

# A U S Z U G

aus der Niederschrift über die Sitzung der Gemeindevertretung  
am 24.06.1999 im großen Saal des Bürgerhauses, Kaufungen

29.6. 6.

## Punkt 4:

Gemeinsamer Antrag aller Fraktionen;  
Resolution Weiterbau der A 44

## Beschluß:

Die Gemeindevertretung beschließt...

| Abstimmungsergebnis    |          |       |         |              |
|------------------------|----------|-------|---------|--------------|
| Gesetzliche Mitglieder | anwesend | dafür | dagegen | Enthaltungen |
| 37                     | 29       | 26    | ./.     | 3            |

die gemeinsame Resolution aller Fraktionen zum Weiterbau der A 44, die als Anlage Nr. 56/99 dem Originalprotokoll beigelegt ist.

gez. Hellmich, Gemeindevertretervorsitzender  
gez. Wenzel, Schriftführer

Kaufungen, den 28.06.1999

F.d.R. der Abschrift:

  
(Schmieder)

Verteiler:

60 wg. Versand an Verteiler b. R.

---

## **Resolution**

Die neue von CDU und FDP getragene Hessische Landesregierung beabsichtigt, den Weiterbau der A 44 durch das Lossetal führen. Die Mitglieder der neuen Hessischen Landesregierung schließen sich damit der Auffassung des früheren Verkehrsministers Lothar Klemm an, die sie bis zu ihrem eignen Regierungsantritt wiederholt kritisiert und mit Nachdruck abgelehnt hatten.

Als Begründung für diesen Meinungswechsel wird angegeben, der Bundesverkehrsminister habe mittlerweile die Linienbestimmung abgeschlossen und die Planung einer anderen als der Lossetrasse erfordere einen erheblichen Zeitaufwand, der den Bau der A 44 um bis zu drei Jahren verzögern würde.

Die Gemeindevertretung Kaufungen stellt fest, daß die von den Mitgliedern der Hessischen Landesregierung geltend gemachte Begründung einer Überprüfung nicht Stand hält.

Der Bundesverkehrsminister hatte seine Entscheidung über die Linienfestsetzung bereits im Dezember 1998 getroffen und diese Entscheidung auch zu diesem Zeitpunkt öffentlich bekannt gemacht. Gleichwohl hat sowohl die hessische CDU wie auch die hessische FDP an ihren bis dahin geltenden Forderungen festgehalten, die geplante Weiterführung der A44 müsse an das Kasseler Kreuz angeschlossen werden. Beide Parteien haben weiterhin bis zum Wahlabend des 7. Februar 1999 bekräftigt, daß sie im Falle eines Wahlsieges eine Änderung der bisherigen Planung herbeiführen wollten.

Da die Linienbestimmung des Bundes bis zum Wahlabend in Hessen für die hessische CDU und die hessische FDP kein Grund war, ihre bis dahin vertretene Auffassung zu ändern, stellt sich den Mitgliedern der Gemeindevertretung in Kaufungen die Frage, welche Umstände die Frage der Linienbestimmung nach der Wahl so bedeutend gemacht haben, daß beide Parteien nun genau die Meinung vertreten, der sie bis dahin mit Nachdruck widersprochen hatten.

Die insbesondere vom heutigen hessischen Verkehrsminister Posch (FDP) gemachten Angaben, man benötige rund drei Jahre, um eine neue Linie ausweisen können, entspricht nicht den Tatsachen. Auf Weisung des damaligen Bundesverkehrsministers Wissmann hatte die frühere Hessische Landesregierung unter anderem auch die Anbindung der A44 am Kasseler Kreuz und damit auch eine Söhrelinie untersuchen müssen. Das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen hatte nach eigenem Bekunden 17 unterschiedliche Varianten untersucht und diese den drei Korridoren Söhre, Lossetal und einem sogenannten Zwischenkorridor zugeordnet. Daraus entstanden drei unterschiedliche Linienvorschläge, und zwar die Söhrelinie, die Lossetallinie und eine dritte Linie, die am Kasseler Kreuz anbindet und von dort ins Lossetal führt. Das von uns bereits früher fachlich und inhaltlich kritisierte Ergebnis des Vergleichs der drei beschriebenen Linien führte dann dazu, daß die frühere Hessische Landesregierung die Lossetallinie als ihre „Vorzugslinie“ auswählte. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden bereits im Jahr 1997 der Öffentlich-

keit vorgestellt. Der frühere Regierungspräsident Hilgen hatte die darauf folgende Abwägung der unterschiedlichen Linien in einem Zeitraum von vier Monaten durchgeführt.

Da im Zuge der Raumordnung bereits Alternativen zur „Vorzugslinie“ Lossetal untersucht worden waren, wäre nun im Falle einer Überprüfung lediglich die Abwägung zu wiederholen. Es ist nicht davon auszugehen, daß die heutige Regierungspräsidentin Scheibelhuber eine wesentlich längere Zeitspanne dafür benötigen würde.

Die Gründe, die eine neue Abwägung der unterschiedlichen Linien nach unserer Auffassung gebieten, dürften den Abgeordneten des Hessischen Landtages, soweit sie den Fraktionen CDU und FDP angehören, bekannt sein, da sie selbst diese Gründe bis zum 7. Februar nachhaltig vertreten haben. Das gleiche gilt für die Mitglieder der heutigen Landesregierung. Noch im Dezember 1998 hatte die CDU-Landtagsfraktion bemängelt, eine Autobahn durch das Lossetal sei auch verkehrspolitisch falsch, da sie den A44-Lückenschluß auf die Funktion einer Regionalverbindung reduziere und zudem nicht den Forderungen und Interessen der Menschen in der Region entspreche.

Die Mitglieder der Gemeindevertretung Kaufungen verzichten daher an dieser Stelle darauf, die Argumente gegen eine Lossetaltrasse in dieser Resolution noch einmal vollständig aufzulisten. Allerdings weisen wir hier auf folgende drei Sachverhalte hin, die bis zum 7.2.99 noch nicht oder noch nicht im vollen Umfang bekannt waren:

#### **1. Die Notwendigkeit, einen Ersatzbrunnen zu finden und anzulegen**

Die Lossetallinie berührt den gemeindeeigenen Brunnen Kohlenstraße und macht damit den Bau eines Ersatzbrunnens nötig. Abgesehen von den zusätzlichen Kosten haben die entsprechenden Bohrungen bis zum Juni 1999 noch keinen brauchbaren Standort für einen neuen Brunnen ausweisen können.

#### **2. Das Nadelöhr A7 beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit der A44**

Die Prognose über die Verkehrsentwicklung auf der geplanten Weiterführung der A44 ist bereits heute überholt. Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen hatte im Mai 1997 angegeben, man erwarte für das Jahr 2010 eine Verkehrsbelastung von 119.000 Fahrzeugen in 24 Stunden auf dem Teilstück der A7, das bei einem Bau einer Autobahn durch das Lossetal zwingend mitbenutzt werden muß, um die Verbindung zum Kasseler Kreuz sicherstellen zu können. Die erforderlichen Investitionen für den dann nötig werdenden achtspurigen Ausbau waren mit 53 Mio. DM beziffert worden. Auf der Grundlage der Fortschreibung der tatsächlichen Verkehrsentwicklung im fraglichen Abschnitt der A7 in den Jahren zwischen 1988 und 1996 kommt Prof. Dr. Eckey in seinem Gutachten vom 24.2.1999 dagegen auf eine Verkehrsbelastung, die nach seinen Angaben um mindestens 20 Prozent höher liegt. Das entspricht einer Fahrzeugzahl von rund 143.000 täglich. Die Auswirkungen dieses deutlich höheren Verkehrsaufkommens auf den nötigen Umbau insbesondere der Autobahnbrücke, die die A7 über die B7 führt, sind bis heute noch nicht berücksichtigt worden, und es ist nicht auszuschließen, daß die anstehende Planfeststellung angesichts der zu

erwartenden technischen Probleme entweder tatsächlich erheblich verzögert werden wird oder möglicherweise auch völlig zu scheitern droht.

### **3. Der erhebliche Zeitverzug durch ein Klageverfahren mit unsichrem Ausgang**

Wir weisen ferner noch einmal darauf hin, daß die Gemeinde Kaufungen infolge des drohenden Wegfalls des Brunnens Kohlenstraße und ebenso wegen des weiterhin drohenden Gebietsverlustes im Gewerbegebiet Papierfabrik klageberechtigt ist. Die Gemeindevertretung Kaufungen hatte bereits im Juni 1993 den Beschluß gefaßt, im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens, das die Lossetallinie zum Gegenstand haben würde, auch von der Klagebefugnis Gebrauch zu machen. Diese Entscheidung hat auch heute noch unverändert Gültigkeit.

Die ausschlaggebende Frage ist dabei nicht, wie lange eine gerichtliche Auseinandersetzung den geplanten Bau der A44 letztlich verzögern würde, denn auch eine alternative Planung, beispielsweise durch die Söhre, wäre vermutlich einer nach der allgemeinen Erfahrung zu erwartenden Klage ausgesetzt. Entscheidend ist vielmehr, ob die heutige Hessische Landesregierung begründet davon ausgehen kann, daß die Klage gegen die im Lossetal geplante Verlängerung der A44 auch tatsächlich abgewiesen wird, oder ob sie in Betracht ziehen muß, daß das Gericht auch der früheren Kritik der heute die Landesregierung tragenden Fraktionen der CDU und FDP folgen könnte. Zumindest die im Planungsverfahren sehr frühe politische Festlegung der bis 1999 gewählten Landesregierung auf den sogenannten Vorzugskorridor Lossetal wird nicht nur von den Gegner dieser Entscheidung als juristisch bedenklich eingeschätzt. Auch der heutige Verkehrsminister Posch hatte sich in diesem Sinne geäußert, dies allerdings zu einem Zeitpunkt, als sein Amtsvorgänger Klemm noch das Ministerium geleitet hatte. Sollte das Gericht der Klage der Gemeinde Kaufungen entsprechen, dann wäre das Land Hessen letztendlich gezwungen, auf eine der bereits untersuchten alternativen Linien zurückzugreifen, diese neu abzuwägen und darauf ein zweites Planfeststellungsverfahren mit einer dann veränderten Linienführung einzuleiten. Die Folge wäre ein zumindest von allen Beteiligten ungewollter Zeitverlust. Die Mitglieder der neuen Hessische Landesregierung werden daher einschätzen müssen, wie groß sie die Chancen einschätzten, mit einer Planung der aus dem Amt geschiedenen Landesregierung in einem gerichtlichem Verfahren bestehen zu können, obwohl sie diese Planung früher nicht zuletzt auch fachlich kritisiert hatten.

**Die Gemeindevertretung Kaufungen fordert die Hessische Landesregierung daher auf, die geplante Weiterführung der A44 durch das Lossetal noch einmal eingehend zu beraten und insbesondere das Abwägungsverfahren der bereits ermittelten Linien zu wiederholen.**