

Die Brücke der BAB A 44 über Bergshausen , „Bergshäuser Brücke“, ist ein

MONUMENT DER FEHLER

Günter Hesse

1. Der GRUNDFEHLER wurde bei der in den Jahren 1933 bis 1935 erfolgten Planung der Strecke Frankfurt a.M. - Kassel (BAB A5/A7) und der Anbindung der von Westen kommenden BAB A44 an die A7 am damaligen „Autobahnkreuz Kassel“ mittels einer **gigantischen**, 698 m langen und 55 m hohen **Brücke** über die Fulda und den Ort Bergshausen begangen, für die es **keine topographische Notwendigkeit** gab. Der Fehler bei dieser Streckenführung resultierte daraus, dass man damals bei der Trassenplanung **nicht sachlich** gebotenen, bewährten Grundsätzen der Verkehrsführung folgte, sondern sachfremde Zwecke verfolgte. „Landschaftsästhetik und Monumentalbauten“ waren nach Richard Vahrenkamp 1) die Kriterien, die dazu führten, dass die Strecke Frankfurt-Kassel „verkehrstechnisch unsinnig“, so Bundesverkehrsminister Seebohm im Jahre 1950 2), über die Berge geführt wurde.

Einer dieser unnötigerweise überquerten Berge ist der 300 m hohe Söhrberg südöstlich von Bergshausen. Man hat von diesem Autobahnstück zwar einen sehr schönen Blick auf das Kasseler Becken, aber dieser beeinträchtigt die Verkehrssicherheit, kostet Zeit und unnötigen Treibstoffverbrauch und erzeugt vermeidbare Schadstoffe und einen unerträglichen Lärmpegel. Diese sachfremden Zielen folgende Trassenführung machte es aber möglich, ein Autobahnkreuz (A7/A44; das „Autobahnkreuz Kassel“) hoch an den Berg zu legen und dieses über eine gigantische, **höchst imposante Brücke** über die Fulda und Bergshausen mit der A44 zu verbinden. Vahrenkamp nennt das einen „Triumph des NS-Autobahnbaus der A7, der alle Vorstellungen der konventionellen Straßenplanung sprengte“. Hauptleidtragende dieser geplanten Demonstration des „überwältigenden Geltungsanspruchs des Dritten Reiches “ 3) sind die Verkehrsteilnehmer und die Bevölkerung von Bergshausen.

Man versucht heute, diese „verkehrstechnisch unsinnige“ (Seebohm) Streckenführung zwischen Frankfurt und Kassel mit der A49 teilweise zu korrigieren. Interessanterweise greift man dabei anscheinend auch auf Planungen aus der Zeit vor 1933 zurück, die von einer in Frankfurt angesiedelten Straßenplanungsbehörde stammen. Diese wurde 1933 zwangsaufgelöst und in die „Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus“ mit Sitz in Berlin überführt. Leiter wurde der „überzeugte Nationalsozialist“ 4) Fritz Todt. Die Arbeiten an diesem Demonstrationsmonument wurden zwar begonnen, aber es wurde, im Gegensatz zu verkehrstechnisch wichtigen Brücken, nicht gebaut.

2. Der HAUPTFEHLER war, diese Brücke in den Jahren 1957 bis 1966 überhaupt zu bauen. Zum einen resultierte die Streckenführung aus sachfremden Zwecken und war topographisch unnötig. Zum anderen gab es keinen Verkehrsstrom mehr, der die Weiterführung der A 44 nach Eisenach (Osten) an einem „Autobahn**kreuz** Kassel“ erforderlich gemacht hätte. Aus dem „Kreuz“ war ein „**Dreieck**“ geworden, das an eine in vieler Hinsicht besser geeignete Stelle hätte gelegt werden können.

Es scheint aber so zu sein, dass man kurzfristig einen Autobahnanschluss für das Ende der 50er Jahre entstehende **VW-Werk in Baunatal** bauen wollte und dabei einfach auf die Planung aus der NS-Zeit zurückgriff. Die Begründung, die man nach Vahrenkamp (Regiowiki) damals für den Bau der mittlerweile sogar verkehrstechnisch überflüssig gewordenen

Monumentalbrücke über Bergshausen gab, ist schlicht bizarr: Man schaffe mit der 55 Meter hohen Brücke einen „hochwasserfreien Übergang“ über die Fulda.

Seit einem halben Jahrhundert leidet die Bevölkerung von Bergshausen im Wortsinne **unter** dem ständig zunehmenden Verkehr und der damit verbundenen Schädigung durch Lärm, Abgase, Dreck (Feinstaub, Reifenabrieb, Öl- und Salznebel) und Eisschlag.

3. Der ZUSATZFEHLER besteht darin, dass diese Brücke nicht - wie üblich - als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt wurde, sondern als **Stahlkonstruktion**. Der Grund für diese sachfremde Entscheidung: Man wollte, nach meiner Kenntnis, die damals unter Absatzproblemen leidende deutsche Stahlindustrie unterstützen. Das war nicht nur unwirtschaftlich, wie die ständigen hohen Wartungs- und Reparaturaufwendungen zeigen, sondern forderte auch von der Bevölkerung von Bergshausen durch die damit verbundene **zusätzliche** Belastung durch erhöhten Lärm und ständiges Dröhnen und Schlagen der Überbrückungsstücke zwischen der Stahlbrücke und dem Beton der Widerlager **völlig unnötige Opfer**.

4. Der ERWEITERTE FEHLER. Bei der Planung der Monumentalbrücke in der NS-Zeit gab es kaum Verkehr auf den Autobahnen in Nordhessen. Auch aus diesem Grund hat man sich wohl wenig Gedanken über die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen der Bevölkerung gemacht. Seit dem Bau der Brücke haben der Verkehr und die damit verbundenen **Schäden für die Anwohner** ohnehin **ständig zugenommen**. Einen drastischen Zuwachs gab es dann noch durch den Wegfall der innerdeutschen Grenze und die Osterweiterung der EU. Mittlerweile liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der „Bergshäuser Brücke“ bei ca. 45.000 Fahrzeugen täglich, darunter ein sehr hoher (25%) Anteil Schwerverkehr 5). Tendenz: weiter zunehmend! In den höher gelegenen Wohngebieten von Bergshausen liegt der Schalldruckpegel schon seit vielen Jahren über 60 dB 6).

Gleichzeitig **wissen wir immer mehr** darüber, in welchem hohem Maße Lärm, Abgase, Feinstaub und Dreck die Gesundheit der Menschen beeinträchtigen. Dennoch wird ernsthaft erwogen, die historische Trasse über und durch den Ort weiterhin zu verwenden und nur die **Zahl der Fahrstreifen** als Reaktion auf den enorm gestiegenen Verkehr **auf 6 zu erweitern**. Die beabsichtigten Schallschutzmaßnahmen können möglicherweise den Lärm eindämmen, vermindern aber nicht die Schädigung der Gesundheit durch Abgase, Feinstaub, Reifenabrieb, Öl- und Salznebel.

5. Der aktuelle GIPFEL DER FEHLER ist die Idee, die „Bergshäuser Brücke“ im Bereich der Wohnbebauung von Bergshausen um 250 Meter 7) nach Süden zu verlegen, sie damit **über den Ortsrand von Bergshausen** zu führen und die A44 dann bei einem **neu zu bauenden AB Dreieck Kassel-Süd** auf die A7 stoßen zu lassen (Variante 2; siehe <fulda-bruecke.de>). Mit dieser Planungsvariante werden vorhandene Probleme nicht nur nicht gelöst, sondern es werden **mit hohem finanziellen Aufwand zusätzliche Probleme geschaffen**.

Die **neue** „Bergshäuser Brücke“ soll in dieser Planungsvariante kurz vor dem westlichen Widerlager der heutigen Brücke von der A44 abbiegen und dann in nahezu gerader Linie über die Fulda und Bergshausen zum neuen AB Dreieck Kassel-Süd führen. Das **neu zu bauende Dreieck liegt**, wie das alte, auf der Nordseite des Söhrbergs, aber höher am Berg. Es liegt **ca. 60 m höher** als die Fahrbahn auf der heutigen Brücke. Da nach „den derzeitigen Trassierungsvorschriften für Autobahnen“ 8) bei der Planung einer neuen Autobahntrasse die Steigung nicht höher als 4% sein darf, ergibt sich für die neu zu bauende „Bergshäuser Brücke“ eine Mindestlänge von 1,5 Kilometern. Bleibt man etwas unter der maximal zulässigen Steigung und wählt eine gerade Linie von der A44 zum neuen Dreieck, so ergibt sich eine **monumentale Brücke von ca. 2 Kilometern Länge** und einer **Höhe von ca. 80 Metern** über dem Bergshäuser Ufer der Fulda. Die neue Brücke wäre damit fast dreimal länger und mindestens 50 % höher als die heutige.

Diese wahrhaft monumentale Brücke ändert nichts an der „verkehrstechnisch unsinnigen“ (Seebohm) Verkehrsführung über Berge, hier den Söhrberg, und den damit verbundenen, schon im Abschnitt „Grundfehler“ erwähnten Nachteilen. Sie führt aber nun im Gegensatz zur heutigen Brücke als **Steigungsstrecke** über Bergshausen. Damit fallen im Ortsbereich Bergshausen, auch wegen des hohen Anteils des Schwerverkehrs, erhebliche **zusätzliche Lärm- und Abgasbelastungen** an. Mit den vorherrschenden Winden aus Südwest wird dann der ganze Dreck (Abgase, Feinstaub, Reifenabrieb, Öl, vermehrter Salznebel) weit über Bergshausen getragen und abgeladen. Mit dieser Trassenführung würde auch die Nutzung einer ganzen Reihe von Sportanlagen nahezu unmöglich gemacht. In der Nähe des neu zu bauenden Dreiecks liegen darüber hinaus wichtige Anlagen zur Trinkwasserversorgung von Bergshausen, die ebenfalls beeinträchtigt würden.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die neue Trasse eine **neue** Schneise durch ein **FFH-Gebiet und weitere schützenswerte Waldbestände** schlagen würde, was erhebliche gerichtliche Auseinandersetzungen nach sich ziehen wird und die Realisierbarkeit dieser Planungsvariante zusätzlich in Frage stellt.

Die neue „Bergshäuser Brücke“, die nach der Planungsvariante 2 (bei der Planungsvariante 3, siehe <fulda-bruecke.de>, ist es ähnlich) gebaut werden müsste, würde weitere Fehler auf den Grundfehler türmen und wäre ein geradezu **GROTESKES MONUMENT DER FEHLER**.

Es ist allerhöchste Zeit, sich endlich von der HISTORISCHEN TRASSENFÜHRUNG zu lösen und ERNSTHAFT ALTERNATIVEN ZU PRÜFEN!

Die Bürgerinitiative „KEINE AUTOBAHN ÜBER BERGSHAUSEN!“ will:

Durch **BESSERE TRASSENFÜHRUNG** die Lärm- und Schadstoffemissionen des Verkehrs deutlich **VERMINDERN**.

Den **RESSLÄRM** durch Schallverhinderungs- und Schallabsorptionsmaßnahmen **NEUTRALISIEREN**.

Die Autobahn dorthin legen, wo sie Mensch und Natur **AM WENIGSTEN STÖRT**.

Ein Mitglied der Bürgerinitiative hat entsprechende Varianten der Streckenführung vorgestellt. Es mag Varianten geben, die besser geeignet sind, die eben genannten Kriterien umzusetzen. Aber diese müssen dann auch auf den Tisch gelegt werden. Mit dem vagen Hinweis auf solche möglicherweise existierenden „besseren“ Varianten kann man sich nicht der ernsthaften Prüfung der bisher vorgelegten Varianten entziehen. Der Gemeinde Fuldabrück und „Hessen Mobil“ sind zwei Varianten übermittelt worden. Sie sind ausführlich bei <fulda-bruecke.de> unter den Bezeichnungen „GRÜNE Variante“ und „BLAUE Verbindung der A49 mit der A7“ dargestellt. In der Berichterstattung der lokalen Zeitung werden sie als Varianten 4 und 5 bezeichnet (z.B. HNA vom 17.4.2012), ebenso in der beigefügten Kartenskizze (siehe Anlage). Hier werden sie nur kurz charakterisiert.

Die Variante 4 verläuft innerhalb der Grenzen der Gemeinde Fuldabrück und hält gleichen Abstand zu Bergshausen und Dennhausen. Da aber Dennhausen niedriger liegt als Bergshausen, dürfte die Belastung dort wesentlich geringer sein als in Bergshausen 9). Diese Variante vermeidet zumindest für den West /Süd-Verkehr die verkehrstechnisch unnötige Überwindung des Söhrbergs, sie reduziert damit die zu bewältigende Steigung deutlich, und sie vermindert die zu fahrenden Autobahnkilometer. Sie senkt so die Lärm- und Schadstoffemissionen des Verkehrs, und sie legt die Trasse dorthin, wo Menschen weniger betroffen werden als gegenwärtig. Allerdings führt sie, wie die Varianten 1, 2 und 3, durch ein FFH-Gebiet.

Die Variante 5 führt von der A7 zur A49 bei der Anschlussstelle Baunatal Mitte (und dann weiter einige Kilometer auf der A49 bis zum AB Kreuz Kassel-West und dort auf die A44). Sie führt damit **direkt** zum VW-Werk und zum zentralen Ersatzteillager (OTC) von VW und damit **direkt zum mit weitem Abstand wichtigsten Verkehrsziel in Nordhessen**. Diese Variante **vermeidet** nicht nur den Söhrberg, sondern auch andere unnötige Steigungen (um ca. 155 Höhenmeter) auf dem bisherigen Weg von der A7 zum VW-Werk (und zur A44). Sie **verkürzt** (um ca. 8,5 km) die zu fahrende Strecke ganz erheblich. Sie weist von der A7 bis zur A49 nur eine minimale Steigung auf. Sie **reduziert** damit die verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffemissionen besonders drastisch. Sie hält sich **fern von Wohngebieten**. Lärmschutzbauten sind leicht anzubringen. Sie **nimmt den „Schleichverkehr“** von der A7 zum VW-Werk und den in der Nähe liegenden Einkaufszentren **aus den Dörfern** zwischen der A7 und der A49 und erhöht so die Sicherheit für die dort lebenden Menschen. Sie **liegt außerhalb der** 2008 vom Land Hessen geplanten „**Großen Umweltzone**“ für das Kasseler Becken und trägt so dazu bei, die dort gegebene sehr schlechte Luftqualität zu verbessern. Sie **führt nicht durch ein FFH-Gebiet**. Der West/Nord-Verkehr würde, wie bei der Variante 4, über die „Südtangente“ (A49 südlich von Kassel) laufen, was er ohnehin tut.

Die Variante 5 entspricht in vorbildlicher Weise dem, was das Bundesverkehrsministerium in seinem „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ fordert:

„GÜTER UND WAREN SOLLEN SCHNELL, KOSTENSPAREND, SAUBER UND LEISE AN IHREN BESTIMMUNGORT GELANGEN“

Günter Hesse

7.12.2012

Dieser Text wurde einer Arbeitsgruppe der Bürgerinitiative „Keine Autobahn über Bergshausen!“ präsentiert. Er wurde mit ihr abgestimmt. Kritik ist an mich zu richten.

Anlage: Die 5 Varianten sind im Original eingezeichnet in die Topographische Karte L4722 11. Auflage 2011 vom Hessischen Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation. Für die Darstellung im Internet ist aus rechtlichen Gründen eine Karte von Open Street Map verwendet worden. Sie zeigt leider weniger Einzelheiten und auch keine Höhenlinien.

Der Verlauf der Varianten 1, 2 und 3 ist möglichst genau nach der Karte wiedergegeben worden, die laut Mitteilungsblatt der Gemeinde Fulda von 29.2.2012, S. 7 der Planung von Hessen Mobil zugrunde liegt.

Fußnoten:

- 1) Richard Vahrenkamp, „Der Autobahnbau 1933 – 1943 und das hessische Autobahnnetz“, Working Papers in the History of Mobility No. 3 /2001 Stand: 8. Mai 2006, auch veröffentlicht in Auszügen in: „Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde, Band 109, 2004, S. 225 – 266.
Eine Kopie dieser Untersuchung wurde mir freundlicherweise von Dieter Lengemann überlassen.
- 2) Ebenda, S. 44 ; 3) Ebenda, S. 45 ; 4) Ebenda, S. 6 und S. 34
- 5) Manuelle Verkehrszählung 2010 Ergebnisse auf Bundesautobahnen Stand 11.11.2011, S.23. Auf diese Informationsquelle machte Katharina Parisius aufmerksam. In der Tabelle wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke VON AK Kassel-West (A44/A49) NACH AD Kassel-Süd (A7) mit 43.100 angegeben. Da der Verkehr seither ständig zugenommen hat, wurde auf aktuell ca. 45.000 aufgerundet.
- 6) Umgebungslärmrichtlinie Hessen, Lärmkartierung 2007/2012. Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Mit dem „Lärmviewer Hessen“ kann man dann die Belastung in der eigenen Straße sehen. Auf diese Informationsquelle machte Günther Thön aufmerksam. Der hohe Schallpegel hätte nach dieser Richtlinie längst einen Aktionsplan zur Lärminderung auslösen müssen.
- 7) Schreiben von Bürgermeister Dieter Lengemann an die Bürgerinitiative „Keine Autobahn über Bergshausen!“ vom 18.4.2012.
- 8) Richard Vahrenkamp, „Der Autobahnbau“ , S. 56
- 9) Umgebungslärmrichtlinie Hessen, Lärmkartierung 2007/2012, Lärmviewer für Fulda.

