



HESSISCHER LANDTAG

17. 08. 2026

Kleine Anfrage

Maximilian Mäger (fraktionslos) vom 21.05.2026

Verkehrsfreigabe der A 44 zwischen Sontra-Ost und Wommener Dreieck: Baukostenbilanz, Anschlusslücke Ulfetal und Schließung der Anschlussstelle Wommen und Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Am 12. Mai 2026 ist der rund neun Kilometer lange Neubauabschnitt der Bundesautobahn 44 zwischen der Anschlussstelle Sontra-Ost und dem neu errichteten Wommener Dreieck nach knapp neunjähriger Bauzeit für den Verkehr freigegeben worden. Der Bund investierte hierzu nach Angaben der Autobahn GmbH des Bundes rund 290 Millionen Euro; die Gesamtkosten der rund 70 Kilometer langen A 44 zwischen Kassel und Herleshausen werden auf etwa 2,72 Milliarden Euro veranschlagt. Nach Kenntnis des Fragestellers hat der Hessische Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum, Kaweh Mansoori, anlässlich der Verkehrsfreigabe öffentlich erklärt, die Kosten von 290 Millionen Euro für neun Kilometer Autobahn zeigten, dass es bei Planung und Umsetzung „noch Luft nach oben“ gebe; künftig brauche es mehr Pragmatismus, weniger bürokratische Hürden und effizientere Vergabeverfahren. Zugleich besteht die Anschlusslücke der A 44 zwischen Sontra-West und Sontra-Ost (Ulfetal) fort, deren Schließung nach gegenwärtiger Planung erst 2030/31 erfolgen soll; bis dahin wird der Fernverkehr weiterhin über die Bundesstraßen B 400 und B 27 durch die Sontraer Ortsteile geführt, in denen – etwa in Ulfen und Krauthausen – bereits nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten. Mit Inbetriebnahme des Wommener Dreiecks wird ferner die A 4-Halbananschlussstelle Wommen auf Grundlage einer Planfeststellung aus dem Jahr 2001 für den allgemeinen Verkehr geschlossen; gegen diese Schließung wenden sich seit dem Jahr 2021 die Gemeinde Herleshausen, dortige Anlieger und eine örtliche Bürgerinitiative. Angesichts dessen ergeben sich mir folgende Fragen.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz wie folgt:

- Frage 1 Wie haben sich die Baukosten der bislang freigegebenen Abschnitte der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen seit Baubeginn entwickelt?
Bitte tabellarisch aufgeschlüsselt nach Abschnitt, Bauträger. Bauzeit, Gesamtkosten und Kosten je Kilometer.
- Frage 3 Welche konkreten Gründe haben dazu geführt, dass die Verkehrsfreigabe des Autobahnabschnitts zwischen den Anschlussstellen Sontra-West und Sontra-Ost gegenüber den ursprünglichen Planungen aus dem Jahr 2017 bis voraussichtlich 2030 oder 2031 verschoben werden musste?

Die Fragen 1 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Hessen ist seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr für die Planung, den Bau und den Betrieb der Bundesautobahnen zuständig. Die Zuständigkeit inklusive sämtlicher Unterlagen ist zur Autobahn GmbH des Bundes gewechselt. Der Landesregierung liegen auf Grund dieses Zuständigkeitswechsels keine Informationen über die Baukosten der betreffenden Abschnitte der A 44 vor. Der Baubeginn des Tunnels Holstein im Abschnitt zwischen Sontra-West und Sontra-Ost musste nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen aus vergaberechtlichen Gründen um mehr als ein Jahr verschoben werden. Auch kam es auf Grund der wirtschaftlichen Auswirkungen durch den Ukraine-Krieg zu weiteren zeitlichen Verzögerungen. Zu weitergehenden Informationen wird auf die Zuständigkeit der Autobahn GmbH verwiesen.

- Frage 2. Welche konkreten Verbesserungspotenziale in Planung, Umsetzung und Vergabeverfahren von Bundesfernstraßenprojekten erkennt die Landesregierung im Sinne der öffentlichen Aussage des Hessischen Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 12. Mai 2026, wonach es bei Planung und Umsetzung „noch Luft nach oben“ gebe?
- Frage 9. Welche Initiativen verfolgt die Landesregierung im Bundesrat oder im Rahmen ihrer Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen, um die in Frage 2 angesprochenen Verbesserungspotenziale bei Vergabe und Verfahrensabläufen praktisch umzusetzen?

Die Fragen 2 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Bundes- und Landesstraßen sieht die Landesregierung folgende Verbesserungspotenziale, die zum Teil im Rahmen der Baumaßnahme B 45 Neubau Talbrücke Bad König schon umgesetzt werden bzw. bei anderen Projekten angewandt wurden:

- Ausschöpfen der gesetzgeberischen Möglichkeiten, auf Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungen zu verzichten und die Fachgenehmigungserfordernisse zu reduzieren.
- Bei Vorhaben, die unvorhergesehen und außerhalb des regulären Programms kurzfristiges Handeln erfordern, Intensivierung und Moderation der Kommunikation und Abstimmungsprozesse mit den zu beteiligenden Fachbehörden, Verbänden, betroffenen Kommunen und den Anwohnerinnen und Anwohner.
- Nutzung der rechtlichen Möglichkeiten zur beschränkten und zeitlich verkürzten Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen.
- Bündelung von planerischen Aufgaben und der Bauausführung durch die Anwendung funktionaler Ausschreibungen /Funktionsbauverträgen.
- Standardisierte Ausführung im Ersatzbrückenbau durch Typentwürfe.

Darüber hinaus hat der Bundesrat auf Initiative des Landes Hessen einen Beschluss gefasst, die Anlage 1 zu § 17e Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) zu erweitern bzw. fortzuschreiben, wonach für die enumerativ aufgezählten Bundesfernstraßenprojekte die erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit dem Bundesverwaltungsgericht zugewiesen wird, um für diese Vorhaben eine Planungsbeschleunigung herbeizuführen (Beschluss vom 06.03.2026; BR-Drs. 652/25). Insgesamt wurden fünf Vorhaben neu in die Liste aufgenommen, zu denen drei der angemeldeten hessischen Projekte gehören. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Vorhaben der Bundesfernstraßen, die der Engpassbeseitigung dienen. Die Landesregierung sieht hierin einen wichtigen Beitrag zur Beschleunigung dieser Verfahren.

- Frage 4. Welche flankierenden Lärm-, Verkehrs- und Sicherheitsmaßnahmen entlang der Bundesstraßen B 400 und B 27 zwischen Sontra-Ost und dem Wommener Dreieck – insbesondere in der Sontraer Ortsteilen Ulfen und Krauthausen – sind bis zur vollständigen Fertigstellung der A 44 vorgesehen? Bitte aufgeschlüsselt nach Ortsteil, Maßnahmeart, Zeitplan und Kostenträger.

Der Fragesteller zielt auf den Streckenabschnitt der B 400 zwischen der Anschlussstelle Sontra-Ost und dem Wommener Dreieck ab. Gemeint ist vermutlich der Streckenabschnitt der B 400 zwischen der Anschlussstelle Sontra-West und dem Wommener-Dreieck. Die folgenden Aussagen beziehen sich daher auf diesen Abschnitt.

Der Landrat des Werra-Meißner-Kreises als zuständige Straßenverkehrsbehörde für die B 400 im Bereich Sontra hat im Jahr 2025 in den Ortsteilen Sontra-Ulfen und Sontra-Krauthausen jeweils eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Nacht (22 bis 6 Uhr) aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Für Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohnimmobilien entlang des betreffenden Streckenabschnitts der B 400 besteht darüber hinaus die Möglichkeit, bei Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement einen formlosen Antrag auf Erstattung von finanziellen Aufwendungen für passive Schallschutzeinrichtungen (Lärmschutzfenster/-lüfter) im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung zu stellen. Der Kostenträger für diese Erstattungen ist der Bund.

Für den Streckenabschnitt der B 27/B 400 zwischen der Anschlussstelle Sontra-West und dem Wommener Dreieck der A 44 sieht die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises keine Veranlassung zur Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Verkehrssicherheitsgründen. Nach Angaben des Werra-Meißner-Kreises ist der betreffende Streckenabschnitt nicht als unfallkritisch einzustufen. Unabhängig davon erfolgt eine fortlaufende Betrachtung der örtlichen Unfalllage.

- Frage 5 Wie viele Verstöße gegen das Lkw-Durchfahrtsverbot über zwölf Tonnen wurden in den Jahren 2023 bis 2025 auf der Bundesstraßen B 7 (zwischen Helsa-Ost und Kassel-Ost), B 400 und B 27 (zwischen Sontra-Ost und Wommen) jeweils behördlich festgestellt?
Bitte aufgeschlüsselt nach Jahr und Bundesstraße.

Es liegen lediglich für das Jahr 2025 Verfahrenszahlen der Zentralen Bußgeldstelle Hessen vor. Danach wurden auf der B 7 zwischen Helsa-Ost und Kassel-Ost zehn Verfahren, auf der B 400 zwischen Sontra und Wommen ebenfalls zehn Verfahren und auf der B 27 zwischen Sontra-Ost und Wommen zwei Verfahren registriert.

- Frage 6 Auf welcher rechtlichen und planungsstatistischen Grundlage beruht die mit Inbetriebnahme des Wommener Dreiecks erfolgte Schließung des A 4-Halbanschlussstelle Wommen für den allgemeinen Verkehr?
- Frage 7 Welche Verkehrsuntersuchungen oder Verkehrsprognosen aus den Jahren 2020 bis 2026 – insbesondere unter Berücksichtigung der Logistiksiedlung in Nesselröden und der Verkehrsentwicklung am Steinbruch in Breitzbach – sind in die Entscheidung über die Schließung des Anschlussstelle Wommen eingeflossen?
- Frage 8 Mit welchem Ergebnis wurden die seit dem Jahr 2021 vorgebrachten Einwendungen der Gemeinde Herleshausen und der dortigen Bürgerinitiative gegen die Schließung der A 4-Halbanschlussstelle Wommen behördlich beschieden?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung über den Wegfall der Halbanschlussstelle Wommen erfolgte nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern durch eine gesonderte Einziehungsverfügung des Fernstraßen-Bundesamtes. Die rechtlich notwendige Einziehung für den Wegfall der Halbanschlussstelle Wommen wurde am 12. November 2025 durch das zuständige Fernstraßen-Bundesamt unter der aufschiebenden Bedingung der Inbetriebnahme des Abschnitts der A 44 „AS Sontra-Ost bis Wommener Dreieck“ verfügt (vgl. Staatsanzeiger für das Land Hessen vom 1. Dezember 2025, Ausgabe Nr. 49/2025, Seite 1404).

Zu den vom Fernstraßen-Bundesamt bei der Einziehungsentscheidung herangezogenen Informationen (etwa Verkehrsuntersuchungen) sowie zu den im Verfahren etwaig vorgebrachten Einwendungen liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Die Entscheidung über die bauliche Umsetzung des Wegfalls der Halbanschlussstelle Wommen war hingegen bereits Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für den sechsstreifigen Ausbau der A 4 vom 27. Juni 2001. In diesem wurde festgelegt, dass die Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsspuren der bisherigen Halbanschlussstelle zur dritten Fahrspur der Richtungsfahrbahn der A 4 umgewandelt werden sollen, sodass diese für eine Anschlussstelle nicht mehr zur Verfügung stehen.

Der sechsstreifige Ausbau der A 4 wurde in den Folgejahren baulich umgesetzt. Die Ummarkierungen auf sechs Fahrspuren auf der Talbrücke Wommen wurde wegen der bestehenden verkehrstechnischen Verknüpfungen bis zur Freigabe des unmittelbar anschließenden Autobahndreiecks der A 44 verschoben.

- Frage 10 Welche personellen und technischen Ressourcen stehen den zuständigen Polizei- und Ordnungsbehörden zur Überwachung der in Frage 5 genannten Lkw-Durchfahrtsverbote zur Verfügung?

Die Überwachung von Durchfahrtsverboten erfolgt durch den allgemeinen schutzpolizeilichen Streifendienst, die spezialisierte polizeiliche Verkehrsüberwachung sowie gegebenenfalls durch den Außendienst der kommunalen Ordnungsbehörden. Besondere technische Ressourcen stehen hierfür nicht zur Verfügung.

Wiesbaden, 6. August 2026

Kaweh Mansoori