



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND OV Königstein-Glashütten, Milchesohl 27, 61462 Königstein i. Ts.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat G12

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

**Bund für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Hessen e.V.  
Friends of the Earth Germany**

Ortsverband Königstein - Glashütten  
Der Vorstand

Fon 06174 – 249 18 12

Fax 06174 – 249 18 13

[bund.koenigstein-glashuetten@bund.net](mailto:bund.koenigstein-glashuetten@bund.net)

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

27. April 2016

***Achtung! Die unten abgedruckte Stellungnahme wurde unter den Nummern  
DG0010379 und DG0010380 online übertragen!***

Stellungnahme zum BVWP 2030, insbesondere zu den Projekten

- B8-G40-HE bzw. B 8 OU Glashütten
- B8-G50-HE bzw. B 8 OU Waldems/Esch
- B519-G10-HE-T1/T2-HE bzw. B 519 OU Hofheim/Kriftel und B 519 OU Weilbach

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit gebe ich als Bevollmächtigte und im Namen des BUND Landesverband Hessen e.V. fristgerecht die Stellungnahme zum genannten BVWP 2030 ab.

## Grundsätzliche Überlegungen

Analog zu den Ihnen vorliegenden Stellungnahmen des BUND Bundesverbands bzw. der BUND Landesverbände weise ich hier nur pauschal auf die nicht ausreichende Prüfung der Alternativen für alternative Verkehrsmittel hin; es fehlt auch der Einfluss des Schienenverkehrs.

Die Ziele des EEG werden mit der vorliegenden Planung nicht unterstützt; es wird nicht genügend versucht, die Verkehrsteilnehmer zum Umstieg vom Auto auf die Schiene oder den Bus zu bewegen, wie es zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung notwendig wäre – mithin wird die nötige Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes nicht im nötigen und machbaren Umfang erreicht.

Die Bewertung der positiven Verkürzung der Reisezeiten ist im Verhältnis zu den nötigen Umwelteingriffen grundsätzlich zu positiv ausgefallen.

Der ganze BVWP beruht auf methodischen Fehlern, die Ziele der Bundesregierung werden nicht unterstützt. Im Übrigen ist er in keiner Weise inklusiv, da er alle Verkehrsteilnehmer, die kein Auto besitzen, ignoriert. Der überwiegenden Mehrheit bringt er damit keinerlei Mobilitätsverbesserungen bzw. -erleichterungen. Damit wird der BVWP auch seinen eigenen Zielen nicht gerecht.

Insgesamt ist die im Grundgesetz festgelegte Hoheit des Bundes über die Bundesstraßen zu bemängeln. Die Bundesstraßen haben heute die regionale Bedeutung, die vor 60 Jahren etwa die Landesstraßen

BUND OV Königstein-Glashütten  
Milchesohl 27, 61462 Königstein  
Fon 06174 – 249 18 12  
Fax 06174 – 249 18 13  
Mobil 0179-78 45 148

Cordula Jacobowsky (Vorsitzende),  
Gabriela Terhorst (stvl. Vorsitzende),  
Thomas Gerber (Kassierer),  
Gabriele Klempert (Beisitzerin),  
Günter Schmunk (Beisitzer)

Der BUND Ortsverband Königstein –  
Glashütten ist als nicht rechtsfähiger  
Verein Teil des BUND-Landesverbandes  
Hessen e.V. im Bund für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland (BUND).

Spendenkonto: Taunussparkasse, BIC: HELADEF1TSK  
IBAN: DE 72 5125 0000 00 390 027 36. Der BUND ist ein anerkannter  
Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind  
steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind  
von der Erbschaftssteuer befreit. Wir informieren Sie.

hatten und gehören damit letztlich in die Länderhoheit, weil sie erhebliche regionale Auswirkungen haben. Überregionale Bedeutung haben sie nur als Autobahnersatz bzw. Autobahntlastungswege bzw. zur Mautersparnis – keiner dieser drei Punkte wird aber von der Politik gewünscht. Hier ist es sinnvoller, die Gelder eher in den Autobahnbau zu geben und die Länder beim Ausbau des ÖPNVs stärker zu unterstützen.

Mit der Argumentation der Reisezeitverkürzung bzw. Reduzierung des Spritverbrauchs kann praktisch an jedem Ort eine Ortsumfahrung gebaut werden, vor allem wenn die regional möglichen ÖPNV-Alternativen unberücksichtigt bleiben. Da dieselben unberücksichtigt bleiben „müssen“, weil sie in die Länderhoheit fallen, ist allerdings im Umkehrschluss auch z.B. die Reisezeitverkürzung bzw. Reduzierung des Spritverbrauchs entsprechend abzuwerten, auch, weil sie regionaler Natur und nicht bundesweiter Natur sind. Dies ist ein methodischer Fehler bzw. eklatanter Zielkonflikt, der zum Nachteil der Bevölkerung und der Natur und zum Vorteil des Straßenbaus genutzt wird.

Eine Planung zur Verbesserung der Mobilität kann ab einer gewissen Bevölkerungsdichte nicht mehr ohne den ÖPNV erfolgen. Jede Stadt ist dafür ein Beispiel, Paradebeispiel ist München: In den 60er Jahren wurde der mittlere Ring geplant. Bereits damals wurden als Alternative Park&Ride-Parkplätze und ein Ausbau des ÖPNVs gefordert. Heute wünscht sich München, sie hätten diese Park&Ride-Parkplätze, der nun unbedingt nötige Ausbau des ÖPNVs gestaltet sich aus Platzgründen als sehr schwierig und überproportional teuer, die Stadt kann keinerlei zusätzlichen Verkehr mehr verkraften; sie versucht mit allen Mitteln, den Verkehr aus der Stadt herauszuhalten. Dies lässt sich sehr einfach auf bevölkerungsdichte Metropolregionen übertragen. Bevölkerungssarme Regionen haben jedoch, wie die Erfahrung lehrt, noch nie von zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen profitiert – Im Gegenteil: größere Industriekapazitäten werden verstärkt andernorts aufgebaut und kleinere in der strukturschwachen Region abgebaut; es tritt eine Zentralisierung der Industrie in strukturstärkeren Gebieten ein – das Gegenteil der erhofften Stärkung der strukturschwachen Regionen.

Eine zukunftssträchtige Infrastrukturplanung berücksichtigt das zunehmende Mobilitätsinteresse der Menschen bei gleichzeitigem produktiven Nutzen der Reisezeiten (nur im ÖPNV möglich!). Durch eine Stärkung des ÖPNVs wird diesen Interessen Rechnung getragen und nebenbei Umwelt und Natur geschont. Außerdem werden durch diese Verlagerung des Individualverkehrs weg von der Straße hin zum ÖPNV Kapazitäten für den Produktivverkehr (LKW, Gewerbe-PKW etc.) frei. Und darüber hinaus dürfte der Ausbau des ÖPNVs letztlich kostengünstiger sein als Bau- und Unterhaltskosten. Der BVWP 2030 verfehlt daher seine selbst gesteckten Ziele durch Festhalten am Straßenbau – zusätzlicher Straßenbau kann keine Probleme beseitigen, die durch zusätzlichen Straßenbau erst geschaffen werden. Wer also Verkehrsbelastungen verringern will, darf keinen zusätzlichen Verkehr produzieren. Mobilitäts erleichterungen können durch den ÖPNV wesentlich leichter als durch Straßenbau erreicht werden.

## Spezielle Überlegungen zu den Projekten

Alle genannten Projekte weisen so große Ähnlichkeiten im Design auf, das sie im Großteil zu komplett gleichen Kritiken führen. Daher wird die Wiederholung für jedes einzelne Projekt unterlassen. Der Leser wird gebeten, sich zu jedem Argumentationspunkt diesen in jeder Variante der drei OU zu denken. So sich doch spezifische Unterschiede ergeben, so wird durch Nennung der Ortschaft darauf hingewiesen.

1. Grundsätzlich fällt an den Karten (Abschnitt 1.5) auf, dass es sowohl bei KFZ als auch PKW durch den Planfall zu einer Verkehrszunahme kommen wird, also Verkehr induziert wird.
2. Außerdem sind die **Prognosezahlen zweifelhaft**: Siehe dazu u.a. die Zahlen aus Abbildung 4. Es ist zu hinterfragen, wie diese Zahlen zustande kommen. Die Erfahrungen, die der BUND mit der zweifelhaften Planung der B8-Westumgehung Königstein gemacht hat, zeigen, dass oft überhöhte Zahlen zugrunde gelegt werden, die einer seriösen Überprüfung nicht standhalten. Auch deswegen wurde die damalige Planung endgültig begraben.

3. **Abschnitt 1.6.** Es verwundert, dass die Planer die Planfall-Verkehrswirkungen mit mindestens 90 % privaten Fahrzwecken angeben. Diese Fahrzwecke müssen aufgeschlüsselt werden. Der BUND vermutet, dass hier die Quell-Ziel-Verkehre aufzeigen werden, dass der umfahrene Ort an sich Ziel-Ortschaft des größten Teils der Fahrten ist. Somit wird die Entlastungswirkung des überdimensionierten Bauwerks obsolet.
4. Modul A: In der Betrachtung der erwartbaren Reisezeitverkürzung bzw. den damit einhergehenden Kosteneinsparungen durch den Planfall werden die negativen Effekte des Planfalls nicht ausreichend gewürdigt.
5. Modul A: Die Reisezeitverkürzung bringt den Pendlern für ihre Strecke Hintertaunus/Ballungsgebiet Frankfurt keinerlei Vorteile, da sich der Verkehr dann erst recht am Nadelöhr Königsteiner Kreisel staut. Die Verkehrsbelastung wird letztlich nach Königstein verlagert. Damit darf sie hier nicht positiv angerechnet werden.
6. Modul B: **Alternativen der Verkehrsentlastung**, z.B. Ausbau des ÖPNV, wurden nicht untersucht. Durch eine Stärkung des privaten KFZ-Verkehrs wird jedoch gleichzeitig der ÖPNV in seiner Rentabilität geschwächt bzw. langfristig sogar abgebaut. Insbesondere müsste untersucht werden, welche Effekte z.B. ein komplett kostenloser ÖPNV mit entsprechendem Ausbau auf den Individualverkehr wäre und wie hoch hier die Kosten wären im Verhältnis zu den Kosten des OU-Neubaus und des Unterhalts, CO<sub>2</sub>-Entlastung (Kosten im Emissionshandel) usw. Letztlich fällt die CO<sub>2</sub>-Entlastung niedriger aus als erwünscht, Feinstaub und CO-Emissionen steigen zu stark an.
7. Modul B: Die **Alternative zur Lärmentlastung** durch Flüsterasphalt, Tempo 30 etc. wurde nicht ausreichend gewürdigt. Da auch die innerörtlich notwendigen Umbauten nicht berechnet wurden, ist es folgerichtig, dass in Punkt 1.1 die Lärmentlastung der Einwohner auf 0 gesetzt wird. Das Potenzial wird verschenkt.
8. **Modul B, Flächeninanspruchnahme:** Der BUND lehnt die genannte Flächeninanspruchnahme für eine Straße mit geringer bis gar keiner Entlastungswirkung, und von der für die Bevölkerung eine zusätzliche Belastung durch zusätzliche Immissionen (Abgase und Lärm) zu befürchten ist, ab.
9. **Modul B, Naturschutz:** Die Hänge des Glaskopfs sind von den Planern ausgesucht worden, um darin die neue B8 Umgehung Glashütten hinein zu planen. Diese Planung kann nur ohne Ortskenntnis am „grünen Tisch“ vorgenommen worden sein: Wer die bewaldeten Hänge und den umgebenden Wald kennt, der weiß, dass hier die Begriffe „Großsäugerlebensraum“ und „Kernraum (Wald usw.)“ verschleiern sollen, dass hier Räume von hoher Naturschutzwertigkeit tangiert werden. In diesem Gebiet kommen Wildkatze, Luchs und Wolf vor. Dieser Wald darf nicht einem fragwürdigen Verkehrsprojekt geopfert werden. Die Alternativenprüfung hatte schon zum Ausschluss des Gebietes westlich von Glashütten geführt, da hier ebenfalls sensible Naturräume und der Weiherbach den Planern auffielen. Dies trifft ebenfalls auf das Projekt B8-G50-HE/B 8 OU Waldems/Esch zu. Beim Projekt B519-G10-HE-T2-HE/B 519 OU Hofheim / Kriftel wird ein Bach überquert bzw. ein Überschwemmungsgebiet überbrückt oder gar zerstört.
10. **Modul B.** Die Planung eines Brückenbauwerks zeigt, wie wenig Ortskenntnis in Planerkreisen vorhanden ist: Eine Brücke würde den **Lärm** und die **Abgase** von über 10.000 KFZ/Tag über die Ortschaft wehen. Je nach Windrichtung wäre die zusätzliche Belastung der Bevölkerung gravierend. Aus diesem Grunde sind die **Luftschadstoff-Emissionen** gutachterlich abzuklären. Die dem BVWP zugrundeliegenden Daten sind mangelhaft. Von Verkehrslärm werden weitaus mehr als nur Null Einwohner nach dem Bau der neuen Umgehung für Glashütten zusätzlich belastet.
11. **Modul B.** „Zwei Naturparks sowie ein Unesco-Weltkulturerbe werden gequert“ – dieses Zitat aus der Tabelle des BVWP zeigt in dürrsten Worten auf, wie schwer der vorliegende Eingriff in Glashütten wiegen wird. Wie unter Umweltbeitrag Teil 2 angerissen, liegt hier nicht nur ein Raum mit hohem

naturschutzfachlichem Raumwiderstand vor, auch die Kulturgüter und das Landschaftsbild werden unwiederbringlich in Mitleidenschaft gezogen, sollte die Straße jemals Realität werden.

12. Modul C. Die raumordnerischen Auswirkungen werden grob unterschätzt, die kommunale Hoheit der Raumordnung nicht berücksichtigt. Der Siedlungsdruck steigt in den letzten Jahren in den von Ballungsräumen aus erreichbaren Gebieten an, dies fördert die ungewünschte Zersiedelung der Flächen, auf der anderen Seite verarmen die Städte bzw. stehen leer. Insbesondere die Auswirkungen des Verkehrszuwachses auf den Bundesstraßen an anderen Stellen werden nicht berücksichtigt. Mittelbar wird hiermit die kommunale Raumordnung, bzw. deren Instrumente, wie z.B. der ÖPNV, nicht entsprechend einbezogen oder gewürdigt.
13. Modul C/D: Der Bau der Ortsumfahrung würde ein falsches Signal aussenden: Es würde nun vermehrt Bevölkerung in den Hintertaunus ziehen, weil die gefühlte Reisezeit in den Frankfurter Ballungsraum sinkt. Dieser Bevölkerungszuwachs wird aber neuen Verkehr induzieren, der die erhoffte Entlastung wieder auffrisst.
14. Modul D: Die Verlagerung des Verkehrs von der Ortsmitte in die Umfahrung wird zu hoch eingeschätzt, da sehr viele Pendler in den vorhandenen Geschäften einkaufen. Außerdem wird der Umsatzrückgang besonders der kleineren Läden, die nicht genügend Anziehungskraft auf den Pendlerverkehr zur Fahrtänderung wie z.B. große Supermärkte, ausüben können, und die damit einhergehende Schließung derselben bzw. der Verarmung der Gemeinde unterschätzt bzw. unterbewertet bzw. zu wenig berücksichtigt.
15. Die Ortsumfahrung würde zusätzlichen Verkehr auf die B8 ziehen. Mautfreie Straßen wären für den schweren LKW-Verkehr attraktiv. Dadurch würden sich die Probleme am Königsteiner Kreisel sowie die Situation bei Waldems/Esch, resp. Glashütten, verschärft werden.
16. Die Ortsumfahrung würde zusätzlichen Verkehr auf die B519 ziehen. Mautfreie Straßen wären für den schweren LKW-Verkehr attraktiv. Dadurch würden sich die Probleme am Königsteiner Kreisel verschärfen. Außerdem wird die A66 entlastet. Wie den Karten Abb. 6 und 7 zu entnehmen ist, führt der Bau der Ortsumfahrungen zwar zu einer Entlastung der Orte Hofheim und Weilbach selbst, aber auch zu einer Belastung der umliegenden Orte. Besonders bedenklich erscheint hier die Entlastung der A66 und der B40. Letztere ist als OU der anliegenden Orte zu begreifen. Eine Entlastung der B40 ist nicht notwendig. Eine Entlastung der A66 durch Belastung umliegender Ortschaften (z.B. Diedenbergen, Langenhain, Flörsheim, Massenheim etc.) ist nicht erstrebenswert; sinnvoller wäre eine weitere Ertüchtigung der A66 bzw. eine verstärkte Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene bzw. des KFZ-Verkehrs auf den ÖPNV.

Resümee: Die genannten Projekte bringen den Gemeinden keinerlei Vorteile, sondern verstärken noch vorliegende Probleme. Eine Lärmentlastung würde sinnvoller und sogar in deutlich höherem Maße durch Flüsterasphalt und Tempo 30 erreicht. Eine Verkehrsentslastung und eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung und ein verbessertes Zusammenwachsen der Ortsteile (die OU erhöht die Trennungswirkung) könnte durch einen verbesserten ÖPNV auf wesentlich kostengünstigerem Wege erreicht werden.

Insgesamt rechtfertigt Modul B nicht das Projekt. Modul D wird zu hoch eingeschätzt. Modul C (erhöhter Stau am Nadelöhr Kreisel Königstein Kreuzung B455/B519/B8) wird sträflich vernachlässigt. Modul A kommt daher aus falschen Bewertungsgrundlagen zu einem falsch positiven Wert. Werden alle drei Projekte kombiniert, dürfte dieser Effekt noch erheblich zunehmen. Mithin muss von einer zusätzlichen Stauverstärkung am Königsteiner Kreisel gerechnet werden.

## Übergreifende Betrachtung der Projekte B 8 Glashütten, B 8 Waldems/Esch, B 519 Hofheim/Kriftel und B 519 Weilbach

**Eine übergreifende Betrachtung der Projekte B 8 Glashütten, B 8 Waldems/Esch, B 519 Hofheim/Kriftel und B 519 Weilbach – sämtlich Ortsumfahrungen – fehlt.**

Alle aber führen zu einem verstärkten Verkehr auf der B 8 bzw. der B 519. Da aber der Kreisel in Königstein für alle diese Bundesstraßen in den überörtlichen Verkehrsbeziehungen das Nadelöhr schlechthin ist, muss zwangsläufig in allen Projekten die Auswirkung auf den Königsteiner Kreisel untersucht werden. Das wurde unterlassen. Die Entlastungen dort werden mit zusätzlichen Belastungen in Königstein erkaufte, zusätzlich wird Verkehr induziert, den Königstein nicht mehr verkraften kann. Dass der Königsteiner Kreisel bereits an seinem Limit angelangt ist, zeigen z.B. die Staus in den Stoßzeiten und besonders die Staus außerhalb der Stoßzeiten bei Unfällen auf der A 3 und der A 66. Der Königsteiner Kreisel muss im Übrigen auch den Freizeitverkehr (Feldberg, Opel-Zoo, Taunus allgemein) verkraften.

Alle Projekte führen zu einem zusätzlichen Verkehr. Dies kann nicht das Ziel einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung sein, die Verkehr aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes eher vermeiden, also auf den ÖPNV bzw. die Schiene verlagern sollte. Die Reisezeit-„Kosten“-Einsparungen werden schön gerechnet, im Gegenzug werden aber Beeinträchtigungen der Umwelt (Umweltbeitrag 2) zu gering bewertet. Zusätzlich wird die Mobilität nicht aller gesellschaftlichen Gruppen unterstützt, sondern nur von denen, die sich ein Auto leisten können. Der gesellschaftliche Nutzen bzw. die Kostenersparnisse, die die Abschaffung des eigenen KFZs und stattdessen die Nutzung des ÖPNVs mit sich bringen, werden ganz außen vorgelassen – sie müssen unbedingt berücksichtigt werden.

Selbst wenn die Planung des ÖPNVs Ländersache ist und der Bund sie daher nicht berücksichtigen soll/kann/darf, so ist zumindest in der Alternativenbetrachtung und in der Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) die mögliche Abschaffung des KFZ/LKW durch Schiene/ÖPNV zu berücksichtigen, analog wie sie in Punkt 1.7 durch eine Reisezeitreduzierung und eine Reduzierung der Betriebskosten bereits erfolgt ist. Die Reduzierung der Betriebskosten in den Unterlagen kann sich jedoch nur auf den LKW-Betrieb beziehen. Kein Führer eines PKWs aber wird durch Bau der genannten OUs seinen PKW abschaffen. Die Reduzierung der reinen privaten KFZ-Betriebskosten (Kraftstoffe etc.) ist jedoch unter sozialen/inklusive Gesichtspunkten (siehe oben) zu vernachlässigen, wenn nicht auch eine Stärkung des ÖPNV als Alternative gegenübergestellt wird.

Der BUND fordert eine Nullvariante Plus, wie sie schon mehrfach für die Stadt Königstein gefordert wurde, durchzurechnen: Die Untertunnelung der Durchfahrten von Königstein und Glashütten könnte dem Durchgangsverkehr zu zufriedenstellenden Durchfahrterleichterungen verhelfen. Die Anwohner würden von Lärm und Abgasen etwas entlastet.

Der BUND ist dennoch der Ansicht, dass diese Straßenbauprojekte nicht vordringlich sind. Die Elektromobilität wird in nicht allzu ferner Zukunft zur rapiden Abnahme der Immissionen an den Ortsdurchfahrten führen. Zudem sollte endlich im Hochtaunuskreis parteiübergreifend die Modernisierung des ÖPNV-Angebotes angegangen werden.

Alles in allem sind die geplanten Ausgaben mehr als fragwürdig. Das Geld wäre wesentlich besser in den Händen der Länder, zweckgebunden zum Ausbau des ÖPNVs, untergebracht. Damit würden auch die Ziele des BVWP 2030 besser erreicht werden können.

Deswegen fordert der BUND, die OU aus dem BVWP heraus zu streichen.; sie sind nicht als vordringlich, sondern als überholt bzw. überflüssig einzustufen (bzw. in entsprechende Kategorien).

Die OU haben keine Planrechtfertigungen, der Kosten-Nutzen-Faktor ist durch die gravierende Unterschätzung der Umweltauswirkungen des Projektes bzw. der überdimensionierten Überschätzung der Zeitersparnisse grob fehlerhaft.

Das Projekt bringt keine Entlastung für die Bevölkerung in toto, sondern zusätzliche Belastungen anderer Ortschaften durch mehr Verkehr und den Verlust von nicht zu ersetzenden Lebensräumen und Kulturgütern.

Insgesamt machen alle hier genannten vorgelegten Planungen den Eindruck, als ob es sich um längst vergessene und überholte Ideen handelt, die zum Füllen des BVWP aus den letzten Schubladen gekramt wurden. Nach unserem Eindruck ist damit zu rechnen, dass sich alle betroffenen Gemeinden mehrheitlich gegen die Umsetzung dieser Projekte aussprechen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Cordula Jacobowsky  
(Vorsitzende)

Unter Mithilfe von Dr. Claudia von Eisenhart Rothe, BUND OV Oberursel.