

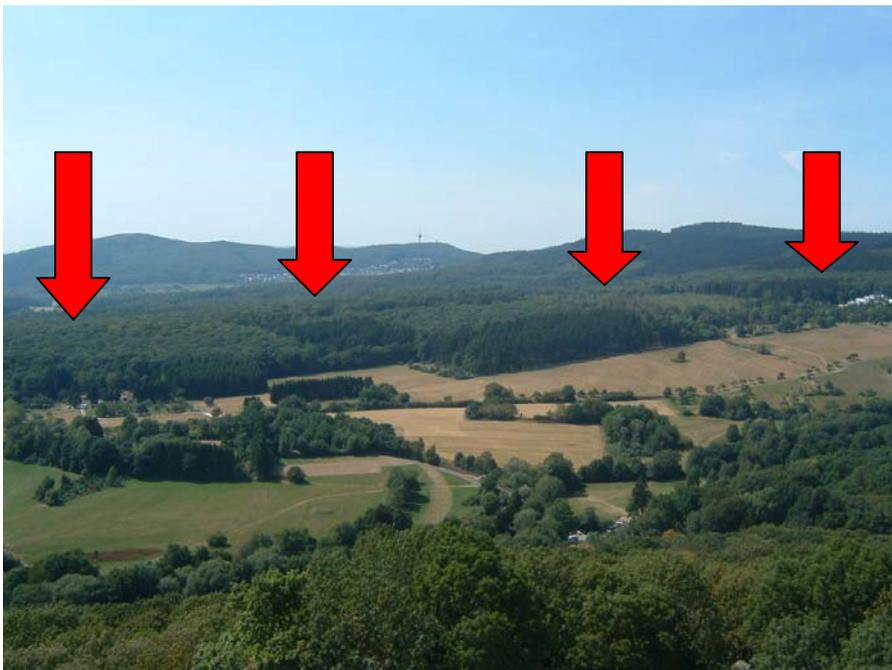
Die geplante B8-Westumgehung Kelkheim-Königstein würde im dichtbesiedelten Rhein-Main-Gebiet landschaftlich und ökologisch wertvollstes Gebiet zerstören, darunter 160 000 Quadratmeter Wald und Streuobstwiesen

Verfasserin: Dr. Claudia Weiland (BUND Königstein / Glashütten)

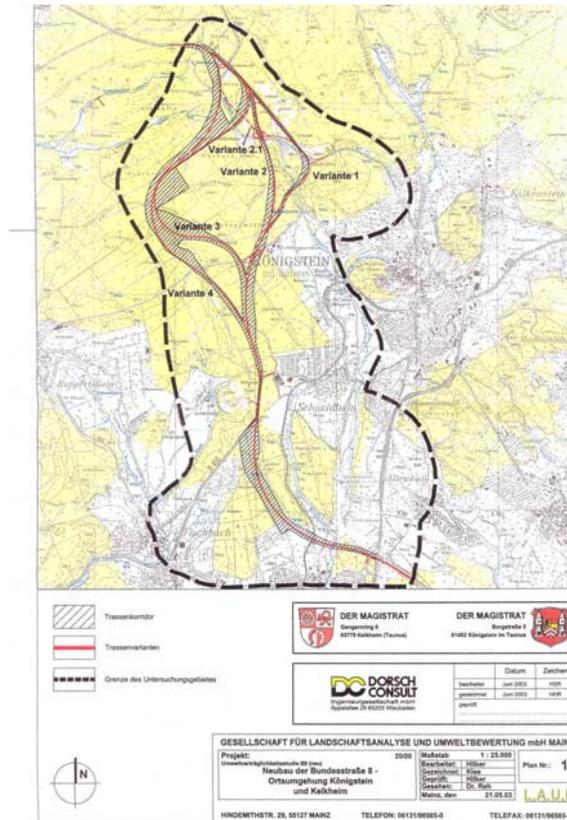
Fotos: Thomas Gerber (BUND Königstein / Glashütten)

Anhang: Dr. Richard Grimm (Stadtältester Stadt Königstein i.Ts. – Aktionsgemeinschaft Lebenswertes Königstein)

Die Infrastruktur der Region würde durch den Wegfall der Erholungsfunktion im Trassenbereich dauerhaft Schaden nehmen. Die neue B8 würde den Stadtteil Königstein-Schneidhain mit seiner gewachsenen und erhaltenswerten Struktur (Wohngebiet, Kindergarten, Grundschule) einer stetig wachsenden Verkehrsbelastung aussetzen.

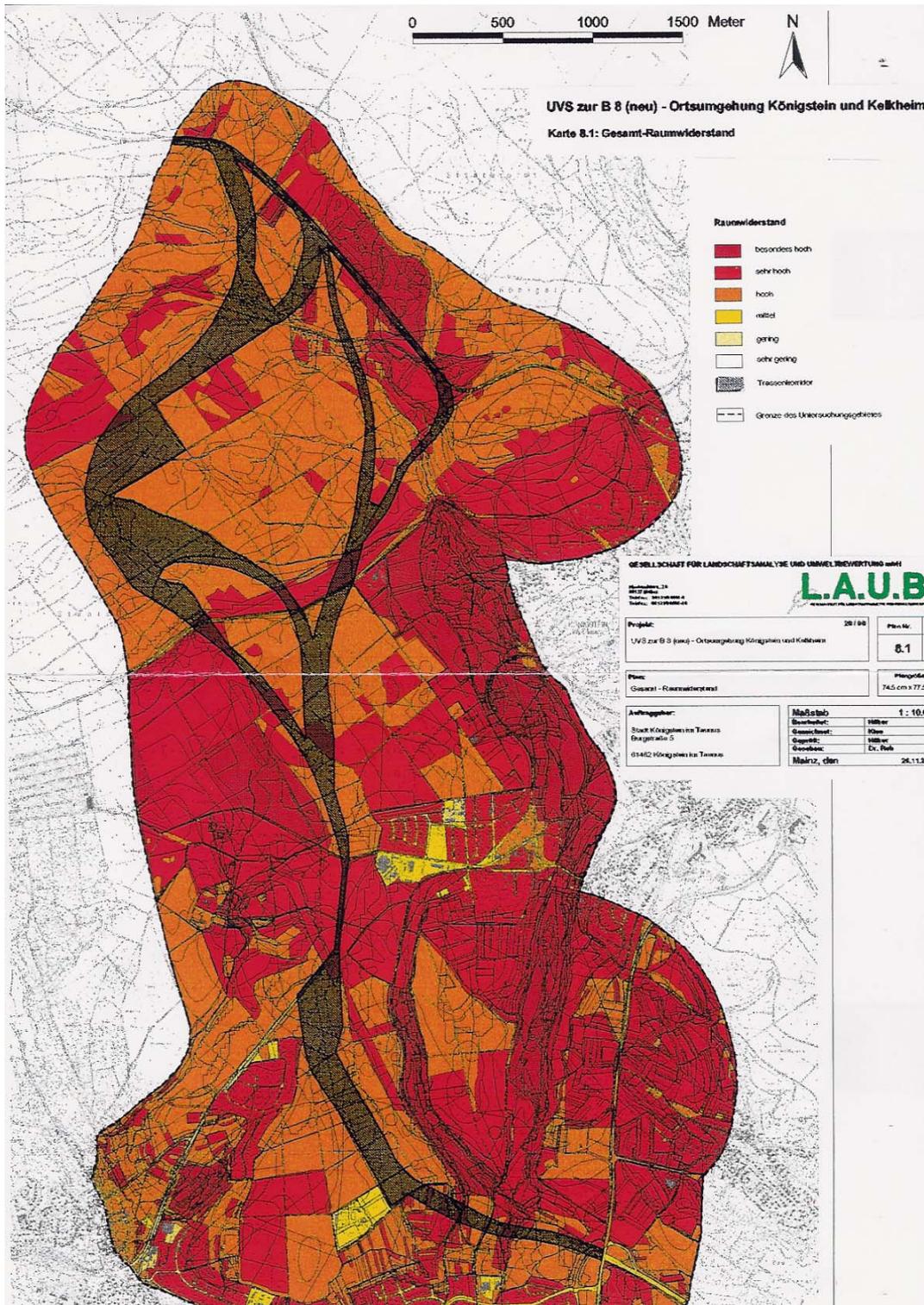


Blick von der Burg Königstein in Richtung Westen: Ungefäherer Verlauf der B8-Westumgehung, Teilstück von ca. 2 km Länge



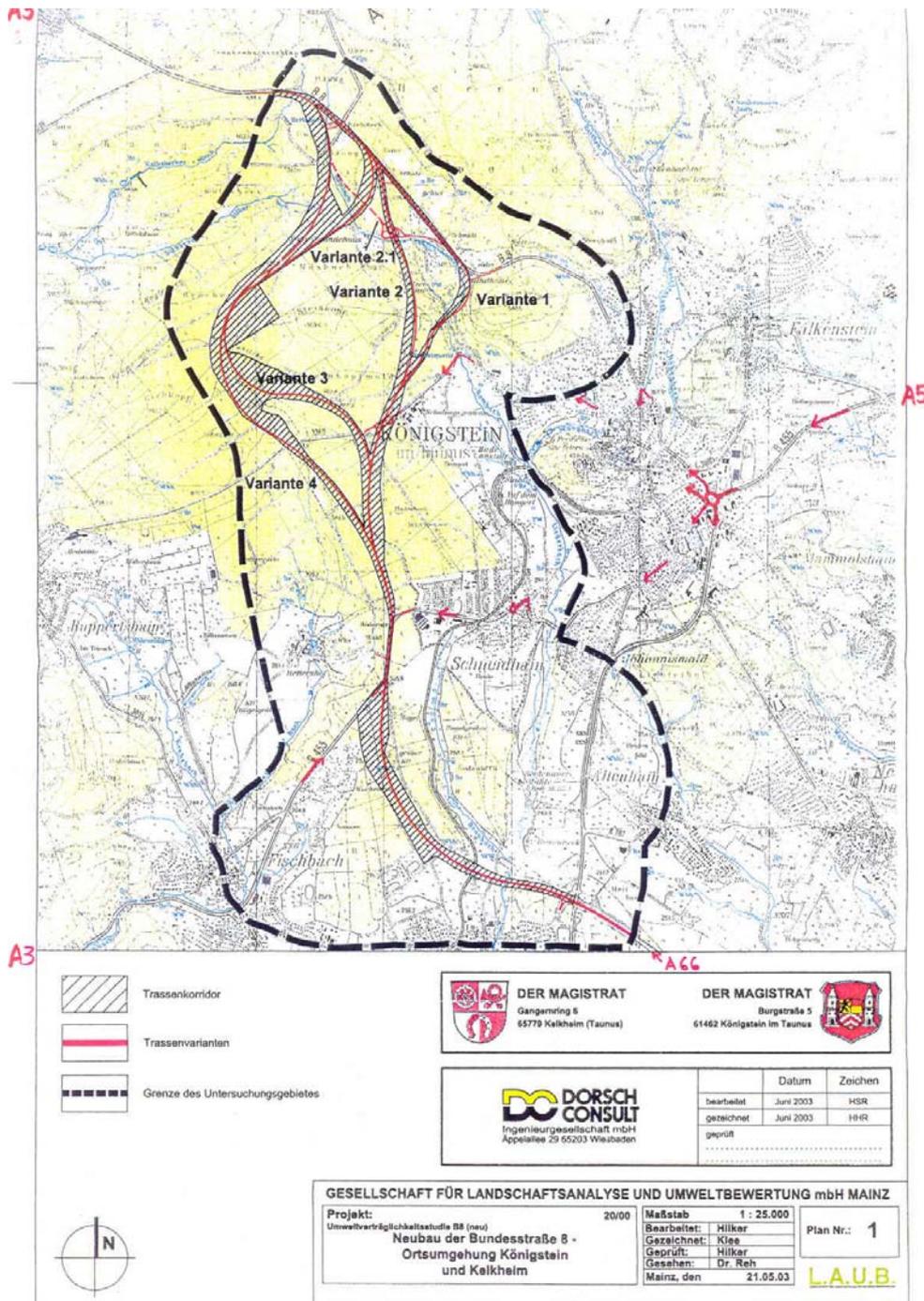
Vorgeschlagene Trassenvarianten

Alle geplanten B8-Trassen berühren ein ökologisch äußerst wertvolles Gebiet. Der „Raumwiderstand“ erweist sich als „hoch“, „sehr hoch“ bzw. „besonders hoch“



Keine der geplanten Trassenvarianten lässt sich in diesem Raum umweltverträglich gestalten. Die einzige Alternative ist der Umbau der bestehenden Straßen (s. Umbau Kreisel in Königstein).

Die B8 Westumgehung verknüpft künftig mit negativen Folgen die Autobahnen A66, A3 und A5. Nach Einführung der LKW-Maut wird hier dem Schwerlastverkehr ein Schleichweg geboten, der schon heute für Ortskundige attraktiv ist. Königsteiner Wohngebiete die zusätzlicher Schwerlastverkehrsbelastung ausgesetzt wären: Ölmühlweg und Schneidhain, Wiesbadener Strasse. Kelkheim-Fischbach.



Der Verkehr mündet dann hinter Königstein von der doppelspurig ausgebauten in die einspurige Strasse vor Glashütten. Glashütten im Taunus steht dann vor einem gravierenden Zuwachs des Verkehrs.

Der Verkehr, der täglich durch Königstein rollt, führt zu einem innerörtlichen Anstieg der Schadstoffbelastung.

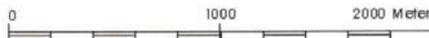
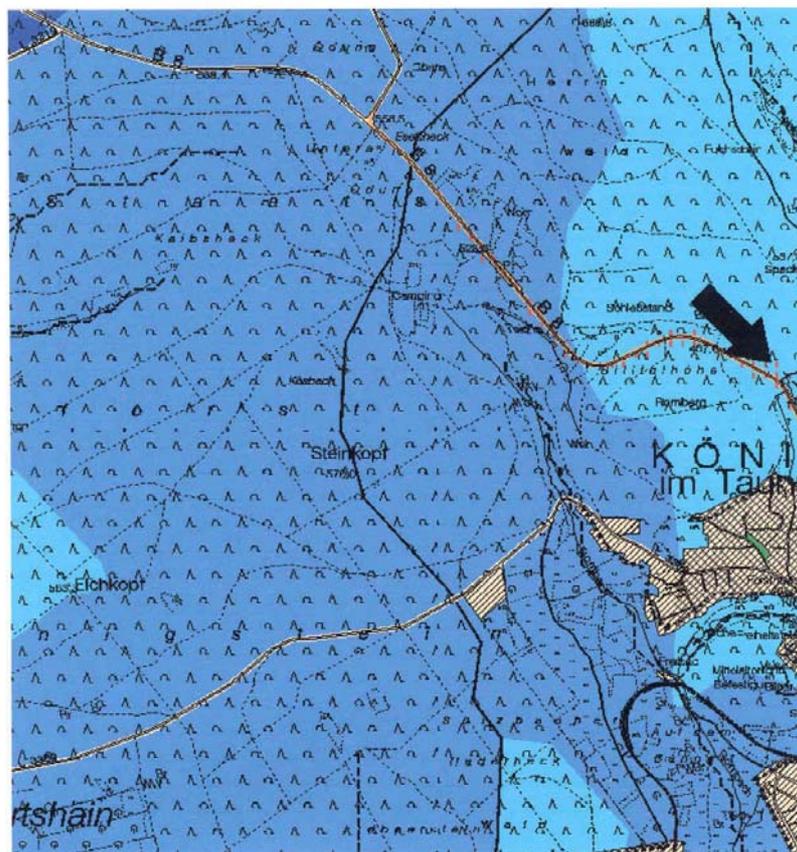
Die B8-Westumgehung läge genau in der nordwestlichen Kaltluftschneise aus der die sauerstoffreiche Kurluft heute gespeist wird. Die B8-Westumgehung würde die Abgase flächendeckend über den gesamten Kurort wehen.

Diese Kurlufterneuerungszone (dunkelblau) sollte ungestört verbleiben, um der Kurstadt die Lufterneuerung zu ermöglichen. Diese Kaltluftströme versorgen ebenfalls den restlichen Vordertaunus (Bad Soden, Kelkheim). *Quelle: Planungsverband Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main Klimafunktionskarte 1999*



Planungsverband Frankfurt
Region RheinMain

Klimafunktionskarte (1999): Königstein im Taunus,
Kelkheim (Taunus), Glashütten



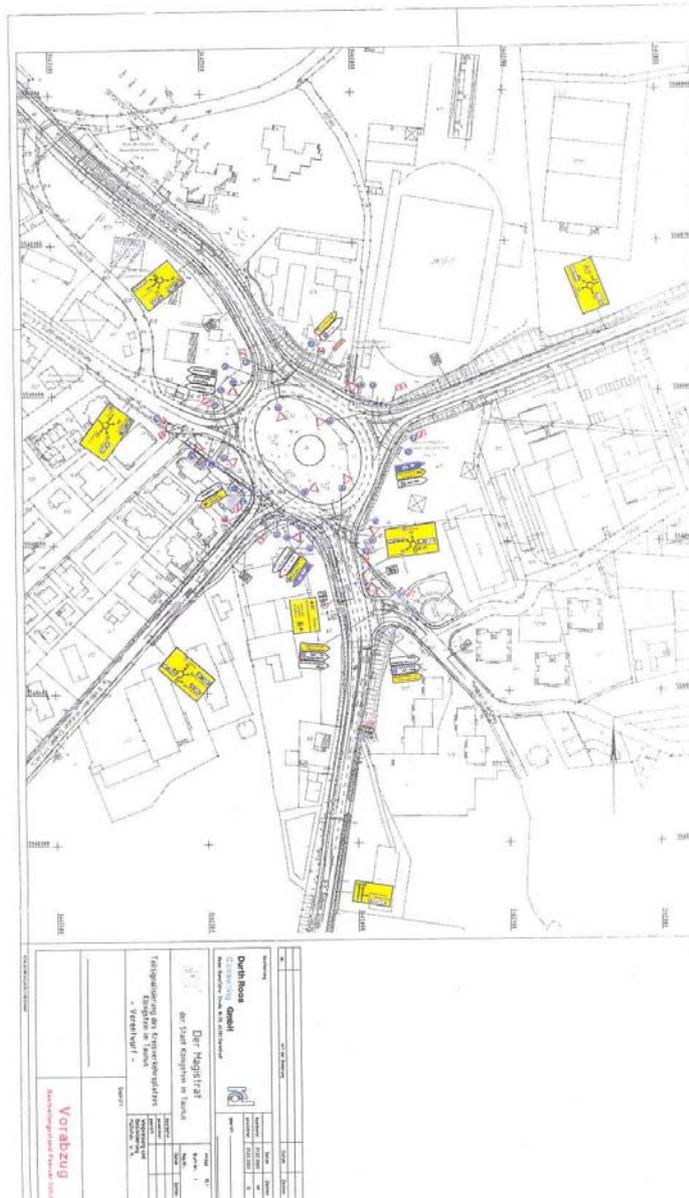
Klimafunktionskarte (1999) des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main.

Karten- und Datengrundlage: Realnutzungskarte, Siedlungsflächentypisierung, Versiegelungskarte, Höhend- und Oberflächentemperatur Abend- und Morgensituation der Thermalscannerbefliegungen des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Lufttemperaturmeßfahrten (OKOPLANA GbR, Mannheim), simuliertes Windfeld und Modell- ergebnisse zu verkehrsinduzierten Immissionsfeldern/Schadstoffausbreitung (Lahmeyer)

<http://www.pvfrm.de/atlas/kf/p5860.htm>

21.10.2002

Königsteins überlasteter Verkehrsknoten, der Kreisel, wird in diesem Jahr umgebaut. Durch die Baumaßnahmen werden die Staulängen um 50 bis 100 % reduziert. Dadurch wird Königsteins neuralgischster Verkehrsknotenpunkt nicht nur entschärft sondern weist auch noch einige Kapazitäten für die Zukunft auf. (Quelle: Bebauungsplanentwurf Nr. K 61 Königsteiner Kreisel)



Die Ausgangssituation hat sich somit im Vergleich zu den 80er Jahren verändert. Damals war eine Kreiselentschärfung nicht absehbar. Daher erwägt das seinerzeit vom Hessischen Straßenbauamt Wiesbaden in Auftrag gegebene Gutachten (Dr. Günther Heinz – 1988) nur die B8-Westumgehung, obwohl schon damals auf die gravierende Zusatzbelastung durch induzierte Verkehre in Königstein-Schneidhain hingewiesen wurde UND auf den Umstand hingewiesen wurde, dass die Lärmentlastung der jetzigen Anwohner der B8 und Kelkheims Straßen mit 2dB (A) unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt.

Fakten und Zahlen zum Projekt B8

Das Vorhaben B8 Westumgehung Königstein – Kelkheim wurde im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2003 als Projekt des „Weiteren Bedarfs mit hohem ökologischen Risiko“ eingestuft. Hintergrund dieser Einstufung war die Anwendung einer ausgefeilten, wissenschaftlich geprüften Methodik zur Beurteilung von Straßenbauprojekten¹. Dort werden die Umweltrisikoeinschätzung, die Raumwirksamkeitsanalyse² und die Nutzen-Kosten Rechnung³ gewichtet.

Kernpunkt ist im Ergebnis das sog. Nutzen Kosten Verhältnis, **NKV**. Das Projekt B8 hatte ein NKV von 3.67. Alle Projekte die ein NKV unter 5 haben, haben keine Chancen realisiert zu werden.

Innerhalb von 1 Jahr veränderte sich überraschenderweise das NKV für dieses Projekt um fast 5 Punkte und erscheint in den Listen nun mit einem NKV von 8,3. Der Hintergrund dieser Hochstufung liegt im Verborgenen. Jeder Wunsch nach Darlegung und Begründung bei der nicht nachzuvollziehenden Erhöhung des NKV um mehr als 100% wurde bislang ohne Grund abgelehnt. Über den Hintergrund dieser Hochstufung kann deshalb nur spekuliert werden. Mit diesem neuen NKV wurde das Projekt in der Kabinettsvorlage als Projekt des „Vordringlichen Bedarfs mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ eingestuft.

Datum/Projekt			Kosten Mio €	Länge km	KFZ/ 24 h	LKW %	Projektkosten/ Investitionskosten	NKV	BVWP
Mai 2002 HE 8065 B8	OU Königstein Kelkheim	4 streifiger Neubau im Zuge der B8	26,2	7,9	21.980	3,60	42.839 / 11.681	3,67	WB
Juni 2003 HE 8065 B8	OU Königstein und Kelkheim	04KK	26,2	7,9	22.000			8,3	VB

¹ Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik Bundesverkehrswegeplan 2003

² Verteilungs- und Entwicklungsziele; Entlastungs- und Verlagerungsziele (städtebauliche Effekte)

³ In der Nutzen-Kosten-Rechnung werden Fahrleistung, Kraftstoffverbrauch, Betriebskosten, Fahrzeiten, Unfälle, Lärm- und Schadstoffbelastung, Emissionswerte und Projektkosten mit eingerechnet.

Frage A – Ist die von Dorsch Consult GmbH im Auftrag der Vorhabensträger Königstein und Kelkheim vorgelegte Verkehrsprognose der Hintergrund des veränderten NKVs?

Beispiel Kreiselverkehr Königstein:

1. Belastung Kreisel 2003 je 24 h	2. Prognose für 2015
22.000	91.666

Quelle zu 1. B-Plan –Entwurf Nr. K61 Königsteiner Kreisel⁴

3.600 KFZ in der vormittäglichen Spitzenstunde

3.400 KFZ in der nachmittäglichen Spitzenstunde

Während aller anderen Tagesstunden reicht die Kapazität am Kreisel vollkommen aus!

Gesamt je 24 h: 22.000 KFZ heutige Kreiselbelastung

Zu 2. Prognose für das Jahr 2015⁵:

Der Kreisel soll durch den Neubau B8 laut Berechnungen von Dorsch Consult GmbH um 16.500 KFZ /24h entlastet werden, dies entspricht laut Dorsch Consult GmbH einer Entlastung von 18%.

100% entsprechen somit einer Kreiselbelastung von 91.666 KFZ / 24 h.

d.h. die Vorhabensträger gehen davon aus, dass der Verkehr am Kreisel sich in den nächsten 12 Jahren mehr als vervierfachen wird.

DIESE PROGNOSE IST IN FRAGE ZU STELLEN. DAMIT ENTFIELE DIE GRUNDLAGE DER HOCHSTUFUNG DES B8 NEUBAUS.

Frage B -

Ist der Grund für das günstigere NKV in der Favorisierung einer der Varianten zu sehen?

Die Trassenvariante 2.1.wird möglicherweise die Vorzugsvariante bei diesem Neubauvorhaben, da sie die kürzeste Strecke und den flachsten Geländeverlauf aufweist. Die Kosten der Baumaßnahme für die Trassenvariante 2.1 sind niedriger als die für die längeren und steileren Varianten.

Auch diese Variante wird vom Forst und allen Naturschutzverbänden vehement abgelehnt, da sie den Eingriff in den wertvollen Raum nicht minimiert.

Frage C: Wurden die Sicherheitsprobleme, die sich durch den Schwerlastverkehr in 10% abschüssigen Strecken ergeben einberechnet?

Frage D: Wurde an die forcierte Förderung und den Ausbau des ÖPNV im Main-Taunus- und Hochtaunuskreis gedacht?

⁴ Originaldokumentation liegt den Trägern Öffentliche Belange vor, also auch dem BUND Hessen

⁵ Protokoll der 4. Arbeitskreissitzung Dorsch Consult GmbH, Planung B8 Westumgehung Königstein / Kelkheim. BUND Hessen. Teilnehmer

Die Fahrzeugdichte je Tausend Einwohner liegt im Main-Taunus-Kreis 22,8% höher als im Bundesdurchschnitt, im Hochtaunuskreis 21,7%. Nur das Umsteigen auf den ÖPNV kann für diese Kreise langfristig auch im Hinblick auf die Schadstoffbelastung der Region erfolgversprechend sein. Jeder zusätzliche Neubau von Straßen wird den überregionalen Verkehr noch zusätzlich in diese Region ziehen.⁶

FAZIT:

Wir appellieren an die Volksvertreter aller Parteien im Bundestag der Aufnahme der B8 Westumgehung Kelkheim-Königstein in den Vordringlichen Bedarf **nicht** zuzustimmen. Auf der Basis des seltsam veränderten Nutzen-Kosten-Verhältnisses kann das Projekt keinen Bestand im Bundesverkehrswegeplan 2003 haben. Die B8 muss aus dem Vordringlichen Bedarf herausgenommen werden.

Es gibt bundesweit genug andere Projekte für die eine Finanzierung sinnvoll erscheint und deren ökologische Risiken vernachlässigbar sind.

Dass die Städte Königstein und Kelkheim die Steuergelder ihrer Bürgerinnen und Bürger für eine vorauseilende Planung ausgeben, darf nicht der Grund sein, eine Realisierung herbeizuführen und Gelder aus dem angespannten Bundeshaushalt hier einzusetzen.

Der Nutzen des Straßenbauprojektes steht in keinem Verhältnis zu dem Schaden den dieses verursacht.

Königstein im Taunus im August 2003

⁶ Kürzlich erst wieder spürbar nach der Eröffnung der neuen B455 zwischen Bad Homburg und Kronberg. Dieser Verkehr mündet nun von Osten in den Königsteiner Kreisel und wird durch einen B8-Neubau nunmehr zunehmend durch die Stadt verlaufen.

Aktionsgemeinschaft

Lebenswertes

Königstein

A L K

PER ADR.
DR. RICHARD GRIMM
AM ERDBEERSTEIN 40
61462 KÖNIGSTEIN

T/FAX 06174 5513

An den

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Herrn Manfred Stolpe

Invalidenstr. 44

D - 1 0 1 1 5 B e r l i n

18.11.03

**Straßenbauvorhaben Hessen: Westumgehung Königstein/Kelkheim
Höherstufung in den " Vordringlichen Bedarf "**

Sehr geehrter Herr Minister,

unsere Wählergruppe stellt die zweitgrößte Fraktion in der Königsteiner Stadtverordnetenversammlung. Wir lehnen das Projekt Westumgehung ab. Ein nicht zu vernachlässigender Teil der Bevölkerung in den beiden planenden und anderen Gemeinden befürchtet davon empfindliche Nachteile. In unserer Region ist bezüglich der Versorgung mit Verkehrsanlagen, Wohnsiedlungen, Gewerbegebieten und Industrie eine gewisse Sättigung eingetreten. Vordringlich für die Erhaltung und Förderung der Lebensqualität im Ballungsgebiet wäre unserer Meinung nach die Erhaltung und Pflege der noch vorhandenen Naturlandschaft, nicht jedoch eine weitere Verdichtung des Straßennetzes. Deswegen halten wir die Hochstufung der Westumgehung Königstein zum "vordringlichen Bedarf " für falsch. In der beigefügten Schrift wird dies näher erläutert.

Pressemeldungen zufolge sagte die Vorsitzende der Königsteiner SPD, ihre Partei stünde dem Projekt Westumgehung kritisch gegenüber. *Wo eine Straße gebaut würde, fahren dann auch mehr Autos. Es müßten intelligentere Konzepte entwickelt werden, statt den Autoverkehr zu fördern.* Von Bündnis 90 / Die Grünen wird der Straßenbau im Naherholungsgebiet verständlicher Weise grundsätzlich abgelehnt.

Da wir vermuten, dass die Befürworter des Projekts Ihnen gegenüber nur von Vorteilen bzw. angeblich unbedeutenden Beeinträchtigungen gesprochen haben, wollen wir eine Zusammenstellung der Fakten aus unserer Sicht hier ergänzend beifügen.

Unser Schriftsatz besteht aus einer kurzen historischen Einführung und insgesamt neun Thesen. Diese sind erläutert und münden in neun Fragen, um deren Beantwortung wir höflich bitten. Am Ende dieses Schreibens sind die Fragen zusammenfassend aufgelistet.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie in den Fällen, wo eine Antwort nicht möglich ist, beispielsweise weil der Gegenstand der Frage nicht in Ihr Ressort fällt oder weil erforderliche Daten noch fehlen oder aus anderen Gründen, dies kurz anmerken wollten.

Mit freundlichen Grüßen

Frage 1

Trifft es zu, dass durch die Westumgehung Königstein eine Diagonalverbindung Höchst-Camberg als Entlastung und Umgehung des Wiesbadener Kreuzes, sowie eine abkürzende Verbindung zwischen den Autobahnen Frankfurt-Kassel und Frankfurt-Köln entstehen könnte?

Wären solche Verkehrsströme unerwünscht oder im Gegenteil eine willkommene Verbesserung des Verkehrssystems?

Könnte die Einführung der Lkw-Maut eine Zunahme des Lkw-Anteils auf diesen Strecken verursachen?

Frage 2

War die Stärke des Verkehrslärms an der Ortsdurchfahrt Königstein der B8 einer der Gründe, aus welchem die B8 Westumgehung Königstein in den vordringlichen Bedarf hochgestuft wurde?

Frage 3

Betrachtet der Bundesverkehrsminister nach der Übernahme der Westumgehung Königstein in den vordringlichen Bedarf auch den Bau weiterer Ortsumgehungen, beispielsweise Glashütten, Esch, Würges oder Bad Camberg, als vordringlich oder wären die genannten Ortsumgehungen eigenständige, von der Westumgehung Königstein unabhängige Projekte?

Frage 4

Ist bei der Höherstufung der B8 Westumgehung in den vordringlichen Bedarf eine ungünstige Auswirkung auf die Verkehrssituation in der Innenstadt von Frankfurt in Betracht gezogen worden, oder sind solche Auswirkungen nicht zu erwarten?

Frage 5

Werden im Bundesverkehrsministerium bezüglich des Verkehrsaufkommens durch Autopendler in den Ballungsräumen auch andere Entlastungskonzepte in Betracht gezogen als die Verdichtung des Straßennetzes?

Frage 6

Wird der Preis für die Übertragung des Baulandes für die Westumgehung Königstein an die Straßenbau-Behörden dem Preis für Grünland entsprechen oder dem für Bauland oder geht der Preis für Grundstücke

aus Bundes- oder Staatsbesitz überhaupt nicht in die Kostenrechnung des Straßenprojektes ein?

Frage 7

Haben bei der Anhebung der B8 Westumgehung in den vordringlichen Bedarf nur verkehrspolitische Gründe eine Rolle gespielt oder wurde dabei auch die Bedeutung des Plangebietes für Naherholung und Naturhaushalt in Betracht gezogen?

Frage 8

An welches Ressort der Bundesregierung können sich diejenigen Bürger wenden, die ein Naherholungsgebiet im Ballungsraum erhalten wollen? Landwirtschaft und Forsten? Umwelt und Naturschutz? Gesundheit?

Frage 9.

Werden bei Aufstellung oder Änderung des Bundesverkehrswegeplanes bestimmte Annahmen über das künftige Wachstum von Bruttoinlandsprodukt und Staatsverschuldung zugrunde gelegt, oder erfolgte die Einstufung der Projekte allein aus verkehrspolitischen Erwägungen?

Historisches

Angeblich entstand die Idee einer Westumgehung von Königstein vor Jahrzehnten in einer verkehrspolitischen Diskussion. Damals soll eine Art Nordost-Umgehung angedacht worden sein, nämlich eine Spange, ausgehend von der B 455 (Strecke Oberursel - Königstein) zwischen Falkenstein und dem Berg Altkönig (798 m) hindurch, über das Reichenbachtal hinweg bis hin zur B8 südlich von Glashütten. Der verkehrliche Nutzen wäre etwa so groß gewesen wie derjenige der Nordumgehung Oberursel, die ökologischen Auswirkungen auf das prominente Erholungsgebiet Hochtaunus jedoch verheerend. Angeblich hat der FDP-Politiker Fertsch-Röver stattdessen die heute noch akute Trasse der "Westumgehung" vorgeschlagen.

Deren Verlauf sollte damals von Kelkheim-Hornau durch das Braubachtal, zwischen Schneidhain und Rettershof hindurch, dann am Osthang des Naturschutzgebietes Steinkopf entlang und am Naturfreundehaus Billtalhöhe vorbei bis zur Einmündung in die alte B8-Trasse führen. Damals wurde die betroffene Landschaft im Gegensatz zum Feldberggebiet offenbar noch als Fläche für Land- und Forstwirtschaft ohne besondere Bedeutung für Ökologie und Freizeit betrachtet.

Ursprünglich war auch eine Südumgehung Schneidhain geplant, um die Verbindung vom Königsteiner Kreisel zur Auffahrt von der B 455 auf die Westumgehung nicht durch Schneidhain führen zu müssen. Diese Straße wäre zugleich die Anbindung für ein großes Bauerwartungsland im Süden von Schneidhain gewesen. Man kam später jedoch zu der Meinung, dass die Westumgehung den Stadtteil Schneidhain voraussichtlich nicht be- sondern entlasten würde. Auch war das Baugebiet Schneidhain-Süd im Flächennutzungsplan noch nicht ausgewiesen. Deswegen wurde die Planung dieser Umgehung nicht weiter verfolgt.

Beim Bau der B8-Zufahrt in Kelkheim, Ende der siebziger Jahre, wurde die abgegrabene Erde ohne behördliche Genehmigung zu einem Damm quer über das Liederbachtal aufgeschüttet. Auf diesem Damm errichteten ökologisch eingestellte junge Leute als friedlichen Protest ein Hüttendorf, welches eine Zeit lang eine Sehenswürdigkeit darstellte. Der später ermordete Hessische Minister Carry machte sich beim Establishment dadurch unbeliebt, dass er den Protestlern, obwohl sie seine politischen Gegner waren, in einer väterlichen Geste hundert Mark "zum Überleben" spendierte. 1981 wurde das Hüttendorf von der Polizei geräumt und der Damm abgetragen, weil die Querung des Liederbachtals mit einer Brücke erfolgen soll, um die Kaltluftströme nicht abzuriegeln. Die Erde des Dammes wurde im benachbarten Fischbach zum Bau der innerörtlichen Umgehung der B 455 verwendet. Damals soll es in

Fischbach Bürger gegeben haben, die von dem geplanten Straßenbau in ihrem Dorf erst Notiz nahmen, als der Damm vor ihrem Haus bis in Höhe des ersten Stockwerkes aufgeschüttet wurde und sämtliche Einspruchsfristen abgelaufen waren.

1985 wurde der Planfeststellungsbeschuß B8 Westumgehung Königstein vom Frankfurter Verwaltungsgericht aufgehoben. Im Dezember 1999 schlossen in Königstein in Anwesenheit von Ministerpräsident Koch die Städte Königstein und Kelkheim mit dem Land Hessen eine Verwaltungsvereinbarung. Danach werden die beiden Städte die damals auf 600 000 DM, drei Jahre später aber auf 1,02 Millionen Euro geschätzten Planungskosten für die Westumgehung zunächst vorstrecken. Nach dem Planfeststellungsbeschuß bzw. nach dem Abschluß der Baumaßnahme wird der Staat Hessen je eine Hälfte der Summe zinslos an die Städte zurückerstatten.

(1) Die Westumgehung Königstein wird voraussichtlich zwei neue Abkürzungstrecken für den Fernverkehr Frankfurt - Köln eröffnen: Höchst - Camberg und Bad Homburg - Camberg

Schon im Entwurf zum Generalverkehrsplan, Stand Oktober 1984, hat der damalige Umlandverband Frankfurt ausgeführt:

*"Die B8 neu zieht Durchgangsverkehre an, die bislang im Raum Kelkheim/Königstein nicht auftreten, und führt damit auch zu einer **Entlastung** der Autobahn-Eckverbindung A 66 - A3. ... Die Attraktivität der B8 neu bedingt eine Verkehrszunahme in Glashütten und erfordert hier die Planung einer Umfahrungsmöglichkeit." (Hervorhebung RG)*

Man dachte damals vorwiegend an die Möglichkeit, dass die Fahrzeuge, vor allem auch Lastwagen, auf der Strecke Frankfurt - Köln das Wiesbadener Kreuz abkürzend umfahren könnten, besonders wenn auch die Ortsumgehungen von Königstein bis Camberg gebaut wären. In der Tat wäre die Fahrstrecke vom Abzweig Höchst der A 61 bis zur Autobahnauffahrt Camberg auf der A 3 über die B8 um ein Drittel = ca 12 km kürzer als über das Wiesbadener Kreuz. Dieser neu auf die B8 gezogene Verkehr würde sich zwar nicht in den Ortsdurchfahrten von Königstein bis Camberg auswirken (sofern die Umgehungen vorhanden wären), er würde aber die Lärm-Emission der Umgehungsstraßen verstärken. Dabei bewirkt selbst eine minimale "Entlastung" einer stark frequentierten Autobahn wegen der großen Zahl der Fahrzeuge auf einer normalen Autostraße eine relativ starke Verkehrszunahme.

Inzwischen hat sich noch eine weitere Möglichkeit für die Entstehung eines unerwünschten Verkehrs ergeben: Vor einigen Jahren wurde die Nordumgehung Oberursel in Betrieb genommen. Diese ist eine Fortsetzung der Autobahn A 661, die den Norden Frankfurts sowie Bad Vilbel, Bad Homburg, Oberursel und andere Orte oder Ortsteile in dem dicht besiedelten Gebiet über das Homburger Kreuz mit der Autobahn A 5 Frankfurt-Kassel verbindet. Derzeit führt die günstigste Straßenverbindung vom Homburger Kreuz nach Köln auf Autobahnen über das Gießener Südkreuz und die Strecke Siegen - Olpe - Bergisch Gladbach (A 45 und A4).

Wenn die Westumgehung Königstein und eventuell weitere Umgehungen bis zur Autobahnauffahrt Bad Camberg gebaut wären, würde sich folgende Abkürzung der Strecke Homburger Kreuz - Köln (östlicher Autobahnring) ergeben: Umgehung Oberursel - Königsteiner Kreisel - Camberg und weiter auf der A 3. Sie brächte eine Ersparnis von 17 Kilometern an Fahrleistung, entsprechend etwa 10 %.

Paradoxe Weise wäre für diesen neuen Verkehr eine durch die Westumgehung entlastete Ortsdurchfahrt Königstein besonders attraktiv. Es gibt kaum eine Möglichkeit, zwischen Fahrzeugen mit Ziel Königstein und dem Fernverkehr Bad Homburg - Königstein - Camberg - Köln (und Gegenrichtung) zu unterscheiden. Man kann die Fahrer des Fernverkehrs, insbesondere der Pkw, nicht durch kontrollierbare Ver- und Gebote zwingen, statt der Ortsdurchfahrt Königstein den Umweg über Hornau und die Westumgehung zu nehmen.

Die bisherigen Ausführungen dieses Abschnitts haben einen Umstand außer Acht gelassen, der in Kürze relevant werden wird und gerade für das Projekt Westumgehung Königstein und ggf. weitere Ortsumgehungen eine entscheidende Rolle spielen dürfte: **Die Lkw-Maut**, das heißt die bevorstehende Einführung einer automatischen erhobenen Autobahn-Gebühr für Lastkraftwagen. Man kann erwarten, dass ein Lkw, der eine lange Fahrstrecke in einer bestimmten, gleichbleibenden Richtung zurücklegen muss, dafür eine vorhandene Autobahn benutzt und auch die Maut dafür zahlt, anstatt lange Strecken über Landstraßen und durch Ortschaften zu fahren. Anders jedoch, wenn eine gut ausgebaute Mautfreie Diagonalverbindung zwischen Autobahnen besteht, wie die B8 mit ihren Ortsumgehungen. Dann kann der Fuhrunternehmer auf dieser Strecke nicht nur Kilometer sparen, sondern auch noch bares Geld für die Maut.

Auf der oben erwähnten kürzeren Strecke Homburger Kreuz - Köln über Königstein - Camberg (und zurück) würde mit den 17 km Fahrleistung auch die entsprechende Autobahn-Maut entfallen. Dazu käme noch eine Ersparnis von 32 km Maut für das Fahren auf den Maut-

freien Bundesstraßen B455 und B8 . Man kann davon ausgehen, dass sich das Speditionsgewerbe diese Möglichkeit zur Kostensenkung nicht entgehen lassen wird.

Frage 1

Trifft es zu, dass durch die Westumgehung Königstein eine Diagonalverbindung Höchst-Camberg als Entlastung und Umgehung des Wiesbadener Kreuzes, sowie eine abkürzende Verbindung zwischen den Autobahnen Frankfurt-Kassel und Frankfurt-Köln entstehen könnte?

Wären solche Verkehrsströme unerwünscht oder im Gegenteil eine willkommene Verbesserung des Verkehrssystems?

Könnte die Einführung der Lkw-Maut eine Zunahme des Lkw-Anteils auf diesen Strecken verursachen?

(2) Lärm und Abgase in der Ortsdurchfahrt Königstein werden durch die Westumgehung keinesfalls drastisch vermindert, dagegen werden Teile von Kelkheim und Königstein neu belastet.

Ein oft und öffentlich gebrauchtes Argument der Befürworter des Straßenprojektes ist die Entlastung der Anwohner der Ortsdurchfahrten von Lärm und Abgasen der Kraftfahrzeuge. Im Jahr 1989 beantwortete der Hessische Staatssekretär Kirst eine Anfrage der ALK dahingehend, dass der maßgebliche Immissionsgrenzwert für Lärm an den Königsteiner Ortsdurchfahrten an keinem schutzwürdigem Gebäude überschritten werde. Wörtlich: Daher könnten "Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes bzw. des Landes Hessen leider nicht durchgeführt werden." Nach dieser Gesetzeslage dürfte der Lärmschutz innerhalb von Königstein auch heute noch keine offizielle Begründung für die Baumaßnahme Westumgehung darstellen. Es wäre inkonsequent, wenn die Behörden passiven Lärmschutz für die Betroffenen ablehnen müssten, dem Bau einer neuen Straße aber aus Gründen des Lärmschutzes zustimmen dürften.

Das Argument, durch die Westumgehung würden die Bewohner Königsteins insgesamt von Lärm entlastet, ist fraglich. Die alten Berechnungen der Straßenplaner sahen früher für die Ortsdurchfahrt eine Absenkung des Verkehrsaufkommens auf ca 50 % des bisherigen Wertes voraus. Das entspräche rechnerisch einer Verminderung des Verkehrslärms von 3 dB(A), was bekanntlich die Grenze zwischen "wesentlicher" und "unwesentlicher" Entlastung darstellt. Die derzeit laufende Planung spricht nur noch von minus 35%. Nach den Regeln der Akustik ist eine solche Veränderung von Menschen kaum noch wahrnehmbar. Um den Verkehrslärm auf das in reinen Wohngebieten übliche Niveau zu senken,

müßte man die Zahl der durchfahrenden Kfz um 90% und mehr vermindern.

Die Frage ist auch, ob die Planer in ihre Schätzungen der Entlastungswirkung gewisse Effekte mit einbezogen haben, die gerade wegen der Westumgehung neuen Verkehr in die Königsteiner Ortsdurchfahrt ziehen werden. Beispielsweise, dass ein Lkw auf dem Weg vom Homburger Kreuz nach Köln am bequemsten und billigsten fahren würde, wenn er die Ortsumgehung Oberursel, sowie neue Umgehungen von Glashütten, Esch, Würges und Camberg benutzen könnte, in Königstein jedoch die Ortsdurchfahrt (um den Umweg über Hornau zu sparen).

Zusätzlich würde die Westumgehung Lärm an anderen, derzeit noch ruhigen Stellen neu erzeugen. Sie würde relativ dicht an Kelkheim-Hornau und Königstein-Schneidhain vorbei ziehen und die dortigen Wohngebiete belasten. Im Sommer 1980 gab es folgenden Vorfall: Die erwähnten "Dammbesetzer" veranstalteten in ihrem "Hüttendorf" bis in die Nacht ein Fest mit Musik. Prompt beschwerten sich die Anwohner der etwa 400 m entfernt liegenden Hornauer Wohngebiete. Die Polizei schritt ein, und der Frankfurter Polizeipräsident (!) konstatierte in einer Pressemitteilung *"eine unzumutbare Lärmbelästigung"*. Etwa an der Stelle, wo damals Musik gemacht wurde, soll später eine hohe Brücke die Westumgehung über das Liederbachtal führen. Es ist kaum anzunehmen, dass der dann entstehende Verkehrslärm von den betroffenen Bürgern widerspruchslos hingenommen würde.

Sollte es tatsächlich dazu kommen, dass der abbiegende Verkehr aus Richtung Bad Homburg nach Glashütten und weiter nach Camberg (und zurück) vom Königsteiner Kreisel zwecks Entlastung der Königsteiner Ortsdurchfahrt über die B 519 zu der B8-Auffahrt bei Kelkheim-Hornau geleitet wird, dann entspräche der Lärm-Entlastung in Königstein eine Zunahme in Kelkheim-Hornau. Auch wenn die Ortsdurchfahrt Schneidhain der B 455 durch Umleitung über die Westumgehung für den Lkw-Verkehr gesperrt werden sollte, würden die umgeleiteten Lastwagen die Brücke bei Hornau benutzen.

Im Herbst 2002 forderte die Bad Sodener Stadtverordnetenversammlung aus Gründen des Lärmschutzes die Einführung von Tempo 100 auf dem schon bestehenden Teil der B8 zwischen Höchst und Kelkheim, der seinerzeit zur Umgehung ihrer Stadt errichtet wurde. Die Begründung: Trotz der beträchtlichen Entfernung würden die Fahrgeräusche in Bad Soden bei hohen Geschwindigkeiten noch als störend empfunden. Eine vergleichbare Lärmquelle für Königstein wäre die B8-Westumgehung dort, wo sie in Sichtverbindung zu

den Gebieten Ölmühlweg und Grüner Weg in Königstein an der Ostflanke des Berges Steinkopf entlang verlaufen und den Westrand von Königstein beschallen würde.

Besondere Beachtung sollte die Möglichkeit einzelner, nächtlicher Schallereignisse finden, die durch Lkw-Verkehr entstehen könnten: Es könnte nicht verhindert werden, dass die als Entlastung für den Berufsverkehr gedachte Westumgehung auch als günstige Abkürzung vom Schwerverkehr genutzt wird, der bekanntlich rund um die Uhr unterwegs ist. Die geplante Straßentrasse führt am Osthang des Steinkopfes entlang. Zwischen der Kreuzung mit der Ruppertshainer Straße L3369 und dem Plateau der Billtalhöhe sind auf einen Kilometer 100 m Höhenunterschied zu überwinden. Das Geräusch von Lastwagen, die nachts diese Steigung von 10% hinauf fahren, würde ungebrochen bis in die westlichen Teile von Königstein dringen und vermutlich Proteste der Bevölkerung hervorrufen. Eine Schallschutzmaßnahme an dieser Stelle wäre sehr aufwändig.

Auch das Abgas-Argument wurde populistisch gehandhabt: Ein früherer Königsteiner Bürgermeister rechnete vor, welche Mengen an Abgasen die Motoren der an den Ampeln in Königstein wartenden Fahrzeuge im Leerlauf ausstoßen. Abhilfe, so der Bürgermeister, müsse durch die Westumgehung erfolgen. Die nächstliegende Abhilfe wäre jedoch die Verkürzung der Wartezeiten an den Ampeln. Deswegen sollen nach der zur Zeit geplanten Optimierung der vorhandenen Ortsdurchfahrt Computer-gesteuerte Ampeln die stärksten Autoströme zügig durch das Stadtgebiet leiten. Übrigens gibt es heute auch Autos, deren Motor bei Stillstand automatisch abschaltet und unnötige Abgase nicht nur in Königstein vermeidet, sondern überall.

Frage 2

War die Stärke des Verkehrslärms an der Ortsdurchfahrt Königstein der B8 einer der Gründe, aus welchem die B8 Westumgehung Königstein in den vordringlichen Bedarf hochgestuft wurde?

(3) Königstein und Kelkheim bezahlen nur die Planungen für ihre eigene Umgehungsstraße und berücksichtigen nicht die Belange der am weiteren Verlauf der Strecke liegenden Gemeinden Glashütten, Esch, Würges und Bad Camberg.

Die beiden planenden Städte wollen den Durchgangsverkehr aus ihren Zentren entfernen. Dementsprechend enden unseres Wissens die von ihnen bezahlten Planungen dort, wo die Straße nach Umgehung ihrer Stadtgebiete in Nordrichtung wieder in die alte B8-Trasse einmündet, also vor Glashütten. Der Berufsverkehr in den Hintertaunus, in dessen

Spitzenzeit die Staus vor Königstein auftreten, die als Hauptargument für die Umgehung angeführt werden, endet aber keinesfalls in Glashütten. Er verteilt sich etwa in dem Dreieck Königstein - Limburg - Usingen. Dazu kommt möglicherweise noch Verkehr, den die Westumgehung von anderen Straßen abziehen könnte.

Schon bei den Planungen der achtziger Jahre wurde auch eine Umfahrung von Glashütten für erforderlich gehalten. (Vgl. Abschn. 1) Nach Presseberichten soll die Glashüttener Bürgermeisterin Nothacker im Februar 2002 schriftlich bei dem zuständigen Hessischen Minister Posch darauf gedrungen haben, dass die Glashüttener Belange bei der Planung berücksichtigt werden, was ihrer Ansicht nach bis dahin nicht geschehen sei. Möglicherweise geht es dabei um die Frage der Ortsumgehung Glashütten. Die Antwort des Ministers ist uns nicht bekannt. Der Ortsverband der CDU in Glashütten hat sich Pressemeldungen zufolge *"für den Weiterbau der B8"* ausgesprochen. Wir wissen jedoch nicht, ob dies die alte Forderung nach der Westumgehung ist, oder ob mit "Weiterbau" die Schaffung weiterer Ortsumgehungen in Richtung Norden, insbesondere für Glashütten, gemeint ist.

Angeblich existieren bei den zuständigen Ämtern für die Umgehung Glashütten bereits konkrete Vorstellungen. Diese wären jedoch nicht problemlos zu verwirklichen. Weil westlich unterhalb des alten Ortskerns umfangreiche neue Baugebiete entstanden sind, soll die Umgehung östlich und oberhalb geführt werden. Vom östlichen Ortsrand (Höhe ca 550 m) bis zum Gipfel des Berges "Glaskopf" (687 m) beträgt die Entfernung ca 650 m. Das Gelände ist bewaldet und Teil des für Frankfurt sehr wichtigen Erholungsgebietes Hochtaunus. Die Straße würde den historischen Limes, an welchem ein stark frequentierter Wanderweg entlang läuft, durchschneiden. Die Umgehungsstraße würde vor allem den Autoverkehr erleichtern, aber die Schall-Immissionen in den angrenzenden Wohngebieten keinesfalls drastisch senken. Möglicherweise würden speziell die an der jetzigen Ortsdurchfahrt ansässigen Geschäftsleute und Gastwirte die Umleitung des Durchgangsverkehrs nicht gerne sehen.

Es ist damit zu rechnen, dass nach dem etwaigen Bau der Westumgehung Königstein viele Bewohner von Glashütten, aber auch von Esch, Würges und vor allem Camberg ebenfalls Anspruch auf eine Umgehung ihrer Orte anmelden. Würden alle diese Umfahrungen gebaut, dann wäre damit die Autobahn-Entlastung Höchst - Camberg geschaffen, die wiederum zusätzlichen Verkehr auf die B8 ziehen würde.

Im übrigen ist Königstein, abgesehen von Bad Soden, in der Kette der an der B8 liegenden Gemeinden von Höchst bis Camberg, die einzige, die schon eine Umgehung hat. In den fünfziger Jahren verlief die B8 noch

mitten durch den alten Ortskern, etwa so wie heute in Bad Camberg. Die derzeitige Ortsdurchfahrt ist eine Umgehung, welche den Verkehr vom nördlichen Ortsende am alten Stadtkern vorbei durch einen betonierten Einschnitt neben dem Sonnenhof bis zum ebenfalls nach dem Krieg errichteten "Königsteiner Kreisel" führt, an dem die nord-südlichen, ost-westlichen und innerstädtischen Verkehre miteinander verflochten sind. An der Ortsdurchfahrt liegt vor allem das Kurbad sowie ein Gewerbegrundstück der Limburger Straße. Die Mietshäuser direkt an der Straße wurden von der Stadt nachträglich dorthin gebaut. Auf diese bezieht sich vor allem der Bescheid von Staatssekretär Kirst (**Abschn. 2**)

Die Ortsdurchfahrt soll nach einer derzeit laufenden Planung durch einfache Maßnahmen, wie Bereinigungen in Kreuzungsbereichen, zentral gesteuerte Verkehrsampeln und Umbau des Kreisels leistungsfähiger gemacht werden. Die Planungen sind fertig. Im Sommer 2002 billigte die Stadtverordnetenversammlung Königstein das Vorhaben einstimmig. Man verspricht sich in Königstein davon eine wesentliche Abnahme der Staus im Berufsverkehr und eine verbesserte Zufahrt zum Stadtzentrum.

Frage 3

Betrachtet der Bundesverkehrsminister nach der Übernahme der Westumgehung Königstein in den vordringlichen Bedarf auch den Bau weiterer Ortsumgehungen, beispielsweise Glashütten, Esch, Würges oder Bad Camberg, als vordringlich oder wären die genannten Ortsumgehungen eigenständige, von der Westumgehung Königstein unabhängige Projekte?

(4) Durch die B8 Westumgehung würden Kfz-Staus in Frankfurt statt in Königstein entstehen.

Die Umgehung von Königstein und Kelkheim wird den Verkehr aus dem Hintertaunus jeweils zur Spitzenzeit räumlich und zeitlich beschleunigen und damit konzentrieren. Das südliche Ende dieses Straßensystems wäre nach wie vor die Einmündung der B8 auf die A 66 bei Höchst. Auf dieser treten zu Spitzenzeiten Staus auf, die schon jetzt gelegentlich auf die B8 zurück wirken. Nach dem etwaigen Bau der Umgehung würden pro Zeiteinheit mehr Einpendler von der B8 auf die A66 fahren wollen als heute. Den Zeitgewinn durch die Westumgehung würden die Autofahrer durch Staus im Stadtgebiet von Frankfurt wieder verlieren.

Schon der frühere Frankfurter Oberbürgermeister Brück sagte, *neue Straßen, die auswärts wohnende Berufstätige verlockten, mit dem Auto in die Stadt zu fahren, dürfe es nicht mehr geben.* (FAZ 11.9.87). Dem lag

die schon damals vorhandene Erkenntnis zugrunde, dass die Einpendler aus dem Umland im Ballungszentrum erheblich mehr Behinderungen des fließenden und ruhenden Verkehr verursachen als in ihren jeweiligen Heimatorten.

Der Gedanke, man würde in den Großstädten besondere Häuser errichten müssen, um die Autos darin abstellen zu können, war vor Jahrzehnten noch ungewohnt. Inzwischen gelten selbst Parkhäuser in der Innenstadt als Platzverschwendung. In Frankfurt wurden zwei solcher Häuser abgerissen und durch Gebäude ersetzt, in denen vermutlich zusätzliche Arbeitspendler beschäftigt werden.

Der alte Grundsatz *"die Motorisierung wird unaufhaltsam weiter zunehmen"* (so dass auch das Straßennetz ständig verdichtet werden müsste), sollte einmal hinterfragt werden. Es gibt ein Diagramm (Quelle: Deutscher Bundestag Drucksache 13/7400), nach welchem der Benzinverbrauch je Einwohner mit zunehmender Besiedlungsdichte stark abnimmt. Der Grund: *"Für dichtbesiedelte Städte ist das Auto das schlechteste aller denkbaren Verkehrsmittel"* und: *"Eine wachsende Siedlungsdichte wird möglicherweise nicht die Zahl der Automobile einschränken, aber sicherlich - und dies ist das Entscheidende - ihren Gebrauch. Das Auto wird uns auch in Zukunft erhalten bleiben, aber als Massentransportmittel in den Städten wird es scheitern. Um so wichtiger sind alternative Mobilitätskonzepte: Nahverkehrsmittel, Car-sharing etc."* Diagramm und Kommentar stammt aus dem Buch "Lexikon der Öko-Irrtümer, Fakten statt Umweltmythen", dessen Autoren man sicher keine Auto-feindliche Gesinnung nachsagen kann.

Auch die demografische Entwicklung - Bevölkerungszahl abnehmend, Anteil der Alten zunehmend - deutet nicht auf einen immer weiter steigenden Bedarf an Autostraßen.

Frage 4

Ist bei der Höherstufung der B8 Westumgehung in den vordringlichen Bedarf eine ungünstige Auswirkung auf die Verkehrssituation in der Innenstadt von Frankfurt in Betracht gezogen worden, oder sind solche Auswirkungen nicht zu erwarten?

(5) Möglichkeiten zur Vermeidung von Verkehrsstaus durch Verminderung des Verkehrsaufkommens werden nicht beachtet.

Eine wesentliche Ursache für die Auto-Staus im Berufsverkehr, die bekanntlich das wichtigste Argument der Befürworter der Westumgehung sind, ist die geringe Besetzung der Pkw. Nach zwei von uns durchgeführten Zählungen am Königsteiner Kreisel (1993 und 2000)

waren im Berufsverkehr etwa 80 bis 90 Prozent der Pkw nur mit einer Person, dem Fahrer, besetzt. Der Anteil an Lkw ist zu den Spitzenzeiten sehr gering. Schon die Erhöhung der Auslastung der Pkw auf durchschnittlich zwei Personen könnte die Gesamtzahl der Kfz in der Ortsdurchfahrt Königstein ungefähr in dem Maße vermindern, wie es von der Westumgehung erwartet wird.

Die individuellen Autofahrer lehnen bisher jede Einschränkung in der Nutzung ihres Fahrzeugs stets mit dem Argument ab, Start, Ziel und Ankunftszeit ihrer Fahrt sei mit den Daten der anderen Straßenbenutzer unvereinbar. Nur gelegentliche Ausnahmesituationen zeigen, dass es auch anders gehen würde. Beispielsweise konnte ich, als ich noch täglich mit der Eisenbahn von Königstein zu meiner Arbeitsstelle in Höchst fuhr, feststellen, dass bei plötzlichen Wintereinbrüchen die Züge mit verhinderten Autopendlern überfüllt waren. Sicher könnten die öffentlichen Verkehrsbetriebe solche Zufallskundschaft noch besser bedienen, wenn sie zu Stammgästen würde.

Bei Industrie-Mitarbeitern mit festgelegten Arbeitszeiten (und begrenztem Familien-Budget) ist es gang und gäbe, dass sich Arbeitspendler zu Fahrgemeinschaften von bis zu vier Personen zusammen schließen. Mit Computer, Handy und gutem Willen wäre Ähnliches in geeigneter Weise vielleicht auch für den gehobenen Autonutzer zu organisieren.

Vor Jahren gab es (mindestens) einen Schnellbus, der aus einer Umlandgemeinde täglich einmal direkt ohne Halt nach Frankfurt/Stadtmitte und zurück verkehrte. Er war für Besucher und Arbeitspendler eine günstige Lösung, wurde jedoch zum Bedauern vieler Bürger eingestellt, vielleicht um den S- und U-Bahnen keine Konkurrenz zu machen. Nun da der schienengebunden ÖPNV gut angenommen wird, wären solche Schnellbusse eventuell geeignet, weiteren Besuchern oder Arbeitspendlern eine günstige Alternative zum Auto zu bieten.

Es charakterisiert eine weit verbreitete aber nicht mehr zeitgemäße Denkweise in unserer Gesellschaft, dass der Nutzer eines Naherholungsgebietes als eigensüchtig gilt, wenn er die Erhaltung der Naturlandschaft fordert, nicht aber der Autofahrer, der wie selbstverständlich erwartet, auf Kosten der Allgemeinheit zu jeder Zeit, jede Strecke, ohne Stau und allein im Auto fahren zu können. Dabei sind Autorallys quer durch Europa, schwere Geländefahrzeuge die nur auf befestigten Straßen bewegt werden, zweisitzige Personenkraftwagen mit mehr als 200 PS, Pkw-Anhänger für Reitpferde und dergleichen ein Beweis, dass auch ein Teil des Autoverkehrs auf das Streben nach Spaß und Spiel zurückzuführen ist.

Aufgrund solcher Denkungsart ihrer Wähler war es für Politiker seit Jahrzehnten der bequemste Weg, Mobilitätsprobleme durch Bereitstellung von Landschaft und Steuergeldern für den motorisierten Individualverkehr zu lösen. Es sollte einmal überlegt werden, ob heute in Zeiten zunehmender Verknappung von Landschaft und Investitionsmitteln diese Ideologie noch eine sinnvolle Entscheidungsgrundlage darstellt.

Frage 5

Werden im Bundesverkehrsministerium bezüglich des Verkehrsaufkommens durch Autopendler in den Ballungsräumen auch andere Entlastungskonzepte in Betracht gezogen als die Verdichtung des Straßennetzes?

(6) Bauland für Straßen zum Preis von Grünflächen ist eine versteckte Subventionierung des Straßenverkehrs.

In das veraltete Denkschema "Technik schlägt Natur" paßt auch die Subventionierung des Kraftverkehrs durch Bereitstellung von so gut wie kostenlosem Bauland für den Straßenbau. Bekanntlich werden neue Straßen bevorzugt durch Wiesen und Wälder gelegt, die sich als unwiederbringlicher nationaler Besitz in der Obhut des Staates befinden. Da solche Gebiete aus gutem Grund durch Flächennutzungspläne und Naturschutzgesetze dem Zugriff privater Investoren entzogen sind, gibt es dafür auch keinen Marktpreis. Es ist aber eine allgemein bekannte Tatsache, dass Äcker, Wiesen und Wälder zehnfach bis hundertfach im Wert steigen, wenn sie zu Bauland werden. Wer solches Land trotzdem zum Preis für Grünland veräußert, verschenkt Geld.

Würde beispielsweise eine hessische Kommune ein ihr gehörendes Wald- oder Wiesengelände als Bauland für Wohnen oder Gewerbe veräußern, dann hätte sie §109 HGO zu beachten, der vorschreibt: *Vermögensgegenstände dürfen in der Regel nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden;* und § 7 GemHVO: *Die Einnahmen sind einzeln nach ihrem Entstehungsgrund, die Ausgaben nach Einzelzwecken zu veranschlagen. Vermögenserlöse und Kapitalrückflüsse sind bei dem betreffenden Verwaltungszweig zu veranschlagen.* Der Sinn dieser Vorschriften ist einleuchtend: Die Gemeinden sollen einzigartigen Besitz, wie Grundstücke, wenn überhaupt dann nur zum vollen Gegenwert verkaufen. Sie sollen den Erlös nachprüfbar einem Zweck zuführen, der den Abgang von Anlagevermögen rechtfertigt. Wir gehen davon aus, dass Gesetze, die einer ordnungsgemäßen Haushaltsführung der Kommunen dienen, auch Entsprechungen auf Bundesebene haben.

Auf unser Problem bezogen würde das heißen: Der Erlös aus der Überlassung von unbebauter Landschaft aus dem vom Ministerium für

Landwirtschaft und Forsten verwalteten Vermögen an das vom Verkehrsministerium verwaltete, in Bundesstraßen angelegte Vermögen ist ein Etatposten des erstgenannten Ministeriums. Dessen Beamte haben mit den ihnen zustehenden Finanzmitteln eigenständige, im Bundeshaushalts aufgeführte Aufgaben zu erfüllen. Sie würden, analog den Verhältnissen in einer Kommune, ihre Pflicht verletzen, wenn sie Anlagevermögen ohne triftigen Grund unter Wert veräußern würden.

Bundespolitiker, die man auf das Missverhältnis zwischen Preis und Zweck des Straßenbaulandes anspricht, entgegnen meist mit der Redensart von dem Geld, welches "nur von der einen in die andere Tasche des Staates geschoben würde." Grünland wird bekanntlich nicht erst dann zu Bauland wenn es bebaut ist, sondern sobald die Bebaubarkeit festgestellt ist. Warum wird dann stets der (alte) Grünlandpreis "von der einen in die andere Staats-Tasche geschoben" und nicht der (neue) Baulandpreis?

Frage 6

Wird der Preis für die Übertragung des Baulandes für die Westumgehung Königstein an die Straßenbau-Behörden dem Preis für Grünland entsprechen oder dem für Bauland oder geht der Preis für Grundstücke aus Bundes- oder Staatsbesitz überhaupt nicht in die Kostenrechnung des Straßenprojektes ein?

(7) Das in Aussicht genommene Straßenbaugelände ist naturnahe Landschaft und ein wichtiges Naherholungsgebiet im Vortaunus

Als vor mehreren Jahrzehnten die Trasse für die geplante Umgehungsstraße in der Landschaft westlich von Königstein ausgesucht wurde, galt noch die Arbeitshypothese der Straßenbaubehörde, wonach der Wert einer nicht für Bauwerke genutzten Landschaft gleich ihrem land- und forstwirtschaftlichen Ertrag sei. Freizeit und Erholung wurden damals - auch in der Politik - den verkehrlichen Belangen grundsätzlich nachgeordnet. Inzwischen hat in den Randzonen der Ballungsgebiete die Besiedelung deutlich zugenommen und die Größe der verbliebenen Restflächen an unbebauter Landschaft abgenommen. Gleichzeitig entstand in der Bevölkerung ein Streben nach Bewegung im Freien und Nutzung leicht erreichbarer Grünflächen.

Dementsprechend hat gerade das Plangebiet für die Westumgehung heute erhebliche Bedeutung als Erholungslandschaft: Es kann von Kelkheim, Königstein und Ruppertshain bequem zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden. Es gibt den Rettershof als viel besuchtes Ausflugsziel mit Pferdehof, Landwirtschaft und zwei gastronomischen Betrieben. Nahe Ruppertshain am Waldrand besteht ein weiterer Pferdehof.

Täglich nach Feierabend sieht man in dem gesamten Bereich Jogger, Biker und Wanderer. An Wochenenden mit sonnigem Wetter sind viele Wanderwege fast überlaufen von Besuchern jeglichen Alters, darunter viele Familien mit Kindern. Wegen der beiden Pferdehöfe wird das Gebiet regelmäßig von Reitern aus dem Ballungsraum besucht. Vor Jahren wollte die Stadt Kelkheim als Eigentümerin die zum Rettershof gehörenden Felder aus Kostengründen zu einem Golfplatz umbauen. Die Bürger von Kelkheim haben dies durch einen Bürgerentscheid verhindert.

Näher an Königstein liegt ein Wald mit mehreren Quellgebieten, weiterhin eine für den Taunus-Südhang typische Streuobstwiese, der Bangert. An dessen oberem Ende an der Straße nach Ruppertshain liegt ein Informations- und Schulungszentrum der Dresdner Bank. Der Bangert sollte in den siebziger Jahren Jahren mit einer Art Trabantenstadt bebaut werden. Nach längeren öffentlichen Diskussionen wurde dies von der Stadtverordnetenversammlung endgültig abgelehnt. Heute ist der Bangert ein geplantes Naturschutzgebiet und Teil des Regionalparks Rhein-Main.

Im Juni 1982 schrieb die Königsteiner Kurverwaltung unter dem Titel "Urlaub zu Hause" im Königsteiner Mitteilungsblatt: *"Stoltzeplätzchen, Billtal, Braubach, Tal der Roten Mühle sind ideal für Verdauungs- und Abendspaziergänge weitab vom Straßenverkehr."* Mit dieser Aufzählung landschaftlicher Reize in der Umgebung von Königstein - weitab vom Straßenverkehr (!) - hat die Kurverwaltung ziemlich treffend das Gebiet beschrieben, in welchem die Westumgehung gebaut werden soll, denn: Die "Rote Mühle" ist ein Ausflugsokal in dessen Sichtweite die B8 auf einer hohen Brücke oberhalb von Kelkheim-Hornau das Liederbachtal und die Eisenbahnlinie queren soll. Weiter verläuft die neue B8-Trasse durch eine Streuobstwiese und dann in Hörweite parallel zum Braubachtal. Weiter oben soll sich die Trasse am Abhang des Naturschutzgebietes Steinkopf (in Sicht- und Hörweite der Königsteiner Wohngebiete Ölmühlweg und Grüner Weg) entlang ziehen. Am östlichen Fuß des Steinkopfes liegt eine von dem Frankfurter Heimatdichter Stoltze im 19. Jhdt. oft besuchte romantische Gebirgsschlucht, das Billtal mit dem sogenannten Stoltzeplätzchen. Dort befindet sich ein Trinkwasserstollen, der bis unter die geplante Trasse in den Berg hinein führt.

Zum allgemeinen Thema Trinkwasserstollen findet sich in dem Entwurf des Landschaftsrahmenplanes vom Mai 1999 folgende Stellungnahme der Stadt Königstein: *"Allein in Königstein im Taunus macht der Anteil der Eigenversorgung an der Trinkwassergewinnung rund 70% aus. Auch die spezifische Situation der Taunusgesteine, also die häufig anzutreffende Klüftigkeit der Taunusquarzite, teils fehlende*

Deckschichten des Grundwasserleiters etc. und die möglichen Folgen für die geologisch bedingte Verschmutzungsempfindlichkeit sind aufgrund ihres wichtigen Informationsgehaltes in die Datenerfassung aufzunehmen."

Im weiteren Verlauf soll die Straßentrasse zwischen dem Naturfreundehaus mit dem daneben liegenden Campingplatz und den Fischteichen auf der Billtalhöhe hindurch laufen. Kurz danach ist eine ausladende verkehrliche Verknüpfung mit der vorhandenen B8 geplant.

Ein weiteres Argument von CDU und FDP für den Bau der Westumgehung, aus dem deren Gerinschätzung der landschaftlichen Lage Königsteins hervorgeht, ist die Befürchtung, die Stadt riskiere infolge der hohen Abgasbelastung in der Ortsdurchfahrt der B8 den Verlust des Prädikats "Heilklimatischer Kurort" und damit einen wichtigen Standortvorteil.

Königstein hat kein eigenes Kurviertel, und die Innenstadt ist hier ebenso wenig wie in anderen Heilbädern der heilklimatische Bezirk. Das Königsteiner Heilklima beruht vielmehr auf den städtischen Parks und der umgebenden Landschaft. Am östlichen Stadtrand von Königstein lag früher ein ausgedehntes Wiesengelände. Dort werden in zunehmendem Maße Gewerbegebiete und Sportanlagen ausgebaut. Dort liegt auch der bei zahlreichen Besuchern aus dem Ballungszentrum beliebte Opelzoo und seine Parkplätze. Das Gelände wird von der B 455 durchzogen. Von einem Heilklima kann dort nicht mehr gesprochen werden.

Somit ist das im Westen an die Stadt grenzende (seinerzeit von der Kurverwaltung für Spaziergänge empfohlene) Gebiet wichtig für das Prädikat "heilklimatisch". Von dorthier kommen die Lufströme bei West-Wetterlage nach Königstein. Wer also wirklich zur Erhaltung des Heilklimas beitragen möchte, sollte keinesfalls den Verkehrs aus der Stadt in eben dieses Gebiet verlagern wollen.

Übrigens hat die Furcht vor Autoabgasen im Heilklima die beiden Parteien nicht davon abgehalten, dort wo der Stadtpark in den Burghain übergeht einen Auto-Abstellplatzes für die städtischen Bediensteten zu planen.

Frage 7

Haben bei der Anhebung der B8 Westumgehung in den vordringlichen Bedarf nur verkehrspolitische Gründe eine Rolle gespielt oder wurde dabei auch die Bedeutung des Plangebietes für Naherholung und Naturhaushalt in Betracht gezogen?

(8) Bestimmte Politiker ignorieren den erholungsuchenden Mitbürger

Im Juni 2003 stand in einer Presseerklärung: *"Und für uns, die Ortsverbände von CDU und FDP (Anm.: in Königstein) steht eindeutig der Mensch im Vordergrund des Handelns. Dabei sind sich beide Parteien ihrer hohen Verantwortung auch für die Tier- und Pflanzenwelt bewusst."* ... *"Man habe es hier mit einem schwierigen Abwägungsprozess bezüglich einer sehr differenzierten Interessenlage zwischen Mensch und Natur zu tun"* . Wenig später in einer anderen Pressemitteilung: Man sei *"zuversichtlich dass sowohl dem Menschen gedient, als auch die Natur ausreichend berücksichtigt werden kann."* (Hervorhebungen RG).

Dass mit dem Menschen, der im Vordergrund des Handelns von CDU und FDP steht wenn sie den Bau der Westumgehung im Erholungsgebiet betreiben, nicht die Anwohner der Ortsdurchfahrten gemeint sein können, folgt aus dem Missverhältnis zwischen großer Baumaßnahme und kleiner Entlastung (Vgl. Abschn. 2) . Die übrigen Einwohner von Kelkheim und Königstein erhalten allenfalls zusätzlichen Lärm durch die neue Umgehungsstraße und brauchen sie nicht. Gedient ist durch die Westumgehung allein dem Menschen, der hinter dem Steuer eines Autos sitzt oder Spediteur ist. (Vgl. Abschn. 1)

Im Mai 1999 wurde in der Königsteiner Stadtverordnetenversammlung der Entwurf des Landschaftsrahmenplanes beraten. Dieser beruht auf dem Bundesnaturschutzgesetz. In einem Besonderen Abschnitt wird dargelegt, dass darin *"die Biotopverbundkonzeption eine herausragende Stellung einnimmt"*. Dabei wurde jedoch auf Betreiben von CDU und FDP in die Bedenken und Aregungen folgende Klausel eingebaut: *"Die Flächen des gesamten B8-Trassenkorridors sind aus dem Biotopverbund herauszunehmen. Dies betrifft im wesentlichen die Flächen des Waldgebietes am Steinkopf."*

Die Begründung lautet: *"Die geplante Streckenführung B8 durchschneidet nach der jetzigen Darstellung zukünftige 'wertvolle Biotopverbundflächen' (planerische Festsetzung) und könnte sich bei dieser jetzigen Ausweisung als konfliktrüchtige Planung erweisen. Die Flächen der gesamten Trasse sind daher vollständig aus dem Biotopverbund herauszunehmen."*

Das heißt: Der Plan, in dem die Biotopverbundkonzeption ausdrücklich eine herausragende Stellung einnimmt, wird gut geheißten. Dass die geplante Straße wertvolle Biotopflächen zerschneidet, wird anerkannt. Um den Konflikt zu lösen, wird die Straßentrasse als nicht zum Biotopverbund gehörend definiert, so als hätte eine gewissermaßen auf

neutralem Gelände liegende Straße keine Zerschneidungswirkung mehr. Mit diesem Federstrich ist der Weg frei für die Zerschneidung des Naherholungsgebietes durch eine Autostraße. Das also ist die aus der "hohen Verantwortung für die Tier- und Pflanzenwelt" getroffene Lösung von CDU und FDP für den "schwierigen Abwägungsprozess" in der "sehr differenzierten Interessenlage zwischen Mensch und Natur".

Die geringschätzigste Behandlung von Natur und Landschaft geht auch aus dem Verhalten des Hessischen Umweltministers (CDU) bei der Meldung von Flächen des Landes Hessen nach den europäischen Naturschutzrichtlinien hervor. Erst nach Androhung von Zwangsgeldern wegen des "Meldedefizits" innerhalb der Aktion "Natura 2000" entschloss sich der Minister zur Nachmeldung. Vielleicht ist sein verspäteter Arbeitseifer noch mehr auf die Befürchtung zurückzuführen, die Verwaltungsgerichte könnten wegen fehlender Meldung von Natura-Gebieten Bauprojekte im Außenbereich stoppen. (FR 3.7.03)

Das eigentlich Bestürzende an der Denkweise der genannten Parteien ist aber die Selbstverständlichkeit, mit der sie die zahlreichen Nutzer des Naherholungsgebietes übergehen. Niemand wird bezweifeln, dass die beiden Parteisprecher in ihre Presseerklärungen mit Leichtigkeit noch eine weitere wohlklingende Floskel hätten einbauen können, wie z.B. "unter größtmöglicher Schonung des Naherholungsgebietes", wenn ihnen rechtzeitig eingefallen wäre, dass es außer Tieren, Pflanzen und Autofahrern in unserer engeren Umgebung auch noch Menschen gibt, für die der regelmäßige geruhsame oder sportliche Aufenthalt in freier Landschaft ein Stück Lebensqualität ist.

Es gibt aber auch Umstände, unter denen sich hochrangige Sprecher von CDU und FDP durchaus der erholungsuchenden Mitmenschen annehmen. Am 22.8.2003 wurde im Freilichtmuseum Hessenpark das "Taunus-Tourist-Info" gegründet, mit dem Ziel, *"die touristischen Angebote der Region besser zu vermarkten"*. (FAZ 23.8.03) Vertreter mehrerer Landkreise und Kommunen waren anwesend. Der Landrat des Hochtaunuskreises (CDU), der gegen eine Autostraße in seinem Naturschutzgebiet Steinkopf nichts einzuwenden hat, möchte *"die Marke Taunus in ganz Deutschland zu einem überregionalen Begriff machen"*. Ein Staatssekretär im Wiesbadener Wirtschaftsministerium (FDP) steuerte eine interessante Erkenntnis bei: *"Es stelle sich immer mehr heraus, dass touristisch interessante Gebiete nur bei hinreichender Größe gut vermarktbar seien."* Es war derselbe Staatssekretär, der am 29.11.1999 im Königsteiner Hotel Sonnenhof zusammen mit seinem Ministerpräsidenten (CDU) die Verwaltungsvereinbarung über die Planung der Autostraße

unterschrieb, nach welcher die im Landschaftsrahmenplan definierten "wertvollen Biotopverbundflächen" wieder zerteilt werden sollen.

Wir nehmen dies zum Anlass für die Bitte an die genannten Herren, bei ihrem lobenswerten Bemühen um Bereitstellung von Erholungslandschaft nicht nur zahlende Gäste von auswärts zu berücksichtigen, sondern auch die ihnen direkt anvertrauten Bewohner unserer Dörfer, Städte und Landkreise. Auch diese erbringen einen persönlichen Beitrag für das wirtschaftliche Wohlergehen unseres Bundeslandes und haben es nicht verdient, dass ihre angestammten Naherholungsgebiete dem Straßenbau geopfert werden.

Frage 8

An welches Ressort der Bundesregierung können sich diejenigen Bürger wenden, die ein Naherholungsgebiet im Ballungsraum erhalten wollen? Landwirtschaft und Forsten? Umwelt und Naturschutz? Gesundheit?

(9) Die gegenwärtig finanzielle Situation in Deutschland spricht gegen jede Art von Verpflichtungsermächtigung für künftige Investitionen

Die sattsam bekannte Verschuldung von Bund, Ländern und Kommunen sollte an sich alle Verantwortlichen für die öffentlichen Haushalte zu strenger Sparsamkeit veranlassen, insbesondere zur Vermeidung von nicht zwingend erforderlichen Ausgaben.

Die Schulden der der Stadt Königstein incl. der stadteigenen Betriebe und Gesellschaften mit eigener Haushaltsführung, für deren Schulden die Stadt bürgt, wuchsen von 1992 bis 2002 pro Jahr um durchschnittlich 5,9 % auf 3800 € je Einwohner. (Zum Vergleich: Volumen des Verwaltungshaushaltes: Anstieg 3,9 % pro Jahr auf 1600 € je EW und Jahr).

In diesen zehn Jahren wurden ca 830 € je EW aus Grundstücksverkäufen erzielt, jedoch nicht zum Schuldenabbau verwendet. Trotzdem wurden ca 62 € je EW für die B8-Planung aufgewendet, die bekanntlich nicht zu den Aufgaben einer Kommune gehört.

Ganz Deutschland befindet sich derzeit in einer Rezession, die möglicherweise langwieriger sein wird als die Rezessionen von 1967, 1975, 1982 und 1993. Namhafte Experten wie zum Beispiel der BDI-Präsident Rogowski meinen, dass nur durch eine längere Periode mit einem Wirtschaftswachstum von 3 % pro Jahr die gegenwärtige Arbeitslosigkeit abgebaut werden kann. Ein solches Wirtschaftswachstum kann es nicht geben, denn dazu müsste sich die

jährliche Zunahme des BIP, die seit 1950 im Durchschnitt ca 30 Mrd € pro Jahr betrug, plötzlich auf ca 60 Mrd € pro Jahr verdoppeln.

Im Gegensatz zum Bruttoinlandsprodukt, welches linear wächst, ist die Verschuldung der Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden in den letzten fünfzig Jahren exponentiell gewachsen und zwar um durchschnittlich 6,7 % pro Jahr. Dementsprechend haben die öffentlichen Haushalte im Durchschnitt der vergangenen Jahrzehnte ab 1950 jedes Jahr folgende Summen als neue Kredite aufgenommen :

bis 1961 =	5,4	Mrd € pro Jahr
bis 1971 =	6,5	"
bis 1981 =	22,0	"
bis 1991 =	28,3	"
bis 2001 =	48,5	"

Unsere Gesellschaft hat also den erfreulichen jährlichen Zuwachs an Nationaleinkommen von ca 30 Mrd €/a durch eine immer höhere Verschuldung noch aufgestockt, möglicherweise um "vordringlichen Bedarf" verschiedenster Art befriedigen zu können.

Erst seit 1995 wurde das Wachstum der Staatsverschuldung entscheidend gebremst. Derzeit gibt es sowohl Politiker, die wieder eine höhere Staatsverschuldung fordern, als auch andere, die eindringlich davor warnen. Zu den letzteren gehört der Hessische Ministerpräsident, der trotzdem in Hessen eine Transrapid-Strecke bauen will.

Da Investitionen heute weniger denn je aus den laufenden Staatseinnahmen bestritten werden können, bedeutet geringere Verschuldung auch weniger Investitionsmittel. Im Mai nächsten Jahres soll die EU acht neue Mitgliedsländer bekommen, die deutlich strukturschwächer sind als die Altmitglieder. Das bedeutet einen erhöhten Bedarf an europäischen Fördermitteln .

Auch aus diesen Gründen halten wir das Eingehen von Verpflichtungen zu künftigen Investitionen zu Lasten des Steuerzahlers - unabhängig vom Grad der Verbindlichkeit - für problematisch.

Frage 9.

Werden bei Aufstellung oder Änderung des Bundesverkehrswegeplanes bestimmte Annahmen über das künftige Wachstum von Bruttoinlandsprodukt und Staatsverschuldung zugrunde gelegt, oder

erfolgte die Einstufung der Projekte allein aus verkehrspolitischen Erwägungen?