



**Bürgerinitiative pro A 44 e.V.**

**Vorstand**

**Dr. Wolfram Glaß**

**Sensensteinstraße 2**

**34260 Kaufungen**

**Einwendungen gegen**

**die Planfeststellung**

**Neubau der A 44**

**VKE 11**

**AD Kassel Ost – AS Helsa Ost**

gemäß öffentlicher Bekanntmachung vom 27.07.2006 in der Kaufunger Woche

**Kaufungen, 12. September 2006**

## **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 ist unser Grundstück, das auf der Plantrasse der hier behandelten Planfeststellung liegt, betroffen. 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 gemacht, eine Autobahnplanung zu unterstützen, die den Bau einer West- Ost- Verbindung als transeuropäische Trasse vorsieht. Die Weiterführung der A 44 soll vom Kasseler Kreuz mit Untertunnelung der Söhre, südliche Umfahrung von Hessisch Lichtenau und Diagonale die 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 11 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 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 11 AD Dreieck Kassel Ost – AS Helsa Ost“.

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

#### **5. öffentliche Auslegung der Planfeststellung**

Die öffentliche Auslegung der Planfeststellung wurde am 31. Juli 2006 mit einer Auslegungszeit von 4 Wochen (Ende 31. August 2006) und einer Frist zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen von weiteren 2 Wochen vorgenommen. Die Sommerferien in Hessen haben am 17. Juli 2006 begonnen. Die Frist für die Abgabe der Einwendungen ist der 14. September 2006. Somit liegt ein großer Teil der Auslegung in den Sommerferien. 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 transeuropäi-

sche 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 an der gebotenen Objektivität (siehe Punkt 18).

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 Luftreinplans 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 Kaufungen und Helsa**

Die Gemeinden Kaufungen und Helsa sind verkehrsmäßig über die Auffahrt Kassel Ost bestens an die A 7 und der B 7 angebunden. Eine Regionalautobahn mit Bündelung der Verkehre ist hier auf den Gemeindegebieten 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. Belastung durch Lärm**

Wir bezweifeln die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen, die mittels eines Rechenprogramms gewonnen wurden. Generell geht die Berechnung von zu niedrigen Werten für das prognostizierte Verkehrsaufkommen (DTV- und SV-Werte von 50.000 Kfz/ 24h und 8.400 LKW/ 24h) aus im Vergleich zu anderen in der Auslegungsschrift genannten Werten. Überhaupt schwanken die Angaben der Verkehrsstärken stark, wir fordern eine durchgehend stimmige Angabe von Verkehrsaufkommen im Bericht.

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. Niederkaufungen in der Bebauung am Rehheckenweg und Helsa am Ibachweg.

Die AS Kaufungen weist aufgrund der komplizierten Verkehrsführung Straßenabschnitte auf, in deren Verlängerung in ca. 400 m Entfernung Wohngebiete liegen.

Dort kommt es zu besonderen Lärmemissionen, hervorgerufen durch das Abbremsen, Stoppen und Wiederbeschleunigen der Kfz, insbesondere von LKW, die das Rechenprogramm nicht berücksichtigen kann und nicht berücksichtigt hat. Schallschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen.

Im weiteren Verlauf der A 44 nach Osten hin sind, außer Böschungen und Wällen mit geringer Höhe, keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Sie wären besonders an den Brücken über Setzebach und Dautenbach nötig, wo sich die Autobahn in die Höhe erhebt und lautsprecherartige Schallquellen für Kaufungen bildet. Dies ist umso störender, als jedes Fahrzeug, das die Brücken passiert, eine plötzlich anschwellende und wieder abklingende Schallquelle darstellt.

Ab ca. Bau- km 7.5 verläuft die A 44 im engen Lossetal, in Hanglage, mit zum Teil separaten Fahrbahnen in unterschiedlichen Höhenlagen und mit starken Steigungs- und Gefällstrecken. Das führt zu einer unerträglichen Verlärmung der Talabschnitts bis Helsa, ein Spaziergang dort ist nicht mehr möglich, auch das von der Gemeinde Helsa ausgewiesene Siedlungserweiterungsgebiet am Bovelit muss aufgegeben werden. Das Programm zur Berechnung des Lärmbeurteilungspegels kann diese besonderen Geländebeziehungen im engen Tal nicht berücksichtigen.

Die Anschlussstelle Helsa West bietet ein schalltechnisch besonderes Bauwerk, da nämlich die Abfahrt aus Richtung Kassel unter der Autobahn hindurch geführt wird und ausgebildet ist wie ein Stück Tunnel mit mehreren Stütz- und Steilwänden und sogar einer Deckplatte obendrauf. Die LKW's, die dort abfahren, abbremsen, schalten und beschleunigen, senden ihren Schall direkt in Richtung auf die Wohngebiete am Ibachweg und am Kleinen Stubberg zu. Dies führt zu einer unerträglichen Lärmbelastung, die durch keine schallschutztechnische Maßnahme beherrscht werden kann. Wir fordern eine wesentliche Verlängerung des Tunnels nach Westen.

Dasselbe Problem liegt bei der Anschlussstelle Helsa Ost vor, hier liegen das Schwimmbad Helsa und die Anwohner des Sportplatzweges im Schallkegel der Abfahrt. Wir fordern die Wiederaufnahme der Schallschutzwände als aktiven Schallschutz.



Das Wohngebiet Mariengrund in Helsa ist hoch grenzwertig in direkter Verlängerung der Autobahn, realiter ist eine Überschreitung der Grenzwerte zu erwarten. Wir fordern für dieses Gebiet einen durchgängigen aktiven Lärmschutz.

Der mit dem Verkehr auf der B 451 verbundene Lärm ist nicht oder nicht korrekt beachtet worden. Die Zubringerfunktion der B 451 könnte sich zu einem unzumutbaren Lärmproblem für die Ortsdurchfahrt Helsa entwickeln.

Man hat bei der Trassenauswahl versucht, die Trasse in das Kaufunger Becken und das Lossetal hineinzquetschen und hat dazu einige gewagte Baumaßnahmen wie Halbauffahrten, Tröge, Tunnel und dergl. vorgesehen. Das Ergebnis ist eine schalltechnisch nicht zu verantwortende Lösung.

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. Kurgelände, 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 lärmindernde Trassenführung auszuschöpfen.“*

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

## **11. Belastung durch Schadstoffe**

Die geplante Trasse verläuft weitgehend in der Tallage. Im Lossetal zwischen Kaufungen und Helsa liegt der Talboden bei ca. 200 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.

### **11.1 Lufthygiene**

In den uns vorliegenden Gutachten wird auf diese Situation nicht eingegangen. Die einschlägige Literatur dazu ist nicht berücksichtigt. Damit unterschätzen die Gutachten die Wirkungsräume dramatisch. Wir verweisen auf einen gravierenden Abwägungsfehler im Sinne der Verwaltungsverfahrensgesetzgebung.

Die Untersuchung hat das Amt für Straßen und Verkehrswesen selbst vorgenommen. Das Amt hat sich nach Weisungen der vorgesetzten Behörden und damit auch der Politik zu richten. Bereits vor Erhebung der für eine Entscheidung wesentlichen Daten stand aber der politische Wille ohne wenn und aber fest, die Autobahn durch das Lossetal zu planen. Bei der Sachlage kann von der Behörde kein objektives Urteil erwartet werden. Die Ausführungen können daher bestenfalls als „Meinungsäußerung“ von Verfahrensbeteiligten ohne jegliche Relevanz angesehen werden. Eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der vorhandenen Problematik stellen sie jedenfalls nicht dar. Die Hinzuziehung externer Gutachter ist geboten.

Das Amt hat die Unterlagen am 11.03.2005 erstellt. Die Prüfung durch das Hessische Landesamt für Straßen und Verkehrswesen ist am 11.4.2005 erfolgt. Die Abschätzung der Schadstoffbelastung ist anhand des „Merkblattes über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung vom 26.04.2005 (MLuS

Vers. 6.0e), also später, vorgenommen worden. Die prophetischen Gaben sind zu bewundern.

Immerhin lagen nach der vorhergehenden Version des Merkblattes im Bereich Tierklinik noch über 100 Überschreitungen des Feinstaubgrenzwertes vor (siehe RE-Entwurf). Durch das aktuelle Merkblatt konnten die Überschreitungen auf unter 35 reduziert werden. So einfach ist das. Deshalb zweifeln wir die Überschreitungszahlen an und halten sie für einen gravierenden Mangel in der Beurteilung und Abwägung der Feinstaubgrenzwert- Überschreitungen. Auf eine gutachtliche Stellungnahme zu dieser Problematik kann nicht verzichtet werden. Laut Tabelle 6.1 wurden lediglich Jahresmittelwerte ermittelt. Aus Jahresmittelwerten der PM10 Belastung kann keine Überschreitungen von Tageswerten abgelesen werden.

Im Planfeststellungsverfahren zum 8-streifigen Ausbau der A 7 stützte sich die Behörde bei der Betrachtung der Lärmbelastung sowie der Lufthygiene noch ausschließlich auf Gutachten selbständiger Ingenieurbüros. Etwaige Gutachten der Ingenieurbüros zum Untersuchungsraum VKE 11 werden aber nicht offen gelegt.

Beachtlich ist aber die Feststellung des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG auf Seite 3 der Untersuchung zur Lufthygiene im Planfeststellungsverfahren zum 8-streifigen Ausbau der A 7:

*„Wegen der besonderen Ausbreitungsverhältnisse und den örtlichen Gegebenheiten mit dem ausgeprägten Relief ist aus fachlicher Sicht die Anwendung von MLuS nicht zulässig. Vielmehr müssen in den Betrachtungen die örtlichen Windverhältnisse berücksichtigt werden. Insbesondere sind lokale thermisch induzierte Winde, die Kaltluftabflüsse, zu berücksichtigen. Aus diesem Grund...“*

Wir machen die v.g. Ausführungen uns zu Eigen und tragen sie vor.

Die Behörde ist aber nach MLuS verfahren, obwohl die Verhältnisse im VKE 11 keineswegs einfacher sind.

MLuS kann die meteorologische Situation und damit die Ausbreitungsbedingungen nicht berücksichtigen. Die Verwendung des Jahresmittels der Windgeschwindigkeit ist nicht zulässig, da sie sowohl einem ausgeprägten Jahres- als auch Tagesgang unterliegt. Weiterhin ist die Vorbelastung falsch eingeschätzt. Kleinstadt gering ist unzulässig. Hier sind die Werte aus den kontinuierlichen Messungen der HLUg aus dem Lossetal zu verwenden. Die spezielle Lage und das Auftreten der lokalen Inversionen verlangen dies.

Nach MLuS werden die Immissionen für Gebäude bis zu einem Abstand von 200 m vom Fahrbahnrand abgeschätzt. Ermittelt wird so lediglich punktuell die Ausbreitung von Emissionen auf einen bestimmten Immissionsort, der sich in einem Abstand von maximal 200 m befindet. Weil die Abschätzung für zwei autobahnahe Punkte keine unzulässigen Grenzwertüberschreitungen ergibt, hat die Behörde auf weitere Untersuchungen verzichtet.

Wie ausgeführt, halten wir das gewählte Verfahren für nicht anwendbar. Es ist aber auch fehlerhaft durchgeführt worden. Die Ermittlung der Emissionen wird als Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung dargestellt. Die Vorbelastung wurde, soweit Daten vorliegen, aus Messdaten der Stationen Fünffensterstraße, Kassel-Nord und Witzenhausen (Bilstein) abgeleitet, wobei die Werte aus der Fünffensterstraße als nicht repräsentativ eliminiert wurden.

Dementsprechend wurde der Wert der Vorbelastung für „Kleinstadt gering“ lt. Tabelle A 1 MLuS 02 Anhang A angesetzt. Die Einstufung ist unseres Erachtens unzutreffend (siehe zwei Abschnitte vor), da die Vorbelastung des Lossetals keineswegs der einer Kleinstadt auf dem „flachen Lande“ entspricht. Bereits die zurzeit vorhandenen Verkehre auf der B 7, aber auch und vor allem auf der im Westen des Untersuchungsgebietes verlaufenden A 7 sprechen für eine deutlich höhere Belastung. Immerhin umfasst der Luftreinhalteplan für das Kasseler Becken auch das Gebiet der Gemeinde Kaufungen. Im Luftreinhalteplan wird auch ausgeführt, dass Immissionen zum Teil in Höhe von 60 bis 80 vom Hundert über größere Strecken transportiert werden. Wenn die Belastungen im Kasseler Becken grenzwertig sind, gilt das auch für das Lossetal. Die Behörde hat die Vorbelastung erkennbar zu niedrig angesetzt.

Wir fordern die Vorbelastung im Untersuchungsraum durch Messstationen zu ermitteln.

Nicht berücksichtigt wurde die Linienführung längs des engen Talabschnitts auf ca. 7 km Länge. Die Immissionen kumulieren in diesem Bereich und erreichen die Wohngebiete je nach Windlage als Summe aller erzeugten Schadstoffe. Die Immissionen durch die A 7 kommen hinzu.

Die Führung der A 44 im Tal wird zumal bei Inversionswetterlagen zur Schadstoffanreicherung über alle Maßen beitragen. Bereits derzeit ist das gesamte Kasseler Becken bei solchen Wetterlagen besonders anfällig.

Das angewandte Verfahren enthält zur Kumulation der Schadstoffe in Tallängsrichtung aber auch zur Inversionsanfälligkeit des Untersuchungsraumes keine Angaben. Die Besonderheiten des Raumes sind offenkundig nicht berücksichtigt worden.

Dass die Kaltluftzufuhr im Kasseler Osten fast ausschließlich durch das Lossetal erfolgt, wurde bereits in dem Raumordnungsverfahren erst nach unseren Einwendungen eingeräumt. Die Abwägung zu Lasten des Lossetals war bereits vorher erfolgt. Auch im derzeitigen Verfahren wird der Kaltluft, die nicht nur für den Kasseler Osten, sondern auch für die Gemeinden im Lossetal sehr positive Wirkungen hat, kaum Bedeutung beigemessen. Wir halten dies für einen gravierenden Abwägungsfehler und rügen hiermit ausdrücklich die Nichtbeachtung und tragen es vor.

Warum wurden die einschlägigen Gutachten im Untersuchungsgebiet ausgeklammert, vorhandene Daten negiert?

Der Kaltluftstrom wird aber durch die Trassenführung negativ in folgenden Punkten beeinflusst:

1. Die Trasse durchquert zwischen der A 7 und Niederkaufungen das Tal diagonal. So ist ein Höchstmaß an Verschmutzung der Luft gewährleistet.

2. Sie läuft zum Teil in tiefen Gräben bis zur Dautenbachbrücke. Kaltlufttransport in diesem Bereich wird stark behindert.
3. Der Einbau der A 44 in den Hang zwischen Kaufungen und Helsa wird zusätzlich den Abfluss der Kaltluft aus den Höhen des Stiftswaldes behindern.
4. Das Vorhaben verändert die lokalen Zirkulationen, ohne dass das Gutachten darauf eingeht.

Wir fordern neutrale Gutachten zur Schadstoffbelastung in allen Bereichen unter Berücksichtigung der ganz besonderen Windverhältnisse im Lossetal und den Schadstoffanreicherungen bei Inversionswetterlagen. Zusätzlich sind die Auswirkungen auf die Kaltluftentwicklung und -strömung darzustellen. Die Auswirkungen auf den Kasseler Osten sollten auf diese Weise erstmals bekannt werden.

## **11.2 Luftreinhalteplan**

Auf die besondere Situation der Lage in einem Belastungsraum wird überhaupt nicht eingegangen. Nach den Unterlagen des Luftreinhalteplans Kassel wird deutlich, welche Belastungen von den Bundesautobahnen ausgehen. Der prozentuale Anteil ist mehr als erheblich. Dazu kommt noch die besondere Lage im Talraum. Die geplante Variante im Tal macht einen Aktionsplan zur Luftreinhaltung unumgänglich. Wir rügen dies hiermit ausdrücklich und tragen den gravierenden Abwägungsfehler vor.

## **12. Luftschadstofftechnische Untersuchung für den Tunnel Helsa**

Der Untersuchungsraum Tunnel Helsa (1.400 m lang) wurde in seinen Immissionsauswirkungen auf den Ortsbereich von Helsa überprüft.

Dabei wurden folgende Werte betrachtet:

- NO<sub>2</sub>
- Benzol

- Dieselruß
- Jahresmittelwerte PM<sub>10</sub>

Es wurden folgende Belastungswerte errechnet:

	Vorbelastung	Nullfall	Planfall	Grenzwerte
	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	[ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]
NO <sub>2</sub>	35	35 ÷ 120	35 ÷ 120	160
Benzol	2	2 ÷ 2.65	2 ÷ 5.6	5
Dieselruß	2	2 ÷ 3	2 ÷ 9	8
Partikel PM <sub>10</sub>	7	7 ÷ 10	7 ÷ 10	20

Quelle: Lufthygienisches Gutachten für den Tunnel Helsa (Fraunhofer Institut; Dez. 2001)

Wir machen die vorstehende Tabelle uns zu Eigen und tragen sie vor.

Bei Betrachtung der Tabelle fällt folgendes auf:

Vergleicht man den Planfall mit dem Nullfall so steigen die Maximalwerte von Benzol bzw. Dieselruß auf das Zweifache ( $5.6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) bei Benzol, bzw. auf das Dreifache ( $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) bei Dieselruß. Werte für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> bleiben jedoch konstant. Dies ist in keiner Weise plausibel, da bei einer Fahrzeugsteigerung von ca. 20.000 Kfz/ 24h die Werte für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> ebenfalls deutlich steigen müssten. Wir zweifeln diese Rechenwerte daher an und fordern eine Neuberechnung.

Weiterhin machen wir auf folgendes aufmerksam:

In der Fahrzeugmengentabelle für den Planfall (Tab. 4.2 Seite 8) sind die Fahrzeugmengen für die B 7 Nord und A 44 Nord (beide Richtungen Westen) niedriger angesetzt als für die B 7 Süd und A 44 Süd (beide Richtungen Osten). Dies kann jedoch nicht sein, da in den Verkehrsmengenplänen die Fahrzeugmengen in Richtung Westen (Richtung Kassel) immer größer sind als in Richtung Osten (Richtung Hessisch Lichtenau). Unseres Erachtens müssen die Zahlen umgekehrt werden. Das

beeinflusst natürlich auch die Rechenergebnisse, so dass sich dann am Tunnelportal (Nord) West höhere Werte für Benzol und Dieselruß ergeben müssten.

Diese Werte liegen dann mit Sicherheit höher als  $5.6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Benzol) und  $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Dieselruß, so dass sich bei Inversionswetterlagen bereits unzulässig hohe Werte für den Wohnbereich von Helsa ergeben können. Dies ist umso kritischer zu betrachten, da am Westportal des Tunnels durch lokale Hangströmungen ein Schadstofftransport quer zur Trasse zum Talgrund hin stattfindet.

### **13. Naturschutz**

Die Planung verstößt gegen wesentliche Belange des Naturschutzes:

- Die Trasse tangiert und trennt zentral zwei potentielle FFH- Gebiete. In den FFH- Gebieten ist eine der bedeutendsten Populationen des dunklen Wiesenknopf- Ameisenbläulings in der Region angesiedelt. Durch die Zerschneidung infolge der A 44 wird der Lebensraum nicht nur für diese Tierart sondern auch für andere Fauna- und Florabestände entscheidend beeinträchtigt. Wir zweifeln die Verträglichkeitsuntersuchung im Rahmen der Planfeststellung an und fordern eine erneute Begutachtung der Flora- und Faunabestände sowie deren Auswirkungen bei einem möglichen Bau der A 44.
- Der Grundwasserhaushalt im Lossetal wird durch den „Trog“ wesentlich verändert. In der Planfeststellung sind die Folgen des Eingriffs in das Grundwasser abschließend nicht genügend betrachtet und deren Auswirkungen bewertet worden. Wir fordern generell eine Betrachtung der Grundwasserverhältnisse und die Beurteilung der Grundwassersituation während einer möglichen Bauphase.
- Die Verlegung der Losse als „Renaturierung“ zu behandeln halten wir für falsch. Die Verlegung der Losse in nordwestlicher Richtung als mäandernder



Bachlauf ist in dieser Planung notwendig, um den Trog lagemäßig in die Gradienten einzufügen. Damit hängt auch die notwendige Überführung der Losse zusammen. Die Verlegung der Losse hat zur Folge, dass die Retentionsräume durch die langsamere Fließgeschwindigkeit bei Hochwasser des öfteren benötigt werden. Damit werden die Lebensräume einiger Tiere, besonders des dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings, und Pflanzen stark beeinträchtigt. Der Hochwasserschutz für Niederkaufungen wird unserer Auffassung nach wieder verschlechtert. Die Begradigung der Losse wurde damals zur Verbesserung der Hochwasserprophylaxe durchgeführt.

- Der alte Buchenbestand im Hang zwischen Kaufungen und Helsa wird in erheblichem Umfang verloren gehen. Es handelt sich hier um einen durchgehenden Steilhang. Der bestehende Buchenbestand ist als „Bannwald“ anzusehen, zumal er auf der Nordseite des Tales beheimatet ist. Somit ist er biologisch wertvoll für den Bestand des Waldes.
- Vor Helsa wird südlich der B 7 ein kleines Feuchtgebiet zerstört. Dieses hat auch für das Wild besondere Bedeutung.
- Die Führung der Trasse im Steilhang wird die Hydrologie des Hanges zerstören.

## **14. Verkehrliche Betrachtung**

### **14.1 Allgemeiner Teil**

Wie das Zahlenmaterial in u.a. Tabelle zeigt, würden beim Bau der A 44 durch das Lossetal die Menschen im Lossetal von ca. 20.000 Kfz/ 24h mehr belastet werden. Diese 20.000 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				Δ
	B7	Alte B7	Σ	A44	B7	K7	Σ	
	Kfz/24h							
AD Kassel-Ost ÷ AS Niederkfg.	35.700	1.800	37.500	48.770	9.300	-	58.070	20.570
AS Niederkfg. ÷ AS Helsa West	28.460	7680	36.140	45.070	4.840	4.640	54.550	18.410

## Verkehrsmengen AD-Kassel Ost und AS-Helsa West

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 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 Lossetalgemeinden Kaufungen und Helsa an diese Autobahn ist daher in keiner Weise erforderlich. Diese beiden Gemeinden sind 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.12 Mio. Liter Treibstoff/ Jahr weniger verbraucht. Entsprechend würden auch die Abgas- und Feinstaubbelastungen für die Menschen in der Region weniger. Dieser Minder-

verbrauch an Treibstoff ist im ROV- Verfahren in keiner Weise berücksichtigt worden. Wir betrachten dies als erheblichen Abwägungsfehler.

## **14.2 Verkehrsänderungen in Kaufungen- Papierfabrik**

Im Zuge der geplanten A 44 durch das Lossetal soll die B 7 zwischen Kaufungen-Papierfabrik und Niederkaufungen total zurückgebaut werden. Dieser Rückbau ist eine geplante Kompensationsmaßnahme zur Rückgewinnung der Natur. Bedingt durch diese Maßnahme müssen jedoch die Lkw, der in Papierfabrik ansässigen Speditions- und Gewerbebetriebe einen Umweg von ca. 4 km fahren (A7 bis Anschluss Niederkaufungen) um an ihre Firmenstandorte zu kommen. Diese Umwegfahrt geschieht im Teillastbereich und wegen häufiger Kurvenfahrten in niedrigen Gängen, so dass erheblich mehr Treibstoff verbraucht wird als bisher.

Der Rückbau zur Natur hat erhebliche Mehrbelastung an Schadstoffen für die Menschen in Kaufungen- Papierfabrik zur Folge. Eine solche Verschlechterung der Lebensbedingungen können wir nicht akzeptieren.

## **14.3 Problematik an der Autobahnanschlussstelle Kaufungen**

Die Verkehrsführung an der Anschlussstelle Kaufungen birgt verkehrliche Besonderheiten, die wegen der baulichen Gestaltung mit der Lossebrücke und dem anschließenden Trog einmalig sind. Um von der möglichen A 44 in Richtung Niederkaufungen zu gelangen, muss die Fahrtrichtung vier Mal geändert werden. Bei der Achterbahnfahrt werden vier verschiedene Straßen in Anspruch genommen.

Dem verkehrlichen Wirrwarr stehen wir ablehnend gegenüber. Durch verschiedene Anbindungen der einzelnen Straßen mit fünf Richtungswechseln wird die Sicherheit und Leichtigkeit des abbiegenden Verkehrs massiv eingeschränkt Die Verkehrsstaus sind damit vorprogrammiert. Wir fordern eine andere Abfahrtsvariante, bei der die Anbindung an die Leipziger Straße direkt erfolgt.

#### **14.4 B 451 Ortsdurchfahrt Helsa**

Die Sogwirkung auf die B 451 bei einer A 44 im Lossetal kann im Moment niemand exakt voraussagen. Es muss jedoch damit gerechnet werden, dass die Verkehrsmengen auf der B 451 größer werden und somit die Ortsdurchfahrten von Wickenrode und Helsa stärker belastet werden.

In der Planfeststellung werden für die B451 folgende Verkehrsmengen genannt:

Nullfall:	9.940 Kfz/24h
Planfall:	7.450 Kfz/24h

Quelle: Verkehrsmengenplan Seite 9 und 10 der Planfeststellung.

Die Reduzierung der Verkehrszahlen ist in keiner Weise plausibel, da sich bei einer neuen Autobahn der Querverkehr immer immens erhöht (neue Straßen ziehen Verkehr an). Die genannte Mengenzahl müssen wir auch deshalb erheblich bezweifeln, da das Fraunhofer Institut beim Lufthygienischen Gutachten für die B 451 für das Prognosejahr 2015 eine Verkehrsmenge von 10.400 Kfz/ 24h nennt (S. 8 Erläuterungsbericht Planfeststellung).

Wir zweifeln daher die Reduzierung der Verkehrsmenge auf der B 451 an und verlangen einen Plausibilitätsnachweis.

#### **14.5 Umwidmung der K7 zur gemeindeeigenen Straße**

Wie wir der Planfeststellung (Band 12) entnehmen können, soll bei Realisierung der A 44 im Lossetal die jetzige Kreisstraße K 7 zur Gemeindestraße umgewidmet werden. Dieser Umwidmung widersprechen wir entschieden, da dann die Gemeinden Helsa und Kaufungen selbst für den Unterhalt dieser Straße aufkommen müssen. Der Etat beider Gemeinden würde dadurch stark belastet und gegenüber dem Ist-Zustand eine erhebliche Verschlechterung der finanziellen Situation eintreten.

## 14.6 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. 8 ha größer.
- Die Flächenbeanspruchung insgesamt ist im Lossetal ca. 13 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.

## 15. 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 und dem angrenzenden Kaufunger Wald fehlen solche Aussagen gänzlich. Dabei ist überhaupt nicht berücksichtigt worden, dass es zwischen Kaufungen und Helsa nördlich der Losse am Südhang des Kaufunger Waldes mehrere Wanderwege gibt, die von zahlreichen Wanderern, Erholungssuchenden und Spaziergängern genutzt werden. In diesem Bereich wäre eine A 44 überhaupt nicht mit Lärmschutz zu versehen, so dass die Erholungssuchenden dem totalen Lärm der A 44 ausgesetzt sind. Der Lärm würde durch die Lkw- Kriechspur in Richtung Oberkaufungen und die Echo-Wirkung im Tal verstärkt. Dasselbe gilt für den Wanderweg von Helsa über den Ortsteil Waldhof bis nach Eschenstruth (Südhang des Rohrberges) und 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“.*

Ergänzend muss gesagt werden, dass die A 44- Führung durch die Stufentrassierung im Abschnitt des nördlichen Steilhanges des Stiftswaldes das Landschaftsbild zwischen Kaufungen und Helsa zerstört.

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).

## **16. Trinkwasserversorgung Brunnen Kohlenstraße**

Der Brunnen Kohlenstraße, der einen Großteil des Kaufunger Trinkwassers fördert, ist durch einen möglichen Autobahnbau in seiner Existenz gefährdet. Gerade dieser Brunnen gewinnt ein qualitativ hochwertiges Trinkwasser, das in Hessen kaum Vergleichbares findet.

Für den Brunnen Kohlenstraße besteht eine wasserrechtliche Bewilligung nach §8 WHG. Sie ist datiert vom 25. August 1980 und hat eine Laufzeit von fünfzig Jahren. Demnach hat sie eine Gültigkeit bis zum Jahre 2030.

Der Brunnen soll aufgegeben und durch bis zu fünf neue Brunnen ersetzt werden. Forderung aus dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens vom 13.12.1998 war, Ersatzwasser in entsprechender Menge (hier 100 m<sup>3</sup>/h) und in der dem vorhandenen Brunnen entsprechenden Qualität zur Verfügung zu stellen. Wir rügen die Nichteinhaltung des Ergebnisses der Raumordnung bezüglich der Ersatzwasserbeschaffung und tragen es hiermit vor.

In dem Erläuterungsbericht zur Genehmigungsplanung vom März 2004 ist die Rede von einer bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnis für den Brunnen Kohlenstraße. Tatsächlich besitzt dieser Brunnen eine wasserrechtliche Bewilligung. Hier liegt ein formaler Fehler vor, denn eine Bewilligung ist faktisch anders zu bewerten als eine Erlaubnis. Für die Ersatzbrunnen will der Planer die wasserrechtliche Erlaubnis erwirken. Dies steht im Gegensatz zu dem bewilligten Brunnen Kohlenstraße. Generell lehnen wir aus den vorgenannten Gründen die Ersatzwasserbeschaffung insgesamt ab. Wenn die A 44, wie in diesem Planfeststellungsverfahren beabsichtigt, trotzdem gebaut werden sollte, fordern wir zur Zukunftssicherung der Trinkwasserversorgung eine wasserrechtliche Bewilligung für die Ersatzbrunnen.

Aus dem Genehmigungsverfahren für die Ersatzbrunnen geht nicht eindeutig hervor, welche Brunnen nun tatsächlich ausgebaut werden sollen. Demnach haben die Versuchsbohrungen nur tendenzielle Ergebnisse erbracht, die zu keinem endgültigen Ergebnis geführt haben. Ein Wenn- Dann- Verfahren zur Trinkwassersicherung halten wir für nicht ausreichend und fordern ein endgültiges Ergebnis mit der Bestimmung der Anzahl der Brunnen sowie deren langfristigen Ergiebigkeit. Wir rügen hiermit die fehlende eindeutige Trinkwassersicherung.

Überhaupt keine eindeutige Aussage ist in diesem Planfeststellungsverfahren zu der Qualität der verschiedenen Wässer aus den Ersatzbohrungen getroffen worden. Da die Wassergewinnung aus verschiedenen Tiefenlagen der einzelnen Brunnen erfolgen soll, ist anzunehmen, dass die Qualität und Zusammensetzung unterschiedlich sind. Eine Kompatibilität der Wässer ist nicht nachgewiesen. Wir vermuten eine Verschlechterung der Trinkwasserqualität und fordern eine eindeutige chemische Analy-

se der Wässer und deren Kompatibilität sowie einen Vergleich mit der Wasserqualität des Brunnens Kohlenstraße vor der Erörterung vorzulegen.

Die Ersatzbrunnen und die zusätzlichen Leitungen (ca. 5,5 km) erfordern einen höheren Instandhaltungsaufwand sowie erhöhte Kosten für Ersatzinvestitionen. Diese Kosten werden in die Trinkwassergebühren eingerechnet. Somit verteuert sich das Wassergeld für die Verbraucher in Kaufungen. Diese erzwungene Kostenerhöhung nehmen wir jetzt und in Zukunft nicht hin.

Zusammenfassend fordern wir die Erhaltung des qualitativ und quantitativ hochwertigen Brunnens Kohlenstraße für die Trinkwasserversorgung Kaufungen und lehnen die Aufgabe des Brunnens wegen des Baus der A 44 grundsätzlich ab. Es besteht eine wasserrechtliche Bewilligung für diesen Brunnen bis zu Jahre 2030. Sollte die Planfeststellung trotzdem zum Bau der A 44 führen, fordern wir wasserrechtliche Bewilligung der Brunnen, die eindeutige Bestimmung der Anzahl der benötigten Ersatzbrunnen sowie den Nachweis der chemischen Zusammensetzung und der Kompatibilität der Wässer aus den einzelnen Brunnen. Eine aus diesem Grunde erzwungene Erhöhung der Trinkwassergebühren lehnen wir jetzt und in Zukunft strikt ab.

## **17. Bauwerke und Verkehrsanlagen**

Ausschlaggebend für die Bauwerke vor der AS Kaufungen ist die Einbindung des Troges als Unterführung der K 7 und der Straßenbahngleise in die Gradientenplanung der A 44. Die Neigung und die Steigung sowie die Einhaltung der lichten Höhen zu den zu unterfahrenden Verkehrswegen geben die Länge des Trogbauwerkes vor. Davon abhängig sind die Verlegung der Losse sowie das lange Überführungsbauwerk des Bachlaufes. Der Trog selber liegt in einem Grundwassergebiet, dessen Grundwasserlinie mit der Geländeoberfläche in den niederschlagsreichen Jahreszeiten gleich ist. Wir halten solch ein „Trockendock“, das gegen Aufschwimmen durch aufwendige Baumaßnahmen gesichert werden muss, für vollkommen deplaziert und wirtschaftlich unvertretbar. Es besteht die Gefahr des Überschwemmens des Bauwerkes bei ergiebigen Niederschlägen. Die Trogwirkung für Schallimmissionen ist



bekannt. Fehlender aktiver Lärmschutz beeinträchtigt die Anwohner der Wohngebiete „Am Hang“ sowie die Randbebauung am westlichen Ende von Niederkaufungen.

Die Anschlussstelle Kaufungen direkt an das Trogbauwerk anzubinden erfordert die volle Aufmerksamkeit der Autofahrer, wenn sie aus dem Trog kommend sofort die Abfahrt benutzen wollen. Die anschließenden Konzentrationsübungen im Anschlussbereich der eigentlichen Abfahrt, um z.B. in Richtung Niederkaufungen oder Papierfabrik zu fahren, tun ein Weiteres dazu.

Die künstlich entstehenden alpinen Steigungen - bis zu 4,64 % - und zusätzlicher Fahrspur für langsam fahrende LKW anschließend an das Trogbauwerk sind einem Neubau einer Autobahn in der heutigen Zeit nicht würdig. Die Nachteile einer solchen Zusatzspur in Bezug auf Lärm und zusätzlichem Ausstoß von Schadstoffen sind hinreichend bekannt.

Die Talüberführungen „Setzebach“ und „Dautenbach“ sind mit ihren lichten Weiten überdimensioniert. Ohne aktiven Lärmschutz sind die Bauwerke für die Anwohner eine nicht hinzunehmende Belastung.

Die Park- und WC- Anlage genau da zu planen, wo ein bedeutender Brunnen für die Gemeinde Kaufungen besteht - der aufgegeben werden muss - ist eine planerische Farce. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, warum überhaupt eine PWC- Anlage in den kurzen Entfernung zum Rasthaus Kassel und der Rastanlage bei Hessisch Lichtenau entstehen muss. Wir lehnen konsequent diese Anlage an dem geplanten Standort ab. Eine Alternative gibt es unserer Meinung nach nicht.

Eine moderne transeuropäische Autobahn in einen nördlich gelegenen Steilhang bauen zu wollen und noch mit höhenversetzten Fahrspuren, zeigt die nicht durchdachte Linienführung der A 44. Solche Kapriolen kommen bei „politisch vorgegebenen“ Planungen heraus. Gerade die Unfallhäufigkeit auf der bestehenden B 7, besonders in den Wintermonaten, zeigt die Gefährlichkeit dieser Linienführung. Wir lehnen die höhenversetzte Trassierung der Fahrspuren ab und fordern eine Neuplanung.

## 18. 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 „Lossekorridders“ im Vergleich zum „Söhrekorrridor“ 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.
- Ablehnung der Verkehrsführung zwischen dem Ortsteil Niederkaufungen und Papierfabrik nach Anbindung der Leipziger Straße als Durchgangsstraße an die B 7 in Höhe der Stadtgrenze Kassel. Wir fordern die Unterlassung der Anbindung der Gemeindestraße an die B 7 und der Umstufung von Straßen bis die A 44 in ihrer Gesamtheit planfestgestellt ist.

## 19. Politische Aussagen zur A 44

Durch politische Aussagen wurde eine objektive Untersuchung der Trassen ausgeschlossen. Z.B.:

- 02.05.92 Äußerungen von SPD Fraktionsmitgliedern in der HNA: „A 44 durch die Söhre sei eine Hürde, über die die SPD und Landesregierung nicht springen werde.“
- 26.04.94 Bericht Kocks: Eine Bundesfernstraße ist nur durch das Lossetal möglich (UVS 1 - Ein objektiver Variantenvergleich findet von diesem Zeitpunkt an schon gar nicht mehr statt.)

- 21.12.94      Presseberichte: Staatsminister Klemm stellt einzig möglichen Korridor vor. Es kommt nur ein Ausbau in den Tälern in Betracht, so das Ergebnis.
- 09.02.95      Presseverlautbarung des Ministeriumssprechers Stenschke: Die Taltrasse muß gerichtsfest gemacht werden. (Vor Abschluß der UVS II)
- 15.02.95      Äußerungen des hessischen Ministerpräsidenten vor der Landtagswahl in der HNA „Die A 44 wird durchs Lossetal gebaut - Punkt um“.
- 20.04.95      Presseverlautbarung des Ministeriumssprechers Stenschke: Es bleibt bei Taltrasse.
- 09.05.95      Staatsminister Klemm vor Bürgern in Helsa und Kaufungen: „Es bleibt auf jedem Fall beim Lossekorrridor“.
- 12.05.95      Pressemitteilung des Ministerpräsidenten: „ Seine Regierung werde die Trasse wasserdicht machen“.

Wir machen diese o.g. datierten Aussagen und Auszüge zu unseren eigenen Ausführungen.

gez. Wolfram Glaß

gez. Achim Salzmänn

Dr. Wolfram Glaß  
Vorsitzender

Dipl.- Ing. Achim Salzmänn  
stellvertretender Vorsitzender