

**Fachgutachtliche Stellungnahme zum UVP-
Bericht, A 44, VKE 11**

Auftraggeber:

**Gemeinde Kaufungen
Leipziger Straße 463, 34260 Kaufungen**

Auftragnehmerin:



**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn
Dr. Ralf Hoppe
M.Sc. Pascal Schleicher**

Marburg, im Juni 2021



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
2. Rechtliche Rahmenbedingungen für den UVP-Bericht.....	4
3. Beschreibung der beantragten Vorzugstrasse durch Hessen Mobil.....	5
4. Beschreibung der untersuchten Varianten	6
5. Variantenvergleich und gewählte Linie.....	9
5.1. Untersuchte Korridore im ROV	9
5.2. Gesamtabwägung im ROV.....	13
5.3. Schutzgutbezogener Variantenvergleich zur Endabwägung im Erläuterungsbericht	17
6. Änderungen für das Planfeststellungsverfahren 2006.....	23
7. Optimierungen des Entwurfs nach 2006	24
8. Variantendiskussion zur Anbindung des GE Papierfabrik/	27
9. Prüfung einer Einhausung bei Oberkaufungen.....	35
10. FFH-Verträglichkeit der Varianten	37
11. Artenschutzverträglichkeit der Varianten	39
12. Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen	41
13. Zusammenfassung	46



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungskorridore.....	6
Abbildung 2: Varianten im ROV.....	7
Abbildung 3: Lage des Zwischenkorridor A 44, ROV 1996.....	8
Abbildung 4: AS-Gestaltung der B 7 an die Leipziger Straße	23
Abbildung 5: Festlegung der Trassenlage während des Baus mit Bauarbeitsstreifen und nach Fertigstellung mit Erhalt der B 7 (Skizzen).....	25
Abbildung 6: Variante 4 - Böhmvvariante	28
Abbildung 7: Variante 5 mit östlich verlegter AS.....	29
Abbildung 8: Karte Artenschutzbeitrag Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling	30
Abbildung 9: Geplanter Anschluss an die A 7 und das Gewerbegebiet Papierfabrik	31
Abbildung 10: Östlicher Kreisverkehr an der AS Kaufungen	33
Abbildung 11: Geplantes GE "Im Nassen".....	35
Abbildung 12: Betroffenheit der Bechsteinfledermauskolonie durch die A44	37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Schutzgutbezogene Gegenüberstellung der Varianten der drei Korridore im ROV	16
Tabelle 2: Kosten für die Amtstrasse im Vergleich zur H-Trasse nach dem Kostenvergleich von HESSE.....	41
Tabelle 3: Umwege von/zum GE Papierfabrik zur AS Niederkaufungen	43



1. Einleitung

RegioConsult wurde von der Gemeinde Kaufungen am 11.5.2021 beauftragt, eine fachgutachterliche Stellungnahme zum Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht, Unterlage 19.8.1) im Planfeststellungsverfahren zur geplanten A 44 (VKE 11) zu erarbeiten. Ergänzend wird auf relevante Textstellen des Erläuterungsberichts (Unterlage1) Bezug genommen.

Der Bericht wurde von der Bietergemeinschaft Emch+Berger GmbH aus Karlsruhe und Cochet Consult aus Bonn im Jahr 2020 im Zuge des Planfeststellungsverfahrens veröffentlicht.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen für den UVP-Bericht

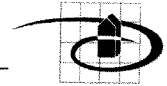
Im UVP-Bericht wird es so dargestellt, als ob er auf die Fragestellungen des PFV begrenzt sei (vgl. nachfolgendes Zitat):

„Darüber hinaus dient der UVP-Bericht der wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 3 UVPG). Der dafür erforderliche Inhalt und Umfang des UVP-Berichts bestimmen sich nach den Rechtsvorschriften, die für die Zulassungsentscheidung (des Vorhabens) maßgebend sind (§ 16 Abs. 4 UVPG). Daraus ergibt sich zugleich, dass der UVP-Bericht inhaltlich auf die Fragestellungen der Planfeststellung begrenzt ist. Der UVP-Bericht muss nur die Angaben enthalten, die der Vorhabenträger mit zumutbarem Aufwand ermitteln kann (§ 16 Abs. 5 UVPG) und er muss den gegenwärtigen Wissensstand sowie die gegenwärtigen Prüfmethode berücksichtigen (§ 16 Abs. 5 UVPG). Der UVP-Bericht trägt hierfür die Informationen aus den Fachgutachten zusammen bzw. verweist auf die Fachgutachten, um Mehrfachprüfungen zu vermeiden (§ 16 Abs. 6 UVPG) und ergänzt diese um die einschlägigen Angaben der Anlage 4 UVPG (in Verbindung mit § 16 Abs. 3 UVPG).“¹

Richtig ist dagegen, dass nach § 16 Abs. 1 Nr. 6 „eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltwirkungen“² zu erfolgen hat. Der Maßstab bestimmt sich nach dem gebotenen naturwissenschaftlichen und ingenieurtechnischen Sachverstand sowie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Dies bedeutet, dass auch die Variantenbewertung aus dem ROV zu berücksichtigen ist, da diese die beantragte

¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 2

² Vgl. www.gesetze-im-internet.de/uvpg/_16.html



PF-Trasse im Grundsatz festgelegt hat. Denn es genügt nicht nur die sich aufdrängenden Varianten zu prüfen, sondern es sollen alle Alternativen in den Blick genommen werden, die nicht offensichtlich fernliegen.³

3. Beschreibung der beantragten Vorzugstrasse durch Hessen Mobil

Im UVP-Bericht wird im Abschnitt 2.6.1 „Optimierung des technischen Entwurfes“ dargestellt, dass aus Gründen des Landschaftsschutzes und aufgrund der Trennwirkung für die Vogelwelt von einer Abrückung vom Trinkwasserbrunnen Kohlenstraße abgesehen wurde, dessen Wasserschutzzone I nur 80m von der Trasse entfernt ist (vgl. nachfolgendes Zitat):

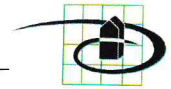
„Alternativenvergleich für eine Trassenführung im Bereich des Brunnen Kohlenstraße

Da die Trassenführung der BAB A 44 nur ca. 80 m entfernt von der Wasserschutzzone I des Brunnens Kohlenstraße entfernt liegt, wurde zur Vermeidung von Beeinträchtigungen eine alternative Linienführung entwickelt und mit der Ursprungslinie der BAB A 44 verglichen. Im Ergebnis waren aufgrund der größeren Entfernung (ca. 200 m) der alternativen Linie von der Zone I des Wasserschutzgebietes zwar Vorteile für die alternative Linienführung zu verzeichnen, jedoch weist diese auch erhebliche Nachteile auf. Die alternative Linienführung würde zu einem höheren Flächenverbrauch u. a. durch eine erforderliche Überwallung (Lärmschutz, Massendeponierung), einer Erhöhung der Trenneffekte und Isolierung für Vogelarten des Offenlandes durch die Überwallung (5 m hoch, ca. 2 km lang) sowie zu einer stärkeren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überformung führen. Die Ursprungslinie verläuft in diesem Bereich im Einschnitt. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter sind daher deutlich geringer. Insgesamt wurde daher der Ursprungslinie der Vorzug gegeben.“⁴

Diese Aussage ist aufgrund der Nähe zur Wasserschutzzone I und der enormen Bedeutung des Brunnens Kohlenstraße für die Gemeinde Kaufungen nicht nachvollziehbar. Die Begründung, die gegen eine alternative Führung vorgebracht wird, ist nicht nachvollziehbar.

³ Vgl. Schink/Rheidt und Mitschang (2018): Kommentar zum UVP-G, S. 97 und 107.

⁴ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 8

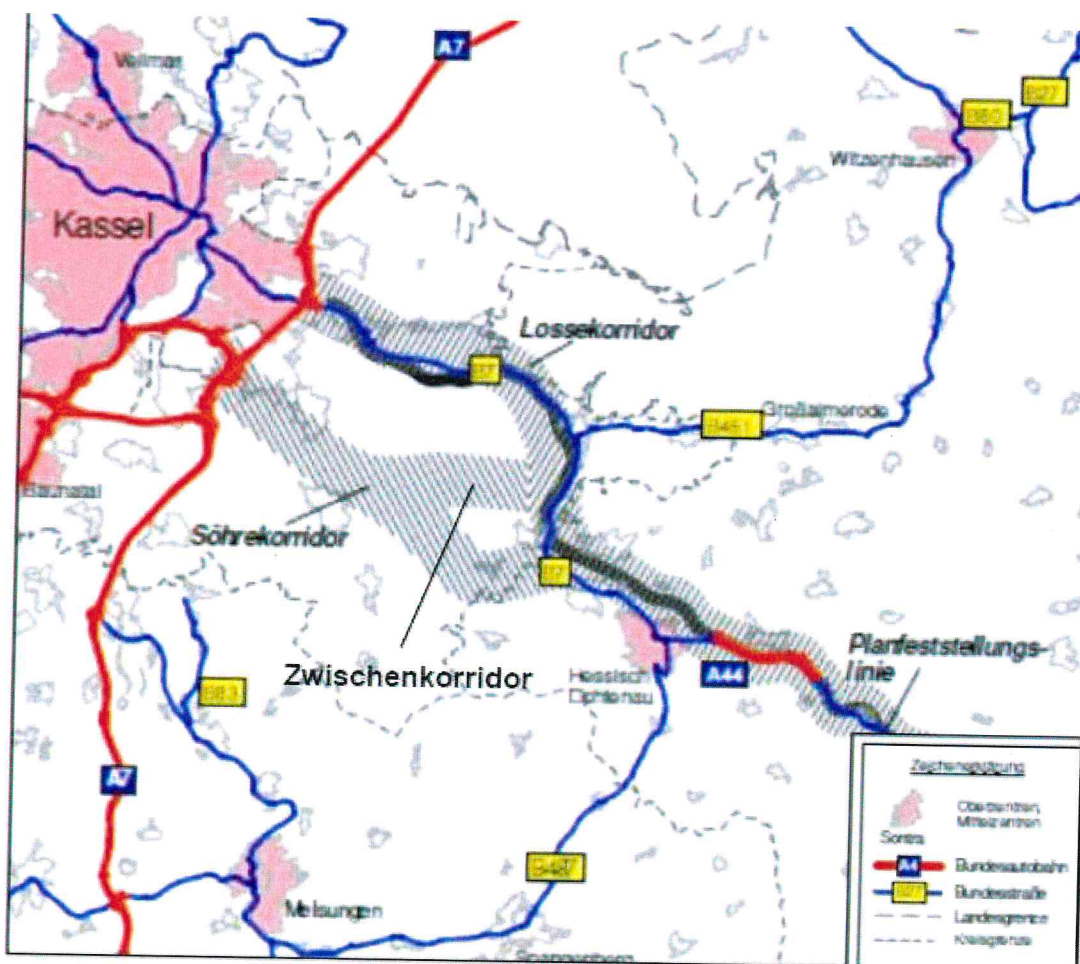


4. Beschreibung der untersuchten Varianten

Der UVP-Bericht nennt die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie und des Raumordnungsverfahrens untersuchten Planungskorridore. Diese sind in Abbildung 1 dargestellt:

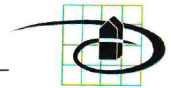
- Lossekorridor
- Zwischenkorridor
- Söhrekorridor

Abbildung 1: Planungskorridore



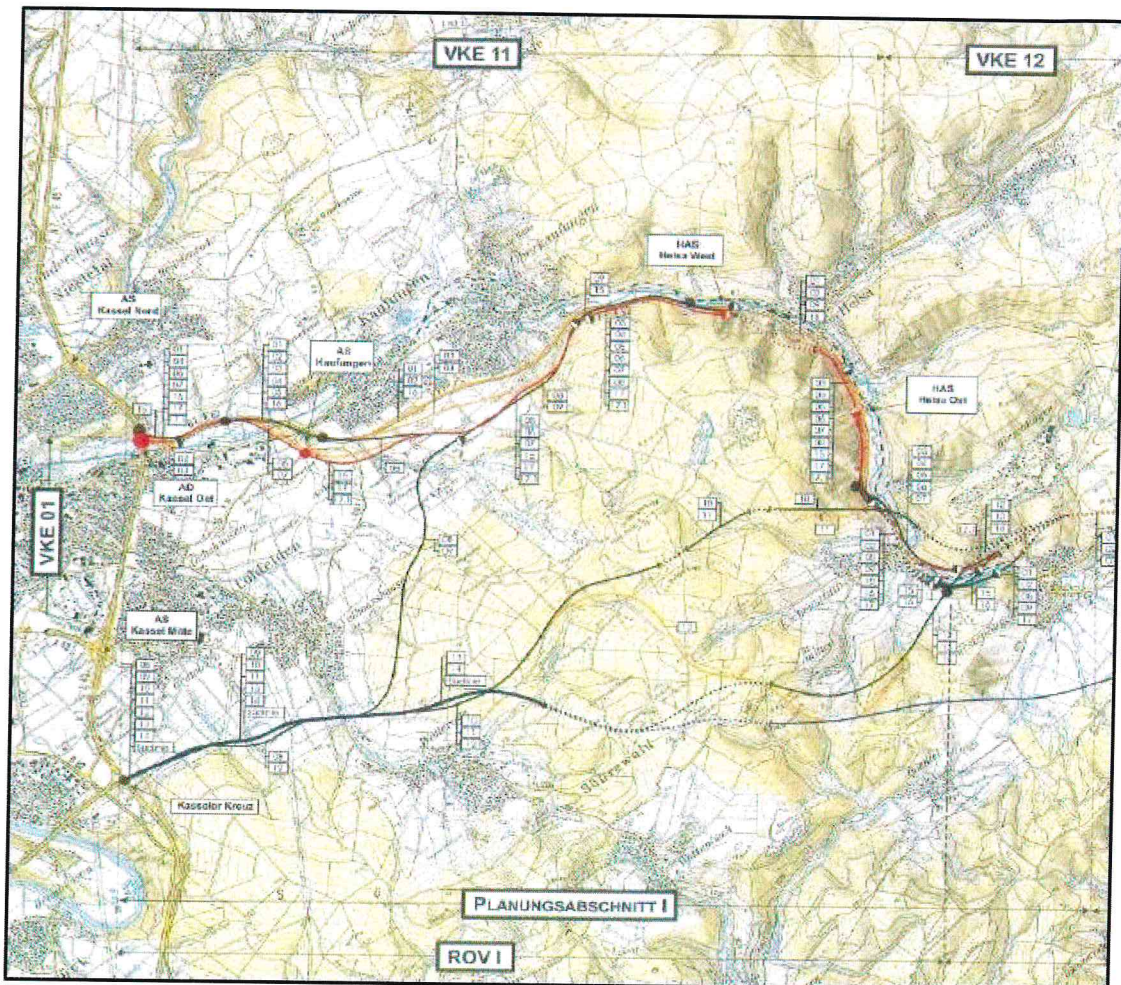
Quelle: Cochet Consult & Emch+ Berger (2020): UVP-Bericht zur A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, Abb. 1, S. 18

Während in Abbildung 1 der Zwischenkorridor als Verbindung von Helsa zum AK Kassel Mitte statt zum AD Süd eingetragen ist, ist der Zwischenkorridor im Raumordnungsverfahren immer als Verbindung zwischen Oberkaufungen und dem



AD Kassel-Süd (in Abb. 2 mit Kasseler Kreuz bezeichnet) aufgefasst worden (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Varianten im ROV

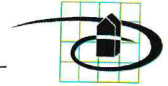


Quelle: Cochet Consult & Emch+ Berger (2020): UVP-Bericht zur A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, Abb. 2, S. 19

Der Vergleich von Abbildung 2 mit der im UVP-Bericht abgebildeten Karte (vgl. Abb. 1) zeigt, dass Abbildung 1 fehlerhaft ist und der tatsächliche Verlauf des Zwischenkorridors und des Söhrekorridors nicht richtig dargestellt wird.

Erst in den Kapiteln 4.2.1.2 und 4.2.1.3 wird der Verlauf der Korridore dann wie in Abbildung 2 dargestellt zutreffend beschrieben.

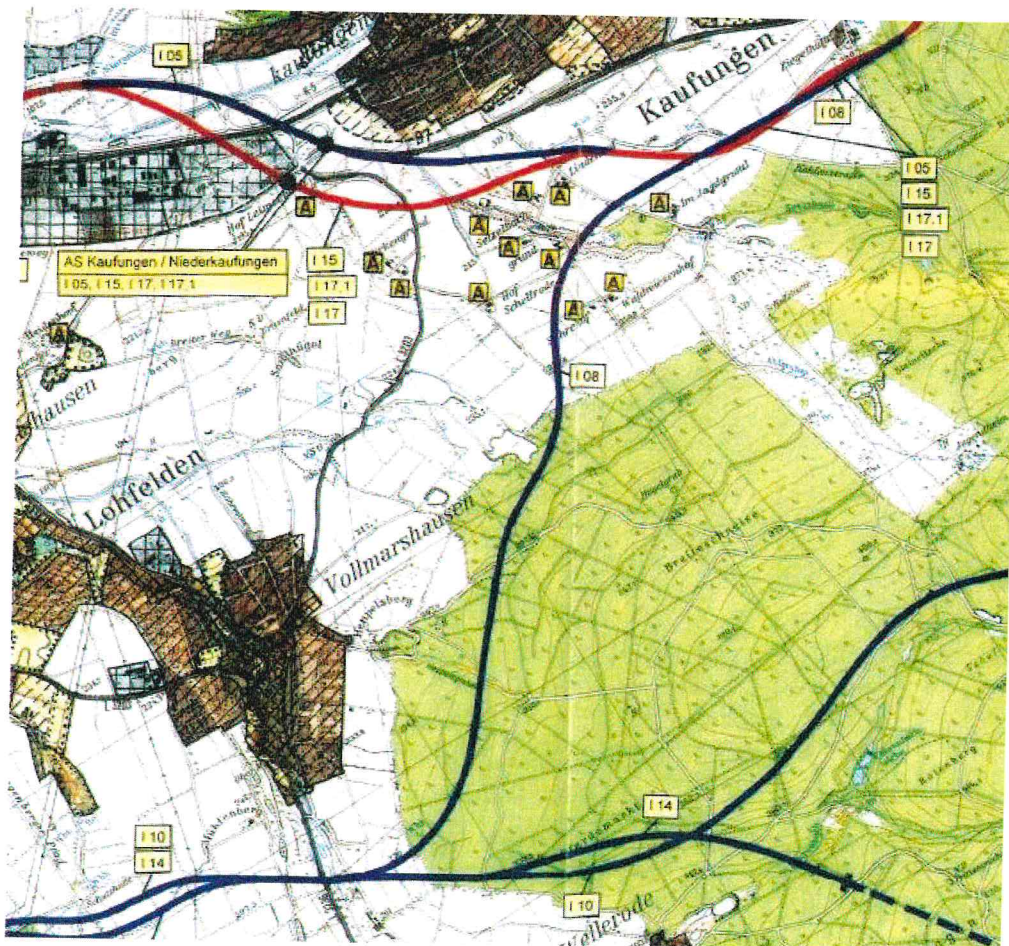
Der Verlauf des Zwischenkorridors in Abbildung 2 zeigt, dass die Ausschleifung aus der Lossetalvariante genau in Höhe des Tiefbrunnens Kohlenstraße erfolgen sollte, sodass die Projektwirkungen bei dieser Variante auf die Trinkwasserversorgung der



Gemeinde Kaufungen identisch einzustufen war. Auffällig ist die Durchschneidung des Waldgebietes östlich von Vollmarshausen von Nord nach Süd auf einer Strecke von über 2,8 km, bevor die Linie nach Westen in Richtung des AK Kassel Süd verläuft. Durch eine Trassenoptimierung in Richtung Westen (Waldrand bei Vollmarshausen) hätten die Länge der Durchfahrtstrecke und die Zerschneidungswirkung reduziert werden können. Dies hätte sich positiv auf das Schutzgut Flora und Fauna ausgewirkt. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Lärm) hätten durch aktiven Schallschutz kompensiert werden können.

Wenn man die ROV-Unterlage zu Rate zieht, erkennt man die brunnennahe Führung analog zur PF-Trasse noch viel besser. Exakt südlich des Tiefbrunnens Kohlenstraße verlaufen unter anderem die Varianten I 05, I.06, I.08, I.15, I.17 und die Vorzugsvariante I.17(1) (vgl. Abb. 3).⁵

Abbildung 3: Lage des Zwischenkorridor A 44, ROV 1996



Quelle: ROV-Unterlage (1996): A 7 - Fürstenhagen, RO-Abschnitt I, Lageplan, Anlage 2

⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 24.



5. Variantenvergleich und gewählte Linie

5.1. Untersuchte Korridore im ROV

Der UVP-Bericht fasst die Bewertung der Korridore im ROV folgendermaßen zusammen:⁶

- Zwischen- und Söhrekorridor: Schlechte raumordnerische Zielerfüllung. Die Orientierung an regionalen Entwicklungsbändern und die innerregionale Verknüpfung werden als wichtiger eingestuft als die kommunale Bauleitplanung, da die A 44 als übergeordnete großräumige Planung als bedeutsamer bewertet wird.
- Söhrekorridor: Wird aus Umweltaspekten und verkehrlichen Belangen am schlechtesten bewertet, da ein unzerschnittenes zusammenhängendes Waldgebiet sowie ein großes Wasserreservoir im Bereich des Söhrewaldes betroffen sind und die Bündelungswirkung für regionale Verkehre gering ist.
- Zwischenkorridor: Wird negativ bewertet, da er zur Einkesselung von Vollmarshausen führt und ein neuer Verkehrskorridor ohne Bündelungswirkung sei sowie aufgrund der Parallellage zur A 7
- Lossetalvarianten: Insgesamt aus Sicht der Planungsziele der vorzugswürdige Korridor deutlich vor dem Zwischenkorridor und weit vor dem Söhrekorridor.

Die Bewertung der schlechten raumordnerischen Zielerfüllung für den Zwischenkorridor und den Söhrekorridor berücksichtigt nicht die direkte Anbindung an das Autobahnkreuz Kassel-Süd und die problematische Anbindungssituation der Lossetalvariante an die A 7. Eine Anbindung am Kasseler Kreuz (Zwischenvarianten und Söhrevarianten) hat gegenüber einer Anbindung am AD Kassel-Ost deutliche verkehrliche Vorteile.

Die Einkesselung von Vollmarshausen ist insbesondere bei der Führung im Wald nicht nachvollziehbar. Die Entfernung zwischen den Zwischenkorridorvarianten I.08 und I.09 und der östlichen Bebauung in Vollmarshausen beträgt ca. 750m. Zudem befinden sich die Trassen mitten im Söhrewald.

⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 25.



Varianten des Zwischenkorridors

Die Beeinträchtigung der geplanten A 44 auf die Trinkwasserversorgung, insbesondere auf den Brunnen Kohlenstraße, hat bei der Variantenbewertung im ROV keine Rolle gespielt, wie die Ausführungen des UVP-Berichtes zeigen.⁷ Die Variante I.08 wurde gegenüber I.09 (Abweichung bei Helsa, endet am Ostportal des Hirschhagentunnels) als vorzugswürdig betrachtet. Die Beeinträchtigung des Waldgebietes, des Wälzebach- und Fahrenbachtals wird negativ bewertet. Allerdings ist die Linienführung auch sehr konfliktreich gewählt worden, und offensichtlich keine Linienoptimierung durchgeführt worden.⁸

In Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) wird dargelegt, dass Variante I.08 vor allem bei den Schutzgütern Flora und Fauna sowie Oberflächengewässer mit der Bewertung „++“ besser abschneidet als Variante I.09. Allerdings werden Nachteile für das Grundwasser angeführt wegen tiefer und längerer Einschnitte in den Hauptgrundwasserleiter (vgl. Tab. 1).⁹

Varianten im Söhrekorridor:

Hier wurden die Varianten I.10 und I.14 wegen geringerer Inanspruchnahme des Söhre- und Stiftswaldes am besten bewertet.¹⁰ Insgesamt schneiden alle Söhrevarianten infolge der Zerschneidung des Söhrewaldes am schlechtesten beim Schutzgut Flora und Fauna ab, was nachvollziehbar ist.¹¹

Zwischenbewertung:

Die vom Vorhabenträger vorgenommene Abwägung führte trotz geringerer Punktezahlnach der ROV-Bewertung (vgl. nachfolgend Tab. 1) hinsichtlich der Unterschiede zwischen den Varianten des Lossekorridors zu folgendem Ergebnis zugunsten der Variante I 17.1:¹²

⁷ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 31/ S.39 und Tab. 4.

⁸ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 39.

⁹ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 55, Tab. 3.4.

Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 32, Tab.4

¹⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 33 und Tab. 5.

¹¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 40-41.

¹² Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 30 und Tab. 3.



- Variante I 17.1 wird als vorzugswürdig bewertet, weil sie eine hohe raumordnerische Zielerfüllung aufweist (Orientierung an regionalen Entwicklungsbändern und innerregionale Verknüpfung). Bei den Kriterien maximale Entlastung der Ortsdurchfahrten, maximale Längsneigung und verloren Steigung schneidet sie am besten ab. Nicht nachvollziehbar ist die bessere Bewertung der Lossetalvarianten beim Schutzgut Mensch gegenüber den Varianten des Zwischenkorridors (Belastung von Wellerode und Vollmarshausen, aber Entlastung von Niederkaufungen).¹³ Eine Gleichbewertung wäre bei objektiver Bewertung naheliegend gewesen, zumal Wellerode eher trassenfern (> 600m entfernt)¹⁴ liegt. Im UVP-Bericht wird auch eingeräumt, dass es beim Zwischenkorridor vor allem um eine Neubelastung des südöstlichen Lohfelden geht.¹⁵
- Kosten: I 17 und I17.1 liegen hinter Variante I 05, im ROV wurde die V I 5 als günstigste Variante bewertet.¹⁶
- Umwelt: Die Zerschneidung unberührter und großflächiger Waldgebiete, die Beeinträchtigung des Grundwasservorkommens und des Landschaftsbildes führt zum Vorteil von I 17.1. Im UVP-Bericht wird von der Umgehung des Stifts- und Söhrewaldes gesprochen und daraus ein Vorteil für das Landschaftsbild generiert. Auch die Bündelung mit der B 7 und der DB-Strecke Kassel – Eschwege wird als Vorteil gesehen, was beides sachlich falsch ist.¹⁷ Denn der Stiftswald wird randlich durchfahren und die DB-Strecke ist mittlerweile die Strecke der Lossetalbahn, die von der Regionalbahn Kassel GmbH (RBK) betrieben wird.
- Die fachliche Bewertung beim Schutzgut Flora und Fauna zugunsten der Lossetalvarianten, deutlich vor den Varianten des Zwischenkorridors, sind nicht nachvollziehbar und der fehlenden Optimierung geschuldet.

Die Bewertung beim Schutzgut Klima zugunsten der Lossetalvarianten ist fachlich nicht belastbar. Richtig ist es, dass zwar auch bei den Söhrewald- und

¹³ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 34-35, S. 50.

¹⁴ Ausgemessen am Lageplan des ROV 1996.

¹⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 34.

¹⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 47.

¹⁷ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 37-38.



Zwischenkorridor-Varianten Luftleitbahnen und die Kaltluftströme beeinträchtigt werden, im Lossetal aber auf die Vorbelastung der Barrierewirkung (A7) hingewiesen wird, und lediglich die Beeinträchtigung des Kaltluftstroms im Lossetal genannt wird, die sich aber auch nach den Angaben im UVP-Bericht verstärken wird. Hieraus einen Vorteil zu generieren, ist fachlich nicht gerechtfertigt.¹⁸

Beim Schutzgut Wasser beschreiben die Autoren des UVP-Berichtes die hohen Gefährdungen durch die Lossetal-Varianten im Bereich des TB Kohlenstraße (vgl. Zitat).

„Alle Lossevarianten durchfahren im Bereich südlich von Kaufungen Wasserschutzgebiete in der Zone II (Brunnen Kohlenstraße) bzw. Gebiete zur Grundwassersicherung, sie verringern durch tiefe Einschnittslagen die Deckschichten der Grundwasserleiter (holozäne Talablagerungen der Losseae, Mittlerer Buntsandstein) und setzen diese einer sehr hohen Gefährdung durch Schadstoffeintrag aus. Dieses gilt ebenfalls für den Bereich zwischen Kaufungen und Helsa.“¹⁹

Dies gilt auch für Variante I.08 im Zwischenkorridor, für die beschrieben wird, dass sie in nächster Nähe zur Zone I des TB Kohlenstraße verläuft. Für die Neubauvarianten im Lossetal wird auf diese räumliche Nähe nicht hingewiesen, obwohl diese ebenfalls eng am TB Kohlenstraße vorbeigeführt werden. Bei Variante I.08 wird außerdem auf eine mögliche Beeinträchtigung der Deckschichten des Grundwasserleiters und sehr hohe Gefährdung durch Schadstoffeintrag hingewiesen.²⁰ Dies ist auch bei der Vorzugsvariante zu erwarten, ein entsprechender Hinweis auf die Gefährdung im Bereich des TB Kohlenstraße fehlt im UVP-Bericht.

Trotz der Durchfahrung des WSG Zone II im Bereich des Setzebachtals wird aufgrund der geologischen Struktur die Variante I.08 besser beurteilt als die Söhrevarianten Variante I.10 und I.14.²¹

Hinsichtlich der Oberflächengewässer schneiden die Lossetalvarianten wegen der zahlreichen Querungen von Bachläufen hoher und sehr hoher Bedeutung (ÜSG der Losse) schlechter ab als die Varianten im Zwischenkorridor. Im Söhrekorridor sind

¹⁸ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 44.

¹⁹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 42.

²⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 44.

²¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 44-45.



die Eingriffe als am geringsten bewertet worden, wenn auch stellenweise empfindliche Bereiche betroffen sind (Fahrenbachoberlauf, Steinbachquelle).²²

5.2. Gesamtabwägung im ROV

Verkehr:

Die Variante I.17(.1) wurde hinsichtlich des weiträumigen Verkehrs, der Bedarfsumleitung und der Verkehrsführung während der Bauzeit sowie der Entlastung der Ortslagen am besten bewertet,²³ ohne aber die Belastungen auf der A 7 in den Blick zu nehmen.

Wirtschaftlichkeit: Investitions- und Betriebskosten

Die Variante I.05 wurde mit Baukosten von 466 Mio. DM am besten bewertet. Die nächstfolgenden Varianten waren bereits 18 % bzw. 20 % teurer (I.17 und I 17.1).²⁴

Raumordnung:

Kriterien der Beurteilung der Varianten waren:

- „ihre Orientierung an regionalen Entwicklungsbändern
- der Innerregionalen Verknüpfung und
- der kommunalen Bauleitplanung, insbesondere bezüglich der Aspekte Entwicklungsmöglichkeiten der Wohn- und Mischgebiete sowie Erweiterungsmöglichkeiten von Industrie- und Gewerbegebieten.“²⁵

Hier wurden die Lossetalvarianten bezüglich regionaler Aspekte am besten beurteilt.²⁶

Umweltverträglichkeit:

Im UVP-Bericht wird betont, dass Variante I.08 schutzgutübergreifend am schlechtesten eingestuft wurde. Dies wird begründet mit der besonderen Gewichtung des Schutzgutes Mensch bzgl. der Betroffenheit der Ortslagen und siedlungsnahen Freiräume von Wellerode, Vollmarshausen, Oberkaufungen, Helsa, Eschenstruth und Waldhof durch Verlärmung und Schadstoffeintrag sowie die Unterbrechung der

²² Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 45.

²³ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 46.

²⁴ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 47.

²⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 47.

²⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 47.



Wege in die Erholungsgebiete der Söhre und des Stiftswaldes. Außerdem wird eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation für Lohfelden (Zerschneidung des Kaltluftgebietes im Fahrenbachtal und südlich von Lohfelden) und die östlichen Stadtgebiete von Kassel gesehen.²⁷

Auch hier zeigt sich eine unausgewogene Bewertung, da die Verschlechterung der lufthygienischen Situation bei der gewählten Lossetalvariante I.17 in identischer Weise gegeben ist und die Belastungen bei I.08 sogar geringer ausfallen.

Naturschutzfachlich weisen die Varianten des Söhrekorridors das größte Konfliktpotenzial auf, da sie den zusammenhängenden ungestörten Waldkomplex des Söhre- und Stiftswaldes zentral zerschneiden und entsprechend negative Wirkungen auf alle UVP-G-Schutzgüter entfalten. Aus umweltfachlicher Sicht ergibt sich, dass Variante I 17.1 am besten abschneidet. Diese wird auch als Vorschlagslinie dargestellt.²⁸

Die Lossetalvarianten werden wegen ihrer weitgehend siedlungsfernen Trassierung und guten Entlastungswirkung der B 7 hinsichtlich der Immissionen und der Bündelung in bereits vorbelasteten Bereichen am besten bewertet.²⁹

Im UVP-Bericht wird die Bewertung der Varianten wie folgt zusammengefasst:

*„Aus **verkehrlicher und raumordnerischer Sicht** stellte sich die Variante I 17.1 aufgrund der im Planungsabschnitt I maßgebenden Kriterien der "Orientierung an regionalen Entwicklungsbändern" und der "Innerregionalen Verknüpfung" mit den anderen Varianten des Losse-Korridors die günstigste Lösung dar. Bei der Abwägung der Varianten innerhalb des Losse-Korridors schnitt die Planfeststellungstrasse hinsichtlich der Kriterien "Entlastung der Ortsdurchfahrten", "Maximale Längsneigung" und "Verlorene Steigung" am besten ab.*

*Aus **wirtschaftlicher Sicht** waren die Varianten I 17 und I 17.1, nach der Teilausbauvariante I 05, hinsichtlich der Investitionskosten im Vergleich zu den Varianten der beiden anderen Korridore die günstigsten. Bei den Betriebs- und Unterhaltungskosten lag die Variante I 17.1 bei der Rangreihung hinter der Variante I 05, jedoch vor der Variante I 17.*

*Aus **umweltfachlicher Sicht** waren die zu erwartenden Beeinträchtigungen des bedeutsamen Grundwasservorkommens und den unbeeinträchtigten*

²⁷ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 47

²⁸ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 49

²⁹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 49 sowie Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 59



Oberflächengewässern, die Zerschneidung unberührter und relativ großflächiger Waldgebiete sowie die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausschlaggebend für die günstigste Bewertung der Planfeststellungsstrasse I 17.1.

In der Gesamtabwägung ergab sich auf der Grundlage der abwägungsrelevanten Kriterien Verkehr, Wirtschaftlichkeit und insbesondere Umwelt die Variante I 17.1 als Vorzugslinie im Raumordnungsverfahren und folgenden Linienbestimmungsverfahren.“³⁰

Die umweltfachliche Bewertung ist durch zahlreiche Mängel gekennzeichnet, die vor allem das Schutzgut Wasser (TB Kohlenstraße) betreffen. Dennoch wird die Variante I 17.1. am günstigsten bewertet, obwohl am TB Kohlenstraße die Varianten I. 08 und I 17.1 einen fast identischen Verlauf haben (vgl. ROV-Karte, 1996, Anlage 2.1).

Somit wurde Variante I.17.1 in der Gesamtabwägung als Vorzugsvariante für das ROV und das Linienbestimmungsverfahren herangezogen. Variante I 17.1 wurde aus Gründen des geringeren Flächenverbrauchs von Flächen hoher Bedeutung für die Erholung und der geringeren Verlärmung von Flächen sehr hoher Erholungsbedeutung (auch Wald mit Erholungsfunktion) besser bewertet als Variante I 17.

In einem direkten quantitativen Vergleich der ROV-Varianten schneidet jedoch die Variante I.14 am besten ab, gefolgt von I 10 (Söhrekorridor). Ebenfalls wurde für die Zwischenkorridorvariante I 08 eine positive Bewertung ermittelt (vgl. Tab. 1).

Durch die Aufteilung der Ergebnisse auf die einzelnen Korridore im UVP-Bericht war dies zunächst nicht zu erkennen.

³⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 50



Tabelle 1: Schutzgutbezogene Gegenüberstellung der Varianten der drei Korridore im ROV

Variante Schutzgut	Ausbau- varianten Lossekorridor		Neubauvarianten Lossekorridor				Zwischen- korridor		Söhrekorridor			
	I 02	I 16	I 05	I 15	I 17	I 17.1	I 08	I 09	I 10	I 11	I 12	I 14
Mensch - Wohn- und Wohnumfeld	--	--	0	0	0	0	(+)	0	0	--	++	-
Mensch – Landschafts- gebundene Erholung	++	++	0	0	0	0	--	0	+	0	0	+
Landschaftsbild	-	-	0	0	0	0	--	0	(+)	-	-	0
Tiere und Pflanzen	0	-	-	0	0	0	++	0	++	0	-	++
Klima / Luft	--	--	0	0	0	0	+	0	++	0	0	++
Boden	++	++	0	0	0	0	(+)	0	++	0	0	++
Wasser - Grundwasser	+	+	0	0	0	0	-	0	-	-	0	-
Wasser - Oberflächen- gewässer	--	--	0	0	0	0	++	0	--	--	0	+
	-2 Punkte	-3 Pkt	-1 Pkt	0 Pkt	0 Pkt	0 Pkt	+2 Pkt	0 Pkt	+5 Pkt	-6 Pkt	0 Pkt	+6 Pkt

Erläuterungen:

0 Vergleichswert einer Variante auf das Schutzgut

+/- Vorteil / Nachteil der Variante auf das Schutzgut im Variantenvergleich

++/-- deutliche Vorteile / deutliche Nachteile der Variante auf das Schutzgut im Variantenvergleich

Quelle: Eigene Darstellung nach Cochet Consult (2020): UVP, A 44, VKE 11, Tab. 3 S. 30; Tab. 4, S. 32 und Tab. 5 S. 33

Anmerkung: diese Tabelle ergibt sich in der Zusammenschau der Tabellen je Korridor, vgl. die Quellenangaben.



5.3. Schutzgutbezogener Variantenvergleich zur Endabwägung im Erläuterungsbericht

Schutzgut Mensch

Mit den Varianten im Lossetal wird eine stärkere Entlastung der B 7 sowie eine geringere Neubelastung von Ortslagen in der Söhre und entlang der Losse erreicht. Nach den Angaben im Erläuterungsbericht besitzen die Söhrevarianten deutliche Vorteile vor den Varianten des Zwischenkorridors, letzterer kombiniert die ungünstigen Auswirkungen der anderen Korridore.³¹

Dieser Auffassung ist zu widersprechen, da die verkehrliche Wirkung des Zwischenkorridors (18.700-40.200 Kfz/24h, 6.680-8.820 LKW/24h), Planfall B)³² deutlich besser ausfällt, als im Söhrekorridor (26.400 Kfz/24h, 8.500 LKW/24h, Planfall A)³³, wie Modus Consult 2017 nachgewiesen hat. Die Entlastungswirkung für Kaufungen kann noch deutlich höher als 10.000 Kfz/24h (34.800 Kfz im P0-Fall zu 23.900 Kfz/24h auf der B 7 westlich AS Theodor-Heuss-Straße) ausfallen, wenn nicht der überwiegende Teil der B7-Verkehre sein Fahrtziel im Osten von Kassel hat. Dies hat Modus Consult im Planfall B unterstellt.³⁴

Nicht untersucht wurde ein Planfall ohne AS Oberkaufungen, der die stärkste Entlastungswirkung für Kaufungen hat.³⁵

Schutzgut landschaftsgebundene Erholung

Variante I.05 wurde wegen ihrer negativen Auswirkung auf die Naherholungsfunktion in den siedlungsnahen Freiräumen südlich von Kaufungen (landschaftsgebundene Erholung) abgewertet.³⁶ Diese Bewertung ist nachvollziehbar.

Im Variantenvergleich zur landschaftsgebundenen Erholung werden den Lossevarianten *„aufgrund der Umgehung des Stifts- und Söhrewaldes trotz ihrer erheblichen Beeinträchtigungen der (vorbelasteten) Erholungsbereiche im*

³¹ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 59 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 34

³² Vgl. Modus Consult (2017): VU A 44 für 2030, Pläne 17-21.

³³ Vgl. Modus Consult (2017): VU A 44 für 2030, Pläne 13-16

³⁴ Vgl. Modus Consult (2017): VU A 44 für 2030, S. 28

³⁵ Vgl. Modus Consult (2017): VU A 44 für 2030, Plan 17.

³⁶ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 60 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 35



Lossetal“³⁷ als die vergleichsweise besten Varianten eingestuft. Diese Bewertung ist fachlich zurückzuweisen, da der Stiftswald in einem ökologisch sehr wertvollen Abschnitt durchschnitten wird, der auch stark der Erholung dient.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Als Ergebnis des Vergleichs der Varianten werden die Varianten des Zwischen- und des Söhrekorridores zusammen mit der Variante I 05 des Lossekorridders günstiger bewertet als die Varianten I 15 und I 17.³⁸

Schutzgut Landschaft

Hinsichtlich des Landschaftsbildes kommt es bei den Lossetalvarianten zu einer starken Überformung des Landschaftsbildes bis zur Querung der B 7. Beim Zwischenkorridor entstehen analog starke Landschaftsbildbeeinträchtigungen in den Talräumen des Fahrenbachs und Setzebaches verbunden mit der Störung weiträumiger Sichtbeziehungen. Dies trifft auch auf die Söhrevarianten zu, die zusätzlich noch das zusammenhängende Waldgebiet zerschneiden und zu einer Überformung des bisher ungestörten Landschaftsbildraums mit sehr hoher Landschaftsbildqualität führen.

Daher schneiden die Lossetalvarianten deutlich besser ab als die Söhrewaldvarianten und werden wegen der Umgehung des Stifts- und Söhrewaldes am günstigsten eingestuft. Letzteres ist aber sachlich falsch. Den Zwischenkorridorvarianten wird eine Zerschneidung bisher weitgehend ungestörter Landschaftsbildeinheiten zugeschrieben. Die deutlich bessere Bewertung der Lossetalvarianten erschließt sich daraus nicht, zumal die Trassenführung im Wald den Aspekt der Landschaftszerschneidung stark abmildert.³⁹

Schutzgut Flora und Fauna

Beim Schutzgut Flora und Fauna wird ausgeführt, dass es durch die Trassenführung bei den **Lossetalvarianten** im Bereich der Lossequerung sowie südöstlich von

³⁷ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 61 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 36

³⁸ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 61, 62 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 36

³⁹ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 63 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 37



Oberkaufungen im Hangbereich des nördlichen Stiftswaldes mit ökologisch sehr wertvollen und alten Buchen- und Eichenwäldern zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt.⁴⁰

Für den **Zwischenkorridor** werden folgende Konflikte beschrieben:

„Variante I 08 führt zu Konflikten durch Zerschneidung des Wälzebachtalraumes und Querung des Fahrenbachtals, weiterhin werden der Stiftswald und das naturnahe Setzebachtal zerschnitten. Bei der Durchfahrung des Waldgebietes gehen großflächig Eichen-, Buchen- und Mischwald- sowie Fichtenbestände verloren. Teile der Wald- und auch der angrenzenden Offenlandbereiche werden durch Verlärmung und optische Störwirkungen beeinträchtigt. Südöstlich von Oberkaufungen schwenkt Variante I 08 dann auf die Trasse der Variante I 17 des Lossekorridores ein und folgt ihr bis zum Abschnittsende in Lage und Gradienten, so dass die weiteren Konfliktbereiche denen der Variante I 17 gleichzusetzen sind.“⁴¹

Im Söhrekorridor werden das Wälzebach- und Fahrenbachtal sowie auch das Steinbachtal getroffen. Außerdem kommt es zur Zerschneidung des großflächig unberührten und unzerschnittenen Waldgebietes der Söhre.⁴²

Zusammenfassender Vergleich der Varianten zum Schutzgut Flora und Fauna

Die Varianten I 10 und I 14 werden wegen ihrer Zerschneidung des Söhrewaldes und der Betroffenheit der Talräume des Fahrenbaches, Steinbaches, Männerwassers und Fingergrabens am ungünstigsten bewertet. Außerdem entlasten sie die B 7 am schlechtesten. Die Lossetalvarianten beeinträchtigen nur vorbelastete Bereiche und werden daher am günstigsten eingeschätzt.⁴³

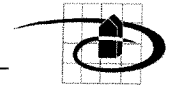
Variante I 08 wird im Vergleich zu den Varianten des Lossekorridors bezüglich des Schutzguts Tiere als ungünstiger eingestuft wegen der Beeinträchtigung der naturnahen Talräume des Fahrenbaches, Wälzebaches und Setzebaches. Die erheblich ungünstigere Bewertung wegen der Zerschneidung von Stifts- und

⁴⁰ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 65 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 38

⁴¹ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 66 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 39

⁴² Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 66 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 40

⁴³ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 67 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 40



Söhrewald ist dagegen nicht nachvollziehbar, da die Variante I 08 mit den Neubauvarianten des Lossetals östlich der Ziegelhütte beinahe identisch verläuft.⁴⁴ Auch durch eine Trassenoptimierung im Bereich des Setzbaches Richtung Nordwesten (das NSG würde dann lediglich noch tangiert werden) hätte die Eingriffstiefe reduziert werden können.

Schutzgut Klima

Alle Lossetalvarianten verursachen eine Schadstoffanreicherung in der Losseau und queren eine bedeutsame Kaltluftleitbahn. Außerdem wird Klimaschutzwald und zwischen A 7 und Oberkaufungen ein Regionaler Grünzug durchfahren.⁴⁵

Für den Zwischenkorridor wird eine flächenhafte Störung des Kaltluftabflusses und des Frischluftzustroms aus dem Stifts- und Söhrewald sowie der Kaltluftleitbahn des Fahrenbachtals angenommen. Dies führt nach den Angaben des UVP-Berichts zu einer erheblichen Verschlechterung für die im Belastungs- bzw. Smoggebiet der Stadt Kassel gelegenen Gemeinden. Der Regionale Grünzug ist ebenfalls betroffen.⁴⁶

Im Söhrekorridor kommt zur Wirkung des Zwischenkorridors hinzu, dass es beim Söhre- und Stiftswald zum Verlust bzw. der Beeinträchtigung der klimaausgleichenden Funktion, des Frischluftproduktionspotenzials des Waldes und der Beeinträchtigung des Bestandsklimas durch Waldflächenverlust und Schadstoffeinträge kommt. Die Variante I 14 wurde aufgrund des längeren Tunnels am besten bewertet.⁴⁷

Insgesamt schneidet der Lossekorridor trotz günstigerer Flächenbilanz des Söhrekorridors besser ab. Es werden zwei wichtige Kaltluftströme im Lossetal und Fahrenbachtal und bisher ungestörte Kaltluftentstehungsgebiete südlich Lohfelden zerschnitten bzw. überbaut. Die Autoren des Erläuterungsberichtes gehen davon

⁴⁴ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 67 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 40

⁴⁵ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 68 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 40

⁴⁶ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 68 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 40

⁴⁷ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 68 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 40



aus, dass es für die Losse lediglich zu einer Verstärkung der schon bestehenden Beeinträchtigungen des Kaltluftstroms im Lossetal kommt.⁴⁸

Diese Bewertung vernachlässigt die hohe Bedeutung der Kaltluftleitbahn im Lossetal für das Kasseler Becken. Infolge der Schadstoffbelastung und der schon vorhandenen Barrierefunktion der ausgebauten A 7 verstärkt sich die Anreicherung der Schadstoffe durch die A 44, sodass es im an die A 7 angrenzenden Bereich zu Grenzwertüberschreitungen für NO₂ kommt (vgl. IVU-Gutachten zu Luftschadstoffen).

Schutzgut Boden

Die Söhrevarianten schneiden hier am günstigsten ab, da der Gesamtverlust und die Gefährdung der Böden hier am geringsten sind. Die Lossetalvarianten sind deutlich schlechter zu bewerten, während I 08 wegen der größten Streckenlänge mit dem höchsten Gesamtverlust am schlechtesten bewertet wird.⁴⁹

Schutzgut Wasser

Zu den Lossevarianten wird ausgeführt:

„Alle Lossevarianten durchfahren im Bereich südlich Kaufungen WSGs der Zone II (Brunnen Kohlenstraße) bzw. Gebiete zur Grundwassersicherung, sie verringern durch tiefe Einschnittslagen die Deckschichten der Grundwasserleiter und setzen diese einer sehr hohen Gefährdung durch Schadstoffeintrag aus. Dies gilt ebenfalls für den Bereich zwischen Kaufungen und Helsa.“⁵⁰

Als beste Linienführung wird Variante I.05 eingestuft. Variante I.08 (Zwischenkorridor) wird analog zu Variante I.05 bewertet, da die Lage am TB Kohlenstraße etwa identisch ist.

Im Vergleich werden die Söhrevarianten am ungünstigsten eingestuft, weil sie eine bisher unbelastete Zone des mittleren Buntsandsteins durch Tunnellagen und

⁴⁸ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 69 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 42

⁴⁹ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 71 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 43

⁵⁰ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 71 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 44



Einschnittsstrecken hydrogeologisch neu belasten, die für die Trinkwasserversorgung im Raum Kassel von großer Bedeutung ist.

Zur Variante I.08 wird darauf hingewiesen, dass das WSG Zone II Setzebach betroffen ist und zusätzlich der TB Kohlenstraße, dennoch wird diese deutlich besser beurteilt als die Söhrevarianten.⁵¹ Die Lossevarianten sind nach den Angaben im UVP-Bericht demgegenüber deutlich zu bevorzugen:

„Die Flächenbilanzen der Lossevarianten ähneln Variante I 08. Ihre Beeinträchtigungen beschränken sich jedoch hauptsächlich auf die durch die Verkehre der B 7 vorbelastete Flächen (holozänen Talablagerungen der Losse) und haben die geringsten Auswirkungen auf die Einheit des Mittleren Buntsandsteins. Daher sind sie trotz verbleibender Beeinträchtigungen deutlich vor den übrigen Varianten zu bevorzugen.“⁵²

Die fachliche Bewertung ist hier als mangelhaft zu bewerten, da die Führung nicht überwiegend auf die Losse beschränkt ist und die Lage am TB Kohlenstraße überhaupt nicht erwähnt wird. Auch die Betroffenheit der Einheit des mittleren Buntsandsteins ist gegeben. Diese betrifft die Setzebachbrunnen und den TB Kohlenstraße gleichermaßen.

Schutzgut Oberflächengewässer

Die Söhrevarianten verursachen die geringsten Beeinträchtigungen durch Verbau oder Querung bzw. Schadstoffeintrag, es verbleibt aber eine hohe Belastung an der B 7 durch den Bestandsverkehr. Die Losevarianten verursachen vor allem Belastungen an bestehenden Gewässern und werden günstiger beurteilt. Die Variante I 08 wird ungünstiger beurteilt als Variante I 05 und I 17.1. Dies begründet sich mit der Beeinträchtigung der Mittelgebirgsbäche von Wälzebach, Fahrenbach und Setzebach im Vergleich zur Beeinträchtigung der Losse beim Gewerbegebiet Papierfabrik. Variante I 17.1 wird aufgrund der Untertunnelung der Losse bei

⁵¹ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 71, 72 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 44f.

⁵² Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 73 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 54.

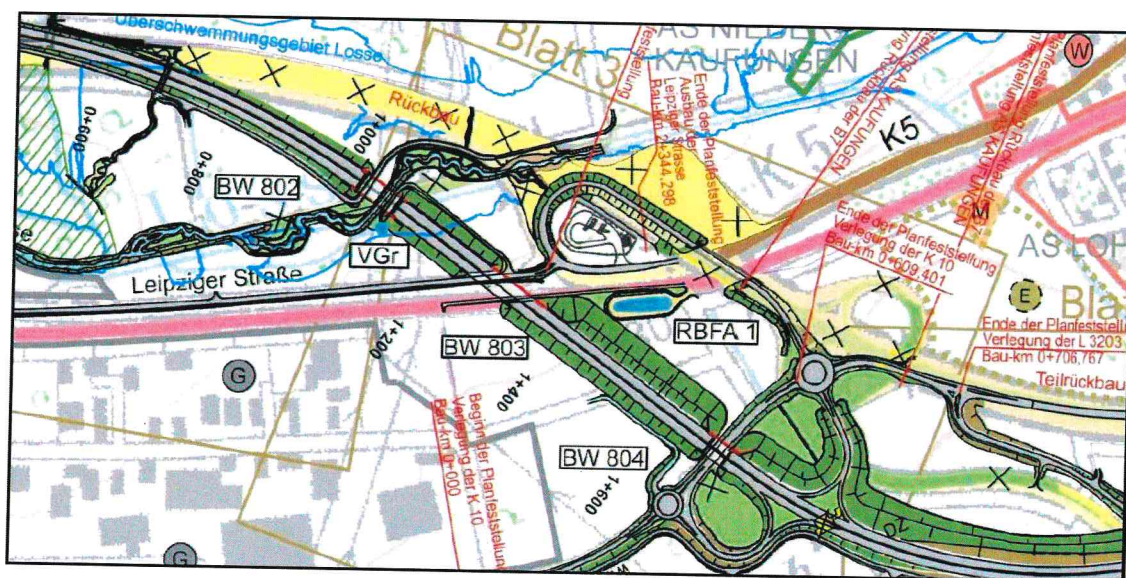


Eschenstruth und der Vermeidung der Dükerung von Steinbach, Männerwasser und Fingergraben günstiger beurteilt.⁵³

6. Änderungen für das Planfeststellungsverfahren 2006

Im UVP-Bericht wird dargestellt, dass bei der Vorschlagsvariante die westliche Rampe des Anschlusses der B 7 zurückgebaut werden soll, um die Losseauen zu schonen.⁵⁴ Dadurch wird auch die Siedlungserweiterung von Niederkaufungen lärmtechnisch etwas entlastet.

Abbildung 4: AS-Gestaltung der B 7 an die Leipziger Straße



Quelle: Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 51

Als weitere Änderung ergab sich die Gestaltung des Brückenbauwerkes über den Setzebach, wo ein 2-feldriges BBW mit 72m lichter Weite statt der 3- und 4-Feld-BBW mit Stütz Pfeilern im Uferbereich (lichte Weite von 113 und 122m) gewählt wurde.⁵⁵ Auch im Bereich des Dautenbaches wurden mehrere Varianten geprüft. Variante 2 wurde aufgrund der günstigeren Lage der Brückenpfeiler außerhalb des Fließgewässers mit einer lichten Weite von 97m bevorzugt. Auch im Bereich des Tunnels Helsa wurde eine Optimierung vorgenommen, die einen Buchenwaldbestand am Tunnelausgang Ost verschont. Durch die Verschiebung der

⁵³ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 74 und Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 45-46.

⁵⁴ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 50.

⁵⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 51



AS Helsa-Ost nach Süden konnte die Lärmvorsorge für Helsa verbessert werden. Im Westen wurde die Trasse zur Minimierung des Eingriffs in die Mischwaldbestände etwas nach Norden verschoben.⁵⁶

7. Optimierungen des Entwurfs nach 2006

Die Abschnittsgrenze zwischen VKE 1 und VKE 11 wurde verschoben, da die bauliche Umsetzung des AD Kassel-Ost erst sinnvoll ist, wenn die VKE 11 planfestgestellt ist. Im anderen Fall wäre die direkte Anbindung des Gewerbegebietes Papierfabrik schon mit Umsetzung der VKE 1 entfallen, sodass die Anbindung bis zur Umsetzung des AS Niederkaufungen im Rahmen der VKE 11 weggefallen wäre.⁵⁷

Weiter wurde geprüft, wie die Querung der Losse erfolgen soll. Hier entscheidet sich die Planung für ein Brückenbauwerk in Dammlage und aus Gründen des Grundwasserschutzes gegen ein Trogbauwerk. Durch die neue Lage der Lossequerung wurde eine Renaturierung der Losse ermöglicht.⁵⁸

Das Brückenbauwerk über den Setzebach wurde aufgrund der Parallellage mit der gemeinsamen Unterführung des Bachlaufs mit einem Wirtschaftsweg im östlichen Abschnitt von 72m auf 58m lichte Weite verkürzt.⁵⁹

Weiter wurden die Anbindungen der AS mittels Kreisverkehr ausgestaltet, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sicherzustellen. Dies betrifft die Anbindung an die K 10 und das Gewerbegebiet Papierfabrik.⁶⁰

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Strecke wurden HBS-Nachweise erstellt, die den Nachweis erbrachten, dass der Zusatzfahrstreifen aus Richtung Westen vom AS Niederkaufungen in Fahrtrichtung Helsa und in der Gegenrichtung aus dem Lossetal kommend vor der Dautenbachtalquerung (Trassenhochpunkt) wegfallen kann.⁶¹

Die Anbindung der L 3203 wurde entsprechend angepasst, um eine richtlinienkonforme Querung der A44-Trasse zu erreichen.⁶²

⁵⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 52

⁵⁷ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 53

⁵⁸ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 54

⁵⁹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 54

⁶⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 54

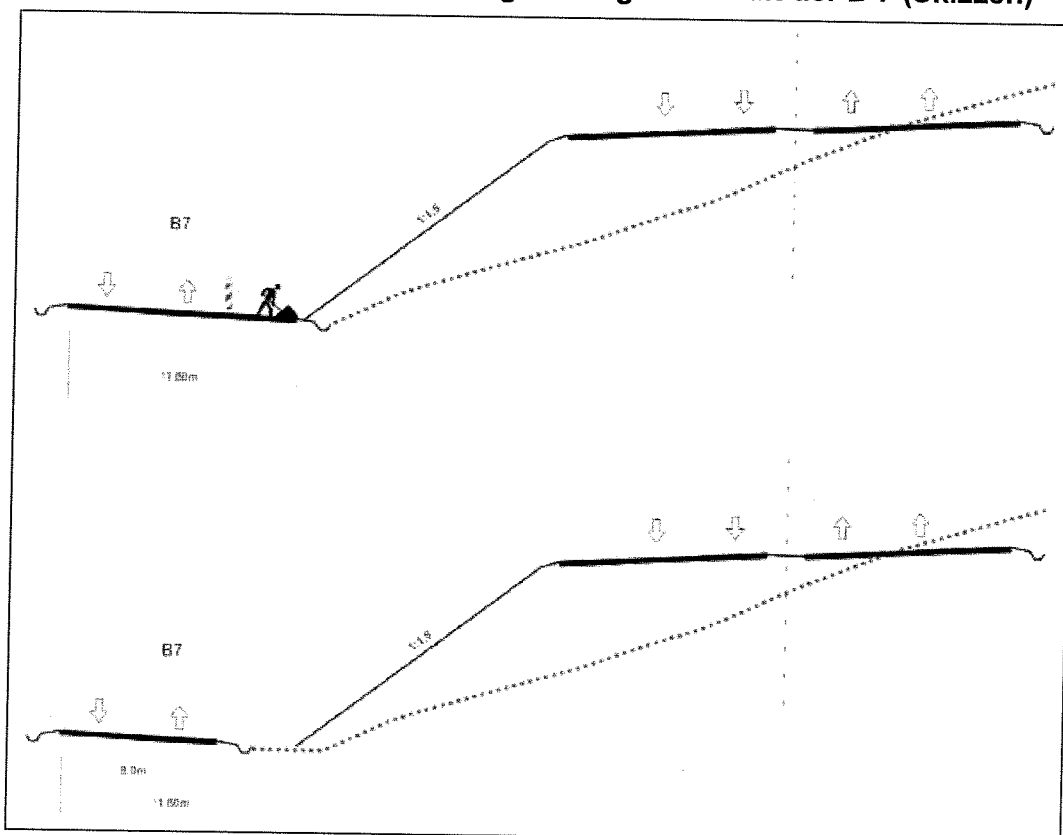
⁶¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 55

⁶² Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 55



Zwischen Kaufungen und Helsa wurde entgegen des früheren Konzeptes die B 7 zur Aufnahme des Umleitungsverkehrs beibehalten, allerdings unter Reduzierung des Querschnitts auf 2 Fahrspuren (RQ 10,5). Hessen mobil hatte im Rahmen des Dialogverfahrens mit der Gemeinde Kaufungen von der Planung, den Umleitungsverkehr durch die engen und nicht ausreichend aufnahmefähigen Straßenzüge von Ober- und Niederkaufungen zu führen, Abstand genommen.⁶³ Denn die hohen Belastungen von bis 4.700 Kfz/h hätten zum totalen Zusammenbruch des Verkehrs geführt, was für die Gemeinde Kaufungen zu unzumutbaren Verkehrsverhältnissen geführt hätte. Aufgrund der erfolgten Änderung können über die B 7 nun auch die Bauverkehre geführt werden. Erst danach wird die B 7 auf zwei Fahrspuren zurückgebaut (vgl. Abb. 5).

Abbildung 5: Festlegung der Trassenlage während des Baus mit Bauarbeitsstreifen und nach Fertigstellung mit Erhalt der B 7 (Skizzen)



Quelle: Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 57

⁶³ Vgl. RegioConsult (2014): Stellungnahme zum Gutachten von Modus Consult, 2009, A 44 Kassel-Herleshausen. VKE 11: Beurteilung der Eignung der K 7 als Umleitungsstrecke, S. 5.



Zwischen Kaufungen und Helsa wird weiterhin der Bau einer Grünbrücke vorgesehen, um die Zerschneidungswirkung für Wildkatze und Luchs zu minimieren.⁶⁴

Eine weitere Maßnahme war die Optimierung der Planung für die Ersatzwasserbeschaffung des Brunnens Kohlenstraße. Dazu werden im UVP-Bericht folgende Angaben getroffen:

Die Planfeststellungsunterlage von 2006 sah eine Aufgabe des Trinkwasserbrunnens "Kohlenstraße" und eine dauerhafte Ersatzwasserbeschaffung durch die Herstellung neuer Brunnen vor. Dies stieß bei der Gemeinde Kaufungen auf Ablehnung. Hinsichtlich der Forderung durch die Gemeinde Kaufungen den Brunnen Kohlenstraße zu erhalten und der zwischenzeitlich erfolgten Fortschreibung der Richtlinie für Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), wurde nochmals eine Prüfung und eine Abstimmung mit den Fachbehörden vorgenommen. Die Erhaltung des Brunnens kann nun realisiert werden, da das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie auf Grundlage der in der neuen Richtlinie beschriebenen Schutzmaßnahmen für Straßen innerhalb der Wasserschutzzone II einem Erhalt zustimmt. Eine detaillierte Beschreibung zu einer bauzeitlichen Ersatzwasserbeschaffung und den vorgesehenen Schutzmaßnahmen zur Erhaltung des Brunnens "Kohlenstraße" ist im Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** der Unterlage 1 enthalten. 65

Die Autoren des UVP-Berichts beziehen sich im o.g. Zitat auf einen vollständig veralteten Bearbeitungsstand des Jahres 2012 (HLNUG-Stellungnahme). Das danach erstellte Gutachten des Ing.-Büro Unger von 2013 wird nicht zitiert. Auch diese Unterlage ist aber in der Zwischenzeit veraltet. Die dort dargestellte mögliche Ersatzwasserbeschaffung aus Lohfelden ist nicht möglich aus, wie sich beim Abstimmungsgespräch der Bürgermeister der beiden Gemeinden am 15.4.2021 ergeben hat.

Zur Optimierung der Entwässerungsplanung wurden drei Regenrückhaltebecken (RRB) in Retentionsbodenfilteranlagen (RBFA) umgeplant sowie der Ersatz von Leichtflüssigkeitsabscheidern (BW 802 und 803 und am AS Helsa-West) zugunsten von Versickerungsanlagen entlang der VKE 11 angeordnet, um die Straßenabwässer entsprechend zu filtern und damit zu reinigen, bevor sie gedrosselt in die Vorflut abfließen können.⁶⁶

Optimierung des Baubetriebes und der Bauflächen

Im UVP-Bericht wird angegeben, dass die Anordnung der Bauflächen ökologisch optimiert wurde. Dies berücksichtigt jedoch nicht die geplante Baufläche, die direkt

⁶⁴ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 57.

⁶⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 57.

⁶⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 59



an den TB Kohlenstraße angrenzt (WSG Zone I). Auf die mögliche Gefährdung der Wasserschutzzone und damit des wichtigsten Trinkwasserbrunnens der Gemeinde Kaufungen durch diese Baufläche wird nicht eingegangen.⁶⁷ Um das Trinkwasservorkommen und den TB Kohlenstraße ausreichend schützen zu können ist eine Verlegung der Baufläche erforderlich.

8. Variantendiskussion zur Anbindung des GE Papierfabrik/

Von der Gemeinde Kaufungen ist der Erhalt des Verknüpfungspunktes von der A 7 (AS Kassel Ost) bzw. für die neue A 44 an das untergeordnete Straßennetz an die Leipziger Straße zur Anbindung des Gewerbegebietes Papierfabrik der Gemeinde Kaufungen gefordert worden. Dazu sind im Rahmen des Dialogs verschiedene Varianten untersucht und diskutiert worden.

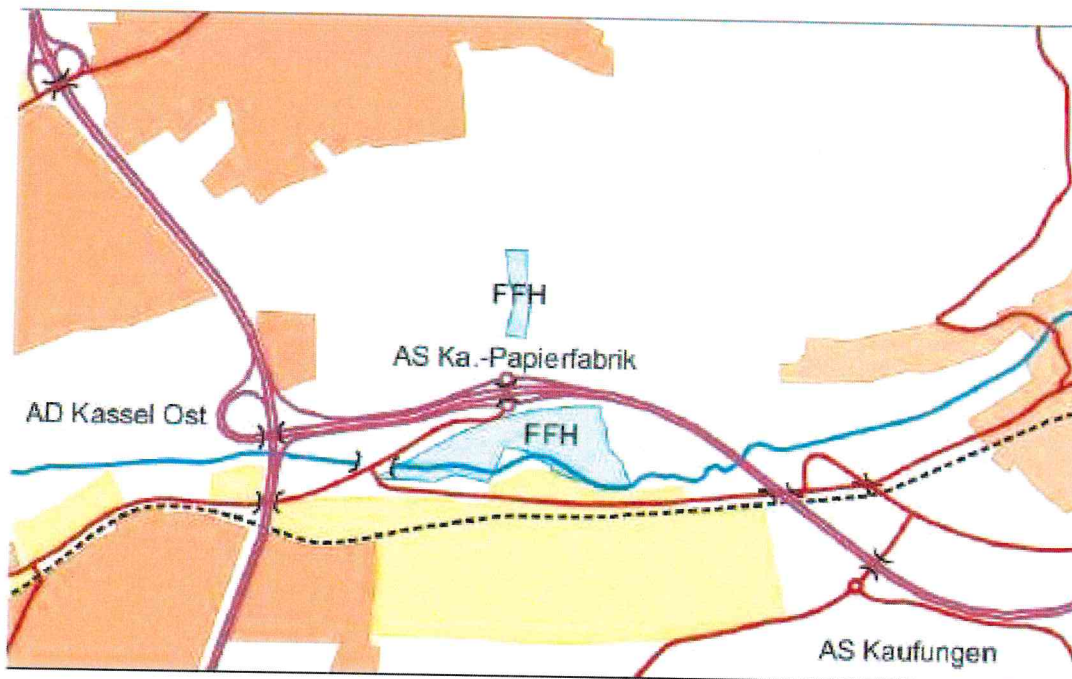
Während die Lösungen, bei denen das AD Lossetal zu einem Autobahnkreuz umgebaut wird, in der baulichen Umsetzung sehr aufwändig sind und mehrere Lossequerungen erfordern, ist die Situation bei Variante 4 eine andere. Dort wird nicht, wie bei Variante 3 das FFH-Gebiet zusätzlich zur Anbindung an die A 44 gequert, sondern die vorhandene B 7 als Zuführung zum KVP südlich der A 44 genutzt. Im UVP-Bericht wird diese Variante als naturschutzfachliche Optimierung der Variante 3 bezeichnet, aber gleichzeitig auf die dennoch gegebene Zerschneidung zwischen den Teilflächen des FFH-Gebiets für die „Lossewiesen bei Kaufungen“ hingewiesen. Der UVP-Bericht bewertet die Lösung daher als FFH-unverträglich, ohne dies jedoch weiter zu begründen (vgl. Abb. 6).⁶⁸

⁶⁷ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 59-60

⁶⁸ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 64



Abbildung 6: Variante 4 - Böhmvariante



Quelle: Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 64, Abb. 4

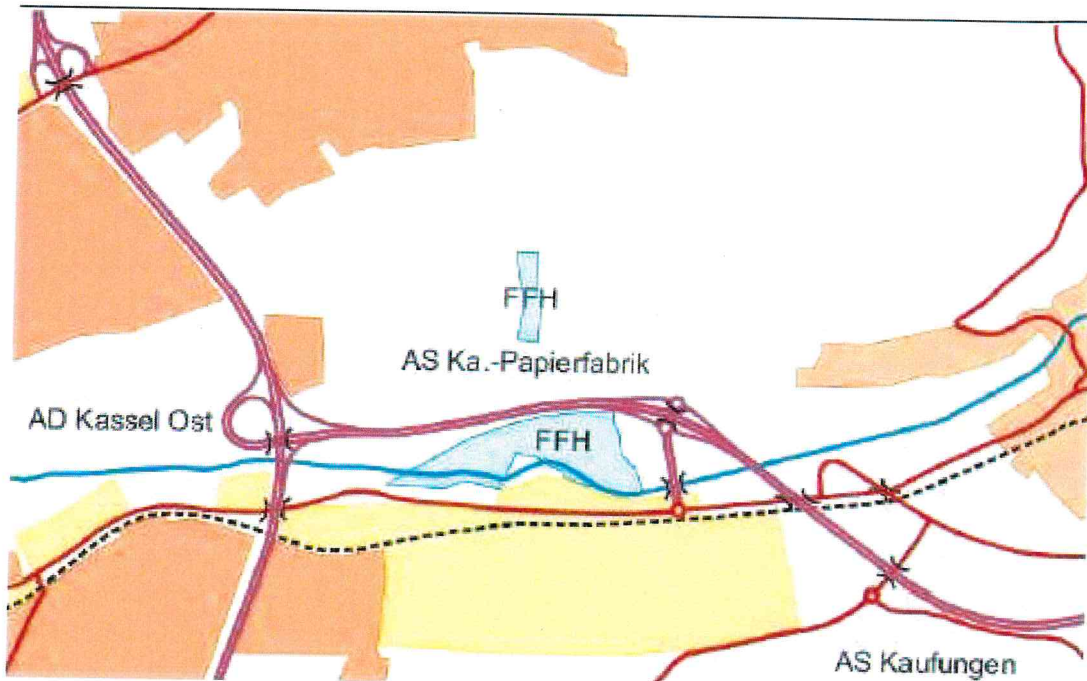
Die Variante 4 wurde außerdem aufgrund der Höhe der Gradienten der A 44 bzw. der Überführung über die A 44 zu den beiden Kreisverkehren ausgeschieden, da die A 44-Trasse knapp 3m höher als die B 7 liegen wird. Durch die etwa 6m über der A 44 verlaufende Überquerung wurde eine Quermöglichkeit für den Maculinea ausgeschlossen, obwohl es hierzu keine Belege aus der Literatur gibt.⁶⁹

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit hat Hessen Mobil auf Hinweis von RegioConsult im Dialogverfahren untersucht, indem die AS weiter nach Osten verlegt wurde, um den Gebietszusammenhang zwischen den beiden FFH-Gebietsteilflächen besser wahren zu können (vgl. Abb. 7).

⁶⁹ Vgl. PU und Simon & Widdig (2015): FFH-VP, A 44, VKE 11, Präsentation vom 30.9.2015, Folie 10.



Abbildung 7: Variante 5 mit östlich verlegter AS



Quelle: Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 64, Abb. 5

Im UVP-Bericht wird auf die geringeren verkehrlichen Vorteile der direkten Anbindung des Gewerbegebietes Papierfabrik sowie die auch in diesem Falle gegebene FFH-Unverträglichkeit abgehoben.⁷⁰

Die Begründung hierzu ist fachlich nicht nachvollziehbar, da das Gewerbegebiet im Osten an die Erweiterungsfläche „Im Nassen“ direkt angrenzend und somit gut angebunden wird.

Des Weiteren verfängt das Argument der FFH-Unverträglichkeit nicht, da das FFH-Gebiet nicht mehr tangiert wird und die Zerschneidungswirkung hinsichtlich des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings geringer ausfällt als beispielsweise, als bei der Böhmvvariante, da die bebaute Strecke, die die Tagfalter überqueren müssen, wesentlich kürzer ist.

Zudem wirkt sich die von RegioConsult vorgeschlagene Variante, infolge einer leichten Verschwenkung nach Nordosten positiv auf das potentielle Wiederbesiedlungshabitat Nr. 20 aus, in welchem seit 2009 keine *Maculinea Individuen* mehr nachgewiesen werden konnten, und nicht tangiert wird (vgl. Abb. 8).

⁷⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 65

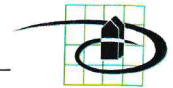
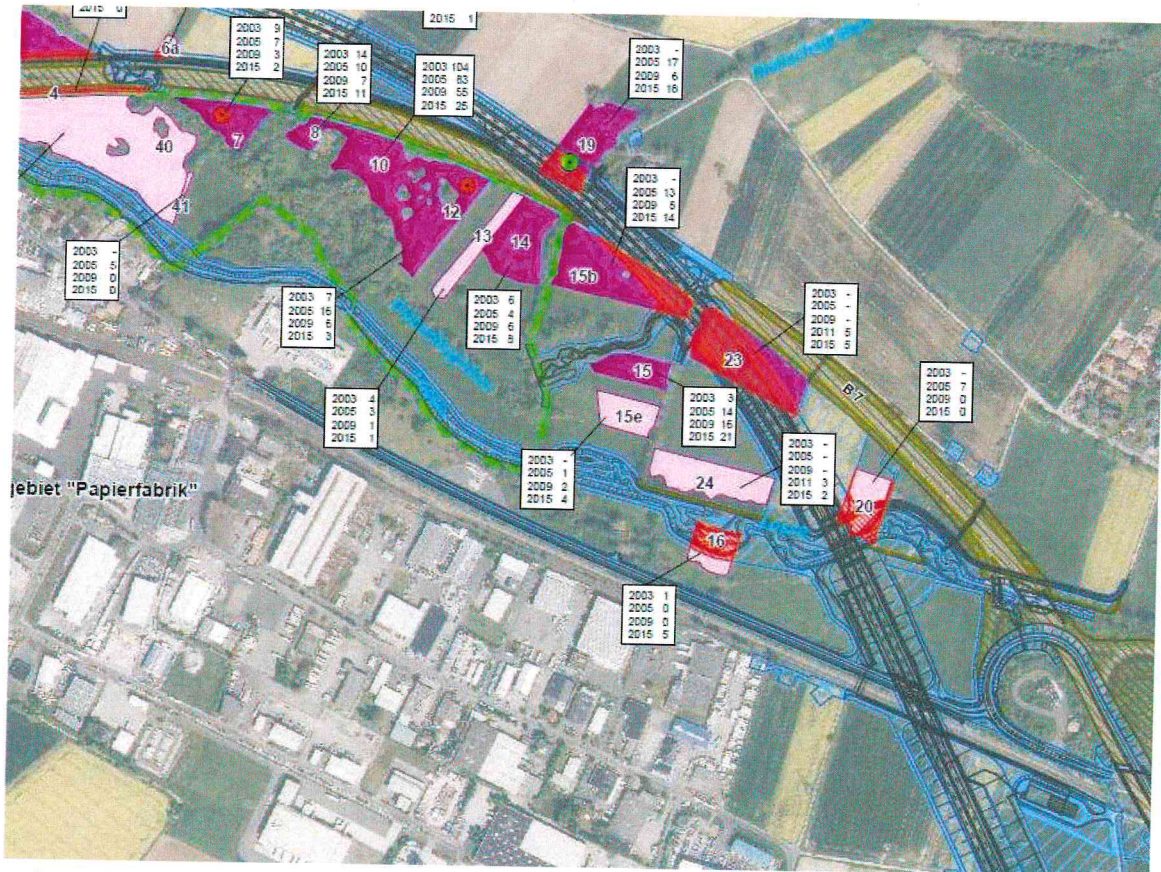


Abbildung 8: Karte Artenschutzbeitrag Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling



Legende

Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea nausithous*)

Bestände des Großen Wiesenknopfs (mit Flächen-Nummer)

- Vermehrungshabitat
- Potenzielles Wiederbesiedlungshabitat

Fundorte der B7-Überflieger

- von Nordseite
- von Südseite

in Textkästen:
Summe der Individuen
der drei Begehungen
in den Untersuchungsjahren
(- = nicht untersucht)

Beeinträchtigungen

- Verlust von Vermehrungshabitaten

Auszug aus der natis-Datenbank des Landes Hessen

Stand 04.05.2017 (Nachweise ab dem Jahr 2000)

- Eremit (*Osmoderma eremita*)

nachrichtlich:

- Grenze des FFH-Gebietes "Lossewiesen bei Niederkaufungen"

Vorhaben (nachrichtlich)

- Geplanter Trassenverlauf (Stand Oktober 2020)
- Flächeninanspruchnahme
- Rückbau mit Rekultivierung

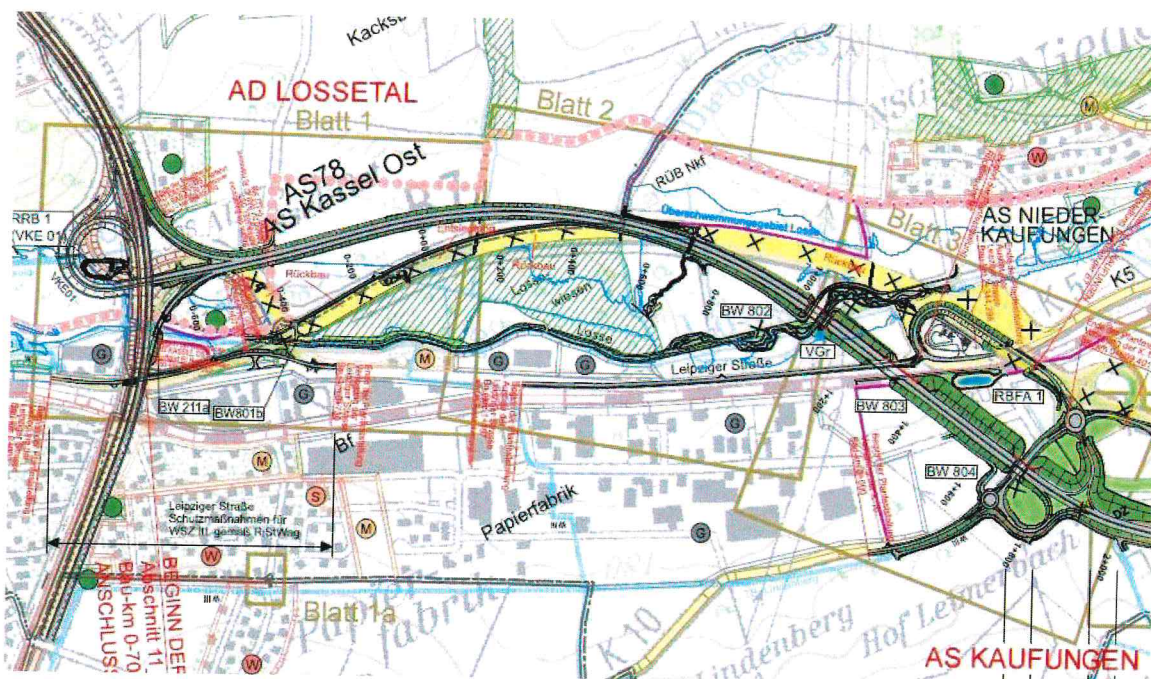
Quelle: Hessen Mobil (2020): U-19-4-2 Artenschutzbeitrag Karte 7: *Maculinea* und Eremit (Kartenausschnitt)

Gewählt wurde die in Abbildung 9 dargestellte Anschlusssituation mit einem Autobahndreieck an die A 7 sowie an der Anschlussstelle Kaufungen mit zwei



Kreisverkehren und dem Anschluss an das Gewerbegebiet Papierfabrik über eine nordwestlich des östlichen Kreisverkehrs geplante Anbindung.

Abbildung 9: Geplanter Anschluss an die A 7 und das Gewerbegebiet Papierfabrik



Quelle: Hessen Mobil (19.11.2020): Neubau der BAB A 44, AD Lossetal – AS Helsa, Ost, Unterlage 3, Blatt 1, Übersichtslageplan

Das Ergebnis der Variantendiskussion wird im UVP-Bericht so zusammengefasst:

„Unter Berücksichtigung eines effektiven Immissionsschutzes und der haushaltsrechtlichen Vorgaben ist somit die aktuelle Planung von Hessen Mobil (Planfeststellungsvariante) mit einer vom Ort abgerückten Trassenführung und den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausreichend und angemessen, die ortsnahe Trassenführung mit Einhausung geht deutlich über das immissionsschutzrechtlich vorgegebene und haushaltsrechtlich vertretbare Maß hinaus. In Bezug auf naturschutzfachliche und forstrechtliche/-wirtschaftliche Belange ist die ortsnahe Linienführung mit Einhausung im Bereich Oberkaufungen sicherlich vorzugswürdig, da hier Beeinträchtigungen weitestgehend vermieden werden könnten. Durch die Parallelführung zur B 7 im vorbelasteten Raum sowie die Einhausung südlich Oberkaufungen ist ein geringes artenschutzrechtliches Konfliktpotential zu erwarten. Die Bechsteinfledermauspopulation im Stiftswald wird gar nicht oder nur randlich beeinträchtigt. Unter dem Gesichtspunkt Vermeidung/ Minimierung ist die Trasse zweifelsohne vorzugswürdig. Die bei der Planfeststellungsstrasse ermittelten artenschutzrechtlichen Konflikte für die Bechsteinfledermaus sind jedoch durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen soweit reduzierbar,



dass keine Verbotstatbestände erfüllt werden. Dies kann mit einem wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden.“⁷¹

Die Einschätzung zur Betroffenheit der Bechsteinfledermaus durch die geplante Trasse und die Beherrschbarkeit der artenschutzrechtlichen Konflikte für die Bechsteinfledermaus durch Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen **ist nicht belastbar** (vgl. dazu im Detail Kapitel 9). Deshalb wäre auch die im Zitat genannte Einhausung, die als wirtschaftlich nicht vertretbare Lösung bezeichnet wird, durchaus eine mögliche Lösung (vgl. dazu Kapitel 9).

Ob die zur Planfeststellung vorgesehene Lösung tatsächlich genehmigungsfähig ist, muss noch aus einem anderen Grund geprüft werden. Für den östlichen Kreisverkehr an der Ausfahrt Kaufungen wurde in der Verkehrsuntersuchung am Nachmittag mit der Qualitätsstufe F keine ausreichende Leistungsfähigkeit ermittelt.⁷² Diese lässt sich nach Aussage der Verkehrsuntersuchung dadurch erreichen, dass „eine ‘halbe’ Turbo-Lösung mit zwei aus Fahrtrichtung West in Fahrtrichtung Ost durchgehenden Fahrstreifen in Zufahrt, Kreisfahrbahn und Ausfahrt“⁷³ umgesetzt wird. In diesem Fall (vgl. Abb. 10) soll sich die Verkehrsqualität auf die Stufe C verbessern und damit im befriedigenden Bereich liegen. Dazu gibt es in den Anlagen der Verkehrsuntersuchung allerdings keine Berechnung der Leistungsfähigkeit. Dieser Nachweis muss vorgelegt werden um prüfen zu können, ob diese Aussage zutrifft. Dazu ist es erforderlich, dass das Verkehrsaufkommen für alle Zufahrten differenziert nach PKW und LKW angegeben wird. Denn die Anzahl der LKW beeinflusst die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs maßgeblich.

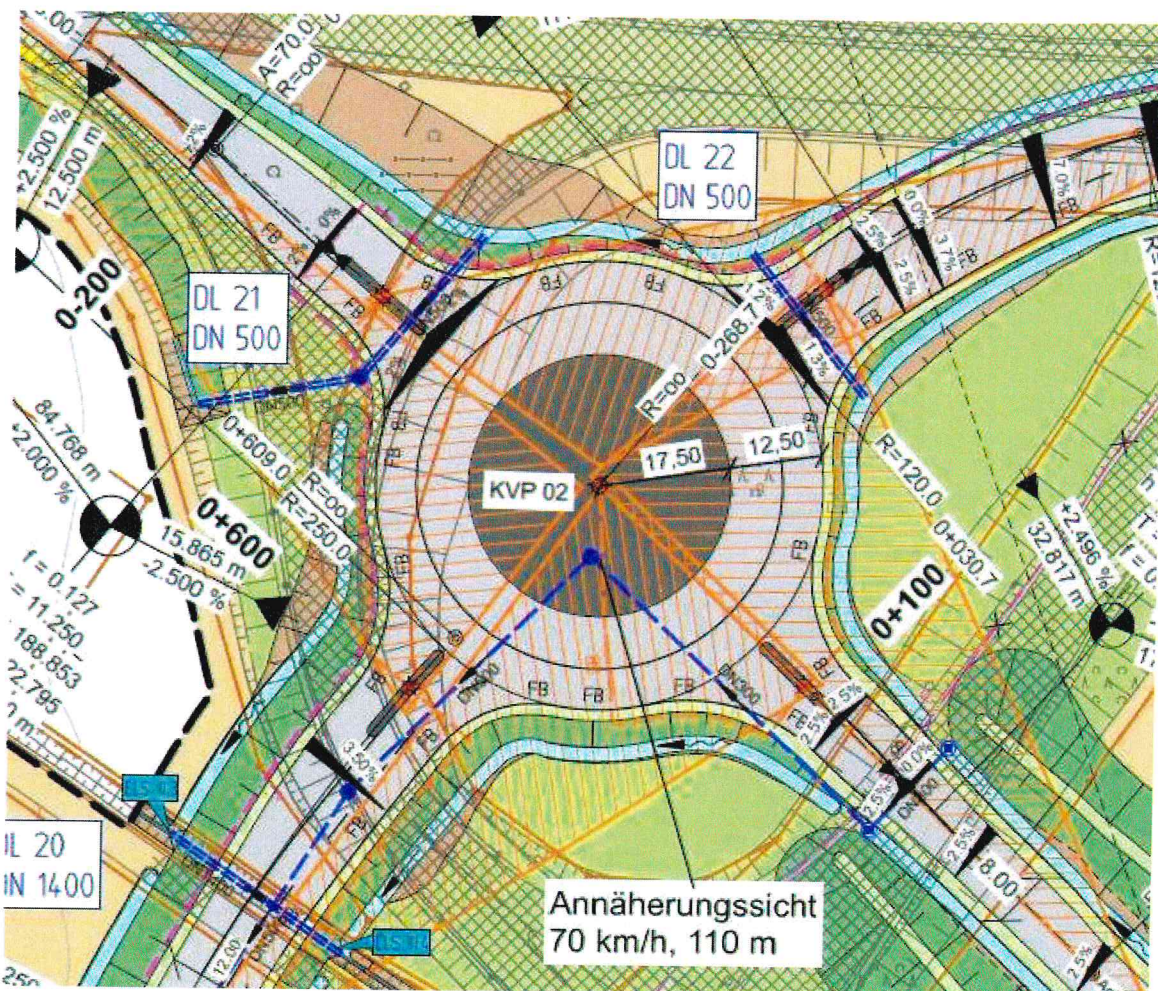
⁷¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 66, 67

⁷² Anmerkung: In Anlage 2 der Verkehrsuntersuchung von Modus Consult gibt es in Anlage 2-34 dazu eine entsprechende Berechnung.

⁷³ Modus Consult (8/2017): A 44 – Kassel – Herleshausen, VKE 11 Lossetal-Helsa/Ost, Verkehrsuntersuchung, Unterlage 21.1, S. 50



Abbildung 10: Östlicher Kreisverkehr an der AS Kaufungen

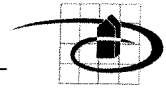


Quelle: Hessen Mobil (19.11.2020): Neubau der BAB A 44, AD Lossetal – AS Helsa, Ost, Unterlage 5, Blatt 1, Ausschnitt

Exkurs: Gewerbeentwicklungskonzept der Gemeinde Kaufungen

Im Gewerbeentwicklungskonzept der Gemeinde Kaufungen wird darauf hingewiesen, dass das RP Kassel der Gemeinde wegen der A44-Planung ein Planungsverbot auferlegt. Durch die A 44 wird der Gemeinde etwa die Hälfte des geplanten Gewerbegebietes entzogen (vgl. Abb. 11), für das am 13.5.2004 der Satzungsbeschluss (Wiederholung der Veröffentlichung zur Rechtskraft am 31.7.2005) erfolgt ist, weshalb ein Entschädigungsanspruch eingefordert werden soll.

„Das Gewerbegebiet „Im Nassen“ ist in den 1990er Jahren als Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes im Ortsteil Papierfabrik geplant worden. In 1995 wurde dafür der Aufstellungsbeschluss gefasst, die Offenlage und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt (Bebauungsplan Nr. 58 „Im Nassen“). Mit Versagungsbescheid vom 4. September 1997 des Regierungspräsidenten in



Kassel ist die Planung im Gebiet „Im Nassen“ untersagt worden. Nach einem Widerspruch der Gemeinde wurde der Nutzung eines kleineren Teilbereiches durch den Regierungspräsidenten in 1997 zugestimmt. Das Gewerbegebiet „Im Nassen“ ist ca. 17 ha groß. Es grenzt im Osten und im Norden an die Bundesstraße 7 und im Süden an die Kreisstraße 10. Die Flächen des Gewerbegebietes „Im Nassen“ sind ebenerdig und insofern ist das Gebiet topographisch sehr gut geeignet. Die Erschließung ist durch die Verlängerung des bestehenden Gewerbegebietes gut möglich. Das Gewerbegebiet würde den baulichen Lückenschluss zwischen der heutigen Gewerbebebauung und der Bundesstraße 7 bilden und insofern den Gewerbepark Papierfabrik in diesem Bereich abrunden und vollenden. Die Gemeinde beabsichtigt nach wie vor, hier ein Gewerbegebiet zu erschließen. Das Gewerbegebiet „Im Nassen“ wird nach den derzeitigen Plänen durch die A 44 zerschnitten. Die Inanspruchnahme für die Autobahntrasse ist der vorwiegende Grund für das vom Regierungspräsidenten verhängte Planungsverbot. Nach der Fertigstellung der A 44 soll noch ca. die Hälfte des Gebietes als Gewerbegebiet nutzbar sein. Wann eine Erlaubnis seitens des Regierungspräsidenten erteilt wird, die Restflächen zu beplanen und zu erschließen ist derzeit unklar und vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens abhängig. Die Gemeinde beabsichtigt, vom Land Hessen eine Entschädigung für das nunmehr fast 20-jährige Nutzungsverbot und die damit einhergehenden Einnahmeausfälle zu fordern, da die Trasse mit der Planung des Gewerbegebietes kollidiert.“⁷⁴

Diese Forderung wurde der Planfeststellungsbehörde auch im Dialog mit dem Land Hessen präsentiert, ohne dass hierzu Stellung bezogen wurde.

⁷⁴ Vgl. Gemeinde Kaufungen (2019): Gewerbliches Entwicklungskonzept Gemeinde Kaufungen, S. 10

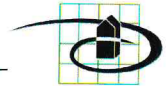
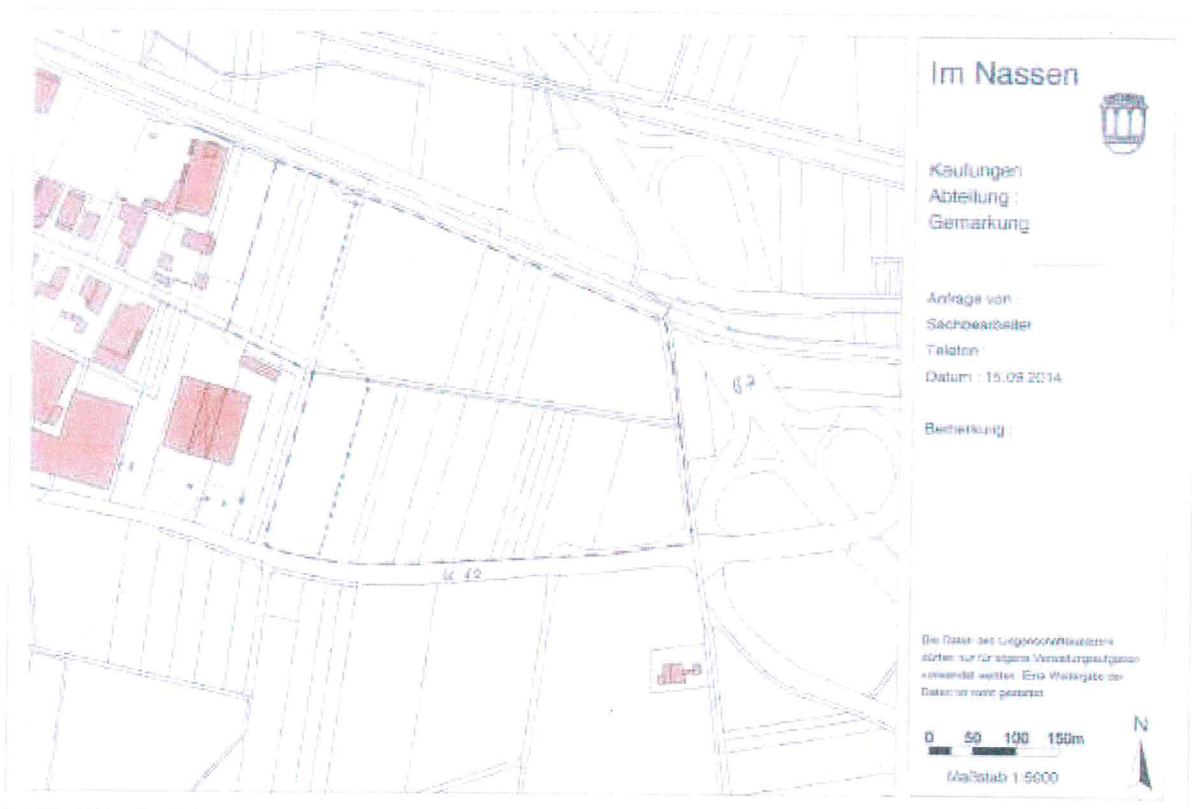


Abbildung 11: Geplantes GE "Im Nassen"



Quelle: Gewerbliches Entwicklungskonzept Gemeinde Kaufungen (2019): S. 11

9. Prüfung einer Einhausung bei Oberkaufungen

Im UVP-Bericht wird dargestellt, dass im Dialogverfahren die Forderung nach einer Einhausung für Oberkaufungen gestellt wurde, und Verkehrsminister Al Wazir das BMVI mit Schreiben vom 9.9.2015 um eine Einschätzung dazu gebeten hat. Bundesverkehrsminister Dobrindt hat daraufhin eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gefordert, aus der hervorging, dass die Einhausung einen Betrag von 30 Mio. €/km erfordert. Im Antwortschreiben des BMVI wird darauf abgehoben, dass die Mehrkosten der Einhausung unverhältnismäßig seien im Vergleich zur gewählten Lösung der abgerückten Trassenführung mit Lärmschutzwänden in Kombination mit Erdwällen und Einschnitten unter Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV.⁷⁵

In der Folge wird mit dem § 50 BImSchG argumentiert, wonach bereits bei der Linienentscheidung Rücksicht auf schutzwürdige Bebauung genommen werden soll, was durch einen entsprechenden Abstand von der Bebauung erreicht wird.

⁷⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 65-66



Die von Hessen Mobil und dem BMVI vorgenommene Bewertung orientiert sich dabei ausschließlich an der immissionsschutzrechtlichen Norm des BImSchG.

Die hier ebenfalls in den Blick zu nehmende artenschutzrechtliche Bewertung, wurde vom BMVI und Hessen mobil nicht berücksichtigt.

Im UVP-Bericht wird zwar erwähnt, dass durch die Parallelführung der A 44 entlang der B 7 ein „geringeres artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial“ gegeben ist, und diese Trasse vor dem Gesichtspunkt der Minimierung vorzugswürdig ist, aber aufgrund der möglichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen für die Bechsteinfledermaus die Trasse dennoch verworfen. Im UVP-Bericht wird davon ausgegangen, dass dies mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.⁷⁶

Diese Auffassung ist fachlich als grob fehlerhaft einzustufen, da aufgrund der massiven Betroffenheit der Bechsteinfledermauskolonie (Funktionsverlust für elf Quartierbäume⁷⁷ und elf Höhlenbäume inkl. Verlärmung), in jedem Fall ein **artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren** erforderlich ist, wie dies Hessen Mobil bereits im **Planänderungsverfahren 2012⁷⁸ bestätigt hat** (vgl. Abb. 12 und das nachfolgende Zitat aus dem Erläuterungsbericht der ersten Planänderung 2012). Ob das CEF-Ausgleichskonzept tragfähig ist, ist zweifelhaft.

Die Verbote des § 44 Abs. 1 (Nr. 2 und 3) BNatSchG werden i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG bei Bechsteinfledermaus und Mittelspecht erfüllt und erfordern ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG. Im Rahmen der Ausnahmeprüfung sind die vorgesehenen populationsstützenden Maßnahmen für beide Arten zu berücksichtigen. Die Ausnahmevoraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen aus planerischer Sicht vor.

Quelle: Hessen Mobil (20.1.2012): A 44, VKE 11, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, 1. Planänderung, S. 121

Es muss erneut geprüft werden, ob die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können, zumal aus der Schalltechnischen Untersuchung nicht ersichtlich ist, ob die Siedlungserweiterungsflächen im Bereich südlich von Oberkaufungen

⁷⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 66-67.

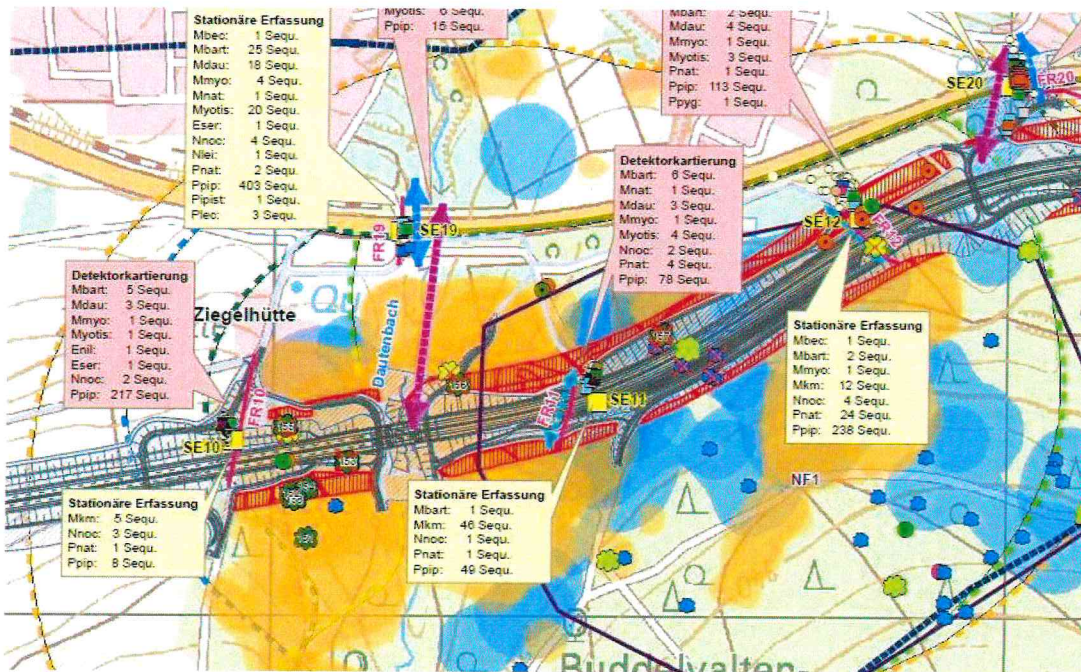
⁷⁷ Vgl. Simon & Widdig, Artenschutzbeitrag A 44, 2020, S. 48.

⁷⁸ Vgl. Hessen Mobil (20.1.2012): A 44, VKE 11, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, 1. Planänderung, S. 121



berücksichtigt wurden (vgl. Stellungnahme RegioConsult (2020): Schalltechnische Untersuchung).

Abbildung 12: Betroffenheit der Bechsteinfledermauskolonie durch die A44



Legende

Ergebnisse

Quartiere und Quartierpotenzial

- Quartierbaum der Bechsteinfledermaus 2015 (Nr. 151 bis 158)
- Quartierbaum der Bechsteinfledermaus 2007/2008 (QB 01 bis 12)
- Bäume mit Quartierpotenzial

Telemetrie

- Jagdgebiet 2007 (85 % Kernel)
- Jagdgebiet 2008 (85 % Kernel)
- Jagdgebiet 2015 (85 % Kernel)

Netzfänge

- Aktionsraum 2007 (95 % Kernel)
- Aktionsraum 2008 (95 % Kernel)
- Aktionsraum 2007 und 2008 (95 % Kernel)
- Aktionsraum 2015 (95 % Kernel)

- Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*)
- Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
- Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)

Quelle: Simon & Widdig (3/2020): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Karte 1: Fledermäuse, Blatt 2, Unterlage 19.4.2 (Kartenausschnitt)

10. FFH-Verträglichkeit der Varianten

Zur Lossetalvariante im Erläuterungsbericht wird folgende Bewertung zur Raumordnungslinie I.17.1 (im Bereich des FFH-Gebietes identisch mit der PF-Trasse, alle Varianten verlaufen ca. 150-200m nördlich vom FFH-Gebiet) abgegeben:



„Wie die Ausführungen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.5) belegen, kann eine erhebliche Beeinträchtigung in den Erhaltungszielen und den für den Schutzzweck maßgeblichen Gebietsbestandteilen für das FFH-Gebiet DE 4723 - 304 „Lossewiesen bei Niederkaufungen“ durch den geplanten Bau der A 44 VKE 11 im Einzelnen und im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ausgeschlossen werden. Im Falle des FFH-Gebietes "Lossewiesen bei Niederkaufungen" sind dazu spezifische Schadensbegrenzungsmaßnahmen erforderlich.

*Weiterhin wurde im weiteren Umfeld des Lossekorridores das **FFH-Gebiet DE 4723-303 "Wald nördlich Niederkaufungen"** ausgewiesen. Die Entfernung zur FFH-Gebietsgrenze beträgt für alle Lossekorridorvarianten mindestens 350 m, im Falle der Vorzugsvariante I 17.1 bzw. der konkreten Planfeststellungsstrasse beträgt die Entfernung sogar ca. 470 m. Eine direkte Betroffenheit besteht nicht.“⁷⁹*

Für den Söhrekorridor stellt der UVP-Bericht fachlich nachvollziehbar erhebliche Beeinträchtigungen fest (vgl. nachfolgendes Zitat).

„Bei den Varianten I 12, I 13, I 14 und I 15 ist eine Anschlussstelle im FFH-Gebiet "Lossetal bei Fürstehagen" erforderlich, die Varianten I 12, I 13 und I 14 durchfahren das FFH-Gebiet weiterhin auf einer Länge von ca. 1.800 m in offener Streckenführung, wodurch von erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet auszugehen ist. Zusätzlich können zumindest bei der Variante I 12 randliche Beeinträchtigungen auf das nördlich gelegene FFH-Gebiet "Heubruchwiesen bei Eschenstruth" aufgrund der teilweise geringen Entfernung zum FFH-Gebiet (ca. 100 m – 150 m im Bereich mit offener Streckenführung) nicht ausgeschlossen werden. Lediglich bei den beiden nördlichen Söhrevarianten I 10 und I 11 können erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Belangen ausgeschlossen werden.“⁸⁰

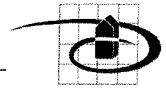
Für den Zwischenkorridor wird festgehalten, dass keine Betroffenheit von FFH-Gebieten besteht.⁸¹

Somit ist eine Entscheidung zwischen dem Lossetal- und dem Zwischenkorridor notwendig.

⁷⁹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 68.

⁸⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 68.

⁸¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 69.



11. Artenschutzverträglichkeit der Varianten

Nach den Angaben im UVP-Bericht konnten weder für den Dunklen Wiesenknopfameisenbläuling noch für die Bechsteinfledermaus Verbotstatbestände festgestellt werden, sodass keine Ausnahme erteilt werden muss. Dies ist für die Bechsteinfledermaus bei der zur Planfeststellung vorgesehenen Variante fraglich (vgl. Kap. 9 und 10). Dasselbe gilt für den Mittelspecht, der noch 2009 mit 2 Revieren im Stiftswald in den trassennahen Waldbereichen nachgewiesen wurde, auch 2015 und 2017 gibt es Nachweise zu umliegenden Revieren im Trassenumfeld bis 300m.⁸² Nach der Artenschutzkarte liegt ein Revier des Mittelspechtes im südlichen Randbereich der Trasse an der Ziegelhütte und ein weiteres am Trassenrand östlich des Dautenbachs.⁸³

Dagegen verursachen die Ausbauvarianten entlang der B 7 deutlich geringere artenschutzrechtliche Auswirkungen für die Bechsteinfledermaus und die Haselmaus,⁸⁴ die aber durch eine größere Beeinträchtigung der Siedlungsbereiche für das Schutzgut Mensch und Klima/Luft bzw. Oberflächengewässer erkaufte werden. Daher wurden diese ausgeschieden.

Die Söhrevarianten wurden aufgrund der Zerschneidung des bisher unzerschnittenen großflächigen Söhrewaldbestandes ausgeschieden, was nachvollziehbar ist, zumal hier neben einer Vielzahl waldbewohnender Vogelarten Vorkommen der Wildkatze und des Luchs betroffen sind.⁸⁵

Für den Zwischenkorridor werden im westlichen Abschnitt bis zum AK Kassel-Süd ähnliche Beeinträchtigungen festgestellt wie beim Söhrekorridor.

Im Vergleich zwischen Lossetal- und Zwischenkorridorvarianten stellt der UVP-Bericht fest, dass die Betroffenheit der Bechsteinfledermaus genauso gegeben ist und aus der Durchfahrung des Waldgebietes östlich von Vollmarshausen eine hohe Betroffenheit der Waldvogelarten resultiert.⁸⁶

Auch die Betroffenheit von Offenlandarten wie dem Maculinea wird bei Lossetal- und Zwischenkorridorvarianten zwar nicht als gleichartig aber als vergleichbar

⁸² Vgl. Simon & Widdig (2020): Artenschutzfachbeitrag zur A 44, VKE 11, S. 333.

⁸³ Vgl. Simon & Widdig (2020): Artenschutzfachbeitrag, Artenschutzkarte Avifauna, Blatt 2 und 3.

⁸⁴ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 69, 70

⁸⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 70

⁸⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 71



eingeschätzt. Es wird beim Zwischenkorridor ein hohes artenschutzrechtliches Konfliktpotenzial für Fledermäuse, Wildkatze, Luchs und Avifauna gesehen.⁸⁷

Als Gesamtergebnis wird im UVP-Bericht festgehalten, dass auch bei den Söhre- und Zwischenkorridorvarianten artenschutzrechtliche Konflikte zu erwarten sind. Im Lossetalkorridor sollen aufgrund möglicher CEF-Maßnahmen keine Konflikte entstehen, die ein Ausnahmeverfahren notwendig machen, da keine Verbotstatbestände eintreten.⁸⁸

Die für die PF-Trasse geprüften Trassenvarianten (Tunnelführung oder Einhausung) wurden aus Kostengründen als unverhältnismäßig verworfen (vgl. folgendes Zitat).

„Für die Planfeststellungstrasse wurden zur Vermeidung bzw. Verminderung der artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen der Bechsteinfledermaus folgende kleinräumige bzw. technische Alternativen geprüft: ein nach Süden abgerückter Trassenverlauf mit Untertunnelung des Bechsteinfledermausquartiers (eine südliche Umfahrung des Quartiers ist aufgrund des verhältnismäßig steil ansteigenden Nordhanges des Schattelberges ohne Untertunnelung nicht realisierbar) und eine Verlegung der Autobahntrasse auf die heutige B 7 mit Einhausung. Im Ergebnis sind sowohl für die Untertunnelung als auch für die Einhausung die zusätzlich zu veranschlagenden Investitionskosten im Hinblick auf den Erhaltungszustand der Population nicht verhältnismäßig bzw. für den Baulastträger nicht zumutbar.“⁸⁹

Nachweise zu diesen durchgeführten Alternativenprüfungen, insbesondere eine nachvollziehbare Ermittlung der Kosten fehlen in den ausgelegten Planunterlagen.

Die Frage der notwendigen Untertunnelung im Bereich des Schattelberges ist vom Vorhabenträger richtig erkannt worden. Wie der Tunnel allerdings in die Trasse eingepasst wird und welche Baukosten dies verursacht wird nicht dargestellt. RegioConsult hat eine solche Untertunnelung bereits 2016 in Zusammenarbeit mit HESSE überprüft und dabei nur Mehrkosten in Höhe von 31 Mio. € im Vergleich von H-Trasse (415,8 Mio. €) und PF-Trasse (384,6 Mio. €) ermittelt. Dies entspricht einem Mehraufwand von unter 7,5 %.

Nach der detaillierten Kostenermittlung (Verwendung anderer Kostensätze) von HESSE liegen die Trassen um 66 Mio. € auseinander, danach wird die Amtstrasse mit 326,8 Mio. € deutlich teurer als von Hessen Mobil mit 214 Mio. € ermittelt. Die Kostensteigerung liegt bei 112,8 Mio. €, also bei 52 %, sodass im Vergleich dazu

⁸⁷ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 71

⁸⁸ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 71

⁸⁹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 72



eine Kostensteigerung zum Schutz der Wohnbevölkerung und der empfindlichen Fauna (Bechsteinfledermaus, Haselmaus und Mittelspecht etc.) im Stiftswald in keinem Fall als unverhältnismäßig eingestuft werden kann (vgl. Tab. 2).

Tabelle 2: Kosten für die Amtstrasse im Vergleich zur H-Trasse nach dem Kostenvergleich von HESSE

Trassen Vergleich				
	Amts-Trasse	H-Trasse	Differenz	
VKE 11				
Brücken	40.246.000 €	36.826.040 €	-3.419.960 €	-1%
Stützwände	16.473.000 €	6.800.000 €	-9.673.000 €	-3%
Tunnel	120.321.375 €	189.962.341 €	69.640.966 €	21%
Erd-und Strassenbau	138.399.387 €	149.354.522 €	10.955.135 €	3%
Baukosten	315.439.762 €	382.942.903 €	67.503.141 €	21%
Grunderwerb	11.392.000 €	10.000.000 €	-1.392.000 €	0%
VKE 1	91.500.000 €			0%
Gesamtkosten	326.831.762 €	392.942.903 €	66.111.141 €	20%

Quelle: Hesse (2016): Kostenberechnung für einen Variantenvergleich von PF-Trasse und H-Trasse, S. 16

12. Beschreibung der vom Vorhabenträger geprüften vernünftigen Alternativen

Im Kapitel 13.3 des UVP-Berichts werden die geprüften „vernünftigen Alternativen“ beschrieben. Die Angaben dort entsprechen weitgehend den Angaben im Erläuterungsbericht (vgl. Unterlage 1, vgl. Kapitel 3.3.2.3 „Vergleichende Wertung der Varianten im Zuge der Gesamtabwägung im ROV“).

Dabei wird zunächst auf die drei Planungskorridore (Losse-Korridor, Zwischen-Korridor, Söhre-Korridor) aus dem ROV Bezug genommen.⁹⁰

Wegen der schlechten raumordnerischen Zielerfüllung bezüglich der Orientierung an regionalen Entwicklungsbändern wurden Söhre- und Zwischenkorridor deutlich schlechter als der Lossekorridor eingestuft. Auch der Aspekt der innerregionalen Verknüpfung wurde als entscheidungserheblicher angesehen als die Belange der kommunalen Bauleitplanung, da die überörtlichen Gesichtspunkte für eine großräumige Planung wie die der A44 von größerer Bedeutung seien als kleinräumige und kommunale Aspekte.⁹¹

Diese Bewertung verdeutlicht, dass die A44-Planer die durch Art. 28 GG geschützte

⁹⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S.239

⁹¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S.239



Planungshoheit der Kommunen verkennen. Hinzu kommt, dass die geplante gewerbliche Entwicklung der Gemeinde Kaufungen mit der Nachbarkommune Lohfelden abgestimmt ist, sodass hiervon gleich zwei Kommunen betroffen sind.

Der Söhrekorridor schneidet insbesondere unter umweltfachlichen, aber auch verkehrlichen Belangen am schlechtesten ab. Hier kommen vor allem die Zerschneidung des großen zusammenhängenden Waldgebietes und die Beeinträchtigung des außerordentlich großen Wasserreservoirs im Söhrewald zum Tragen, sodass dieser Korridor ausgeschieden wurde. Verkehrlich werden die fehlende Bündelungswirkung des regionalen Verkehrs und die Belastung der B 7 (Belastung der bebauten Ortsrandlagen Kaufungen) negativ bewertet.⁹²

Der Zwischenkorridor führt nach dem UVP-Bericht zu einer Einkesselung von Vollmarshausen und dazu, dass ein neuer Verkehrskorridor ohne Bündelungswirkung entsteht. Der Korridor nach Auffassung der Autoren des UVP-Berichts außerdem deutlich umwegiger als der Söhrekorridor und verläuft in Parallellage zur A 7.

Die Anbindung des Lossekorridders mit dem Versatz über die A 7 wird als raumordnerische Anpassung an die strukturelle Entwicklung positiv bewertet.⁹³

Auch hier wird **nicht** beachtet, dass die regionale Bedeutung des übergemeindlichen Gewerbegebietes Papierfabrik durch die A 44 seit 25 Jahren behindert wird und die geplante Flächennutzung (Gewerbegebiet „Im Nassen“) durch eine Planungssperre zugunsten der A 44 verhindert wurde. Dies wäre durch Variante I.05 zu verhindern gewesen, mit der das Gewerbegebiet Im Nassen nördlich umfahren wurde.⁹⁴

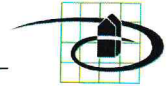
Hinzu kommt, dass sich die Anbindung des Gewerbegebiets Papierfabrik durch den Wegfall des direkten Zugangs am AD Kassel-Ost verschlechtert und die Umwege zur AS Niederkaufungen pro Jahr zu Umwegen von 991.000 Fahrzeugkilometern führen. Diese Berechnung geht davon aus, dass 1.180 LKW an durchschnittlich 300 Tagen im Jahr von der A 44 vom bzw. zum Gewerbegebiet Papierfabrik fahren (vgl. Tab. 3). Diese Berechnung berücksichtigt noch nicht das PKW-Aufkommen durch die Beschäftigten des GE Papierfabrik.

⁹² Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S.239

⁹³ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 239.

⁹⁴ Vgl. Hessen Mobil (2020): Erläuterungsbericht Neubau der A 44, VKE 11, Unterlage 1, S. 53.

Allerdings läge diese Variante jetzt in Randlage zu den Siedlungserweiterungsflächen am Südwestrand von Niederkaufungen.

**Tabelle 3: Umwege von/zum GE Papierfabrik zur AS Niederkaufungen**

Jahr 2030	Weg zur A 44 (aktuell)	im Planfall	Umweg
	600m	2.000m	1.400m
Umweg pro Jahr in km je Richtung			495.600
Umweg pro Jahr in km beide Richtungen			991.200

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis Modus Consult (2017): VU

Im Erläuterungsbericht, Unterlage 1 wird die Variante I 05 hinsichtlich der Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten raumordnerisch unter den fünf Lossetalvarianten (I 0.2, 0.5, I 15, I 16 und I 17) am günstigsten bewertet.⁹⁵

Zusammenfassend urteilt der UVP-Bericht, dass aus verkehrlicher und raumordnerischer Sicht die Variante I 17.1 die günstigste Lösung darstellt, da sie sich am regionalen Entwicklungsband orientiert und die innerregionale Verknüpfung am besten ist. Innerhalb des Lossekorridors schneidet die PF-Trasse hinsichtlich der Kriterien „Entlastung der Ortsdurchfahrten“, „maximale Längsneigung“ und „verlorene Steigung“ am besten ab.⁹⁶

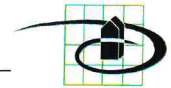
Dabei wurde in der aktuellen VU zur A 44 nicht berücksichtigt, dass am Sandershäuser Berg insgesamt 130 ha Gewerbeentwicklungsflächen im Regionalplan Nordhessen 2009 als Ziel der Raumordnung (Ziel 1: VRG Industrie- und Gewerbe Planung, S. 56) vorgesehen sind. Diese führen nach Berechnung von BBW⁹⁷ zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von fast 12.000 Kfz/24h, sodass sich die Engpaßsituation im Überlappungsbereich von A 7 und A 44 weiter verschärft. BBW empfiehlt eine neue AS nördlich von Kassel-Nord zur Sicherung der Leistungsfähigkeit. Modus Consult hatte bereits für den Anschlußbereich des AK Kassel-Mitte A7/A49 (QSV F vormittags, westliche und östliche Rampe, von bzw. auf A 7) sowie für den AS Kassel-Nord (Ausfahrt Niestetal, QSV E nachmittags)⁹⁸ unzureichende Leistungsfähigkeiten festgestellt, ohne mittels Mikrosimulation zu überprüfen, ob die Leistungsfähigkeit herzustellen ist. Damit liegen ungelöste Folgekonflikte vor, die von der A 44-Planung nicht gelöst werden.

⁹⁵ Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 53. I 02 und I 16 waren die Ausbauvarianten.

⁹⁶ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 240

⁹⁷ Vgl. BBW (2011): VU A 7, AS Kassel-Nord, S. 22, 85. Verkehrsaufkommen durch Gewerbegebiet Sandershäuser Berg: 9.639 PKW/24h und 2.100 LKW/24h,

⁹⁸ Vgl. Modus Consult (2017): VU A 44, VKE 11, Plan 53+54.



Aus wirtschaftlicher Sicht wurden die Varianten I.17 und I 17.1 nach der Teilausbauvariante I 05 am günstigsten bewertet. Bei den Betriebs- und Unterhaltungskosten liegt jedoch Variante I 17.1 hinter I 05, aber vor Variante I 17.⁹⁹

Umweltfachlich gesehen werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen des bedeutsamen Grundwasservorkommens und der unbeeinträchtigten Oberflächengewässer, die Zerschneidung unberührter und relativ großflächiger Waldgebiete sowie die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes als ausschlaggebend für die günstigste Bewertung der PF-Trasse I 17.1 genannt.¹⁰⁰

In der Gesamtabwägung ergibt sich nach den Angaben im UVP-Bericht auf der Basis der abwägungsrelevanten Kriterien Verkehr, Wirtschaftlichkeit und insbesondere Umwelt die Variante I 17.1 als Vorzugslinie im ROV- und Linienbestimmungsverfahren.¹⁰¹

Hierzu ist festzustellen, dass

- die raumordnerische Bewertung die Beeinträchtigung der Planungshoheit von Kaufungen und Lohfelden nicht berücksichtigt,
- die Wirtschaftlichkeit aufgrund fehlerhafter Kostenberechnungen in Frage steht, **die verkehrliche Leistungsfähigkeit in Frage gestellt ist,**
- die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht entsprechend ihres Gewichtes in die Abwägung eingeflossen ist,
- die Berücksichtigung des Schutzgutes Wasser bei der Variante I 17.1 fehlerhaft erfolgt ist, da die Trinkwasserversorgung über den Tiefbrunnen Kohlenstraße während der Bauphase für Kaufungen nicht sichergestellt ist. Daher sollte der Vorhabenträger im Bereich des TB Kohlenstraße eine Trassierung südlich der WSG-Grenze der Zone II suchen oder alternativ nördlich des TB Kohlenstraße. Wobei dann eine Einhausungslösung entsprechend der Bündelung von B 7 und A 44 bevorzugt werden sollte, um die Siedlungserweiterung in Niederkaufungen nördlich der B 7 nicht zu gefährden.

⁹⁹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 240

¹⁰⁰ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 240

¹⁰¹ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht zur A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 240, vgl. auch Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Helsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Vergleichende Wertung der Varianten im Zuge der Gesamtabwägung im ROV, S. 75-79.



- die Trasse in der Losseae im Bereich des Diebachgrabens im festgesetzten Überschwemmungsgebiet HQ 100 liegt (vgl. Unterlage 18.7, Blatt 4.3). Deshalb muss das geplante Brückenbauwerk verlängert werden, um einen Aufstau durch die Autobahntrasse zu verhindern. Denn die Hochwassergefahr in Kaufungen würde sich sonst verschärfen.
- die Beeinträchtigung der Losse, des Setzebaches und des Dautenbaches nicht ausreichend berücksichtigt wird.

Die Aussage, dass Variante I 05 bei den Schutzgütern Kultur- und Sachgüter, sowie Grundwasser die umweltfachlich günstigste Trassenführung ist, kann unter Berücksichtigung der Gefährdung des Trinkwasserbrunnens Kohlenstraße in der Bau- und Betriebsphase nicht aufrecht erhalten werden. Da Variante I 05 noch besser bewertet wurde als die Vorzugsvariante I 17.1, gilt diese Kritik auch für die Antragsvariante der Planfeststellung.¹⁰²

Diese schutzgutbezogenen Mängel zeigen sich auch in den Beschreibungen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter (vgl. Kapitel 6.6 im UVP-Bericht und Kapitel 5.3 in diesem Bericht).

Hier ist vor allem beim Schutzgut Wasser festzustellen, dass zwar eine gute Literaturanalyse zu den generellen Auswirkungen vorgenommen wurde, aber keine projektbezogene Auswirkungsanalyse und Auswirkungsprognose vorgenommen wurde. Dies gilt insbesondere für die Gefährdungsanalyse in Bezug auf die Wasserschutzgebiete und die Trinkwasserversorgungsanlagen der Tiefbrunnen Setzebach und Kohlenstraße.

Hinsichtlich der Wechselwirkungen wird im UVP-Bericht darauf abgestellt, diese seien in den einzelnen Schutzgütern bereits berücksichtigt.¹⁰³

Beschreibung der Auswirkungen auf die FFH-Gebiete

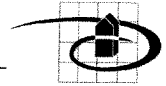
Für beide FFH-Gebiete „Lossewiesen bei Niederkaufungen“ und „Wald nördlich Niederkaufungen“ wurde die FFH-Verträglichkeit geprüft.¹⁰⁴

Die Autoren weisen darauf hin, dass es zu keinen erheblichen Gebietsbeeinträchtigungen kommt, ohne dass hier Maßnahmen benannt werden, mit

¹⁰² Vgl. Hessen Mobil (2020): Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen, VKE 11: AD Lossetal – AS Halsa Ost, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 78.

¹⁰³ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 206

¹⁰⁴ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 207 ff



denen eine Schadensbegrenzung erfolgt oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen der Verbotstatbestand vermieden wird. Dies ist aufgrund der Betroffenheit der Bechsteinfledermaus nicht nachvollziehbar. Wie schon im Erläuterungsbericht der 1. Planänderung angegeben, ist davon auszugehen, dass ein Ausnahmeverfahren notwendig ist, da die Wirksamkeit der in der 2. Planänderung vorgesehenen Maßnahmen zweifelhaft ist.

Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf besonders geschützte Arten

Hier bezieht sich der UVP-Bericht lediglich auf die im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags ermittelten Sachverhalte zur Verletzung einzelner Verbote des § 44.¹⁰⁵

Zusammenfassend wird festgestellt, dass unter Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen der Zulassung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Verbote entgegenstehen.

Zu den im UVP-Bericht tabellarisch aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen wird von RegioConsult in der Stellungnahme zu den Gutachten zu den FFH- und Artenschutzverträglichkeitsprüfungen Stellung genommen.

13. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist zum UVP-Bericht festzustellen:

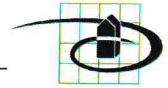
- Die raumordnerische Bewertung berücksichtigt die durch Art. 28 GG geschützte Planungshoheit von Kaufungen und Lohfelden nicht. Denn die gewerblich geplante Entwicklung der Gemeinde Kaufungen im Gewerbegebiet „Im Nassen“ ist mit der Nachbarkommune Lohfelden abgestimmt, sodass hiervon gleich zwei Kommunen betroffen sind.
- Die für die PF-Trasse geprüften Trassenvarianten (Tunnelführung oder Einhausung) wurden aus Kostengründen als unverhältnismäßig verworfen. Nachweise zu diesen durchgeführten Alternativenprüfungen fehlen in den ausgelegten Planunterlagen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist aufgrund dieser fehlerhaften Angaben nicht nachvollziehbar. Diese Unterlagen

¹⁰⁵ Vgl. Cochet Consult & Emch+Berger (2020): UVP-Bericht A 44, VKE 11, Unterlage 19.8.1, S. 221f



müssen offengelegt werden, da sie wesentliche Grundlage für die Entscheidung waren. Aufgrund der nicht ausgeschlossenen Gefährdung der Trinkwasserversorgung der Gemeinde Kaufungen durch Bau und Betrieb der A 44 für den TB Kohlenstraße ist es zwingend erforderlich eine Trassenverlegung zu prüfen. Diese sollte vorrangig im Bereich der südlichen Grenze des WSG Zone II verlaufen, oder alternativ nördlich des WSG. Damit wäre eine flächensparende Bündelungslösung mit der gemeinsamen Führung von rückgebauter B 7 und parallel verlaufender A 44 möglich. Eine solche Lösung muss aber eine Einhausungslösung vorsehen, um die gemeindlichen Belange der Siedlungserweiterung nördlich der B 7 und des umfassenden Immissionsschutzes für Niederkaufungen zu wahren. Eine solche Lösung wurde von Hessen Mobil im Dialogverfahren mit dem Land Hessen nur überschlägig ohne konkreten Ausgestaltungsvorschlag geprüft und der Dialog einseitig im Herbst 2016 vom Land Hessen aufgekündigt bzw. beendet.

- Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist nicht entsprechend ihres Gewichtes in die Abwägung eingeflossen.
- Die Berücksichtigung des Schutzgutes Wasser bei der Variante I 17.1 ist fehlerhaft erfolgt, da die Trinkwasserversorgung über den TB Kohlenstraße während der Bauphase für Kaufungen nicht sichergestellt ist. Es ist keine Ersatzwasserbeschaffung aus benachbarten Brunnen möglich.
- Die geplante Baueinrichtungsfläche im Umfeld des TB Kohlenstraße muss zur Gewährleistung des Schutzes des Grundwassers verlegt werden, was auch Auswirkungen auf die Trassenlage haben kann, wenn die Baueinrichtung südlich der Trasse vorgenommen werden soll.
- Die Beeinträchtigung der Losse, des Setzebaches und des Dautenbaches wird bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die Trasse liegt in der Losseae im Bereich des Diebachgrabens im festgesetzten Überschwemmungsgebiet HQ 100 liegt (vgl. Unterlage 18.7, Blatt 4.3). Deshalb muss das geplante Brückenbauwerk verlängert werden, um einen Aufstau durch die Autobahntrasse zu verhindern. Denn die Hochwassergefahr in Kaufungen würde sich ansonsten verschärfen.



- Die Annahme im UVP-Bericht, dass weder für die Bechsteinfledermaus noch den Mittelspecht Verbotstatbestände festgestellt werden, sodass keine Ausnahme erteilt werden muss, ist für die Bechsteinfledermaus und den Mittelspecht bei der zur Planfeststellung vorgesehenen Variante fraglich. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass Ausnahmeverfahren erforderlich werden, wie dies auch im Erläuterungsbericht der ersten Planänderung dokumentiert ist.
- Es gibt keinen Leistungsfähigkeitsnachweis für den östlich an der AS Kaufungen gelegenen Kreisverkehr. Dieser muss mit differenzierten Angaben zu den PKW und LKW-Verkehren für die Spitzenstunde nachmittags vorgelegt werden.

Aufgrund der fehlerhaften naturschutzfachlichen und vor allem bezogen auf das Schutzgut Wasser falschen Bewertung muss die zur Planfeststellung vorgesehene Trasse verschoben werden.

Um abschließend beurteilen zu können, welche Variante vorzugswürdig ist müssen vollständige Unterlagen zur Kostenermittlung vorgelegt werden.

Fehlender Leistungsfähigkeitsnachweis für das Gesamtprojekt A 44, VKE 11:

Ebenso muss der Nachweis für die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs östlich der AS Kaufungen vorgelegt werden, da er in der VU nicht enthalten war.

Am Autobahnkreuz Kassel-Mitte erreichen zwei Ausfahrten, mit der Qualitätsstufe F am Vormittag, eine ungenügende bzw. nicht ausreichende Verkehrsqualität (vgl. Plan 53 der Verkehrsuntersuchung). Auf der Kasseler Straße, an der AS Kassel in Fahrtrichtung Ost, wird in der Spitzenstunde nachmittags nur die QSV E ermittelt. Im Bereich des Sanderhäuser Berges sind laut Regionalplan 2009 130 ha an Gewerbeentwicklungsflächen vorgesehen, die Modus Consult nicht berücksichtigt hat.¹⁰⁶ Diese führen zu Mehrverkehren in der Größenordnung von 12.000 Kfz/24h, sodass die Überlastung der A 7 im Überlappungsbereich von A7 und A 44 noch weiter zunimmt.

Diese Folgeprobleme der Planung müssen einer Lösung zugeführt werden, derzeit weist die Planung damit ungelöste Folgekonflikte auf.

¹⁰⁶ Vgl. Modus Consult (2017): VU A 44, VKE 11, Plan 34 mit berücksichtigen neuen Wohnbau- und Gewerbeflächen.