



**Bürgerinitiative pro A 44 e.V.**

**1. Vorsitzender**

**Dr. Wolfram Glaß**

**Sensensteinstraße 2**

**34260 Kaufungen**

**1. Stellvertretender Vorsitzender**

**Achim Salzmann**

**2. Stellvertretender Vorsitzender**

**Lothar Siebert**

**Einwendungen gegen**

**die Planfeststellung**

**Neubau der A 44**

**VKE 12**

**AS Helsa Ost – AS Hess. Lichtenau West**

gemäß öffentlicher Bekanntmachung vom 19.04.2007 im Mitteilungsblatt Helsa

Helsa, 05. Juni 2007

## **1. Betroffenheit**

Die Bürgerinitiative pro A 44 e.V. ist Eigentümerin des Grundstückes Gemarkung Niederkaufungen, Flur 22, Flurstück 7. Durch den geplanten Neubau der A 44 im Abschnitt VKE 11, der an die hier behandelte Planfeststellung angrenzt, ist unser Grundstück betroffen. Bei der abschnittsweisen Planung der A 44 leitet sich unsere Betroffenheit daraus ab, dass ein schon geplanter Abschnitt (VKE 11) das in unserem Besitz befindliche Grundstück berühren wird. Somit haben wir ein Recht auf Verfahrensbeteiligung und auf Erörterung unserer Belange (§ 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG). Wir sind direkt Betroffene und machen in diesem sowie nachfolgenden Verfahren im Zusammenhang mit dem Neubau der A 44 eigene Rechte geltend.

## **2. Zielsetzung der Bürgerinitiative pro A 44**

Der eingetragene Verein Bürgerinitiative pro A 44 hat sich zum Ziel gesetzt, eine Autobahnplanung zu unterstützen, die den Bau einer West- Ost- Verbindung als trans-europäische Trasse vorsieht. Die Weiterführung der A 44 soll vom Kasseler Kreuz mit Untertunnelung der Söhre, südliche Umfahrung von Hessisch Lichtenau und Diagonale bei Oetmannhausen verlaufen. Wir haben mit unserem eigenen Trassenvorschlag deutlich herausgestellt, wie wir uns eine moderne, der Aufgabenstellung gerecht werdende Trasse, vorstellen.

Die vorliegende Planung der A 44 in der VKE 12 spricht eindeutig gegen die Zielsetzung der Bürgerinitiative pro A 44 e.V. Wir lehnen die komplette Linienführung der von der Hessischen Landesregierung eingebrachten Planung ab.

### **3. Grundbesitz des Vereins**

Die BI besitzt o.g. Grundstück in der Größe von 2.577 m<sup>2</sup>, welches von dem Trogbauwerk im Bereich der VKE11 betroffen ist. Das Grundstück ist verpachtet und wird landwirtschaftlich zum Getreideanbau eines Vollerwerbslandwirtes genutzt.

Das Grundstück wird in zwei Teile diagonal zerschnitten, es verbleiben somit zwei unwirtschaftliche, spitz zulaufende Restflächen. Durch diese Baumaßnahme verliert unser Grundstück erheblich an Wert. Im Zuge eines möglichen Flurbereinigungsverfahrens oder – falls es zu keinem solchen Verfahren kommt – im Rahmen eines sonst erforderlichen Erwerbsverfahrens ist sicherzustellen, dass der Wertverlust auszugleichen ist und die verbleibenden Restflächen sowie die Pachtaufhebungsentschädigungen zu übernehmen sind.

### **4. Einspruch**

Planung und Realisierung verletzen uns schwer und unerträglich in unseren Rechten und rechtlich geschützten Interessen. Fristwährend erheben wir Einspruch gegen die Planfeststellung „Neubau der A 44 VKE 12 AS Helsa Ost – AS Hess. Lichtenau West“.

Unsere Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren (27.06.1997) und zur landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens (März 1998) sind Bestandteil dieser Einwendungen und wir machen sie uns zu Eigen.

### **5. Öffentliche Auslegung der Planfeststellung**

Die öffentliche Auslegung der Planfeststellung wurde am 23. April 2007 mit einer Auslegungszeit von 4 Wochen (Ende 23. Mai 2007) und einer Frist zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen von weiteren 2 Wochen vorgenommen. Wegen des umfangreichen Verfahrensmaterials kann eine ausführliche Interpretation in den

dafür zu kurz bemessenen Offenlegungs- und Eingabefristen nur begrenzt erfolgen. Es liegt eine herbeigeführte Beeinträchtigung für die privat Betroffenen vor.

## **6. Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit“**

Im Erläuterungsbericht wird zu diesem Verfahren ausgesagt, dass für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit keine Zeit hinsichtlich der Erstellung der Planunterlagen und der Bauvorbereitung verloren gehen sollte. Fast dreizehn Jahre nach Inkrafttreten des Fernstraßenausbaugesetzes vom 24.11.1993 hat die Hessische Landesregierung diese Planfeststellung auf den Weg gebracht. Die BAB 38 unter Beteiligung der Länder Niedersachsen und Thüringen hingegen ist schon weitgehend realisiert. Wir sehen in der Planung der BAB A 44 in ihrer Gesamtheit jetzt schon große Zeitverzögerungen, die gegen die Forderungen der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ verstoßen.

## **7. Transeuropäisches Verkehrsnetz**

Der Neubau der BAB 44 ist nach dem Willen des europäischen Parlamentes Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Weder die Planung der A 44 als Vorzugslinie noch die Planung des Versatzes auf der A 7 zwischen dem Kasseler Kreuz und Kassel Ost entsprechen der Aufgabenstellung einer transeuropäischen Autobahn. Die Bündelung der Verkehre zu einer „Regionalautobahn“ konterkariert die anzustrebende schnelle und kürzeste Verbindung zwischen Kassel und Wommen (Eisenach). Zumal der LKW- Anteil auf dieser transeuropäischen Straße für deutsche Autobahnen überdurchschnittlich hoch ist.

## **8. Variantenvergleich**

Im Raumordnungsverfahren wurden verschiedene Varianten des „Lossekorridores“ und des „Söhrekorridores“ untersucht. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien, wie

z.B. Schutzgut Mensch, Schutzgut Klima/ Lufthygiene, Schutzgut Tiere und Pflanzen etc. entsprechen nicht einer objektiven Betrachtung, was hiermit ausdrücklich gerügt wird und wir tragen es vor. Die Wertung „Raumordnung“ z.B. wurde unter regionalen und nicht unter überregionalen Gesichtspunkten durchgeführt. Für eine transeuropäische Fernverkehrsachse ist diese Wertung unzureichend. Die Varianten im Lossekorrridor unterliegen im Vergleich zu dem Söhrekorrridor einer offensichtlichen Fehlbeurteilung. Die Fehlgewichtungen werden im Folgenden noch angesprochen.

Die o.g. Stellungnahmen der BI pro A 44 e.V. werden in vollem Umfang aufrechterhalten. Wir beantragen, sie als Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren mit zu bearbeiten.

Das Raumordnungsverfahren ist insgesamt fehlerhaft, da es politisch präjudiziert durchgeführt worden ist. Bereits vor Verfahrensbeginn hat der zuständige Minister Klemm jeglichen Zweifel an der Trassenführung allein mit dem Hinweis abgewiesen, die Verwaltung werde eine „gerichts feste Planung“ vorlegen. Die Verwaltung wurde so in ihrer Entscheidungsfreiheit und der Möglichkeit, eine vom Ministerium abweichende Auffassung zu vertreten, gehindert. Dem Verfahren mangelt es von Anfang an der gebotenen Objektivität.

Seinerzeit gab es als Entscheidungshilfe allein das so genannte „Kocksgutachten“, in dem lediglich die Belastung der Natur im Ist- Zustand abgebildet war. Im Trassenvergleich wurde daraus die Führung durch das Lossetal abgeleitet, da die Söhretrasse unbelastete Räume durchfahren hätte. Zur Begründung wurde der Begriff „Bündelung der Verkehre“ gewählt.

Im Raumordnungsverfahren wurden dann die verschiedenen Trassen nach klassischen Kriterien untersucht. Im gegenseitigen Vergleich allerdings wurde stets ein Vorteil der Lossetrasse dargestellt, selbst dann, wenn die untersuchten Kriterien ein anderes Urteil erwarten ließen. Vor allem die Anzahl der durch die jeweiligen Trassen belasteten Anwohner wurde nicht oder falsch dargestellt. Da der Versatz der A 44 auf der A 7 bis Kaufungen- Papierfabrik nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens war, wurde er bei der Bewertung gelegentlich erwähnt, aber nicht ernsthaft

berücksichtigt. Vor allem die Anwohnerzahlen der A 7 in Lohfelden, Kaufungen- Papierfabrik und Kassel, die bei der geplanten Trasse einer wesentlich höheren Luft- und Lärmbelastung unterliegen, wurden bei der Abwägung nicht berücksichtigt. Wir rügen ausdrücklich diese Vorgehensweise und verweisen auf gravierende Abwägungsmängel des Raumordnungsverfahrens.

Gravierend sind die Abwägungsmängel bezüglich der Luftverunreinigung. Die Weiterführung der A 44 in gerader Linie Richtung Osten hätte das hochbelastete Kasseler Becken weitgehend geschont. Durch die Führung auf den Höhen der Söhre wäre die Belastung der Tallagen gering geblieben. Die in Höhen vorherrschenden Windverhältnisse hätten eine starke Verdünnung der Schadstoffe bewirkt.

Zunächst half man sich hier mit der Behauptung, die Trasse in der Söhre würde den Kaltluftstrom aus diesem Gebiet nach Lohfelden und Kassel, die im „Smoggebiet 1“ lägen, stark belasten. Nachdem die Bürgerinitiative in ihrer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren nachgewiesen hatte, dass die Kaltluftzufuhr im Kasseler Osten allein aus dem Lossetal strömt, besann man sich auf das Argument, diese Kaltluftzufuhr sei so kräftig, dass eine Autobahn dort nicht störe (Aussage RP während des Anhörungsverfahrens).

Fakt ist, dass die gewählte Trassenführung auf der A 7 auf einer Länge v. 6,2 km in niedriger Lage durch bereits derzeit hoch belastetes Gebiet führt. Die geplante Autobahnführung belastet in voller Länge das Gebiet des Luftreinhalteplans im Ballungsraum Kassel. Diese Fehlentscheidung konterkariert alle Ansätze des Luftreinhalteplans, eine Auswirkung, die die Söhrelinie nicht gehabt hätte. Wir rügen hiermit die Nichtbeachtung des Luftreinhalteplans und sehen es als Abwägungsfehler an.

Die in der Raumordnung nicht erwähnte „Südlinie“ des Söhrekorridores der BI pro A 44, aber in dem Erläuterungsbericht zu dieser Planfeststellung genannten Variante, wurde nicht vertiefend untersucht. Wir fordern deshalb die Untersuchung unseres Trassenvorschlages.

## 9. Verkehrliche Anbindung von Helsa

Die Gemeinde Helsa mit Ortsteil Eschenstruth ist verkehrsmäßig über die Auffahrt Kassel Ost und die B7 bestens an die A 7 angebunden. Eine Regionalautobahn mit Bündelung der Verkehre ist hier auf dem Gemeindegebiet nicht erforderlich. Eine kürzere Variante mit Anbindung am „Kasseler Kreuz“ macht unter dem Gesichtspunkt der transeuropäischen Fernverkehrsachse West - Ost mehr Sinn als eine Weiterführung der A 44 über das Versatzstück A 7. Mit einer Führung der A 44 durch die Söhre wird der verbleibende Verkehr auf der B 7 im Lossetal längst nicht so hoch sein, wie es in der Raumordnung und in der vorliegenden Planfeststellung dargestellt wird. Wir zweifeln diese Verkehrsmengenangaben an und fordern eine Überarbeitung und Richtigstellung.

## 10. Verkehrliche Betrachtung

### 10.1 Allgemeiner Teil

Wie das Zahlenmaterial in u.a. Tabelle zeigt, würden beim Bau der A 44 durch das Lossetal die Menschen im Bereich Helsa-Waldhof von ca. 23.000 Kfz/ 24h mehr belastet werden. Diese 23.000 Kfz/ 24h mit einem überproportionalem Lkw Anteil (ca. 20%) werden dann zusätzlich Tag und Nacht im Lossetal fahren und die Bewohner, sowie Tiere und Pflanzen mit Lärm, Abgasen und Feinstaub belasten.

	Nullfall	Planfall			$\Delta$
	B7	A44	B7	$\Sigma$	
	Kfz/24h				
AS Helsa-Ost ÷ AS Hess. Lichtenau West	23.210	42.760	3.760	46.520	23.310

Verkehrsmengen AS-Helsa Ost bis AS-Hess. Lichtenau West Bereich Helsa-Waldhof

Quelle: Verkehrsmengenplan Seite 9 und 10 der Planfeststellung

Aus genannten Gründen erheben wir Einwände gegen die geplante A 44 im Lossetal und lehnen diese Trasse im engen Tal grundsätzlich ab.

Die A 44 ist ein Verkehrsobjekt „Deutsche Einheit“ und soll die großen Industriezentren im Ruhrgebiet mit den ostdeutschen Industriegebieten und Osteuropa verbinden. Diese Autobahn ist überregional und ein Bestandteil des transeuropäischen Verkehrswegenetzes (s. Erläuterungsbericht Planfeststellung S. 2). Durch eine geradlinigere und somit kürzere Verbindung wird ein großer volkswirtschaftlicher Nutzen erzielt (kürzere Fahrzeiten, niedrigerer Treibstoffverbrauch).

Die geplante Anbindung der Lossetalgemeinde Helsa an diese Autobahn ist daher in keiner Weise erforderlich. Helsa ist bestens über die vorhandene B 7 an das überregionale Straßennetz angebunden. Durch die aufgezwungene Anbindung an die A 44 muss der Fahrzeugstrom ca. 6 km über die A 7 geführt werden und fährt anschließend durch das Lossetal in Richtung Osten. Durch die besonderen geographischen Gegebenheiten schlängelt sich die A 44 dann wie eine Achterbahn durch das enge Tal.

Ein noch größerer volkswirtschaftlicher Nutzen würde daher erzielt, wenn die A 44 im Abschnitt I in der Höhenlage (Südlinie oder optimierte Söhrelinie I 14) geführt würde. Dadurch würde die Fahrstrecke ca. 8 km kürzer und es würden ca. 15 Mio. Liter Treibstoff/ Jahr weniger verbraucht. Entsprechend würden auch die Abgas- und Feinstaubbelastungen für die Menschen in der Region weniger. Dieser Minderverbrauch an Treibstoff ist im ROV- Verfahren in keiner Weise berücksichtigt worden. Wir betrachten dies als erheblichen Abwägungsfehler.

Erschwerend kommt hinzu, dass dieser Mehrverbrauch an Treibstoff erhebliche Mengen an CO<sub>2</sub> verursacht. Dieses CO<sub>2</sub> muss nach neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen als schwerwiegender Klimakiller gewertet werden.

Bei Berücksichtigung einer CO<sub>2</sub>-Bilanz wäre die Söhrelinie die eindeutig günstigere gewesen. Wir betrachten die Nichterstellung einer CO<sub>2</sub>-Bilanz als groben Abwägungsfehler.

## **10.2 Umwidmung der B7 und der L3400 zur Kreisstraße**

Wir erheben Einwände gegen die Umwidmung der B7 (zwischen Helsa-Eschenstruth und Fürstenhagen) und der L3400 (zwischen Helsa und Friedrichsbrück) zur Kreis-



straße. Dieser Umwidmung widersprechen wir entschieden, da dann die Gemeinden Helsa und Hess. Lichtenau über Kreisumlage an dem Unterhalt dieser Straßen beteiligt werden. Der Etat beider Gemeinden würde dadurch stark belastet und gegenüber dem Ist-Zustand eine erhebliche Verschlechterung der finanziellen Situation eintreten.

Für den einzelnen Bürger bedeutet dies, dass er neben den direkten Belastungen der neuen A44 durch Lärm und Schadstoffe auch noch indirekt die finanziellen Belastungen zu tragen hat.

## **11. Belastung durch Lärm**

Wir bezweifeln die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen, die mittels eines Rechenprogramms gewonnen wurden.

Am Tunnelportal in Richtung Helsa haben die Lkw's eine Steigung von ca. 3% zu überwinden. Bei diesen Steigungsverhältnissen müssen sie im Volllast-Bereich fahren, was erhebliche Geräuschentwicklungen zur Folge hat.

Wir bezweifeln, dass diese lokalen Besonderheiten bei der Schallberechnung berücksichtigt worden sind. Die Auswirkungen dieser Lärmbelästigung würden besonders die Nordbebauung von Eschenstruth und die Einwohner von Waldhof betreffen. Die Ergebnisse der Untersuchung sind in Gebäudelärmkarten niedergelegt. Hier fällt auf, dass nur in den Randlagen der bebauten Gebiete Werte angegeben sind. Die berechnete Lautstärke ist aber stark abhängig von der Höhendifferenz zwischen Emissions- und Immissionsort. Wir fordern daher die Angabe von Beurteilungspegeln auch von hochgelegenen Wohnhäusern, z.B. Waldhof 32 - 35.

Wir zitieren aus der VLärmSchR 97, einer Vorschrift, die scheinbar bei dieser Planung nicht beachtet worden ist:

### *§7 - Lärmindernde Linienführung*

- 1. Die Planung für den Neubau einer Straße sowie für die Verlegung einer vorhandenen Straße auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam im Sinne des §50 BImSchG. Hiernach ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, zum Beispiel Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z.B. Kurgebiete, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheimen, Schulen) soweit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch andere planerische Maßnahmen zu schützen, z.B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Soweit andere öffentliche (z.B. Naturschutz, Verkehrssicherheit, Kosten) oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärm-mindernde Trassenführung auszuschöpfen.“*

Wir machen uns diese Passage der Richtlinie zu Eigen und tragen sie vor.

## **12. Belastung durch Schadstoffe**

Die geplante Trasse verläuft weitgehend im Tunnel und in der Tallage. Im Lossetal zwischen Helsa und Hess. Lichtenau liegt der Talboden bei ca. 300 m, die Steilhänge des Talabschnitts erreichen über 500 m. Dies hat besondere Konsequenzen für die Ausbreitungsbedingungen der Luftschadstoffe. Insbesondere ist hier die lokalklimatische Ausprägung zu berücksichtigen. Die Versorgung des Kasseler Beckens mit Kaltluft erfolgt durch das Lossetal in Verbindung mit den Hangabwinden im Untersuchungsbereich.

Wenn diese Hangabwinde mit Schadstoffen belastet sind, hat dies negative Auswirkungen für die flussabwärts liegenden Gemeinden Helsa, Kaufungen und die Stadt Kassel.

## **13. Tunnel Hirschhagen**

### **13.1 Tunnel Hirschhagen allgemein**

Verkehrstechnisch hat der Tunnel seine Besonderheiten, Steigungen bis zu 4.04% beginnend in einer Kurve, ebenso Gefällestrecken bis zu 4,08% endend in einer Kurve.

Die tiefste Stelle befindet sich im Tunnel, nicht an einem der Portale. Bei Wassereintritt kann der Tunnel nicht mehr befahren werden. Hinweise auf Entwässerungseinrichtungen wurden nicht gefunden.

Wir lehnen eine solche Planung ab.

### **13.2 Luftschadstofftechnische Untersuchung für den Tunnel Hirschhagen**

Der Untersuchungsraum Tunnel Hirschhagen (4.190 m lang) wurde in seinen Immissionsauswirkungen untersucht.

Laut Untersuchungsbericht (Seite 27) überlagert sich die Tunnelabluft die über das westliche Portal abgeleitet wird, mit den Emissionen der A44 und B7 und führt über einen längeren Weg im Bereich der Trasse zu hohen Immissionskonzentrationen. Im Bericht wird behauptet das keine nutzungssensible Bebauung tangiert wird.

Wir sind der Meinung, dass durch die besonderen topographischen Verhältnisse, sowie wechselnde und verwirbelnde Winde die Schadstoffe auch in die Wohngebiete getragen werden.

Wir befürchten, dass besonders bei Inversionswetterlagen die Schadstoffkonzentrationen in den Wohngebieten (Eschenstruth, Siedlung Waldhof und Helsa) unzulässig hoch werden können.

Wir fordern, dafür Sorge zu tragen, dass eine Belastung der Wohngebiete mit unzulässig hohen Schadstoffen nicht stattfinden kann.

### **13.3 Kontaminierter Erdaushub**

Der Tunnel soll unweit eines Sanierungsgebietes bei Hirschhagen gebaut werden.

Hier war eine der größten Sprengstofffabriken des Dritten Reiches in Betrieb.

Es wurden folgende Sprengstoffe hergestellt:

Trinitrotoluol (TNT)

Trinitrophenol (Pikrinsäure)

Nitropenta

Die Oberflächensanierung dieses Areals ist weitgehend abgeschlossen. Die Belastung des Bodens im Bereich des geplanten Tunnels ist noch zu wenig untersucht.

Es müssen weitere Bohrungen in kürzeren Abständen eingebracht werden, die dann auf oben angeführte Stoffe und ihre Zwischen- und Nebenprodukte die bei der Produktion entstanden sind untersucht werden.

Weiterhin sind diese Proben auf mögliche Abbauprodukte der oben genannten Stoffe zu prüfen.

Sollte es dennoch zum Tunnelbau kommen, wird eine kontinuierliche Kontrolle des Erdaushubs auf oben genannte Stoffe, ihre Zwischen- und Nebenprodukte die bei der Produktion entstanden sind und auf mögliche Abbauprodukte gefordert.

Es muss ausgeschlossen werden, dass kontaminiertes Material für Rekultivierungsmaßnahmen im Wickenröder Tagebau Verwendung findet.

(Trinkwasserquellen für Helsa befinden sich in der Nähe)

Aus oben genannten Gründen lehnen wir einen solchen Tunnel in diesem Bereich ab.

## **14. Landschaft und Erholung**

Im ROV und in der Planfeststellung wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die Söhre eine hohe Erholungsfunktion für die Menschen in der Region habe.

Für den Bereich des Lossetales zwischen Helsa und Eschenstruth und dem angrenzenden Rohrberg fehlen solche Aussagen gänzlich. Dabei ist überhaupt nicht berücksichtigt worden, dass es zwischen Helsa und Eschenstruth östlich der Losse am Südhang des Rohrberges und westlich der Losse am Stiftswald mehrere Wanderwege gibt, die von zahlreichen Wanderern, Erholungssuchenden und Spaziergängern genutzt werden. In diesem Bereich wäre die A 44 nur unzureichend mit Lärmschutz

versehen, so dass die Erholungssuchenden einem erheblichen Lärm der A 44 ausgesetzt sind. Der Lärm würde durch die Echo-Wirkung im Tal noch verstärkt. Dasselbe gilt für den Fahrradweg durch das Lossetal.

Weiterhin zitieren wir aus der UVS Stufe II (S. 50) folgende Passage und machen sie uns zu Eigen:

*„Dabei ist für den Bereich des Lossetals festzuhalten, dass hier schwerwiegende Beeinträchtigungen, vor allem auf die Schutzgüter Mensch, Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Klima/Luft zu erwarten sind, wohingegen im Bereich der Söhre derartige nachhaltige Beeinträchtigungen, insbesondere in Bezug auf die Schutzgüter Landschaftsbild, landschaftsgebundene Erholung sowie Tiere und Pflanzen, im Vordergrund stehen“.*

Wir werten die Nichtberücksichtigung der o.a. Erholungswege und Erholungsfunktion für die Menschen im Lossetal als groben Abwägungsfehler. Dies umso mehr, als in der Umweltverträglichkeitsstufe (UVS II) bereits dargestellt wird, dass im Bereich des Lossetales schwerwiegende Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Mensch, Wohn- und Wohnumfeld, Landschaftsbild sowie Klima/ Luft zu erwarten sind (s. o. a. Passage).

## **15. Längen- und Flächenbilanzen**

- Die A 44 im Lossetal (I 17.1) ist ca. 2 km länger als in der Söhre (I 14).
- Der Flächenverlust durch Versiegelung ist im Lossetal ca. 6 ha größer.
- Die Flächenbeanspruchung insgesamt ist im Lossetal ca. 14 ha größer.
- Der Waldverlust ist im Lossetal ca. 10 ha größer als in der Söhre (eigene Ermittlungen).

Quelle: Planfeststellungsverfahren Tabelle 3.5.6.4 (Seite 62)

Die in der Tabelle angegebenen Werte sind unseres Erachtens im ROV entsprechend ihrer Bedeutung für die Naturvernichtung überhaupt nicht gewichtet worden. Sie zeigen ganz klar, dass die Söhrevariante die günstigere ist.

Die nichtordnungsgemäße Gewichtung o. a. Daten beanstanden wir als groben Abwägungsfehler.

## **16. Zusätzliche Forderungen der BI pro A 44 e.V.**

Die BI pro A 44 e.V. fordert zusätzlich zu den o.a. Ablehnungen folgende Punkte:

- Wir lehnen generell die Vorzuglinie der Hessischen Landesregierung ab, da sie das Schutzgut Mensch nicht genügend beachtet und die Belastungen der Einwohner entlang der gesamten A 44- Linie erhöht. Die geplante Trasse ist in der Raumordnung nicht nach überregionalen sondern nur unter regionalen Gesichtspunkten untersucht und bewertet worden. Deshalb ist die Gewichtung des „Lossekorridentors“ im Vergleich zum „Söhrekorridentor“ fehlerhaft. Im Erläuterungsbericht wird aber explizit von einem transeuropäischen Verkehrswegenetz gesprochen. Die Aufgabenstellung der EU, die A 44 als eine Transitverbindung zwischen den westeuropäischen und den osteuropäischen Staaten zu schaffen, wurde nicht bewertet. Wir haben die Fehlgewichtungen in unserer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren schon ausreichend dargestellt und verweisen darauf.
- Die fehlerhafte Abschnittsbildung der gewählten Abschnittsplanung (Verkehrkosteneinheiten) durch die planende Behörde entspricht nicht der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes. Diese wurde hier nicht berücksichtigt. Wir rügen hiermit ausdrücklich diese Vorgehensweise und tragen es vor.
- Untersuchung des von der BI pro A 44 e.V. erarbeitenden Linienvorschlages vom Mai 1996, die im Erläuterungsbericht als „Südlinie“ bezeichnet wird, aber in der Raumordnung keine Würdigung gefunden hat.

- Keine Bündelung der Verkehre mit der A 44 in Form einer landschafts- und strukturangepassten „Regionalautobahn“. Eine allgemeingültige Definition einer solchen Straßenart ist weder in Gesetzen und Verordnungen, noch in der Fachliteratur zu finden. Es gibt keine zwingende Notwendigkeit z.B. Kaufungen und Helsa direkt an die A 44 anzubinden und den Verkehr über die bestehende A 7 zu führen.
- Einhaltung der Grenzwerte im Luftreinhalteplan Ballungsraum Kassel und nach EU- Recht. Wir fordern, die Erhöhung der zusätzlichen Schadstoff- und Lärmbelastungen durch die Verkehrsführung der A 44 vom „Kasseler Kreuz“ bis zur Abfahrt Kassel Ost über das Versatzstück zu unterlassen.
- Sicherung der Kaltluftbahnen und Kaltluftentstehungsgebiete im Lossetal für die Stadt Kassel und keine weitere Erhöhung der Schadstoffe im Lossetal selbst. Wir fordern eine genaue Ausbreitungsberechnung der Schadstoffe insgesamt und speziell für den Feinstaub PM 10 unter Berücksichtigung der Planfeststellung VKE 01.
- Im Übrigen verweisen wir auf die politischen Aussagen zur A44 in den Einwendungen zu VKE11.  
Aus diesen Aussagen ist erkennbar, dass von vornherein keine objektive Abwägung zur optimalen Linienführung möglich war.

gez. Achim Salzmann

gez. Lothar Siebert

Dipl.- Ing. Achim Salzmann

Dipl.- Ing. Lothar Siebert

1. Stellvertretender Vorsitzender

2. Stellvertretender Vorsitzender