinträchtigung am Billtalstollen wäre die Gesamtversorgung in Königstein nicht mehr sichergestellt. Diese mögliche (quantitative) Gefährdung der zukünftigen Trinkwasserversorgung des Billtalstollens kann nach Aussage der vom HLSV in Abstimmung mit dem HLUG abgegebenen hydrogeologisch gutachterlichen Stellungnahme nur unter Beachtung eines geeigneten Bauverfahrens, bei dem der Überbau des Brückenbauwerks in den Luftraum über der Wasserschutzzone I eingeschoben oder eingehoben wird, gewährleistet werden. Bei bauseitigen Beeinträchtigungen oder einem vollständigen Ausfall der Trinkwassergewinnungsanlage müsste der Wasserbeschaffungsverband Taunus die Versorgung der Stadt Königstein in ausreichender Menge und Qualität sicher stellen. In der Bauphase und insbesondere im späteren regulären Straßenbetrieb wird durch ausreichende Absturzsicherungen ein Abkommen von Fahrzeugen und damit eine mögliche Beeinträchtigung der Zone I verhindert. Es ist allerdings davon auszugehen, dass diese erhöhten Anforderungen an die bautechnische Umsetzung zu erheblichen Baukostensteigerungen führen.

Darüber hinaus hat auch der Verlust von Infiltrationsflächen durch die Versiegelung für den Straßenbau Bedeutung für das Grundwasser. Durch baubedingte Einschnitte und/oder Aufschüttungen sind Drainageeffekte zu befürchten, die sich negativ auf den Wasserhaushalt des Geländes auswirken und dabei Veränderungen der Florenzzusammensetzung – mit teils großer Bedeutung und Auswirkung – zur Folge haben. Insbesondere der hochwertige Lebensraumtyp der „Schmittröder Wiesen“ wäre davon betroffen.

Der Untersuchungsraum ist durch viele naturnahe Bachtäler gekennzeichnet (Liederbach, Braubach, Rombach/Billbach, Rettershoferbach). Im RPS 2000 sind diese Bachauen als „Bereiche zum Schutz oberirdischer Gewässer“ ausgewiesen. U. a. befinden sich dort z. T. auch die Quellbereiche einiger der o. g. Bäche. Gemäß Begründung 4.2 des RPS 2000 sind die als geplante Auenbereiche enthaltenen Überschwemmungsbereiche jene, die über die Bestandsausweisung hinausgehen und aus regionalplanerischer Sicht als künftig zu entwickelnde Auen- und Retentionsräume anzusehen sind. So wird vor allem in einem Trassenabschnitt das Bachbett des Rombaches durch

die Baumaßnahme in seiner Funktion beeinträchtigt und der Quellbereich des Silberbaches überbaut. Darüber hinaus befinden sich an mehreren Stellen im Untersuchungsraum Stillgewässer - in der Mehrzahl Teiche - die überwiegend als Fisch- und Angelteiche genutzt werden. Es würden Fischteiche auf der Billtalhöhe mit einem Flächenverlust von 1.600 m² auf Dauer unbrauchbar. Über die o. g. baubedingten Auswirkungen hinaus werden auch noch diverse anlagebedingte sowie betriebsbedingte nachhaltige Beeinträchtigungen auf das Naturgut Wasser erwartet (z. B. Drainageeffekte und Schadstoffeintragungen). Lt. **Ziel 4.2.2-13** des RPS 2000 ist in den Auen- und Retentionsräumen ein günstiger Erhaltungszustand zu sichern oder Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und/oder der natürlichen Entwicklung und der Selbstreinigungskraft sowie zur Stärkung der günstigen Wirkung auf den Naturhaushalt durchzuführen. Entsprechend dem **Ziel 4.2.2-14** sollen Nutzungen, die diesem Ziel entgegenstehen, aufgegeben oder sachgerecht verändert werden. Planungen für derartige Nutzungen haben in diesen Bereichen zu unterbleiben. Dazu zählen insbesondere bauliche Anlagen jeglicher Art, Lagerung von wassergefährdenden Stoffen, Wege- und Leitungstrassen, die durch erdbauliche Maßnahmen in das Gewässer- oder Biotopsystem eingreifen, Bodenverdichtungen und -versiegelungen, Bodenabgrabungen, -ablagerungen und -aufschüttungen.

Aufgrund der o. g. Aussagen wird deutlich, dass mit der Straßenbaumaßnahme massive Eingriffe in das Gewässer- sowie das Grundwassersystem verbunden sind. Diese Eingriffe sind nur mit erhöhtem Aufwand ausgleichbar und können daher nur schwer in Einklang mit den vorgenannten regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen gebracht werden.

Lebensraum Tiere und Pflanzen

Das große, weitgehend zusammenhängende und fast unzerschnittene Untersuchungsgebiet besitzt eine Vielzahl an vernetzten intakten Lebensraumtypen mit einem Reichtum seltener und gesetzlich geschützter Arten sowie eine große Anzahl sehr unterschiedlicher und reich strukturierter Biotopsysteme. Das potentielle faunistische Arteninventar ist nahezu komplett vorhanden. Das Spektrum an gefährdeten, schützenswerten und z. T. vom Aussterben bedrohter Arten der Tier- und Pflanzenwelt ist vielfältig und umfangreich. Dort kommen z. B. über 30 Rote-Liste-Vogelarten, acht Fledermausarten, viele Kleinsäuger, Amphibien/Reptilien sowie verschiedene Insekten vor. Darüber hinaus wird die Existenz der Wildkatze vermutet. Das Gebiet gilt als potentieller Verbreitungsraum der Wildkatze - es gibt dafür jedoch keine konkreten Nachweise. Die hochwertigen und vielfältigen Biotoptypen dieses Untersuchungsraumes bestehen hauptsächlich aus verschiedenen Bachtälern, den zahlreichen Altholzbeständen und der naturnahen Hartholzauwe, den hochwertigen Nassstaudenfluren und Feuchtwiesen, den Mager- und Halbtrockenrasen, den Quellbereichen der Bäche und den kleinräumigen Streuobstwiesen und Feldgehölzen, etc.. Einige davon sind als FFH-Gebiet gemeldet, wie die „Schmittröder Wiesen“ und das „Rombachtal und auf dem Bangert bei Königstein“. Diese sind im RPS 2000 als „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“ ausgewiesen. Die „Schmittröder Wiesen“ wurden zudem auch als Naturschutzgebiet unter Schutz gestellt. Von der Planung sind außerdem gesetzlich geschützte Biotope nach § 31 Abs. 1 HENatG sowie zahlreiche europarechtlich geschützte Arten nach § 42 Abs. 1 BNatSchG betroffen. Von besonderer Bedeutung sind die Zauneidechsen und die Fledermäuse als Arten der Anhang IV FFH-Richtlinie. Über die Fledermäuse liegen keine ausreichenden Erkenntnisse vor. Hier wäre der Nachweis zu erbringen, dass eine Verschlechterung ihres Erhaltungszustandes im Verbreitungsgebiet ausgeschlossen werden kann. Eine abschließende Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG muss auf Grundlage konkreter örtlicher Bestandsvorkommen

noch vorgenommen werden. Eine solche Untersuchungstiefe wird erst in einem Genehmigungsverfahren erreicht.

Aufgrund der oben erwähnten vielfältigen und miteinander vernetzten Biotopsysteme ist dieser Untersuchungsraum in seiner Artenfülle und den vielfältigen Landschaftsräumen ein intaktes und funktionierendes Ökosystem am Rande des Ballungsraumes.

Nördlich von Kelkheim/Hornau, im Bereich des Schlenkersgrunds, verläuft die geplante Trasse lt. RPS 2000 durch einen „Bereich für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“. Gemäß **Ziel 3.2-4** haben in diesen Bereichen die Ziele des Naturschutzes und Maßnahmen, die dem Aufbau, der Entwicklung und Gestaltung eines regionalen ökologischen Verbundsystems dienen, Vorrang vor entgegenstehenden oder beeinträchtigenden Nutzungsansprüchen. Darüber hinaus sind lt. **Ziel 3.2-5** bestehende wertvolle Biotope zu erhalten und Flächen zur Vergrößerung und Vernetzung der Biotope zu entwickeln. Der Grundsatz 3.2-3 des Kap. 3.2 „Bereiche für Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft“ besagt, dass in diesen Gebieten wertvolle Biotope und Arten geschützt sowie eine Vernetzung der Biotope untereinander entwickelt werden sollen. Somit steht die Trasse in diesem Bereich nicht im Einklang mit den vorgenannten regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen bezüglich der Erhaltung und Entwicklung des Biotop- und Artenschutzes.

Mit dem Bau der Var. 2.1 entstehen Barriere- und Zerschneidungseffekte, die das gesamte eingespielte Ökosystem stören. Durch unterbrochene Wildwechsel werden Tiere gefährdet/getötet. Lichtreize in der Dunkelheit, Verlärmung, Erschütterungen und visuelle Störreize sind Stressfaktoren für die dort lebenden störungsempfindlichen Tierarten und erhöhen deren Fluchtbereitschaft. Eingriffe in den Wasserhaushalt, wie Schadstoffeinbringung und Salze sowie Versiegelung, Bodenerosion und Beeinträchtigungen des Grundwasserverhaltens bewirken einen Funktionsverlust der angrenzenden Bereiche und können die dortige Pflanzenwelt schädigen. Die Arealgrößen der einzelnen Tierarten nehmen ab. Die Auswirkungen auf die dadurch betroffenen Populationen werden voraussichtlich erheblich sein.

Die Straßenbaumaßnahme steht dem Grundsatz 3-1 des Kap. 3. „Freiraumerholung und -entwicklung“ des RPS 2000 entgegen, der besagt, dass zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen und gesunden Lebensentwicklung die räumliche Entwicklung so erfolgen soll, dass Natur und Umwelt nicht mehr als unbedingt notwendig in Anspruch genommen werden. Erforderlich ist die Erhaltung und, wenn möglich, Erweiterung von Gebieten mit großer ökologischer Bedeutung, insbesondere von naturnahen und halbnatürlichen Ökosystemen und solchen, deren Verlust irreversibel ist. Weiterhin wird in diesem Grundsatz auf die Erhaltung der naturraumtypischen Biotoptypen in einer solchen Größenordnung, räumlichen Verteilung und Vernetzung hingewiesen, dass darin das Vorkommen aller in dieser Region heimischen Pflanzen- und Tierarten in überlebensfähiger Population sichergestellt ist. Die Straßenbaumaßnahme steht im Widerspruch zu den Inhalten des vorgenannten Grundsatzes, da sie naturnahe und halbnatürliche Lebensräume in erheblichem Umfang verkleinert und entwertet.

Eine Kompensation des naturschutzrechtlichen Eingriffs nach § 14 Abs. HENatG würde aufgrund der Eingriffsschwere sehr hohe Aufwendungen erfordern. Ein funktionaler Ausgleich ist wegen der Zerschneidung eines bisher ungestörten großflächigen Gebietes schwierig.

FFH-Verträglichkeitsprüfung

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich drei FFH-Gebiete. Für das FFH-Gebiet Nr. 5816-308 „Kickelbach bei Fischbach“ konnte aufgrund der vorgelegten FFH-Prognose eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Für die FFH-Gebiete Nr. 5716-301 „Schmitttröder Wiesen und angrenzende Flächen“ und Nr. 5816-309 „Rombachtal und auf dem Bangert“ wurde jeweils eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) durchgeführt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Rombachtal und auf dem Bangert“ zeigte, dass die geplante Straße keine nachteiligen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Gebietes haben würde. Für das FFH-Gebiet 5716-301 „Schmitttröder Wiesen und angrenzende Flächen“ zeigte die Prüfung, dass die Vorzugsvariante 2.1 die Beeinträchtigungsschwelle nach § 34 Abs. 2 HENatG nur geringfügig überschreitet. Soweit die vorgesehenen Schutz- und Minderungsmaßnahmen ergriffen werden, und unter der Bedingung, dass nach dem Bau der neuen Trasse die Befestigung der bisherigen Trasse (Rückbau; Abfräsen der Deckschicht) im FFH-Gebiet beseitigt wird, ist nicht mit dauerhaften Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zu rechnen. In diesem Zusammenhang wurde die Trasse der Variante 2.1 von der Teilfläche „Eselswiese“ des FFH-Gebietes ca. 100 m abgerückt, um Veränderungen des Wasserhaushalts im FFH-Gebiet zu vermeiden (Variante 2.1 neu).

Bei Realisierung der Variante 2.2 hätten auch die vorübergehenden Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes vollständig vermieden werden können, da diese Variante in einem größeren Abstand vom FFH-Gebiet „Schmitttröder Wiesen und angrenzende Flächen“ verläuft. Deswegen erstellte der Antragsteller vorsorglich eine FFH-Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 HENatG. Die FFH-Ausnahmeprüfung legt dar, dass die Variante 2.2 wegen eines zusätzlichen Brückenbauwerks mit hohen Mehrkosten verbunden ist, die in keinem vernünftigen Verhältnis zum erzielbaren Nutzen für das FFH-Gebiet stehen. Damit stellt die Variante 2.2 im Ergebnis keine „zumutbare Alternative“ im Sinne des § 34 Abs. 3 Ziffer 2 HENatG dar, und muss der beantragten Variante 2.1 nicht vorgezogen werden.

Klima / Luft

Die großen zusammenhängenden Waldflächen des Untersuchungsgebietes sind im Hinblick auf die Frischluftproduktion und den Luftaustausch von großer Bedeutung. Die Funktionen der meisten Bachtäler als Kaltluftabflussbahnen sorgen zusammen mit der Frischluftzufuhr aus den Wäldern für eine Verbesserung des Klimas im dicht besiedelten und hoch belasteten Rhein-Main-Gebiet. Durch den Bau der Liederbachtalbrücke wird am nördlichen Ortsrand von Kelkheim eine hochwirksame Luftaustauschbahn stark beeinträchtigt und durch deren Barrierewirkung der Luftaustausch für den Ballungsraum reduziert. Weitere technisch notwendige Bauwerke wie Dämme, Böschungen, Einschnitte wirken sich auf die Frischluftbahnen negativ aus. Durch die veränderten Temperatur- und Feuchtigkeitsverhältnisse kommt es zu zusätzlichen ökologisch relevanten Klimaveränderungen.

Das gesamte Gebiet ist wegen seiner vielseitigen klimatischen Funktionen als „Regionaler Grünzug“ ausgewiesen. Gemäß **Ziel 3.1-2** des RPS 2000 sind „Planungen und Vorhaben, die zu einer Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können in den Regionalen Grünzügen nicht zulässig“. Durch den Bau der Var. 2.1 müssen lokale und regionale Klimabeeinträchtigungen befürchtet werden. Somit steht das Vorhaben im Widerspruch der klimatischen Funktion des Regionalen Grünzuges.

Die Straßenplanung führt zu einer Verschlechterung der Luftqualität sowohl während der Bauphase als auch in der Betriebsphase - insbesondere entlang der Trasse. Während der Bauphase kommt es durch den Baumaschineneinsatz vorübergehend zu einer erhöhten Schadstoffkonzentration entlang der Trasse. Mit steigendem Bauaufwand wie z. B. bei Brückenbauwerken, Dämmen, Einschnitten, Böschungen etc. kann sich diese Luftschadstoffbelastung ggf. noch erhöhen. Nördlich von Schneidhain befindet sich ein Gebiet mit hoher Bedeutung für den lufthygienischen und klimatischen Ausgleich. Durch den Bau der B 8 neu werden hier ca. 7 ha versiegelt. Dies führt auf einer Teilfläche von ca. 150 ha zu einer anlagebedingten dauerhaften Beeinträchtigung der Waldfunktion. Betriebsbedingt kommt es gemäß „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen“ im Abstand von bis zu 200 m von der Straße zu Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und feine Stäube (PM10). Die Anzahl der zulässigen Überschreitungen wird jedoch eingehalten.

Der Grad der zu erwartenden Entlastungen im Siedlungsbereich der Städte kann mit dem Berechnungsmodell der Luftschadstoffuntersuchung nicht ermittelt werden.

Wald- und Forstwirtschaft

Die geplante Ortsumgehung verläuft auf einer Länge von 6.920 m innerhalb des im Regionalplan Südhessen 2000 ausgewiesenen „Waldbereich, Bestand“.

Die im RPS 2000 als „Waldbereich, Bestand“ dargestellten Flächen sollen aus regionalplanerischer Sicht auf Dauer bewaldet bleiben. Entsprechend dem **Ziel 10.2-14** des RPS 2000 genießt hier die Walderhaltung Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen.

In den Grundsätzen 10.2-5 und 10.2-1 ist formuliert, dass „Waldzerschneidungen, insbesondere durch linienförmige Eingriffe, vermieden werden sollen“ und dass der „Wald und seine wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Funktionen nachhaltig gesichert werden sollen“.

Gemäß Grundsatz 10.2-6 sollen bisher unzerschnittene größere Waldgebiete erhalten werden. Explizit werden in diesem Grundsatz der Vorder- und der Hochtaunus aufgeführt.

Im Grundsatz 10.2-13 des RPS 2000 wird auf die Bedeutung von Kernzonen des Waldes im Verdichtungsraum verwiesen, die durch eine hohe Überlagerungsdichte verschiedener Schutzfunktionen gekennzeichnet sind. Damit kommt Flächen, die gemäß Hessisches Forstgesetz als Schutzwald ausgewiesen sind eine besondere Bedeutung zu.

Gemäß Grundsatz 10.2-3 des RPS 2000 darf Wald wegen des hohen öffentlichen Interesses an der Walderhaltung nur dann für andere Zwecke in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebte Nutzung nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist, der Eingriff in den Wald auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird und die Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes durch den Eingriff insgesamt nur in vertretbarem Maße eingeschränkt werden.

Mit dem Vorhaben sind erhebliche Eingriffe in Waldgebiete mit hohen Schutz- und Erholungsfunktionen verbunden. Der vorhandene Wald erfüllt gemäß Waldfunktionenkartierung des Hessen-Forst mehrere faktische Schutzfunktionen (Erholungsfunktion, Stufe I; Bodenschutzfunktion; Klima-, Sicht- und Immissionschutzfunktion) und wurde zudem tlw. mit Datum vom 11.02.1997 zu Schutzwald

erklärt. Es handelt sich hierbei um eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete des östlichen Taunus. Mit einer Vielzahl arten- und strukturreicher Waldgesellschaften sind sie Lebensraum einer breit gefächerten Tier- und Pflanzenwelt. Dies wurde durch die Umweltverträglichkeitsstudie bestätigt.

Damit kommt dem durch die geplante Ortsumgehung betroffenen Wald eine herausragende Bedeutung zu.

Zur Beurteilung des Eingriffs in die Waldbestände wurde im Rahmen des Erörterungstermins eine differenzierte Analyse der zu rodenden Waldflächen gefordert. Aus der nachgereichten aktualisierten Waldbilanz ergibt sich der zu erwartende Waldverlust wie folgt: Für die beantragte Variante 2.1 werden neben 9,1 ha als direkte Inanspruchnahme für den Straßenkörper weitere 13,25 ha für sogenannte Straßennebenflächen und zusätzlich 7,22 ha für den Arbeitsstreifen benötigt. Damit summiert sich der Waldverlust auf annähernd 30 ha. Davon sind gemäß Umweltverträglichkeitsstudie z. T. alte Eichen-Buchenbestände sehr hoher Wertigkeit und sonstige Eichen- und Buchenmischbestände hoher Wertigkeit betroffen.

Im versiegelten Straßenbereich gehen die Waldflächen dauerhaft verloren. Durch die erforderlichen Arbeitsstreifen und Straßennebenflächen werden zusätzlich in erheblichem Umfang Waldflächen beeinträchtigt.

Ein bisher großes zusammenhängendes Waldgebiet wird mit der geplanten Ortsumgehung nahezu mittig durchschnitten. Abgesehen von der großflächigen Waldinanspruchnahme hat der Eingriff in den Wald auch erhebliche Auswirkungen auf die weitere Waldnutzung und der dadurch entstehenden Waldränder. Der Zerschneidungseffekt macht ein verändertes Wegesystem für die Land- und Forstwirtschaft erforderlich. Außerdem wird wegen der sich ergebenden Unterbrechung des Wildwechsels die Errichtung von Wildzäunen und -brücken notwendig.

Nahezu alle Waldanschnitte sind westexponiert, womit eine erhöhte Windwurfgefährdung bei Sturmereignissen unterstellt werden muss. Dies ist vor allem im Norden der Trasse der Fall, da hier großflächige Fichtenaltbestände auf teilweise labilen Standorten stocken.

Der Bau der Ortsumgehung hat einen massiven Flächenverlust zur Folge und erzeugt als linienhafter Eingriff weitere stark negative Querwirkungen (Sonnenbrandschäden; Verlärmung). Der Wald wird in seiner wichtigen Erholungsfunktion erheblich eingeschränkt. An der Walderhaltung besteht ein hohes öffentliches Interesse.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die raumbedeutsamen Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung erheblich den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung im Bereich Wald bzw. Forstwirtschaft widersprechen bzw. nicht mit ihnen in Einklang zu bringen sind.

Landschaft und Erholung

Der Stadt Königsstein kommt als heilklimatischer Kurort eine herausragende Stellung in Bezug auf Erholungsnutzung und Freizeitinfrastruktur zu. Im Untersuchungsraum sind verschiedene Freizeit-, Sport- und Erholungseinrichtungen ausgewiesen. Auch die landschaftsbezogene Erholung in unzerschnittenen Landschaftsräumen hat hier einen wichtigen Stellenwert. Als Indiz für die Bedeutung der Erholungsfunktion stehen die zwei Regionalparkrouten, überregionale Wander- und Radwanderwege sowie eine Loipe. Die Feierabenderholung im unmittelbaren Siedlungsumfeld, der hohe

Besucherverkehr und die stark frequentierten Ausflugsziele an den Wochenenden belegen die abwechslungsreichen Freizeitmöglichkeiten dieses Erholungsgebietes innerhalb des Ballungsraumes. Entsprechend dem Grundsatz 3.6-1 des RPS 2000 (Kap. 3 „Erholung und Landschaft“) sollen Bereiche, die aufgrund der besonderen Eigenart des Landschaftsbildes, ihrer Ausstattung mit Wald, strukturreichen landwirtschaftlich genutzten Flächen oder anderen naturnahen Landschaftselementen eine besondere Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufweisen, für die Allgemeinheit erhalten, entwickelt und vor Beeinträchtigungen durch entgegenstehende Nutzungen geschützt werden.

Gemäß Grundsatz 3-1 sind erlebnisreiche Erholungslandschaften als unvermehrbar natürliche Ressourcen wegen ihrer zentralen Bedeutung für das Wohl der Allgemeinheit zu erhalten. Bei der Variante 2.1 werden mindestens 15 Wegebeziehungen unterbrochen – darunter Wanderwege wie der überregional bekannte Victoriaweg. Ebenso wird die Rote Mühle vom Rettershof abgeschnitten. Darüber hinaus werden viele weitere Wanderwege durch optische Störungen (z.B. durch große Talbrücken), Verlärmung und Luftschadstoffimmissionen in ihrem Erholungswert sowohl in der Bauphase als auch während des Betriebs dauerhaft erheblich beeinträchtigt. Laut Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren werden über 400 ha mit mehr als 50 dB(A) entlang des gesamten Trassenverlaufes verlärmert. U. a. werden die Fisch- und Angelteiche auf der Billtalhöhe für die ungestörte Freizeitnutzung ebenso verloren gehen, wie das Stolze Plätzi, die Billtalschlucht und der Wasserfall des Rombaches. Neben der Beeinträchtigung der vielfältigen Freizeitnutzung ist auch die Minderung des naturnahen Erlebnisraumes für die Erholung suchende Bevölkerung ein hoher Qualitätsverlust. Der Naturraum hat in vielen Teilbereichen aufgrund der guten Ausprägung und des Strukturreichtums eine z. T. hohe Landschaftsbildqualität. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist im Wesentlichen abhängig von der Störung weiträumiger Sichtbeziehungen. Anlagebedingte technische Bauwerke wie Brücken, Dämme und Böschungen sind bei Straßenneubauten die hauptsächlichen Faktoren für eine Störung des Landschaftsbildes. Das Liederbachtal mit dem Beidenauer Grund und der Roten Mühle stellt ein beliebtes Erholungsgebiet dar. Die weite Einsehbarkeit der Brücke führt hier zu erheblichen Störungen des Erlebniswertes der Landschaft und damit zu einer beträchtlichen Reduzierung der naturgebundenen Erholung. Gleiches gilt auch für die Billtalbrücke bzw. das Überführungsbauwerk auf Höhe des Schulungszentrums.

Die vorangegangenen Aussagen belegen, welche herausragende Bedeutung die Erhaltung dieser Erholungslandschaft für die Bevölkerung im Ballungsraum besitzt. Die durch die Trasse der B 8 neu entstehenden gravierenden Eingriffe würden den o. g. regionalplanerischen Grundsätzen bezüglich der Erholungs- und Freiraumsicherung in vielen Punkten widersprechen bzw. sind mit ihnen nicht in Einklang zu bringen.

Boden / Landwirtschaft

Durch die geplante Trasse würde es zur vollständigen Versiegelung einer Fläche von 13 ha durch den Fahrbahnbelag kommen. Darüber hinaus kommt es baubedingt im Bereich der Arbeitsstreifen, der Baustraßen und auf Lagerplätzen zu Abgrabungen, Aufschüttungen und Verdichtungen.

Der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche ist aufgrund des hohen Waldanteils gering. Abgesehen von einigen größeren Ackerschlägen besteht die landwirtschaftliche Nutzung vor allem aus Streuobstbereichen und ausgedehnten Wiesenflächen – letztgenannte insbesondere im Bereich der Bachtäler. Lt. Grundsatz 10.1-10

des Kap. 10.1 „Landwirtschaft“ kommt u. a. in den südlichen Teilen des Vortaunus der Landwirtschaft in den Auenlandschaften eine gleichrangig hohe bis sehr hohe ökologische und ökonomische Funktion zu. Neben dem absoluten Flächenverlust der landwirtschaftlichen Flächen sowie der Streuobstwiesen kommt es im Hinblick auf den erhöhten Schadstoffeintrag zu einer qualitativen Beeinträchtigung des Bodens und des Streuobstes. Der entstehende Flächenverlust für die Landwirtschaft sollte auf Grundlage einer Flächenkompensation vor allem im Wald und nicht auf den landwirtschaftlichen Flächen ausgeglichen werden.

Regionaler Grünzug

Der Untersuchungsraum wird vollständig vom „Regionalen Grünzug“ überlagert. Von der Straßenplanung ist fast das gesamte Spektrum der Belange des „Regionalen Grünzuges“ (Erhalt und Entwicklung von Naherholungsgebieten, Schutz des Wasserhaushaltes, der klimatischen Verhältnisse und der Gliederung von Siedlungsgebieten) betroffen. Entsprechend der Begründung 3.1 ist in den „Regionalen Grünzügen“ der Freiraum als Träger wichtiger Funktionen von Boden, Wasser, Luft, Klima, Wald und Landschaft zu sichern. Lt. **Ziel 3.1-2** des RPS 2000 darf die Funktion des „Regionalen Grünzuges“ durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Planungen und Vorhaben, die zu einer Zersiedelung, 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 neben Wohnungsbau- und gewerblicher Nutzung auch Sport- und Freizeiteinrichtungen mit einem hohen Anteil baulicher Anlagen, Verkehrsanlagen sowie andere Infrastrukturmaßnahmen. Unter diesem Aspekt steht der Bau der B 8 neu im Widerspruch zu den Zielen des „Regionalen Grünzuges“. Im **Ziel 3.1-2** zum Kap. 3.1 „Regionaler Grünzug“ wird darauf hingewiesen, dass Abweichungen nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig sind, das gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion den „Regionalen Grünzügen“ zugeordnet werden. Als Kompensationsfläche bietet sich lt. Antragstellerin eine Ausdehnung des Regionalen Grünzuges nördlich des Naturfreundehauses an. Nähere Erläuterungen zu den vom Regionalen Grünzug umfassten Funktionen finden sich in den vorangegangenen Kapiteln.

Denkmalschutz

Die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Denkmalschutzes können zurzeit noch nicht abschließend bewertet werden. Die im Verlauf der geplanten Trasse vorhandenen Kulturdenkmäler (Bodendenkmäler im südlichen Trassenbereich, östlich des Wochenendhausgebietes von Kelkheim/ Fischbach) bedürfen noch der genaueren qualitativen und quantitativen Bewertung eines - vor weiteren Planungsschritten durchzuführenden - archäologischen Gutachtens. Laut Verfahrensunterlage des Antragstellers würden durch das Vorhaben zwei Grabhügel sowie zwei Bergbaudenkmäler nachhaltig verloren gehen. Weitere Bodendenkmäler in der näheren Umgebung der Trasse wären ggf. in der Bauphase gefährdet.

5. Landesplanerische Gesamtabwägung

Die ins Verfahren eingebrachte Variante war hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung und anderen raumbedeutsamen Planungen unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Zur Beurteilung der Auswirkungen auf einzelne Raumordnungskriterien wird auf das vorhergehende Kapitel „Raumbedeutsame Auswirkungen“ verwiesen.

Nach Beurteilung aller vom Vorhaben berührten raumbedeutsamen Belange ist folgende zusammenfassende Abwägung zu treffen:

Das Vorhaben ist mit den Grundsätzen und Zielen des RPS 2000 und den übrigen Erfordernissen der Raumordnung nicht vereinbar.

Eine Planrechtfertigung im Sinne eines Planungsauftrags des Bundes an die hessische Straßenbauverwaltung ist nicht gegeben. Nachdem der Deutsche Bundestag die OU Königstein und Kelkheim im Fernstraßenausbaugesetz in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestuft hatte, stimmte das BMVBW mit Schreiben vom 18.10.2004 nur der Durchführung eines ROV für die ausgewählte Vorzugsvariante 2.1 zu. Mit dieser Zustimmung war ausdrücklich kein darüber hinausgehender Planungsauftrag an die hessische Straßenbauverwaltung verbunden.

Die Planrechtfertigung liegt auch hinsichtlich der im ROV überprüften verkehrlichen, sozialen und naturschutzrechtlichen Belange nicht vor:

Der Verkehrsuntersuchung ist zu entnehmen, dass der Bau einer OU der beiden Städte im Zuge der B 8 Entlastungswirkungen zur Folge hätte. In Königstein betrifft dies vor allem den sogenannten „Königsteiner Kreisel“, die nördlich anschließende Le-Cannet-Rocheville-Str. und mit geringerer Entlastungswirkung einige weitere Stadtstraßen. In Kelkheim werden deutliche Entlastungswirkungen im Zuge der L 3016 (Fischbacher Straße) und am Gagernring prognostiziert.

Diesen positiven Wirkungen stehen aber verkehrliche Nachteile in anderen Orten (B 8 Glashütten, B 455 Kelkheim-Fischbach) entgegen. In der Gesamtschau ist festzustellen, dass die B 8 neu zu keiner insgesamt erheblichen Verkehrsentslastung führt.

Spürbare Lärmabnahmen würden durch den Bau einer B 8 neu hauptsächlich innerhalb städtisch geprägter Misch- und Wohngebiete und in der Ortsdurchfahrt von Ruppertshain eintreten. Demgegenüber sind aber auch Verschlechterungen in den o. g. Orten durch eine Erhöhung des Durchfahrtsverkehrs festzustellen.

Den von der Vorhabensträgerin vorgebrachten positiven Effekten sind schwerwiegende und - gemessen an den verkehrlichen Wirkungen - unverhältnismäßige naturräumliche Belastungen entgegenzuhalten.

Insbesondere sind hierzu aufzuführen:

Dem durch die geplante Ortsumgehung betroffenen Wald kommt eine herausragende Bedeutung zu. Ein bisher großes zusammenhängendes Waldgebiet wird mit der geplanten Ortsumgehung nahezu mittig durchschnitten. Der Bau der Ortsumgehung hat einen massiven Flächenverlust zur Folge und erzeugt als linienhafter Eingriff weitere starke negative Querwirkungen (Sonnenbrandschäden; Verlärmung).

Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich aus den Eingriffen in das bewegte Relief des Taunus mit den Bachtälern und den großflächigen Waldgebieten. Besonders belastend sind die Brückenbauwerke am Liederbach und Rombach (Billtalbrücke) und die Brücke über die L 3369 auf Höhe des Schulungszentrums.

Über 400 ha des beliebten und hochwertigen Naherholungsraumes würden durch die Ortsumgehung mit über 50 dB(A) verlärmert und damit in seinem Wert gravierend eingeschränkt.

Die großen zusammenhängenden Waldflächen des Untersuchungsgebietes sind im Hinblick auf die Frischluftproduktion und den Luftaustausch von großer Bedeutung. Die Funktionen der meisten Bachtäler als Kaltluftabflussbahnen sorgen zusammen mit der Frischluftzufuhr aus den Wäldern für eine Verbesserung des Klimas im dicht besiedelten und hoch belasteten Rhein-Main-Gebiet. Durch den Bau der Liederbachtalbrücke wird am nördlichen Ortsrand von Kelkheim eine hochwirksame Luftaustauschbahn stark beeinträchtigt und durch deren Barrierewirkung der Luftaustausch für den Ballungsraum reduziert.

Im Untersuchungsgebiet gibt es etliche Wasserschutzgebiete mit mehreren Brunnen (Liederbachtal). Der Billtalstollen hat für die Trinkwasserversorgung der Stadt Königstein besondere Bedeutung, da der Billtalstollen die Stadt Königstein einschließlich der Stadtteile mit einem Anteil von 25 % mit Trinkwasser versorgt. Infolge einer möglichen Grundwasserbeeinträchtigung am Billtalstollen wäre die Gesamtversorgung in Königstein nicht mehr sichergestellt. Dieser potentiellen Gefährdung könnte nur unter Beachtung eines technisch aufwändigen Bauverfahrens, bei dem der Überbau des Brückenbauwerks in den Luftraum über der Wasserschutzzone I eingeschoben oder eingehoben wird, begegnet werden. Erhebliche Baukostensteigerungen wären die Folge.

Die Summe der Beeinträchtigungen dieser und der in den Kapiteln zuvor genannten öffentlichen Belange überwiegt den verkehrsplanerischen und städtebaulichen Vorteil einer Verkehrsentlastung in Teilen von Königstein und Kelkheim. Das Vorhaben wird daher von der oberen Landesplanungsbehörde in der Gesamtabwägung als raumunverträglich beurteilt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die raumbedeutsamen Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden können.

Anlage: Übersichtskarte

Az. III 31.1 - 93d 08/03 (437)

Darmstadt, den 10.11.2009

Rohrmann
Hennig
Schabram
Gomell

