

A 44

Report

Ausgabe Mai/Juni 2008

Information der Bürgerinitiative pro A 44 e.V.

Bundesverwaltungsgericht urteilt über nur 2,2 Kilometer Autobahn !!!

Hess. Lichtenau Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.03.2008 wurde die Klage des BUND gegen den Bau eines Teilstücks der geplanten A44 im Bereich von Hessischen Lichtenau zurückgewiesen. Damit besteht tatsächlich Baurecht auf einem Teilstück von 6,4 Kilometern, das die bereits errichteten Brücken und Tunnel bei Walburg umfasst.



Das Gericht hatte lediglich zu beurteilen, ob die Trassenplanung durch ein Fauna- Flora- Habitat- Gebiet (FFH-Gebiet) im „Lichtenauer Hochland“ aus naturschutzrechtlicher Sicht zu beanstanden ist. Weitergehende Fragen, wie die gesamte Linienführung der Planung Kassel- Ost bis Wommen, waren nicht Gegenstand des Verfahrens

Für die übrigen Streckenabschnitte von rund 58 Kilometern besteht hingegen noch kein Baurecht. Größtenteils liegen noch nicht einmal Planfeststellungsbeschlüsse vor. Erst wenn Planfeststellungsbeschlüsse ergangen sind, kann geklagt werden.

Die Reaktion der Politik auf diese Entscheidung mündete allerdings in großformatigen Überschriften wie „die A44 darf gebaut werden“ und „ein großer Tag für Nordhessen“. Nun sind wir gewohnt, dass sich politische Entscheidungsträger aus allen Lagern gerne den Sachfragen entziehen, leider nicht nur hinsichtlich der A44.

Hier wird aber suggeriert, dass Widerstand gegen die Plan-

ung in den übrigen Abschnitten sinnlos oder gar kaum zu erwarten ist, aber auch dass die Gegner der Planung die Zukunft Nordhessens gefährden.

Politische Entscheidung

Wahr ist, dass die Entscheidung für eine Autobahn im Lossetal die schnelle Verkehrsanbindung der Region erheblich verzögert hat, weil die Widerstände gegen diese Linienführung zu Recht erheblich größer sind als zum Beispiel gegen eine Söhretrasse. Dadurch ist wirtschaftlicher Schaden für den Wirtschaftsraum entstanden. Ursache für das Debakel waren politische Entscheidungen durch die Herren Eichel und Koch aus unterschiedlichsten Lagern. Der Ausdruck „politische Entscheidung“ ist so zu einem Synonym für unsinnige Entscheidungen geworden, die sich der Vernunft verschließen.

Autobahnplanungen, die nicht dieser politischen und in der Folge auch fachlichen Beschränktheit unterlegen haben, sind inzwischen fast fertig. Wer von Göttingen nach Halle fährt, kann sich davon überzeugen. Dort ist auch der Wille der Planer erkennbar, die Belastungen der Menschen zu minimieren. Die Menschen im Lossetal wünschen sich ähnliche Planungsqualität.

Akribisch und umweltgerecht?

Der amtierende Verkehrsminister Rhiel äußert hierzu allerdings: „Außerdem ist die Entscheidung eine Bestätigung für die Planer der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Kein Stück Autobahn auf der Welt wurde akribischer und umweltgerechter geplant als dieses zwischen Kassel und Eisenach.“

Wahr ist, dass die gelobten Planer ihre „akribisch“ erarbeiteten Pläne ständig nachbessern müssen. Handwerkliche Fehler aber auch politische Vorgaben verhindern einen professionellen Fortschritt, den eigentlich alle wünschen, da er eine Trassenführung außerhalb des Lossetals zur Folge hätte.

Die BI pro A44 hat gegen den Abschnitt Hessisch Lichtenau nicht geklagt, weil wir dem Parlament von Hessisch Lichtenau die Entscheidung über den Trassenverlauf überlassen wollten - obwohl die Südumgehung sicherlich in vielerlei Hinsicht günstiger gewesen wäre!

Baurechtlich bestätigt ist nun aber eine Linienführung, die bei Weiterbau den Tunnel Richtung Helsa-Eschenstruth erfordert. Für diesen besteht ebenfalls noch kein Baurecht.

Sollte in dem Abschnitt die Planfeststellung scheitern, entstünde ein Autobahnbruchstück. Nur wer mit eigenem Geld baut, scheut ein solches Risiko; das wissen wir dank Exminister Posch bei seinen Bauten um Walburg herum.

Der Weiterbau Richtung Kassel führt bei derzeitigem Planungsstand durch das Lossetal. Allerdings ist immer noch eine Anbindung an die Söhrelinie, die auch noch kürzer wäre, möglich. Die BI pro A44 wird jede weitere Planfeststellung, die das Lossetal einbezieht, mit allen Mitteln bekämpfen.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes steht dem keinesfalls im Wege.

Regionalgruppe arbeitet ohne Unterbrechung

Kaufungen Über vierzig Aktenordner, reichlich Planmaterial, viele Besprechungen im Kompetenzzentrum der BI pro A44 und unzählige Stunden Arbeit der führenden Mitglieder der Regionalgruppe Helsa- Kaufungen waren die Voraussetzung zur Erarbeitung der Einwendungen für die Planfeststellungen im Lossetal. Die Bürgerinitiative hat sich zu den Verkehrskosteneinheiten (VKE) 01, 11 und 12 geäußert. Es sind im Einzelnen die Planfeststellungsverfahren VKE 01 (achtstreifiger Ausbau der A 7 vom Dreieck Kassel Ost bis Dreieck Kassel Süd), VKE 11 (Dreieck Kassel Ost bis Anschlussstelle Helsa Ost) und VKE 12 (Helsa Ost bis Hessisch Lichtenau West).



Unter der Koordination des Leiters der Regionalgruppe Helsa- Kaufungen, Dipl.-Ing. Achim Salzmann, sind drei Einwendungen mit insgesamt 53 Seiten entstanden, in denen jede Menge komprimierter Zündstoff steckt. Für die Einwendungen reicht es, wenn das Thema kurz dargestellt ist. Im Klageverfahren werden die einzelnen Punkte wesentlich umfangreicher beschrieben sein.

Die Einwendungen sind im vollen Wortlaut im Internet unter www.biproa44.de nachzulesen.

Teilnahme an der Erörterung

Die Regionalgruppe hat im Dezember 2007 an der ersten Erörterung für den Ausbau der A7 teilgenommen. Des Weiteren erarbeitet sie im Hinblick auf eine Klage beim Bundesverwaltungsgericht mit dem Rechtsanwalt und den Gutachtern eine Klagestrategie.

Informationsveranstaltung



Zur Aufklärung der Betroffenen und zur Hilfeleistung bei Einwendungen, ist eine Informationsveranstaltung zur Planfeststellung der VKE 11 mit über 400 Zuhörern am 28. August 2007 im Bürgerhaussaal Oberkaufungen vorausgegangen. Das Ergebnis waren stolze 1200 Einsprüche gegen die A44 im Lossetal.

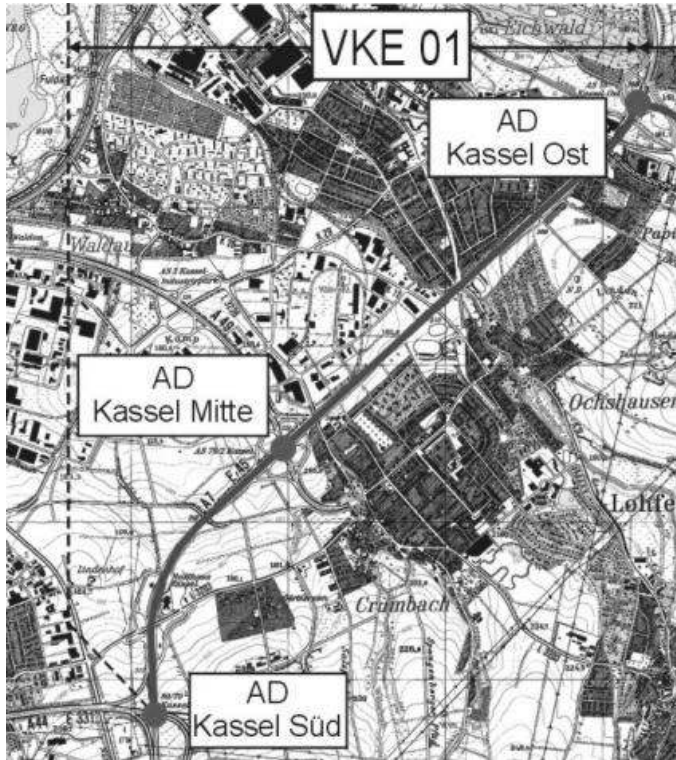
A44 im Lossetal

Kaufungen Was tut sich in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten?

Achtstreifiger Ausbau A 7 (VKE 01)

Inzwischen wurden die Planunterlagen erneut ausgelegt. Die Maßnahme war erforderlich, um die Planfeststellung auch für den Fall vorzubereiten, dass die A44 später oder gar überhaupt nicht gebaut wird! Gleichwohl kann damit gerechnet werden, dass der Planfeststellungsbeschluss in diesem Jahr erfolgt.

**BI pro A 44
ist für eine leistungsgerechte
transeuropäische Trasse
und gegen eine
menschenverachtende Regionalautobahn**



Abschnitt Kassel Ost bis Helsa Ost (VKE 11)

Die BI pro A 44 hat eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Bitte informieren Sie sich auf unserer Internetseite www.biproa44.de!

Lärmschutz

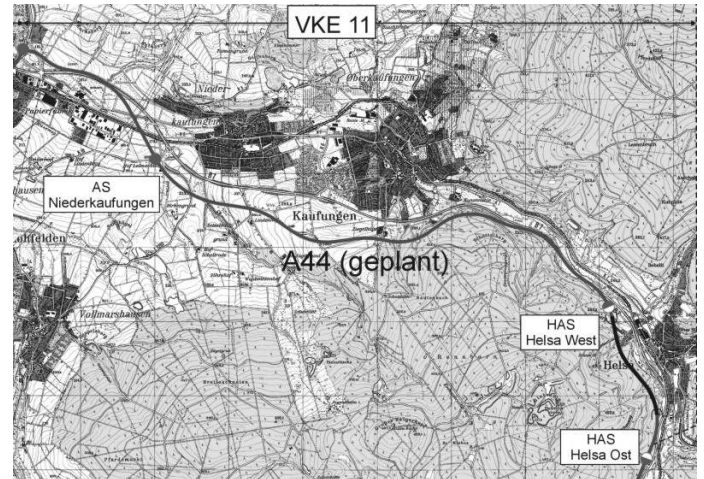
Ein kleiner Erfolg kann in der Nachbesserung beim Lärmschutz auf den Brückenbauwerken gesehen werden. Nach unserer Ansicht war der Verzicht auf den Lärmschutz lediglich ein Trick, um bei Protest zu zeigen, dass man doch kompromissbereit ist. Eine gravierende Verbesserung ist aber keinesfalls zu erwarten. Jeder, der in der Nähe einer Autobahn lebt, kann das bestätigen. Die Grenzwerte, die von Planern einzuhalten sind, eignen sich kaum zum Schutz der Bürger, da auch geringere Werte bereits als laut wahrgenommen werden und so die Gesundheit gefährden.

Schadstoffbelastung

Gravierender und leider auch beängstigend wird die Luftbelastung in unserem Tal sein. Feinstaub, Stickoxyde, Benzol und weitere Stoffe werden sich in der Tallage sammeln. Die unheilvolle Wirkung wird dadurch erhöht, dass der Kraftfahrzeugverkehr das Tal nicht nur quer, sondern auf einer Länge von ca. 10 Kilometern durchfährt. Jedes einzelne Fahrzeug trägt damit für die gesamte Fahrzeit zur Schadstoffanreicherung bei.

Besonders problematisch stellt sich die Lage dar, wenn sich

nachts der Kaltluftstrom Richtung Kassel entwickelt. Untersuchungen zeigen, dass die Kaltluft das Tal bis zu den Rändern auffüllt. Höher gelegene Warmluft verhindert als Deckel die weitere Ausbreitung. Die gesundheitlichen Schäden kann sich jeder vorstellen.



Wir fordern deshalb eingehende und vertrauenswürdige Gutachten. Dabei kann auf die Messung des Schadstoffeintrages über einen längeren Zeitraum und an mehreren Messpunkten nicht verzichtet werden.

Warum tragen wir das alles vor?

Politik und Presse werden auf uns alle in nächster Zeit gehörigen Druck aufbauen, um unseren Widerstand zu brechen. Man wird behaupten, wir stünden dem wirtschaftlichen Fortschritt der gesamten Region im Wege, obwohl die völlig unsinnige Linienführung hierfür die Ursache ist. Die zügige Verkehrsanbindung der Region wurde durch fatale politische Fehler und durch Planer verursacht, die sich ihrer Weisungsgebundenheit mehr verpflichtet fühlten als ihrem Sachverstand.

Wir werden und können nur den Weg der Klage beschreiten, um die unheilvollen Wirkungen auf uns alle zu verhindern. Es geht uns nicht allein um den Wohnkomfort, wie man behaupten wird. Es geht uns um unser Wohlergehen insgesamt. Die Luftbelastung im Tal wird gesundheitliche Schäden verursachen. Das gesundheitliche Wohlergehen können und wollen wir nicht zur Disposition stellen.

Wir sind dabei auf Ihre Unterstützung angewiesen!

Impressum

Verantwortlich für den Inhalt im Sinne des Presserechts ist der Vorstand

BI pro A 44 e.V.
Dr. Wolfram Glaß
Sensensteinstraße 2
34260 Kaufungen

Tel. 05605 - 4855
Mail: vorstand@biproa44.de

Druck
Vogt GmbH Druckerei und Verlag
Leipziger Straße 100 - 103
37235 Hessisch Lichtenau

Berichtet die HNA wirklich objektiv?

Helsa Das Bundesverwaltungsgericht hat am 12. März die Klage des BUND gegen den Weiterbau der A44 im Bereich Hessisch Lichtenau West zurückgewiesen. Die Bundesfernstraße kann in diesem Bereich knapp zwei Kilometer weitergebaut werden.

Dieses Urteil wird auch von der regional einzigen Zeitung, der HNA, begrüßt. Zugleich schreibt der Lokalreporter Thomas Stier in seinem Kommentar, dass das Urteil den Weiterbau die A44 durch das Lossetal endgültig festlegt (präjudiziert).

Weiterhin schreibt der Chefredakteur, Horst Seidenfaden, dass es mit der Entscheidung keine richtigen Verlierer, sondern nur Gewinner gibt.

Beides ist Unsinn !!!

Bei einer Weiterführung durch das Lossetal sind nämlich besonders die Ortsteile des unteren Lossetales von Waldhof bis Papierfabrik betroffen. Es ist schon ein großer Unterschied ob ca. 18.000 Fahrzeuge auf der B7 durch das Tal fahren oder zukünftig 50.000 Fahrzeuge mit einem überdurchschnittlichen LKW- Anteil von weit über 20 Prozent. Wobei die A44 teilweise nur 150 Meter neben der B7 verläuft.

Auf den erhöhten Schadstoffausstoß, den Mensch und Natur zu ertragen haben, ist von den Kommentatoren in keiner Weise hingewiesen worden.

Weiterhin werden mit keinem Wort folgende kritischen Punkte erwähnt:

- ▶ Der Fahrweg durch das Lossetal ist gegenüber der Söhrelinie acht Kilometer länger.

- ▶ Bei einem Autobahnanschluss von Helsa wird die Ortsdurchfahrt durch die B 451 erheblich mehr belastet.
- ▶ Aufgabe des Trinkwasserbrunnens Kohlenstraße in Kaufungen.
- ▶ Lärmentwicklung in Helsa und in Kaufungen
- ▶ Das unsinnige Autobahndreieck Kassel- Ost mit seinen Umwegen von Niederkaufungen bis Papierfabrik
- ▶ Zerstörung der ökologisch wertvollen Waldhanglagen zwischen Kaufungen und Eschenstruth
- ▶ Vernichtung von wertvollem Ackerland.

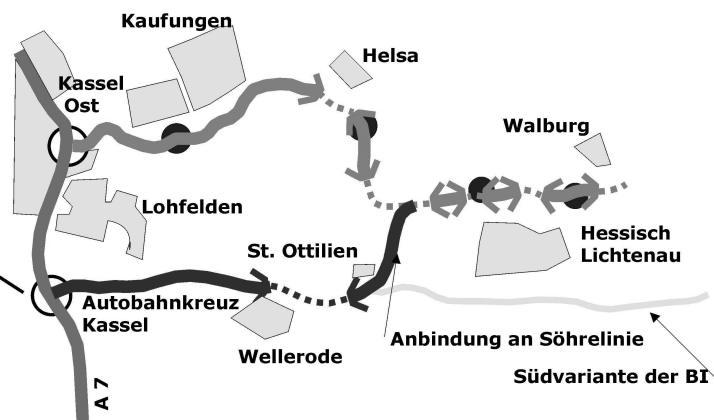
Von den Lokalreportern der HNA haben wir eine kritischere Berichterstattung mit allen Problemen, die im unteren Lossetal entstehen, erwartet. Von dieser Art der Kommentaraussage muss jeder Lossetalbewohner in höchstem Maße enttäuscht sein. In keiner Weise wird auf die wichtigsten Neubelastungen eingegangen.

Die BI pro A44 und die Menschen in unteren Lossetal sehen sich daher nicht als Gewinner, wie Herr Seidenfaden das in seinem Kommentar behauptet, sondern als die großen Verlierer, wenn die A44 durch das Lossetal geführt werden sollte.

Die BI pro A 44 fordert,

dass die A44- Trasse in Richtung Süden zwischen Fürstenhagen und Eschenstruth abgeschwenkt und mit Untertunnelung der Söhre direkt auf das Kasseler Kreuz geführt wird. Mit einer solchen Trassenführung würden Mensch und Natur im unteren Lossetal geschützt. Außerdem würde für die Bewohner der Region eine erhebliche Schadstoffreduzierung erzielt.

A 44 im Lossetal



Grafik: BI pro A 44 (Achim Salzmann)
19.04.2008