



Fotos: ROBIN WOOD/Fenner

Ein Blick auf die Baustellen machte eindrücklich klar: Die Eingriffe für die A 44 in die Landschaft sind überdimensioniert und zerstören gigantisch viel Fläche

Keine Autobahn 44

Beim ROBIN WOOD Förderertreffen 2011 in Niederkaufungen stand die Kritik am unsinnigen Autobahnprojekt A 44 im Mittelpunkt

Die fundierten Infos zur A 44 von Klaus Schotte und Regina Möller, die sich für ROBIN WOOD seit Jahren gegen den gigantomanischen Autobahnbau engagieren, machten allen TeilnehmerInnen des Förderertreffens eindrücklich klar, wie unsinnig und überflüssig dieses Projekt ist. Der Widerstand vor Ort und die Tatsache, dass dadurch überhaupt erst 4,1

Kilometer der insgesamt geplanten 64,3 Kilometer gebaut sind, machten Hoffnung, das Projekt doch noch zu stoppen. Das angenehme Ambiente in der Kommune Niederkaufungen und die Begegnung mit den sympathischen UnterstützerInnen zeichneten dazu auch in diesem Jahr wieder das ROBIN WOOD Förderertreffen aus.



Die Förderer erlebten direkt vor Ort wie der Neu- und Ausbau von 64 Kilometern Autobahn wunderschöne Wälder und sieben europäische Naturschutzgebiete im nordhessischen Bergland brutal durchschneidet

Hallo liebe Robin Woodler, liebe Christiane, nach unserem Urlaub, der gleich an unser Treffen anschloss, trafen die schönen Fotos ein, herzlichen Dank, man wird ja ganz „neidisch“, nicht beim Klettern dabei gewesen zu sein! Das Treffen war wirklich gut, interessanter Tagungsort und sehr gute Atmosphäre in unserer Gruppe; wir sind sehr zufrieden nach Hause gefahren. Es wäre „super“ wenn wir, bzw. ihr wegen der A44 noch was erreichen könntet mit irgendeiner Protestaktion an den Verkehrsminister oder auch mit Hilfe lokaler Politiker.
Herzliche Grüße und frohes Schaffen
Viktoria und Rudolf



Schnupperklettern mit ROBIN WOOD in Niederkaufungen

Bessere Mobilität statt mehr Verkehr

Anlässlich der Haushaltsberatungen im September erklärte Bundesverkehrsminister Ramsauer, CSU, sein Ministerium habe kein Geld mehr für Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur. Es verfügt im Bundeshaushalt über den größten Investitionsetat. Der Minister zielte mit seiner Äußerung darauf ab, mehr Geld zu bekommen. Trotzdem weist sie in die richtige Richtung: Aus- und Neubau des deutschen Straßennetzes sind nicht mehr finanzierbar. Die vorhandenen Mittel werden für den Erhalt des bestehenden Netzes gebraucht. Verkehrsinvestitionen des Bundes werden in drei Stufen getätigt: Den großen Rahmen gibt der Bundesverkehrswegeplan vor. Der Feinzuschnitt erfolgt im Investitionsrahmenplan (IRP). Schließlich legt der jährliche Verkehrsetat im Bundeshaushalt fest, wofür tatsächlich wie viel Geld ausgegeben wird. Aktuell fehlt laut IRP-Entwurf das Geld, „um den dringendsten Investitionsbedarf bei Aus- und Neubau zu decken.“ Bis 2015 sollen keine neuen Projekte mehr angefangen werden und zwei Drittel aller Verkehrsinvestitionen des Bundes in Ersatz und Erhalt bestehender Infrastruktur gehen. Die nicht vorhandene Autobahn 44 von Kassel nach Eisenach gilt in der Logik der Investitionsplanung des Bundes nicht als „neues Projekt“, obwohl zwei Drittel der insgesamt 63,4 Kilometer langen Neubaustrecke noch gar nicht genehmigt sind. Mittendrin liegt bei Sontra sogar ein Bauabschnitt von elf Kilometern Länge, für den trotz Projektbeginn vor

fast zwanzig Jahren bis heute noch nicht einmal ein Plan veröffentlicht wurde (siehe Karte). Das liegt daran, dass die Strecke durch einen „ökologisch und geografisch besonders schwierigen Planungsraum“ verläuft, so der Sachstandsbericht des Verkehrsministeriums. Im Klartext: Dieses Stück kann nach geltendem Naturschutzrecht nicht gebaut werden. Ohne dieses Stück ist aber das ganze Autobahnprojekt ein Schildbürgerstreich. Das Vorantreiben des Baus zielt darauf ab, am Ende das Naturschutzrecht zu brechen und einen Präzedenzfall zur Aufweichung des Naturschutzes zu schaffen. Darüber hinaus würde die A 44 vor allem dem LKW-Verkehr auf der Transitstrecke von Osteuropa ins Ruhrgebiet nützen, dem sie eine Abkürzung von vierzig Kilometern bringt. Parallel werden auf dem gleichen Weg Schienen still gelegt. Die A 44 ist das letzte Verkehrsprojekt Deutsche Einheit. Ausschließlich aufgrund dieser Sonderstellung wurde sie beim IRP aus der Kosten-Nutzen-Analyse ausgenommen und noch nicht als überflüssig und zu teuer gestrichen. Das Verkehrsaufkommen wird laut Prognose bei weniger als einem Drittel des Durchschnitts auf deutschen Autobahnen liegen. Die Kosten belaufen sich auf die Rekordsumme von 1,6 Milliarden Euro oder 25.000 Euro pro Meter, Tendenz steigend. ROBIN WOOD sieht darin eine unverantwortbare Verschleuderung knapper öffentlicher Mittel auf Kosten der Natur und fordert, die A 44 nicht zu bauen.

Monika Lege, Hamburg

