Einwendungs-Aspekte aus planerischer Sicht

Der Neubau der A44 neben der bestehenden 4 bzw. 3-streifigen Trasse der B7, die ja schon um Kaufungen herum führt, führt zu einer unnötigen Flächeninanspruchnahme und Versiegelung. In den Planfeststellungsunterlagen fehlt eine systematische Alternativenprüfung. Ggf. ist diese an anderer Stelle im Raumordnungsverfahren erfolgt. Im Verkehrsgutachten von 2017 (Anlage 22) werden 6 Alternativen geprüft, die Ergebnisse fließen aber nicht in eine systematische Variantenabwägung ein.

Es fehlt insb. die Begründung, warum die alternativen Trassenvarianten eines Ausbaus der Bestandstrasse der B7 mit entsprechendem Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der nun gewählten Trassenvariante nicht weiterverfolgt wurden, obwohl sie im Hinblick auf Baukosten und Flächenverbrauch sowie Eingriff in Waldgebiete und Zerschneidung bisher unzerschnittener Landschaftsräume deutliche Vorteile aufweisen.

Die beiden Gründe, die aus den Planfeststellungsunterlagen ersichtlich sind, sind der Wunsch der Gemeinde Kaufungen, die vorgeschlagene Trasse weiter von Kaufungen abzurücken, um nach Rückbau der bisherigen B7-Trasse eine Reihe neuer Wohngebiete auszuweisen, und um die Trasse der heutigen B7 als Umleitung im Falle einer Autobahnsperrung beizubehalten.
Die Abwägung mit den anderen Belangen ist aber nicht nachvollziehbar dargestellt.
Die verkehrlichen Wirkungen der Varianten (Ausbau Bestandstrasse, Planfall C) sind im Verkehrsgutachen (Anlage 22 der Planfeststellungsunterlagen) mit den anderen Planfallvarianten vergleichbar.

Das Verkehrsgutachten untersucht neben dem Analysefall (Stand 2015) einen Prognosefall 2030, der den Fertigbau der A44 zw. Eisenach und Helsa-Ost unterstellt sowie 6 Planfälle A bis F der verschiedenen Trassenvarianten der A44 zwischen Helsa-Ost und der A7.
Zwischen Prognosefall 2030 und den Planfälllen A-F weist das Gutachten eine Verkehrszunahme auf der A 44 östlich von Helsa von rd. 5.500 bis 6.000 Kfz/Tag aus, davon rd. 2.500 Lkw/Tag aus. Da sich der Prognosefall 2030 und die Planfälle ausschließlich dadurch unterscheiden, dass die A44-Trasse zwischen Helsa-Ost und der A7 gebaut wird, muss diese Verkehrszunahme auf die Fahrzeitverkürzung durch den A44-Abschnitt zurückzuführen sein.
Im Verkehrsgutachten wird ausgeführt, dass keine Auswirkungen auf den ÖV zu erwarten sind, da sich die Reisezeiten zwischen Hessisch Lichtenau und Kassel durch den Bau der A44 zwischen Helsa-Ost und der A7 gegenüber dem Prognosenullfall nur um maximal 3 Minuten verkürzen.

Es bleibt völlig unklar, warum in den Planfällen eine maximal 3-minütige Fahrzeitverkürzung für Pkw und Lkw dazu führt, dass 5.500 bis 6.000 Kfz mehr auf der A44 fahren sollen als im Prognosefall. Es gibt keine großräumigen Darstellungen, aus denen nachvollziehbar wird, welche großräumigen Routenwahlverlagerungen durch die 3-minütige Fahrzeitverkürzung im Abschnitt Helsa-Ost - AD Lossetal hervorgerufen werden und welche Verkehrsströme hierdurch induziert werden.
Demnach ist auch unklar, welche Fahrleistungsveränderungen durch den Ausbau der A44 zwischen Helsa-Ost und AD Lossetal hervorgerufen werden sollen und welche (CO2-)Emissionsbilanz hiermit verbunden ist.

Eine Zunahme der Verkehrsmengen auf der A44 im Bereich Helsa-Hessisch Lichtenau von 24.000 Kfz auf 29.000 Kfz, also um über 20 % nur durch die dreiminütige Fahrzeitverkürzung, wird nicht plausibel begründet. Bei den Lkw beträgt die prognostizierte Zunahme über 40% (von 6.000 Lkw im Prognosefall 2030 auf 8.500 Lkw in den Planfällen), obwohl die Fahrzeitverkürzung für Lkw aufgrund des Tempolimits von 80 km/h für Lkw eher noch geringer als 3 Minuten ausfallen würde als bei Pkw.
Diese massive Zunahmen der Lkw-Ströme durch das Lossetal werden daher ebenfalls nicht nachvollziehbar hergeleitet.

Ohne diese Zunahmen würden wie im Prognose-Nullfall zwischen Kaufungen-West und Helsa-Ost rd. 29.000 Kfz abzuwickeln sein, die auf der 3- bis 4-streifigen Bestands-Trasse der B7 gut abwickelbar wären, wenn deren Knotenpunkte kreuzungsfrei ausgebaut würden und ggf. abschnittsweise ein Ausbau um einen Fahrstreifen erfolgen würde. Diese minimalinvasive Alternative des Ausbaus der B7 wurde nicht systematisch geprüft.