



# HESSISCHER LANDTAG

25. 01. 2017

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Rentsch (FDP) vom 02.12.2016**

**betreffend A44 VKE 01/11**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

Aktuell wird die A 7 zwischen Kassel-Süd und Kassel-Ost von sechs auf acht Streifen ausgebaut. Dazu gehören u.a. auch sehr umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, die in großen Teilen bereits umgesetzt wurden. Nun wird berichtet, dass es Planungen gibt, diesen Streckenabschnitt auf zehn Streifen auszubauen, um den zunehmenden Verkehr infolge der Ostanbindung der A 44 in Richtung Herleshausen/Eisenach (VDE Nr. 15) aufnehmen zu können.

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:**

Die bereits seit vielen Jahren von der Landesregierung verfolgte Planung der A 44 sieht vor, die von Westen kommende A 44 über ein Versatzstück auf der A 7 zwischen den Anschlüssen Kassel-Süd und Kassel-Ost und dann durch das Lossetal in Richtung Osten zu führen. Der aktuelle Ausbau der A 7 bei Kassel von sechs auf acht Streifen mit Lärmschutzmaßnahmen erfolgt u. a. vor dem Hintergrund der durch die A 44 entstehenden zusätzlichen Verkehre auf der A 7. Der Ausbau der A 7 auf acht Streifen ist hierfür ausreichend dimensioniert.

Ein Ausbau der A 7 auf zehn Streifen ist nicht geplant. Die Landesregierung hat im Herbst 2013 den zehnstreifigen Ausbau der A 7 zwischen den Anschlüssen Kassel-Süd und Kassel-Ost zur Bewertung für den neuen Bundesverkehrswegeplan gemeldet. Durch die vom Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaugesetzes im Dezember 2016 erfolgte Einordnung in den "weiteren Bedarf" ergibt sich für das Land Hessen kein Planungsauftrag.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Varianten hat die Landesregierung im Rahmen der VKE 11 zur Anbindung der A 44 an die A 7 in Richtung Osten mit welchen konkreten Ergebnissen bei Beachtung welcher Standards der Ausbauführung (z.B. Tunnelführung, Lärmschutzmaßnahmen) geprüft?

Die Landesregierung hat im Rahmen des seit vielen Jahren andauernden Planungsverfahrens der A 44 in verschiedenen Planungsstadien, beginnend mit dem Raumordnungsverfahren über das Linienbestimmungsverfahren beim BMVI bis zum eigentlichen Planfeststellungsverfahren, eine Vielzahl verschiedener Varianten für eine mögliche Linienführung im Bereich der VKE 11 untersucht (siehe Anlage 1), wobei Varianten im Söhrekorridor und im sogenannten "Zwischenkorridor" bereits frühzeitig aus fachlichen Gründen verworfen wurden. Dabei wurden die üblichen, dem jeweiligen Planungsstand entsprechenden Untersuchungen angestellt.

Frage 2. Welche Kosten entstehen im Rahmen der geprüften Varianten und wie aktuell sind die jeweiligen Kostenschätzungen?

Frage 3. Hat die Landesregierung die von der "BI pro A 44 e. V." ausgearbeitete und zur Verfügung gestellte Ausbauvariante (der sogenannte H-Korridor) geprüft und mit der bisher favorisierten Grundvariante (VKE 01 über Kassel-Süd/Dreieck Lossetal, VKE 11 Kassel-Ost/Helsa-Ost) verglichen?

- Frage 4. Zu welchen konkreten Ergebnissen kommt der Vergleich (Frage 3) in puncto:
- Bewertung Technische Machbarkeit,
  - Bewertung Wirtschaftlichkeit,
  - Bewertung der Umsetzung hinsichtlich der Bauzeit,
  - Bewertung verkehrliche Auswirkungen,
  - Raumordnung, Landes- und Bauleitplanung,
  - Bewertung Schutzgut Mensch,
  - Bewertung Schutzgut Flora und Fauna,
  - Bewertung Schutzgut Wasser und Hydrogeologie,
  - Bewertung Schutzgut Boden,
  - Bewertung Schutzgut Klima,
  - Landschaftsbild und natürliche Erholungsfunktion,
  - Bewertung Schutzgut Kultur- und Sachgüter,
  - Vergleich der abzuschätzenden Gesamtkosten einschließlich der zuzurechnenden Kosten (z.B. kein Ausbau der A 7, wenn H-Korridor umgesetzt wird)?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die von der BI pro A 44 favorisierte "H-Trasse" verläuft in dem bereits im Raumordnungsverfahren untersuchten und verworfenen Zwischenkorridor und stellt damit keine grundsätzlich neue Trassenvariante dar. Eine Linienführung im Zwischenkorridor wurde ausgeschlossen, weil sie die wesentlichen verkehrlichen Ziele der A 44-Planung nicht erfüllt und erhebliche zusätzliche Betroffenheiten in anderen Bereichen, insbesondere für die Gemeinden Lohfelden und Söhrwald und deren Bewohner, auslöst.

Im Rahmen des von der Landesregierung initiierten Dialogs zur VKE 11 der A 44 wurde die von der BI pro A 44 favorisierte "H-Trasse" dennoch intensiv diskutiert. Im Dialogprozess wurden Bewertungskriterien und Schutzgüter vereinbart, anhand derer Hessen Mobil sämtliche diskutierten Varianten, kleinräumige und großräumige (z. B. die H-Trasse), die ursprüngliche Vorzugsvariante und deren im Dialog entwickelte Modifikation zum Erhalt der B 7 unter Einbeziehung aktuell vorliegender Erkenntnisse bewertet und zum Vergleich in einer gemeinsamen Tabelle gegenüber gestellt hat (siehe Anlage 2). Die in dem Variantenvergleich betrachteten Schutzgüter decken sich dabei im Wesentlichen mit den in der Frage 4 aufgelisteten Schutzgütern. Die H-Trasse wurde in dem Variantenvergleich deutlich schlechter bewertet als die 2012 zum Sichtvermerk beim BMVI vorgelegte Vorzugsvariante und die im Dialogverfahren entwickelte Modifikation der Vorzugsvariante zum Erhalt der B 7. Die BI pro A 44 hat zwar im Nachgang zu dieser Bewertung geringfügig modifizierte Varianten der H-Trasse in das Dialogverfahren eingeführt, die jedoch zu keinen wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Bewertung des Variantenvergleichs führen.

Eine Kostenberechnung der ursprünglichen Vorzugsvariante wurde im Januar 2012 für die Beantragung des Sichtvermerks erstellt, die Kosten wurden dort auf rund 226 Mio. € beziffert. Diese Kostenberechnung ist aufgrund der nunmehr vorgesehenen Änderung der Planung in Bezug auf den Erhalt der B 7 als Umleitungsstrecke zu aktualisieren, wobei Hessen Mobil davon ausgeht, dass - mit Ausnahme der allgemeinen Kostensteigerungen - keine deutlichen Erhöhungen eintreten werden. Die Kosten der VKE 01 (Ausbau A 7 mit Lärmschutzmaßnahmen) werden derzeit mit rund 92 Mio. € kalkuliert. Diesen Kostenberechnungen liegen dem Stadium der Genehmigungsplanung entsprechende detaillierte Erkenntnisse hinsichtlich der erforderlichen Bauwerksabmessungen, Lärmschutzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Anforderungen und Geologie vor Ort usw. zugrunde.

Die Kosten der übrigen Varianten wurden, wie bei einem Variantenvergleich üblich, auf Basis der Erfahrungen der Straßenbauverwaltung abgeschätzt. Die von der BI pro A44 favorisierte H-Trasse wird dabei hinsichtlich des Kriteriums „Wirtschaftlichkeit“ schlechter bewertet als die ursprüngliche Vorzugsvariante, auch mit ihren Modifizierungen. Die BI pro A 44 hat in ihren Gutachten selbst Kostenschätzungen für die im Grobentwurf vorgelegte H-Trasse und eine Trassenführung im Söhrkorridor vorgelegt. Die Gutachten beziffern die Kosten der H-Trasse mit rund 415 Mio. € und einer Trassenführung im Söhrkorridor mit über 630 Mio. €. Dabei wird in den Gutachten eingeräumt, dass mit weiteren Kostensteigerungen von 30 bis 40 % bei einer späteren Verfeinerung der Planung zu rechnen sei. Die von der BI pro A 44 favorisierte H-Trasse ist daher auch nach eigener Darstellung der BI wirtschaftlich deutlich schlechter zu bewerten als die von Hessen Mobil geplante Trassenführung.

- Frage 5. Welche Ausbauvariante hat das Land Hessen dem Bundesverkehrsministerium mit welcher Begründung bisher zur Bewertung und Prüfung wann genau vorgelegt?

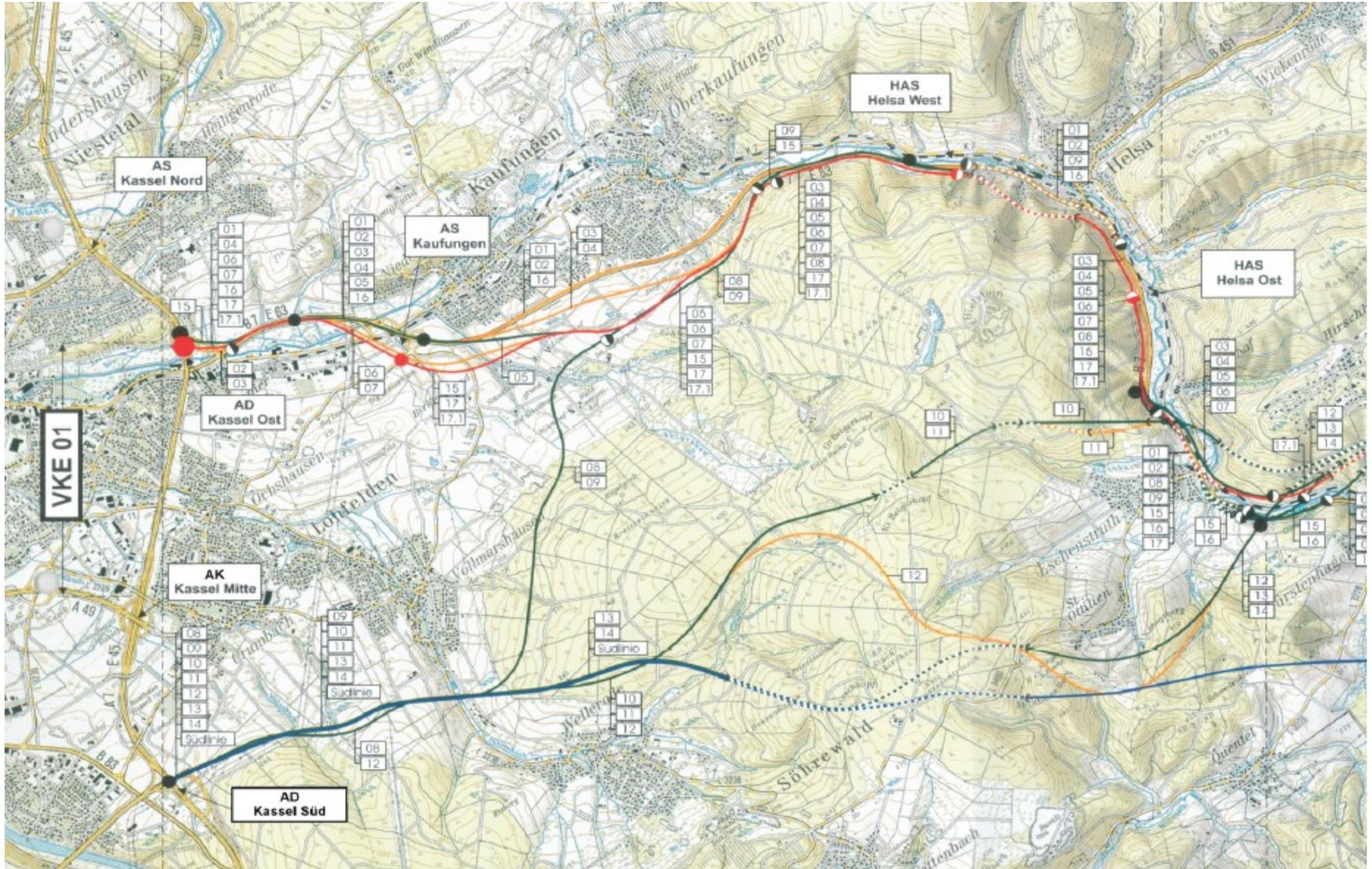
Der Vorschlag einer Trassenführung der VKE 11 im Lossetal wurde dem BMVI bereits im Zusammenhang mit dem 1998 abgeschlossenen Linienbestimmungsverfahren vorgelegt. Der Vorschlag ging zurück auf die Ergebnisse des vorherigen Raumordnungsverfahrens.

Die Linienführung im Lossetal wurde durch Sichtvermerk des BMVI aus dem Jahr 2006 bestätigt und war Gegenstand des im selben Jahr eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens. Nach Durchführung des ersten Anhörungsverfahrens wurde 2012 für die in Teilbereichen veränderte Planung der Trasse im Lossetal ein neuer Sichtvermerk beantragt. Mit Sichtvermerksschreiben von Mai 2014 hat das BMVI die Trassenführung im Lossetal erneut bestätigt. Dem BMVI waren jeweils umfangreiche Planunterlagen als Entscheidungsgrundlage übersandt worden, in denen die Ergebnisse vorangegangener Verfahren (Raumordnung und Linienbestimmung) dargestellt waren und die Planung erläutert wurde.

Wiesbaden, 16. Januar 2017

**Tarek Al-Wazir**

**Anlagen**

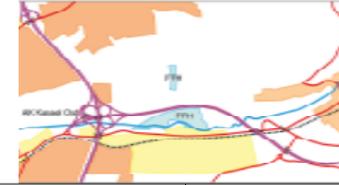


**Zeichenerklärung:**

-  Vorschlagslinie
-  Varianten zur Endabwägung
-  Varianten zur Zwischenabwägung
-  Weitere Varianten
-  Tunnel
-  Vollanschluß
-  Halbanschluß
-  Bezeichnung der Varianten  
im jeweiligen Planungsabschnitt
- ROV** Raumordnungsverfahren

# Anlage 2

## Bewertungsmatrix - Variantenvergleich mit Gewichtung der jeweiligen Bewertungskriterien



Variantebezeichnung	Gewichtung	Variante 0.0	Variante 0.1	Variante 0.2	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 3.1	Variante 3.2							
Bewertung Technische Machbarkeit	4	2	1	1	5	5	5	5	4	4							
		8	4	4	20	20	20	20	16	16							
Bewertung Wirtschaftlichkeit	5	2	2	4	5	5	5	5	4	4							
		10	10	20	25	25	25	25	20	20							
Bewertung Verkehrliche Wirkung	4	3	2	2	4	4	4	4	4	4							
		12	8	8	16	16	16	16	16	16							
Bewertung Ziele Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung	4	2	1	1	3	3	3	3	3	3							
		8	4	4	12	12	12	12	12	12							
Bewertung Schutzgut Mensch	5	2	1	3	3	4	3	4	3	4							
		10	5	15	15	20	15	20	15	20							
Bewertung Schutzgut Flora und Fauna	4	2	3	2	3	2	4	3	4	3							
		8	12	8	12	8	16	12	16	12							
Bewertung Natura 2000	4	1	1	1	1	1	1	1	5	5							
		4	4	4	4	4	4	4	20	20							
Bewertung Schutzgut Wasser und Hydrogeologie	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4							
		12	12	12	16	16	16	16	16	16							
Bewertung Schutzgut Boden	3	3	4	3	3	2	3	2	4	3							
		9	12	9	9	6	9	6	12	9							
Bewertung Schutzgut Klima	2	2	3	2	4	3	4	3	4	3							
		4	6	4	8	6	8	6	8	6							
Bewertung Schutzgut Landschaftsbild und natürliche Erholungseignung	2	2	3	2	3	2	3	2	4	3							
		4	6	4	6	4	6	4	8	6							
Bewertung Schutzgut Kultur- und Sachgüter	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3							
		3	3	3	3	3	3	3	3	3							
<b>Gesamtsumme</b>		<b>92</b>	<b>86</b>	<b>95</b>	<b>146</b>	<b>140</b>	<b>150</b>	<b>144</b>	<b>162</b>	<b>156</b>							
<b>Gesamtbewertung</b>		<p><b>Vorteile:</b> durch ortsbäuerliche Linienführung Einhaltung der Lärmvorgewerte weit unterhalb der Grenzwerte; positive Wirkungen einer Bündelung der Verkehrswege; durch Überbauung B 7 geringere Waldverluste im Stiftswald als Var. 0.1, aber höhere Waldverluste als Var. 0.2; zusammen mit Var. 0.1 beste Bewertung bei Wirtschaftlichkeit (3); alle übrigen Kriterien außer Schutzgut Wasser ebenfalls eine gute bis mittlere Bewertung.</p> <p><b>Nachteile:</b> Umleitungsverkehre durch die Ortslagen; Durchfahrung Quartierzentrum Bechsteinfedermaus, lösbar mit &gt; 50 ha vorgezogenen Waldmaßnahmen; Durchfahrung WSG II Brunnen Kohlenstrasse, lösbar durch Ausbau nach RistWag.</p> <p><b>Fazit:</b> Vorschlagsvariante, da das Planungsziel der Bündelung von Verkehren erfüllt wird; von der Ortslage abgerückte Linienführung, teilweise in Einschnittslage, führt zu einer wirtschaftlich günstigen und für Kaufungen effektivsten Lösung hinsichtlich der Lärmmissionen, die auch zu der guten Bewertung beim Schutzgut Mensch führt; als Nachteil verbleiben die zusätzlichen Waldverluste im Stiftswald.</p>		<p><b>Vorteile:</b> Problematik der Umleitungsverkehre durch Erhalt B 7 gelöst; durch ortsbäuerliche Linienführung Einhaltung der Lärmvorgewerte unterhalb der Grenzwerte; positive Wirkungen einer Bündelung der Verkehrswege; zusammen mit Var. 0.0 beste Bewertung bei Wirtschaftlichkeit (3); alle übrigen Kriterien außer Schutzgut Wasser ebenfalls eine gute bis mittlere Bewertung.</p> <p><b>Nachteile:</b> 3,5 ha mehr an Waldverlust im Stiftswald; Durchfahrung Quartierzentrum Bechsteinfedermaus, lösbar mit &gt; 50 ha vorgezogenen Waldmaßnahmen; Durchfahrung WSG II Brunnen Kohlenstrasse, lösbar durch Ausbau nach RistWag.</p> <p><b>Fazit:</b> Vorschlagsvariante, da das Planungsziel der Bündelung von Verkehren erfüllt wird und zusätzlich durch den Erhalt der B 7 das Problem der Umleitungsverkehre der Var. 0.0 gelöst wird; von der Ortslage abgerückte Linienführung, teilweise in Einschnittslage, führt zu einer wirtschaftlich günstigen und für Kaufungen effektivsten Lösung hinsichtlich der Lärmmissionen, die auch zu der guten Bewertung beim Schutzgut Mensch führt; als Nachteil verbleiben die zusätzlichen Waldverluste im Stiftswald.</p>		<p><b>Vorteile:</b> Wie Var. 0.1 mit dem Unterschied, dass ein zusätzlicher Vorteil gegenüber Var. 0.1 darin besteht, dass im Bereich des Stiftswaldes die Waldverluste und die Bechsteinfedermausproblematik unter der Prämisse Erhalt der B 7 minimiert sind.</p> <p><b>Nachteile:</b> Hoher Aufwand für LS im Bereich Oberkaufungen (LS-Wände &gt;10m, OPA) bei zu erwartenden Überschreitung der Nachtgrenzwerte. Verlegung Hochbehälter "Neuer Weg" und Verlust einer Kleingartensiedlung.</p> <p><b>Fazit:</b> Vorschlagsvariante, da das Planungsziel der Bündelung von Verkehren erfüllt wird und zusätzlich durch den Erhalt der B 7 das Problem der Umleitungsverkehre der Var. 0.0 gelöst wird; das Problem der zusätzlichen Waldverluste im Stiftswald der Var. 0.1, als auch das gemeinsame artenschutzrechtliche Bechsteinfedermausproblem der Var. 0.0 und 0.1 vermindert; von der Ortslage abgerückte Linienführung, teilweise in Einschnittslage, führt zu einer wirtschaftlich günstigen und für Kaufungen effektivsten Lösung hinsichtlich der Lärmmissionen; als Nachteil verbleiben die zusätzlichen Waldverluste im Stiftswald; einziges verbleibendes Problem ist der evtl. Verlust von Gebäuden und eine zusätzliche Lärmbelastung der Ortslage von Oberkaufungen und Ziegelhütte, mit der die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen nur mit hohem Aufwand minimiert werden kann.</p>		<p><b>Vorteile:</b> günstigere Anbindung des GE Papierfabrik an die A 7.</p> <p><b>Nachteile:</b> sehr schlechte Bewertungen hinsichtlich techn. Machbarkeit (nicht richtliniengerecht), Wirtschaftlichkeit (Mehrkosten durch zusätzliche Ing.-BW), verkehrliche Wirkung (alle übrigen Verkehrsverbindungen außer GE Papierfabrik schlechter) sowie Schutzgut Wasser (zusätzliche Durchfahrung Quartierzentrum Bechsteinfedermaus, lösbar mit &gt; 50 ha vorgezogenen Waldmaßnahmen).</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da nicht richtlinienkonform realisierbar, hohe Kosten und erhebliche Eingriffe für das Schutzgut Wasser (mehrmalige Lossequerungen, Brunnen Eichwald) und dabei mehr verkehrliche Nachteile als Vorteile. Außerdem verbleibendes Problem des evtl. Verlustes von Gebäuden und die zusätzliche Lärmbelastung der Ortslage von Oberkaufungen und Ziegelhütte, mit der die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen nur mit hohem Aufwand minimiert werden kann.</p>		<p><b>Vorteile:</b> Wie Var. 1.1 mit dem Unterschied, dass ein zusätzlicher Vorteil gegenüber Var. 1.1 darin besteht, dass im Bereich des Stiftswaldes die Waldverluste und die Bechsteinfedermausproblematik unter der Prämisse Erhalt der B 7 minimiert sind.</p> <p><b>Nachteile:</b> Hoher Aufwand für LS im Bereich Oberkaufungen (LS-Wände &gt;10m, OPA) bei zu erwartenden Überschreitung der Nachtgrenzwerte. Verlegung Hochbehälter "Neuer Weg" und Verlust einer Kleingartensiedlung.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da nicht richtlinienkonform realisierbar, hohe Kosten und erhebliche Eingriffe für das Schutzgut Wasser (mehrmalige Lossequerungen, Brunnen Eichwald) und dabei mehr verkehrliche Nachteile als Vorteile. Außerdem verbleibendes Problem des evtl. Verlustes von Gebäuden und die zusätzliche Lärmbelastung der Ortslage von Oberkaufungen und Ziegelhütte, mit der die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen nur mit hohem Aufwand minimiert werden kann.</p>		<p>Wie Var. 1.1 mit dem Unterschied, dass ein zusätzlicher Nachteil gegenüber Var. 1.1 darin besteht, dass Auslösung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch unvermeidbare FI im Bereich des Eichwaldes mit Vorkommen des Eremiten.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da nicht richtlinienkonform realisierbar, hohe Kosten und erhebliche Eingriffe für das Schutzgut Wasser (mehrmalige Lossequerungen, Brunnen Eichwald) und dabei mehr verkehrliche Nachteile als Vorteile. Zusätzlich artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Eremiten im Eichwald erforderlich mit dem Ergebnis, dass es zumutbare Alternativen gibt wie z.B. Var. 0.0 oder Var. 0.1.</p>		<p><b>Vorteile:</b> Wie Var. 2.1 mit dem Unterschied, dass ein zusätzlicher Vorteil gegenüber Var. 2.1 darin besteht, dass im Bereich des Stiftswaldes die Waldverluste und die Bechsteinfedermausproblematik unter der Prämisse Erhalt der B 7 minimiert sind.</p> <p><b>Nachteile:</b> Hoher Aufwand für LS im Bereich Oberkaufungen (LS-Wände &gt;10m, OPA) bei zu erwartenden Überschreitung der Nachtgrenzwerte. Verlegung Hochbehälter "Neuer Weg" und Verlust einer Kleingartensiedlung.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da nicht richtlinienkonform realisierbar, hohe Kosten und erhebliche Eingriffe für das Schutzgut Wasser (mehrmalige Lossequerungen, Brunnen Eichwald) und dabei mehr verkehrliche Nachteile als Vorteile; zusätzlich artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung für den Eremiten im Eichwald erforderlich mit dem Ergebnis, dass es zumutbare Alternativen gibt; außerdem verbleibendes Problem des evtl. Verlustes von Gebäuden und die zusätzliche Lärmbelastung der Ortslage von Oberkaufungen und Ziegelhütte, mit der die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen nur mit hohem Aufwand minimiert werden kann.</p>		<p><b>Vorteile:</b> optimale Anbindung des GE Papierfabrik (Einsparung von ca. 3 km Umweg einfach).</p> <p><b>Nachteile:</b> schlechte Bewertung hinsichtlich techn. Machbarkeit (Abstand zwischen Kassel Ost und AS Papierfabrik ist suboptimal), Wirtschaftlichkeit (2 zusätzliche Bauwerke erforderlich) und Verkehr (ungünstige Wirkung auf weiträumige Verkehre sowie mehr Verkehr auf der Leipziger Str.); zusätzliche Losseauquerungen wirkt sich negativ auf nahezu alle naturschutzfachlichen Kriterien aus (Flora/ Fauna, Wasser, Boden, Klima etc.); Zerschneidungswirkung für Maculinea zwischen den Gebietsteilen sowie der Zubringer mitten durch das FFH-Gebiet sowie führen zu einer FFH-Unverträglichkeit (Ausnahmeverfahren, zumutbar Alternative vorhanden). Durchfahrung Quartierzentrum Bechsteinfedermaus, lösbar mit &gt; 50 ha vorgezogenen Waldmaßnahmen.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da dem Vorteil optimale Anbindung GE Papierfabrik suboptimale technische, wirtschaftliche, verkehrliche Wirkungen gegenüberstehen. Entscheidend dafür, dass die Variante nicht realisierbar ist, ist aber die FFH-Unverträglichkeit mit Auslösung des FFH-Gebietes. Außerdem verbleibendes Problem des evtl. Verlustes von Gebäuden und die zusätzliche Lärmbelastung der Ortslage von Oberkaufungen und Ziegelhütte, mit der die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen nur mit hohem Aufwand minimiert werden kann.</p>	

Stand: 07.03.2016



Variantebezeichnung	Variante 4.1	Variante 4.2	Variante 5.1	Variante 5.2	Variante 6	Variante 7	Variante 8	Gewichtung
Bewertung Technische Machbarkeit	4	4	3	3	1	1	2	4
	16	16	12	12	4	4	8	
Bewertung Wirtschaftlichkeit	4	4	4	4	5	4	5	5
	20	20	20	20	25	20	25	
Bewertung Verkehrliche Wirkung	4	4	4	4	5	5	2	4
	16	16	16	16	20	20	8	
Bewertung Ziele Raumordnung, Landesplanung und Bauleitplanung	3	3	3	3	5	5	3	4
	12	12	12	12	20	20	12	
Bewertung Schutzgut Mensch	3	4	3	4	5	5	3	5
	15	20	15	20	25	25	15	
Bewertung Schutzgut Flora und Fauna	3	2	4	3	5	4	1	4
	12	8	16	12	20	16	4	
Bewertung Natura 2000	5	5	5	5	1	1	1	4
	20	20	20	20	4	4	4	
Bewertung Schutzgut Wasser und Hydrogeologie	4	4	4	4	4	4	2	4
	16	16	16	16	16	16	8	
Bewertung Schutzgut Boden	4	3	4	3	4	4	1	3
	12	9	12	9	12	12	3	
Bewertung Schutzgut Klima	4	3	4	3	4	4	3	2
	8	6	8	6	8	8	6	
Bewertung Schutzgut Landschaftsbild und natürliche Erholungseignung	3	2	4	3	4	4	1	2
	6	4	8	6	8	8	2	
Bewertung Schutzgut Kultur- und Sachgüter	3	3	3	3	1	3	1	1
	3	3	3	3	1	3	1	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>156</b>	<b>150</b>	<b>158</b>	<b>152</b>	<b>163</b>	<b>156</b>	<b>96</b>	
<b>Gesamtbewertung</b>	<p>Wie Var. 3.1 mit dem Unterschied, dass eine direkte FI im FFH-Gebiet und eine zusätzliche Losseauquerung vermieden wird mit positiven Wirkungen auf die Bewertung nahezu aller naturschutzfachlichen Kriterien im Vergleich zu Var. 3.1 bzw. Var. 3.2. Bezüglich der Belange von Natura 2000 verbleiben trotzdem erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes aufgrund von erhöhter Zerschneidungswirkung für Maculinea.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da dem Vorteil günstigere GE Papierfabrik suboptimale technische, wirtschaftliche, verkehrliche Wirkungen gegenüberstehen. Entscheidend dafür, dass die FFH-Unverträglichkeit aufgrund der erhöhten Zerschneidungswirkung für Maculinea zwischen den FFH-Gebietsteilen.</p>							
	<p><b>Vorteile:</b> Wie Var. 4.1 mit dem Unterschied, dass ein zusätzlicher Vorteil gegenüber Var. 4.1 darin besteht, dass im Bereich des Stiftwaldes die Waldverluste und die Bechsteinfedermasproblematik unter der Prämisse Erhalt der B 7 minimiert sind.</p> <p><b>Nachteile:</b> Hoher Aufwand für LS im Bereich Oberkaufungen (LS-Wände &gt;10m, OPA) bei zu erwartender Überschreitung der Nachtgrenzwerte. Verlegung Hochbehälter "Neuer Weg" und Verlust einer Kleingartensiedlung.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da dem Vorteil günstigere GE Papierfabrik suboptimale technische, wirtschaftliche, verkehrliche Wirkungen gegenüberstehen. Entscheidend dafür, dass die FFH-Unverträglichkeit aufgrund der erhöhten Zerschneidungswirkung für Maculinea zwischen den FFH-Gebietsteilen.</p>							
	<p>Wie Var. 4.1 mit dem Unterschied, dass neben der Vermeidung einer direkten FI im FFH-Gebiet die Verlagerung der AS Papierfabrik nach Osten aus der direkten Verbindungslinie zwischen den FFH-Gebietsteilen heraus, einen Versuch darstellt, die Zerschneidungswirkungen für Maculinea zu verringern. Mit der Verlagerung nähert sich die Anschlussstellenlage aber der ursprünglichen Lage der AS Kaufungen bei den Var.0.1, 0.2 bzw. 0.3 an und der Vorteil bezüglich der günstigeren Anbindung des GE Papierfabrik mit geringeren Umwegen nimmt von Var. 3.1 über Var. 4.1 bis Var. 5.1 immer mehr ab. Bezüglich der Belange von Natura 2000 verbleiben trotzdem erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes aufgrund von erhöhter Zerschneidungswirkung für Maculinea (FFH-Unverträglichkeit).</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da der Vorteil bei der Anbindung GE Papierfabrik nicht mehr sehr groß ist und diesem geringen Vorteil suboptimale technische, wirtschaftliche, verkehrliche Wirkungen gegenüberstehen. Entscheidend dafür, dass die Variante nicht realisierbar ist, ist aber die FFH-Unverträglichkeit aufgrund der, trotz Verlagerung der AS, erhöhten Zerschneidungswirkung für Maculinea zwischen den FFH-Gebietsteilen.</p>							
	<p><b>Vorteile:</b> Wie Var. 5.1 mit dem Unterschied, dass ein zusätzlicher Vorteil gegenüber Var. 5.1 darin besteht, dass im Bereich des Stiftwaldes die Waldverluste und die Bechsteinfedermasproblematik unter der Prämisse Erhalt der B 7 minimiert sind.</p> <p><b>Nachteile:</b> Hoher Aufwand für LS im Bereich Oberkaufungen (LS-Wände &gt;10m, OPA) bei zu erwartender Überschreitung der Nachtgrenzwerte. Verlegung Hochbehälter "Neuer Weg" und Verlust einer Kleingartensiedlung.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, da der Vorteil bei der Anbindung GE Papierfabrik nicht mehr sehr groß ist und diesem geringen Vorteil suboptimale technische, wirtschaftliche, verkehrliche Wirkungen gegenüberstehen. Entscheidend dafür, dass die Variante nicht realisierbar ist, ist aber die FFH-Unverträglichkeit aufgrund der, trotz Verlagerung der AS, erhöhten Zerschneidungswirkung für Maculinea zwischen den FFH-Gebietsteilen.</p>							
	<p><b>Vorteile:</b> Sehr gute technische Machbarkeit; optimale Linienführung für den Fernverkehr (Umweg über den Versatz A 7 entfällt); Streckenlänge zwar etwas länger als Lossekorridentvarianten ohne Versatzstück A 7, aber kürzer als die Zwischenkorridorvariante; keine FFH-Problematik.</p> <p><b>Nachteile:</b> Entlastungswirkung für die Ortslagen nicht gegeben, da großer Anteil des Regionalverkehrs auf der B 7 verbleibt; sehr schlechte Bewertung hinsichtlich der Kriterien Wirtschaftlichkeit (v.a. hohe Tunnelkosten), Raumordnung (keine Orientierung an den vorhandenen siedlungsstrukturellen Entwicklungsbändern, keine Bündelung), verkehrliche Wirkung (fehlende Entlastungswirkung) sowie nahezu aller naturschutzfachlichen Kriterien (Flora/ Fauna, Wasser, Klima, Landschaftsbild/ Erholungseignung) einschließlich Schutzgut Mensch. Hauptgrund für das naturschutzfachlich schlechte Abschneiden der Söhretrasse ist die Neubelastung eines zuvor unbelasteten Raumes und die Neuzerschneidung eines großen zusammenhängenden Waldbestandes, Auslösung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen für Wildkatze und Luchs als Anhang IV-Arten; sehr schlechte Bewertung bei Schutzgut Mensch durch fehlende Entlastungswirkung für die Ortslage Kaufungen und Helsa (verbleibender Verkehr auf B7) bei einer gleichzeitig zusätzlichen Neubelastung der Ortsteile Grumbach, Vollmarshausen und Wellerode.</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, ausschlaggebend für das Ausschneiden der Variante ist, dass ein wesentliches Planungsziel der Raumordnung "Bündelung der Verkehre, Aufnahme von Regionalverkehren und damit Entlastung der Ortslagen" nicht erfüllt wird. Hinzu kommen gravierende artenschutzrechtliche Probleme, die Zulassung einer Ausnahme würde aufgrund vorhandener zumutbarer Alternativen scheitern.</p>							
	<p><b>Vorteile:</b> Sehr gute technische Machbarkeit; Umweg für den Fernverkehr über den Versatz A 7 entfällt; dennoch insgesamt durch die Streckenführung eine ähnliche Streckenlänge wie die Lossekorridentvarianten incl. Versatzstück A 7; keine FFH-Problematik.</p> <p><b>Nachteile:</b> Entlastungswirkung für die Ortslagen nicht gegeben, da großer Anteil Regionalverkehr auf der B 7 verbleibt; Neubelastung und Zerschneidung von zuvor weitgehend unbelasteten Räumen; "Einkesselung" der Ortslagen von Lohfelden durch südliche und östliche Umfahrung; sehr schlechte Bewertung hinsichtlich der Kriterien Raumordnung, verkehrliche Wirkung sowie nahezu aller naturschutzfachlichen Kriterien (Wasser, Boden, Klima, Landschaftsbild/ Erholungseignung) einschließlich Schutzgut Mensch. Hauptgrund für das naturschutzfachlich schlechte Abschneiden der Zwischenkorridorvariante ist die Neubelastung eines zuvor relativ unbelasteten Raumes, die große Streckenlänge und die überwiegende Lage der Trasse im Übergangsbereich zwischen Wald und Offenland bzw. Wald und Ortslagen mit einer hohen Zerschneidungswirkung für faunistische Austauschbeziehungen mit hohem artenschutzrechtlichen Konfliktpotential; Auslösung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen für die Bechsteinfedermas wie bei den Lossekorridentvarianten; Beeinträchtigung von 3 Brunnen (große Durchfahrungsängen WSG II und III).</p> <p><b>Fazit:</b> Keine Vorschlagsvariante, ausschlaggebend für das Ausschneiden der Variante ist, dass ein wesentliches Planungsziel der Raumordnung "Bündelung der Verkehre, Aufnahme von Regionalverkehren und damit Entlastung der Ortslagen" nicht erfüllt wird. Hinzu kommen gravierende Nachteile hinsichtlich Schutzgut Mensch (fehlende Entlastungswirkung bei zusätzlicher Neubelastung von Ortslagen), hinsichtlich der abiotischen Schutzgüter durch erhöhte FI sowie artenschutzrechtliche Probleme (hohe Zerschneidungswirkung).</p>							
	<p><b>Vorteile:</b> Bei nahezu allen naturschutzfachlichen Kriterien (Wasser, Boden, Flora/ Fauna, Landschaftsbild/ Erholungseignung) eine sehr gute bis gute Bewertung aufgrund der optimalen Berücksichtigung des Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebotes unter der Prämisse Erhalt der B 7 (keine neue Zerschneidungswirkung, Bündelung, Minimierung Flächenverbrauch, Vorbelastungsband der B 7 etc.); aber auch hinsichtlich technische Machbarkeit und verkehrliche Wirkung eine gute Bewertung. Bezüglich der Kriterien Raumordnung/ städtebauliche Entwicklung, Mensch sowie Klima mittlere Bewertung; Vermeidung der Durchfahrung der WSG II des Brunnens Kohlenstr.</p> <p><b>Nachteile:</b> Sehr schlechte Bewertung bei Wirtschaftlichkeit aufgrund der hohen Kosten (Einhausung bei Oberkaufungen ca. 64 Mill. Euro); Bauen unter Verkehr im Bereich zwischen Einmündung K 6 bis einschließlich AS Niederkaufungen und Lohfelden.</p> <p><b>Fazit:</b> Mögliche Vorschlagsvariante, da für nahezu alle naturschutzfachlichen Kriterien eine sehr gute bis gute Bewertung v.a. aufgrund der überwiegenden Trassenführung parallel zur B 7. Die Trasse erfüllt unter der Prämisse Erhalt der B 7 das naturschutzfachliche Vermeidungs- und Minimierungsgebot nahezu vollständig; beim Schutzgut Mensch ergibt sich eine mittlere Bewertung, die analog der Variante 0.2 ist, da eine teilweise ortsnahe Trassenführung beim Teilkriterium "Lärmimmissionen" nachteilig ist; hinsichtlich des Kriteriums Wirtschaftlichkeit ist die Variante allerdings als sehr schlecht zu bewerten (v.a. Kosten der Einhausung bei Oberkaufungen) und wird damit vorrausichtlich aus Kostengründen nicht realisierbar sein.</p>							