



Bürgerinitiative pro A 44 e.V.

Vorstand

Dr. Wolfram Glaß

Sensensteinstraße 2

34260 Kaufungen

**Einwendungen gegen
die Planfeststellung BAB 7
AD Kassel Ost – AD Kassel Süd,
achtstreifiger Ausbau**

gemäß öffentlicher Bekanntmachung vom 22.06.2006 in der Kaufunger Woche

Kaufungen, 07. August 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, der an die hier behandelte Planfeststellung angrenzt, ist unser Grundstück betroffen. Bei der abschnittswisen Planung der A 44 leitet sich unsere Betroffenheit daraus ab, dass eine sich abzeichnende Fortsetzung der Planung auch 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. Einspruch

Planung und Realisierung verletzen uns schwer und unerträglich in unseren Rechten und rechtlich geschützten Interessen. Fristwährend erheben wir Einspruch gegen die Planfeststellung „BAB 7 AD Dreieck Kassel Ost – AD Dreieck Kassel Süd, achtstreifiger Ausbau“.

3. öffentliche Auslegung der Planfeststellung

Die öffentliche Auslegung der Planfeststellung wurde am 26. Juni 2006 mit einer Auslegungszeit von 4 Wochen (Ende 26. Juli 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 am 09. August 2006. Somit liegt ein Teil der Auslegung sowie die Abgabe in den Sommerferien. Es liegt eine vorsätzlich herbeigeführte Beeinträchtigung für die privaten Betroffenen vor.

4. 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 weitge-

hend realisiert. Wir sehen in der Planung der BAB A 44 in ihrer Gesamtheit jetzt schon große Zeitverzögerungen. Sie verstoßen gegen die Forderungen der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“.

5. 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.

6. 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. 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 Lossekorridor unterliegen im Vergleich zu dem Söhrekorridor einer offensichtlichen Fehlbeurteilung.

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

7. 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.

8. Umweltfachliche Betrachtung

Die vorgelegte Planung beeinträchtigt die Betroffenen und somit auch uns, indem er unsere Gesundheit gefährdet, unser Wohlbefinden herabsetzt und den Wert unserer Immobilie mindert. Sie betrifft ebenso unsere Nachkommen. Es befinden sich im Betrachtungsraum Papierfabrik z.B. ein Kindergarten und zwei Spielplätze, die zumindest bei ungünstigen Witterungslagen nicht mehr nutzbar sein werden.

Die getrennte Planfeststellung für diesen Abschnitt ohne Einbeziehung des Planfeststellungsabschnitts VKE 11 der geplanten A 44 im Lossetal ist nicht hinnehmbar. Beide Abschnitte bedingen sich gegenseitig. Die nachteiligen Auswirkungen auf den Lärm und die Luft kumulieren und können nur in ihrer Gesamtheit untersucht und bewertet werden.

Der Ausbau der A 7 war nicht Bestandteil eines Raumordnungsverfahrens. Die Auswirkung des Ausbaus der A 7 wurde bei der Abwägung, ob die Losse- der Söhretrasse vorzuziehen ist, nicht berücksichtigt. Dabei belastet das Versatzstück das Kasseler Becken zusätzlich. Eine Linienführung in Höhenlage durch die Söhre hätte hingegen für diesen hoch belasteten Raum überhaupt keine verschlechternden Einflüsse. Es handelt sich hierbei um einen grundlegenden Mangel des gesamten Abwägungsverfahrens (siehe 6.)

Die Berechnung der Lärmbelastungen ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere wird nicht dargestellt, dass abends zu bestimmten Zeiten der Verkehrslärm aus Richtung Heiligenrode sehr störend ist. Der Einbau von Flüsterasphalt erscheint auch für die Strecke zur Ausfahrt Kassel- Nord geboten, zumal auch für diese Strecke eine Zunahme des Verkehrs durch die A 44 zu erwarten ist. Da die Autobahn im Lossebereich niedriger als die Wohnbebauung verläuft, sind hier weitere und andere Lärmschutzmaßnahmen nötig. Bei der A 7 handelt es sich auch nicht, wie dargestellt, um eine Straße im Außerortsbereich, für die geringere Lärminderungsanforderungen gelten könnten. Sie läuft zumindest im Raum Ochshausen/ Lindenberg/ Papierfabrik durch direkt angrenzende Wohngebiete.

Die Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffkonzentrationen wird zwar eingeräumt, für den Bereich Feinstaub aber bagatellisiert. Die angewandten Rechenverfahren stellen nicht dar, welche Fehlerquote zu beachten ist. Nachvollziehbar ist jedenfalls nicht, wieso höhere Schallschutzwände den Schadstoffeintrag dauerhaft vermindern können. Flächendeckende ortsnahe Messungen sind hier vonnöten, zumal auch die klimatischen Bezugspunkte so weit entfernt liegen, dass eine verlässliche Darstellung der Verhältnisse in der Tallage nur mit Berechnungen kaum zuverlässig ist. Dass die Schadstoffe nur in geringem Abstand der A 7 eingetragen werden, begegnet auch in Anbetracht dessen, dass es sich zum Teil um gasförmige Stoffe handelt, gehörigen Zweifeln. Aber auch die Feinstaubimmissionen verteilen sich nicht, wie behauptet, lediglich auf den Nahbereich. Das Gegenteil ist der Fall. Wir verweisen auf die Zusammenfassung zum Luftreinhalteplan (Entwurf) für den Raum Kassel. Dass die zulässige Belastung mit Feinstaub nur an ein paar Tagen überschritten werden soll, halten wir ohnehin für unzutreffend. Nach dem Erläuterungsbericht zur VKE 11 wird in Kaufungen an der Tierklinik Kähn, der Grenzwert im Jahr bereits jetzt an 108 Tagen überschritten. Das dürfte dann auch im Ortsteil Papierfabrik sicher der Fall sein. Die Belastungen durch Schadstoffe erhöhen im gesamten Ortsteil Papierfabrik die gesundheitlichen Risiken. Durch die klimatischen Gegebenheiten werden auch die Ortsteile Niederkaufungen und Oberkaufungen sowie die östlichen Stadtteile Kassels und Lohfelden in Mitleidenschaft gezogen.

Schließlich steht die Planung im Widerspruch zum Luftreinhalteplan für das Kasseler Becken, zu dem das Planungsgebiet gehört. Die Verlagerung der Verkehre der A 44 in diesen Ballungsraum konterkariert die Absichten dieses Plans und widerspricht dem europäischen Recht.

9. Verkehrliche Betrachtung

In der Planfeststellung (Beschreibungstext: Seite 8) sind folgende Verkehrsmengen genannt (Prognosejahr 2015).

A7 Kreuz Kassel-Mitte bis AS Kassel-Ost.

Prognosenullfall: 108.200 Kfz/ 24h

Prognoseplanfall (A44 durch das Lossetal): 110.100 Kfz/ 24h

In der dazugehörigen Netzbelastungszeichnung (Seite 20 u. 21) werden hingegen folgende Zahlen genannt.

Prognosenullfall: 113.060 Kfz/ 24h

Prognoseplanfall (A44 durch das Lossetal): 118.840 Kfz/ 24h

Diese Zahlen sind nicht übereinstimmend und somit auch nicht erklärbar. Wir verlangen klar übereinstimmendes Zahlenmaterial und eine entsprechend korrigierte Netzbelastungszeichnung.

Weiterhin machen wir auf Folgendes aufmerksam:

In der Netzbelastungszeichnung (S.21) ergibt die Addition der Verkehre zwischen Kaufungen und Helsa für den Planfall eine Gesamtmenge von

$45.070 (A44) + 4.870 (\text{neue } B7) + 4.640 (K7) = 54.580 \text{ Kfz/ 24h.}$

Für den Prognosenullfall eine Verkehrsmenge von

$28.460 (B 7) + 7.680 (K 7) = 36.140 \text{ Kfz/ 24h}$

Dies ergibt eine Differenz von $18.440 \text{ Kfz/ 24h} \approx 18.500 \text{ Kfz/ 24h.}$

Da der überwiegende Fahrzeugstrom bei einer A 44 im Lossetal über die bestehende A 44 von Westen kommt müssten diese Fahrzeugmengen auch über die A 7 (Kreuz Kassel- Mitte bis A 7 Kassel- Ost) fahren, um auf die neue A 44 zu kommen.

Die Mengendifferenz müsste in diesem Abschnitt zwischen Planfall und Nullfall ebenfalls ca. 18.550 Kfz/ 24h betragen und nicht nur 5.780 Kfz/ 24 h , wie in den offiziellen Unterlagen dargestellt.

Wir bitten um Aufklärung.

Des Weiteren machen wir auf Folgendes aufmerksam:

Im Planfall werden im Lossetal (zwischen Kaufungen und Helsa) 18.500 Kfz/ 24h mehr fahren als im Plannullfall. Dies ist eine erhebliche Zunahme der Fahrzeugmenge mit all ihren negativen Begleiterscheinungen. Dabei ist noch zu bemerken, dass dann auf der A 44 im Lossetal der Lkw-Verkehr überproportional sein wird.

Diese zusätzlichen Verkehrsmengen stellen eine erhebliche Verschlechterung der Lebensbedingungen, besonders in Bezug auf Klima, Lufthygiene und Abgasbelastungen für die Menschen im Lossetal dar. Aus genannten Gründen lehnen wir eine A 44 im engen Lossetal strikt ab.

Weiterhin bemängeln wir Folgendes:

- a. Der Standstreifen wird auf der auf 8 Spuren erweiterten A 7 teilweise nur 2 m breit sein. Dies stellt ein erhöhtes Unfallrisiko dar, vor allem wenn Lkw pannenbedingt auf dem Standstreifen halten müssen. Bei einer Lkw- Breite von 2,50 m ragen diese dann ca. 0,50 m in die äußere rechte Fahrspur.

- b. Zwischen der Industriestraße in Kaufungen- Papierfabrik bis Autobahnbrücke der A 7 sind zahlreiche Firmen angesiedelt. Bei der geplanten Aufwertung der Gemeindestraße (Leipziger Straße) zur Landesstraße (mit erheblichem Verkehr nach Kassel) verschlechtert sich die Zu- und Abfahrt auf die Firmengrundstücke, vor allem mit Lkw erheblich.
- c. 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 (A 7 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.

Endresultat:

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.

- d. Auf Seite 19 der Planfeststellung wird genannt, dass durch die Schaffung einer direkten Autobahnverbindung von Kassel nach Eisenach die Reisezeit deutlich verkürzt wird. Durch die damit verbundene Zeit- und Betriebskostensparnis wird sich die Wirtschaftlichkeit auf dieser neuen Strecke (besonders beim Lkw- Verkehr) deutlich erhöhen. Es wird sich auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen ergeben. Dieser Aussage stimmen wir zu.

Viel größer jedoch wäre der volkswirtschaftliche Nutzen, wenn die A 44 in Höhenlage (Söhrelinie) geführt würde. Dann würde die Fahrstrecke ca. 8 km kürzer sein und erhebliche Mengen an Treibstoff würden eingespart, die dann nicht als Abgas- und Feinstaubbelastung auf die Lossetalregion und ihre Bewohner niedergehen würden.

10. Forderungen der BI pro A 44 e.V.

Die BI pro A 44 ist mit der Führung der A 44 über die A 7 als so genanntes Versatzstück und die Weiterführung ab dem „Dreieck Kassel Ost“ durch das Lossetal keineswegs einverstanden. Wir lehnen diese Planung ab.

Die BI pro A 44 e.V. fordert aus diesem Grunde 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 wurde nicht bewertet. Wir haben die Fehlgewichtungen in unserer Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren schon ausreichend dargestellt und verweisen darauf.
- 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 strukturgerechten „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.
- Herausnahme der Abfahrt Kassel Ost mit der Anbindung der A 44 an die B 7, solange bis die A 44 in seiner Gesamtheit planfestgestellt ist, da zu befürchten ist, dass weiterführende Planfeststellungen zu keinem Beschluss kommen oder die Beschlüsse gerichtlich außer Kraft gesetzt werden. Die Abfahrt sowie die Anbindung der A 44 an die A 7 auf einem kurzen Teilstück präjudiziert in dieser Planfeststellung die Gesamtplanung der A 44 im Lossetal und darüber hinaus.
- Überprüfung von Alternativen des achtstreifigen Ausbaus der A 7 ohne A 44. Bei einer Führung der A 44 in Höhenlage, z.B. Söhre, ist eine Umgestaltung der A 7 nicht notwendig. Wie in der Raumordnung schon erwähnt, ist eine Verkehrsführung mit einem Verkehrsleitsystem möglich. Wir fordern diese Variante mit dem vorhan-

denen sechsstreifigen Zustand unter Hinzunahme des Standstreifens zu untersuchen.

- 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 11.
- Ablehnung der Verkehrsführung zwischen dem Ortsteil Niederkaufungen und Papierfabrik nach Anbindung dieser Straße als Durchgangsstraße an die B 7 in Höhe der Stadtgrenze Kassel. Diesbezüglich lehnen wir auch die Umstufung der Gemeindestraße in eine Landesstraße ab. Im Ortsteil Papierfabrik sind einige Betriebe an der Leipziger Straße angesiedelt. Die verkehrliche Andienung der Betriebe würde dann über eine Durchgangsstraße mit einem hohen Verkehrsaufkommen erfolgen. Die Erhöhung der Unfallereignisse ist prognostizierbar. Der Ausbau der Gemeindestraße bis zur Planfeststellungsgrenze ist im VKE 11 enthalten. Wir fordern die Unterlassung der Anbindung der Gemeindestraße an die B 7 und die Umstufung von Straßen bis die A 44 in seiner Gesamtheit planfestgestellt ist.
- In der Planfeststellung werden verschiedene Ingenieurbauwerke angesprochen, die neu-, umgebaut oder ergänzt werden sollen. In den Planfeststellungsunterlagen gibt es keine Entwurfszeichnungen der Bauwerke, so dass eine Beurteilung der Planfeststellung in seiner Gesamtheit nicht durchgeführt werden kann. Wir möchten diese Entwurfspläne der Bauwerke vor dem Erörterungstermin zur Einsichtnahme vorgelegt bekommen.

Dr. Wolfram Glaß
Vorsitzender

Dipl.- Ing. Achim Salzmann
stellvertretender Vorsitzender