



HESSISCHER LANDTAG

10. 08. 88

Antwort des Ministers für Wirtschaft und Technik auf die Kleine Anfrage des Abg. Reeh (GRÜNE)

betreffend Planung einer neuen Anschlußstelle an die A 7 bei Ostheim
in der Gemarkung Melsungen
Drucksache 12/2279

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Der Sprecher des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft und Technik erklärte laut HNA vom 8. Februar 1988: „Wir sehen die wirtschaftliche Notwendigkeit dieses Autobahnanschlusses, können aber keinen Ergebnissen von Untersuchungen vorgreifen“.

1. Welcher Art sind die wirtschaftlichen Notwendigkeiten, die das Ministerium auch ohne die vorgesehenen Untersuchungen sieht?

Der Landesregierung ist bekannt, daß einige Firmen in Melsungen, insbesondere im Industriegebiet „PfiEFFwiesen“, Betriebserweiterungen und Neuansiedlungen vornehmen, planen oder erwägen. Auch die Städte Melsungen und Spangenberg, die Gemeinden Malsfeld und Morschen sowie die Vereinigung der Wirtschaft des Schwalm-Eder-Kreises fordern den Neubau der Anschlußstelle bei Ostheim einschließlich eines Zubringers. Sie sehen darin eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung und Erhöhung der Attraktivität des Wirtschaftsraumes Melsungen und Umgebung.

2. Worin soll die gesetzliche Strukturförderung für die Stadt Melsungen bestehen, wenn doch alle in der Argumentation der Anschlußbefürworter zitierten Wirtschaftsunternehmen ihre Investitionsentscheidung bereits beim Vorhandensein „nur“ eines Autobahnanschlusses für Melsungen getroffen haben?

Wie in der Antwort auf die Frage 1 verdeutlicht, geht es bei der Neuanlage der Anschlußstelle mit Zubringer nicht allein um die Stadt Melsungen. Auch die anderen dort genannten Städte und Gemeinden im Melsunger Umland erwarten von der Schaffung einer zusätzlichen Autobahnanbindung an die A 7 eine wesentliche Strukturverbesserung für den dortigen Raum.

Mit den bereits konkret geplanten Betriebserweiterungen und Betriebsansiedlungen wird ohne die neue Anschlußstelle bei Ostheim eine weitere Verschärfung der ohnehin schon problematischen Verkehrsverhältnisse auf der B 83 in Melsungen auftreten.

Wie ebenfalls bereits in der Antwort auf die Frage 1 verdeutlicht, werden durch die neue Anschlußstelle auch für weitere Betriebsansiedlungen in Melsungen und Umgebung günstigere Voraussetzungen geschaffen.

3. Liegt der wirtschaftliche Vorteil, der von dem neuen Anschluß ausgehen soll, im Bereich der betrieblichen Kostenminderung der ortsansässigen Betriebe, die geringfügige Fahrzeitverkürzungen in einige Richtungen erwarten?

Die Vorteile der neuen Anschlußstelle und eines Zubringers gehen über die positiven Wirkungen der Fahrzeitverkürzungen für ortsansässige Betriebe in Melsungen hinaus, wie oben bereits verdeutlicht.

Eingegangen am 10. August 1988 · Ausgegeben am 23. August 1988

Herstellung: Johannes Weisbecker, 6000 Frankfurt am Main · Auslieferung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postf. 3240 · 6200 Wiesbaden 1

4. Wie werden die Industrie- und Gewerbegebiete der Stadt Melsungen zur Zeit über das Schienenverkehrsnetz der Bundesbahn erschlossen?

Vom Bahnhof Melsungen aus wird Wagenladungs- und Stückgutverkehr sowie Gepäck- und Expreßgut abgefertigt. Hierfür wird eine Freiladeanlage und eine Güterhalle genutzt.

Die Raiffeisenwarenzentrale Hessenland GmbH und die Firma B. Braun haben Gleisanschlüsse am Bahnhof Melsungen.

Zum Industriegebiet „PfiEFFwiesen“ besteht ein Industriestammgleis mit Nebenanschlüssen der Firmen EDEKA Handelsgesellschaft und SONN-TEX GmbH.

Nächstgelegener Containerbahnhof für den kombinierten Ladungsverkehr ist der Bahnhof Kassel-Unterstadt.

5. Welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Schienenverkehrs-anbindung kämen nach Ansicht der Landesregierung als Alternative zum LKW-Verkehr in Betracht?

Im Zusammenhang mit der Anlage eines neuen Werkes im Industriegebiet „PfiEFFwiesen“ werden der betroffenen Firma zur Zeit von der Deutschen Bundesbahn Angebote erarbeitet, den anfallenden Großcontainerverkehr auf der Schiene durchzuführen.

6. Welche Ergebnisse haben die bereits vor Jahren durchgeführten Untersuchungen über die Möglichkeit eines Autobahnanschlusses bei Ostheim erbracht?

Die vor Jahren durchgeführten Grundsatzüberlegungen kamen zum Ergebnis, daß der Bau einer Anschlußstelle bei Ostheim als sinnvoll angesehen werden kann; allerdings bestanden im Hinblick auf die damals aufgetretene Unfallhäufung in Höhe Ostheim und insbesondere in der „Ostheimer Senke“ Bedenken gegen die Anlage einer neuen Anschlußstelle in diesem Bereich.

Die Installation einer Verkehrswarnanlage hat sich mittlerweile auf das Unfallgeschehen positiv ausgewirkt.

7. Wer hat diese Untersuchungen seinerzeit in Auftrag gegeben, und wer hat sie durchgeführt?

Die seinerzeitigen Grundsatzüberlegungen hat die Hessische Straßenbauverwaltung in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr und dem Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik durchgeführt.

Wiesbaden, den 27. Juli 1988

Schmidt