



Bürgerinitiative pro A 44 e.V.

1. Vorsitzender

Dr. Wolfram Glaß

Sensensteinstraße 2

34260 Kaufungen

1. Stellvertretender Vorsitzender

Achim Salzmann

2. Stellvertretender Vorsitzender

Lothar Siebert

Einwendungen gegen

die Planfeststellung

Neubau der A 44

VKE 12

AS Helsa Ost – AS Hess. Lichtenau West

gemäß öffentlicher Bekanntmachung vom 17.07.2008 im Mitteilungsblatt Helsa

Helsa, 08. September 2008

1. Einspruch

Planung und Realisierung verletzen uns schwer und unerträglich in unseren Rechten und rechtlich geschützten Interessen. Fristwährend erheben wir Einspruch gegen die Planfeststellung „Neubau der A 44 VKE 12 AS Helsa Ost – AS Hess. Lichtenau West“.

Unsere Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren (27.06.1997) und zur landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens (März 1998) sowie unsere Einwendung zu den ursprünglichen Planungsunterlagen der VKE 12 vom 5. Juni 2007 sind Bestandteil dieser Einwendungen und wir machen sie uns zu Eigen.

2. Verkehrliche Anbindung von Helsa

Die vorliegende Verkehrsprognose von MODUS CONSULT mit dem Horizont 2020 sagt für den Planfall eine Annahme des Verkehrs gegenüber der ursprünglichen Prognose voraus. Insbesondere sollen an der Anschlussstelle Helsa Ost nur 340 Schwerlaste und 2000 Kfz pro Tag die A44 verlassen bzw. auffahren.

Wir zweifeln diese Verkehrsmengenangabe an, sie ist viel zu niedrig angesetzt und wird schon heute übertroffen. Sollte die Autobahn wie geplant gebaut werden, wird sie große Verkehre nach und von Großalmerode über die B 451 anziehen und unerträgliche Verhältnisse im Ortskern Helsa schaffen.

Infolge der abschnittsweisen Planung ist es ja möglich, dass die VKE 12 Baurecht erlangt und gebaut wird, die VKE 11 aber nicht. Dieser Fall würde den Ort Helsa vollends ruinieren, da dann der Autobahnverkehr über die B 7 und B 451 zu- und abfließen müsste. Dieser Fall muss unbedingt

ausgeschlossen werden und wir fordern eine verbindliche Aussage darüber, dass VKE 11 und VKE 12 nur zusammen planfestgestellt werden oder aber gar nicht, was ja unsere Forderung ist.

3. Verkehrliche Betrachtung

Wie das Zahlenmaterial zeigt, würden beim Bau der A 44 durch das Lossetal die Menschen im Bereich Helsa- Waldhof von ca. 25.000 Kfz/ 24h mehr belastet werden. Diese Kraftfahrzeuge mit einem überproportionalem Lkw Anteil (19,7 % Tag/ 30,7 % Nacht (!)) werden dann zusätzlich Tag und Nacht im Lossetal fahren und die Bewohner, sowie Tiere und Pflanzen mit Lärm, Abgasen und Feinstaub belasten.

4. Belastung durch Lärm

Durch die Aufnahme neuer Schallschutzmaßnahmen (Erdwall und Steilwall Waldhof, Lärmschutzwand Helsa Ost) ist es den Planern gelungen, die Lärmbelastung *rechnerisch* unter die Immissionsgrenzwerte zu senken, obwohl einzelne berechnete Werte von 46 dB(A) Nacht gefährlich nahe an die Obergrenze 49 dB(A) heran reichen. Zu Fehlerbereichen bei der Rechnung und bei den Eingangsdaten werden keine Angaben gemacht, wir bezweifeln die Gültigkeit der errechneten Werte für den späteren tatsächlichen Verkehrslärm.

Wir verlangen als zusätzliche Sicherheit, dass ein lärm mindernder Belag von hoher Qualität (sog. Flüsterasphalt, 2-OPA) auf der freien Strecke zwischen Tunnelportal Helsa Ost und Tunnelportal Hirschhagen eingebaut wird und fordern eine verbindliche Festlegung dazu.

5. Belastung durch Schadstoffe

Wir zweifeln die Ergebnisse des neuen Gutachtens zu den verkehrsbedingten Immissionen (iMA Richter& Röckle) an. Es verwendet das Rechenprogramm LASAT, von dem in der Fachliteratur zu lesen ist, dass es auf die Wind- und Klimaverhältnisse in engen Tälern nicht anwendbar ist. Die Gutachter haben versucht, dieses Defizit durch Vorschalten von prognostischen Windmodellen wie METRAS-PCL zu heilen, unserer Meinung nach ist dies kein vernünftiges Vorgehen.

Wir bezweifeln, dass die meteorologischen Eingangsparameter die lokalen Verhältnisse im Lossetal wiedergeben. Zunächst werden Windmessdaten von der Station Witzenhausen (Bilstein) verwendet, die mit den lokalen Windverhältnissen wenig oder gar nichts zu tun haben, besonders wenn Hochdruckwetterlagen vorliegen. Das Tal zwischen Helsa und Hess.-Lichtenau stellt sich als ein enger Graben dar, in dem eine Linienquelle, nämlich die A44 in freier Lage, und zwei Tunnelportale (sie entlüften die Hälfte des Verkehrs in den Tunneln) als quasi Punktquellen die Schadstoffe emittieren. Was ist, wenn Inversionswetterlagen vorliegen, wie sie unserer Gegend keineswegs selten sind? Es wird an keiner Stelle auf Inversionshöhen, Mischungsschichthöhen und dergleichen eingegangen, also auf Wetterlagen, bei denen die Luft im Tal wie mit einem Deckel abgeschlossen ist und mit Schadstoffen vollläuft.

Es ist nie ein Versuch unternommen worden, solche Wetterverhältnisse einmal experimentell zu überprüfen, also Temperaturprofile und lokale Windströmungen zu messen, man vergleiche dazu die aufwendigen Gutachten zum Gewerbegebiet „Langes Feld“ in Kassel- Niederzwehren.

Die Wetterverhältnisse sind unserer Meinung nach höchst unzureichend geprüft worden. Wir verlangen die Einholung eines weiteren Gutachtens

zur Schadstoffausbreitung im Gebiet der VKE 12, das geeignete Eingangsdaten und geeignete Rechenmethoden verwendet.

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

Die BI pro A 44 fordert, dass der Abschnitt VKE 12 nicht planfestgestellt werden darf, bevor auch VKE 11 planfestgestellt wird.

Für VKE 11 soll ein neues lufthygienisches Gutachten erstellt werden. Erst wenn dieses Gutachten vorliegt, wird sich zeigen, ob dauerhafte Grenzwertüberschreitungen vorkommen. Für diesen Fall dürfte VKE 11 nicht gebaut werden.

Sollte VKE 12 dann bereits planfestgestellt sein, würde seitens der Behörden die Forderung gestellt für VKE 11 Baurecht zu erteilen, für die dann keine andere Trassenführung mehr möglich sei.

Um diese präjudizierende Wirkung zu VKE 11 zu verhindern, fordern wir, dass VKE 11 und VKE 12 gemeinsam planfestgestellt werden.

gez. Dr. Wolfram Glaß

Dr. Wolfram Glaß

Vorsitzender

gez. Achim Salzmänn

gez. Lothar Siebert

Dipl.- Ing. Achim Salzmänn

1. Stellvertretender Vorsitzender

Dipl.- Ing. Lothar Siebert

2. Stellvertretender Vorsitzender