



Abschließende Mitteilung

an das
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur

über die Prüfung

Planung der BAB A 44
vom Autobahndreieck Kassel-Ost
bis zur Anschlussstelle Helsa-Ost

Diese Prüfungsmittteilung enthält das abschließend im Sinne des § 96 Abs. 4 Satz 1 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Die Entscheidung über eine Weitergabe an Dritte bleibt dem Bundesrechnungshof vorbehalten.

Gz.: 39120-2010-0060 Stuttgart, 15.08.2014

Inhaltsverzeichnis		Seite
0	Zusammenfassung	3
1	Vorbemerkung	6
2	Allgemeines	6
2.1	Beschreibung der Maßnahme	6
2.2	Aktueller Stand der Planung	7
2.3	Verkehrsuntersuchungen	8
3	Linienführung der BAB A 44 von Kassel bis Niederkaufungen	9
3.1	Losselinie gemäß Linienbestimmung 1998	9
3.1.1	Planfeststellungsentwurf 2006 mit Trogbauwerk	9
3.1.2	Variantenuntersuchung 2010 mit Dammbauwerk und Brücken	11
3.2	Linienführung mit Ausbau der B 7 zur BAB A 44	12
3.3	Würdigung	14
3.4	Stellungnahme des BMVI	17
3.5	Abschließende Würdigung und Empfehlungen	18
4	Linienführung der BAB A 44 zwischen Oberkaufungen und Helsa	18
4.1	Losselinie gemäß Linienbestimmung 1998	18
4.2	Linienführung mit Ausbau der B 7 zur BAB A 44	19
4.3	Würdigung	21
4.4	Stellungnahme des BMVI	23
4.5	Abschließende Würdigung und Empfehlungen	23
5	Unbewirtschaftete Rastanlage südlich von Kaufungen	24
6	Trinkwasserschutzgebiet Brunnen Kohlenstraße	27
7	Grünbrücke zwischen Kaufungen und Helsa	30
7.1	Rechtliche Grundlagen	30
7.2	Planungen von Hessen Mobil	31
7.3	Würdigung	34
7.4	Stellungnahme des BMVI	35
7.5	Abschließende Würdigung und Empfehlungen	36
8	Tunnel Helsa	36

0 **Zusammenfassung**

Das Prüfungsamt des Bundes Stuttgart (Prüfungsamt) hat die Planungen zum Neubau der Bundesautobahn (BAB) A 44 vom Autobahndreieck Kassel-Ost bis zur Anschlussstelle Helsa-Ost geprüft. Es nahm hierzu bei der Oberen Landesbehörde der Hessischen Straßenbauverwaltung „Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement“ in Kassel (Hessen Mobil) örtliche Erhebungen vor. Das Prüfungsamt stellte im Wesentlichen fest:

- 0.1 Die bestehende Bundesstraße (B) 7 ist **zwischen Kassel und Kaufungen** autobahnähnlich ausgebaut und mit Seitenstreifen sowie Lärmschutzanlagen ausgestattet. Anstatt die bestehende Trasse der B 7 in diesem Bereich zu nutzen, beabsichtigt Hessen Mobil, die BAB A 44 nur 250 m südlich der B 7 auf freiem Feld neu zu bauen. Dafür sind u. a. teure Ingenieurbauwerke erforderlich. Die B 7 soll zurückgebaut werden. Das Prüfungsamt hält die bisherige Planung für unwirtschaftlich. Mit zusätzlichen konventionellen Lärmschutzmaßnahmen können auch bei der Nutzung der Trasse der B 7 alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Besondere verkehrliche, umweltfachliche oder städtebauliche Aspekte stehen einem Neubau der BAB A 44 auf der Trasse der B 7 nicht entgegen. Angesichts der möglichen Einsparung von mehr als 30 Mio. Euro empfiehlt das Prüfungsamt, der weiteren Planung der BAB A 44 zwischen Kassel und Kaufungen den Ausbau der Trasse der bestehenden B 7 zugrunde zu legen. **(Nr. 3)**
- 0.2 Hessen Mobil untersuchte für den Neubau der BAB A 44 **zwischen Oberkaufungen und Helsa** mehrere Varianten. Der Planfeststellungsentwurf aus dem Jahr 2006 sah vor, die BAB A 44 mit hohem technischem Aufwand in Hanglage parallel zur bestehenden zweistreifigen B 7 zu bauen. Im Gegensatz dazu nutzt eine Variante aus dem Jahr 2010 die Trasse der bestehenden B 7. Eine weitere Variante aus dem Jahr 2011 nutzt die bestehende Trasse zumindest teilweise. Damit sollte die Beeinträchtigung der Natur gemindert werden. Das Prüfungsamt geht davon aus, dass die Variante aus dem Jahr 2010 am ehesten den Interessen des Bundes entspricht. Sie vermeidet die hohen Kosten eines Neubaus der BAB A 44 in Hanglage und vermindert ökologische Risiken. Das Prüfungsamt empfiehlt, für die weitere Planung die Variante aus dem Jahr 2010 zu verwenden. Es schätzt, dass der Bund aufgrund der Nutzung der Trasse der B 7 für den Neu-

bau der BAB A 44 in diesem Abschnitt bis zu 5 Mio. Euro einsparen kann. **(Nr. 4)**

- 0.3 Die neue BAB A 44 soll durch ein Trinkwasserschutzgebiet verlaufen. Hessen Mobil plante deshalb, den darin vorhandenen Brunnen zu schließen und durch neue Brunnen an anderer Stelle zu ersetzen. Die Verlegung ist nach den gültigen Richtlinien nicht erforderlich. Denn beim Neubau der BAB A 44 kann baulich ein ausreichender Schutz des Brunnens sichergestellt werden. Alternativ kann die Trinkwasserversorgung über das bereits bestehende Angebot in der Region Kassel gewährleistet werden. Das Prüfungsamt hält deshalb die Verlegung des Brunnens für nicht gerechtfertigt und bittet darauf zu verzichten. Bei einer Aufgabe des Brunnens sind die vorhandenen Alternativen zur Trinkwasserversorgung zu prüfen. **(Nr. 6)**
- 0.4 Hessen Mobil hielt weiter am Bau einer 80 m breiten Grünbrücke für 7 Mio. Euro zwischen Kaufungen und Helsa fest, obwohl die Ergebnisse der bislang vorliegenden Gutachten zu den Tiervorkommen dies nicht rechtfertigen. So ist u. a. das Vorkommen gefährdeter Tierarten in stabilen Populationen nicht zweifelsfrei nachgewiesen. Zudem schränken unmittelbar nördlich der Grünbrücke querende Trassen (Wirtschaftswege, Straße und Bahnlinie) einen möglichen Populationsaustausch weiter ein. Wesentliche Anforderungen der Richtlinien an den Bau der Grünbrücke sind damit nicht erfüllt. Deshalb legt das Prüfungsamt nahe, auf den Bau einer Grünbrücke in diesem Abschnitt der BAB A 44 zu verzichten. **(Nr. 7)**
- 0.5 Westlich der Ortschaft Helsa ist für die BAB A 44 der Neubau eines Tunnels in bergmännischer Bauweise vorgesehen. Hessen Mobil legte der Planung des Tunnels Helsa eine Verkehrsbelastung von 41 200 Kfz/24h und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde. Aktuell wird demgegenüber für den Tunnel eine Verkehrsbelastung von nur 29 200 Kfz/24h prognostiziert. Zudem soll den Vorgaben des Bundesministeriums entsprechend die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Tunnel nur 80 km/h betragen. Hessen Mobil hat die Tunnelplanung zu überarbeiten. Aufgrund der gegenwärtig anhaltenden Kostensteigerungen im bergmännischen Tunnelbau erwartet das Prüfungsamt zudem, dass Hessen Mobil die Kostenberechnung für den Tunnel umgehend aktualisiert. **(Nr. 8)**

- 0.6 Das BMVI ist in seiner Stellungnahme auf die vom Prüfungsamt bemängelten Punkte eingegangen. Es hat bei der Hessischen Straßenbauverwaltung weitere Erläuterungen und Untersuchungen eingefordert. Zu **Nr. 3** hat das BMVI die bisherigen Planungen für den ortsfernen Neubau der BAB A 4 – im Gegensatz zur vom Prüfungsamt empfohlenen B 7-Ausbauvariante – weiter für wirtschaftlich und gerechtfertigt gehalten. Zu **Nr. 4** ist das BMVI dem Prüfungsamt darin gefolgt, zumindest für einen Teilabschnitt der neuen BAB A 44 die B 7-Ausbauvariante vorzusehen. Den Forderungen des Prüfungsamtes zu **Nr. 6** und **Nr. 8** ist das BMVI vollständig nachgekommen. Zu **Nr. 7** hat das BMVI entschieden, die Breite der geplanten Grünbrücke um 30 m zu reduzieren.
- 0.7 Das Prüfungsamt begrüßt die Zustimmung des BMVI zu **Nr. 4** (teilweise), **Nr. 6**, **Nr. 7** und **Nr. 8**. Dadurch können nach Schätzung des Prüfungsamtes bis zu 6,5 Mio. Euro für den Bund eingespart werden. Die Stellungnahme zu **Nr. 3** und **Nr. 4** – mit der das BMVI zum größten Teil an der vorhandenen Planung zum ortsfernen Neubau der BAB A 44 festhält – nimmt das Prüfungsamt zur Kenntnis. Im Einvernehmen mit dem Bundesrechnungshof schließt das Prüfungsamt die Prüfung mit ergänzenden Hinweisen ab. Es bittet, diese bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

1 Vorbemerkung

Das Prüfungsamt des Bundes Stuttgart (Prüfungsamt) hat die Planungen zum Neubau der Bundesautobahn (BAB) A 44 vom Autobahndreieck (AD) Kassel-Ost bis zur Anschlussstelle (AS) Helsa-Ost geprüft. Es nahm hierzu im Jahr 2011 örtliche Erhebungen bei der Hessischen Straßenbauverwaltung in der Oberen Landesbehörde „Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement“ in Kassel (Hessen Mobil)¹ vor.

Wegen der übergeordneten Bedeutung der Feststellungen zu diesem Vorhaben wendet sich das Prüfungsamt mit der vorliegenden Prüfungsmittelung im Einvernehmen mit dem Bundesrechnungshof an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)².

Das Prüfungsamt hat die in der Prüfungsmittelung dargestellten Sachverhalte vorab mit Hessen Mobil und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL)³ abgestimmt.

Die vorliegende abschließende Prüfungsmittelung berücksichtigt die Stellungnahmen des BMVI zu den Prüfungsfeststellungen des Prüfungsamtes.

Soweit nichts anderes angegeben ist, werden in den nachfolgenden Feststellungen ausschließlich Brutto-Beträge genannt.

2 Allgemeines

2.1 Beschreibung der Maßnahme

Der Neubau der BAB A 44 von Kassel bis Herleshausen ist Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 15 und dient dem Lückenschluss zwischen den vorhandenen Bundesautobahnen BAB A 44 Dortmund-Kassel und BAB A 4 Herleshausen/Eisenach-Görlitz.

Mit dem Neubau der BAB A 44 soll die Leistungsfähigkeit der Verbindung von Kassel bis Eisenach verbessert werden. Die Trasse der neuen BAB A 44 orientiert sich am Verlauf der in diesem Bereich vorhandenen Bundesstraßen B 7 und B 400.

¹ Bis Dezember 2011: Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel (ASV Kassel).

² Bis Dezember 2013: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

³ Bis Januar 2014 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL).

Der Neubau der BAB A 44 ist insgesamt 69,4 km lang und in zehn Teilabschnitte – sogenannte Verkehrskosteneinheiten (VKE) – unterteilt (siehe Abb. 1). Die Gesamtbaukosten betragen 1,6 Mrd. Euro.

Für die Planung des 39,7 km langen Abschnittes Kassel-Waldkappel (VKE 11 bis VKE 33) war Hessen Mobil in Kassel zuständig. Den 29,7 km langen Abschnitt Waldkappel-Herleshausen (VKE 40.1 bis VKE 60) plante bis Mitte 2009 Hessen Mobil in Eschwege.

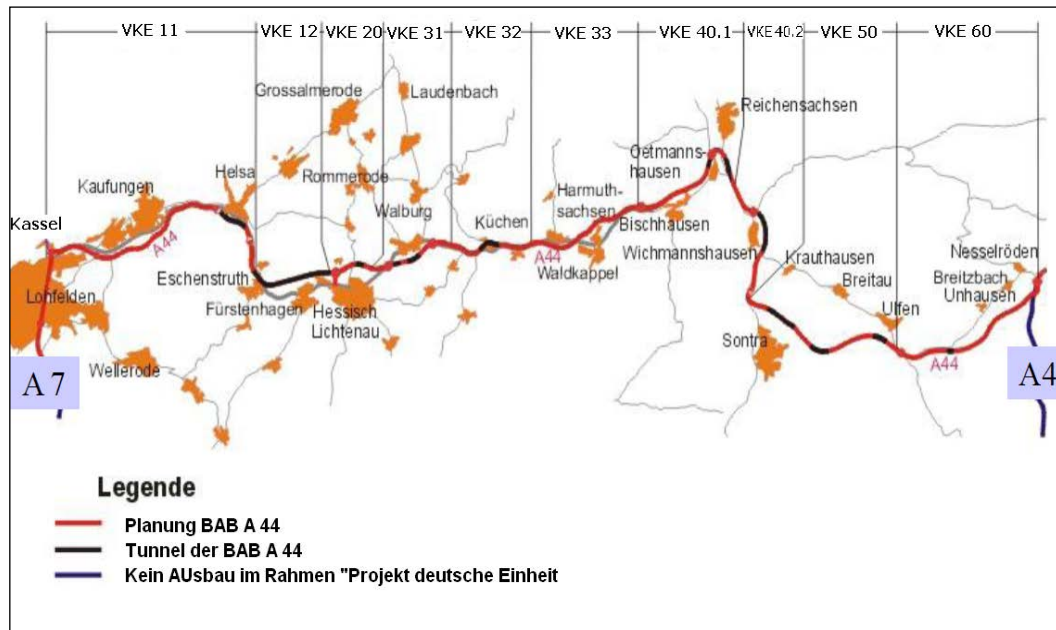


Abb. 1: Neubau der BAB A 44 zwischen Kassel und Herleshausen

Gegenstand der Prüfung ist die VKE 11. Der Abschnitt beginnt am künftigen AD Kassel-Ost (BAB A 7), umfährt die Gemeinde Kaufungen im Süden und endet im Bereich der AS Helsa-West. Die Gesamtkosten der VKE 11 betragen nach den bisherigen Planungen der Straßenbauverwaltung 224 Mio. Euro. Darin sind die Grunderwerbskosten mit 10,8 Mio. Euro enthalten.

2.2 Aktueller Stand der Planung

Das BMVI schloss das Linienbestimmungsverfahren für die VKE 11 im Jahr 1998 mit der Festlegung auf die sogenannte „Losselinie“ ab. Die Losse ist ein teilweise renaturierter Bachlauf, der im Bereich der geplanten Linienführung der Neubautrasse der BAB A 44 liegt.

Das BMVI erteilte seinen Gesehenvermerk zum Vorentwurf im Februar 2006. Daraufhin beantragte Hessen Mobil die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Im Sommer 2006 leitete das Regierungspräsidium Kassel (Regierungspräsidium) das Anhörungsverfahren ein. Das Regierungspräsidium

konnte das Anhörungsverfahren bislang nicht abschließen. Nach Sichtung und Prüfung der umfangreichen Einwendungen ist ein Planänderungsverfahren beabsichtigt. Das HMWEVL ging nach eigenen Angaben davon aus, dem BMVI bis Ende 2011 eine überarbeitete Planung zur erneuten Erteilung eines Gesehenvermerkes vorlegen zu können.

2.3 Verkehrsuntersuchungen

Den Antragsunterlagen zur Planfeststellung der VKE 11 lagen die Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 1998 zugrunde. Diese ging von einer täglichen Verkehrsbelastung auf der BAB A 44 von bis zu 58 900 Kfz/24h für das Prognosejahr 2015 aus.

Hessen Mobil ließ im Jahr 2007 von einem Ingenieurbüro eine Prognose für das Prognosejahr 2020 (Dimensionierungsprognose 2020) erstellen. Die Dimensionierungsprognose 2020 basierte auf Erhebungen aus dem Jahr 2004. Sie prognostizierte für das Jahr 2020 eine tägliche Verkehrsbelastung von bis zu 42 900 Kfz/24h auf der BAB A 44.

Im Jahr 2010 ließ Hessen Mobil die Dimensionierungsprognose 2020 für das Prognosejahr 2025 (Dimensionierungsprognose 2025) fortschreiben. Der Dimensionierungsprognose 2025 lagen Analysedaten und Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2009 zugrunde. Davon ausgehend ermittelte das Ingenieurbüro zunächst einen sogenannten Analysezustand für das Jahr 2009 und darauf aufbauend die täglichen Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2025. Die Dimensionierungsprognose 2025 prognostizierte für das Jahr 2025 eine tägliche Verkehrsbelastung von bis zu 41 900 Kfz/24h auf der BAB A 44 (siehe Abb. 2).

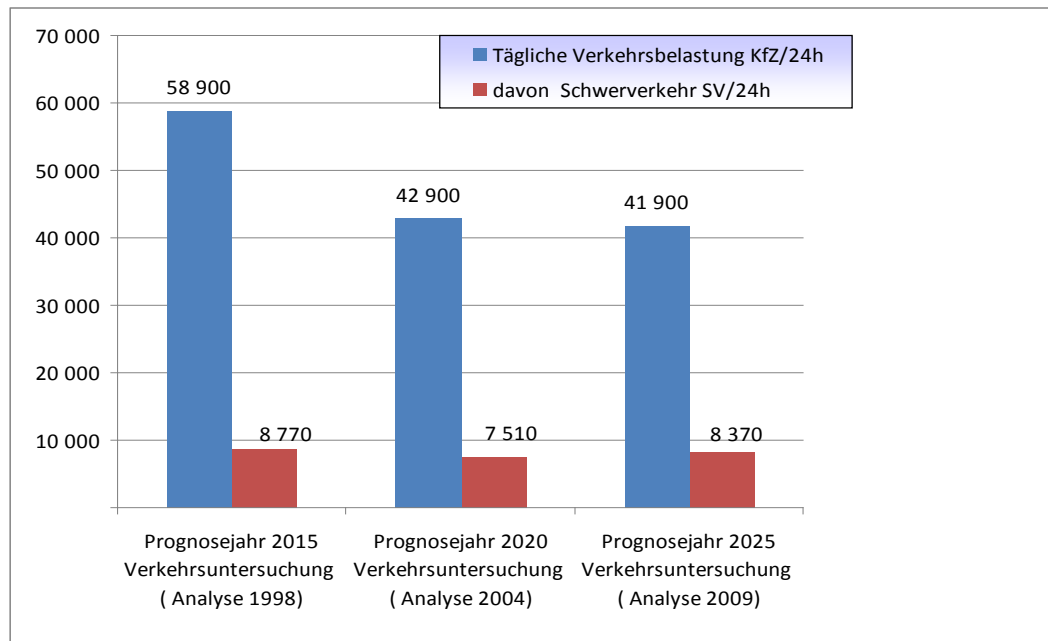


Abb. 2: Verkehrsbelastungen auf der BAB A 44 im Bereich östlich von Kassel

3 Linienführung der BAB A 44 von Kassel bis Niederkaufungen

3.1 Losselinie gemäß Linienbestimmung 1998

3.1.1 Planfeststellungsentwurf 2006 mit Trogbauwerk

Hessen Mobil legte seinen Planungen für den Planfeststellungsentwurf im Jahr 2006 die im Jahr 1998 vom BMVI festgelegte Losselinie zugrunde. Dementsprechend sah Hessen Mobil vor, die neue BAB A 44 von Beginn der VKE 11 östlich von Kassel bis westlich von Kaufungen auf der vorhandenen Trasse der vierstreifig ausgebauten B 7 zu führen.

Westlich vor dem Ortsteil Niederkaufungen schwenkt die BAB A 44 von der Trasse der B 7 nach Süden ab. Nach Überquerung des renaturierten Bachlaufes der Losse unterquert die BAB A 44 mit einem 690 m langen Trogbauwerk die Kreisstraßen (K) 5 (Leipziger Straße) und K 10. Im weiteren Verlauf umfährt die BAB A 44 die Ortsteile Niederkaufungen und Oberkaufungen.

Ab der vorgenannten Verschwenkung nach Süden verläuft die neue BAB A 44 in einem Abstand von maximal 250 m südlich zur vorhandenen vierstreifigen Trasse der B 7 (siehe Abb. 3).

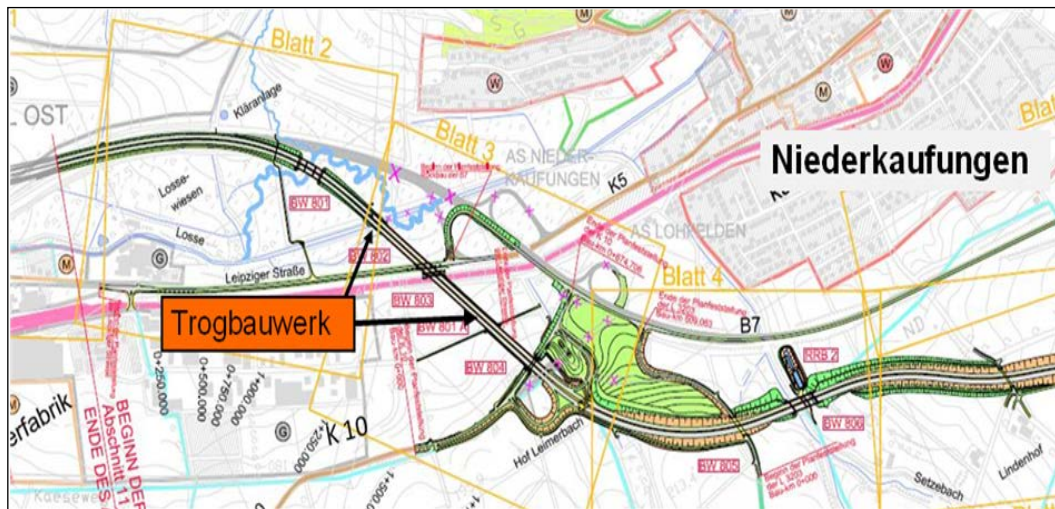


Abb. 3: Lageplan BAB A 44 bei Niederkaufungen (Planfeststellungsentswurf 2006)

Die bestehende B 7 wurde von Kassel bis östlich von Kaufungen im Jahr 1978 vierstreifig ausgebaut und ist mit Lärmschutzanlagen ausgestattet (siehe Abb. 4 und Abb. 5). Den Planungen von Hessen Mobil zufolge wird die B 7 nach dem Neubau der BAB A 44 teilweise zurückgebaut.



Abb. 4: Vierstreifig ausgebaut B 7



Abb. 5: Lärmschutzanlagen der B 7

Seinen Lärmberechnungen für das Prognosejahr 2015 legte Hessen Mobil eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 50 000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 8 400 Kfz/24h zugrunde.

Um die Lärmschutzgrenzwerte im Bereich südlich von Kaufungen einzuhalten, sah der Planfeststellungsentswurf aus dem Jahr 2006 neben dem Trogbauwerk, das aufgrund seiner Bauweise zum Lärmschutz beiträgt, weitere Lärmschutzanlagen (Geländemodellierungen und Erdwälle) mit einer Gesamtlänge von 4 600 m vor. Gemäß den Antragsunterlagen zur Planfeststellung aus dem Jahr 2006 schätzte Hessen Mobil die Kosten des Trogbauwerkes im Lossetal auf 30,9 Mio. Euro.

Die geplante BAB A 44 verläuft im Bereich der Verschwenkung von der B 7 am Rande des FFH-Gebietes „Lossewiesen bei Niederkaufungen“ (siehe Abb. 6).

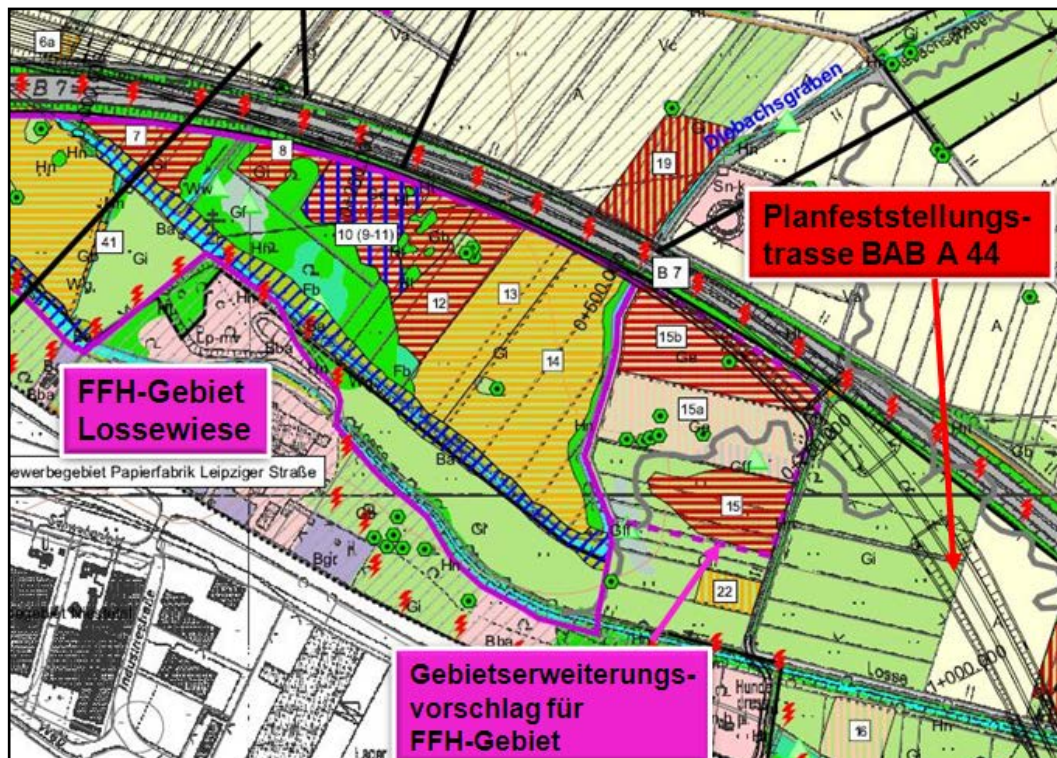


Abb. 6: Lageplan FFH-Gebiet „Lossewiesen bei Niederkaufungen“

In einer Verträglichkeitsprüfung gemäß FFH-Richtlinie untersuchte ein Gutachter im Auftrag von Hessen Mobil im Jahr 2006 die Auswirkungen des geplanten Neubaus der BAB A 44 auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes. Er stellte zusammenfassend fest, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes zu erwarten seien. Der Gutachter führte aus, dass geringe Flächen einer in Frage stehenden FFH-Gebietserweiterung (Vermehrungshabitate) für den Bau der BAB A 44 in Anspruch genommen würden. Er war der Auffassung, dass dies jedoch keine erhebliche Beeinträchtigung der Gebietserweiterungsfläche darstelle. Nach Angaben des Regierungspräsidiums könne eine abgestimmte Planung die Struktur des FFH-Gebietes soweit verbessern, dass eine Gebietserweiterung nicht mehr notwendig sei.

3.1.2 Variantenuntersuchung 2010 mit Dammbauwerk und Brücken

Hessen Mobil entwickelte die Planungen zum Trogbauwerk (siehe Nr. 3.1.1) weiter und schätzte seit dem Jahr 2010 die Kosten des Trogbauwerkes auf 50 Mio. Euro. Aufgrund der Kostenerhöhung beabsichtigte Hessen Mobil deshalb ab dem Jahr 2010, die BAB A 44 statt in einem Trogbauwerk alternativ auf einem Damm mit mehreren Brückenbauwerken durch das Lossetal zu führen (siehe Abb. 7).

Das Dammbauwerk mit den Brückenbauwerken weist gegenüber dem Trogbauwerk etwas höhere Lärmemissionen (höhere Beurteilungspegel gemäß den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)) auf.

Alle Immissionsgrenzwerte im Bereich Niederkaufungen werden bei beiden Varianten durch Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen sowohl tagsüber als auch in der Nacht eingehalten. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen seien nicht notwendig.

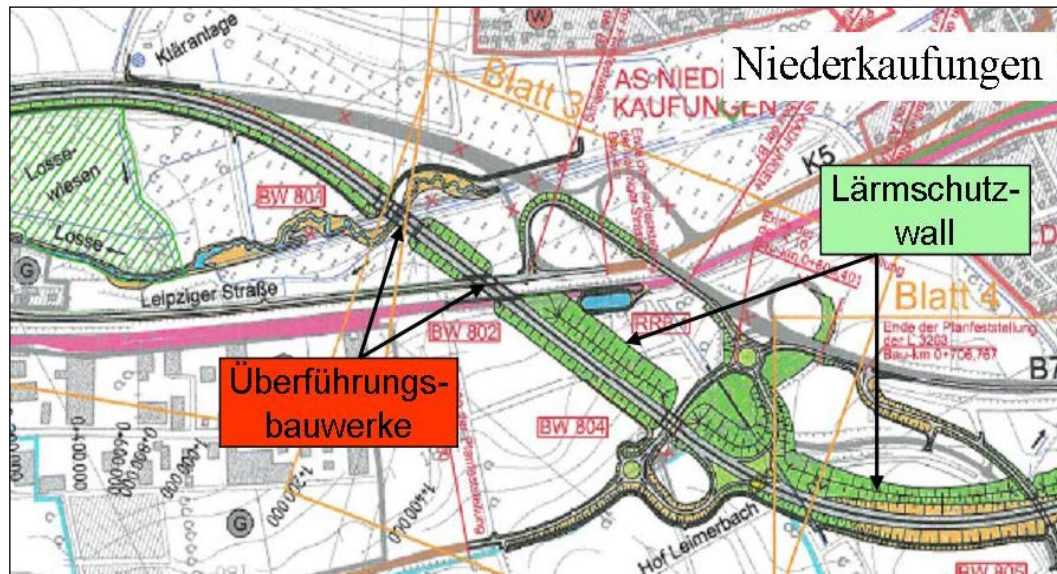


Abb. 7: Lageplan BAB A 44 bei Niederkaufungen (Variantenuntersuchung 2010)

3.2 Linienführung mit Ausbau der B 7 zur BAB A 44

Hessen Mobil untersuchte ab dem Jahr 2009 im Zusammenhang mit einer Alternativbetrachtung im Sinne des FFH-Rechtes ergänzend eine Linienführung für den Neubau der BAB A 44, die einen Ausbau der Trasse der bestehenden vierstreifigen B 7 vorsah. Im ursprünglichen – dem Linienbestimmungsverfahren aus dem Jahre 1998 vorausgegangenem – Raumordnungsverfahren wurde der Ausbau der Trasse der B 7 zur BAB A 44 frühzeitig ausgeschieden. Demgegenüber wurde die von der Ortslage abgerückte Trassenführung der BAB A 44 unter Berücksichtigung der Schutzgüter Verkehr, Raumordnung, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit am günstigsten bewertet.

Der Ausbau der B 7 verzichtet im Gegensatz zu der Trassenführung der Raumordnung südwestlich von Niederkaufungen auf die Verschwenkung der BAB A 44 nach Süden. Stattdessen verläuft die BAB A 44 weiter auf der Trasse der vorhandenen B 7 und verschwenkt erst nach der Querung der Bahnlinie nach Süden (siehe Abb. 3 und Abb. 8).

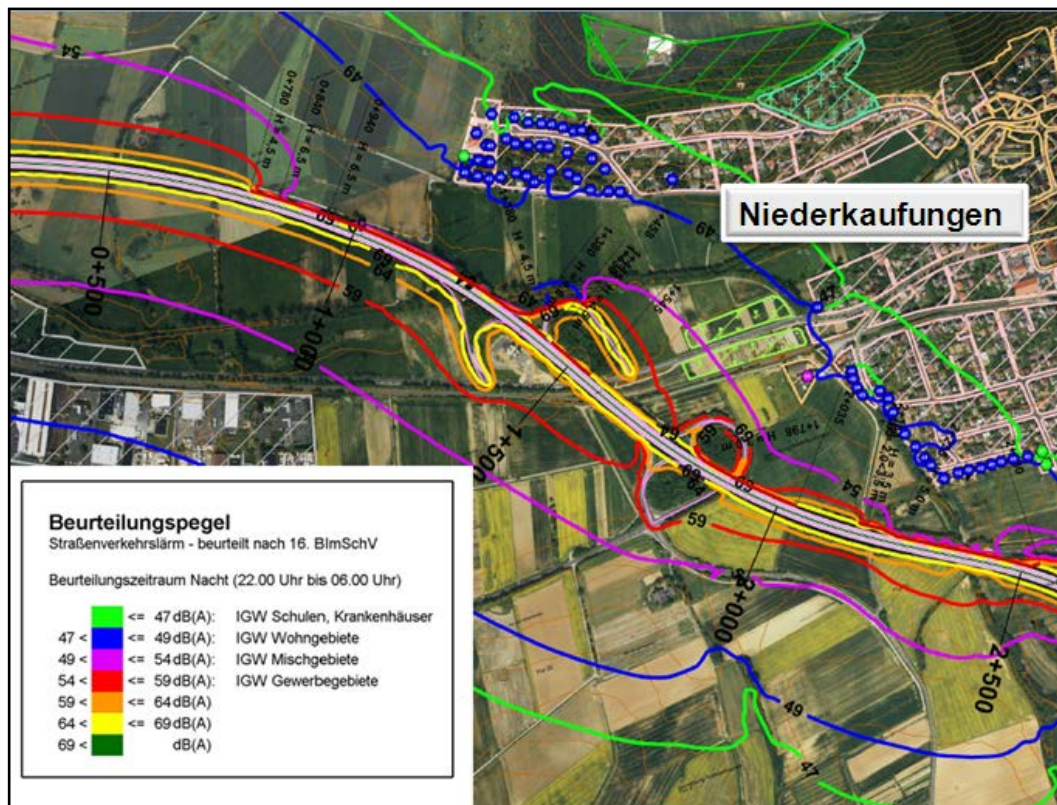


Abb. 8: Linienführung der BAB A 44 auf der Trasse der bestehenden B 7 mit Isophonen

Hessen Mobil schätzte für den Ausbau der B 7 ab, welche lärm- und luftschadstofftechnischen Maßnahmen erforderlich sind, um mit dieser Variante der Linienführung die Vorgaben der geltenden Richtlinien einhalten zu können. Den Abschätzungen zum Lärmschutz legte Hessen Mobil die Dimensionierungsprognose 2020 zugrunde.

Hessen Mobil ging davon aus, dass mit umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen – wie z. B. Bau von Lärmschutzwänden und Einbau von offenporigem Asphalt – die Immissionsgrenzwerte in den Siedlungsbereichen von Niederkaufungen vollständig eingehalten werden. Darüber hinausgehende passive Lärmschutzmaßnahmen seien nicht notwendig.

Aus verkehrlicher Sicht bewertete Hessen Mobil gemäß ihres Alternativenvergleichs aus dem Jahr 2009 den Ausbau der B 7 zur BAB A 44 gegenüber einer Verschwenkung nach Süden

- „bei der Anbindung an das untergeordnete Netz,
- bei der Führung der Umleitungsstrecke sowie
- der Erschwernisse beim Bau

etwas ungünstiger“. Dennoch erfülle der Ausbau der B 7 die verkehrlichen Ziele.

Aus umweltfachlicher Sicht sowie unter dem Aspekt der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten hielt Hessen Mobil den Ausbau der B 7 für geeignet. Insbesondere vor dem Hintergrund der geringeren Kosten sah Hessen Mobil – auch in Diskussionen innerhalb der Straßenbauverwaltung – einige Vorteile für den Ausbau der B 7.

Im Zuge der Sachverhaltsabstimmung wies Hessen Mobil darauf hin, dass sie einen Ausbau der B 7 nunmehr nachteiliger bewerte. So seien bei dieser Variante die bestehenden Brücken über die Leipziger Straße und die Bahnlinie zu verbreitern, um Platz für notwendige Verflechtungs- und Verteilungsspuren zu schaffen. Diese seien aufgrund der dichten Folge der Anschlussstellen erforderlich.

Nach eigenen Angaben verfolgt Hessen Mobil den Ausbau der B 7 nicht mehr weiter. Im Raumordnungsverfahren sei dem Ortsteil Niederkaufungen eine von der Bebauung abgerückte Linienführung in Aussicht gestellt worden. Ein Abweichen von dieser Linie sei nach Abwägung aller Belange nicht durchsetzbar.

Durch ihre detaillierten Untersuchungen (u. a. FFH-Verträglichkeitsprüfung, Artenschutzbeitrag und lärmtechnische Berechnungen) bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen sieht Hessen Mobil die damalige Abwägung des Raumordnungsverfahrens auch bei der aktuellen Planung mit abgerückter Trassenführung als bestätigt an. Mit der abgerückten Trassenführung sei Hessen Mobil darüber hinaus dem Trennungsgebot des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetzes⁴ nachgekommen, der auf eine Lärmvorsorge unterhalb der Lärmgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) abziele.

3.3 Würdigung

Das Prüfungsamt konnte nicht nachvollziehen, dass die Straßenbauverwaltung angesichts der absehbaren erheblichen Kostensteigerungen für den Neubau der BAB A 44 im Abschnitt östlich von Kassel bis Niederkaufungen weiter an der Linienführung des Planfeststellungsentwurfes aus dem Jahr 2006 festhält.

Die bestehende B 7 einschließlich der Brückenbauwerke ist in diesem Abschnitt vierstreifig mit Standstreifen ausgebaut. Die B 7 in Teilabschnitten – zugunsten eines Neubaus der BAB A 44 auf freiem Feld in nahezu paralleler Lage und

⁴ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz).

höchstens 250 m Entfernung – zurückzubauen, hielt das Prüfungsamt für unwirtschaftlich. Denn gerade das Verschieben der Trasse der BAB A 44 nach Süden erfordert neue, besonders kostenintensive Ingenieurbauwerke. Hohe Kosten für den Bund sah das Prüfungsamt dabei für beide der auf der Planfeststellungstrasse bisher geplanten Bauwerksvarianten (Trog- bzw. Damm-/Brückenbauwerke).

Zwar wurde der Neubau der BAB A 44 auf der Trasse der B 7 im Raumordnungsverfahren 1998 aus Lärmschutzgründen ausgeschlossen. An dem damaligen Ausschluss festzuhalten, hielt das Prüfungsamt aber angesichts der neuen Entwicklungen und Erkenntnisse nicht mehr für sachgerecht. Denn seit dem Jahr 1998 haben sich u. a. Qualität und Einsatzmöglichkeiten von lärmindernden Fahrbahnbelägen deutlich erhöht. Zudem haben sich die prognostizierten Verkehrsbelastungen für die BAB A 44 seit der Verkehrsuntersuchung 1998 (Prognosehorizont 2015: 59 000 Kfz/24h) im Vergleich zur aktuellen Dimensionierungsprognose 2025 aus dem Jahr 2010 (41 900 Kfz/24h) deutlich reduziert (siehe Nr. 2.3).

Nach Auffassung des Prüfungsamtes ist unter den aktuellen Bedingungen der Ausschluss eines Ausbaus der B 7 aus Gründen des Lärmschutzes deshalb nicht gerechtfertigt. Das Prüfungsamt sah sich in seiner Auffassung durch die aktuellen Untersuchungen von Hessen Mobil zum Lärmschutz der BAB A 44 auf der Trasse der B 7 bestätigt, wonach der Lärmschutz mit konventionellen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden kann.

Auch wenn das Regierungspräsidium bisher eine Gebietserweiterung des FFH-Gebietes Lossewiesen für nicht erforderlich hält, ist nicht auszuschließen, dass im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens Dritte (z. B. Naturschutzverbände) eine Gebietserweiterung einfordern und dies ggf. gerichtlich durchzusetzen versuchen. Selbst wenn es in diesem Fall zulässig sein sollte, in die Gebietserweiterungsfläche während der Bauzeit einzugreifen, muss dafür zu Lasten des Bundes ein Ausgleich geleistet werden.

Die Ansicht von Hessen Mobil, der Ausbau der B 7 ließe sich nach den Festlegungen im Raumordnungsverfahren und aus Lärmschutzgründen nicht durchsetzen, teilt das Prüfungsamt daher nicht. Insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Kostensteigerungen für neue Trog- bzw. Damm-/Brückenbauwerke bei einer nur unwesentlichen Verschiebung der Trasse der BAB A 44 nach Süden

überwiegt das Interesse des Bundes, unnötige Ausgaben im Bereich des Bundesfernstraßenbaus zu vermeiden. Nach Ansicht des Prüfungsamtes ist es auch unter Verweis auf § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht zu rechtfertigen, dass Aufwendungen für die Lärmvorsorge unterhalb der Lärmschutzgrenzwerte zu Lasten des Bundes vorgenommen werden.

Bedingt durch den langen Zeitraum (13 Jahre) seit Abschluss des Raumordnungsverfahrens sieht es das Prüfungsamt als vertretbar an, von den damals getroffenen Festlegungen abzuweichen. Das Prüfungsamt weist darauf hin, dass das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ein verwaltungsinterner – also von Dritten und Gemeinden nicht angreifbarer – Vorschlag (gutachterliche Beurteilung, landesplanerische Stellungnahme) ist. Bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens ist dieser Vorschlag von der zuständigen Behörde im Rahmen des jeweiligen Fachplanungsverfahrens zu berücksichtigen. Eine strikte Bindungswirkung entfaltet der Vorschlag nicht.⁵

Eine Erweiterung der bestehenden Brückenbauwerke der B 7 hält das Prüfungsamt bei der Ausbauvariante der B 7 entgegen der Auffassung von Hessen Mobil für nicht erforderlich. Die dicht aufeinanderfolgenden Anschlussstellen können zusammengefasst werden. Das Prüfungsamt ging davon aus, dass das nachgeordnete Straßennetz entsprechend angepasst werden kann.

Das Prüfungsamt schätzte, dass der Bund mit dem Neubau der BAB A 44 auf der Trasse der B 7 im Abschnitt zwischen Kassel und Kaufungen 30 bis 40 Mio. Euro einsparen kann.

Das Prüfungsamt empfahl, den Ausbau der B 7 zur BAB A 44 im Abschnitt östlich von Kassel nach Niederkaufungen unter Nutzung der bestehenden Brückenbauwerke der B 7 in das beabsichtigte Planänderungsverfahren einzubringen. Das Prüfungsamt hielt dies auch deshalb für möglich, weil das Regierungspräsidium das aktuelle, seit dem Jahr 2006 laufende Anhörungsverfahren bislang noch nicht abschließen konnte. Das Prüfungsamt geht davon aus, dass der Ausbau der B 7 nach Abwägung aller zulassungsrelevanten Kriterien und Schutzgüter insgesamt besser als der ursprüngliche Planfeststellungsentwurf 2006 zu bewerten ist.

⁵ Siehe Bundesfernstraßengesetz: Kommentar/ 5. völlig neubearbeitete Auflage, Vorbemerkung zu §§ 16 bis 17a „Die Planung von Bundesfernstraßen“ Rdnr. 15.

Um in der Öffentlichkeit eine bessere Akzeptanz für den Ausbau der bestehenden Trasse der B 7 zu erreichen, sollte der weiteren Planung die geringeren Verkehrsbelastungen der aktuellen Dimensionierungsprognose 2025 zugrunde gelegt werden.

Das Prüfungsamt bat um Stellungnahme und um Mitteilung des Veranlassten. Es bat, in der Stellungnahme auch darauf einzugehen, welche Kosten für den Bund für Maßnahmen zur Lärmvorsorge entstehen, die über die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung hinausgehen.

3.4 Stellungnahme des BMVI

Das BMVI hat zusammenfassend mitgeteilt, weiter an dem von der Straßenbauverwaltung gewählten ortsfernen Neubau der BAB A 44 festhalten zu wollen.

Bei der B 7-Ausbauvariante hat das BMVI eine bloße Ertüchtigung der bestehenden Brücken der B 7 für unwirtschaftlich gehalten, weil deren Restnutzungsdauer nicht mehr lang genug sei. Für die B 7-Ausbauvariante seien deshalb die bestehenden Brücken durch neue zu ersetzen. Damit sei die B 7-Ausbauvariante teurer als der ortsferne Neubau der BAB A 44. Eine Nachrechnung der bestehenden Brücken oder eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung habe es nicht durchgeführt. Die bestehenden Bauwerke würden erst dann eingehend überprüft, wenn die B 7-Ausbauvariante im weiteren Verfahrensablauf in den Fokus rücken sollte.

Die B 7-Ausbauvariante sei im Raumordnungsverfahren im Jahr 1998 aus Lärmschutzgründen ausgeschlossen worden. Deshalb sei die B 7-Ausbauvariante – selbst unter Berücksichtigung der vom Prüfungsamt angenommenen geringeren Verkehrsbelastungen und dem Einsatz von offenporigem Asphalt – vor Ort nicht durchsetzbar.

Das BMVI hat eingeräumt, dass die aktuell prognostizierte Verkehrsbelastung (Dimensionierungsprognose 2025) für die BAB A 44 rückläufig sei. Die rückläufige Verkehrsbelastung habe den Planungen auch zugrunde gelegen. In einigen Monaten werde die Straßenverkehrsprognose 2030 vorliegen. Die neue Prognose würde die bislang angenommenen Verkehrsbelastungen für die BAB A 44 bestätigen.

3.5 Abschließende Würdigung und Empfehlungen

Die Ausführungen des BMVI zur Wirtschaftlichkeit des ortsfernen Neubaus der BAB A 44 überzeugen das Prüfungsamt nicht vollständig – zumal das BMVI und die Hessische Straßenbauverwaltung bisher auf eine eingehende Untersuchung wesentlicher Bestandsbauwerke der B 7-Ausbauvariante verzichtet haben. Das Prüfungsamt hält die Verkehrsentwicklung für weiter rückläufig. Denn in der Region nimmt die Bevölkerungszahl ebenfalls ab. Das Prüfungsamt hält daher die B 7-Ausbauvariante bei höherer Wirtschaftlichkeit weiter für die kostengünstigere Lösung.

Angesichts der vorherrschenden regionalen Widerstände gegen den Bau der BAB A 44 bleibt überdies abzuwarten, ob der vom BMVI und von der Hessischen Straßenbauverwaltung favorisierte ortsferne Neubau der BAB A 44 im Planfeststellungsverfahren tatsächlich durchsetzbar sein wird.

Das Prüfungsamt empfiehlt dem BMVI abschließend, seine Sichtweise zum Neubau der ortsfernen Trasse nochmals zu überdenken.

4 Linienführung der BAB A 44 zwischen Oberkaufungen und Helsa

4.1 Losselinie gemäß Linienbestimmung 1998

Hessen Mobil sah in seinen Antragsunterlagen zur Planfeststellung 2006 vor, zwischen den Gemeinden Kaufungen und Helsa die BAB A 44 auf einer Trasse südlich parallel zur bestehenden B 7 in einer Hanglage zu erstellen (siehe Abb. 9). Die Hangflanke ist in diesem Bereich verhältnismäßig steil, so dass die Längsneigung der BAB A 44 in Richtung Lossetal abfällt. Für die Steigungsstrecke in Fahrtrichtung Kassel sah Hessen Mobil deshalb einen Zusatzfahrstreifen vor.

Aufgrund der topographischen Situation ist im Bereich der Trasse eine 1 030 m lange Stützwand im Mittelstreifen in Kombination mit einer 690 m langen Stützmauer südlich der geplanten Autobahn sowie die Verlegung eines Teiches notwendig. Ein geologisches Gutachten hielt einen hohen technischen Aufwand im Bereich der Hangflanke (Rutschhang) für erforderlich. Das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG)⁶ wies darauf hin, dass beim Bau

⁶ Bis zum 01.01.2000: Hessisches Landesamt für Bodenforschung (HLFB).

der B 7 keine Rutschungen aufgetreten seien.⁷ Baugrunderkenntnisse direkt im Bereich der 10 bis 20 m hohen Böschungseinschnitte liegen Hessen Mobil bisher nicht vor.

Der Planfeststellungsentswurf 2006 sah weiter vor, die Fahrbahn der bestehenden B 7 zwischen Kaufungen und Helsa bis auf eine Breite von 6,5 m zurückzubauen und zu rekultivieren. Eine geplante Grünbrücke sollte sowohl die bestehende B 7 als auch die neue BAB A 44 überführen (siehe Abb. 9).

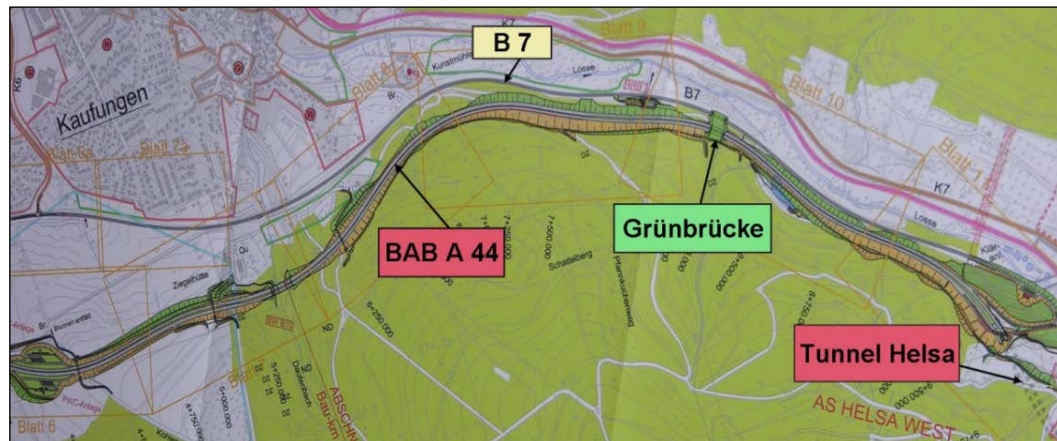


Abb. 9: Trassenverlauf der BAB A 44 zwischen Kaufungen und Helsa gemäß Planfeststellungsentswurf 2006 mit Grünbrücke

Nach Angaben von Hessen Mobil sollte die B 7 für Bedarfsumleitungen bei einer Sperrung der BAB A 44 und für Verkehrsführungen während der Bauzeit erhalten werden. Den Erhalt der B 7 forderten auch die Gemeinden Kaufungen und Helsa.

Hessen Mobil legte den Lärmberechnungen die Dimensionierungsprognose 2020 zugrunde. Bei Verwendung einer lärmindernden Splittmastix-Decke (Lärminderung -2 dBA) in Kombination mit der geplanten Geländemodellierung mit Erdwällen sowie Lärmschutzwänden würden in diesem Abschnitt die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten. Der Planfeststellungsentswurf 2006 sah für die Fahrbahn keinen lärmindernden offenporigen Asphalt vor.⁸

4.2 Linienführung mit Ausbau der B 7 zur BAB A 44

Im Bereich des Forstes nahe Oberkaufungen wurden bei Untersuchungen zu Fledermausvorkommen mehrere Quartierbäume der Bechsteinfledermaus gefunden. Vier davon sollen laut Planfeststellungsentswurf überbaut werden. Zur

⁷ Die B 7 wurde zwischen 1975 und 1980 im Bereich Kaufungen und Helsa verlegt.

⁸ Lärminderung aus dem Fahrbelag um 5 dBA.

Schonung der Quartierbäume untersuchte Hessen Mobil im Jahr 2010 als Alternative, die neue BAB A 44 von Oberkaufungen bis kurz vor der geplanten Anschlussstelle Helsa-West auf der Trasse der bestehenden B 7 zu bauen (Ausbauvariante 2010).

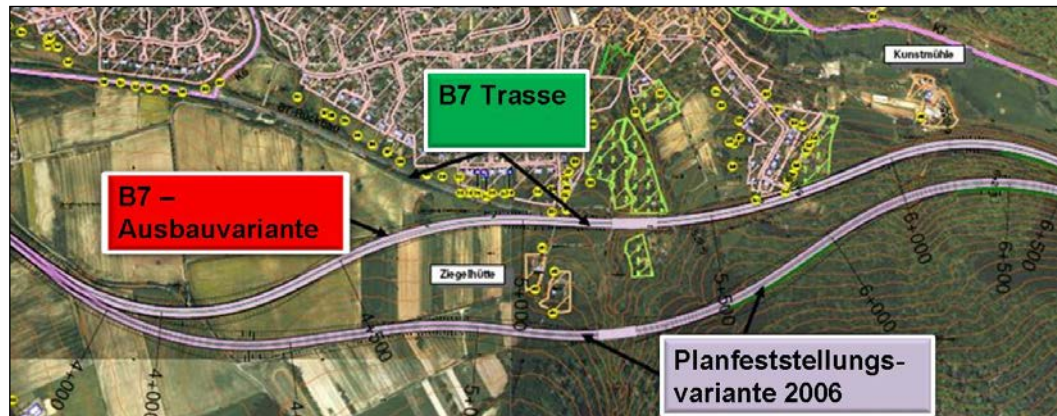


Abb. 10: Trassenvarianten für den Neubau der BAB A 44 zwischen Kaufungen und Helsa (Planfeststellungsentwurf 2006 und Ausbau der bestehenden B 7 nach den Planungen im Jahr 2010)

Vorab untersuchte ein von Hessen Mobil beauftragter Gutachter, ob bei einer Sperrung der BAB A 44 die K 7 den Ausweichverkehr aufnehmen könne. Die K 7 verbindet die Orte Kaufungen und Helsa. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass im Fall einer Vollsperrung der BAB A 44 die K 7 und die Straßen in den Orten so stark belastet seien, dass der Verkehr zum Erliegen komme. Dies sei jedoch selten der Fall und deshalb nach Auffassung des Gutachters im Rahmen der allgemeinen Straßennutzung zu akzeptieren. In beiden Ortslagen würde sich die Verkehrssicherheit nicht unverhältnismäßig verschlechtern.

Der Flächenverbrauch bzw. die -versiegelung ist bei einem Ausbau der B 7 zur BAB A 44 im Vergleich zum Planfeststellungsentwurf 2006 deutlich geringer.

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen schätzte Hessen Mobil die notwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Kaufungen ab. Diesen Abschätzungen zum Lärmschutz für die BAB A 44 auf der Trasse der bestehenden B 7 lag die Dimensionierungsprognose 2020 und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugrunde.

Maßgebend für die Festlegung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der BAB A 44 waren die niedrigeren Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die Nacht. In der Nacht würden an fünf Gebäuden die Immissionsgrenzwerte um jeweils weniger als 2 dBA überschritten. Um ausreichenden Lärmschutz in der Nacht zu erreichen, sind sowohl an der nördlichen als auch an der südlichen

Richtungsfahrbahn Lärmschutzwände und -wälle erforderlich. Wegen des geringen Abstandes zur Wohnbebauung ist zusätzlich im Bereich der Wohnbebauung der abschnittsweise Einbau einer lärmindernden Straßenoberfläche (z. B. offenporiger Asphalt) notwendig.

Bei der Sachverhaltsabstimmung mit dem Prüfungsamt gab Hessen Mobil an, das vollständige Einhalten aller Immissionsgrenzwerte sei nur mit einer grundlegend neuen Trassierung zu realisieren. Der Erhalt der Randbepflanzung der B 7 und die damit verbundene gute Einpassung ins Landschaftsbild seien dann nicht mehr möglich.

Hessen Mobil überarbeitete im Jahr 2011 nochmals ihre Planung. Es beabsichtigt, bereichsweise den Ausbau der bestehenden B 7 zur BAB A 44 zwischen Oberkaufungen und Helsa in ein Planänderungsverfahren einzubringen (siehe Abb. 11, Planungsvariante 2011). Dabei wird die B 7 insbesondere im Bereich der neu geplanten Grünbrücke überbaut.

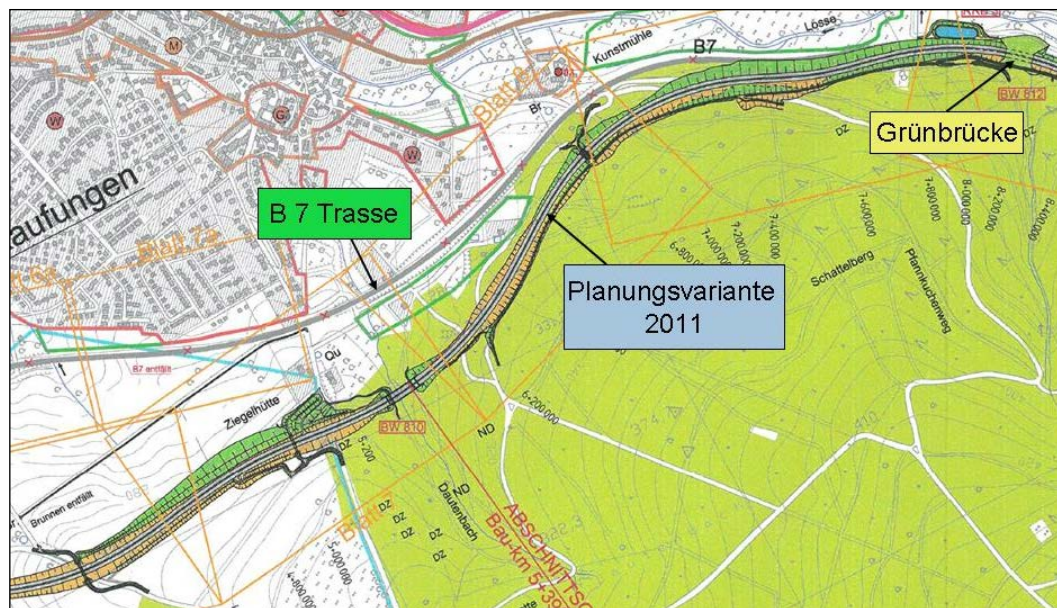


Abb. 11: Trassenverlauf der BAB A 44 zwischen Kaufungen und Helsa gemäß Planung 2011 mit Grünbrücke

Hessen Mobil schließt nicht aus, dass die Gemeinden Kaufungen und Helsa den Ausbau der B 7 – zugunsten der bisher geplanten Verschiebung der Trasse der BAB A 44 nach Süden – im Planänderungsverfahren ablehnen werden.

4.3 Würdigung

Das Prüfungsamt hielt es für nicht gerechtfertigt, für die BAB A 44 im Abschnitt zwischen Oberkaufungen und Helsa (in West-Ost-Richtung: von der Ziegelhütte über die Kunstmühle bis zum Tunnel Helsa) weiter an der Trassenführung des

Planfeststellungsentwurfes 2006 festzuhalten. Es begrüßte in diesem Zusammenhang die Absicht von Hessen Mobil, sich in diesem Abschnitt entsprechend ihrer Planungen aus den Jahren 2010 und 2011 für einen Ausbau der bestehenden B 7 zur BAB A 44 einsetzen zu wollen. Das Prüfungsamt ging davon aus, dass die Planungsvariante aus dem Jahr 2010 am ehesten den Interessen des Bundes entspricht, da sie sich am stärksten am Verlauf der bestehenden B 7 orientiert.

Ein Gutachter bestätigte, dass die K 7 als Umleitungsstrecke bei einer Sperrung der BAB A 44 genutzt werden kann. Gerade deshalb ist es nicht erforderlich, auf die B 7 Ausbauvariante mit dem Argument zu verzichten, die B 7 sei als Umleitungsstrecke für die BAB A 44 notwendig.

Darüber hinaus vermeidet die Ausbauvariante 2010 die technischen und topographischen Schwierigkeiten eines Neubaus der BAB A 44 in Hanglage. Bedeutende Lebensräume für Tiere – hier insbesondere das Quartierzentrum der Bechsteinfledermaus und der Pflanzen in der Hanglage – werden dabei nicht beeinträchtigt.

Nach Schätzungen des Prüfungsamtes kann der Bund mit dem Ausbau der B 7 zur BAB A 44 entsprechend der Ausbauvariante 2010 allein durch den Entfall von Stützmauern, den geringeren Flächenverbrauch, den geringeren Aufwand für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und Vermeidung aufwendiger Hangsicherungsmaßnahmen bis zu 5 Mio. Euro einsparen.

Das Prüfungsamt empfahl, den Neubau der BAB A 44 im Bereich zwischen Oberkaufungen und Helsa (von der Ziegelhütte über die Kunstmühle bis zum Tunnel Helsa) auf der Trasse der vorhandenen B 7 gemäß der Ausbauvariante 2010 weiterzuverfolgen und in ein geändertes Planfeststellungsverfahren einzubringen. Dabei sind die Interessen des Bundes gegenüber den Beteiligten durchzusetzen.

Um die Ausbauvariante 2010 im Planänderungsverfahren besser durchsetzen zu können, sollte Hessen Mobil

- den Lärmberechnungen die Verkehrsbelastung der aktuellen Dimensionierungsprognose 2025 zugrunde legen,
- untersuchen, ob mit einer reduzierten nächtlichen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h die nächtlichen Lärmgrenzwerte mit den gewählten Lärm-

schutzmaßnahmen eingehalten werden können,

- die Höhenlage der Gradiente aus Gründen des Lärmschutzes optimieren,
- untersuchen, ob Gebäude bei ggf. verbleibenden Überschreitungen der nächtlichen Lärmgrenzwerte passiv geschützt werden können und
- prüfen, ob bei einem Ausbau der B 7 auf Zusatzfahrstreifen verzichtet werden kann.

Das Prüfungsamt bat um Stellungnahme und um Mitteilung des Veranlassenden.

4.4 Stellungnahme des BMVI

Das BMVI hat mitgeteilt, die Planung der Hessischen Straßenbauverwaltung würde im östlichen Abschnitt zwischen Kunstmühle und dem Tunnel Helsa eine Überbauung der bestehenden B 7 durch die BAB A 44 vorsehen. Damit habe die Hessische Straßenbauverwaltung den Vorschlägen des Prüfungsamtes entsprochen.

Der westliche Abschnitt von Kaufungen bis zur Kunstmühle sei weiter in ortsferner Hanglage geplant. Für das BMVI stelle der von der Hessischen Straßenbauverwaltung in diesem Abschnitt geplante ortsferne Neubau der BAB A 44 eine wirtschaftliche Lösung dar.

Eine Analyse der aktuellen prognostizierten Verkehrsbelastung für die BAB A 44 (Dimensionierungsprognose 2025) habe ergeben, dass die bisher vorgesehenen beidseitigen Zusatzfahrstreifen für die BAB A 44 entfallen könnten.

4.5 Abschließende Würdigung und Empfehlungen

Das Prüfungsamt begrüßt die Entscheidung des BMVI die BAB A 44 im Abschnitt zwischen Kunstmühle und Tunnel Helsa auf der Trasse der bestehenden B 7 zu bauen.

Das Prüfungsamt bleibt bei seiner Auffassung, dass auch im Abschnitt zwischen Ziegelhütte und Kunstmühle ein Ausbau der B 7 zur BAB A 44 unter Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben und geltenden Vorschriften wirtschaftlicher als der ortsferne Neubau ist. Bei der B 7-Ausbauvariante könnten die geplanten aufwendigen Hangsicherungsmaßnahmen entfallen. Zudem befürchtet das Prüfungsamt, dass bei dem ortsfernen Neubau der BAB A 44 zur Sicherung des Hanges weitere, bisher nicht erfasste Aufwendungen notwendig werden. Das

Prüfungsamt empfiehlt dem BMVI abschließend, seine Sichtweise nochmals zu überdenken.

Mit dem Entfall der beidseitigen Zusatzfahrstreifen hat das BMVI der Empfehlung des Prüfungsamtes entsprochen. Damit kann der Bund nach Schätzung des Prüfungsamtes 4,3 Mio. Euro einsparen.

5 Unbewirtschaftete Rastanlage südlich von Kaufungen

Rastplätze gehören gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)⁹ als Nebenbetriebe im Sinne des § 15 Abs. 1 FStrG zu den Bundesfernstraßen. Mit der Einführung der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen¹⁰ beträgt der Regelabstand für neue bewirtschaftete Rastanlagen 50 bis 60 km. Zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen sind unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem Regelabstand von 15 bis 20 km anzuordnen. Im Ausnahmefall (z. B. geringer Fernverkehr, hoher Pendleranteil) kann sich dieser Abstand auf 25 km erhöhen.

Der Bund muss als Straßenbaulasträger der Bundesautobahnen seiner Verpflichtung nachkommen, den Verkehrsteilnehmern entsprechend seinen eigenen Vorgaben eine ausreichende Anzahl an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen zur Verfügung zu stellen. Das Vorhandensein von privaten Autohöfen kann den Bund nicht von dieser Verpflichtung entbinden. Denn Betreiber von privaten Autohöfen sind nicht dazu verpflichtet, ihre Anlagen auf Dauer zu bewirtschaften und jedem Verkehrsteilnehmer bedingungslos zur Verfügung zu stellen.

Das BMVI forderte die Auftragsverwaltung auf, beim Neubau der BAB A 44 eine unbewirtschaftete Rastanlage mit WC (PWC-Anlage) anzulegen. Die PWC-Anlage sollte je Fahrtrichtung mit 9 LKW-, 2 Bus- und 18 PKW-Parkplätzen ausgestattet werden. Hessen Mobil sah deshalb in den Antragsunterlagen zur Planfeststellung 2006 südlich von Kaufungen eine PWC-Anlage vor. Eine Bedarfsermittlung für die Stellplätze war in den Planungsunterlagen nicht enthalten.

Bei der Standortwahl sah Hessen Mobil aus technischer Sicht die topografischen Gegebenheiten als ausschlaggebend an. Aus umweltfachlichen Gründen wählte es

⁹ Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 12.09.1953 (BGBl I 1953,903) zuletzt geändert am 17.12.2006 (BGBl I, 2833 ff.).

¹⁰ Siehe ARS 2/2011 vom 02.03.2011 Az.: StB 11/7437.2/3-05/1371916.

den Standort, da die Grundstücke als Ackerflächen bewirtschaftet sind.

Eine Verlagerung des Standortes der geplanten PWC-Anlage von Kaufungen weiter nach Westen verkürzt den Abstand zur bestehenden Rastanlage Lohfelden an der BAB A 7 auf unter 12 km. In östlicher Richtung ist eine Verschiebung auf Grund der Topographie und eines FFH-Gebietes auf einem längeren Streckenabschnitt nicht möglich. Der nächstliegende mögliche Standort für eine PWC-Anlage liegt 22 km entfernt zum Standort Kaufungen (bis mindestens zum Ende der VKE 32). Nach den Planungen von Hessen Mobil ist eine weitere PWC-Anlage bei Sontra (VKE 50) vorgesehen (siehe Abb. 12).

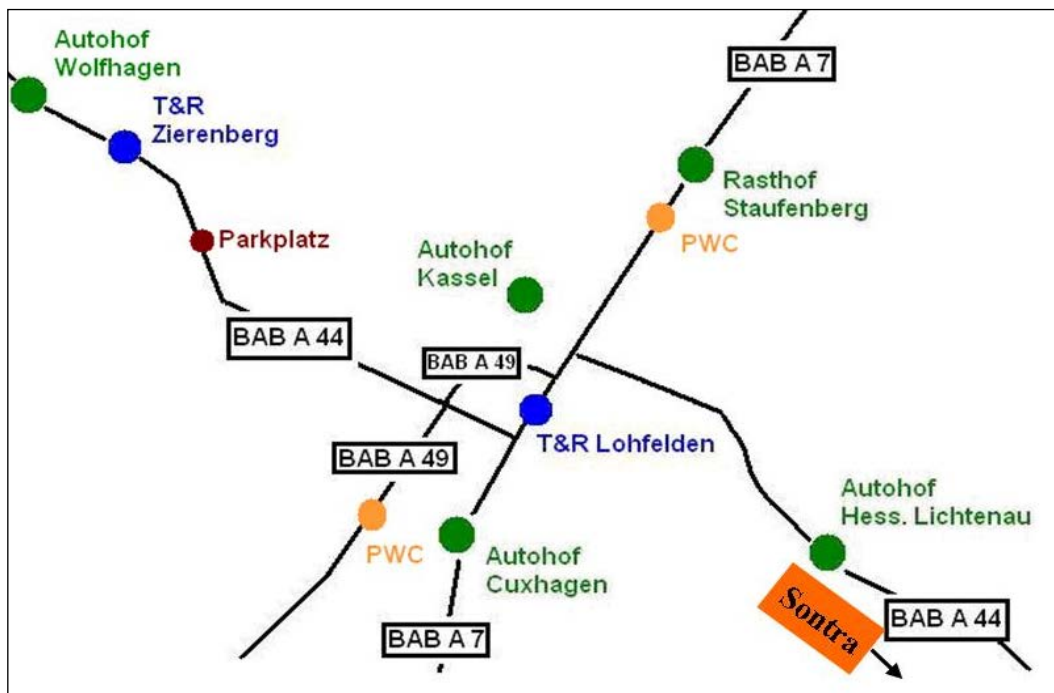


Abb. 12: Karte mit Standorten von Rastanlagen in der Region Kassel

Ohne die PWC-Anlage südlich von Kaufungen beträgt der Abstand zwischen der Rastanlage Lohfelden an der BAB A 7 und der geplanten unbewirtschafteten Anlage bei Sontra (VKE 50) 50 km. Der private Autohof Hessisch Lichtenau an der BAB A 44 befindet sich ca. 17 km weiter östlich vom Standort der bei Kaufungen geplanten PWC-Anlage.

Nach eigenen Angaben verfolgt Hessen Mobil den Bau der PWC-Anlage bei Kaufungen nicht weiter. Sowohl die Obere Wasserschutzbehörde als auch das HLUG hätten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens darauf hingewiesen, dass eine PWC-Anlage an dieser Stelle wegen der Wasserschutzgebiete mehrerer Brunnen nicht zulässig sei.

Hessen Mobil untersuchte – mit Verweis auf die schwierigen topographischen Verhältnisse in diesem Streckenabschnitt der BAB A 44 – bislang keine Alternativstandorte für eine PWC-Anlage.

Angaben darüber, ob und wann zusätzlich eine bewirtschaftete Rastanlage gebaut wird, liegen nicht vor.

Würdigung

Nach Auffassung des Prüfungsamtes sollte Hessen Mobil bei einem Neubau der BAB A 44 nicht auf den Bau einer PWC-Anlage verzichten. Denn dadurch wird der Abstand zwischen Rastmöglichkeiten entgegen den Vorgaben der Richtlinien mit bis zu 50 km unverhältnismäßig hoch. Zudem ist bisher unbekannt, ob und wo alternativ bewirtschaftete Rastanlagen erstellt werden können. Deshalb hält es das Prüfungsamt für dringend geboten, den Bau einer PWC-Anlage in die Planungen für den Neubau der BAB A 44 einzubeziehen.

Aufgrund seiner Prüfungserfahrungen geht das Prüfungsamt zudem davon aus, dass sich der *nachträgliche* Bau einer PWC-Anlage – von einem Planfeststellungsverfahren für den Bau der BAB A 44 abgelöst – noch deutlich schwerer durchsetzen lässt.

Das Prüfungsamt bat, den Bedarf an Rastanlagen für die BAB A 44 – über die VKE 11 hinaus – den Richtlinien entsprechend zu ermitteln. Hessen Mobil sollte noch vor der Einleitung des beabsichtigten Planänderungsverfahrens weitergehende Untersuchungen unter Beteiligung des HLUG, der Naturschutzbehörden und der betroffenen Gemeinden durchführen. Dabei sind unter Beachtung der ökologischen, topographischen und wirtschaftlichen Bedingungen geeignete Standorte für Rastanlagen zu untersuchen und eine bedarfsgerechte Anzahl von Stellplätzen zu planen. Die Vorgaben der Regelabstände von 15 bis 20 km zwischen benachbarten Rastanlagen sind dabei einzuhalten.

Das Prüfungsamt bat um Stellungnahme und Mitteilung des Veranlassten.

Stellungnahme des BMVI

Das BMVI hat eingeräumt, dass der Bund gesetzlich verpflichtet ist, für ein ausreichendes, dem Bedarf und der Sicherheit des Verkehrs genügendes Rastanlagensystem auf den Bundesautobahnen zu sorgen.

Aufgrund der Notwendigkeit einer Rastanlage für den westlichen Abschnitt der BAB A 44 habe die Hessische Straßenbauverwaltung nunmehr eine Standortuntersuchung durchgeführt. Dabei seien auch die umliegend vorhandenen, geplanten bzw. planfestgestellten Rastanlagen auf der BAB A 7 und der BAB A 4 berücksichtigt worden.

Die Standortuntersuchung grenze vier mögliche Standorte ein, die weiter detailliert untersucht werden müssten. Erst dann könne ein Standortkonzept für eine bewirtschaftete Rastanlage an der BAB A 44 erarbeitet werden.

Abschließende Würdigung und Empfehlungen

Das BMVI ist der Empfehlung des Prüfungsamtes gefolgt und hat den Bedarf an Rastanlagen untersucht. Damit ist der Punkt erledigt.

6 Trinkwasserschutzgebiet Brunnen Kohlenstraße

Die Anforderungen an bautechnische Maßnahmen für den Bau von Straßen in Wasserschutzgebieten sind in den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag)¹¹ festgelegt.

Zur Zulässigkeit von Straßenbaumaßnahmen führen die RiStWag (Ausgabe 1982) abschließend aus: „Der Bereich der Wasserschutzzone II ist von Straßen freizuhalten, da alle möglichen Schutzmaßnahmen zwangsläufig unvollkommen bleiben“.¹²

Gemäß der aktuell gültigen Fassung der RiStWag (Ausgabe 2002) sind hingegen Ausnahmen zulässig: „Der Bereich der Zone II ist von Straßen freizuhalten. Ist jedoch aus zwingenden Gründen und nach Abwägung aller Gesichtspunkte des öffentlichen Wohls eine Straßenführung durch die Zone II nicht zu vermeiden, muss ein ausreichender Schutz des Gewässers auf jedem Fall gewährleistet sein.“

Der Planfeststellungsentwurf aus dem Jahr 2006 sah vor, die neue BAB A 44 südlich von Kaufungen durch die Zone II des bestehenden Wasserschutzgebietes¹³ „Brunnen Kohlenstraße“ der Gemeinde Kaufungen zu führen. Der Abstand

¹¹ Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten–RiStWag Ausgabe 2002; ARS 14/2002 vom 24.07.2002; Az.: S 26/38.67.03/6 F 2002.

¹² Siehe Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) ARS Nr. 8/1982 vom 22.03.1982–StB 26/38.67.03/26031 F81.

¹³ Die engere Schutzzone II muss von der Fassungsanlage mindestens bis zu einer Linie reichen, von der aus das genutzte Grundwasser eine Fließzeit von 50 Tagen benötigt. Dabei sollte im Zustrombereich eine Mindestreichweite von 100 m zur Fassung nicht unterschritten werden.

zwischen dem „Brunnen Kohlenstraße“ und der geplanten Trasse der BAB A 44 betrug 120 m.

Das BMVI und Hessen Mobil vereinbarten im Jahr 2002 den „Brunnen Kohlenstraße“ zu schließen und durch bis zu fünf neue Brunnen an anderen Standorten zu ersetzen. Hessen Mobil schätzte die Kosten für den Neubau der Brunnen auf 3,9 Mio. Euro. Grundlage war eine Stellungnahme des HLUG¹⁴ aus dem Jahr 1997 zur Zulässigkeit der Trassenführung der BAB A 44 im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes. Es bezog sich dabei auf die damals gültige RiStWag, Ausgabe 1982, wonach der Bereich der Wasserschutzzone II von Straßen freizuhalten war, weil alle möglichen Schutzmaßnahmen zwangsläufig unvollkommen bleiben würden.

Eine mögliche Trassenverschiebung der BAB A 44 zum besseren Schutz des „Brunnens Kohlenstraße“ untersuchte Hessen Mobil in früheren Planungsphasen. Sie wurde nach Abwägung aller Belange verworfen, da die verschobene Trasse andere Wasserschutzgebiete in der Zone II beeinträchtigt hätte und eine ungünstigere topographische Lage aufwies.

Nach den dem Prüfungsamt zur Verfügung stehenden Planunterlagen verlaufen auch die Trassenvarianten der BAB A 44 aus den Jahren 2010 und 2011 (siehe Nr. 4.2) in der Wasserschutzzone II des „Brunnens Kohlenstraße“. Der Abstand zwischen Trasse und Brunnen ist gegenüber dem Planfeststellungsentwurf 2006 etwas größer.

Angaben der Stadtwerke Kassel zufolge steht in der Region Nordhessen Trinkwasser in ausreichender Menge zur Verfügung. Durch den bewussten Umgang der Bevölkerung mit Trinkwasser ist dort seit dem Jahr 1990 der Wasserbedarf drastisch zurückgegangen. Dies und die auf Zuwachs dimensionierten Versorgungsanlagen verursachen zunehmend lange Verweilzeiten des Wassers im Versorgungsnetz.¹⁵ Lange Verweilzeiten können sich nachteilig auf die Wasserqualität auswirken.

¹⁴ Bis zum 01.01.2000 Hessisches Landesamt für Bodenforschung (HLBF).

¹⁵ Siehe Schrift der Städtischen Werke Aktiengesellschaft Kassel „Trinkwasser, Wasser für Kassel und Nordhessen“.

Würdigung

Das Prüfungsamt hielt die geplante Verlegung des „Brunnens Kohlenstraße“ unter Beachtung der Vorgaben der RiStWag 2002 für nicht notwendig.

Die Vorgaben des HLUG und die Vereinbarung zwischen BMVI und Auftragsverwaltung, den „Brunnen Kohlenstraße“ zu verlegen, beruhen auf der RiStWag 1982 und damit auf einem veralteten Stand der Richtlinien. Nach der aktuell gültigen RiStWag 2002 ist es hingegen grundsätzlich möglich, Straßen durch die Zone II von Wasserschutzgebieten zu führen, wenn entsprechende Schutzmaßnahmen für das Gewässer dauerhaft gewährleistet werden.

Selbst wenn der „Brunnen Kohlenstraße“ aufgegeben werden sollte, bezweifelte das Prüfungsamt die Notwendigkeit für neue Brunnen. So ließ Hessen Mobil ungeprüft, ob alternativ mit den bereits vorhandenen Trinkwasserkapazitäten regionaler Anbieter (z. B. Stadt Kassel) eine ausreichende Trinkwasserversorgung dauerhaft und auch vorübergehend während der Bauzeit sichergestellt werden kann. Angesichts des allgemeinen Rückgangs des Trinkwasserverbrauchs auch in Kaufungen und den vorhandenen Reserven in der Auslastung der Versorgungsanlagen benachbarter Anbieter hielt das Prüfungsamt dies durchaus für möglich. Das Prüfungsamt vermutete, dass z. B. die Stadtwerke Kassel bzw. umliegende Wasserversorger ein wirtschaftliches Interesse an einer derartigen Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg haben könnten. Daneben erhöht sich mit dem Anschluss der Gemeinde Kaufungen die Wasserabnahme bei den liefernden Versorgungsunternehmen. So verkürzen sich die Verweilzeiten des Trinkwassers in den Leitungsnetzen und die Trinkwasserqualität wird verbessert.

Das Prüfungsamt bat zu prüfen, ob eine vorübergehende oder dauerhafte Verlegung des „Brunnens Kohlenstraße“ – auch unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten – tatsächlich erforderlich ist.

Das HLUG sollte seine Stellungnahme zur Zulässigkeit der geplanten BAB A 44 im Bereich der Zone II des Wasserschutzgebietes „Brunnen Kohlenstraße“ aktualisieren und dabei die derzeit gültigen Richtlinien zugrunde legen.

Sollte ein Verzicht auf den „Brunnen Kohlenstraße“ künftig unumgänglich sein, sind – außer dem Bau neuer Brunnen – weitere Alternativen der Trinkwasserversorgung zu berücksichtigen. Hessen Mobil sollte hierzu zusammen mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde im Landkreis Kassel das Angebot regionaler

Anbieter prüfen. Falls eine Trinkwasserversorgung von regionalen Anbietern sichergestellt werden kann, sind der Gemeinde Kaufungen entstehende Mehr- bzw. Minderaufwendungen (u. a. zusätzliche Rohrleitungen, Gebühren, ersparte Unterhaltungsaufwendungen) zu Lasten des Bundes ggf. auszugleichen. Der Entscheidung über die künftige Trinkwasserversorgung ist eine Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde zu legen, um eine für den Bund wirtschaftliche Lösung zu gewährleisten.

Das Prüfungsamt bat um Prüfung seiner Vorschläge sowie um Stellungnahme und Mitteilung des Veranlassenden.

Stellungnahme des BMVI

Das BMVI hat mitgeteilt, dass die Hessische Straßenbauverwaltung Alternativlösungen für die künftige Trinkwasserversorgung untersucht habe. Dabei sei auch das HLUG beteiligt worden. Laut Ergebnis des Gutachtens könne der „Brunnen Kohlenstraße“ erhalten bleiben. Die Abdichtungsmaßnahmen des Brunnens nach RiStWag 2002 und die bauzeitliche Ersatzwasserbeschaffung für die Dauer von einem Jahr seien insgesamt wirtschaftlicher als eine dauerhafte Verlegung des „Brunnens Kohlenstraße“.

Abschließende Würdigung und Empfehlungen

Mit der Entscheidung, den „Brunnen Kohlenstraße“ zu erhalten, ist das BMVI der Empfehlung des Prüfungsamtes gefolgt. Gegenüber der ursprünglichen Planung spart der Bund nach Schätzung des Prüfungsamtes mindestens 120 000 Euro.

7 Grünbrücke zwischen Kaufungen und Helsa

7.1 Rechtliche Grundlagen

Sowohl Wildkatzen als auch Luchse sind streng zu schützende Arten nach Anhang IV – Arten der Richtlinie „Flora Fauna Habitat“ (FFH-Richtlinie)¹⁶. Hauskatzen und Kreuzungen zwischen Haus- und Wildkatzen sind nicht im Anhang IV – Arten der FFH-Richtlinie aufgeführt.

¹⁶ FFH Richtlinie (Richtlinie 92/43EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen).

Nach dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ)¹⁷ ist für die Entscheidung über den Bau einer Querungshilfe zweifelsfrei zu belegen, dass die gefährdete Art in stabilen Populationen vorkommt.¹⁸

Die forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg geht davon aus, dass aufgrund der Verwechslungsmöglichkeit mit der getigerten Hauskatze weder eine Beobachtung noch das Foto einer Wildkatze als Artennachweis dienen können. Wildkatzen sind mit Hilfe der Lockstockmethode¹⁹ oder durch Totfunde²⁰ zweifelsfrei nachzuweisen. Das Vorkommen des Luchses wird durch Fotofallen, gerissene Beutetiere, Kot oder Funde toter Tiere belegt.

Gemäß dem MAQ sind für die Wildkatze Wildbrücken oder Grünunterführungen mit einer nutzbaren Breite von 50 m und für den Luchs Wildbrücken mit einer nutzbaren Breite von 80 m vorzusehen.²¹

Nach Nr. 4.1.1.1 der MAQ sind parallel zur überbrückten Straße geführte Wirtschaftswege im Nahbereich der Querungshilfe zu unterlassen.

7.2 Planungen von Hessen Mobil

Hessen Mobil verzichtete im Planfeststellungsentwurf aus dem Jahr 2006 auf eine Grünbrücke für die BAB A 44 zwischen Kaufungen und Helsa. Es begründete seine Entscheidung mit der Vorbelastung durch die vorhandene B 7 mit ihrer starken Zerschneidungswirkung. Ein Nachweis (z. B. Dokumentation von Wildunfällen), dass über das vorhandene Hindernis der B 7 noch Wildquerungen stattfinden, lag nicht vor. Unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsregelung²² sah Hessen Mobil den Bau einer Grünbrücke als unverhältnismäßig an.

Im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsentwurf 2006 forderten die Naturschutzverbände sowie der Landesjagdverband den Bau einer Grünbrücke.

¹⁷ Herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2008, mit RS des BMVI vom 18.05.2009 zur Anwendung empfohlen.

¹⁸ Siehe MAQ Nr. 5.1.

¹⁹ Mit Hilfe der Baldrian-Lockstockmethode erhält man Haarproben der Tiere. Die Katzen werden durch den Geruch des Baldrians angelockt und reiben sich an den Lockstöcken, wobei Haare zwischen den Holzsplittern hängen bleiben. Anhand dieser Haare kann dann im Genetiklabor eine eindeutige Artenzuordnung durchgeführt werden.

²⁰ Eine sichere Unterscheidung von Wild- und Hauskatze ist durch die Messung der Darmlänge toter Tiere möglich.

²¹ MAQ Tabelle 3 „Standardlösungen für Großsäuger“.

²² Die Eingriffsregelung bedeutet, dass nicht vermeidbare Eingriffe in die Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes ausgeglichen werden.

Weil die Wildkatze und der Luchs in Nordhessen „auf dem Vormarsch“ seien, müsse eine gefahrlose Wechselmöglichkeit für Wildkatzen gegeben sein.

Hessen Mobil beauftragte im Jahr 2006 ein Ingenieurbüro damit, die Notwendigkeit für den Bau einer Grünbrücke im Bereich der VKE 11 gutachterlich zu untersuchen. Das Gutachten zeigte auf, dass nicht gesichert sei, wo und wann Wildkatzen die bestehende B 7 querten. Es sei allerdings zu berücksichtigen, dass Wildkatzen grundsätzlich auch aus anderen Gebieten (z. B. Stölzinger Gebirge) einwandern könnten. Ein genetischer Austausch könnte damit wahrscheinlich erhalten bleiben. Um die Notwendigkeit einer Grünbrücke nachzuweisen, empfahl der Gutachter ergänzende Untersuchungen. Insbesondere sollten

- der Nachweis der Wildkatze in Trassennähe der geplanten BAB A 44 und der bestehenden B 7 zwischen Kaufungen und Helsa sowie deren Querung der B 7 in der Losseae erbracht werden,
- Aussagen zur Raumnutzung der Wildkatze in den Wäldern entlang der B 7 zwischen Kaufungen und Helsa getroffen werden und
- Defizite der Habitatstrukturen für die Wildkatze im Umfeld der vorgesehenen Wildtierquerungshilfen ermittelt werden, um daraus Hinweise auf Maßnahmen zur Erhöhung der Annahme der Wildtierquerungshilfe durch die Wildkatze abzuleiten.

Die vom Gutachter zur Begründung der Grünbrücke geforderten zusätzlichen Untersuchungen hat Hessen Mobil nicht beauftragt.

Ein Kurzgutachten zur Wildkatzenerhebung aus dem Jahr 2006 basierte auf Befragungen von Revierförstern. Sie berichteten von mehreren Wildkatzenbeobachtungen weit im Waldinneren (meist über 1 km von der B 7 entfernt). Bei Begehungen im Winter fanden die Gutachter Katzenspuren im Schnee, teilweise auch auf dem Damm der B 7.

Bei der Sachverhaltsabstimmung mit dem Prüfungsamt legte Hessen Mobil ein weiteres Fachgutachten zum Erfordernis einer Querungsmöglichkeit für Luchs und Wildkatze im Bereich der VKE 11 der BAB A 44 (Stiftswald/Kaufunger Wald) vor. Das Gutachten konzentrierte sich auf die Sichtung, Auswertung und Bewertung der bereits vorhandenen Gutachten. Darüber hinaus berücksichtigte es den Datenbestand zur Wildkatze in Hessen. Der Datenbestand zum Vorkommen

des Luchses basiert auf Daten des Arbeitskreises „Hessenluchs 2010“ sowie aus dem Luchsprojekt „Harz 2010“. Felderhebungen lagen dem Gutachten nicht zu Grunde. Zu den Tieren führte der Gutachter aus:

- Wildkatze: Straßen um den betreffenden Streckenabschnitt wiesen sieben Wildkatzenopfer auf. Die Entfernung der Totfunde zur vorgesehenen Wildbrücke lag zwischen 5,3 und 22 km. Auf der in diesem Bereich befindlichen schon bisher stark befahrenen B 7 wurden keine Wildkatzenopfer nachgewiesen.
- Luchs: Die Zahl gemeldeter Luchsbeobachtungen nahm seit dem Jahr 2004 in Hessen zu. Einen Populationsstatus erreichte der Luchs in Hessen jedoch (noch) nicht.

Das Polizeipräsidium Nordhessen stellte dem Prüfungsamt eine Übersicht der erfassten Wildunfälle auf der B 7 zwischen Kaufungen und Helsa der Jahre 2007 bis 2010 zur Verfügung (siehe Anlagen I und II). Aus den Unterlagen ist im Bereich der B 7 zwischen Kaufungen und Helsa keine besondere Häufung von Wildunfällen ersichtlich.

Hessen Mobil befürchtet nach eigenen Angaben, dass Einwendungen im aktuellen Planfeststellungsverfahren den Neubau der BAB A 44 deutlich verzögern könnten, wenn der Streckenabschnitt keine Grünbrücke erhalte.

Hessen Mobil beabsichtigt derzeit, für den Luchs eine 80 m breite Grünbrücke über die BAB A 44 für 7 bis 9 Mio. Euro zu erstellen. Nördlich des geplanten Standortes der Grünbrücke liegen die Losse, eine Kreisstraße und eine Bahnlinie in unmittelbarer Nähe zur geplanten BAB A 44. Parallel zur überbrückten BAB A 44 liegen Wirtschaftswege unmittelbar vor und hinter der Grünbrücke (siehe Abb. 13).

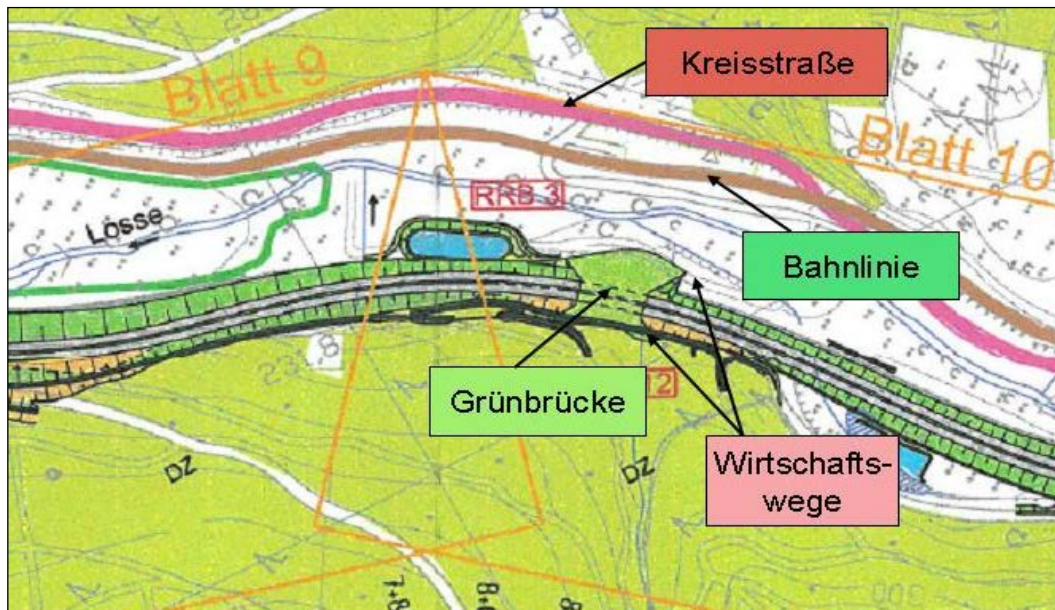


Abb. 13: Geplante Grünbrücke über die BAB A 44

7.3 Würdigung

Das Prüfungsamt hielt den Bau einer Grünbrücke zwischen Kaufungen und Helsa auf der Basis der bisher durchgeführten Untersuchungen für nicht gerechtfertigt. Zweifelsfreie Nachweise auf wissenschaftlicher Basis über das Vorkommen einer stabilen Luchspopulation und der Wildkatze im Bereich der geplanten BAB A 44 zwischen Kaufungen und Helsa lagen auch nach dem aktuellsten Gutachten nicht vor.

Das Prüfungsamt teilte die Auffassung der forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt, wonach Spuren im Schnee noch kein sicherer Beleg dafür sind, dass es sich um eine geschützte Wildkatzenart handelt. Da es keine Nachweise und Totfunde der Wildkatze in unmittelbarer Nähe der bisherigen B 7 gibt, ist zudem nicht nachgewiesen, dass die Tiere in diesem Bereich tatsächlich vorhanden sind.

Bei einem Verzicht auf eine Grünbrücke über die BAB A 44 zwischen Kaufungen und Helsa ist zudem nicht damit zu rechnen, dass möglicherweise in Zukunft vorhandene Wildkatzenpopulationen in diesem Bereich genetisch verarmen. Denn nach den bisher vorliegenden Gutachten ist ein Austausch der Wildkatze mit Tieren aus anderen Gebieten unabhängig von der geplanten Trasse der BAB A 44 durchaus möglich.

Die Aussage, dass der Luchs in Nordhessen „auf dem Vormarsch“ sei, hielt das Prüfungsamt für zu unbestimmt, um damit den Bau einer Grünbrücke zwischen Kaufungen und Helsa zu rechtfertigen. Denn stabile Populationen sind zurzeit im

gesamten Bundesland Hessen und insbesondere im Bereich Kaufungen/Helsa auch nach dem aktuellen Gutachten nicht zweifelsfrei nachgewiesen.

Die geringe Anzahl der von der Polizeidirektion Nordhessen dokumentierten Wildunfälle im Bereich der heute schon bestehenden und stark befahrenen B 7 in den zurückliegenden Jahren verdeutlicht, dass sich Straßenverkehr und ggf. vorhandener Wildwechsel in diesem Streckenabschnitt gegenseitig nicht erheblich beeinträchtigen.

Zudem schränken nach Auffassung des Prüfungsamtes auch die nördlich der Losse verlaufende Bahnlinie und die Kreisstraße mögliche Wildquerungen und einen Populationsaustausch erheblich ein.

Darüber hinaus befinden sich im Nahbereich der Querungshilfe parallel zur überbrückten Straße entgegen den Vorgaben der MAQ Wirtschaftswege (siehe Abb. 13). Dieser Umstand beeinträchtigt die Vernetzung von Lebensräumen.

Die Absicht von Hessen Mobil ein Planänderungsverfahren einzuleiten, wird die weiteren Planungen verzögern. Daher sah das Prüfungsamt für Hessen Mobil – unabhängig von der Zustimmung des BMVI zum Bau einer Grünbrücke – keine zwingende Veranlassung, ohne ausreichenden Nachweis der Tiervorkommen den Bau einer Grünbrücke in das Planänderungsverfahren einzubringen. Zudem kann erst dann, wenn die Tiervorkommen tatsächlich in stabilen Populationen nachgewiesen sind, die erforderliche Breite der Grünbrücke festgelegt werden.

Angesichts der erheblichen Mehrkosten von 7 bis 9 Mio. Euro²³ zulasten des Bundes, darf die Entscheidung zum Bau bzw. zur Breite der Grünbrücke nur auf Grundlage belastbarer Fakten getroffen werden.

Das Prüfungsamt bat, auf den Bau der geplanten Grünbrücke zu verzichten. Das Prüfungsamt bat um Stellungnahme.

7.4 Stellungnahme des BMVI

Das BMVI hat mitgeteilt, es habe die Hessische Straßenbauverwaltung gebeten, den Wildtierwechsel von Luchs und Wildkatze zweifelsfrei zu belegen.

Ein aktuelles Gutachten habe eine stabile Population der Wildkatze nachgewiesen und das Vorkommen des Luchses dokumentiert. Zudem sei die Lage der

²³ In den genannten Mehrkosten sind die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht berücksichtigt.

Grünbrücke über die BAB A 44 aufgrund der Verbindung von Wald-Wald-Biotopen mitten auf einem tradierten Wildwechsel optimal.

Neuere Erkenntnisse würden es erlauben, beim Luchs von der im MAQ vorgeschlagenen nutzbaren Breite der Grünbrücke von 80 m auf den Wert der Wildkatze von 50 m abzuweichen.

Vor diesem Hintergrund hat das BMVI eine Grünbrücke im Planungsabschnitt – nun mit einer geringeren Breite von 50 m – für gerechtfertigt gehalten.

7.5 Abschließende Würdigung und Empfehlungen

Mit der Beauftragung des Gutachtens ist das BMVI der Empfehlung des Prüfungsamtes gefolgt. Mit der Reduzierung der Breite der Grünbrücke von 80 m auf 50 m spart der Bund gegenüber der ursprünglichen Planung nach Schätzung des Prüfungsamtes 2,1 Mio. Euro. Der Punkt ist damit erledigt.

8 Tunnel Helsa

Hessen Mobil plant für die BAB A 44 westlich der Ortschaft Helsa den Neubau eines Tunnels mit zwei Röhren mit jeweils zwei Fahrstreifen. Entsprechend der Planung aus dem Jahr 2001 ist die Nordröhre 1 400 m und die Südröhre 1 458 m lang. Der Tunnel soll aufgrund seiner Lage (bis zu 70 m unter Gelände) in bergmännischer Bauweise hergestellt werden. Hessen Mobil schätzte die Kosten des Tunnels auf 57,6 Mio. Euro.

Seit dem Jahr 2001 – Stand der vorliegenden Tunnelplanung – haben sich wesentliche Grundlagen der Planung geändert und die Kosten für die Erstellung von Tunnelbauwerken erhöht. Das Prüfungsamt untersuchte, wie sich die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln aus dem Jahr 2006 (RABT) und weitere Vorgaben des Bundes zum Tunnelneubau auf die vorliegende Tunnelplanung auswirken. Es stellte fest:

- Der Betriebstechnik des Tunnels liegt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 41 200 Kfz/24h für das Jahr 2015 zugrunde. Nach der dem Prüfungsamt vorliegenden Prognose für das Jahr 2025 beträgt der DTV werktags 29 200 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 19 %. Das BMVI geht davon aus, dass sich der Schadstoffausstoß von Fahrzeugen

nach heutigem Regelungsstand bis zum Jahr 2020 deutlich reduziert. Dadurch vermindert sich die Sichttrübung aus dem Dieselauch von Fahrzeugen.²⁴

- Hessen Mobil sieht in der Tunnelmitte einen befahrbaren 2,80 m breiten und 2,50 m hohen Querstollen mit einer Länge von 25 m vor. Weitere begehbare Querstollen sollen aus wirtschaftlichen Gründen (u. a. einheitliche Schalung, Vortrieb mit einem Tunnelgerät, Benutzung als Überfahrt während des Vortriebs) die gleichen Abmessungen wie der befahrbare Querstollen haben. Begehbare Querstollen sollen laut RABT 2,25 m hoch und 2,25 m breit sein. Nach Nr. 6.1.3 der RABT kann es in Ausnahmefällen bei Tunneln mit hoher Verkehrsstärke zweckmäßig sein, Rettungstollen, die länger als 300 m sind, für Einsatzfahrzeuge befahrbar zu gestalten. Die Notwendigkeit ist im Gesamtsicherheitskonzept nachzuweisen. Ein Gesamtsicherheitskonzept konnte Hessen Mobil dem Prüfungsamt bislang nicht vorlegen.
- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Normalbetrieb soll im gesamten Tunnel durchgehend auf 100 km/h beschränkt werden. Die Einfahrtstrecke, die wegweisende Beschilderung und die Anordnung der Verkehrszeichen sowie die Trassierung werden für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2006²⁵ weist das BMVI darauf hin, dass eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h als Bemessungsgröße nicht überschritten werden soll, da bei höheren Geschwindigkeiten der Beleuchtungsaufwand und die jährlichen Betriebskosten stark steigen. In begründeten Einzelfällen kann in Straßentunneln mit Richtungsverkehr und vorhandenen Standstreifen unter bestimmten Umständen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h angeordnet werden. Die Planungen von Hessen Mobil sehen für den Tunnel Helsa keinen Standstreifen vor.

Würdigung

Hessen Mobil sollte die Tunnelplanung unverzüglich fortschreiben und an den Stand der aktuellen Richtlinien anpassen. Das Prüfungsamt empfahl, bei einer neuen Planung:

²⁴ Siehe RABT 2006 Anhang B: Lüftung Tabelle 16.

²⁵ Siehe ARS 10/2006 vom 27.04.2006, Az.: S 18/7195.10/00-490187.

- die geringere prognostizierte Verkehrsbelastung mit dem zu erwartenden reduzierten Schadstoffausstoß der Fahrzeuge und deren Auswirkungen auf die Tunnelbetriebstechnik zu berücksichtigen,
- befahrbare Querschlüge angesichts der abnehmenden prognostizierten Verkehrsbelastung nur dann vorzusehen, wenn die Notwendigkeit dafür zuvor nachgewiesen ist. Der Nachweis ist über ein noch zu erstellendes Gesamtsicherheitskonzept zu führen. Dabei sind die Abmessungen der Querschlüge auf die Vorgaben der RABT zu reduzieren. Gegebenenfalls kann Hessen Mobil bei der Ausschreibung der Bauleistungen Nebenangebote zulassen, wenn Bieter z. B. aus Gründen des Bauablaufs, des Einsatzes der Tunnelgeräte oder der Schalung ein oder mehrere Querschlüge mit einem größeren Querschnitt herstellen wollen. Die Wirtschaftlichkeit größerer Abmessungen muss gegeben sein.
- aufgrund der für den Bund zu erwartenden Mehrkosten für die Erstellung des Tunnels und der fehlenden Standstreifen davon abzusehen, den Tunnel mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zu betreiben. Wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von der Geschwindigkeit für die Bemessung des Tunnels abweicht, befürchtet das Prüfungsamt eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

Aufgrund der aktuellen Kostenentwicklung im bergmännischen Tunnelbau erwartete das Prüfungsamt, dass Hessen Mobil die Kostenberechnung für den Tunnel umgehend aktualisiert.

Das Prüfungsamt bat um Stellungnahme und Mitteilung des Veranlassten sowie um Vorlage einer Terminplanung für die Fortschreibung der Tunnelplanung.

Stellungnahme des BMVI

Das BMVI hat eingeräumt, die geprüfte Planung stamme aus dem Jahr 2004 und sei nicht mehr auf dem neuesten Stand. Die für das Planfeststellungsverfahren erstellten Unterlagen würden zwar den aktuellen Stand der RABT berücksichtigen, dabei aber nur die planfeststellungsrelevanten Festlegungen des Tunnelentwurfs enthalten.

Das BMVI hat zugesagt, für den Bauwerksentwurf die Empfehlungen des Prüfungsamtes (Berücksichtigung neuer Verkehrszahlen, der aktuellen RABT und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h) zu berücksichtigen.

Abschließende Würdigung und Empfehlungen

Mit seiner Zusage hat das BMVI die Empfehlungen des Prüfungsamtes aufgegriffen. Der Punkt ist damit erledigt.

Im Auftrag

Dreiucker

Wildunfälle auf der B 7 in den Jahren 2007 bis 2010

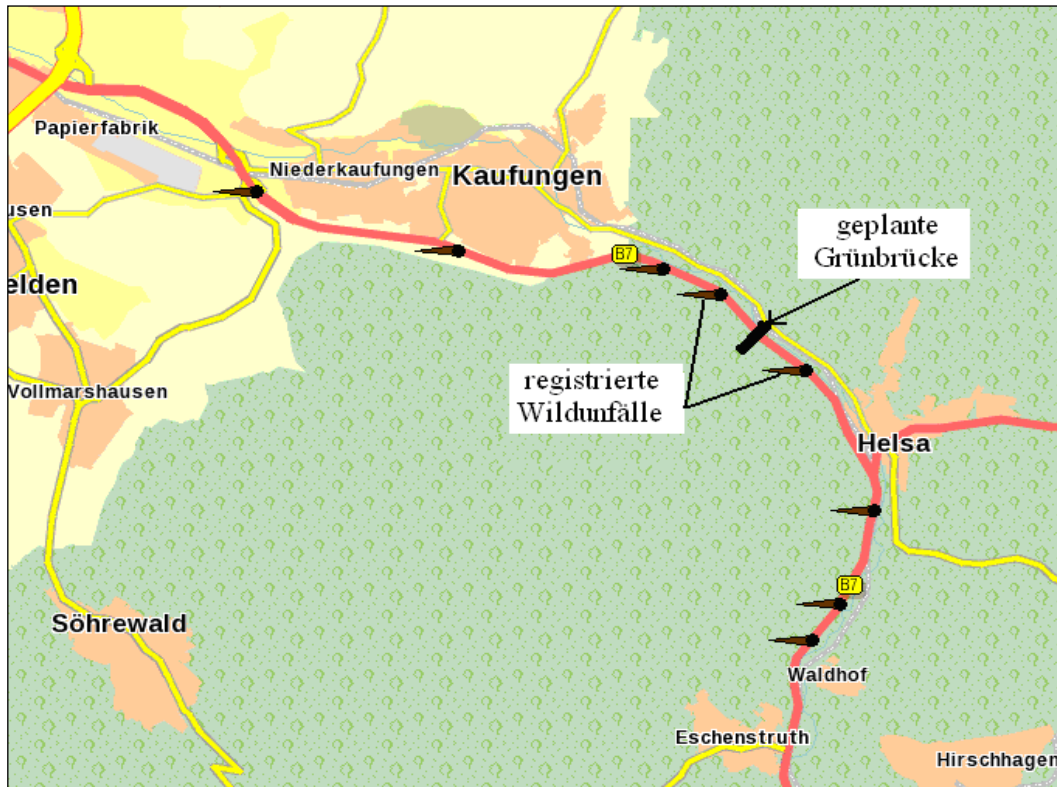


Abb. 1: Wildunfälle auf der B 7 im Jahr 2007



Abb. 2: Wildunfälle auf der B 7 im Jahr 2008

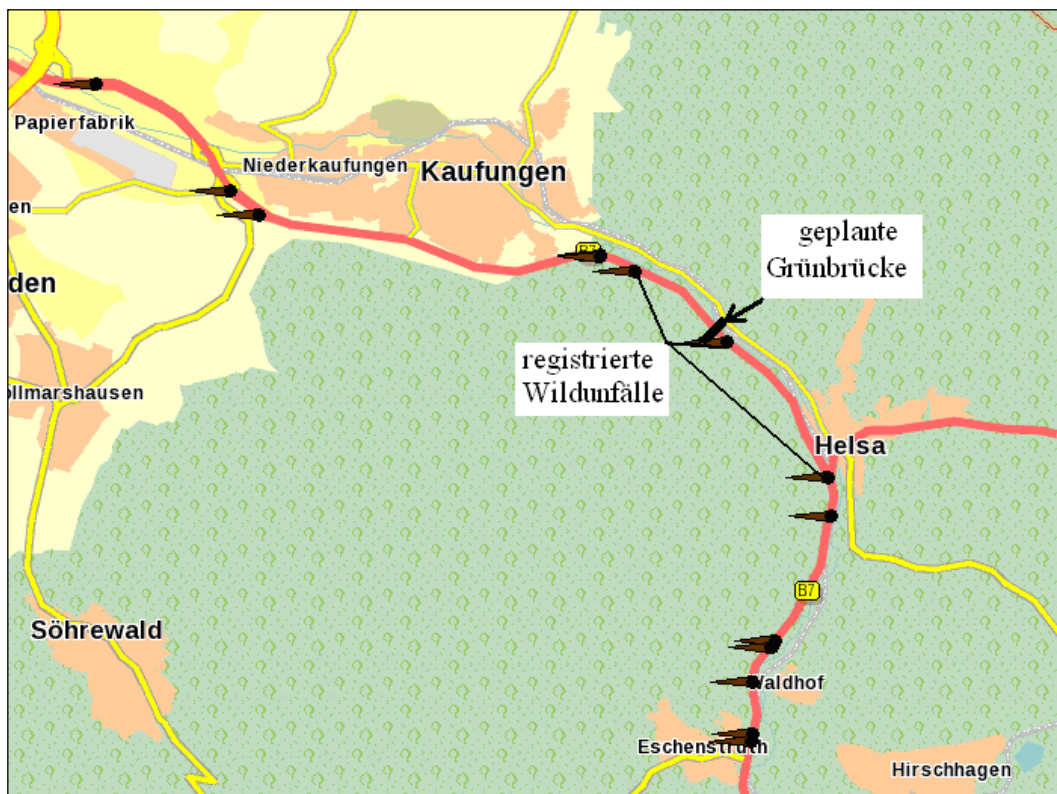


Abb. 3: Wildunfälle auf der B 7 im Jahr 2009



Abb. 4: Wildunfälle auf der B 7 im Jahr 2010