

Über 100 km neue Autobahnen in Nordhessen

Der Regierungsbezirk Kassel ist - wie ganz Hessen insgesamt - "Durchgangsland" für den großräumigen Nord-Süd-Verkehr und seit 1989/90 auch für den immer wichtiger werdenden Ost-West-Verkehr.

Hierbei tragen die Bundesautobahnen einen Großteil dieses Verkehrs, wobei insbesondere die A 7 und die A 5 in den Relationen Norddeutschland - Kassel -Rhein/Main bzw. Fulda - Süddeutschland mit abschnittsweise weit über 70 000 Fahrzeugen pro Tag hoch belastet sind. Seit der Wiederherstellung der Deutschen Einheit hat jedoch auch der Verkehr in der Ost-West-Relation sprunghaft zugenommen. Beispiel hierfür ist die A 4 östlich des Kirchheimer Dreiecks, deren Verkehrsmenge in den 80iger Jahren deutlich unter 10 000 Fahrzeugen pro Tag betrug und nun auf über 40 000 Fahrzeuge angestiegen ist.

Vor diesem Hintergrund und mit dem Ziel, die Verkehrslage des Bezirkes insgesamt weiter zu verbessern sind zur Zeit vier Autobahnprojekte im Regierungsbezirk Kassel mit unterschiedlichem Planungsstand herauszuheben:

- die Weiterführung A 44 zwischen Kassel und der A 4 im Raum Eisenach;
- die Fortsetzung der A 49 zwischen dem Raum Neuental (ca. 30 km südlich von Kassel) und der A 5;
- die Weiterführung der A 66 aus dem Raum Schlüchtern an der Grenze der Regierungsbezirke Kassel und Darmstadt nach Fulda und ihr Anschluss an die A 7;
- der Bau der A 38 zwischen der A 7 südlich Göttingen durch Nordthüringen und Sachsen-Anhalt in Richtung Halle (Saale), die den Regierungsbezirk aber nur auf einer Strecke von gut einem Kilometer berührt.

Alle diese Projekte sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der höchsten Ausbaupriorität - teilweise als für die deutsche Vereinigung wichtige "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" - ausgewiesen.

A 44 Kassel - Eisenach

Die durch die A 44 und die A 4 gekennzeichnete Verkehrsweg ist die kürzeste Verbindung des Ruhrgebiets und der Niederlanden mit dem thüringisch-sächsischen Industriegebiet, dem Norden der Tschechischen Republik und Südpolen. Die A 44 war bis zu ihrer Anknüpfung mit der A 7 am Kasseler Kreuz im Jahre 1975 durchgehend fertiggestellt und stellte schon damals eine verkehrlich und ökonomisch wichtige Verbindung des Raumes Kassel an den nächstgelegenen Ballungsraum dar. Nach der deutschen Vereinigung ist der Ost-West-Verkehr spürbar angestiegen. So weit er nicht die Umwegführung über die A 7 und die A 4 annimmt, belastet es stark die Bundesstraßen 7, 27 und 400, um westlich von Eisenach die A 4 zu erreichen.



Die A44 bei Hessisch-Lichtenau

Hierbei werden eine Reihe von Orten durchfahren, deren Bevölkerung durch den Durchgangsverkehr - insbesondere durch einen hohen Anteil des Schwerverkehrs - stark belastet wird. Um dem großräumigen Verkehr eine leistungsfähige Bundesfernstraße anbieten zu können, für die Verkehrsmengen von rd. 40 000 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert wurden, um positive regionalwirtschaftliche Effekte für bislang noch ungenügend in das großräumige Verkehrsnetz eingebundene Gebiete hervorzurufen, aber auch, um die genannten, teilweise unerträgliche Verkehrsbelastungen in in den bisher durchfahrenen Orten abzustellen, wurde die Weiterführung der A 44 als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und durch das Bedarfsplangesetz von 1993 in die höchste Ausbaupriorität eingestuft.

Die von der hessischen Straßenbauverwaltung für die sechs Projektabschnitte ausgearbeiteten Pläne wurden vom Regierungspräsidium Kassel in Raumordnungsverfahren auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung überprüft. Während für den Abschnitt II (Hess. Lichtenau/Walburg) und IV (Waldkappel/Wehretal) die

Raumordnungsverfahren bereits am 20.12.1996 bzw. am 21.12.1994 abgeschlossen worden waren, erfolgte der Abschluss für die Abschnitte I (A 7 bis Helsa-Eschenstruth), III (Walburg bis Waldkappel) sowie V/VI (B 27 bis zur A 4 bei Wommen) am 20.01.1998.

Im Rahmen dieser Verfahren wurde grundsätzliche Trassenalternativen diskutiert und letztlich entschieden, so etwa im Abschnitt I die Alternative zwischen einer Trassenführung durch Söhre und Stiftswald mit Anschluss an dem Kasseler Kreuz einerseits und einer Trassierung, die sich eng an die B 7 anlehnt und an der Anschlussstelle Kassel/Ost an die A 7 anbindet.

Auf Grundlage der in den Raumordnungsverfahren gefundenen Trassenführung hat der Bundesverkehrsminister am 15.12.1998 die Linie für die A 44 zwischen der A 7 und der A 4 gem. § 4 des Bundesfernstraßengesetzes bestimmt. Die Gesamtlänge der A 44 in dem beschriebenen Bereich beträgt rd. 63 km, ihre Investitionskosten werden gegenwärtig auf rd. 1,8 Mrd. DM geschätzt.



Verlauf der A 49 zwischen Neuental/
Bischhausen und Neustadt/Speckswinkel

Als nächste Schritte schließen sich nunmehr die Planfeststellungsverfahren gem. § 17 Bundesfernstraßengesetz an.

A 49 Neuental - A 5

Die A 49 wurde zunächst als Ausbau der Bundesstraße 3 von Kassel nach Süden begonnen und ist nunmehr vierstreifig bis Neuental - Zimmersrode fertiggestellt. Sie soll den Raum Kassel besser mit dem mittelhessischen Raum um Marburg und Gießen verbinden, wird aber auch durch ihre einfachere und kürzere Trassierung einen Teil des Nord-Süd-Verkehrs von Norddeutschland in das Rhein-Main-Gebiet von der A 7/A5 abziehen.

Die Autobahn endet gegenwärtig verkehrstechnisch unbefriedigend an einer Landesstraße, die mit der Ableitung des potentiell möglichen Verkehrs überfordert ist. Die Weiterführung des A 49 in den Raum Schwalmstadt und darüberhinaus nach Mittelhessen wurde durch einen beklagten Planfeststellungsbeschluss blockiert. In der Folge wurde der Planfeststellungsbeschluss zurückgezogen und die Gesamtplanung nochmals einer umfassenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Untersuchung unterzogen und hinsichtlich ihrer Umweltfolgen überprüft. Dabei wurden allein auf dem Gebiet des Regierungsbezirks Kassel fünf grundsätzliche Trassenalternativen untersucht.



Geplanter Verlauf der A 49 im Bereich der Klinik HEPHATA Nordportal des Tunnelbauwerks

Das Ergebnis bestätigte im wesentlichen die bereits im Raumordnungsplan für die Region Nordhessen gekennzeichnete Trassenführung, die westlich von Schwalmstadt-Treysa und - Wiera verläuft, brachte jedoch auch einige kleinräumige Optimierungen, z.B den Vorschlag einer Tunnelführung westlich Schwalmstadt-Treysa. Im Bereich des Regierungsbezirks Kassel beträgt die Trassenlänge rd. 19 km.

Sowohl im Regierungsbezirk Kassel als auch im Regierungsbezirk Gießen ist die Trasse bis zur A 5 raumordnerisch abgestimmt (Ausweisung im Regionalplan bzw. Abschluß eines Raumordnungsverfahrens).

A 66 Schlüchtern Fulda

Der Weiterbau der A 66 vom jetzigen Endpunkt an der Grenze der Landkreise Main-Kinzig und Fulda - gleichzeitig der Regierungsbezirke Darmstadt und Kassel - bis zur A 7 bei Eichenzell soll den osthessischen Wirtschaftsraum um Fulda noch besser mit dem Agglomerationsraum Rhein/Main verbinden. Auch dieser noch fehlende Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der höchsten Ausbaupriorität eingestuft.

Die Trasse soll sowohl den weiträumigen als auch regionalen Verkehr von der parallel verlaufenden B 40 aufnehmen, die zwar abschnittsweise gut ausgebaut ist, allerdings teilweise in oder unmittelbar am Rande von Ortslagen verläuft.

Für den Teilabschnitt vom bisherigen Bauende an der Grenze des Main-Kinzig-Kreises bis Flieden-Schweben ist am 30.09.1993 ein Raumordnungsverfahren abgeschlossen worden, das die Grundlage der Linienbestimmung des Bundesverkehrsministers vom 12.11.1996 bildete. Seit dem 11.12.1998 liegt für diesen Abschnitt auch ein Planfeststellungsbeschluss vor. Dies gilt auch für den Teilabschnitt 2.1 Flieden-Schweben bis Neuhof/Süd, für den der Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.1999 datiert.

Für den Abschnitt von Flieden bis zur B 27 bei Eichenzell wurde ebenfalls ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und am 19.04.1996 abgeschlossen. Wesentlicher Diskussionspunkt hierbei war die Trassenführung im Bereich der Gemeinde Neuhof, wobei im Grundsatz zwischen einer Unterfahrung des Gemeindebereichs im Verlauf der dort vorhandenen und auszubauenden Eisenbahnstrecke und einer Ostumgehung zu entscheiden war. Nicht zuletzt, um beide Baumaßnahmen zusammenfassen zu können, wurde der Unterfahrungslösung der Vorzug gegeben. Entsprechend erfolgte auch am 12.11.1996 die Linienbestimmung des Bundesverkehrsministers.

Für die Teilabschnitte 2.2 (Ortslage Neuhof) und 2.3 Neuhof/Nord bis Eichenzell werden gegenwärtig die Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der BAB-Abschnitt von der Verknüpfung mit der B 27 bis zur A 7 ist bereits in Bau.

Insgesamt wird die A 66 den Landkreis Fulda auf einer Streckenlänge von rd. 20 km durchlaufen.

A 38 Friedland - Halle (Saale)

Auch die A 38 ist Teil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und damit in die höchste Ausbaupriorität des Bedarfsplanes eingeordnet. Sie soll an der gegenwärtigen Anschlussstelle Friedland an die A 7 anbinden und in der Durchquerung von Nordthüringen und dem südlichen Sachsen-Anhalt bis Halle (Saale) eine bessere Anbindung dieser Räume nach Westen herstellen. Sie ist damit neben der A 44/A4 eine weitere wichtige Ost-West-Verbindung in unserem Raum.

Da der Regierungsbezirk Kassel im Gebiet der Gemeinde Neu-Eichenberg nur auf gut einem Kilometer Streckenlänge betroffen ist, wurden die erforderlichen landesplanerischen Verfahren von den niedersächsischen und thüringer

Behörden durchgeführt. Diese sind abgeschlossen. Für den Teilabschnitt, der auch Hessen betrifft, wird derzeit das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Neben den genannten Neubauprojekten sind an der A 4 zwischen dem Kirchheimer Deieck und der hessisch/thüringischen Landesgrenze umfangreiche Ausbaumaßnahmen im Gange bzw. in der Vorbereitung, um dem auf diesem Abschnitt stark angewachsenen Verkehr gerecht werden zu können.