



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland  
Ortsverband Königstein-Glashütten  
Goethestr. 28 61462 Königstein

Tel. 06174-969309

Fax. 06174-969310

[www.bund.net/koenigstein-glashuetten](http://www.bund.net/koenigstein-glashuetten)

## **Stellungnahme**

### **des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland zum Vorhaben Raumordnungsverfahren für den Neubau der B8-Ortsumgehung (OU) B8 Königstein und Kelkheim**

Erläuterungsbericht beim BUND LV Hessen eingegangen am 24. März 2006

Frist für die Stellungnahme: 19. Juni 2006

Datum: 09. Juni 2006

#### **Executive Summary**

Aus den vorgelegten Akten ergibt sich für den BUND die Schlussfolgerung dass der Bau der B8-Westumgehung

- einen Raum mit sehr hohem Raumwiderstand schwerst beeinträchtigt und diese Beeinträchtigung nicht ausgleichbar ist
- keine für die Menschen spürbare Entlastung vom Verkehr nach sich zieht und deswegen das Planungsziel verfehlt
- das Naherholungsgebiet zerstört.

Deswegen ist das Vorhaben B8-Westumgehung Königstein-Kelkheim mit den in der Raumordnungsplanung vorrangig zu betrachtenden nicht erneuerbaren Ressourcen nicht verträglich und daher eine ablehnende landesplanerischer Beurteilung abzugeben.

Das Raumordnungsverfahren ist aus Sicht des BUND mit dem Ergebnis abzuschließen, dass der Bau der B8-Westumgehung weder die gesetzten Ziele der Entlastung erreicht, noch raumverträglich zu realisieren ist.

Die Fortführung der Planung auf der Grundlage der Vorzugsvariante ist abzulehnen.

Hilfsweise sind Alternativen zu prüfen, die in den vorgelegten Akten fehlen, insbesondere die vom BUND vorgeschlagenen Varianten Null und Null-PLUS.

## 1. Verfahrensmängel

1.1. Wir rügen die massive Behinderung der Einsichtnahme in die Planunterlagen im Königsteiner Rathaus als Verstoß gegen das Recht auf Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit. Wurde beim ROV Flughafenausbau noch ein ganzer Vorraum mit Karten zum Ausbau bestückt und den Bürgerinnen zwei Tische samt Stühlen und Papier in ungestörter Atmosphäre zur Verfügung gestellt, so wurden beim ROV B8 die Bürger dazu gezwungen sich in den Diensträumen, die für den Publikumsverkehr geöffnet waren, zwischen die normalen Besucher zu drängen und wurden ohne Schreib- und Sitzmöglichkeit auf den Gang verwiesen, wenn vertrauliche Grundstücksgespräche anstanden. Wir bezweifeln dadurch, dass die Auslegung im Königsteiner Rathaus korrekt durchgeführt wurde.

1.2. Wir rügen die Auslegung der Akten während der Osterferien 2006. Da Königstein Schulstandort ist, waren zu diesem Zeitpunkt sehr viele Familien mit schulpflichtigen Kindern verreist.

1.3. Wir rügen die Arbeit des Arbeitskreises.

Auf S. 14<sup>1</sup> des EB heißt es:

*Wichtige Zwischenergebnisse der einzelnen Untersuchungen wurden dem projektbegleitenden Arbeitskreis vorgestellt und die jeweils folgende Vorgehensweise mit den Teilnehmern des Arbeitskreises abgestimmt.*

Der BUND wurde in diesen Arbeitskreisen von inzwischen aus ihren Königsteiner Ämtern ausgeschiedenen Personen massiv unter Druck gesetzt keine Daten an die Öffentlichkeit zu bringen. Dies hat der BUND gemäß seines satzungsgemäßen gemeinnützigen Auftrags selbstverständlich ignoriert und schon frühzeitig die Öffentlichkeit und die Abgeordneten im Bundestag über diese Planungen informiert. Einvernehmliche Abstimmung gab es im Arbeitskreis nicht. Der BUND sieht heute nach wie vor in der Arbeit dieses Arbeitskreises sowie der Erstellung der Gutachten und der weiteren Planung eine immense Verschwendung von Steuergeldern. Die Städte haben sich auf nur eine Lösung der Verkehrsprobleme festgelegt und andere Lösungsansätze von Anfang an unterbunden. Daran krankt die gesamte Verkehrsproblemlösungsstrategie der Städte Königstein und Kelkheim.

1.4. Wir rügen als Verstoß gegen das kommunalrechtliche Gebot der Sparsamkeit der öffentlichen Haushaltsführung, dass die Städte Königstein und Kelkheim eine Sondergenehmigung vom Bundesverkehrsministerium am 18.10.2004 zur Durchführung eines ROVs erwirkt haben, die im Ergebnis zur Folge hat, dass die Straßenplanung ohne gesicherte Finanzierung und damit ohne Planrechtfertigung rechtswidrig auf Kosten der Steuerzahler durchgeführt wird. Weder die städtischen Gremien noch die Bürger wurden über diese Planungsschritte informiert. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Projekt des „weiteren Bedarfs mit hohem ökologischen Risiko“ eingestuft und hat somit in den kommenden 10 Jahren keine Chancen auf Realisierung. Wir sehen hier unzulässige Vorratsplanung (s. BVerwG Urteil vom 24. 11.1989 Az. 4 C 41/88, BVerwG Urteil vom 24. November 1989, OVG Nordrhein-Westfalen Urteil vom 26.09.2003 - Az.: 11 D 53/00.AK).

Die Herabstufung der B8-neu im BVWP 2003 als „Projekt des weiteren Bedarfs mit hohem ökologischen Risiko“ ist aus Sicht des BUND sachgerecht, da die Maßnahme die gesetzten Ziele der innerörtlichen Entlastung vom Verkehr verfehlt, gleichzeitig

---

<sup>1</sup> Im Folgenden stammen alle Zitate aus dem Erläuterungsbericht (EB) und sind in kleiner Kursivschrift gedruckt - Zitate aus anderen Quellen werden gesondert gekennzeichnet.

jedoch gravierende Auswirkungen auf Natur, Erholung, Klima und Grundwassersicherung hat.

Die Stadt Königstein hat 678.000 Euro alleine für die vorliegenden Planungen aus dem städtischen Haushalt ausgegeben - dieses Geld fehlt für Kinderbetreuung, Hortplätze und andere notwendige Maßnahmen des Gemeinwohls. Die Stadt Königstein im Taunus gehört zu den am höchsten verschuldeten Städten in Hessen.

Auf Seite 5 des EB heißt es:

*messen das Land Hessen und die Städte Königstein und Kelkheim diesem Projekt größte Bedeutung bei.*

Für den BUND stellt sich die Frage, ob hiermit eine nicht zulässige Vorentscheidung im Verwaltungsverfahren vorliegt und ob das Raumordnungsverfahren überhaupt ergebnisoffen durchgeführt wird.

Der Planungsverband Ballungsraum Rhein-Main hat die Raumverträglichkeit des Planungsverfahrens am 10.05.2006 bewertet und in seiner Stellungnahme das Vorhaben B8-Westumgehung als unverträglich mit den Raumordnungsbelangen des Landschaftsschutzes sowie des Umweltschutzes bewertet. Es heißt dort:

„Aus landschafts- und umweltschutzplanerischer Sicht bestehen gegen das Vorhaben erhebliche Bedenken.“

## 2. Ausgangssituation und Planungsziel

### 2.1. Die Verkehrsuntersuchung

Hierzu heißt es im EB auf S.1:

*Das vorhandene Verkehrsnetz im Bereich Königstein/Kelkheim ist stark überlastet. Die Bundesstraße B 8 verbindet den Frankfurter Raum mit dem Limburger Raum. Ein erheblicher Teil<sup>2</sup> der werktäglichen Verkehrsbelastungen entsteht durch die Personen- und Güterverkehrsströme zwischen den Taunusgemeinden und dem Raum Frankfurt am Main. Die B 8 verbindet außerdem den Raum Frankfurt am Main und auch den Großraum Wiesbaden/Mainz mit den Erholungsgebieten im Taunus, insbesondere der Feldberg-Region.*

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (nachfolgend kurz:

Verkehrsuntersuchung) werden hier außer acht gelassen. Es wird einfach postuliert, dass die Hauptbelastung der Städte durch den Nord-Süd-Durchgangsverkehr entsteht. **Dies ist als Ausgangsbasis der gesamten Verkehrsprognose falsch.**

Die Verkehrsuntersuchung zeigt deutlich:

Der Durchgangsverkehr beträgt nur 17% der Kreiselbelastung in Königstein. Deswegen fällt dort die Entlastung durch die B8-neu so gering aus. Das größte Problem von Königstein und Kelkheim sind der hausgemachte Verkehr und der Ost-West-Verkehr.

Für die Verkehrsuntersuchung von Dorsch-Consult wurden die Verkehrsteilnehmer an einem Tag aus dem fließenden Verkehr angehalten und repräsentativ nach ihrem Quell- und Ziel-Ort befragt. Die Antworten fanden Eingang in die unteren Grafiken. Aus diesen Grafiken wird ersichtlich, dass Haupt-Ziel-Ort der meisten Autofahrer die Stadt Königstein im Taunus war.

---

<sup>2</sup> Hervorhebung vom BUND

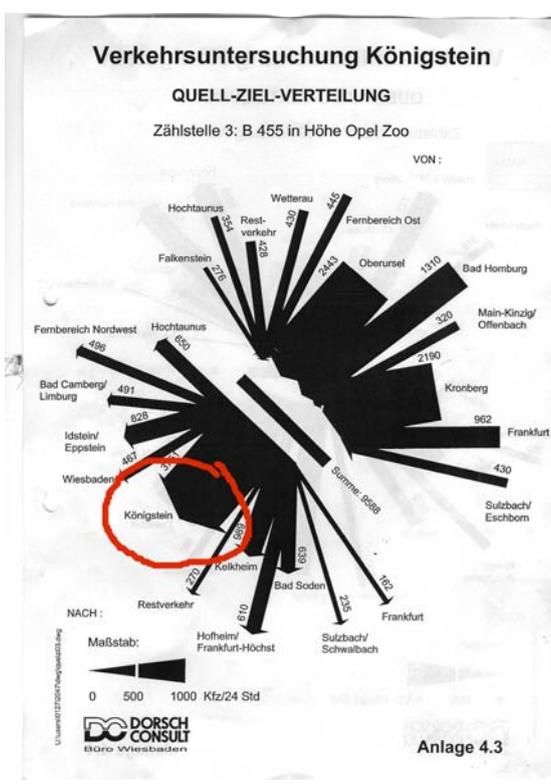
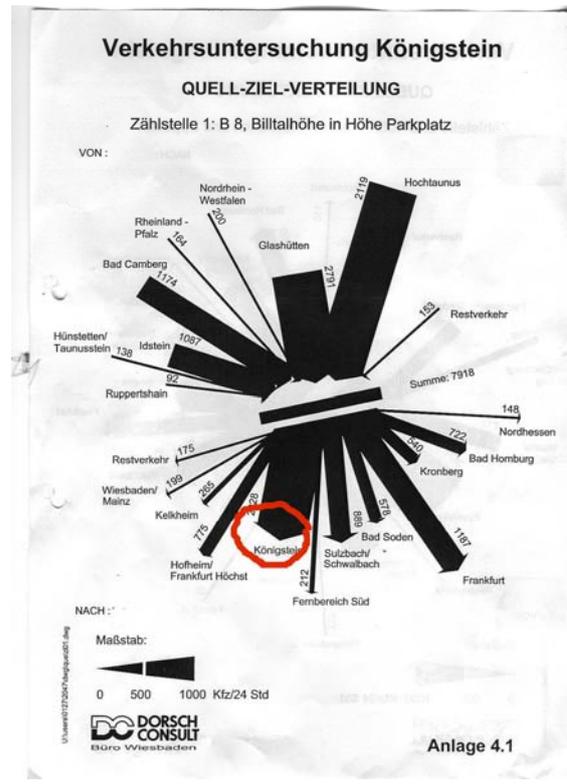
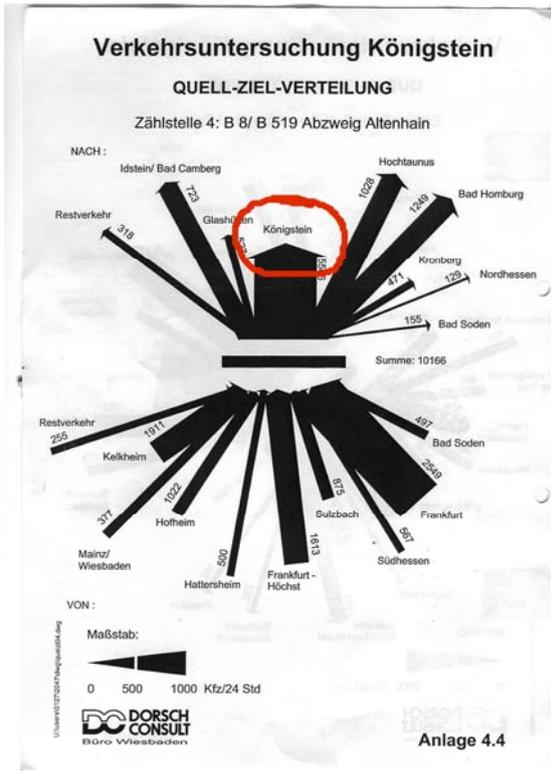


Abbildung 1: Das Ergebnis der Verkehrserhebung ist deutlich (s. rote Kringle): Königstein ist Zielstadt. Eine Umgehungsstraße wird diesen Verkehr nicht aus der Stadt fernhalten können.

## 2.2. Faktoren, die Königstein zu Ziel- und Ausgangspunkt vieler Fahrten machen.

Die Faktoren sind in den Akten nicht näher analysiert worden und werden im Folgenden ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufgelistet (2.2.1. bis 2.2.5.).

### 2.2.1. Schulstandort , Schlaf- und Dienstleisterstadt

Königstein ist Standort überregional bekannter Gymnasien, anderer weiterführender Schulen sowie von Grundschulen und Kindergärten in allen Stadtteilen. Da der Schulzubringer-Bus nicht oder nur unzureichend funktioniert, werden Schüler von benachbarten Orten meist früh am Morgen in die Schule gefahren. Dies wird besonders zur Ferienzeit deutlich, wo es in Königstein keine nennenswerten Verkehrsprobleme gibt.

Die meisten Königsteiner arbeiten außerhalb und schlafen nur in Königstein. Jede Fahrt zur Arbeit beginnt also mit einer innerstädtischen Fahrt in Königstein und wird von keiner Umgehungsstraße weg verlagert werden.

Die meisten Personen, die in Königstein arbeiten (Post, Geschäfte, Friseur, Behörden), leben nicht in Königstein. Die Arbeitnehmer pendeln nach Königstein. Dieser Verkehr wird auch nicht von einer Umgehungsstraße weg verlagert

### 2.2.2. Topographie

Bedingt durch die bewegte Morphologie der Stadt Königstein wird das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nur von sehr sportlichen Bewohnern genutzt. Ein Einkauf mit dem Fahrrad oder zu Fuß ist beschwerlich.

2.2.3. Königstein und Kelkheim weisen im Bundesvergleich den höchsten KFZ-Anteil pro Kopf aus

### 2.2.4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Öffentliche Personennahverkehr ist sträflich vernachlässigt worden, wie die Fortschreibung des ÖPNV-Plans 2005 zeigt. Es sollen leider noch weitere Einschnitte erfolgen.

Dem motorisierten Individualverkehr wird nach wie vor bei allen Planungen der Vorrang eingeräumt. Am 3. Januar 2006 hat sich der BUND als Träger Öffentlicher Belange zum „Entwurf 2.4 des Nahverkehrsplanes Hochtaunus“ geäußert.

Zitat aus unserer Stellungnahme S. 1:

*„Exemplarisch an der Versorgung der Stadt Königstein im Taunus möchten wir stellvertretend für die Mittelzentren des Hochtaunuskreises aufzeigen, dass*

*1. die Datenbasis zur Bedarfsermittlung in Ihrem Entwurf fehlerhaft ist und*

*2. der Hochtaunuskreis eine Verbesserung des Angebotes des ÖPNV dringend benötigt und eine Angebotssteigerung zu bestimmten Spitzenzeiten die erhebliche Belastung der Stadt Königstein mit PKW mindern helfen kann und dringend geboten ist.“*

Zusammenfassend ist festzustellen, dass über 4.000 Schüler jeden Tag in Königstein transportiert werden müssen, sei es innerstädtisch, sei es von und zu den umliegenden Gemeinden.

Bei einer Bevölkerung von nur 15.000 Einwohnern entspricht dies mehr als einem Viertel der Bevölkerung, das sich teilweise zusätzlich jeden Morgen in Kreiselnähe

bewegen muss. Der ÖPNV hat sich nie auf diese enormen Schülerbewegungen eingelassen - die Eltern fahren in ihrer großen Mehrheit ihre Kinder zur Schule, da sie dem ÖPNV nur im Falle der Kleinbahn, aber nicht im Falle der Busversorgung vertrauen können

### 2.2.5. Verkehr Richtung Osten

Nach der Wiedervereinigung und der Osterweiterung der EU ist ein Warenverkehr entstanden, der von Jahr zu Jahr spürbar die Ost-West-Achsen und damit auch das Fernstraßennetz in Königstein und Umgebung belastet. Jede Störung auf der A66 wirkt sich auf die fast parallel verlaufende B455 aus. Durch den Anschluss an die neu ausgebaute A661 hat der Verkehr, insbes. der Schwerlastverkehr, in Königstein auf den Ost-West-Achsen zugenommen.

Als Beleg dafür sei auf den Verkehrskollaps anlässlich des Besuchs von US-Präsident Bush im Rhein-Main-Gebiet am 24. Februar 2005 verwiesen: an diesem Tag wurden die A3 und die A66 am Vormittag gesperrt, der gesamte West-Ost- und Ost-West-Verkehr quälte sich über die B455 durch Königstein (Quell-Ziel: A3-A5).

Bei den Arbeitskreissitzungen im Vorfeld des ROV B8 hat der BUND stets darum gebeten die Interdependenzen zwischen dem Verkehr auf der A3 und B455 Richtung A661 und A5 mit einzubeziehen. Herr Mertens von Dorsch Consult hat dies ohne methodisch zwingende Begründung stets abgelehnt. (s. S. 57 im EB, Zitat

*Wechselwirkung Autobahn A 3 – B 8/B 8 neu*

*Eine Wechselwirkung zwischen der Autobahn A 3 und der B 8 konnte in der vorliegenden Untersuchung nicht festgestellt werden, es sind keine nennenswerten Verlagerungen von der A 3 auf die B 8/B 8 neu festzustellen.)*

**Hier sehen wir einen gravierenden methodischen Fehler, der auch die Ergebnisse der geringen Entlastung für Königstein durch die B8-West erklärt.**

Somit ist ein wichtiger Punkt außer acht gelassen worden: Durch einen 4-spürigen Ausbau der B8 bis Schneidhain eröffnet sich eine neue Achse mautfrei parallel zur bestehenden A3, hilft längere Strecken auf der A3 und A66 zu überbrücken und zieht noch mehr Verkehr in Ost-West-Richtung an. Dies erklärt auch die Zunahme der Belastung im Osten des Königsteiner Kreisels auf der B455 nördlich von Kronberg nach Bau der B8-neu.

**Diese Ergebnisse bedürfen aus Sicht des BUND einer dringenden detaillierten Nachbearbeitung und einer erneuten Verkehrsanalyse auf der Basis einer zu aktualisierenden Verkehrszählung und eine Korrektur der Verkehrsprognose, die zumindest einen Betrachtungszeitraum bis zum Jahr 2020 umfassen sollte**

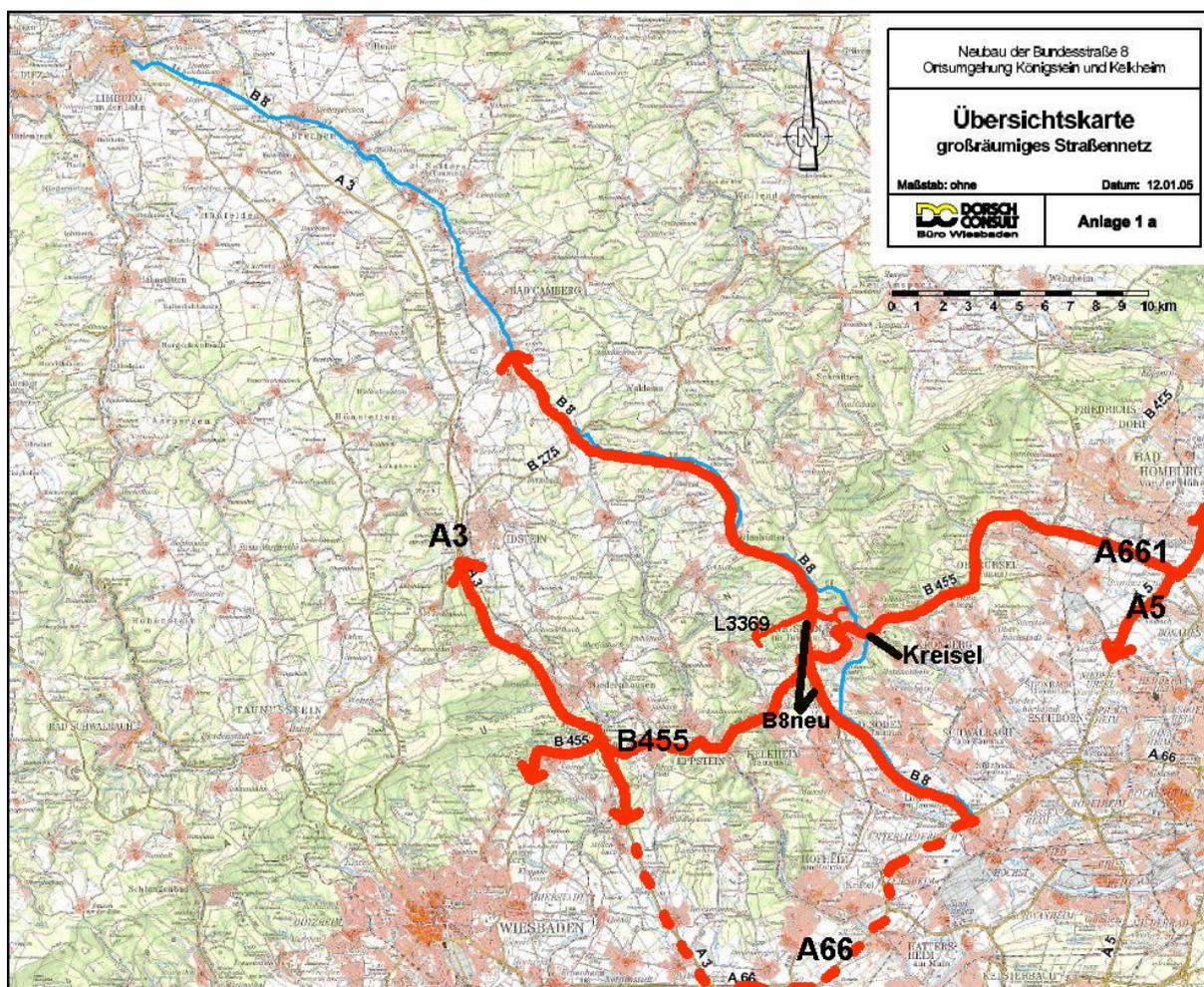


Abbildung 2: Verkehrsbeziehungen zwischen der A3, A661, A5 und A66

Aus der Abbildung 2 wird ersichtlich, dass sich das Befahren der B8-neu für den Abkürzungs- und mautpflichtigen Verkehr lohnt. Die gestrichelte Strecke auf der A3 und A66 wird auf der B455 und B8-neu umfahren, bei Durchfahrt zur A5 steigt die Attraktivität der Strecke. Seit dem Ausbau der A661 und der B455 Nordumfahrung Oberursel kam es zu einer zusätzlichen Stärkung der West-Ost-Achse mit gravierendsten Auswirkungen für die Belastung der Anwohner der B455. Dies würde durch den Bau der B8-West noch verstärkt. Königsteins Osten würde im Verkehr ersticken. Der Königsteiner Kreisel würde zusätzlich belastet.

Kelkheim hat weniger unter dem LKW-Durchgangsverkehr zu leiden, wie die Zählungen auf S. 24 und S.25 des EB zeigen. Leider instrumentalisieren die dortigen Befürworter der B8 das Argument LKW-Durchgangsverkehr besonders stark, obwohl die Zählungen sie eines Besseren belehren dürften.

Inakzeptabel ist die Ausblendung der Auswirkungen des Baus der B8-West auf die Gemeinde Glashütten. Im EB auf Seite 57 heißt es dazu:

#### **Glashütten**

*Aus dem nördlichen Umland wird Verkehr auf die B 8 (aus dem Raum Waldems) verlagert. Dies führt in der Ortsdurchfahrt Glashütten zu einer Mehrbelastung von rd. 1.550 Kfz/24 Std. = 12 %.*

Dieser Umstand führt zu einer Mehrbelastung mit Lärm und Abgasen in Glashütten, der aber die Planer zu keinem Zeitpunkt bewegen hat, die Gemeinde Glashütten in die Vorplanungen mit einzubeziehen. Dies ist eine Planung zulasten nicht beteiligter Dritter. Dies muss nachgeholt werden.

## 2.3. Zweifelhafte Verkehrsprognose und keine Entlastung

### 2.3.1. Falsche Zahlengrundlage

Die Grundlage der Verkehrsprognose sind Zählungen an einem Tag und Hochrechnungen, die darauf basieren. Diese Verkehrsprognose erfüllt nicht die Maßstäbe, die das Bundesverwaltungsgericht an eine Prognose stellt.

Zwischenzeitlich ist im Jahr 2003 an der B8, Höhe Königsteiner Friedhof eine Dauerzählstelle der Verkehrszentrale Hessen eingerichtet worden. Dort wird jedes vorbeifahrende KFZ über eine Induktionsschleife erfasst und präzise als LKW bzw. PKW eingeordnet. Die Verkehrsuntersuchung postuliert für diesen Punkt eine Belastung im Jahr 2001 von 22.765 KFZ, die Zählung an der automatischen Zählstelle der Verkehrszentrale ergibt nur 14.839 KFZ im Schnitt der Monate Januar bis Dezember 2005. (Quelle: [http://www.vz.hessen.de/dz/DZ\\_Detail.pdf](http://www.vz.hessen.de/dz/DZ_Detail.pdf)).

**Dies ist ein Unterschied zwischen Berechnung und Realität von 7.926 KFZ, das entspricht einem Rechenfehler von über 50%!**

Somit gaukelt die Verkehrsprognose und die Entlastung auf der Grundlage dieser Verkehrsprognose den Menschen eine Wirkung des B8-Neubaus vor, der so nicht eintreten wird. Nach der Definition des schweizerischen „State-of the art-Report“<sup>3</sup> (s. diese Stellungnahme S. 36) liegt eine sehr stark befahrene Straße ab einer Durchfahrmenge von 10.000 KFZ vor. Nach Bau der B8-neu werden an der innerörtlichen B8 über 12.000 KFZ erwartet. Den Bürgern wird also die Durchfahrt innerörtlich von 12.000 KFZ als Entlastung verkauft, obwohl hier immer noch gravierende Grenzüberschreitungen vorliegen.

Somit verfehlt die geplante Straße das Ziel, die Menschen spürbar von Lärm und Abgasen vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Nimmt man die heutige Belastung als Maßstab und vergleicht mit den Zahlen nach Bau der B8-West, so gelangt man zu der Erkenntnis, dass im Vergleich zu heute die Menschen teilweise mehr belastet werden und die versprochene Entlastung vom heutigen Verkehr nicht eintritt:

**Entlastungszahlen** Tabelle 1

<b>Straße in Königstein</b>	<b>Heutige KFZ-Anzahl (Stand 2001)</b>	<b>KFZ-Anzahl NACH Bau B8-neu (Prognose)</b>	<b>Entlastung (KFZ)</b>	<b>Zusätzliche Belastung (KFZ)</b>
Falkensteiner Straße	6 415	<b>8 730</b>	<b>keine</b>	<b>2315</b>
*B455-Schneidhain neben Seeger-Orbis	6 977	<b>7 661</b>	<b>keine</b>	<b>684</b>
*B455-	6 624	<b>5 518</b>	1 106 ?	?

<sup>3</sup> Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrsinfrastrukturen COST 341, Bern 2001

Schneidhain bei Michas Lädchen			(Widerspruch zu oben *)	
B455 westlich Erdbeerstein, Anschlussstelle	6 977	<b>28 787</b>	<b>keine</b>	<b>21810 neu!</b>
B519	19 990	<b>17 399</b>	2 591	-
Altenhainerstraße Richtung Johanniswald	5 933	<b>5 761</b>	172	-
Ölmühlweg am KTC/Bangert östlich	2 422	<b>3 220</b>	<b>keine</b>	<b>798</b>
Ölmühlweg am KTC/ westlich	2 422	<b>4 660</b>	<b>keine</b>	<b>2 238 plus 23 310 neu!</b>
L3266 Richtung Bad Soden	5 427	<b>5 580</b>	<b>keine</b>	<b>153</b>
B8 Friedhof-Kögst	22 765	<b>16 121</b>	6 644	-
Innenstadt	8 440	<b>6 988</b>	1 452	-

\*: die mit dem Stern gekennzeichneten Zahlen aus der Wiesbadener Straße in Schneidhain sind unerklärlich: Warum fahren im Jahre 2015 1.790 KFZ mehr in Schneidhain ab? (Heute fahren in Schneidhain 6.977 minus 6.624 KFZ, also 353 KFZ ab. Für das Jahr 2015 ergibt die Differenz aus den KFZ Höhe Seeger und Höhe Michas Lädchen jedoch 2.143 KFZ. Dies bedarf der näheren Erläuterung durch die Gutachter.)

### Im EB S.2 heißt es

#### 1. Das Hauptplanungsziel ist

- die Entlastung der Ortsdurchfahrten in Königstein und Kelkheim und der angrenzenden Stadtteile von Königstein-Schneidhain bzw. Kelkheim-Fischbach und Kelkheim-Ruppertshain

- die Verbesserung der Verhältnisse in den bebauten Ortslagen

Der BUND sieht durch die vorgelegte Planung **das Ziel verfehlt**, die Ortsdurchfahrten der Städte Königstein und Kelkheim vom Verkehr zu entlasten. Durch das jahrzehntelange Festhalten am Neubau der B8 hat sich die Politik hier wissentlich Wege verbaut.

Es gibt jedoch gangbare Alternativen für Königstein OHNE Naturverbrauch und ohne Zerstörung des für die Tourismusinfrastruktur notwendigen Erholungsbereichs im Westen von Königstein und Norden von Kelkheim vom Verkehr entlastet zu werden.

### Im EB heißt es auf S. 4:

*Die prognostizierten Verkehrszahlen lassen sich wie folgt charakterisieren: Das Ergebnis der Modellrechnung, bezogen auf das Prognosejahr 2015, zeigt, dass sowohl im gesamten Untersuchungsraum Rhein-Main als auch insbesondere im konkreten Untersuchungsgebiet im Bereich Königstein und Kelkheim mit einer weiteren Verkehrszunahme zu rechnen ist, die sich aus der Strukturentwicklung und der noch zu erwartenden Motorisierungsentwicklung ergibt. Trotz eines deutlichen Anstiegs des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Rhein-Main-Region muss festgestellt werden, dass auch im motorisierten Individualverkehr mit einem weiteren Zuwachs zu rechnen ist, so dass sich die heute schon angespannte Verkehrssituation künftig noch verschärfen wird. Die Bandbreite der Zunahmen im motorisierten Individualverkehr liegt zwischen 5 % und knapp 20 %. Auf dem Hauptstraßennetz in den Städten Königstein und Kelkheim ist mit Zunahmen zwischen 7 % und 19 % zu*

rechnen. Die negativen Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastungen in den Ortslagen können nur durch die entlastende Wirkung einer Ortsumgehung nachhaltig reduziert werden.

**Der BUND zweifelt grundsätzlich die Verkehrsprognose an, diese Verkehrsprognose stellt die Hauptschwäche der gesamten vorgelegten Gutachten dar.**

### 2.3.2. Die demographische Entwicklung

Die neuesten Ergebnisse zur demographischen Entwicklung können nicht berücksichtigt worden sein, da diese jüngeren Datums sind. (Am 5.7.2005 lag erstmalig der **Zwischenbericht Der Enquetekommission „Demographischer Wandel – Herausforderung an die Landespolitik“** vor [http://www.schaderstiftung.de/docs/zwischenbericht\\_ekw.pdf](http://www.schaderstiftung.de/docs/zwischenbericht_ekw.pdf))

Darin finden sich u.a. folgende Daten:

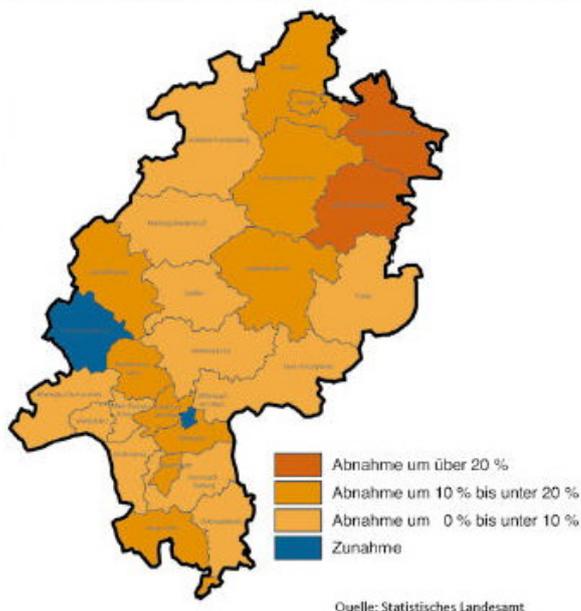
Im Regierungsbezirk Darmstadt wird ein Rückgang der Bevölkerung um 146.600 Einwohner prognostiziert

Bis zum Jahre 2050 wird ein dramatischer Bevölkerungsrückgang erwartet  
Bspw. im Hochtaunuskreis von 227.200 auf 218.700 im Jahre 2050.

Die Bevölkerung wird überaltern: Der Anteil an über 80 Jährigen wird im Vergleich zum Jahr 2003 185% mehr betragen.

Im Jahre 2002 waren 17,8% der Bevölkerung über 80 Jahre alt, im Jahr 2050 werden es 30,3% im Hochtaunuskreis sein.

Veränderung der Gesamtbevölkerung 2003 bis 2050



S. 70 (Zitat Enquetekommission):

**Ebenso wie bei den Auswirkungen des demographischen Wandels auf die gesamtwirtschaftliche Produktion gibt es auch bei der öffentlichen Aufgabenerfüllung eine Reihe von Handlungsmöglichkeiten. Je besser es gelingt, die Bereitstellung der öffentlichen Leistungen effizienter zu gestalten, umso geringer ist die Zunahme der Pro-Kopf-Kosten. Auch lassen sich die Remanenzkosten beispielsweise durch eine vorausschauende Planung der Infrastrukturausstattung reduzieren. Hier gilt es, neue**

**Konzepte zu entwickeln und bei Infrastrukturentscheidungen die demographische Entwicklung bereits heute zu beachten. Dies wird insbesondere für kommunale Entscheidungen von hoher Bedeutung sein.**

S. 74:(Zitat)

**Der demographische Wandel verlangt deshalb kreative Ideen für zukunftsfähige Lösungen, deren Motivation sich nicht vorrangig aus regionalen Folgevorteilen speist, sondern aus der Herausforderung, mit der besseren Idee ein Beispiel zu geben und eine erfolgreiche Gesamtentwicklung voranzubringen.**

**Lösungen müssen in Generationen, nicht in Legislaturperioden gedacht und entwickelt werden.**

2.3.3. Die gestrichene Eigenheimzulage wurde nicht mit einbezogen.

(29. November 2005 Der Spiegel Zitat Online-Ausgabe):

„Das Bundeskabinett hat die Abschaffung der Eigenheimzulage zum 1. Januar 2006 beschlossen. Angesichts deutlich gefallener Finanzierungs- und Baukosten sei diese staatliche Förderung entbehrlich geworden, erklärte Bundesbauminister Wolfgang Tiefensee nach der Kabinettsitzung heute in Berlin.“

2.3.4. Der steigende Ölpreis wurde nicht mit einbezogen

2.3.5. Gleichzeitig wurde die LKW-Maut außer Acht gelassen.

2.3.6. Der gestiegene Ost-West-Ost-Transit-Verkehr wurde ausgeblendet

2.3.7. Fragwürdige Berechnungen

Die Prognosen der Gutachter wurden im Jahr 2001 erstellt. Seit dann gab es wiederum Veränderungen im innerstädtischen Verkehr:

Beweis: Die Verkehrszahlen haben in Königstein seit 2001 abgenommen (diverse neuere Zählungen in Königstein zeigen dies deutlich)

**Tabelle 2: Verkehrsbelastung B8-Königstein Innenstadt KFZ/24 h**

<b>1995 (*1)</b>	<b>2001 (*2)</b>	<b>2004 (*3)</b>	<b>2005 (*4)</b>	<b>2015 (*5)</b>
<b>24.000</b>	<b>22.800</b>	<b>10.584</b>	<b>14.839</b>	<b>24.600</b>

Quellenangaben:

(\*1) Amt f. Straßen und Verkehrswesen Frankfurt am Main, B-Plan Kreisel und VU Dorsch Consult 1995

(\*2) Dorsch Consult: Querschnittsbelastung Analyse-Nullfall 2001, Anlage 6.1. zur UVP-Kurzfassung; Grundlage aller Berechnungen und Prognosen

(\*3) Verkehrsgutachten von IMB-Plan zum B-Plan Minigolf 2004, stark kritisiertes Gutachten

(\*4) **Automatisierte Dauerzählstelle** der Verkehrszentrale Hessen B8-Königstein Höhe Friedhof, einzig belastbare Zahlen. Daten liegen seit drei Jahren vor!

(\*5) Dorsch Consult: Prognose-Nullfall für das Jahr 2015 ohne Bau B8-neu. UVP Kurzfassung S. 11

Die Abnahme des innerstädtischen Verkehrs in Königstein in den vergangenen 5 Jahren kann einerseits darauf zurückzuführen sein, dass die baustellenbedingten Staus die Fahrer zum Suchen von Alternativstrecken zwingen, andererseits wurde die Taktung der Königsteiner Eisenbahn verbessert (durchgehend bis Frankfurt Hbf alle 30 Minuten). Auch haben die teuren Ölpreise einige Fahrer zum sparsameren Umgehen mit der Ressource „tägliche Fahrten“ gezwungen.

Durch die in den B8-Gutachten errechneten Verkehrszuwächse, auch und gerade unter Zugrundelegung der zweifelhaften Verkehrsprognosen zum Flughafenausbau Frankfurt am Main, wird ein Bedarf für eine vierspurige Straße errechnet, der mit der Realität wenig gemein hat.

Auf Seite 55 des EB heißt es hierzu:

*Die Verkehrszunahmen betragen im Untersuchungsgebiet im Durchschnitt 10 %.*

Auf dieser Grundlage kommen die Gutachter trotzdem nur auf eine Entlastung von 20%. Die Berechnung auf heutiger Grundlage würde das Bild noch ungünstiger ausfallen lassen. Die Entlastungswirkung der Straße fällt möglicherweise noch schlechter aus.

## **Dazu fordert der BUND Nachberechnungen unter Berücksichtigung der oben aufgezählten Faktoren.**

### **3. Folgen des Baus der B8-Westumgehung**

#### **3.1. Auf den Kurbetrieb - Faktor Luft und Klima**

Dazu heißt es auf Seite 4 des EB:

*Die hohen Verkehrsbelastungen bewirken zudem erhebliche Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärm und Abgasimmissionen entlang der Haupt-Ortsdurchfahrten und der angrenzenden Bereiche, wobei in Königstein die Betroffenheit zahlreicher Kureinrichtungen zu erwähnen ist.*

Die Kureinrichtungen leben vom intakten Umfeld, also vom Grüngürtel der Stadt Königstein. Sollte im Westen Königsteins die vier- und dreispurige B8 mit ihren zwei Brücken der dominierende Faktor werden, wird der Kurbetrieb nachhaltig beeinträchtigt werden.

Da nach Bau der B8-West immer noch über 12.000 Autos vor der Hauptkureinrichtung Kurbad vorbeifahren werden, kann hier von einer wirksamen Entlastung nicht die Rede sein.

*„Im Hinblick auf die herausragende Bedeutung von Gesundheitsvorsorge und Therapie für die beiden heilklimatischen Kurorte kommt dem Schutz und Ausbau der Kurfunktionen ein erhebliches Gewicht zu.“*

(EB S. 22) Die Kur in Königstein lebt von der Frischluftzufuhr und von der Interaktion mit dem intakten Grüngürtel.

Hier fehlt ein Gutachten das die Bedeutung der intakten Natur im Umfeld von Königstein für den Kurbetrieb untersucht.

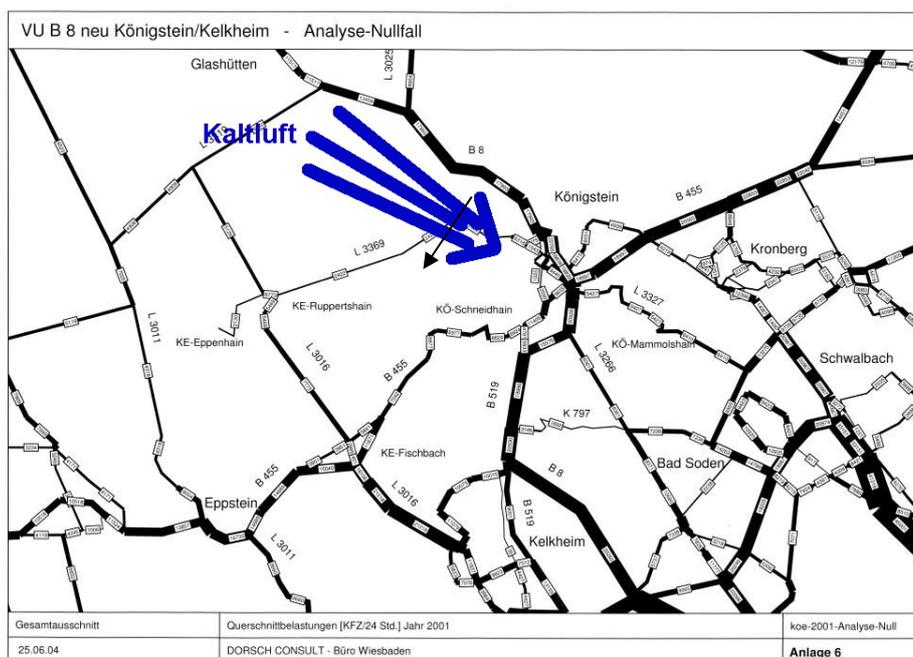
Dazu heißt es im EB auf Seite 29

#### **Luft / Klima**

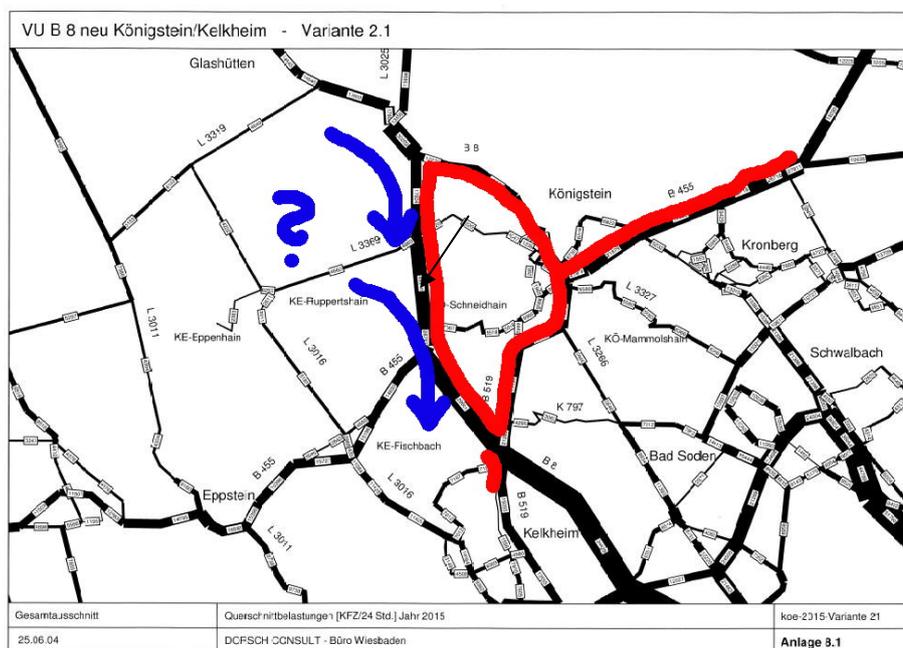
*Das Untersuchungsgebiet besteht aus vielen Waldgebieten und Freiflächen und ist im Regionalplan Südhessen überwiegend als regionaler Grüngürtel gekennzeichnet. Die großen, zusammenhängenden Wälder übernehmen wichtige Funktionen für die Frischluftproduktion. Auswirkungen von tages- und jahreszeitlichen Temperaturschwankungen auf angrenzende landwirtschaftliche Flächen und Siedlungen werden gemildert. Kühle und gefilterte Luft gleitet von den Berghängen hinab und versorgt die Wohngebiete weiter südlich mit Frischluft. Von hoher Wertigkeit im Hinblick auf den lufthygienischen Austausch sind die ausgedehnten Waldflächen im nördlichen und mittleren Bereich des Untersuchungsgebietes. Im Süden wurden kleinere Waldbereiche südlich des Rettershofes am Ortsrand von Fischbach sowie Flächen südlich von Schneidhain in diese Kategorie eingestuft. Zum einen spielen für die Beurteilung die Ausweisung großer Waldflächen als Schutzwald u.a. zu*

*Zwecken des Immissions- und Klimaschutzes eine Rolle, zum anderen richtete sich die Bedeutungseinstufung der Waldflächen nach dem Siedlungsbezug.*

Die Störung der Kaltluftentstehung bringt auch Probleme für Frankfurt am Main mit sich und ist geeignet die Grundlage der Kur nachhaltig zu beeinträchtigen (s. Abbildungen 3 und 4).



*Abbildung 3 : Heute: Ohne B8-neu fließt die Kaltluft ungehindert vom Wald und den Berghängen über die Stadt und fließt ungehindert Richtung Südost und Süden und erneuert die Kurluft der Kurstadt.*



*Abbildung 4: Nach Bau der B8-neu: Die Veränderung des Kaltluftstromes durch die Bauwerke (zwei Brücken), durch den Verlust von 223.500 Quadratmetern Wald und dem Autoverkehr muss gutachterlich abgeklärt werden.*

Dazu fehlt in den Unterlagen zum ROV ein belastbares Gutachten.

**Der BUND fordert zu dieser Frage ein Gutachten des Deutschen Wetterdienstes.**

### 3.2. Die Analyse im städtebaulichen Planungsbeitrag

Im EB heißt es auf S. 21:

*„Zu schmale Gehwege, zu kleine Aufenthaltsflächen, Probleme bei der sicheren Überquerung der Straßen und Beeinträchtigungen der Luftqualität seien beispielhaft genannt.“*

Die B8 neu wird es nicht möglich machen innerstädtisch in Königstein oder Kelkheim auch nur einen einzigen Bürgersteig breiter zu machen. Es werden auch an keinem Punkt größere Aufenthaltsflächen entstehen!

Weiter heißt es

*„Die Belastungen konzentrieren sich nicht nur, aber besonders in den zentralen Ortslagen, die wegen der zahlreichen sich überlagernden Nutzungsansprüche eine besondere Empfindlichkeit aufweisen. Das gilt gleichermaßen für Königstein wie für Kelkheim. Konfliktschwerpunkte sind insbesondere in den Zentren bzw. Hauptverkehrsstraßen zu sehen. Hierzu zählen*

*\* in Königstein die*

*Frankfurter Straße*

*Kloster- und Theresienstraße*

*Le-Cannet-Rocheville-Straße*

*Wiesbadener Straße*

*\* in Schneidhain und in Ruppertshain jeweils die Ortsdurchfahrten“*

Der städtebauliche Planungsbeitrag beschreibt jedoch sehr deutlich wie gering die Entlastungswirkung durch den Bau der B8-West ist:

#### **„S. 5 Zitat Städtebaulicher Planungsbeitrag:**

**Im Rahmen einer ersten Prüfung der Verkehrsumlegungen, die von der DORSCH CONSULT Ingenieurgesellschaft aus Wiesbaden auf Grundlage der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) erarbeitet worden sind, wurde eine Häufung von Entlastungen in der Größenordnung von 20% festgestellt.<sup>4</sup> Das führte zu der Entscheidung, die entsprechenden Straßenräume noch in die Untersuchungen mit einzubeziehen; ansonsten hätten die Gutachter des städtebaulichen Planungsbeitrages einen höheren Schwellenwert angesetzt. Be- oder Entlastungen von weniger als 20% dürften im Regelfall keine abgrenzbaren städtebaulichen Auswirkungen haben, weil der Zusammenhang zwischen der Verkehrsstärke, der Dimensionierung der Verkehrswege und den städtebaulichen Belangen - insbesondere funktionalen Anforderungen und Aufenthaltsqualität - nicht über geringfügige Änderungen in der Verkehrsmenge abgebildet werden kann.“**

Im Klartext:

Die B8-Westumgehung entlastet die Städte in zu geringem Maße, die innerörtlichen Auswirkungen sind zu gering. Trotzdem haben die Gutachter versucht gemäß ihrem Auftrag und zwar unter Einbeziehung geringster Entlastungswirkungen ihre Ergebnisse darzulegen.

Normalerweise legen Gutachter den Schwellenwert bei mindestens 50% Entlastungswirkung an. Für den BUND liegt der Schwellenwert bei weit über 50% Entlastung. Im Idealfall sollte eine echte Umgehungsstraße die umfahrenden Ortschaften um 80 bis 100% entlasten.

Gleichzeitig lassen die Gutachter hier kurze und für Königstein absolut zentrale

---

<sup>4</sup> Hervorhebung vom BUND

Straßenzüge außer Betracht, die einer gravierenden Mehrbelastung ausgesetzt sein werden.

#### Zitat“S. 6 Städtebaulicher Planungsbeitrag

**Dagegen wächst der Verkehr auf dem Nordabschnitt - von der Klosterstraße bis zur Le-Cannet-Rocheville-Straße von 4.700 auf 6.000Kfz/d (+28%) an. Da es sich nur um kurze Straßenabschnitte handelt, bleiben sie in der weiteren Untersuchung außer Betracht.“**

Hier spielt sich jedoch ein Hauptteil des innerstädtischen Einkaufsverkehrs ab, das Neubauvorhaben „Minigolfgelände-Einkaufspassagen“ befindet sich in der Realisierung. Der Bau der B8-West würde hier zu einem endgültigen Kollaps führen, da den Gutachtern dieses Bauvorhaben für die Verkehrserhebung nicht vorgetragen wurde.

Dies lässt sich mit der Aussage nicht vereinen, hier sei eine Verbesserung der Situation zu erwarten. Es kommt zu einer gravierenden Mehrbelastung an anderen Stellen auch durch Zunahme des Ost-West-Verkehrs.

Selbst unter Hinzuziehung des Faktors „gefährte Fahrzeugkilometer“ erreichen die Gutachter nur eine Entlastung um 23% (vgl. EB S. 69)

Die Schwerverkehrsanteile sind verglichen mit denen in anderen Orten noch erträglich (S. 24 EB). Die LKW-Maut hat jedoch zu einer Verschiebung geführt, die von den überholten Zahlen des Verkehrsgutachtens nicht abgebildet werden. Dies beweisen auch die automatisierten Dauerzählungen der Verkehrszentrale Hessen.

Das Verkehrsgutachten sollte die LKW-Maut berücksichtigen und muss diesbezüglich überarbeitet werden.

#### S. 25

*Sie führen insbesondere am Kreisverkehrsplatz in Königstein in der Spitzenstunde morgens und nachmittags zu sehr langen Rückstaus, und zwar morgens bis zur Billtalhöhe und nachmittags in Gegenrichtung bis zum Abzweig der Altenhainer Straße.*

Für die Aufnahme des Verkehrs, der nur an zwei Spitzenstunden täglich ein Problem darstellt, ist der Straßenbau eine unverhältnismäßige Maßnahme mit zweifelhaftem Nutzen und gravierendsten Auswirkungen. Zu anderen Zeiten ist die B8 problemlos und ohne Rückstau befahrbar, Nachts und zu Schulferienzeiten ist sie leer.

### 3.3. Folgen für die Naturgüter

Die Betrachtung aller Naturgüter mündet in der Aussage auf S.43 des EB

**Der Gesamt-Raumwiderstand im Untersuchungsgebiet der UVS wird in Anlage 10.3: Gesamt-Raumwiderstand (Karte 8.1 der UVS) dargestellt. Zur Ermittlung des Raumwiderstandes wurden zunächst die Gesamtwerte der verschiedenen Schutzgüter (Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaftsbild/ natürliche Erholungseignung sowie Kultur und sonstige Sachgüter) miteinander verschnitten. Dabei leitet sich der Raumwiderstand einer Fläche grundsätzlich aus der jeweils höchsten Bedeutungsstufe der sich überlagernden Schutzgutfunktionen ab (Maximalprinzip). Üblicherweise erfolgt die Unterteilung in fünf Raumwiderstandsklassen:**

**sehr hoch – hoch – mittel – gering – sehr gering.**

**Aufgrund der besonders hohen Wertigkeit und Empfindlichkeit des Gebietes wurde noch eine sechste Klasse „besonders hoch“ hinzugefügt. Eine gleichgewichtige Überlagerung aller**

**Schutzgutfunktionen führte im Untersuchungsgebiet der UVS zu einer Belegung nahezu des gesamten Untersuchungsgebietes mit einem besonders hohen, sehr hohen oder hohen Raumwiderstand. Eine Differenzierung des Raumes hinsichtlich der Auswahl geeigneter Trassenkorridore war auf dieser Grundlage nicht möglich.<sup>5</sup>**

Deswegen wurde in einem weiteren Schritt eine Binnendifferenzierung vorgenommen. Die Ergebnisse sind in Anlage 10.4: *Raumwiderstand – Binnendifferenzierung (Karte 8.2 der UVS)* dargestellt. Flächen mit besonders hohem Raumwiderstand wurden als „Tabuzonen“ betrachtet und ohne weitere Differenzierung übernommen. Neben den Flächen mit hohem Raumwiderstand wurden auch Flächen mit sehr hohem Raumwiderstand einer Binnendifferenzierung unterworfen, da aufgrund der Hochwertigkeit des Untersuchungsraumes auch Flächen mit hohem Raumwiderstand allein nicht zu einem Trassenkorridor verbunden werden können.“

Vereinfacht gesagt: **Das Trassengebiet lässt keinen Straßenbau zu. Die Auswirkungen auf den Menschen und die Natur sind zu gravierend.**

Ähnlich wie im städtebaulichen Planungsbeitrag versuchen die Gutachter trotzdem ihr vorgegebenes Ziel weiter zu verfolgen und müssen die Binnendifferenzierung so weit treiben, bis das gewünschte Ergebnis erzielt ist: ein Trassenkorridor.

Dieses Vorgehen wird vom BUND auf das Schärfste abgelehnt. Durch Heruntergewichtung einzelner Schutzgüter wird in einem hoch empfindlichen Raum die Planung einer Straße erzwungen.

### 3.3.1. Grundwasser, Klima, Pflanzen/Wald

**Die Ausführungen in den Akten der Antragsteller zu den o.g. Schutzgütern stehen für sich. Sie sind ein Dokument der hohen Wertigkeit der unberührten Natur im Trassengebiet in der Nähe des Ballungsgebietes Rhein Main. Der BUND lehnt die Zerstörung dieses Gebietes auch angesichts des geringen Nutzens als Verkehrsentlastungsmaßnahme ab.**

Als Beispielzitate aus dem EB seien genannt:

S. 27

*„Nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet stellt einen Bereich für die Grundwassersicherung dar. Es gibt zahlreiche Brunnen, die zur Trinkwasserentnahme genutzt werden (Brunnen im Liederbachtal, im Braubachtal, im Rombachtal und auf dem Bangert, am Rettershofer Bach, am Fuße des Rombergs und im Billtalstollen).“*

S. 40

#### **Wasserwirtschaft**

*Das Untersuchungsgebiet ist für die Belange der Wasserwirtschaft von hoher Bedeutung. Nahezu das gesamte Gebiet wird von geplanten oder bestehenden Wasserschutzgebieten eingenommen und stellt einen Bereich für die Grundwassersicherung dar.*

### 3.3.2. Tiere

44% der 201 verschiedenen kartierten Tierarten werden in der Roten Liste geführt, davon 100% Reptilien Rote Liste (RL), 100% Amphibien RL, 53% Tagfalter und Widderchen RL, 37% Heuschrecken RL (vgl. S. 29 bis 39 des EB).

Sollte das Planungsverfahren weiter geführt werden, fordert der BUND aktuelle Nachuntersuchungen insbesondere im Bereich nördlich von Schneidhain Richtung Steinkopf.

<sup>5</sup> Hervorhebung (farblich und unterstrichen vom BUND)

### 3.3.3. Forstwirtschaft

Die volks- und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen des Waldverlustes auf die Forstwirtschaft wurden nicht quantifiziert. Dies sollte nachgeholt werden, da dieser Schaden zu kompensieren wäre.

### 3.3.4. Landschaft und Erholung

Auf Seite 41 des EB heißt es:

#### *Freizeit- und Erholungsnutzung*

*Der Stadt Königstein kommt als heilklimatischer Kurort eine herausragende Stellung in Bezug auf Erholungsnutzung und Freizeitinfrastruktur zu. Im Untersuchungsraum sind verschiedene Freizeit-, Sport- und Erholungseinrichtungen ausgewiesen.*

Der BUND Ortsverband Königstein-Glashütten und der BUND Kelkheim und Main-Taunuskreis haben während der sechswöchigen Aufklärungskampagne zum laufenden Raumordnungsverfahren Gespräche mit Tausenden von Passanten geführt:

Am betroffensten waren die Menschen vom Verlust ihres Naherholungsgebietes. Dies betraf die Bürger aller Städte an der Trasse so wie Kurgäste und Kurzurlauber.

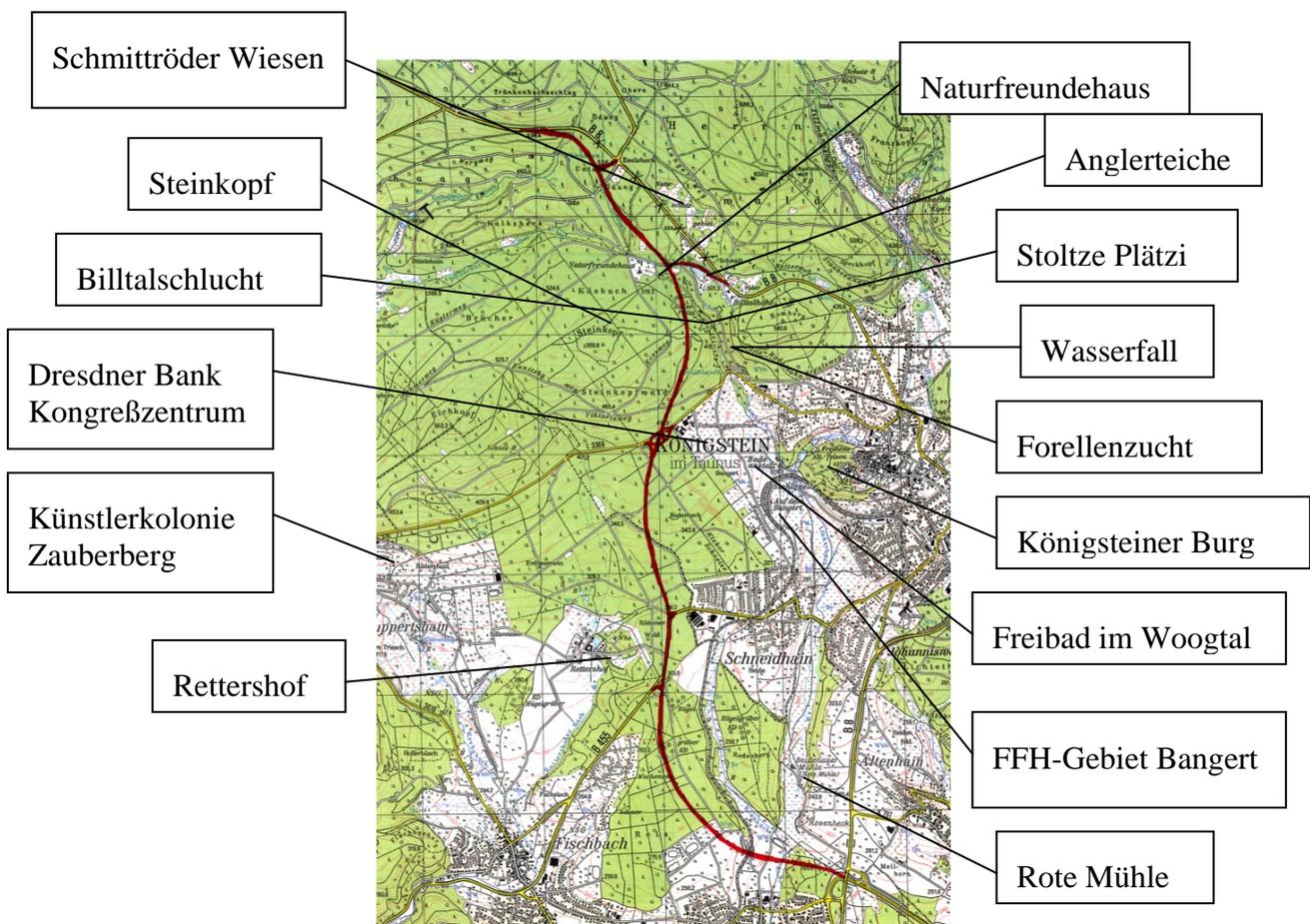


Abbildung 5: Die B8-neu-Trasse (rot) durchschneidet unzählige Wanderwege

In diesem Gebiet ist auf einmalige Weise die Integration von Naturschutz, Biotopvernetzung und extensiver Landwirtschaft, Naturerlebnis und Naherholung, Sport und Gastronomie, Kunst, Geschichte und Kultur gelungen und kann noch gefördert werden.



Abbildung 6: Auch die Kinder haben für die Erhaltung ihres Naherholungsgebiets Zeugnis mit ihren Bildern abgelegt.

Der Verlust der Erholungsqualität an den markantesten Punkten wurde moniert:

1. Naturfreundehaus
2. Anglerteiche werden zugeschüttet
3. Stoltze Plätzi, Billtalschlucht und Wasserfall werden durch Straße und Brücke verloren gehen.
4. Wanderwege wie der überregional berühmte Victoriaweg, auf dem Queen Victoria auf ihrem Weg von Kronberg zum Lungensanatorium in Ruppertshain (heute Zauberberg) unterwegs war, wird zerschnitten.
5. Schulungszentrum Dresdner Bank erhält eine autobahnähnliche Zufahrt - der ruhige Standortvorteil geht verloren
6. Rettershof und angrenzende Wälder werden zerschnitten
7. Rote Mühle wird vom Rettershof abgeschnitten. Die unzähligen Wanderwege auch.
8. Die vierspurige Brücke über den Liederbach zerstört das Naherholungsgebiet.
9. Wanderwege, Radwege und Loipen sind nicht alle vollständig von den Gutachtern erfasst. Die Vielzahl an Wegen macht den Reiz des Trassengebietes für die Naherholung der Menschen und für die Begegnung mit der Natur aus.

Das überregional bekannte Erholungsgebiet zwischen Naturfreundehaus, Zauberberg, Königsteiner Burg, Rettershof und Rote Mühle wird durch den Bau der B8-Westumgehung Königstein/Kelkheim zerstört.

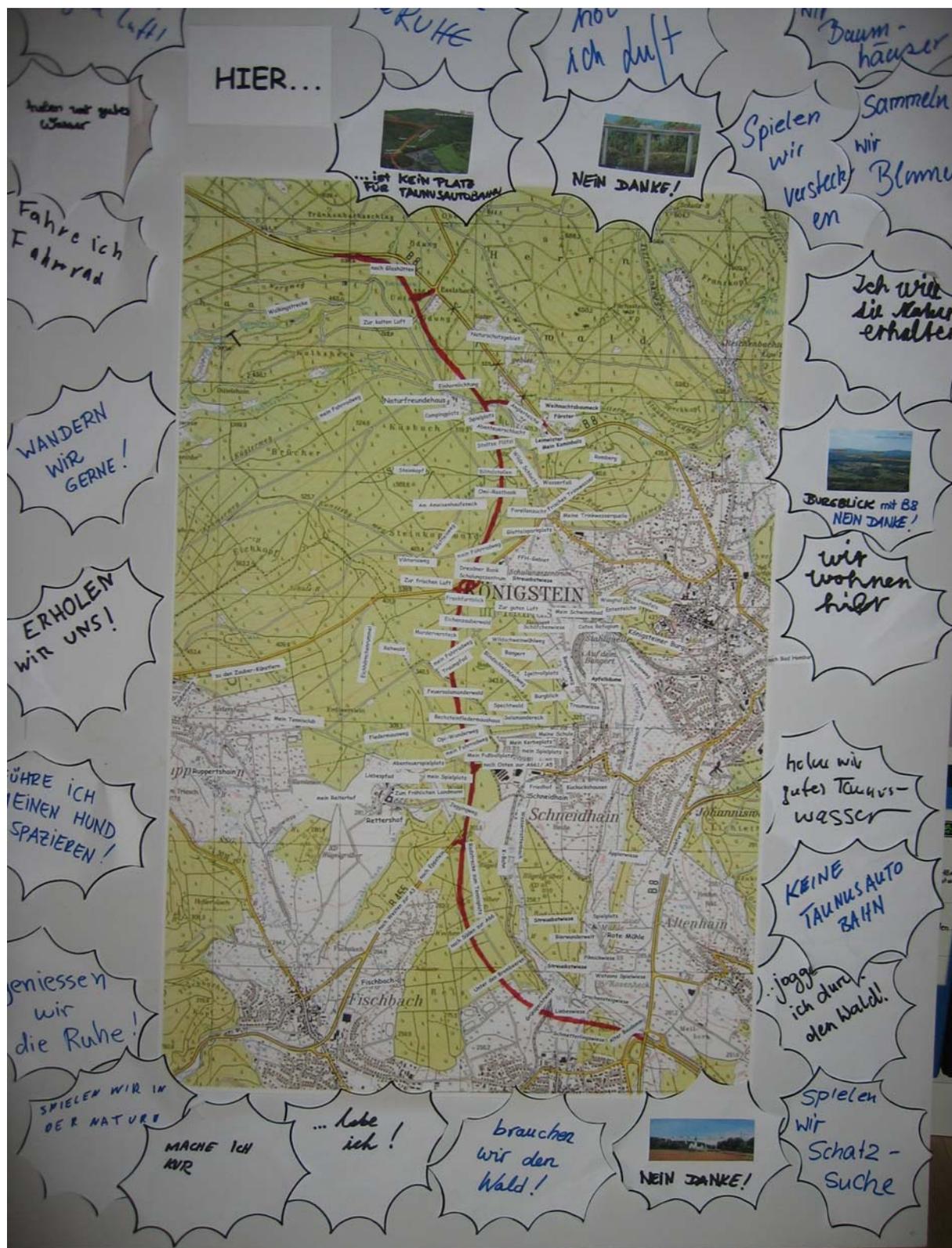


Abbildung 7: Passanten haben diese Karte mit ihren Eindrücken und Wünschen besetzt, jeder kleine Kleber auf der roten Trasse zeugt vom drohenden Verlust der Erlebnis- und Erholungsqualität im Gebiet.

### 3.3.5. Schutzgebiete

3.11 Flächen mit besonderen Schutzfunktionen (S. 47 EB)

Die zweiseitige tabellarische Auflistung der tangierten schutzwürdigen Gebiete spricht für sich. Der Eingriff durch den Bau der autobahnähnlichen B8 zerschneidet ausgewiesene Biotope, Lebensräume, Landschaftsschutzgebiete und den Naturpark Hochtaunus.

Auf S. 49 des EB wird die Vorgabe der Regionalen Raumordnungsplanung eindeutig herausgestellt:

#### **Regionale Raumordnungsplanung**

*Der Regionalplan Südhessen 2000 hält fest, dass die geschlossenen Waldgebiete und unbewaldeten Freiräume des Taunus aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung als Lebensraum einer großen Zahl bestandsbedrohter Tier- und Pflanzenarten als große, weitgehend naturnahe Landschaftsräume insgesamt erhalten werden sollen. Südlich einer Linie Schlossborn / Naturfreundehaus liegt das gesamte Untersuchungsgebiet innerhalb eines Regionalen Grünzugs. Die Funktion der Regionalen Grünzüge darf laut den Vorgaben des Regionalplans nicht durch andere Nutzungen beeinträchtigt werden.(...) Das gesamte Untersuchungsgebiet mit Ausnahme der Siedlungsflächen stellt einen Bereich für die Grundwassersicherung dar.*

Das Vorhaben verstößt somit gegen die regionale Raumordnungsplanung und ist nicht raumverträglich.

#### **Flächennutzungsplanung und Landschaftsplanung**

*Das Neubauvorhaben B 8(neu) ist nachrichtlich in den Flächennutzungsplan des damaligen Umlandverbands Frankfurt übernommen worden. Die Darstellung entfaltet allerdings seit der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses durch den VGH im Jahr 1987 keine Rechtswirkung mehr..<sup>6</sup> Gemäß Landschaftsplan befinden sich im Gebiet zahlreiche Flächen, die aufgrund ihres Zustands, ihrer Lage oder wegen ihrer natürlichen Entwicklungsmöglichkeiten für künftige Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonders geeignet sind und bei denen vorrangiger Handlungsbedarf besteht. (50 EB)*

Somit gibt es für die Planung der B8-Westumgehung keine Vorgaben aus der Flächennutzungsplanung, sie widerspricht dem landschaftsplanungsrechtlichen Grundsatz!

### FFH-Verträglichkeitsprüfung

Drei FFH-Gebiete sind von der Trassenführung tangiert. Ein Ausgleich dieser Beeinträchtigung ist nicht möglich. (S. 50 EB)

### 3.3.6. Mehr Lärm für alle und keine Entlastung

**Die Lärmkartendarstellung in den ROV-Unterlagen ist verharmlosend.**

**Die Geschwindigkeit, die für die Lärmberechnungen zugrunde gelegt wurde beträgt 80 km/h - bei einer drei- bis vierspurigen Straße mit bis zu 10% Steigung. Die zugrundegelegte Geschwindigkeit ist bei einer drei- und vierspurigen Bundesstraße vollkommen unrealistisch. Die Schadstoffberechnung wurde mit 60 bis 67 km/h berechnet - dies stößt auf absolutes Unverständnis seitens des BUND und ist nachzubessern.**

Auf S. 75 des EB wird eingeräumt, dass 470 ha (d.h 4,7 Millionen qm von Verlärmung betroffen sind und insbesondere die Erholungsfunktion des Gebietes

---

<sup>6</sup> Hervorhebung vom BUND

beeinträchtigt wird.

Die Entlastung von Lärm an den betroffenen Straßen in Königstein liegt unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle: Minus 1 bis minus 3 dB(A), demgegenüber steht eine Zunahme um bis zu 20 dB(A) in Schneidhain, am Ölmühlweg Dresdner Bank usw.

Die Berechnung der Grenzwerte Dresdner Bank-Schulungszentrum am Ölmühlweg in Königstein enthalten einen gravierenden Fehler. Hier gehen die Gutachter davon aus, dass das Schulungszentrum wie eine Schule zu behandeln ist und kein Grenzwert in der Nacht anzusetzen ist (Wert 0 in der Tabelle des Lärmgutachtens Anlage 2.3). Die Gutachter verkennen, dass das Schulungszentrum mehrtägige Seminare mit Wellness-Angebote bietet. Das Zentrum ist überregional bekannt und wird sehr gerne von großen Firmen für Wochenendseminare mit Erholungsfaktor für ihre Mitarbeiter genutzt.

Die Einstufung muss diejenige für Kureinrichtungen sein, d.h. in der Nacht 47dB(A) - dieser Grenzwert wird sicherlich überschritten.

### **HIER FORDERT DER BUND NEUBERECHNUNGEN AUF DER GRUNDLAGE REALISTISCHER GESCHWINDIGKEIT ZU ERSTELLEN.**

Eine bislang vollkommen ruhige Lage wird zu einer Lage an einer dreispurigen Straße (7-10% Steigung) samt autobahnähnlicher Auffahrt.

In Schneidhain B455 ist durch die Ampelsignalisierung ein Rückstau Richtung Ortskern zu erwarten: Der wartende Verkehr, der auf die B8-neu einbiegen möchte wird sich rückstauen.

Die Mehrbelastung von viel mehr Bürgern (Schneidhain ca. 3600, Ölmühlweg ca.1500, Siedlung ca. 2000, westliche Kernstadt ca. 700) steht einer geringen Entlastung von nur ca. 2000 Anliegern an der innerörtlichen B8 gegenüber - dies zeigt die Unsinnigkeit der geplanten Straße, um Königstein vom Lärm zu entlasten. Die Maßnahme ist unverhältnismäßig und verfehlt ihr Ziel.

Der BUND fordert eine genaue Gegenüberstellung der neu belasteten und der geringfügig entlasteten Bürgern in den Städten Königstein, Kelheim und Glashütten.

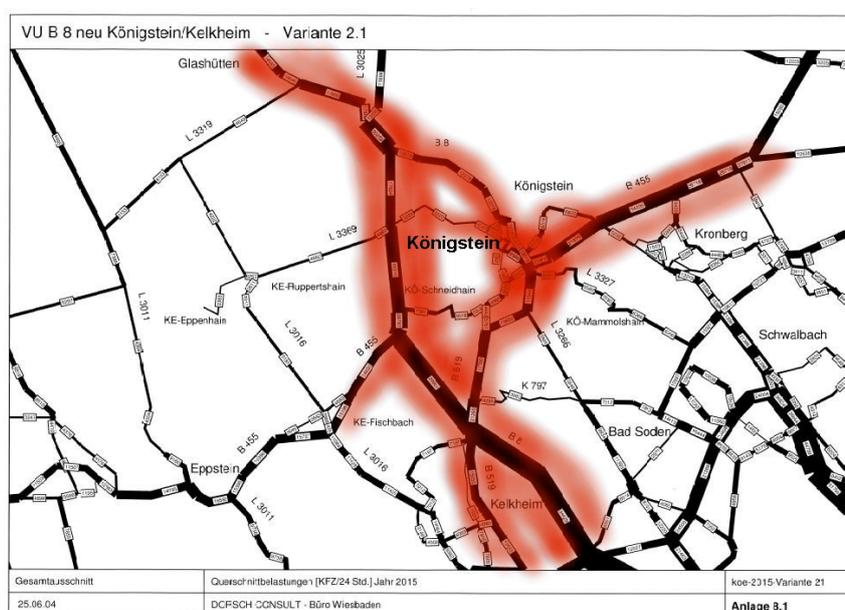


Abbildung 8: Schematische Darstellung der flächendeckenden Verlärmung Königsteins nach Bau der B8-neu. An 75% der Tage herrscht hier NW-Wind, der Lärmteppich wird die Kurstadt überziehen.

Ebenso werden Kelkheim Hornau im Süden und Glashütten im Norden die Leidtragenden sein.

Die Neuverlärmung bislang ruhiger und sehr dicht besiedelter Gebiete im Westen Königsteins mit ihren Kliniken, Kureinrichtungen (Migräne und Depressionskliniken), Schulungszentrum Dresdner Bank, Woogtalbadeeinrichtung und markanten Erholungspunkten ist nicht akzeptabel.

Würde man heute Lärmmessungen in diesen Bereichen machen so käme man höchstens auf 35 dB(A) Leq Dauerschallpegel.

Im günstigsten Falle werden nach Bau der B8-neu in Schneidhain 47dB(A) erreicht, dies wäre eine Zunahme um mindestens 11 dB(A).

Aus der Diskussion um die Lärmmessung und Berechnung anlässlich des PFV Flughafenausbau weisen wir darauf hin, dass die moderne Lärmwirkungsforschung dazu übergeht eine maximale Anzahl von einzelnen Schallereignissen als Grenzwert zu definieren, die in einer Nacht nicht überschritten werden dürfen. Der Mensch wird nicht von Durchschnittspegeln gestört, sondern durch einzelne, sich häufig wiederholende Ereignisse.<sup>7</sup>

Die Gefährdung der Gesundheit durch Verkehrslärm ist hinlänglich publiziert und muss hier nicht dargelegt werden. Neuverlärmung führt bei Kindern zu einer Abnahme der Lesekompetenz.

Von Neuverlärmung durch die B8-neu werden auch betroffen der Städtische Kindergarten Am Hohlberg in Königstein-Schneidhain so wie die Grundschule „Am Kastanienhain“ in der Rossertstraße in Königstein-Schneidhain. Deren idyllische und vollkommen ruhige heutige Lage, die es ermöglicht die Naturräume in das Lernprogramm mit einzubeziehen, wird unwiederbringlich zerstört werden.

Es ist zudem zu befürchten, dass die bislang bevorzugten ruhigen aber nicht überbelegten Wohnlagen in Königstein-Schneidhain, die gerade von jungen Familien genutzt werden, von Wegzug betroffen sind, sodass die Aufrechterhaltung von Schul- und Kindergarteninfrastruktur, die gerade in den letzten Jahren verstärkt wird, nicht mehr sinnvoll ist. Königstein-Schneidhain wäre zwischen der B8-neu und der B455 eingeklemmt, ohne Hoffnung auf anderweitige Entlastung.

Die Schneidhainer Bevölkerung fordert zu Recht lärmindernde Maßnahmen. Dazu verweisen wir auf den Antrag von Dr. Richard Grimm zu den Lärmberechnungen und Mittelungspegel.

In den Akten fehlen konkrete Daten zu:

- Schallschutzwänden
- Trassenverschiebung zur Lärminderung
- Flüsterasphalt
- Pflanzung von Schallbarrieren

---

<sup>7</sup> Wir weisen auf die Stellungnahme im ROV-B8 von Dr. Grimm zu den Lärmberechnungen hin

### 3.3.7. Schadstoffimmissionen

Ein vollkommen unvorbelastetes Gebiet, westlich von Königstein wird neu belastet. Gleichzeitig nimmt die Schadstoffbelastung im Kurort an der innerörtlichen B8 kaum ab.

Die Berechnungen für die B8-neu legen maximale Geschwindigkeiten von nur 60 km/h zugrunde und maximale Steigungen von 6% (die Straße hat über weite Strecken nördlich von Schneidhain 7 bis 10% Steigung). (S. 63 EB Luftschadstoffe)

#### **Der BUND fordert Neuberechnungen zu den erwarteten Schadstoffimmissionen.**

**Die Richtgeschwindigkeit 80 km/h ist für die Lärmberechnung zu niedrig angesetzt - der BUND fordert Nachberechnung auf realistischer Grundlage, die Schadstoffberechnung auf der Grundlage 60 bis 70 km/h bedarf ebenfalls der Nachberechnung.**

### 3.3.8 Folgen des B8-Neubaus für die Landschaft

Die B8-neu ist im unteren Bereich 4-spurig, im oberen Bereich dreispurig geplant.

Die Sprachregelung in allen offiziellen Verlautbarungen war dazu angetan, die Entscheider und Bürger über das wahre Ausmaß der Straße zu täuschen.

*S.7 EB*

*Bis zum Anschluss der B 455 ist für die Prognosebelastung von rd. 29.500 KFZ/24 Std. ein zweibahniger Querschnitt (RQ20 gem. RAS-Q) in Fortsetzung der bereits ausgebauten B 8 als RQ 26 erforderlich, ab diesem Anschluss für die Prognosebelastung von rd. 17.500 bis 23.000 KFZ/24 Std. ein einbahniger Querschnitt RQ 10,5 mit Zusatzstreifen gem. RAS-Q.*

Erst nach Protesten des BUND Königstein am 11. Juli 2005 wurde ein Erklärungsschreiben an alle Mandatsträger verschickt, aus dem die wahre Breite der geplanten Straße deutlich ersichtlich war: Die Maße entsprechen denen einer autobahnähnlichen vierspurigen Straße mit Mittelleitplanke und Seitenstreifen.

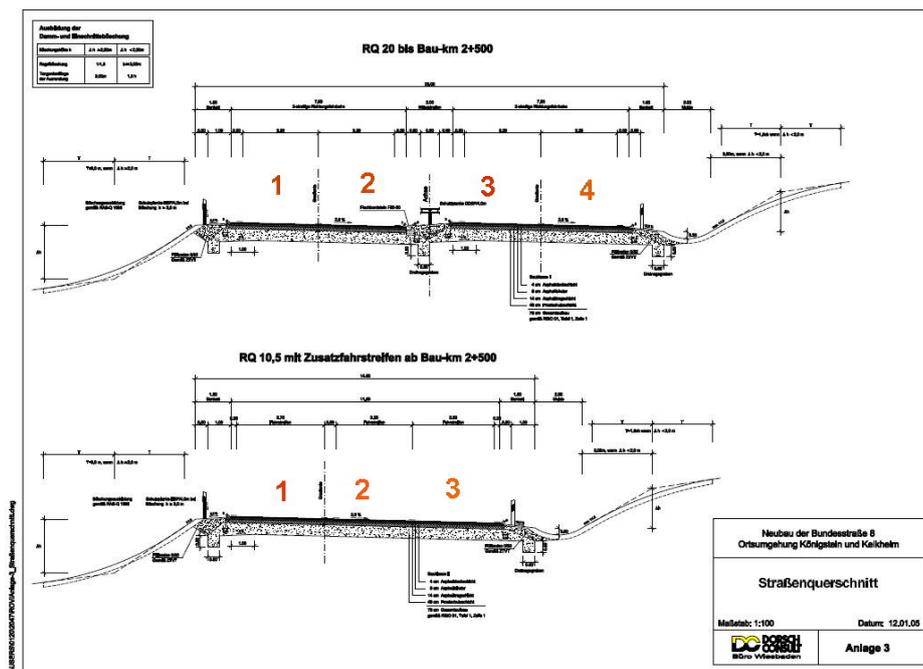


Abbildung 9: 4-spurig bis Schneidhain, danach 3-spurig bis zum Anschluss an die alte B8

Der Flächenverbrauch, den diese Straße verursacht ist angesichts des geringen Nutzens inakzeptabel.

**Die Vorzugsvariante führt zum Verlust von 91.000 qm, die Straßenebenenflächen betragen 132.500 qm, in der Summe sind das 223.500 qm zerstörte Lebensräume (S.83 EB).**



Abbildung 10: So hört die heutige B8 auf, sie würde so in die Streuobstwiesen bei Hornau weitergeführt. Die vier Spuren würden ihre volle Funktionsfähigkeit erhalten.

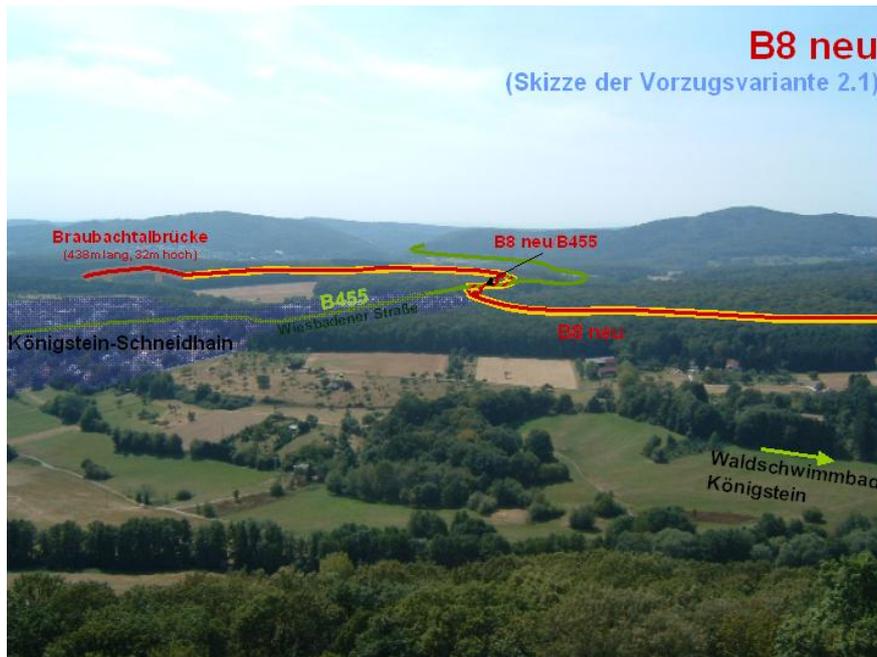


Abbildung 11: Blick von der Königsteiner Burg Richtung Süden auf die neue B8-Trasse



Abbildung 12: Fotomontage der Brücke über dem Liederbachtal (4-spurig, 32 m hoch, 438 m lang; zum Größenvergleich einmontiert: Kloster Hornau)



Abbildung 13: Kelkheim blickt auf die Königsteiner Burg und auf die geplante Brücke (Fotomontage)

Blick zurück von Königstein auf Hornau:  
(Standort: Forellenweg in Königstein)



Abbildung 14: Heute - Ohne B8



Abbildung 15: Mit B8

Die Billtalbrücke:

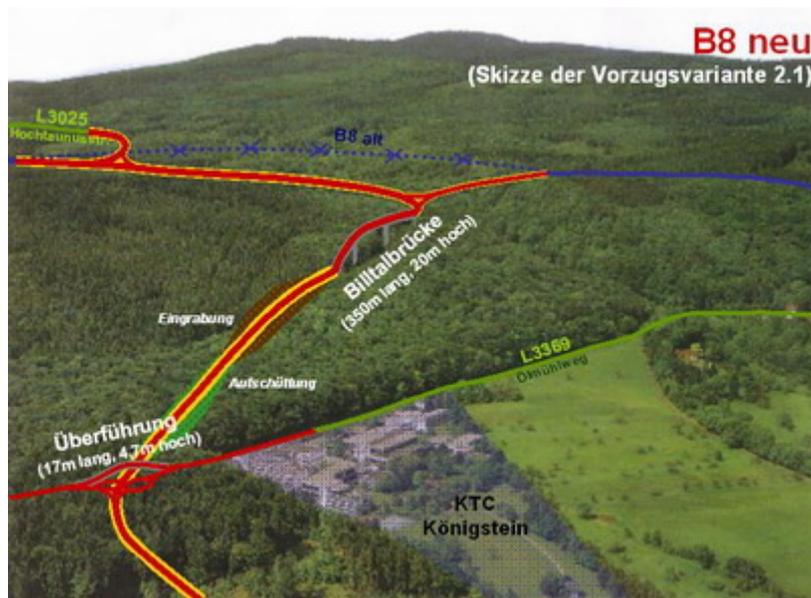


Abbildung 16: Montage der nördlichen B8: Verlauf östlich des FFH-Gebiet des Bangert, Schulungszentrum Dresdner Bank (KTC). Zerschneidung der Kaltluftschneise, die sowohl für Frankfurt als auch für die Kurstadt Königstein von großer Bedeutung ist.



Abbildung 17: Teilansicht der geplanten Billtalbrücke an Königsteins Trinkwasserquellen ( 3-Spuren, 20 m hoch, 350 m lang) - Gemälde und Fotomontage Manfred Guder BUND-MTK

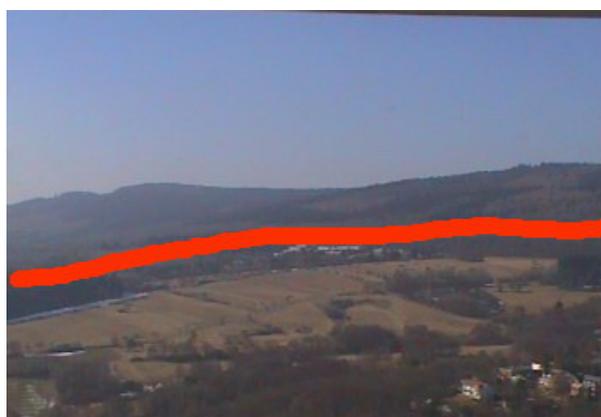


Abbildung 18: Blick von der Turm-Webcam der Königsteiner Burg Richtung Westen im Winter: Die B8-Trasse zerschneidet unberührte Natur- und Erholungsräume neben dem FFH-Gebiet des Bangert.

### 3.3.9. Erosionsgefahr und Sicherheitsaspekte

Nördlich von Schneidhain sind Steigungen von 7 bis 10% zu bewältigen und eingeplant. Die Erosionsgefahr an den Hängen des Steinkopfs und in Richtung Süden entlang der Straße wird in den Gutachten nicht betrachtet.

Sicherheitsrelevante Aspekte wie Hangabrutschungen, Steinschlag, Sicherung der Hänge finden sich in den Gutachten nicht.

Ebenso finden sich keine Ausführungen auf Heizung der Brücken oder integrierte Glatteisbekämpfungsmaßnahmen an diesen während mindestens vier Wintermonaten sehr kalten und exponierten Lagen, mit z.T. schon heute chaotischen Straßenverhältnissen. Die Billtalbrücke und die Einmündung der B8 mit 10% Steigung dürften bei Schnee und Eis zu Unfallschwerpunkten werden. Die Gefahr von schwersten Unfällen mit Gefahrguttransporten o.ä. im Wasserschutzgebiet kann nicht ausgeschlossen werden.

Darüber fordert der BUND ebenso ein Gutachten, das Erfahrungen mit vergleichbaren Straßen im Bundesgebiet miterfasst.

## 4. Planungsrechtliche Würdigung

### a. Darstellung eines „Regionalen Grünzuges“

Der Regionalplan Südhessen definiert den regionalen Grünzug dahin, dass in dem in Textkarte 1 definierten Ordnungsraum sowie in Teilräumen mit vergleichbarer Siedlungsdichte und -dynamik zusammenhängende, **ausreichend große, unbesiedelte Freiräume langfristig von Besiedlung freigehalten und als wesentliche Gliederungselemente der Landschaft gestaltet werden**. Diese Freiräume sind im Regionalplan als Regionale Grünzüge ausgewiesen.

Die Regionalen Grundzüge sind nach der Begründung des Regionalplanes ein wesentliches Element regionalplanerischer Sicherung des Freiraums. In den Regionalen Grundzügen ist der Freiraum als Träger wichtiger Funktionen von Boden, Wasser, Luft, Klima, Wald und Landschaft zu sichern. Die Regionalen Grünzüge dienen insbesondere der Erhaltung und Entwicklung von Naherholungsgebieten, dem Schutz des Wasserhaushalts, der klimatischen Verhältnisse und der Gliederung der Siedlungsgebiete im Interesse der Sicherung der polyzentralen Struktur.

Die regionalen Grundzüge umfassen für

- die Freiraumerholung,
- den klimatischen Ausgleich,
- den Wasserhaushalt sowie
- für die Gliederung der Siedlungsgebiete

wichtige Flächen, die aus regionalplanerischer Sicht langfristig unbesiedelt bleiben sollen.

Als gliedernde Landschaftselemente bilden sie ein Gegengewicht zum besiedelten Raum und ein wichtiges Instrument der Freiraumvernetzung im Ordnungsraum. Um diese Funktionen der Regionalen Grünzüge besser wahrnehmbar zu machen und sie damit wirksamer gegen anderweitige Inanspruchnahme abzusichern, kann eine Gestaltung der Regionalen Grünzüge unter Einbeziehung aller relevanten Freiraumnutzungen sinnvoll sein.

Die Funktion der Regionalen Grünzüge darf nach den Vorgaben des Regionalplans als **verbindliches** Ziel

*"durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Planungen und Vorhaben, die zu einer Zersiedlung, einer Beeinträchtigung der Gliederung von Siedlungsgebieten, des Wasserhaushalts oder der Freiraumerholung oder der Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können, sind in den Regionalen Grünzügen nicht zulässig. Hierzu zählen neben Wohnungsbau- und gewerblicher Nutzung auch Sport- und Freizeiteinrichtungen mit einem hohen Anteil baulicher Anlagen, Verkehrsanlagen sowie andere*

*Infrastrukturmaßnahmen. In den Regionalen Grünzügen hat jede weitere Siedlungstätigkeit zu unterbleiben.*

*Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion den Regionalen Grünzügen zugeordnet werden.“ (Regionalplan Südhessen 2000 3. 1 – 2 f.)*

## **b. Beeinträchtigung der Funktionen des Regionalen Grünzuges durch die B 8**

Der Erläuterungsbericht zum Antrag auf Einleitung eines Raumordnungsverfahrens für die B 8 Ortsumgehung Königstein und Kelkheim enthält keine zusammenfassende Erläuterung, welche Beeinträchtigungen der Funktion des Regionalen Grünzuges durch die Verwirklichung der I. Planung der Bundesstraße 8 zu erwarten sind.

Zu untersuchen sind Beeinträchtigungen des **Freiraums** nach Größe, Qualität und Funktion als Träger von

- Funktion Boden,
- Funktion Wasser, insbesondere des Schutzes des Wasserhaushalts,
- Funktion Luft,
- Funktion Klima und der klimatischen Verhältnisse,
- Funktion **klimatischer Ausgleich**,
- Funktion Wald,
- Funktion Landschaft,
- Erhaltung und **Entwicklung** von Naherholungsgebieten,
- Freiraumerholung,
- der **Gliederung der Siedlungsgebiete** im Interesse der Sicherung der polyzentralen Struktur,
- Funktion Forstwirtschaft
- Funktion Landwirtschaft.

Zahlreiche der Einzelfunktionen sind in den Kapiteln 5. 3. 1. 2. 2 ff. abgehandelt. Dabei erschließen sich bei erster schneller Durchsicht erhebliche Defizite bei der Beschreibung von Beeinträchtigungen klimatischer Austauschfunktionen. Die Auswirkungen werden auf den Seiten 97 und 98 abgehandelt.

Dabei wird die Hemmung einer hochwirksamen Luftaustauschbahn am nördlichen Ortsrand von Kelkheim angesprochen. Quantität und Qualität der Beeinträchtigungen dieses Luftaustausches werden in dem Erläuterungsbericht nicht abgehandelt.

Weiterhin wird die Beeinträchtigung der Kaltluftströme durch den Bau der Brücke über das Liederbachtal angesprochen. Obwohl nördlich der Brücke im Bereich des Bachtals ein Kaltluftsee entstehen könnte und südlich der Brücke die Kaltluftzufuhr in das dicht besiedelte Rhein - Main – Gebiet unterbrochen werden könnte, fehlen hier ebenfalls quantitative und qualitative Bewertungen.

Wegen der hohen Wertigkeit der **klimatischen Verhältnisse** für den im Regionalplan Südhessen 2000 dargestellten Regionalen Grünzug fordert der BUND die Einholung einer Schwachstellenanalyse zur Beeinträchtigung der klimatischen Verhältnisse durch die Straßenplanung.

Gänzlich ohne eine Bewertung bleibt im Erläuterungsbericht die Beeinträchtigung der **Gliederungsfunktion** des Freiraums für die Siedlungsgebiete. Dieser Aspekt ist deshalb relevant, weil nach den Erfahrungen an anderen Umgehungsstraßen regelmäßig die neu angelegten Anschlussstellen dazu einladen, dass sich hier Gewerbe ansiedelt und so neue Siedlungsbänder im Freiraum bilden. Denn die neuen Gewerbeansiedlungen an den Anschlussstellen wachsen erfahrungsgemäß rasch in Richtung der bestehenden Siedlungsgebiete. Diese entstehenden bandartigen Siedlungsstrukturen führen dazu, dass die Gliederungsfunktion des Regionalen Grünzuges entfällt.

Es empfiehlt sich, den Nachweis dieser Entwicklung dadurch zu führen, dass die Siedlungsentwicklung an den Anschlussstellen anderer neuer geplanter oder bereits gebauter Ortsumgehungen untersucht und dokumentiert wird.

Ebenfalls nicht untersucht wird die Funktion des regionalen Grünzuges für die **Neuentwicklung** von Naherholungsgebieten.

### **c. Abweichungen aus Gründen des öffentlichen Wohls**

Der Erläuterungsbericht enthält keine Begründung, warum zu Gunsten der Planung eine Abweichung von dem strikten Verbot der Beeinträchtigungen des Regionalen Grünzuges aus Gründen des öffentlichen Wohls geboten sein sollen.

Zum öffentlichen Wohl zählen alle Güter, die in öffentlich - rechtlichen Gesetzen oder der Verfassung unter besonderen Schutz gestellt werden. Aufgrund der Vielfalt der angesprochenen Güter ist hier regelmäßig eine sorgfältige Bestandsaufnahme und insbesondere eine Abwägung erforderlich.

### **d. Gleichzeitige Zuordnung von Kompensationsflächen im selben Naturraum gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion**

Der augenfälligste Schwachpunkt der Planung hinsichtlich des Regionalen Grünzuges liegt darin, dass die Eignung von Kompensationsflächen nach Größe, Qualität und Funktion nicht untersucht wird und damit die gebotene Kompensation ausfällt.

Im Erläuterungsbericht bieten die Träger der Planung an, den Regionalen Grünzug auf die nördlich des Naturfreundehauses sich anschließenden Waldflächen auszuweiten (Ziff. 7.1, S. 133).

Schon die Größe der dem Grünzug neue hinzuzufügen denn Flächen wird nicht bestimmt. Vor allem aber fehlt eine Bewertung der Qualität dieser Flächen hinsichtlich der Schutzfunktionen, die einem Grünzug eigen sind. Zu untersuchen und bewerten sind der Bestand des Freiraums nach Größe, Qualität und Funktion als Träger der

- Funktion Boden,
- Funktion Wasser, insbesondere des Schutzes des Wasserhaushalts,
- Funktion Luft,
- Funktion Klima und der klimatischen Verhältnisse,
- Funktion **klimatischer Ausgleich**,
- Funktion Wald,
- Funktion Landschaft,
- Erhaltung und **Entwicklung** von Naherholungsgebieten,
- Freiraumerholung,
- der **Gliederung der Siedlungsgebiete** im Interesse der Sicherung der polyzentralen Struktur,
- Funktion Forstwirtschaft
- Funktion Landwirtschaft.

Aber selbst wenn diese Pflichtaufgaben abgearbeitet sein würden, stellt sich die Frage, ob der regionale Grünzug nach der ihm zugemessenen Funktion problemlos über seine im Regionalplan Südhessen 2000 definierten Grenzen hinaus zur Kompensation für den Verlust von Flächen des bestehenden Grünzuges ausgeweitet werden kann. Dagegen spricht die bei Betrachtungen des Teiles des Regionalplans Südhessen augenfällige Abgrenzung der grünen Züge entlang der Kammlinie der Höhenzüge jener Mittelgebirge, die das Ballungsgebiet einschließen. Der regionale Grünzug im Taunus verläuft hier entlang einer Linie von Schloßborn, Fuchstanz, Altkönig und folgt dann dem Verlauf des Limes bis zur Saalburg, um dann in einem Bogen nach Nordosten bis nahe Ober-Mörlen zu verschwenken. Aus diesem Verlauf der nordwestlichen Grenze des Grünzuges im Taunus ist die Absicht der Regionalplanung erkennbar, nur die Teile des Verdichtungsraumes und Ordnungsraumes mit der Darstellung des Grünzuges zu belegen, in denen eine Notwendigkeit zur Sicherung des Freiraums gegenüber zügellosen Siedlungsansprüchen erkennbar ist. Die Grenze des Siedlungsdrucks ist dabei erkennbar entlang des Taunuskammes gezogen worden. Flächen im Nordwesten des Taunuskammes besitzen damit nach der Bewertung der Regionalplanung kein vergleichbar hohes Konfliktpotenzial und müssen daher nicht mit dem Instrument des Grünzuges gegenüber einer Versiegelung des Freiraums geschützt werden.

Genau diesen Sicherungsbedarf verkennt der Vorschlag der Antragsteller, zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Grünzuges in Gebieten mit hohem Siedlungsdruck zu Lasten des Freiraums die Fläche des Grünzuges über den im Regionalplan vorgesehenen Grenzbereich des Taunuskammes hinaus weiter in den Hintertaunus auszuweiten. Mögen daher Größe und Qualität der neu zum Grünzug zuzuschlagenden Flächen auch zukünftig als gleich dargestellt werden, fehlt es doch an einer funktionalen Gleichwertigkeit für die Beeinträchtigung der durch starken Siedlungsdruck belasteten Flächen im Grünzug zwischen Königstein und Kelkheim.

**Als Konsequenz werden die Antragsteller nach Flächen innerhalb des Verdichtungsraums zu suchen haben, deren Freiraum schon derzeit unter starkem Siedlungsdruck steht. Nur dort kann eine erstmalige Einbeziehung von Freiräumen in dem Grünzug einen wirklichen funktionalen Ausgleich leisten.**

## 5. Varianten

Die rechtlichen Anforderungen des ROV an eine Alternativenprüfung werden nicht erfüllt, damit werden zugleich die Bestimmungen des UVP-Rechts verletzt.

Die beim Bundesverkehrsministerium erwirkte Ausnahmegenehmigung zur Durchführung dieses ROV beinhaltet eine Vorfestlegung auf eine einzige Vorzugsvariante - das ROV ist von vornherein nicht ergebnisoffen und verstößt somit gegen gängiges Raumordnungsverfahrensrecht.

Auf Seite 7 ff des EB zeigt die Beschreibung der in der Frühphase der Planung erwogenen Trassenvarianten deutlich, dass hier nur eine Variante geprüft wurde, alle sog. Varianten durchqueren das gleiche Nadelöhr am Rettershof zwischen Königstein-Schneidhain und Kelkheim-Fischbach.

**Die Nullvariante fehlt. Dies ist aus Sicht des BUND ein inakzeptabler Fehler.**

Ab Seite 107 legt der Erläuterungsbericht die Ergebnisse des Schutzgutbezogenen Variantenvergleichs vor. Die Varianten unterscheiden sich kaum voneinander, in der städtebaulichen Beurteilung schneiden sie gleich schlecht ab, lediglich die unterschiedlichen Baukosten stellen einen Differenzierungsfaktor dar.

Die Vorzugsvariante ist eine der kostengünstigsten Varianten, beeinträchtigt jedoch den Menschen am stärksten. Alle diese Varianten werden vom BUND abgelehnt. Wir sehen in der vorgelegten Variantenprüfung keine echte Alternativenprüfung.

Variante 2.1 birgt zudem eine FFH-Unverträglichkeit.

**Außer den bereits erwähnten Gutachten- Nachforderungen und Nachberechnungen fordert der BUND**

### 1. Die Betrachtung einer echten Nullvariante-PLUS

Die Nullvariante-PLUS könnte die Untertunnelung Königsteins sein. Eine Machbarkeitsstudie zur Durchführbarkeit und Finanzierbarkeit der Untertunnelung von Königstein Höhe KVB-Klinik bis Königstein Altkönigstraße liegt bis zum heutigen Tage nicht vor. Nicht näher spezifizierte „Prüfungen“ wurden zu keinem Zeitpunkt öffentlich diskutiert oder in städtischen Gremien erwogen. Die innerörtliche B8 verläuft heute teilweise schon in Tiefelage, sie kann tiefer eingegraben und mit einem

Deckel versehen werden - dies wäre eine **Entlastung der Anwohner um 100%** und der damit verbundenen **Lebensqualitätssteigerung** und Gewinnung von Aufenthaltsflächen und Parkraum. (Vergleich zur vorgelegten Vorzugsvariante mit nur 20% Entlastungswirkung.)

Ebenso sollte eine Untertunnelung auf der Höhe Bahnschranke in Kelkheim geprüft werden.

## 2. Echte Alternativenprüfung

Alternativenprüfungen hätten eine Trasse im Nordosten Königsteins einbeziehen müssen - dies wurde von politisch interessierten Kreisen in Königstein-Falkenstein stets abgelehnt. Über die Gründe kann nur spekuliert werden. Unter naturschutzfachlichen Aspekten wäre eine Nordumfahrung Falkenstein genauso problematisch wie die Vorliegende, allerdings wäre der Ost-West-Verkehr besser aufgefangen, die Entlastungswirkung wäre möglicherweise größer. Berechnungen hierzu fehlen vollkommen. Die Wertigkeit der Naturräume dürfte vergleichbar sein. Eine solche Variante müsste der BUND aus naturschutzfachlicher Sicht ebenso ablehnen.

## 3. Begleitende Maßnahmenpakete für eine Nullvariante in Königstein im Taunus:

- a. Durchfahrverbote für LKW auf der B455
- b. Innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen
- c. Für Königstein: Kreiselumbau wird gerade realisiert und wird die Staus auflösen.
- d. Großräumige Beschilderung an den Autobahnen (A3 und A661) - „kein Transitverkehr durch Königstein“ - dies wird in Österreich mit Erfolg praktiziert. Telematik (Projekt Minister Rhiel) - intelligente Verkehrsleitsysteme könnten zu Spitzenstunden oder bei Störungen auf den Autobahnen schon auf Höhe Limburg die B8 für den Durchgangsverkehr sperren. Pendler müssen das Gebiet großräumig umfahren: Ein PKW/LKW der auf der A3 im Stau steht, darf nicht mehr durch Kelkheim oder Königstein **mautfrei** auf die A66 oder A661 / A5 schleichen können.
- e. ÖPNV stärken, bindende Verträge zwischen Schulen und Schulbusunternehmen vorgeben. Schülerbringverkehr vom PKW in den ÖPNV zwingen. Die internationalen Schulen in Oberursel u.a. praktizieren beispielsweise ein funktionierendes flächendeckendes System der Schülerbeförderung
- f. Stärkung der Einkaufsmöglichkeiten in den Stadtteilen, sodass Besorgungen fußläufig durchführbar sind.
- g. Prüfung der Einrichtung einer Busspur nach Glashütten, dies könnte ohne größeren Naturverbrauch geschehen.
- h. Park and Ride und Ausweitung des Angebotes der Königsteiner Bahn, Erhöhung der Taktfrequenz der Bahn
- i. Prüfung der besseren Anbindung an die Kronberger S-Bahn
- k. Die geplante und realisierte Stärkung der Verkehrsträgerfunktion der umliegenden Autobahnen wird vom BUND befürwortet.
- l. Im Extremfall Mauteinführung auf der B455 und B8.
- m. Aufklärungskampagnen in der Bevölkerung zu den Themen Mobilität und Verkehrsbeziehungen.
- n. Überörtliche Verkehrskonferenz: Einbeziehung der Hintertaunus- und der

Nachbarkommunen, um ein integriertes Konzept zu erarbeiten. (s. auch Punkt o.)

o. Angesichts der demographischen Daten und der Verkehrsproblematik: Keine neuen Baugebietausweisungen mehr!

p. Der vorhandene Straßenbelag auf beiden innerstädtischen Bundesfernstraßen sollte durch einen zweischichtigen offenporigen Asphaltbelag („**Flüsterasphalt**“) ersetzt werden. Damit lässt sich eine Schallminderung um bis zu **-9 dB(A)** erreichen (vgl. Pilotprojekt Stadt Ingolstadt).

All die oberen vorgeschlagenen Alternativen wurden in der Vergangenheit ausgeblendet, da über 40 Jahre lang nur der Bau einer B8-neu als Lösung angesehen wurde.

Bei Umsetzung auch nur von Teilen der o. g. Alternativen würde die Planrechtfertigung für die B8-neu entfallen.

**Von zentraler Bedeutung ist zudem die Entkopplung der Problemlösungsstrategien für die Städte Königstein und Kelkheim und getrennte Planungsverfahren für die örtlichen Verkehrsentslastungsmaßnahmen.**

#### 4. Alternativenbetrachtung für Kelkheim:

Ausgangspunkte zur Lösung der Verkehrsprobleme von Kelkheim müssen zunächst in Kelkheim selbst gesucht werden. Nach Ansicht unseres Verbandes existieren sogar gleich verschiedene Lösungsmöglichkeiten, die ohne oder mit einem geringeren Landschaftseingriff realisiert werden können und zur Entspannung der Situation führen.

Betrachtet man die Herkunft der Kraftfahrzeuge die Kelkheim durchfahren, so lassen sich drei Quellen unterscheiden:

- Quellverkehr aus Kelkheim selbst
- Quellverkehr aus Kelkheim-Fischbach und
- überörtlicher Verkehr von der B455 aus der Richtung des Ortes Eppstein und der BAB 3 (Abfahrt Niedernhausen) zur A 66 (Abfahrt B 8/Bad Soden; Sulzbach) in den mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Raum Frankfurt/M. und westlich angrenzende Orte (Bad Soden, Sulzbach, Eschborn, etc.)

Der innerörtliche Quellverkehr aus Kelkheim verbleibt bei der vorgesehenen Planung im Ort. Er führt bei geschlossener Schranke weiterhin zu größeren Problemen. Einzig der Umbau des ebenerdigen Bahnübergangs kann hier zur nachhaltigen Problemlösung führen.

Der Quellverkehr aus Kelkheim-Fischbach verbleibt bei der vorgesehenen Planung ebenfalls überwiegend als Problem innerhalb von Kelkheim. Die Umleitung auf die B 8 neu ist für die Bevölkerung von K.-Fischbach, die mehrheitlich südlich der B 455 wohnt, nicht attraktiv, denn die Nutzung der geplanten B 8 neu bedeutet für dieses Verkehrsteilnehmer einen Umweg. Der Quellverkehr aus Kelkheim-Fischbach kann nur durch zusätzliche Maßnahmen der Verkehrslenkung zur stärkeren Nutzung der OU veranlasst werden (s.u.)

Nur die dritte Verkehrsquelle, der überörtliche Ausweichverkehr, wird durch die geplante Maßnahme beeinflusst. Für diesen Verkehr ist die derzeitige bauliche Gestaltung der Verknüpfung der B 455 mit den Straßen durch K.-Fischbach heute geradezu eine Einladung zur Durchfahrt von K.-Fischbach und Kelkheim (Hauptort). Diese Verknüpfung provoziert das Kelkheimer - Verkehrsproblem maßgeblich. Es bildet die Basis für einen Schleichweg abseits der Autobahnen und Bundesstraßen aus dem Raum Idstein in den Großraum Frankfurt/M.

Unsererseits wird unterstellt, dass die Entlastung von Kelkheim nur gelingen kann, wenn die heutige Anschlussstelle B 455 mit den Straßen durch K.-Fischbach drastisch zurückgebaut und die geplante künftige Anschlussstelle B 455/B8 neu erst durch aufwendige, großflächige (Verbindungs-) „Ohren“ ihre notwendige Sogfunktion erfüllen kann. Der Rückbau der heutigen Anschlussstelle und das durch die „Ohren“ entstehende „Kleeblatt“ sind unseres Wissens bis heute nicht projektiert, so dass die zusätzlichen Kosten und Eingriffswirkungen („Kleeblatt“) noch nicht kalkuliert sind.

### **Kelkheimer Alternative 1**

Als erstes drängt sich die Frage nach dem Umbau des innerörtlichen Bahnübergangs auf. Eine Planung für diese Maßnahme fehlt. Bis heute hat die Stadt Kelkheim keine Planungsanstrengungen zur Realisierung einer solchen Lösung unternommen, sondern diese Möglichkeit ignoriert. Auch innerhalb der bisherigen Besprechungen zur Vorbereitung des Genehmigungsverfahrens zum Bau der B8 OU Kelkheim - Königstein sind keine entsprechenden Untersuchungen erkennbar. Dies ist nicht akzeptabel.

Würde die Querung der Bahnlinie in einem Tunnel erfolgen, würde die Rückstau Situationen entfallen und der Verkehr würde flüssiger und - durch die Beseitigung des ebenerdigen Kreuzungspunktes zwischen Straße und Schiene - sicherer. Möglicherweise würde sogar der Bahnverkehr (Nahverkehr) beschleunigt.

### **Kelkheimer Alternative 2**

Gegen Alternative 1 kann eingewendet werden, dass sie den Verkehr aus und in Richtung der BAB 3 und der B 455 nicht aus Kelkheim (Hauptort) heraushält. Dies kann jedoch durch eine Optimierung gelingen. Die nachfolgend beschriebene Optimierung kann auch eigenständig realisiert werden und würde dann ebenfalls das Verkehrsproblem Kelkheims bedeutend verringern, weil sich aus dem überörtlichen Raumbezug eine deutliche Verringerung des heutigen LKW-Anteils ableiten lässt. Die Eigenständigkeit begründet die Zuordnung als vollwertige Alternative 2.

Diese Optimierung besteht im Rückbau der Anschlussstelle B 455 mit den Straßen durch K.-Fischbach. Die Rückbaumaßnahme wird auch in Verbindung mit der hier kritisierten Planung der B 8 neu notwendig. Verkehrliche wird sich der Rückbau ohne B 8 neu dahin gehend auswirken, dass die Abkürzungsstrecke zwischen der BAB 3 (Abfahrt Niedernhausen) und dem westlichen Großraum Frankfurt/M an Attraktivität verliert.

### **Kelkheimer Alternative 3**

Von größter Bedeutung wäre eine Verlagerung des Verkehrs in Kelkheim (Hauptort) auf den innerörtlich verlaufenden Gagern - Ring, der als großzügig ausgebauter Straßenzug zum Beginn der ausgebauten B8 führt. Diese Alternative kann in verschiedene Varianten unterteilt werden.

Zum einen ist eine geänderte Verkehrsführung im bestehenden Straßensystem ohne Veränderungen am Bahnübergang zu nennen (Variante 1). Notwendig wäre die Änderung der Hauptverkehrsrichtung weg von der bestehenden „freien“ Einfahrt in das Stadtzentrum nach Norden zum Gagern-Ring.

Variante 2 berücksichtigt die Tunnellösung unter den Bahngleisen und schließt die Änderung der Verkehrsführung aus Variante 1 an.

Variante 3 zielt auf die Realisierung einer Verkehrsspange zwischen der Landesstraße aus K.-Fischbach und dem Gagern-Ring in Kelkheim (Hauptort). Die Querspange war zumindest einmal projektiert, wie der beiliegende Kartenausschnitt zeigt. Auch wenn die Lösung durch die zwischenzeitlich eingeleitete Bauleitplanung der Stadt Kelkheim nicht mehr gänzlich in der dargestellten Form realisierbar sein sollte, verbleibt grundsätzlich die Möglichkeit eine Querspange im Planungsraum in kommunaler Verantwortung. Die Notwendigkeit zur Änderung der Bauleitplanung ist kein durchschlagendes Argument gegen die kommunale Verantwortung das zumindest in Teilen auch innerörtlich bedingte Verkehrsproblem (Quellverkehr aus K.-Fischbach) eigenständig zu lösen. Eine – vor kurzem realisierte – Fehlplanung entlässt die Stadt nicht aus der Verantwortung städtebaulich notwendige Missstände zu beseitigen.

Die Daten, die in der Umweltverträglichkeitsstudie zusammengefasst sind, können für den Schutz und die Förderung dieses Naturraums herangezogen werden. Die behutsame Entwicklung dieses Gebiets als Touristikstandort würde vom BUND mit getragen werden. Dazu gibt es in anderen Regionen Deutschlands genug Beispiele an denen man sich orientieren könnte (Kunst- und Naturerlebnisregionen, die gerade im Ballungsgebiet Rhein-Main von großem Wert wären). Auch hat das Gebiet große Potentiale als Ausgleichsfläche für größere Bauvorhaben im Rhein-Maingebiet

## 6. Kritik der dargelegten Kompensationsmaßnahmen

Auf Seite 78 des EB heißt es:

*Den Habitatverlusten bei den Varianten 2.1 und 2.2 ist jedoch die Entsiegelung der B 8 (alt) im Bereich der Schmittröder Wiesen gegenüberzustellen. Hierdurch können langfristig äußerst hochwertige Lebensräume für zahlreiche Tiergruppen miteinander vernetzt und insbesondere die Isolation der Eselswiese aufgehoben werden. Dieser Zugewinn an Habitatflächen und die damit verbundene Aufwertung des Gebiets entfallen bei den übrigen Varianten.*

Die Neuversiegelung im ungestörten südlichen Bereich ist jedoch aus Sicht des BUND ein ebenfalls kompensationspflichtiger Eingriff.

Die hier angebotene intrinsische Ausgleichsmaßnahme ist zudem durch das Hydrogeologische Gutachten überholt. Dort heißt es auf S. 13:

*„Zum derzeitigen Kenntnisstand empfehlen wir keinen Komplettrückbau der B8 im Bereich der Eselswiese. Durch die Rückbauarbeiten, insbesondere durch eine Bodenverdichtung durch den Einsatz schwerer Baugeräte könnte der komplexe Wasserhaushalt der Eselswiese gestört werden. Hierdurch könnte die typische Vegetation nachhaltig in Mitleidenschaft gezogen werden.“*

Jede nachträgliche Verschwenkung der geplanten Trasse im nördlichen Bereich führt zur Notwendigkeit einer erneuten Einzelfallprüfung.

Das Hydrogeologische Gutachten zeigt die Fließbeziehungen und die enorme Wichtigkeit, dieses Gebiet ungestört zu belassen, auf.

Der BUND lehnt die Trassenführung der Variante 2.1 mit allen kleineren Verschwenkungen vollständig ab.

Die Vorgaben des Landschaftsplans zur Notwendigkeit der Kompensation sind eindeutig.

Da im untersuchten Trassengebiet die Schutzgüterüberlagerung einen sehr hohen und sogar ungewöhnlich hohen Raumwiderstand ergeben hat, der normale Prozeduren zum Festlegen von Straßentrassen nicht zulässt, sehen wir im tangierten Gebiet keine Möglichkeit der Kompensation des Eingriffs durch aufwertende Maßnahmen.

Im ROV muss es nach §12Abs.3 HesForstGes Gegenstand sein die Eingriffe in den Wald hinreichend und insbesondere eine ortsnahe Wiederaufforstung hinreichend zu konkretisieren.

Die angebotenen Ausgleichsmaßnahmen müssen Gegenstand umfangreicher Gutachten werden, sollte dieses Straße weiter beplant werden (S. 133 EB).

Kompensationsflächen bei Idstein, Karben und Wöllstadt und bei Bad Homburg werden abgelehnt. Gerade der Grünzug im Taunus hat eine zentrale Aufgabe zu erfüllen, auch als Barriere des Ballungsgebietes gegenüber dem Hintertaunus. Eingriffe in diesem Gebiet sind in unmittelbarer räumlicher Nähe zu kompensieren - dies ist bei dem untersuchten Vorhaben jedoch nicht möglich.

Auf Seite 203 der Umweltverträglichkeitsstudie wird Bezug auf die Schutzwaldklärungen vom 13. Dezember 1996 und 11. Februar 1997 genommen. Die dort angegebene Nummerierung ist nicht nachvollziehbar. Die Recherchen des BUND haben ergeben, dass dieses Verfahren wegen des Widerspruchs der Stadt Kelkheim am 17. April 1997 in der Schwebe ist.

## 7. Schluss

**Daraus ergibt sich für den BUND die Schlussfolgerung**

**dass der Bau der B8-Westumgehung**

- keine für die Menschen spürbare Entlastung vom Verkehr nach sich zieht und deswegen das Planungsziel verfehlt
- das Naherholungsgebiet zerstört
- einen Raum mit sehr hohem Raumwiderstand schwerst beeinträchtigt und diese Beeinträchtigung nicht ausgleichbar ist.

**Deswegen ist die Raumverträglichkeit des Vorhabens B8-Westumgehung Königstein-Kelkheim abzulehnen .**

**Es sind Alternativen zu prüfen, die in den vorgelegten Akten fehlen.**

Sollte die Planung an der B8-neu fortgeführt werden, so sollten die hohen ökologischen Standards, die die Schweiz für ihre modernsten Autobahnen im Einklang mit EU-Richtlinien erarbeitet und umgesetzt hat, hier Anwendung finden.

Wir verweisen auf den Schweizerischen „State-of-the-art-Report“ (s. Kasten):

Dort heißt es einleitend:

„ Das Projekt eines nationalen ökologischen Netzwerkes geht auf die 1995 von den europäischen Umweltministern beschlossene paneuropäische Strategie zur Förderung der Biodiversität zurück (...)“

### **State of the Art Report : Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrsinfrastrukturen COST 341**

Herausgeber:

Bundesamt für Umwelt, Wald und  
Landschaft (BUWAL)

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Bundesamt für Raumentwicklung  
(ARE) Bern, 2001

**Autoren** siehe Verzeichnis AutorInnen des State-of-the-art Reports Schweiz, Seite 99

Inhaltsverzeichnis - Auszug

#### **4 Der Einfluss der Verkehrsnetze auf die Natur 31**

4.1 Direkter Lebensraumverlust 31

4.2 Verkehrswege als Barrieren 32

4.3 Mortalität 37

4.4 Die Einflusszone von Verkehrsträgern –  
Störungen 39

4.5 Indirekter Lebensraumverlust 41

4.6 Böschungen als Korridore 41

4.7 Populationsbiologische Auswirkungen 42

4.8 Inventare besonderer Konfliktstellen  
zwischen Natur und Verkehrsträgern 43

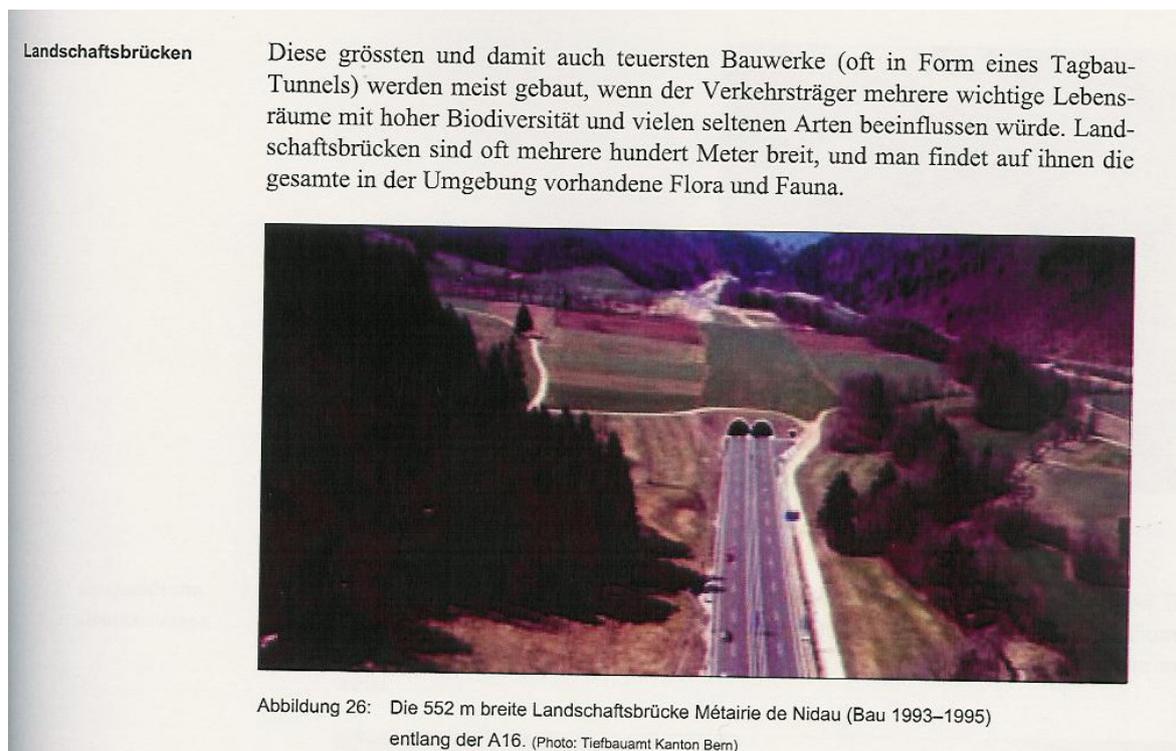
4.9 Sekundäre Auswirkungen von  
Verkehrsinfrastrukturen 45

#### **5 Problemlösungen 47**

5.1 Vermeidung der

Lebensraumzerschneidung 47
5.2 Milderung der Lebensraumzerschneidung 48
5.3 Wildtierpassagen 52
5.4 Ersatzmassnahmen 59
5.5 Unterhaltmassnahmen 59
5.6 Die Effizienz von Wildtierpassagen 62
<b>6 Ökonomische Aspekte 67</b>
<b>7 Was bringt die Zukunft? 71</b>
<b>8 Schlussfolgerungen und Empfehlungen 75</b>

Ein Beispiel aus der oben zitierten Publikation:



Die im Rahmen des ROV B8 vorgelegten Gutachten zu den Auswirkungen des Baus der B8-neu auf den untersuchten Naturraum sind rein deskriptiver Natur. Der BUND vermisst konkrete Lösungsansätze, um die Eingriffe zu minimieren.

Die Kompensationsvorschläge sind zu konkretisieren.

Die Straße müsste nach den neuesten europäischen Standards umweltverträglich gebaut werden. Dies dürfte die Kosten vervielfachen, sodass hier wiederum der Vergleich mit der vom BUND favorisierten Variante Null-PLUS (Untertunnelung Königsteins) die kostengünstigere Variante wäre und in der Entlastungsbilanz die Vorzugsvariante wäre.

Königstein, den 09. Juni 2006

Dr. Claudia Weiland

Bevollmächtigte des BUND Landesverbandes Hessen in allen gesetzlichen Beteiligungsverfahren im Hochtaunuskreis

**Naturschutzfachliche Beratung:** Thomas Norgall (BUND Hessen)

**Rechtliche Beratung:** Rechtsanwalt Matthias Möller-Meinecke

**Fotomontagen und Gemälde:** Manfred Guder, Nicole Höltermann, Dr. Claudia Weiland

## Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
Executive Summary	1
1. Verfahrensmängel	2
1.2 bis 1.4	2
2. Ausgangssituation und Planungsziel	3
2.1. Die Verkehrsuntersuchung	3
2.2. Faktoren, die Königstein zu Ziel- und Ausgangspunkt vieler Fahrten machen	5
2.2.1. Schulstandort , Schlaf- und Dienstleisterstadt	5
2.2.2. Topographie	5
2.2.3. KFZ-Dichte	5
2.2.4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	5
2.2.5. Verkehr Richtung Osten	6
2.3. Zweifelhafte Verkehrsprognose und keine Entlastung	8
2.3.1. Falsche Zahlengrundlage	8
2.3.2. Die demographische Entwicklung	10
2.3.3. Die gestrichene Eigenheimzulage wurde nicht mit einbezogen	11
2.3.4. Der steigende Ölpreis wurde nicht mit einbezogen	11
2.3.5. Gleichzeitig wurde die LKW-Maut außer Acht gelassen	11
2.3.6. Der gestiegene Ost-West-Ost-Transit-Verkehr wurde ausgeblendet	11
2.3.7. Fragwürdige Berechnungen	11
3. Folgen des Baus der B8-Westumgehung	12
3.1. Auf den Kurbetrieb - Faktor Luft und Klima	12
3.2. Die Analyse im städtebaulichen Planungsbeitrag	14
3.3. Folgen für die Naturgüter	15
3.3.1. Grundwasser, Klima, Pflanzen/Wald	16
3.3.2. Tiere	16
3.3.3. Forstwirtschaft	17
3.3.4. Landschaft und Erholung	17
3.3.5 Schutzgebiete	20
3.3.6 Mehr Lärm für alle und keine Entlastung	20
3.3.7. Schadstoffimmissionen	23
3.3.8 Folgen des B8-Neubaus für die Landschaft	23
3.3.9. Erosionsgefahr und Sicherheitsaspekte	27
4. Planungsrechtliche Würdigung	28
a. Darstellung eines „Regionalen Grünzuges“	28
b. Beeinträchtigung der Funktionen des Regionalen Grünzuges durch die B 8	29
c. Abweichungen aus Gründen des öffentlichen Wohls	30
5. Varianten	32
6. Kritik der dargelegten Kompensationsmaßnahmen	37
7. Schluss	38
8. Inhaltsverzeichnis	40