

Zusammenfassung und Einleitung zur Planfeststellung A 44

Hier: **relevante Abschnitte für Niestetal**

1. Inhalt

1. Einleitung	2
2. Inhalt	1
3. Straßenbauliche Beschreibung.....	3
4. Vorgeschichte der Planungen.....	3
5. Verkehrsverhältnisse	3
6. Betroffene Gewässer	4
7. Varianten der Linienführung	4
a) Verkehrliche und verkehrstechnische Beurteilung	5
b) Raumordnerische Beurteilung	5
c) Wirtschaftliche Beurteilung.....	6
d) Umweltfachliche Beurteilung/ Fazit	6
8. Zusammenfassende Beurteilung der Varianten	6
9. Vorgesehene Verkehrsqualität.....	7
10. Straßennetzgestaltung	7
a) Änderungen im Wirtschafts- und Forstwegenetz.....	8
b) Verlegung vorhandener Wirtschaftswege parallel Auffahrtsrampe AD Lossetal	8
c) Ausbau vorh. Wirtschaftsweg zum Hauptrad-/Wirtschaftsweg und.....	8
11. Gräben.....	9
12. Umweltauswirkungen	9
13. Naturschutz	10
a) Fauna	10

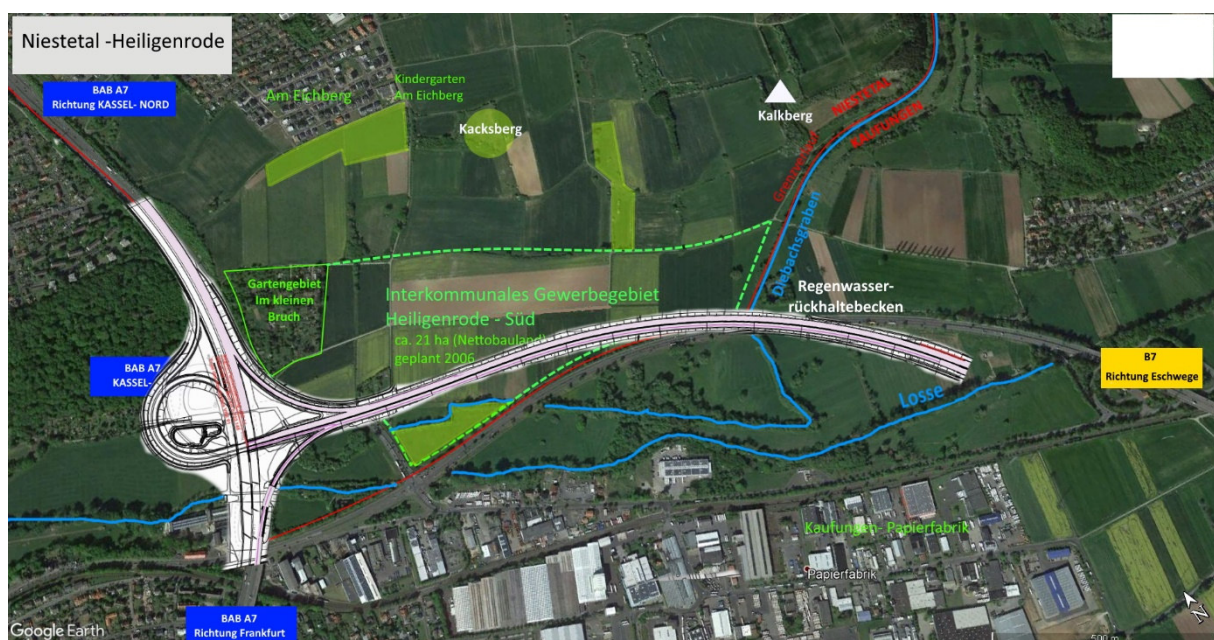
2. Einleitung

Der nachfolgende Text ist eine Zusammenfassung der für Niestetal relevanten Abschnitte des Erläuterungsberichts des Feststellungsentwurfs zum Neubau der BAB A 44 zwischen dem geplanten Autobahndreieck (AD) Lossetal und der Anschlussstelle (AS) Helsa Ost (VKE 11 s. u.). Er wurde erstellt nach Durchsicht des gesamten Entwurfs. Teilweise wurden Passagen direkt aus dem Entwurf übernommen, teilweise eigene Texte formuliert. Eine Garantie für Vollständigkeit kann nicht übernommen werden. Personen mit detailliertem Interesse am gesamten Bauabschnitt sei die Lektüre der kompletten Planfeststellungsunterlagen empfohlen. (Quelle: https://mobil.hessen.de/a44_vk11)

Der vorliegende Entwurf umfasst einen der elf Teilstücke der neu zu bauenden BAB A 44 zwischen Kassel und Herleshausen. Bei diesem Teilstück handelt es sich um die Verkehrskosteneinheit (VKE) 11. Die Baumaßnahme gehört zusammen mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB A 4 Eisenach Görlitz zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15 und ist als laufende und fest disponierte Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030) enthalten.

Der im Entwurf behandelte Abschnitt liegt im Wesentlichen auf dem Gebiet der Gemeinden Kaufungen und Helsa. In einem deutlich geringeren Umfang werden aber auch Gebiete der Stadt Kassel sowie der Gemeinden Niestetal und Lohfelden durch die Neubaumaßnahme berührt bzw. in Anspruch genommen.

Wesentlicher Bestandteil des Neubauabschnitts ist der Umbau der AS Kaufungen (A 7) zum AD Lossetal (nur östlicher Teil) zur Anbindung an die A 7 in Form einer rechtsliegenden Trompete südwestlich des Ortsteils Eichwald der Stadt Kassel.



Übersichtsplan (© Günther Köhler)

3. Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge des Neubauabschnittes der VKE 11 vom Autobahndreieck Lossetal bis zum Bauende westlich der AS Helsa Ost (VKE 12) beträgt 11,313 km (von Bau-km 0+702,148 bis 5+409,625 und von Bau-km 6+000,000 bis 11+200,992). Der Stationierungssprung von Baukm 5+409,625 zu 6+000,000 ergibt sich aus bearbeitungstechnischen Gründen.

Aufgrund der zwischen dem Land Hessen und dem Bund getroffenen Vereinbarung vom 29.03.1993, die BAB A 44 als raum- und strukturangepasste Autobahn zu planen, ist abweichend zu den Festlegungen des BMVBS (heute BMVI) bezüglich Bundesfernstraßen der Kategorie AS I der Querschnitt im Neubau der BAB A 44 als Sonderquerschnitt (SQ) 27 vorgesehen.

Dieser Querschnitt entspricht dem RQ 28 (gem. RAA [R7]), weist jedoch eine um 1,0 m geringere Mittelstreifenbreite im Vergleich zum RQ 28 auf. Der SQ 27 basiert ursprünglich auf dem Regelquerschnitt RQ 26 der damaligen RAS-Q 96 und beinhaltet zwei Richtungsfahrbahnen mit jeweils zwei 3,50 m breiten Fahrstreifen, die eine um jeweils 0,25 m verringerte Breite gegenüber dem im Normalfall für 4-streifigen Autobahnen außerhalb bebauter Gebiete eingesetzten RQ 29,5 (gem. damaliger RAS-Q 96) aufweisen. Die Trennung der Richtungsfahrbahnen erfolgt über einen Mittelstreifen von 3,00 m Breite gegenüber 3,50 m des RQ 29,5. Je Richtungsfahrbahn enthält der Querschnitt einen 2,50 m breiten Standstreifen mit einer um 0,50 m vergrößerten Breite gegenüber dem RQ 26. Die Randstreifen haben eine Breite von jeweils 0,50 m.

Im Bereich des Tunnelbauwerks wird aus wirtschaftlichen Gründen auf den Standstreifen verzichtet. Hier kommt der Regelquerschnitt (RQ) 26 t gemäß RABT 2006 [R8] zum Tragen.

Anmerkung: Erläuterungen zu den Fachbegriffen finden sich hier https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Autobahnen

Der Abschnittsbeginn der VKE 11 bei Bau-km 0+702,148 liegt genau im Kreuzungspunkt der Achse der BAB A 7 mit der Achse der westlichen Rampen des zukünftigen Autobahndreiecks Lossetal. Die Trasse verläuft bis etwa Bau-km 1+300 in südöstlicher Richtung innerhalb der flachen weit ausgedehnten Lossetalniederung. Im Streckenabschnitt von km 0+400 bis ca. 0+700 quert die Trasse den Straßendamm der heutigen B 7 und schwenkt danach in südöstlicher Richtung in die Losseaaue ab.

4. Vorgeschichte der Planungen

Im Entwurfstext wird die Geschichte der Planung seit 2006 dargestellt. Besonders erwähnt wird das sog. Dialogverfahren seit 2014. In dessen Rahmen wurden auch die maßnahmenbedingten Verkehrsverlagerungen durch Anschluss A 44 an A 7 bzw. 8streifigen Ausbau der A 7 in Bezug auf die östlichen Stadtgebiete der Stadt Kassel, insbesondere in der Achse Dresdener Straße / Heiligenröder Straße / Ochshäuser Straße (K 27) / Forstbachweg (K 29) behandelt. Die entsprechenden Protokolle der Arbeitsgruppen- und Lenkungsgruppensitzungen sind einsehbar unter folgendem Link <https://mobil.hessen.de/bau/gro%C3%9Fprojekte/44-kassel-herleshausen/44-kasselherleshausen-0>.

5. Verkehrsverhältnisse

Zu den bestehenden Verkehrsverhältnissen wird festgestellt: Im Planungsgebiet bestehen intensive Pendlerverflechtungen zwischen den ländlich geprägten Gebieten und den Mittelzentren Eschwege, Sontra, Bad Hersfeld, Hessisch-Lichtenau und Melsungen sowie dem Oberzentrum Kassel als Arbeitsplatz- und Dienstleistungsstandort.

6. Betroffene Gewässer

Die den Planungsraum von Ost nach West durchfließende Losse stellt das größte Fließgewässer dar. Der nördlich von Kaufungen-Papierfabrik einmündende Diebachsgraben zählt zu deren wichtigsten Nebengewässern im Bereich der VKE 11. Die Losse und ihre wesentlichen Nebengewässer (**Diebachsgraben**, Setzebach, Ahlgraben, Dautenbach, Ibach, Wedemannbach und Hergesbach) sind unter Berücksichtigung ihrer Gewässergüte und ihres Entwicklungspotenzials als Wert- und Funktionselemente von besonderer Bedeutung zu werten, ebenso ihre Überschwemmungsgebiete.

7. Varianten der Linienführung

In Abschnitt 3 des Entwurfs werden unterschiedliche Varianten der zukünftigen Linienführung der A44 beschrieben und bewertet. Die Basis bilden 3 Korridore (Abb. folgend):

- Lossekorridor
- Zwischenkorridor
- Söhrkorridor

In diesen Korridoren werden wiederum unterschiedliche Varianten vorgestellt und bewertet. Dabei erfolgt die Beurteilung nach raumordnerischen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Kriterien. Insgesamt wurden 18 Varianten geprüft, deren Aufzählung und Bewertung im Einzelnen den Rahmen dieser Zusammenfassung sprengen würde. Bei vertieftem Interesse sei nochmals auf die Quellenangabe im ersten Absatz verwiesen.

Im Ergebnis wird die Linienführung durch den Losse-Korridor favorisiert. (Varianten I05, I17 und I17.1) Dadurch ergibt sich eine unmittelbare Betroffenheit Niestetals in der südlichen Gemarkung Heiligenrode, insbesondere für die Bereiche Kalkberg, Kacksberg und Diebachsgraben.

Anmerkung bzgl. der Unterschiede in den Varianten I 05 zu I 17 bzw. I 17.1:

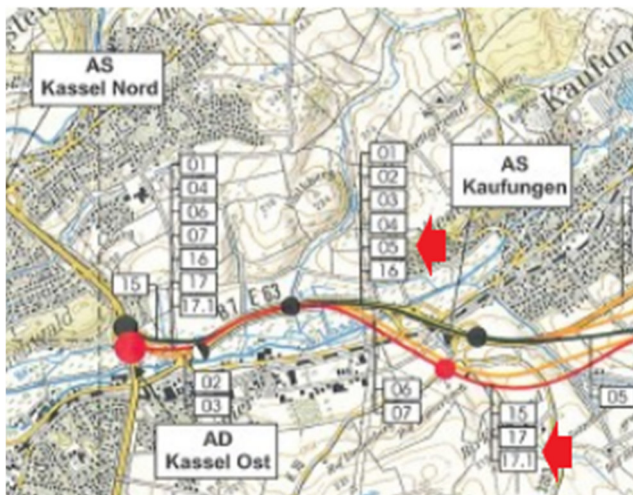
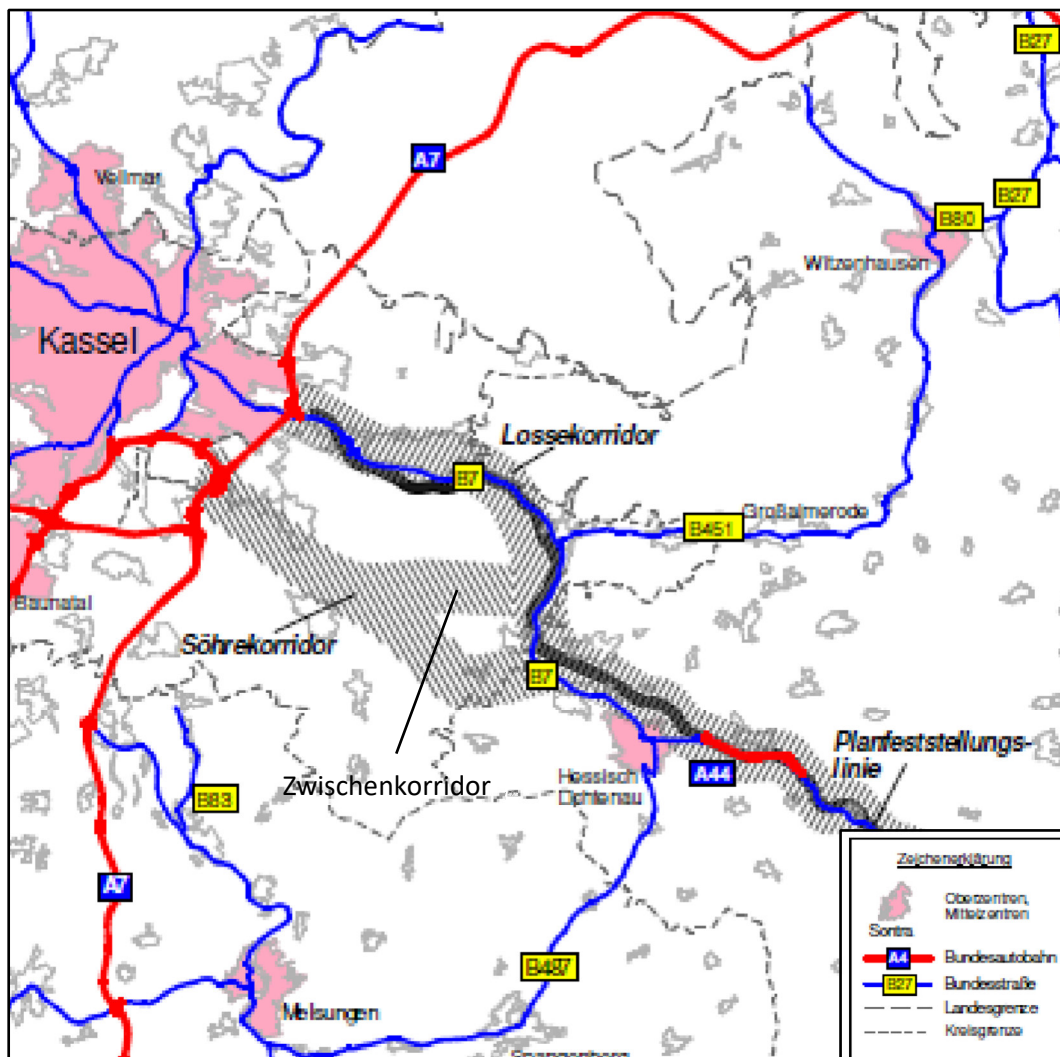


Abbildung zu den Varianten im Bereich Niestetal

I 05: mit Halbanschluss KS Bettenhausen und Vollanschluss Niederkaufungen

I 17 bzw. I 17.1: nur Vollanschluss Niederkaufungen.



Im Lossekorridor wurden die Varianten I 02, I 05, I 15, I 16 und I 17/ I 17.1 (Ausbau- und Neubauvarianten) einander gegenübergestellt.

a) Verkehrliche und verkehrstechnische Beurteilung

Die Varianten I 17 und I 17.1 sind im Rahmen der verkehrlichen Beurteilung eindeutig die besten, gefolgt von Variante I 05, die noch leichte Vorteile gegenüber Variante I 15 aufweist. Die Ausbauvarianten I 02 und I 16 schneiden durch die mangelnde Entlastung der Ortsdurchfahrten und des nachgeordneten Verkehrsnetzes am schlechtesten ab und sind daher aus verkehrlicher Sicht nicht zu empfehlen.

Bei der verkehrstechnischen Beurteilung ergeben sich für die Varianten bei den Aspekten Minimale Kurvenradien, Radienrelation und Längsneigung nur unerhebliche Unterschiede, wobei die Varianten I 15 und I 17/ I 17.1 geringfügige Vorteile aufweisen und die Ausbauvariante I 02 tendenziell am schlechtesten abschneidet.

b) Raumordnerische Beurteilung

Unter dem Gesichtspunkt der Orientierung an regionalen Entwicklungsbändern, der innerregionale Verknüpfung sowie der Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten von Baugebieten gibt es keinen

entscheidungerheblichen Unterschied zwischen den fünf Varianten. Bei der Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeit von Baugebieten stellt Variante I 05 tendenziell die günstigste Variante dar (lediglich Randlage im Bereich des geplanten Gewerbegebietes Niestetal und nördliche Umfahrung des Gewerbegebietes "Im Nassen"), während Neubauvariante I 15 aufgrund der Durchschneidung beider Gewerbegebiete die ungünstigste Variante darstellt. Aufgrund der insgesamt geringen Unterschiede zwischen den Varianten kann das Kriterium Raumordnung bei der Abwägung vernachlässigt werden.

c) Wirtschaftliche Beurteilung

Die Varianten I 02 und I 05 sind im Vergleich der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltungskosten insgesamt am besten zu beurteilen, während die Neubauvariante I 15 hier am schlechtesten abschneidet.

d) Umweltfachliche Beurteilung/ Fazit

Die beiden Ausbauvarianten des Lossekorridors I 02 und I 16 stellen sich bezüglich ihrer umweltrelevanten Auswirkungen als die ungünstigsten Varianten dar (... zu berücksichtigen ist weiterhin die stärkere Gewichtung des Schutzgutes Mensch – Wohn- und Wohnumfeldfunktion) und scheiden im Rahmen der Zwischenabwägung aus. Insbesondere ist dies den deutlichen Nachteilen gegenüber den Neubauvarianten bei den Schutzgütern Mensch – Wohn- und Wohnumfeldfunktion (ortsnahe Lage mit Lärm- und Schadstoffbelastungen insbesondere für Kaufungen, Waldhof und Helsa), Klima/Luft (erhebliche Beeinträchtigung des flächenhaften Kaltluftabflusses südlich Kaufungen sowie der lufthygienischen Situation in den Ortschaften) sowie Oberflächengewässer (Beeinträchtigung von Fließgewässern, Retentionsräume und Überschwemmungsgebiete der Losse) geschuldet. Auch die Landschaftsbildbeeinträchtigungen sind aufgrund erforderlicher Lärmschutzwände insbesondere bei Kaufungen und im Anschlussbereich zwischen Kaufungen und Helsa negativer wertend.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen zeigt Neubauvariante I 05 Nachteile gegenüber Ausbauvariante I 02 und Ausbauvariante I 16 Nachteile gegenüber den Neubauvarianten I 15 und I 17(1); entscheidungserheblich waren insbesondere die Beeinträchtigungen der Losseauen.

Deutlich positiver gestalten sich die Ausbauvarianten bezüglich der Schutzgüter Mensch - Landschaftsgebundene Erholung (Lage auf B 7, keine Durchschneidung/ Verlärmung erholungsrelevante Freiräume) und Boden (durch Bündelung mit B 7 geringerer Flächenverbrauch) im Vergleich zu den Losse-Neubauvarianten. Auch die Beeinträchtigungen des Grundwasserleiters Mittlerer Buntsandstein wären bei den Ausbauvarianten geringer.

8. Zusammenfassende Beurteilung der Varianten

Aus verkehrlicher und raumordnerischer Sicht stellt die Variante I 17.1 aufgrund der im Planungsabschnitt I maßgebenden Kriterien der "Orientierung an regionalen Entwicklungsbändern" und der "Inneregionalen Verknüpfung" mit den anderen Varianten des Lossekorridors die günstigste Lösung dar. Bei der Abwägung der Varianten innerhalb des Lossekorridors schnitt die Planfeststellungstrasse hinsichtlich der Kriterien "Entlastung der Ortsdurchfahrten", "Maximale Längsneigung" und "Verlorene Steigung" am besten ab.

Aus wirtschaftlicher Sicht waren die Varianten I 17 und I 17.1, nach der Teilausbauvariante I 05, hinsichtlich der Investitionskosten im Vergleich zu den Varianten der beiden anderen Korridore die günstigsten. Bei den Betriebs- und Unterhaltungskosten lag die Variante I 17.1 bei der Rangreihung hinter der Variante I 05, jedoch vor der Variante I 17.

Aus umweltfachlicher Sicht waren die zu erwartenden Beeinträchtigungen des bedeutsamen Grundwasservorkommens und den unbeeinträchtigten Oberflächengewässern, die Zerschneidung unberührter und relativ großflächiger Waldgebiete sowie die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausschlaggebend für die günstigste Bewertung der Planfeststellungsstrasse I 17.1.

In der Gesamtabwägung ergab sich auf der Grundlage der abwägungsrelevanten Kriterien Verkehr, Wirtschaftlichkeit und insbesondere Umwelt die Variante I 17.1 (ohne Anbindung Kfg. Papierfabrik bzw. KS bettenhausen) als Vorzugslinie im Raumordnungsverfahren und folgenden Linienbestimmungsverfahren.

9. Vorgesehene Verkehrsqualität

Die gewählten Regelquerschnitte und Knotenpunktformen können die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen und mit der angestrebten Qualitätsstufe D (entspricht ausreichende Verkehrsqualität) gem. HBS [R10] abwickeln. Dies belegen die durchgeführten Nachweise gemäß HBS [R10] im Rahmen der aktuellen Verkehrsuntersuchung [G11]. Demnach sind bei den kurzen Steigungsstrecken keine Zusatzfahrstreifen erforderlich. (HBS: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen)

10. Straßennetzgestaltung

Durch die Neubautrasse der A 44 in der VKE 11 werden einige Straßen und Wege des untergeordneten Verkehrsnetzes gekreuzt, müssen verlegt werden oder werden nicht mehr benötigt und deshalb (ganz oder bereichsweise) zurückgebaut. Die Neubautrasse der A 44 trifft im Bereich der heutigen Anschlussstelle Kassel Ost auf die A 7 und wird in Form einer rechtsliegenden Trompete an die A 7 angeschlossen. Dabei ist die AS Kassel Ost zum Autobahndreieck Lossetal umzubauen. Nach Herstellung des AD Lossetal werden die vorhandenen Rampen der AS Kassel Ost nicht mehr benötigt und zurückgebaut.

Die vorh. 4-streifige B 7 wird im Bereich von ca. Bau-km 0+395 bis 0+535 durch die Neubautrasse der A 44 unterbrochen sowie überbaut und kann im Bereich von der AS Kassel Ost (ca. Bau-km 0-390 der A 44) bis AS Niederkaufungen (ca. Bau-km 1+270 der A 44) ersatzlos entfallen. Die künftige A 44 nimmt den Verkehr der heutigen B 7 auf. Der verbleibende und verkehrlich nicht mehr erforderliche Straßenkörper wird wie folgt zurückgebaut:

- von vorh. AS Kassel Ost bis zum Renaturierungsabschnitt Diebachsgraben (ca. Baukm 0-120 der A 44):
Vollständiger Rückbau inkl. Dammschüttung, anschließende Rekultivierung.
- von Renaturierungsabschnitt Diebachsgraben (ca. km 0-050 der A 44) bis 0+135 (Renaturierung Graben im Zuge der heutigen B 7):
Entsiegelung der asphaltierten Flächen und Bankettflächen ohne Eingriff in die Dammböschungen der B 7 aus umweltfachlichen Gründen.
- von Renaturierung Graben (ca. km 0+135 der A 44) bis 0+540 (Schnitt mit A 44):
Vollständiger Rückbau inkl. Dammschüttung, anschließende Rekultivierung.

- von ca. km 0+693 bis vorh. AS Niederkaufungen (ca. Bau-km 1+270 der A 44):
Vollständiger Rückbau inkl. Dammschüttung, anschließende Rekultivierung sowie
vollständiger Rückbau dreier Rampen der AS Niederkaufungen

Durch den Rückbau der B 7 zwischen dem AD Lossetal im Zuge der A 7 und der heutigen AS Niederkaufungen (B 7) muss zukünftig die Verbindung zwischen Kassel und Kaufungen über die Leipziger Straße und K 5 erfolgen. Zur Aufrechterhaltung der Radwegeverbindung wird südlich zur Leipziger Straße (Achse 800) ein 2,25 m breiter Rad- und Gehweg mit einem 2,15 m breiten Seitentrennstreifen hergestellt. Die Breite des Seitentrennstreifens wird durch den bestehenden Baumbestand, der überwiegend erhalten bleiben soll, vorgegeben.

a) Änderungen im Wirtschafts- und Forstwegenetz

Durch den Neubau der A 44, des Autobahndreiecks Lossetal und der Anschlussstellen Kaufungen und Helsa West wird das vorhandene Wirtschaftswegenetz beeinträchtigt. Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Grundstücken werden die nachfolgend näher erläuterten Veränderungen bzw. Ergänzungen des Wirtschaftswegesystems vorgenommen. Für weitere Details sei auf die Unterlage 5 (Lagepläne) und 11 (Regelungsverzeichnis) verwiesen.

b) Verlegung vorhandener Wirtschaftswege parallel Auffahrtsrampe AD Lossetal

Im Zuge des erforderlichen Umbaus der AS Kassel Ost zum AD Lossetal muss die Führung der Rampen (in Form der neuen Rampenachsen 881 und 891) angepasst werden (siehe Unterlage 5 (Lagepläne), Blatt 1). Aktuell sind zwei Wirtschaftswege (ersterer teilweise asphaltiert u. a. Flurstücke 69/9, Flur 25, Gemarkung Heiligenrode, ab Baubeginn bis ca. Bau-km 0-610, zweiterer als Grünweg u. a. Flurstück 18/9, Flur 29, Gemarkung Heiligenrode, ca. Bau-km 0610 bis 0-360) parallel zur Auffahrtsrampe B 7->A 7/FR Flensburg vorhanden. Diese werden durch die neue Auffahrtsrampe (Achse 891) überbaut, parallel zum neuen Rampenverlauf (als Achsen 130 und 131) verlegt und an den Bestand angeschlossen. Die Erschließung der Grundstücke bleibt weiterhin gesichert.

c) Ausbau vorh. Wirtschaftsweg zum Hauptrad-/Wirtschaftsweg und

Bei ca. Bau-km 0-380 wird der vorhandenen Hauptrad- und Wirtschaftsweg (Flurstücke 84/5 und 34, Flur 29, Gemarkung Heiligenrode) von der Neubautrasse der A 44 im Flurstück 34 gekreuzt und überbaut (siehe Unterlage 5 (Lagepläne), Blätter 1 bis 3). Als Ersatz wird der nördlich parallel zur B 7 verlaufende teilweise asphaltierte Wirtschaftsweg zum Hauptradweg und Wirtschaftsweg (Achse 141) mit einer Kronenbreite von 5,50 m (asphaltierte Breite: 3,00 m) durchgehend asphaltiert ausgebaut. Im Bereich von ca. Bau-km 0+380 bis 0+730 wird der nördlich der B 7 bestehende Wirtschaftsweg von der A 44 gequert und "zerfällt" in zwei Teile. Aus diesem Grund muss die Wegeführung angepasst werden. Als neuer nördlicher Wirtschaftsweg (Achse 145) werden die beiden nördlich der A 44 verbleibenden Teilstücke des vorhandenen Wirtschaftsweges östlich des Diebachsgraben (von ca. Bau-km 0+515 bis Bau-km 0+650) verbunden (siehe Unterlage 5 (Lagepläne), Blatt 2). Um die Verbindung zur verlegten Leipziger Straße (Achse 740) nach dem Rückbau wiederherzustellen, wird der in Flurstück 11 (Flur 18, Gemarkung Niederkaufungen, ca. Bau-km 0-380) südlich der Losse vorhandene Weg bis zum neuen Hauptrad- und Wirtschaftsweg (Achse 141) verlängert. Hierfür ist ein neues Bauwerk (BW 801b: UF der Losse im Zuge eines WW) zur Überquerung der Losse notwendig

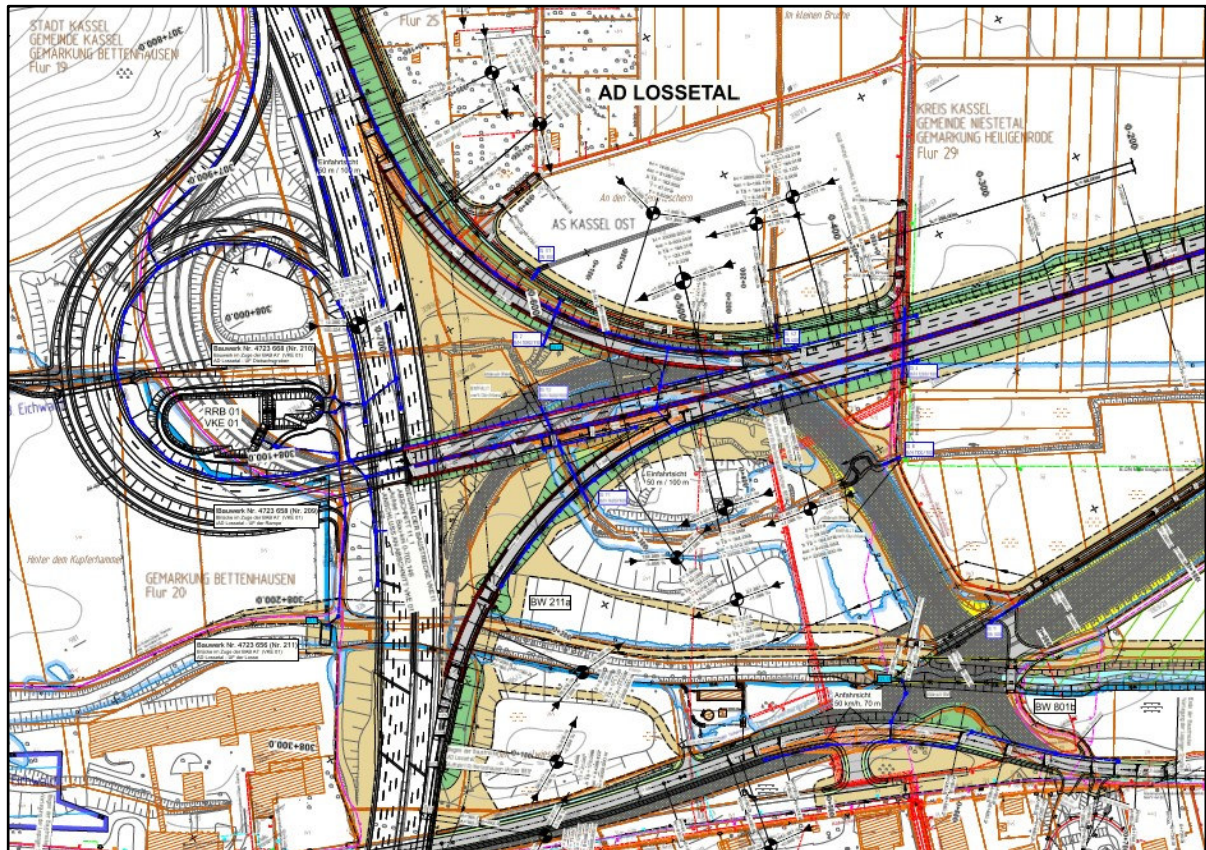


Abbildung: AS Kassel A7 / A44

11. Gräben

Die Neubautrasse querende Gräben (Geländewasserabfluss) werden nach Möglichkeit zusammengeführt und anschließend unter der Autobahn unterführt bzw. unmittelbar im Kreuzungsbereich des Gewässers mit Durchlässen in Form von Rohr- und Rahmendurchlässen unterquert. Der **Diebachsgraben** kann allerdings nicht an der heutigen Stelle unter dem Autobahnquerschnitt hindurchgeführt werden, da sich hieraus ein Konflikt mit der Streckenentwässerung ergibt. Deshalb wird der Diebachsgraben ca. 200 m in südöstliche Richtung verlegt, quert dort den Dammkörper der Autobahn und verläuft in der Losseau in südwestliche Richtung bis zum Auftreffen auf den bestehenden Grabenverlauf.

Der Diebachsgraben kann allerdings nicht an der heutigen Stelle unter dem Autobahnquerschnitt hindurchgeführt werden, da sich hieraus ein Konflikt mit der Streckenentwässerung ergibt. Deshalb wird der Diebachsgraben ca. 200 m in südöstliche Richtung verlegt, quert dort den Dammkörper der Autobahn und verläuft in der Losseau in südwestliche Richtung bis zum Auftreffen auf den bestehenden Grabenverlauf.

12. Umweltauswirkungen

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen beschränken sich im Wesentlichen auf bau- und betriebsbedingte Schalleinwirkungen und Schadstoffeinträge. Zu einem direkten **Verlust von Siedlungsfläche** kommt es lediglich durch den in Höhe von Bau-km 1+900 gelegenen Hof Leimerbach, der abgerissen werden muss.

Durch den Bau der BAB A 44 werden ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in den Randlagen der angrenzenden Gemeinden überschritten. Diese Grenzwertüberschreitungen beschränken sich auf die Bereiche Rehheckenweg und Setzebachtal (Habichtswaldstraße, Söhrestraße) in Niederkaufungen, den Bereich Setzebachgrund, wo sich einzelne schutzwürdige Nutzungen im Außenbereich befinden, die Bereiche Ziegelhütte (Schlesierstraße, Freiheiter Straße) und Dautenbachtal (Neuer Weg) im Osten von Oberkaufungen sowie die Hundeschule (Leipziger Straße 520, 34260 Kaufungen) im Außenbereich zwischen Oberkaufungen und Helsa.

Anmerkung: In der Gemarkung Heiligenrode sind offenbar bei der A 44 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) nicht überschritten und folglich keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

13. Naturschutz

Die naturschutzfachliche Aufnahme erbrachte zusammengefasst folgende Ergebnisse:

Nördlich der B 7 erstreckt sich bis zum Kacksberg und Kalkberg eine weitgehend offene Agrarlandschaft. Zwar überwiegt im unmittelbar nördlich an die B 7 anschließenden Streifen die intensive Ackernutzung (BR 2a), doch sind die nördlicheren Bereiche strukturreich mit einem höheren Anteil extensiv genutzter Weiden ausgebildet. Bemerkenswert ist der bereichsweise hohe Anteil an Gehölzstrukturen sowie das Vorkommen eines sehr wertvollen Feuchtkomplexes (BR 2b) im Nordwesten.

Interessant ist das Vorkommen submediterraner Halbtrockenrasen ausschließlich im Bereich des Kalkberges nordwestlich von Kaufungen, ca. 650 m nördlich der geplanten Trasse der BAB A 44 entfernt (mit bemerkenswerter Anzahl gefährdeter Orchideenarten).

a) Fauna

Die faunistische Kartierung in den Bereichen Kacksberg, Kalkberg und Diebachsgraben ergab u. a. wertvolle Lebensräume und Vorkommen von Vögeln, Reptilien, Tagfaltern und Widderchen, Heuschrecken und Libellen. Bei besonderem Interesse sei verwiesen auf die umfangreichen Ausführungen in folgenden Kapiteln des Entwurfs:

- 5.2.1.1.2 Tiere
- 5.5 Artenschutz
- 6.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen