

Naturschutz zwingt in Tieflage
Die A 44- von Kassel (VKE 01) bis Waldkappel(VKE 33)

Nach Öffnung der ehemaligen innerdeutschen Grenze am 09.11.1989 stieg das Verkehrsaufkommen in Ost-West-Richtung auf der B 7, der B 27 und der B 400 in Richtung Wommen sprunghaft an.

Die B 7 zwischen Kassel und Helsa / Eschenstruth war bereits vor der Grenzöffnung 1989 ortsdurchfahrtsfrei und drei- bis vierstreifig ausgebaut. Im weiteren Verlauf führt aber diese Bundesstraße bis Oetmannshausen durch zahlreiche Ortslagen. Östlich der B 27, in der weiteren Führung in Richtung Osten verläuft der Straßenzug der B 7 und der B 400 durch Ortslagen bzw. in Ortsrandlagen durch das Netra- und durch das Ulfe-Tal.

Um diesem Verkehrsanstieg gerecht zu werden, galt es im Rahmen der Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplanes Nordhessen und des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen geeignete Ausbaumaßnahmen zur Entlastung der betroffenen Ortslagen aufzuzeigen. Im damals noch gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahre 1986 waren aber weder die A 44 noch Ausbaumaßnahmen im Zuge der B 7 vorgesehen. Aus diesem Grunde wurde zur Verbesserung der Straßen- und Verkehrsverhältnisse zwischen Nordhessen und Thüringen eine Planung in 4 Stufen entwickelt.

Die erste Stufe beinhaltete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes durch Verbesserung von Sichtverhältnissen und Umgestaltung von Knotenpunkten.

Mit der zweiten Stufe sollten die bestehenden Verkehrsverhältnisse in den betroffenen Ortsdurchfahrten verbessert werden, in dem überbreite Fahrbahnen zurückgebaut und die Ortsdurchfahrten ortsbildgerechter zu gestalten waren.

Im Rahmen der dritten Stufe wurde im Herbst 1990 mit der Planung von Ortsumgehungsstraßen für die am stärksten betroffenen Orte mit dem Ziel begonnen, abgestimmte Linienführungen für die einzelnen Ortsumgehungen dem Regierungspräsidium Kassel für den Fortschreibungsentwurf zum Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen vorzulegen.



Als vierte Stufe war die Planung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen Kassel und Eisenach vorgesehen.

Zur Klärung der in diesem Zusammenhang stehenden Fragen wurde im Auftrag des Bundesministers für Verkehr eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. Zusätzlich wurde eine Interdependenzbetrachtung vorgenommen, um die Auswirkungen eines optimalen ÖPNV-Netzes auf das Verkehrsaufkommen innerhalb des Untersuchungsraumes zu ermitteln.

Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigte eindeutig die Notwendigkeit einer vierstreifigen Fernstraßenverbindung auch bei einem optimalen Angebot im öffentlichen Personennahverkehr. Ein Verzicht auf diese Verbindung würde zu einer erheblichen Verdrängung der Verkehrsströme auf die Nebenstrecken im untergeordneten Netz der Region führen. Der Fernverkehr, besonders der Schwerverkehr wird nicht den Umweg über die BAB A 7 und die BAB A 4 aufgrund der damit verbundenen Fahrtzeitverluste annehmen.

Mit der Verabschiedung des 4. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 15. November 1993 wurde auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes 1992 die Einstufung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit festgelegt. Hierin wurde der Neubau der BAB A 44 von Kassel nach Herleshausen als Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 15 im vordringlichen Bedarf beschrieben. Die Notwendigkeit der A 44 besteht dabei unabhängig vom Neubau der BAB A 38 von Göttingen nach Halle/Saale.

Im aktuellen Investitionsrahmenplan 2011 - 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) ist die BAB A 44 eingestellt.

Mit der Bedarfsfeststellung 1993 wurde das Ziel, eine Lücke im Autobahnnetz im Verlauf der weiträumigen West-Ost-Verbindung zwischen den Räumen Rhein-Ruhr und der ostdeutschen Städtachse Erfurt-Dresden zu schließen, verfolgt. Als Teil der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ soll dieser Lückenschluss dazu beitragen, die an der A 4 liegenden mitteldeutschen Räume mit Hilfe einer durchgängig leistungsfähigen Fernverkehrsstraße auf kurzer Distanz mit dem Westen Deutschlands zu verbinden, um das Zusammenwachsen von alten und neuen Bundesländern zu fördern.

Mit dem Bau der A 44 wird die Realisierung von Planungszielen sowohl auf europäischer, auf nationaler und regionaler Ebene angestrebt.

Die aktuelle Fortschreibung der Dimensionierungsprognose 2025 rechnet mit einer durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastung auf der A 44 zwischen 19.500 und 42.000 Kfz am Tag (Kfz/d). Dabei beträgt der prognostizierte Durchgangsverkehr ca. 14.000 Kfz/d von Kassel bis zum Anschluss an die A 4. Der so verbleibende vergleichsweise große Anteil des

die Autobahn nicht durchgängig nutzenden Verkehrs belegt, dass diese Autobahn eine regionale und überregionale Erschließungsfunktion haben wird.

Zur Verbesserung des Leistungsaustausches und der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Region ist die Verbindung der Ober- und Mittelzentren sowohl untereinander als auch mit den nächstgelegenen Verdichtungsräumen und wichtigen Zentren außerhalb der Region durch leistungsfähige Fernstraßen erforderlich.

Außer dieser wirtschaftlichen Entwicklung gilt es auch die Wohnfunktion der Region nicht nur zu erhalten, sondern auch zu verstärken und die Lebensverhältnisse in den betroffenen Ortslagen zu verbessern.

Die Planung der A 44 gestaltet sich durch die Topografie im Raum und die vorhandene Natur sehr schwierig. Vor allem der europäische Natur- und Artenschutz verlangt zeit- und kostenaufwendige Untersuchungen und Planungen. Im Ergebnis werden nicht nur Kohärenzmaßnahmen umgesetzt, sondern auch eine ökologische Bauvorbereitung und Begleitung vorgenommen. Bauzeiten und Bauweisen werden bestimmt durch das Ziel, FFH-Gebiete nicht zu beeinträchtigen und geschützte Tierarten in ihrer Population zu erhalten.

Anhand von konkreten Beispielen in den Abschnitten zwischen der A 7 östlich von Kassel und dem Ort Waldkappel werden den Teilnehmern diese Probleme veranschaulicht.

Viele Besuchergruppen konnten sich bisher auf der Baustelle der A 44 von der Professionalität der Umsetzung des Projektes überzeugen, die zwischen der A 7 und Waldkappel von Hessen Mobil geleitet wird. Der sich anschließende Bereich bis zum künftigen Autobahndreieck Wommen wird unter der Leitung der DEGES ab Sommer 2013 baulich umgesetzt.

Übersicht der Abschnitte der A 44

Abschnitt	Länge in km	Sachstand
VKE 01 achtstreifiger Ausbau der A 7 zwischen dem AD KS Ost und dem AD KS Süd	6,2	im Bau seit 2011
VKE 11 AD KS Ost bis Helsa/Ost	11,3	im Planfeststellungsverfahren
VKE 12 Helsa/Ost bis Hess. Lichtenau West	5,9	im Bau seit 2012
VKE 20 Hess. Lichtenau/ West bis Hess. Lichtenau/Mitte	2,2	im Bau seit 2008

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement

Abschnitt	Länge	Sachstand
VKE 31 Hess. Lichtenau/Mitte bis Hess. Lichtenau/Ost	4,4	unter Verkehr 2005
VKE 32 Hess. Lichtenau /Ost bis östlich Waldkappel	4,3	im Bau 2010
VKE 33 östlich Hasselbach bis Waldkappel/Ost	6,1	im Bau seit 2011
VKE 40.1 Waldkappel/Ost bis Hoheneiche	7,2	Bauvorbereitung Baubeginn Sommer 2013
VKE 40.2 Hoheneiche bis Sontra Nord	5,4	Klage BUND
VKE 50 Sontra/ Nord bis Ulfen	10,8	im Planfeststellungsverfahren
VKE 60 Ulfen bis AD Wommen (A4)	6,0	planfestgestellt Februar 2013