

Zu Beginn wies Herr Leitender Baudirektor Herwig darauf hin, daß durch das neue Brückenbauwerk über die A 7 bei Ostheim ein Autobahnanschluß in diesem Bereich möglich bleibe.

Herr Herwig erinnerte daran, daß das Ministerium für Wirtschaft und Technik das Straßenbauamt in Kassel 1987 beauftragt habe, eine Verkehrsuntersuchung vorzunehmen, die prüfen solle, ob ein Autobahnanschluß vertretbar sei.

Die Kommunen, wie die Gemeinde Malsfeld, die Stadt Melsungen und der Schwalm-Eder-Kreis hätten sich dann dieser Initiative angeschlossen.

Im März 1988 sei dann per Erlaß der Auftrag an das Straßenbauamt Kassel ergangen, Untersuchungen aufzunehmen.

Im Anschluß daran habe das Straßenbauamt

- a) eine Verkehrszählung mit Notierung der Kfz-Kennzeichen und
- b) eine Betriebsbefragung über die Gemeinden

durchgeführt.

Nachdem dann im Oktober 1988 der Auftrag an ein Fachbüro zur Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie erteilt worden sei, lägen nunmehr seit wenigen Wochen das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung und die Bestandsermittlung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie vor.

Herr Staatssekretär Posch nannte seine Gründe für die Teilnahme an dem Behördentermin:

1. Erhebliche Bedeutung
2. Planungszeitraum verkürzen

Anschließend erläuterte Herr Baudirektor Böhm vom Straßenbauamt Kassel den verkehrstechnischen Teil der Untersuchungen über den Zubringer.

Dieser verkehrstechnische Teil gliedert sich in

- a) Analyse
- b) Prognose
- c) Umlegung (Verteilung des Verkehrs)

In den Räumen Melsungen und Malsfeld ist ein Verkehrszuwachs bis zum Jahre 2000 von 13 % zu erwarten.

Aus den entwickelnden Gewerbegebieten wird die Steigerung auf 33 % geschätzt.

Dies bedeute eine Belastung der B 83 von rund 22 000 Fahrzeugen und bei der parallel laufenden K 29 ca. 4 500 Fahrzeuge, somit zusammen rund 26 500 Fahrzeuge, und der B 253 von ca. 17 000 Fahrzeugen.

Diese Belastung könne Melsungen künftig nicht aufnehmen.

Bei einem Bau des Zubringers würden sich folgende Verkehrszahlen ergeben:

- B 83 würde bei über 20 000 Fahrzeugen bleiben,
- B 253 würde von 17 000 auf 11 000 Fahrzeuge zurückgehen.

...

Die Landesstraße über Elfershausen würde eine Entlastung von bisher 3 000,00 DM auf dann 1 000,00 DM erfahren.

Auch der Verkehr auf der Landesstraße zwischen Beiseförth und Dago-
bertshausen sei dann künftig von 1 500 auf 500 Fahrzeuge täglich rück-
gängig.

Der neue Zubringer selbst erfahre eine hohe Auslastung, d. h. über
8 500 Fahrzeuge täglich, sinkend allerdings Richtung A 7, auf ca. 7 000
Fahrzeuge.

Beschäftigungssituation z. Z. im Raum Pfeiffewiesen

Heute 1 265 Beschäftigte,
künftig 3 745 Beschäftigte.

Ergebnis hiervon:

1. Zubringer ist bauwürdig. Es kommt zu Entlastungen anderer
Straßen.
2. Die Verbindung nach Homberg wird künftig stärker frequen-
tiert sein.

Zusammenfassung:

Der gewerbliche Schwerpunkt führt in besonderem Maße zu hohem Verkehrs-
aufkommen.

Folgemaßnahmen des Zubringers:

1. Bau der Ortsumgehung Ostheim
2. Verlegung der Nürnberger Straße in Melsungen

Herr Vahle von der Abteilung Forsten und Naturschutz beim Regierungspräsidium in Kassel bat um Stellungnahme, welche Alternativen bei dem vorgestellten Netzwerk untersucht worden seien und erwähnte hierbei den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs.

Herr Herwig vom Straßenbauamt verwies darauf, daß es lediglich Aufgabe seiner Behörde gewesen sei, die jetzige Untersuchung durchzuführen.

Er werde jedoch prüfen, ob auch eine Untersuchung im Hinblick auf das öffentliche Personennahverkehrsnetz erfolgen könne.

Gleichzeitig hat er jedoch darauf hingewiesen, daß der zu erwartende Verkehrszuwachs nicht durch den öffentlichen Personennahverkehr abgeschöpft werden könne.

Weitere Ausführungen des Ingenieurbüros zur Umweltverträglichkeitsstudie:

Diese Studie soll Aussagen treffen über die Beeinträchtigungen auf Pflanzen, Tier und Mensch.

Sie beinhaltet:

Empfindlichkeit der Naturraumpotentiale sowie ökologische Risiken

1. Trassenbewertung
2. Vorschläge zur Vermeidung, Minderung, Ausgleich von Beeinträchtigungen

...

Diese Vielfalt ist zu beachten und auszuarbeiten und zu einem Ergebnis zu bringen.

Weitere Gliederung:

Wasserdargebotspotential
Naturraumpotential
Erlebnis- und Erholungspotential
Siedlungsflächenpotential
biotopisches Potential

Der hier zur Diskussion stehende Untersuchungsraum ist großzügig abgegrenzt. Allerdings in den Möglichkeiten eingegrenzt durch

Fuldaauen, bergiges Gelände,
intensiv ackerbaulich genutzte Flächen.

Positive und negative Wirkungen sollen abgewogen werden.

Herr Bürgermeister Stöhr schlägt vor, die beiden Landesstraßen über Elfershausen und Dagobertshausen gegen eine neue Trasse auszutauschen.

Dies bedeute eine Abstufung zur Gemeindestraße bis hin zum Rückbau.

Dies bedeute aber auch, daß Dagobertshausen und Malsfeld neu anzubinden seien.

Herr Bürgermeister Stöhr regt weiter an, die Trasse Richtung Pfieffewiesen bis zur B 487 zu verlängern.

...

Herr Bürgermeister Stöhr hat darum gebeten, die Planung so schnell wie möglich zu konkretisieren, um den Grunderwerb im laufenden Flurbereinigungsverfahren mit einbeziehen zu können.

Seitens des Schwalm-Eder-Kreises wurde die Auffassung vertreten, daß gemäß Kreistags-Beschluß die geplante Verbindung mit den Anschlüssen für notwendig gehalten werde.

Auch der Kreisausschuß habe sich in mehreren Sitzungen für das Thema interessiert.

Es sei beabsichtigt, das Ergebnis dieses 1. Behördentermines den Kreisgremien zur Kenntnis zu geben und das Straßenbauamt über das Ergebnis der Beratungen zu informieren.

Stellungnahme der Firma Braun:

Herr Braun begrüßt die Initiative der Behörden für den Autobahnan-schluß.

Er weist darauf hin, daß seine Firma den zentralen Güterverkehr im Bereich der Pfieffewiesen ab 1992 über die Deutsche Bundesbahn abwickeln werde.

Insofern würde keine besondere Belastung von der Firma Braun im Lkw-Bereich zu erwarten sein.

Auch für die Mitarbeiter sei schon jetzt ein Bussystem eingesetzt.

Ein Ausbau dieses Bussystems sei durch das große Einzugsgebiet enorm schwierig, vor allem für die, die am Endpunkt wohnen würden.

...

Fahrgemeinschaften oder Alleinfahrten mit eigenem Pkw seien hier die zwangsläufige Folge.

Herr Braun vertritt auch die Auffassung, daß bei einer weiteren Wirtschaftsentwicklung rechtzeitig Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsproblemen geschaffen werden sollten.

Der Vertreter der Deutschen Bundesbahn geht näher auf den geplanten Containerumschlagsplatz der Firma Braun ein.

Solche Maßnahmen seien verkehrspolitisch gewollt. Der Lkw-Verkehr habe seine Stärken in der weiteren Verteilung.

Man gehe davon aus, daß sich neben der Firma Braun auch die Firma EDEKA und Sonntex beteiligen werden.

Aufgrund einer Machbarkeitsstudie erscheine als Umschlagsplatz der Bereich des Bahnhofes Beiseförth am geeignetsten.

Ein Standort auf dem Gelände der Firma Braun sei aufgrund der Gelände- verhältnisse nicht vertretbar.

In diesem Zusammenhang sei es erforderlich, die Fuldabrücke im Zuge der Kreisstraße 135 zu erneuern und auf eine höhere Traglast zu bringen.

Der Unterzeichner hat darauf hingewiesen, daß die Maßnahme gemäß dem Investitionsprogramm des Schwalm-Eder-Kreises ab 1990 zur Ausführung vorgesehen sei und nach Angaben des Straßenbauamtes Kassel die statische Planung z. Z. erstellt werde.

Erst nach Abschluß dieser Arbeiten könne eine endgültige Aussage darüber getroffen werden, ob ein kompletter Neubau notwendig werde oder die Unterbauten stehen bleiben könnten.

...

Mit einer Realisierung könne insofern erst ab 1991/92 gerechnet werden.

Im Hinblick auf eine forcierte Ausführung wird Herr Herwig die Angelegenheit überprüfen.

Die Verbindung zwischen B 83 und dem geplanten Containerumschlagsplatz wird also über die Fuldabrücke im Zuge der K 135, dann entlang des Bahnkörpers, zum Bahnhof Beiseförth führen.

Herr Staatssekretär Posch vom Wirtschaftsministerium führt aus, daß die Gesamtkonzeption nicht nur aus verkehrspolitischen, sondern auch aus strukturpolitischen Gründen notwendig sei.

Herr Vahle von der Abteilung für Forsten und Naturschutz beim Regierungspräsidium stellt fest, daß durch die neue Trasse der gesamte Raum zunächst zerschnitten würde.

Die Anregungen von Herrn Bürgermeister Stöhr, evtl. vorhandene klassifizierte Straßen zurückzubauen, seien jedoch als sehr positiv zu bewerten.

Herr Vahle bat daher darum, die Umweltverträglichkeitsstudie auf diesen evtl. Rückbau auszudehnen. Es solle auch die Sogwirkung in Richtung Homberg mit geprüft werden.

Auch der Containerstandort solle mit einbezogen werden. Erst dann könne abschließend über die Gesamtplanung entschieden werden.

Herr Krone vom Hessischen Landesamt für Straßenbau führt hierzu aus, daß die Umweltverträglichkeitsstudie nur ein Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung sei und in sofern Wünsche des Naturschutzes auch später noch berücksichtigt werden könnten.

Stellungnahme von Herrn Gipper, Flurbereinigungsbehörde, Bad Hersfeld

Herr Gipper erklärte, daß es bereits ein ökologisches Gutachten im Zuge des laufenden Flurbereinigungsverfahrens Ostheim gebe und bot an, dieses in das Verfahren - Ortsumgehung Ostheim - einzubeziehen.

Gleichzeitig bat Herr Gipper darum, die Planungen für diese Ortsumgehung so schnell wie möglich vorzulegen, damit das Wege- und Gewässernetz entsprechend mit dem Flurbereinigungsverfahren abgestimmt werden könne.

Ein Flurbereinigungsverfahren sollte im Falle einer Neutrassierung auch in Elfershausen durchgeführt werden.

Das Amt für Landwirtschaft und Landentwicklung in Fritzlar wird nach Angaben von Herrn Zimmermann nach Auswertung des heutigen Termines in Kürze eine Stellungnahme abgeben, da der Gebietsagrarausschuß noch zu beteiligen sei.

Herr Gille von der Stadt Melsungen erklärte, daß die Stadt sehr positiv den Planungen gegenüberstehe.

Der Vertreter der Firma EDEKA hat darauf hingewiesen, daß ein neues Verteiler-System im Entstehen sei und die Lebensmittel sehr schnell umgeschlagen werden müßten. Eine weitere Investition von 20 Mio. DM sei für die Verteilung von Frischmilchprodukten vorgesehen.

Es sei daher eine optimale Lösung, d. h. ein Autobahnanschluß an die A 7 notwendig.

...

Herr Dr. Schulze von Hanxleden von der Regionalplanung beim Regierungspräsidium in Kassel unterstrich, daß aufgrund der genannten Verkehrszahlen eine Entlastung der Ortslage von Ostheim komme müsse.

Bisher sei eine solche Ortsumgehung im Raumordnungsplan nicht enthalten.

Er bat ebenfalls darum, den Untersuchungsbereich bis Ostheim auszuweiten. Er empfahl, nach Vorliegen des Untersuchungsergebnisses eine Änderung des regionalen Raumordnungsplanes zu beantragen.

Herr Krone vom Hessischen Landesamt für Straßenbau erläuterte die weiteren Schritte.

Nach Abschluß der Umweltverträglichkeitsprüfung sei beabsichtigt, das Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Man werde schon hier erkennen, wo die Konflikte zu sehen seien.

Die weiteren Verfahren - Raumordnungsplan und Planfeststellungsverfahren - sollten jedoch so weit zurückgestellt werden, bis weitestgehende Einigkeit aller Behörden bestehe.

Als geschätzte Zeitvorgabe für den Antrag auf Änderung des regionalen Raumordnungsplanes sei 1991 vorgesehen.

