JETZT FAZ.NET PUSH-BENACHRICHTIGUNGEN AKTIVIEREN!

Mit Ihrer Einwilligung erhalten Sie Informationen zu den wichtigsten Ereignissen des Tages direkt per Push-Benachrichtigung. Ihre hierüber aufgerufenen Artikel werden auf pseudonymer Basis ausgewertet, sodass Ihnen in späteren Push-Nachrichten möglichst für Sie passende Nachrichten bzw. Artikel angezeigt werden können. Sie können Ihre Einwilligung jederzeit widerrufen, auch teilweise. Weitere Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten können Sie unserer Datenschutzerklärung entnehmen.

BLOCKIEREN ZULASSEN

ANZEIGE

ANZEIGE

AUTOBAHNBAU OHNE ENDE

Standspur statt Überholspur

VON RALF EULER - AKTUALISIERT AM 14.08.2023 - 21:33

Seit fast 35 Jahren ist die Autobahn 44 zwischen Kassel und Eisenach in Planung. Noch immer ist allerdings unklar, wie eine 11,3 Kilometer lange Lücke geschlossen werden kann. Ein mahnendes Beispiel dafür, was in Deutschland schiefläuft.

MERKEN 49 | 54 | 5 Min.

Es war einmal ein Land, das war wie ein zerrissenes Herz – in der Mitte geteilt. Fast schon schien es, als sei der Riss unheilbar, aber dann kamen mehrere Zauberer und eine Fee, und was zusammengehörte, fand wieder zusammen. Es wurden Brücken gebaut, Schienen von einem in den anderen Teil des wiedervereinten Landes verlegt und Schnellstraßen geplant, die die Menschen, die so lange nebeneinanderher und aneinander vorbei gelebt hatten, zueinanderführen sollten. Geschwindigkeit sei keine Hexerei, hieß es damals, aber vieles dauerte länger als erhofft, und manches war auch nach 35 Jahren noch nicht geschafft. Die Realität hatte das Märchen eingeholt.

ANZEIGE

Ralf Euler

Redakteur in der Rhein-Main-Zeitung, verantwortlich für den Rhein-Main-Teil der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung.

Folgen

Die Geschichte, die es hier zu erzählen gilt, spielt in Nordhessen, dort wo die Brüder Grimm viele ihrer volkstümlichen Märchen sammelten und aufschrieben. Der Bau der Autobahn 44 zwischen Kassel und Eisenach erinnert allerdings mehr an einen Roman von Michael Ende, denn er droht zu einer „Unendlichen Geschichte“ zu werden. Erste Bauwerke für die Schnellstraße, die Verlängerung der aus Aachen kommenden Autobahn über Kassel hinaus in Richtung Osten, waren schon vor dem Zweiten Weltkrieg errichtet worden.

Dann fiel die Mauer, und eine von CDU und FDP gestellte hessische Landesregierung machte sich dafür stark, die rund 70 Kilometer lange Lücke zwischen der A 7 (Göttingen-Fulda) bei Kassel und der A 4 (Bad Hersfeld-Eisenach) an der hessisch-thüringischen Landesgrenze bei Eisenach zu schließen. Die vierspurige Trasse, so hieß es, solle Wirtschaftsräume in West- und Ostdeutschland verbinden und Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden. Nicht zuletzt der Raum Kassel mit seinen prosperierenden Branchen werde davon profitieren.

Rot-grüne Landesregierung stoppte Autobahnbau

Doch schon zwei Jahre später war alles anders. 1991 formierte sich in Wiesbaden eine rot-grüne Koalition, die beim Autobahnbau auf die Bremse trat. Auf Betreiben der neuen Landesregierung wurde das beschleunigte Planungsrecht, das für das fehlende Stück der A 44 als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit gelten sollte, für diese Straße nicht angewandt.

ANZEIGE

Während innerhalb weniger Jahre in der Nachbarschaft die A 38 Göttingen-Halle oder die A 71/73 entstanden und während die Autobahn 4 in Thüringen weitgehend sechsspurig ausgebaut wurde, kam der fehlende Abschnitt der A 44 nicht voran. Erst als 1999 wieder eine CDU/FDP-Regierung die Verantwortung übernahm, wurden die alten Pläne wieder aufgenommen. Im Mai 2000 erfolgte der erste Spatenstich, richtig begonnen wurde mit dem Bau allerdings erst Mitte des folgenden Jahres. Und auch dann ging es eher im Schneckentempo weiter.

Umweltschützer klagten – erst gegen den Bau, dann gegen den Weiterbau. Der Lebensraum von Kammmolch und Gelbbauchunke, des Großen Mausohrs und der Bechsteinfledermaus sei von der Schnellstraße bedroht, hieß es. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) plädierte dafür, auf die Autobahn zu verzichten und stattdessen die bestehende Bundesstraße mit Ortsumgehungen zu optimieren. Die Klage kam bis vor das Bundesverwaltungsgericht, das sie aber schließlich und abschließend abwies. Das war im Frühjahr 2013.

A44

Neubau des Streckenabschnitts zwischen Kassel und Eisenach. Von den insgesamt rund 70 Kilometern sind 23 Jahre nach dem ersten Spatenstich etwa 58,7 Kilometer fertiggestellt oder zumindest im Bau.

Im Mai 2000: Erster Spatenstich

Im Jahr 2005: Freigabe der ersten 4,3 Kilometer

Im Juli 2014 können auf insgesamt 6,5 Kilometern Autos fahren

Im April 2018 sind insgesamt 16,8 Kilometer der Strecke freigegeben

Oktober 2022: 22,7 Kilometer befahrbar; der Rest noch in Bau oder Planung

August 2023: Neuplanung der fehlenden 11,3 Kilometer droht

Stück für Stück wuchs die umstrittene Autobahn, im Juli 2014 waren sage und schreibe 6,5 der geplanten 70 Kilometer für den Verkehr freigegeben. Mit der Zeit stiegen natürlich auch die Kosten von 1,3 Milliarden über 1,4 auf zu diesem Zeitpunkt 1,6 Milliarden Euro. Von der teuersten Autobahn Deutschlands war schon damals die Rede.

ANZEIGE

pedag

Nie wieder müde Füße
Pedag

Die jüngsten Schätzungen liegen bei Gesamtkosten von 2,7 Milliarden Euro, aber die Wahrscheinlichkeit, dass am Ende eine noch gewaltigere Summe steht, ist groß. Die Hoffnung, das Bauvorhaben könne wenigstens zum 30. Jahrestag des Mauerfalls, im Jahr 2019, durchgehend für den Verkehr freigegeben werden, hat sich zerschlagen. Und auch der zuletzt genannte Eröffnungstermin 2025 erscheint unhaltbar, denn es wird weiter gestritten und gezaudert.

Während allerorten von der Beschleunigung wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte gesprochen wird, drohen ausgerechnet beim Langzeitprojekt A 44 neue, erhebliche Verzögerungen. Von dem zwölf Abschnitte umfassenden Neubau sind fünf Abschnitte bereits fertiggestellt und sechs schon im Bau.

11,3 Kilometer Fahrbahn noch in Planung

Anfang nächsten Jahres sollen gut 36,3 der geplanten 70 Kilometer befahrbar sein. Lediglich ein 11,3 Kilometer langes Teilstück östlich von Kassel – der Abschnitt vom Dreieck Lossetal bis zur Ausfahrt Helsa-Ost – befindet sich noch in der Planung. Das Planfeststellungsverfahren wurde Ende 2020 noch von der damals zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landes beantragt und schien auf gutem Wege, aber inzwischen droht neues Ungemach.

ANZEIGE

Second Hand Designermöbel
Revive

Der Übergang der Verantwortung für die Autobahnen von Hessen Mobil auf die Autobahngesellschaft des Bundes hat das Verfahren offenbar noch einmal komplizierter gemacht. Die Autobahn GmbH hat Anfang 2021, unmittelbar nach Beantragung des Planfeststellungsverfahrens noch durch Hessen Mobil am 22. Dezember 2020, die Planung des letzten Bauabschnitts übernommen.

Und die neuen Bauverantwortlichen kommen bei der Frage, ob die bisherige Planung genehmigungsfähig sei, wohl zu einer ganz anderen Auffassung als zuvor die Landesbehörde. Dort ist offenbar der Eindruck entstanden, dass die Planung für das letzte Teilstück auf unvollständigen Grundlagen beruht.

Langwierige Aufarbeitung von Defiziten

Die derzeitig noch bevorzugte Trasse führe zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Waldes und berge Risiken für die Trinkwasserversorgung einer Gemeinde an der Autobahn, heißt es vonseiten der Autobahngesellschaft. Ein Rechtsgutachten soll zu dem Ergebnis gekommen sein, dass die Alternativen für die geplante Autobahntrasse nicht ausreichend geprüft worden seien.

ANZEIGE

99 Tipps für den Ruhestand, wenn Ihr Portfolio 500.000 € erreicht hat.

Lesen Sie jetzt unser Handbuch zum Thema „99 Tipps für Ihren Ruhestand“ für Anleger ab 250.000 €.

Erfahren Sie mehr

GrünerFisher Investments

Daher sei eine grundlegende Untersuchung der Alternativrouten und der fachlichen Gutachten erforderlich, denn nur dann könne das Verfahren einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Die Aufarbeitung der Defizite, so heißt es, werde mindestens zwei Jahre dauern. „Über den weiteren Fortgang kann noch keine Aussage getroffen werden“, heißt es im Bundesverkehrsministerium.

Befürworter des Autobahnbaus wie der frühere hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch (FDP) befürchten eine erhebliche Auswirkung auf den Fortgang des Projekts. Schließlich habe es allein sechs Jahre gedauert, bis das Genehmigungsverfahren für den letzten Bauabschnitt überhaupt eingeleitet worden sei. Der Weiterbau der A 44 gehöre auch nicht zu den sogenannten Beschleunigungsprojekten des Bundes, sprich jenen Bundesfernstraßen, für die die Bundesregierung kürzere Planungs- und Genehmigungsverfahren vorsieht.

Ein Trauerspiel

Der Bau der Autobahn 44 ist ein Trauerspiel: Mal mangelte es am Willen, mal an Entschlusskraft, dann wieder blockierten Umweltschützer den Fortgang der Arbeiten. Manche Skeptiker fürchten inzwischen sogar, das Projekt, das letzte unvollendete aus dem Programm „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, könne ganz scheitern, weil selbst das von einem FDP-Politiker, Volker Wissing, geführte Bundesverkehrsministerium offenbar kein gesteigertes Interesse an dem Vorhaben entwickele.

Dabei ist die Schnellstraße nicht nur für die Menschen und die in Nordhessen ansässigen Unternehmen von größter Bedeutung, sie wird auch zahlreiche an der existierenden Bundesstraße gelegene Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.

MEHR ZUM THEMA

TAXIFAHRER ÜBER VERKEHR
„Grundsätzlich ist Autofahren in Frankfurt eine Katastrophe“
DANIEL MEUREN 28 ★ 26

SCHIERSTEINER BRÜCKE
Sechsspurig nach zehn Jahren Bauzeit
OLIVER BOCK 15 ★ 15

ALTERNATIVE ZU TEUER
Darum bekommt die Rheintalstrecke keine neue Bahntrasse
OLIVER BOCK 37 ★ 24

Die Autobahn 44 ist ein abschreckendes Beispiel dafür, was in Deutschland alles schiefläuft, wenn es gilt, groß zu denken und schnell zu handeln, etwa beim Infrastrukturausbau, dem Ausbau der E-Mobilität, bei der Digitalisierung oder dem Klimaschutz. Es wird kraftlos herumgedoktert statt entschlossen zu operieren.

Neben Bürokratie, erdrückenden Energiepreisen, einer hohen Steuer- und Abgabenlast und einem immer bedrohlicher werdenden Fachkräftemangel hat Deutschland ein weiteres strukturelles Problem: eine tief verwurzelte Unentschlossenheit und einen unauslöschlichen Hang zu endlosen Diskussionen angesichts großer Herausforderungen.

Zugegeben, der Bau oder besser der Nichtbau der A 44 in Nordhessen mag ein Extremfall politischen und organisatorischen Unvermögens sein. Das wirklich Entmutigende an diesem Fallbeispiel ist allerdings die Tatsache, dass – allen Bestrebungen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren zum Trotz – akute Wiederholungsgefahr besteht. Auch eine Art unendlicher Geschichte.

Quelle: F.A.S.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben.

49 | 54 | ZUR STARTSEITE

ÄHNLICHE THEMEN MICHAEL ENDE KASSEL FDP EISENACH DEUTSCHLAND CDU AUTOBAHN NORDHESSEN ALLE THEMEN

ANZEIGE

Vernachlässigung in Deutschland

SOS-Kinderdorf hilft: Wenn Kinder in Vergessenheit geraten

Überforderung, Krisensituationen und Krankheiten sind häufige Gründe, warum Eltern ihre Kinder vernachlässigen. SOS-Kinderdorf hilft ihnen dabei, sie besser zu versorgen. Hier erfahren Sie, wie Sie unterstützen können. **Mehr...**

LESERMEINUNGEN

Harald Manfred
15.08.2023 - 10:02
Fast seit ich denken kann, stockt der Autobahnring um Frankfurt. Vielleicht etwas neben dem Thema: Warum gibt es in D in der Urlaubszeit zahllose AB-Baustellen, auf denen nicht gearbeitet wird? Komme gerade aus Skandinavien. Weite Strecken über ABs und Schnellstraßen quasi ohne jede Baustelle. Kaum in D stecke ich in viele Kilometer langen Baustellen, ohne Spuren von Arbeitern oder Gerät. Die Fahrbahnen sind auch durchaus in befahrbaren Zustand, also kein Grund für Sperrung ersichtlich - die aber über Monate und Jahre erfolgt. Wäre es nicht möglich, nur dann zu sperren, wenn auch zügig die Arbeiten erfolgen, am besten an 7 Tagen im Sommer bis zum Einbruch der Dunkelheit, und dann in überschaubaren Abschnitten. Wenigstens bekommt man sofort ein Gefühl, in welchem Zustand sich unser Land befindet. Das wird dann Erlebnisse beim Parken, im Krankenhaus, beim Bezahlen eindrücklich bestäigt. Wer hätte gedacht, dass man in einer Ambulanz wenige Minuten nach Ankunft, drankommt?
0 0 0

Achim Hack
15.08.2023 - 09:38
Wir ersticken in Bürokratie und Regelungswahn. Das deutsche Wirtschaftswunder konnte nur stattfinden, weil der WWII ein Trümmerfeld von Infrastruktur und Regelungen und Gesetzen hinterlassen hatte. Nach ca. 80 Jahren haben wir mit German efficiency ein überbordendes Regulierungsmonstrum geschaffen, das alles bis zur Unendlichkeit verzögert. Schaffen wir für einmal ohne nationale Katastrophe einen Befreiungsschlag? Zeit wäre es!
0 2 0

Hanni Hartmann
15.08.2023 - 09:00
Unter den vielen hier aufgezeigten Gruenden dieses weiteren Skandals in Deutschland kann man wohl heraus filtern: Wenn Gruenen und Rote an die Macht kommen geht es rueckwaerts und abwaerts. Dazu werden Projekte und Programme teurer. Seltsam wie die Buerger und Waehler das so Wengig erkennen...
1 4 0

ALLE LESERMEINUNGEN

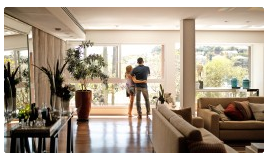
JETZT MIT F+ LESEN

OP, BESTRAHLUNG ODER ABWARTEN

Darauf sollten Männer mit Prostatakrebs achten

Eine lang erwartete Studie zeigt, wie Karzinome mit niedrigem Risiko am besten behandelt werden sollten. Bestrahlung und Operation sind oft nicht die beste Option.

HILDEGARD KAULEN 20 107



VERMÖGENSLAGE BEI EHEPAAREN

Was heißt schon ungerecht, liebe Frauen?

Der Ehemann verdient gut, die Frau arbeitet halbtags und kümmert sich um die Familie. Das hat Folgen für Vermögen und Erbschaft.

VOLKER LOOMAN 19 15

SIEDLUNG DER DDR

Wo die Nachfahren der roten Elite wohnen

Kurz nach Gründung der DDR beschlossen die Behörden, Wohngebiete für die Intelligenz zu bauen. In Ostberlin entstanden Siedlungen mit großen Häusern. Ein Ortsbesuch.

JENS MALLING 31 49

NACH FESTNAHME VON AKBULUT

Abgeordnete sind empört über die Türkei

Abgeordnete des Bundestags sind empört über die „Kriminalisierung" von Parlamentariern in der Türkei. Am Verbot der PKK halten sie fest. Die Deutsch-Türkische Parlamentariergruppe betont indes, im Herbst nicht ohne Akbulut in die Türkei zu fahren.

HELENE BUBROWSKI, BERLIN UND OTHMARA GLAS, FRANKFURT
32 10

NEWSLETTER

IMMER AUF DEM LAUFENDEN

Sie haben Post!

Die wichtigsten Nachrichten direkt in Ihre Mailbox. Sie können bis zu 5 Newsletter gleichzeitig auswählen

Newsletter wählen

Ihre E-Mail-Adresse

ABONNIEREN

VERANSTALTUNGEN

15.08.23 19:30 Uhr
Pop | Frankfurt - Westend Nord
Jochen Distelmeyer
Musikpavillon im Palmengarten, Su

15.08.23 20:15 Uhr
Schauspiel | Frankfurt am Main
Faust
von Johann Wolfgang von Goethe,

15.08.23 20:00 Uhr
Pop | Frankfurt - Fechenheim
Still Corners

15.08.23 17:30 Uhr
Führungen | Wiesbaden
Zeitgenössische Kunst im Kontext der Alten Meister

WEITERE THEMEN

FRANKFURTER POLIZEI
SCHIERSTEINER BRÜCKE
SALZBACHTALBRÜCKE
DEMO IN FRANKFURT
BIONTECH
FRANKFURTER FLUGHAFEN
STROMAUSFALL IN FRANKFURT
FRANKFURTER HAUPTBAHNHOF
LANDTAGSWAHL IN HESSEN
WIESBADEN
FRANKFURT AM MAIN
AUTOBAHN
KASSEL
BUND
HESSISCHER LANDTAG
MARIUS WEISS
MARBURG
NORDHESSEN
ADVENT
AFD FRANKFURT

VERLAGSANGEBOT

WESTWING-GUTSCHEIN
WAYFAIR-RABATTCODE
MASSIVMOEBEL24-GUTSCHEIN
MAISONS DU MONDE-GUTSCHEIN

OTTO-GUTSCHEIN
POCO-GUTSCHEIN
LAMPENWELT-GUTSCHEIN
TCHIBO-GUTSCHEIN

ÜBERWACHUNGSKAMERA
AKKU-RASENMÄHER
WILDKAMERA-TEST
NAVI-TEST

SERVICES

Abo-Service
Best Ager
Selection Shop
Firmen
Finanz-Services
Tarifrechner
Newsletter
Immobilien-Markt
Testberichte
Stellenmarkt
Spiele
Gutscheine
Veranstaltungen
Sport-Ergebnisse
TV-Programm
Wetter

Frankfurter Allgemeine

ZUR STARTSEITE

DATENSCHUTZ
COOKIE-MANAGER
EINWILLIGUNG
WIDERRUFEN
WERBEFREI LESEN
NUTZUNGSBEDINGUNGEN

KONTAKT
ABO-ANGEBOTE
MEDIADATEN

REDAKTION
VERTRAUEN
ÜBER DIE F.A.Z.

STELLENMARKT
TARIFRECHNER
IMMOBILIENMARKT

PRESSE
THEMEN RHEIN-MAIN
BLOGS
IMPRESSUM

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2001 - 2023
Alle Rechte vorbehalten.