

Innerhalb eines rund 100 Meter breiten Korridors (schwarze Linie) könnte nach der Umweltverträglichkeitsstudie die Trasse für den Autobahnzubringer Ostheim verlaufen. Neu in die Diskussion kam die Möglichkeit, die Trasse ab Malsfeld auf der dann stillgelegten Kanonenbahn über die Eisenbahnbrücke zur Domäne Fahre zur B 83 und dem Industriegebiet Pfeiffewiesen zu führen.

AUTOBAHNZUBRINGER

5.9.92

Interessenkonflikt wird deutlich

Der Interessenkonflikt um den diskutierten neuen Autobahnanschluß Ostheim und die dann nötige Verbindungsstraße B 83 wird deutlicher. Die CDU-Malsfeld befürchtet hohe Belastungen für den Kernort.

MELSUNGEN/MALSFELD ■ Kritik an der Trassenplanung für den Zubringer zum möglichen Autobahnanschluß Ostheim kommt aus der Malsfelder

VON THOMAS STIER

CDU. Deren Vorsitzender und Kreisbeigeordneter Karl Mihm äußerte die Befürchtung, daß die Kerngemeinde Malsfeld nach Fertigstellung des Containerbahnhofs im Herbst nächsten Jahres und eines denkba-

ren Baus des Autobahnzubringers von zusätzlichem Straßenverkehr regelrecht eingekesselt werde. Dies, so Mihm, könnte sich noch verschärfen, wenn tatsächlich der heutige Gleiskörper der „Kanonenbahn“ für die neue Straße genutzt würde.

Wie berichtet soll die Kanonenbahn zwischen den Melsunger Pfeiffewiesen und dem Bahnhof Malsfeld nach Fertigstellung des Containerbahnhofs stillgelegt werden. Sollte der Gleiskörper für den Autobahnzubringer genutzt werden, würde die Trasse noch näher an die Wohnhäuser Malsfeld rücken, was Mihm für unvertretbar hält.

Er kritisierte, daß die Umweltverträglichkeitsstudie für den Autobahnanschluß Ostheim zum Ergebnis komme, daß sie einem neuen Autobahnanschluß bei Obermelsungen vorzuziehen sei. Von Ostheim zur B 83 würden fünf Kilometer

Natur mit hohem Erlebnis- und Erholungspotential zerschnitten, in Obermelsungen nur 1,5 Kilometer. Mihm sprach sich für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der B 83 vor Melsungen aus, aber: „Malsfeld kann nicht zum Verkehrsmittelpunkt für das Melsunger Industriegebiet werden.“

In Malsfeld werden die Sorgen um wachsende Verkehrsbelastungen größer, werden auch vom SPD-Ortsverein Malsfeld geteilt, der sich bereits vor einiger Zeit gegen den Anschluß Ostheim ausgesprochen hat und damit auf Gegenkurs zum eigenen Bürgermeister Kurt Stöhr gegangen ist.

Gleichzeitig werden in Melsungen Argumente für den Autobahnanschluß Ostheim gesammelt und den Planern im Hessischen Straßenbauamt Kassel ans Herz gelegt. Ziel: Die im Bundesverkehrswegeplan

aufgeführte, gleichwohl aber ungeliebte Variante Obermelsungen, die kaum eine Entlastung auf der B 83 zwischen der Kernstadt und den Pfeiffewiesen bringen würde, soll keine Chance bekommen.

FWG: Melsungen handelt nach St. Florian-Prinzip

MALSFELD ■ Mit scharfen Angriffen in Richtung Melsungen und auf Malsfelds Bürgermeister Kurt Stöhr hat die Freie Wählergemeinschaft Malsfeld ihre ablehnende Haltung gegen einen neuen Autobahnanschluß bei Ostheim unterstrichen.

Mit der neuen Auffahrt nur wenige Kilometer südlich des BAB-Anschlusses Melsungen wolle die Stadt Melsungen die Verkehrsbelästigungen für ihre eigenen Bürger verringern, indem sie sich mit Händen und Füßen gegen eine Alternative auf ihrem eigenen Stadtgebiet wehre, heißt es in einer Stellungnahme der FWG. Melsungen unternehme deshalb alles, um Ostheim im Gespräch zu halten. Nach dem St.-Florian-Prinzip solle Malsfeld die Verkehrsprobleme lösen, die sich Melsungen selbst eingehandelt habe.

Schützenhilfe leiste dem Nachbarn dabei Malsfelds Bürgermeister, der sich ohne Not zum Fürsprecher Melsungens mache und den eigenen Bürgern damit Lärm, Abgase und

Unfälle verspreche. An Bürgermeister Stöhr richtete die FWG die Forderung, künftig Malsfelds Interessen zu vertreten und nicht die seiner Melsunger Parteifreunde.

Ihre Ablehnung des Autobahnanschlusses Ostheim und der damit erforderlichen Verbindungsstraße zur B 83 am Melsunger Industriegebiet PfiEFFewiesen begründet die FWG mit der ungünstigen Geographie des als „Nebelloch“ bekannten Abschnitts der A 7 bei Ostheim. Dessen beidseitige Steigungen würden einen ständigen Gefahrenherd für einen neuen Anschluß bilden. Hinzu käme der enorme Landschaftsverbrauch für die Zubringerstraße, auf der täglich mindestens 11 000 Fahrzeuge zu erwarten seien.

Die Freien Wähler vertreten die Auffassung, daß Malsfeld als Standort des neuen Containerbahnhofs bereits einen großen Beitrag leiste, damit die Melsunger Industrie wachsen könne. Weitere Belastungen seien nicht zumutbar.

(tom)

AUTOBAHNZUBRINGER

SPD-Fraktion schlägt neue Trasse vor

MALSFELD ■ Einen neuen Vorschlag in Sachen Autobahnzubringer „Variante Malsfeld“ bringt jetzt die SPD-Fraktion dieser Gemeinde ins Spiel. Bei dieser Version könnte zugleich die Ortsumgehung für Elfershausen und Dagobertshausen verwirklicht werden.

Die Fraktion habe, so Bürgermeister Kurt Stöhr, ihn aufgefordert, zum entsprechenden Zeitpunkt den Plan offiziell zu unterbreiten. Der richtige Zeitpunkt wäre, wenn die für das Umweltverträglichkeitsgutachten noch ausstehenden Kriterien behandelt sind.

Die SPD-Fraktion halte an der „Variante Malsfeld“ fest, möchte aber, daß dabei die Trasse rund 200 Meter weiter westlich am Ort vorbeigeführt wird und dann weiter in der Senke zwischen Elfershausen

und Dagobertshausen verläuft.

Von dort aus solle die Anbindung an die Autobahn über deren seit Jahren stillgelegte Auf- und Abfahrten erfolgen. Diese müßten – entsprechend verändert – wieder aktiviert werden könnten. „Nur so ist gesichert, daß der Fernverkehr nicht durch die Ortslage von Malsfeld gelenkt wird“, erklärte Stöhr den Vorschlag. Zugleich bezeichnet er es als „einmalige Chance, die Umgehungsstraßenprobleme der Gemeinde mit einem Schlag zu lösen“.

Zugleich wandte sich Stöhr gegen die Vorwürfe der FWG (HNA berichtete). Es sei nicht richtig, daß die Ortslage von Malsfeld durch den Verkehrslärm übermäßig belastet würde. Das gehe auch eindeutig aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten hervor. (bmn)

AUTOBAHNANSCHLUSS

Malsfeld schwenkt um – Nein aus Spangenberg

MALSFELD ■ „Unsere Verkehrsprobleme können wir nur gemeinsam lösen. Lassen wird uns dabei nicht vom politischen Gegner auseinanderdividieren.“ Für diesen Appell erhielt Malsfelds Bürgermeister Kurt Stöhr bei der SPD-Unterkreis-konferenz kräftigen Applaus von den Delegierten – aber auch Widerspruch.

Hintergrund: Durch den möglichen Bau eines neuen Autobahnanschlusses beim Malsfelder Ortsteils Ostheim und die damit verbundene neue Straße zur B 83 könnte die Kerngemeinde Malsfeld spürbar größeren Verkehrsbelastungen ausgesetzt werden. Aus dem Ort ging daher schon der Vorwurf an den Nachbarn Melsungen, dieser wolle seine Verkehrsprobleme zu Lasten von Malsfeld lösen.

Inzwischen ist auch der SPD-Ortsverein Malsfeld ins Lager der Befürworter der Ostheim-Variante übergewechselt. Voraussetzung ist allerdings die Einflußnahme auf die Trassenführung (siehe nebenstehenden Bericht).

Der lautstark begrüßte Schluß zwischen den Malsfelder und Melsunger Genossen erhielt allerdings gleich wieder einen Dämpfer durch Spangenberg's Bürgermeister Hans-Jürgen Köbberling: „Die SPD Spangenberg wird den Autobahn-Anschluß Ostheim ablehnen“, erklärte er kurz und bündig. Wie berichtet befürchten die Spangenger ein Anwachsen des Verkehrs auf der B 487, wenn bei Hessisch Lichtenau die A 44 und bei Ostheim die neue A 7-Auffahrt gebaut wird. (tom)

Lokales

KANONENBAHN

Stöhr: Ohne Lärmschutz Nutzung nicht möglich

MALSFELD ■ Grundsätzlich hätte Malsfelds Bürgermeister Kurt Stöhr, Befürworter des Autobahnschlusses Ostheim, ja nichts gegen die Nutzung der Kanonenbahn-Trasse für die Zubringerstraße (siehe nebenstehenden Bericht). Daß aber dann der Verkehr sehr nahe an die Wohnhäuser Malsfelds heranrücken würde, wäre ihm alles andere als recht. Wenn überhaupt, so sei dies nur mit gewaltigen Lärmschutzmaßnahmen denkbar, bezog Stöhr auf HNA-Anfrage Stellung.

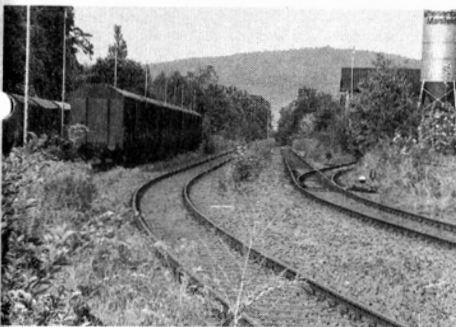
nichts von der in Spangenberg und Malsfeld lautwerdenden Kritik, die Stadt Melsungen wolle ihre Verkehrsprobleme auf Kosten der Nachbarn lösen und forcieren deshalb den neuen Autobahnzubringer. „Globales Denken“ sei hier gefragt. Sicherlich würde der Zubringer Lärmbelastungen für Malsfeld bringen, doch würde gleichzeitig die Großgemeinde auch davon profitieren. Stöhr: Die Straße brächte Entlastungen für Dagobertshausen, Elfershausen und Beiseförth, die anders nie erreichbar wären. Die Anschlußvariante Obermelsungen würde die Verkehrsprobleme auf der B 83 nicht lösen.

Klar sei allerdings, daß sich die Gemeinde mit eigenen Trassenvorschlägen in die Diskussion einschalten werde. Eine Linienführung müsse gefunden werden, die ausschließe, daß allein die Menschen der Kerngemeinde Malsfeld die Lasten eine grundlegenden Neuordnung des Verkehrs zur Autobahn tragen müßten.

Zweifel äußerte der Verwaltungschef auch hinsichtlich der Nutzungsmöglichkeiten der Eisenbahnbrücke über die Fulda für den Straßenbau: „Kurz vor Kriegsende 1945 ist ein Zug dort in die Fulda gestürzt und ausgebrannt. Dabei haben die Pfeiler erheblich gelitten“, äußerte er Zweifel an der Standfestigkeit der Brückenpfeiler, die nach Stilllegung der Kanonenbahn vermutlich nur gesprengt werden könnten.

Andererseits hält Stöhr

(tom)



Proteste der Anlieger wären wohl unvermeidlich, wenn die Trasse des Autobahnzubringers Ostheim auf den Gleisen durch den Malsfelder Bahnhof (Bild) verlaufen und den Verkehrslärm direkt vor die Haustüren tragen würde. (Foto:Stier)

HNA Melsunger Allgemeine

Amthliches Verkündigungsorgan für den Schwalm-Eder-Kreis, die Städte Melsungen, Spangenberg, die Gemeinde Malsfeld sowie für das Amtsgericht Melsungen.
Geschäftsstelle und Redaktion: Kasseler Straße 17, 3508 Melsungen, Telefon 0 56 61 / 60 76 und 60 77, Telefax 0 56 61 / 63 10.
Redaktion: Rainer Gießmann (Gesamtleitung), Redaktion Melsungen: Thomas Stier (verantwortlich), Redaktion Fritzl: Reinhard Berger (verantwortlich), Redaktion Homberg: Gerd Müller (verantwortlich), Redaktion Schwalmstadt: Manfred Shaake (verantwortlich), Sport: Ralf Ohm (Homberg).



HNA v. 29.9.1992

Die Eisenbahnbrücke über die Fulda zwischen Malsfeld und der Domäne Fahre. Wenn die Kanonenbahn im nächsten Jahr stillgelegt wird, ist auch die Brücke nutzlos. Denkbar wäre, daß sie einmal in die Pläne zum Bau eines Autobahnzubringers zum neuen BAB-Anschluß Ostheim einbezogen wird, doch noch fehlen Untersuchungen darüber, in welchem baulichen Zustand sich die gewaltigen Pfeiler befinden. (Foto:Stier)

AUTOBAHNZUBRINGER

Kanonenbahn wird stillgelegt

Die „Kanonenbahn“ zwischen dem Melsunger Industriegebiet und Malsfeld soll mit Fertigstellung des Containerbahnhofs stillgelegt werden. Kann der Gleiskörper dann für einen Autobahnzubringer Ostheim genutzt werden?

MELSUNGEN ■ Das letzte Teilstück der sogenannten „Kanonenbahn“, die einstmal Spangenberg, Melsungen und Waldkappel miteinander verband

VON THOMAS STIER

und heute nur noch den Gleisanschluß für das Melsunger Industriegebiet - „Pfeiffwiesen“ bildet, wird vermutlich schon im kommenden Jahr stillgelegt. Spätestens mit Fertigstellung des Containerbahnhofs bei Malsfeld - anvisierter Zeitpunkt: September/Oktober 1993 - soll die Traditionsstrecke nicht mehr befahren werden, erläuterte Gunter Reinsner, Leiter der Regionalabteilung der Bundesbahn in Kassel, auf Anfrage der HNA.

Für den Weiterbetrieb der Strecke sieht Reinsner keine wirtschaftliche Grundlage mehr. Die Edeka nutzt ihren Gleisanschluß schon längere Zeit nicht mehr, allein die Firma Sonntex sei der Bahn als Kunde geblieben. Hinzu komme, daß für eine künftige Nutzung der Eisenbahnbrücke über die Fulda beim Gut Fahre

erhebliche Erneuerungsarbeiten für schätzungsweise eine Million DM erforderlich würden.

Für Sonntex-Geschäftsführer Claus Gomoll kommt die Entwicklung nicht überraschend: „Wir kämpfen seit Jahren für den Erhalt unseres Gleisanschlusses, werden die Stilllegung aber nicht verhindern können.“ Rund 700 Waggons werden von Sonntex über die Kanonenbahn jährlich auf die Reise geschickt, nach Stilllegung der Strecke werden gleichviele zusätzliche Lastwagen auf das schon heute überfüllte Straßennetz Melsungens drängen.

Für Straße nutzbar?

Da erscheint es nicht nur dem Unternehmer als eine verlockende Alternative, die durch die Stilllegungspläne der Bahn jetzt immer mehr in den Mittelpunkt der Diskussion rückt: Die dann nicht mehr benötigte Eisenbahntrasse könnte für den neuen Zubringer zum Autobahnananschluß Ostheim genutzt werden.

Dies ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt natürlich noch genaue Spekulation, wie ja nicht einmal der Autobahnananschluß selbst Einzug in den Bundesverkehrswegeplan gehalten hat.

Doch die jetzt mögliche Variante könnte einmal den Ausschlag für Ostheim und gegen den im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Autobahnananschluß bei Obermelsungen geben, der gewaltige Bauwerke

erfordern, die Verkehrsprobleme Melsungens aber doch nicht lösen würde. Weder Kommunalpolitiker noch Verkehrsfachleute räumen diesem Projekt Chancen ein.

Die Nutzung der Kanonenbahntrasse für den Autobahnzubringer Ostheim hingegen bietet verlockende Möglichkeiten: Der Landschaftsverbrauch beispielsweise könnte deutlich reduziert werden. Bundesbahnsprecher Reinsner hält den Gleiskörper vor, auf und hinter dem Bahnhof Malsfeld grundsätzlich für geeignet, auch eine Straße aufzunehmen. Natürlich müsse geprüft werden, ob die Pfeiler der Eisenbahnbrücke über die Fulda am Gut Fahre auch eine Autobrücke tragen könnten. Aber: „Bahnbrücken sind stets für höhere Lasten ausgelegt, denkbar wäre dies schon.“

„Interessante Variante“

Für Alfred Maltz, bei der Gesellschaft für Landeskultur (GfL) in Marburg für die Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie für den Autobahnzubringer Malsfeld-Ostheim zuständig, wäre die Nutzung des Gleiskörpers eine „neue und hochinteressante Variante“. Als die GfL vor zwei Jahren den Auftrag für die Studie übernommen habe, sei von einer Stilllegung der Kanonenbahn keine Rede gewesen, deshalb sei die Nutzung der Gleistrasse auch nicht in die Prüfungen eingeflossen. Maltz: „Das wäre ein neuer Ansatz zur Optimierung der Trassenführung

für den Zubringer, der eine größere Geländeschonung mit sich bringen würde.“ Ob die neuen Möglichkeiten noch in die Studie eingearbeitet werden können, die bis zum Ende des Jahres abgeschlossen sein muß, liegt laut Maltz am Straßenbauamt in Kassel.

Dort hat man bereits begonnen, sich auch darüber Gedanken zu machen. Derzeit, so Pressesprecher Werner Döhling, werde der von der GfL ausgearbeitete „Trassenkorridor“ zwischen Ostheim, Elfershausen und Malsfeld zur B 83 geprüft. Auch Döhling hält eine Nutzung der Kanonenbahn neben Eisenbahnbrücke für denkbar, Untersuchungen in diese Richtung habe es bislang allerdings nicht gegeben.

Noch mehr Verkehr

Derweil wird sichtbar, daß die Aufgabe der Kanonenbahn zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrsbelastung zwischen dem Melsunger Industriegebiet und der Kernstadt führen wird. Sonntex-Chef Gomoll: „Allein von unserem Betrieb würden dann jährlich rund 1500 Lastzüge statt bisher 800 über Melsungen die Autobahn ansteuern.“ Käme der Anschluß Ostheim, würde er vermutlich von der überwiegenen Zahl der Lastwagen genutzt, die B 83 mithin entlastet werden. Nicht anders sehe es wohl bei der Edeka und den anderen Betrieben im Industriegebiet aus, die durchweg einen Anschluß Ostheim wünschten.



Rainer Böhm vom Straßenbauamt in Kassel erntete während der Bürgerversammlung in Malsfeld fast ausschließlich Kritik für seine Ausführungen zum möglichen Autobahnansluß Ostheim und der erforderlichen Zubringerstraße.
(Foto: Brückmann)

STRASSENBAUAMT

Vorzug für Anschluß Ostheim

Einen eindeutigen Vorzug für einen Autobahnzubringer bei Malsfeld haben die bisherigen Untersuchungen des Kasseler Straßenbauamtes ergeben. Mensch und Natur würden hier weniger belastet.

MALSFELD ■ „Im Bereich von Malsfeld ist das Risiko, Menschen mit einer Straße zu belasten, letztlich geringer als in Melsungen.“ Rainer Böhm,

VON ANDREA BRÜCKMANN

stellvertretender Chef des Straßenbauamtes in Kassel sprach einen großen Satz gelassen aus – und im dreiviertel gefüllten Saal der Gaststätte Jägerhof rumorte es am Dienstagabend gewaltig. Eine, wenn auch erheblich kürzere Straße bei Melsungen würde ganz einfach wesentlich näher an Wohngebieten liegen als ein Zubringer zur A 7 auf Malsfelder Gebiet.

Was sie nicht hören wollten, das sagte der Chef der Planungsabteilung in der Kasseler Behörde den Zuhörern der Bürgerversammlung ganz deutlich. Die bisherige Unter-

suchung der Umweltverträglichkeitsstudie, bei der es sich wohlgerne um eine Voruntersuchung und nicht etwa um die Planung eines Autobahnzubringers handelt, „hat eine deutliche Präferenz für Malsfeld-Ostheim“ ergeben. Zum einen deshalb, weil „weniger Menschen“ betroffen sein würden als bei einem Zubringer auf kurzem Weg von den Pfeffewiesen über die Fulda zur A 7. Und zum anderen deshalb, weil im Malsfelder Raum „das Potential durch einen Rückbau von Straßen, die Natur wieder zu entlasten, deutlich höher“ ist als bei einer Melsunger Lösung.

Rückbau von Straßen

Das war der springende Punkt: Rückbau von Straßen. Die Malsfelder konnten (wollten?) es nicht glauben. Die Strecke Obermelsungen – Elfershausen beispielsweise könnte dicht gemacht werden, wenn der Autobahnzubringer bei Malsfeld erst gebaut ist, so Böhms Theorie. Und gleich noch einige andere Straßen mehr. „Sie müssen folgendes ganz einfach mal akzeptieren“, flehte er die aufgebrachte Menge geradezu an, Vernunft anzunehmen, „Straßen, die dann vielleicht nicht mehr so benö-

tigt werden,“ könnten „nicht mehr als Straßen“ benutzt werden.

Die Verbindung zwischen Elfershausen nach Hilgershausen, die Strecke Malsfeld-Elfershausen und die schon genannte zwischen Elfershausen und Obermelsungen sowie die von Beiseförth über Dagobertshausen nach Ostheim – all diese kleinen Straßen könnten nach Böhms Ansicht wegfallen, wenn ein Zubringer gebaut würde.

„Kein Quatsch“

Der Saal will sich nicht mehr einkriegen. Kopfschütteln in allen Reihen. „Meine Damen und Herren, lassen Sie mich doch erstmal reden“, da wird der Mann aus Kassel richtig böse. „Ich habe keine Lust, Ihnen hier was vorzustellen, von dem Sie keine Lust haben, es sich anzuhören.“ Und: „Das ist kein Quatsch!“ verteidigt er seine Ideen nun geradezu wütend.

Die „Variante 4“ ist es, die die Malsfelder so auf die Palme bringt. 11 900 Fahrzeuge etwa würden den neuen Zubringer im „Planungsbezugsjahr 2000“ täglich benutzen, hat man im Straßenbauamt ausgerechnet.

Eine Zahl, die den Bau einer neuen Straße durchaus auch wirtschaftlich rechtfertigen würde, so der Fachmann.

Doch trotz eines Straßenneubaus von fünf Kilometern Länge, würde sich das klassifizierte Straßennetz im untersuchten Bereich von „unheimlich dichten“ 106 Kilometern Länge durch den Wegfall der kleinen Verbindungen auf 88 Kilometer „erheblich reduzieren“. Auch die Gesamtfahrzeit aller Kraftfahrzeuge im rund 600 Hektar großen Untersuchungsgebiet, die Lärmemission, die Kolenmonoxidbelastung und sogar die Unfallkosten, die auf diesen Bereich entfallen, würden weniger werden, argumentiert der Straßenplaner. Letztere von 13,2 Millionen Mark auf 11,8 Millionen.

„Glauben Sie wirklich, das würde einer mit normalem Menschenverstand noch verkraften“, fragt ein ehemaliger Gemeindevertreter und erntet dafür den stärksten Beifall des Abends. „Wer muß denn eigentlich den Autobahnzubringer haben? Melsungen muß ihn haben, nicht Malsfeld!“

Und Malsfeld will ihn auch nicht, das jedenfalls wurde am Dienstagabend deutlich.

„Schaden verhindern“

MALSFELD ■ Im regionalen Raumordnungsplan soll es bei der Variante Melsungen des Autobahnzubringers bleiben, fordert die Freie Wählergemeinschaft Malsfeld. Sie hat deshalb für die nächste Gemeindevertreterversammlung am Donnerstagabend einen Antrag eingebracht, der dieses Ziel verfolgt. Bereits heute abend wird es ab 19 Uhr in einer Bürgerversammlung in der Gaststätte „Jägerhof“ um das Thema Autobahnzubringer gehen.

Wenn der regionale Raumordnungsplan Nordhessen demnächst fortgeschrieben wird, dann sollte darin die Variante Melsungen verankert werden, meint die FWG, die dringenden Handlungsbedarf für die Malsfelder Gemeindever-

tretung sieht, wenn in diesem Punkt noch was gerettet werden soll. „Das Gemeindeparlament ist aufgefordert, größeren Schaden durch eine sachliche, richtungweisende Verkehrspolitik zu verhindern“, heißt es in der Begründung des Antrages.

Außer diesem wird am Donnerstagabend, 19 Uhr, Sitzungssaal des Rathauses, der Nachtragshaushalt diskutiert. Auch der neue Bebauungsplan für den Ortsteil Malsfeld steht Donnerstag wie heute auf der Tagesordnung.

Außerdem muß das Parlament Vorbereitungen für die Kommunalwahl Anfang März 1993 treffen, indem es einen Wahlleiter und dessen Stellvertreter wählt. (l)

„BAB-Zubringer wäre unerträgliche Belastung“

Beim Bau einer Zubringerstraße zur Autobahn wäre Malsfeld von allen Seiten vom Verkehr eingekreist, würden wertvolle Naturflächen zerstört, befürchten Malsfelder Umweltschützer.

MALSFELD ■ Kritisch hat sich der Verein für Umwelt- und Naturschutz in Malsfeld mit der Variante Ostheim und dem dadurch notwendigen Autobahnzubringer auseinandergesetzt. Vorsitzender Manfred Schmelz erinnerte an die Zerstörung der Niederwiesen durch die Ausweisung eines Gewerbegebietes, an den Bau des Containerbahnhofs in der Fuldaaue. Allein durch diese beiden Projekte würden die einzigen „schutzwürdigen“ Geländeteile am Ostrand Malsfelds vernichtet. Mehr könne einer kleinen Ortschaft wie Malsfeld nicht zugemutet werden. Schmelz: „Wir sind der Meinung: Jetzt reicht's!“

Die Belastung der Bevölkerung durch einen Autobahnzubringer in Richtung Ostheim westlich von Malsfeld würde das erträgliche Maß überschreiten. Gleichgültig, wie die Trasse einmal verlaufen würde, die vorherrschenden Westwinde würden Tag und Nacht Schmutz, Abgase und Lärm in das Dorf blasen. Zudem, so Schmelz, würde die Trasse quer durch das ausgewiesene Trinkwasserschutzgebiet verlaufen. Schmelz kritisierte die tren-

nende und abgrenzende Funktion derartiger Verkehrswege. Malsfeld wäre dann im Osten durch den Containerbahnhof, im Westen durch den Zubringer abgesperrt, Wohn- und Erholungswert des Ortes und allgemein die Lebensqualität der Bewohner würden weiter sinken.

Das Gelände, das der Zubringer durchziehen würde, zeichnet sich nach den Worten des VUN-Vorsitzenden dadurch aus, daß auf relativ kleiner Fläche unterschiedliche Landschaftselemente vorhanden sind. So habe sich hier eine ökologisch wertvolle, kleinstrukturierte und abwechslungsreiche Kulturlandschaft mit vielen Vernetzungslinien entwickelt, die diagonal durch den Autobahnzubringer durchschnitten und in ihrer ökologischen Funktion und ihrem Freizeitwert zerstört werde.

Der VUN appellierte an alle politisch Verantwortlichen, nicht nur einzelne Umweltverträglichkeitsstudien zu sehen und zu vergleichen, sondern bei ihren Entscheidungen die Steigerung der Gesamtbelastung der Wohngemeinde Malsfeld durch Industrie- und Verkehrsbauwerke – die eigentlich in erster Linie Melsunger Interessendienten – zu berücksichtigen. Diese Gesamtbelastung müsse zu einem Hauptkriterium beim Abwägungsprozeß zwischen der „Variante Ostheim“ und der „Variante Obermelsungen“ bei Bau eines neuen Autobahnan schlusses werden. (tom)

FWG: „Ein politisches Spiel“

Ein Brief des Melsunger Bürgermeisters ans Straßenbauamt, in dem er sich für einen Autobahnzubringer über Malsfelder Gebiet stark macht, erregte die Gemüter im Malsfelder Gemeindeparlament.

MALSFELD ■ Hinter den Kulissen schlugen die Wogen nach Ende der Sitzung noch höher als ohnehin schon zuvor als das Malsfelder Gemeindeparlament noch tagte. Der Autobahnzubringer war nach der Bürgerversammlung Anfang der Woche zur Wochenendauch einmal Reizthema in der Gemeindevertretung. Dennoch interessierten sich nur zwei Zuhörer für die Meinung ihrer Volksvertreter in dieser Sache. Die FWG hatte das Thema mit einem Antrag auf den Tisch gebracht, darauf hinzuwirken, daß die Variante Melsungen im Regionalen Raumordnungs-

plan festgeschrieben bleibt. Das Papier wird demnächst fortgeschrieben und hat zumindest Grundlagen-Charakter.

Gerhard Reis von der Freien Wählergemeinschaft sprach in diesem Zusammenhang von einem „politischen Spiel“. Die Gemeinde Malsfeld als Spielball, der unter anderem vom Melsunger Bürgermeister Dr. Ehrhart Appell benutzt wird. Während der sich für seine eigene Stadt stark mache, indem er in einem fünfseitigen Brief ans Straßenbauamt die Vorzüge der Variante Malsfeld dargestellt habe, lasse Bürgermeister Kurt Stöhr die Malsfelder im Stich. „Warum aber ausgerechnet der Malsfelder Bürgermeister sich zum Fürsprecher dieser Melsunger Verkehrsberuhigung macht, verstehen wir nicht.“

Malsfeld bestehe aus sieben Ortsteilen und nicht nur aus der Kerngemeinde. An die Bürger in allen sieben Dörfern müsse man denken und das tue die SPD und mit ihr Bürgermeister Stöhr auch, hielt Rudolf Lam-

precht (SPD) der FWG entgegen, daß sie nur allein ihre Wähler in Malsfeld vertrete. „Da haben sie es um einiges leichter.“ Für den Moment jedoch sähen die Sozialdemokraten „keine Veranlassung, diesen Antrag aufzugreifen oder ihm zuzustimmen“. Nach ihrem Wissensstand sei vorgesehen, die Variante Melsungen im Raumordnungsplan beizubehalten.

CDU gespalten

Diese Auffassung machte die SPD-Fraktion mit ihrem „Nein“ zum FWG-Antrag deutlich, dem sich auch die CDU-Abgeordneten Konrad Otto und Gerhard Weber als Vertreter der Hochlanddörfer Ostheim und Sipperhausen angeschlossen. Die Bürger dieser Orte erhoffen sich eine Entlastung durch den Bau eines Autobahnanschlusses bei Ostheim.

Heinz Schneider (Bunte Liste) enthielt sich seiner Stimme, kritisierte aber die „unsinnige Verkehrspolitik“ auf Bun-

desebene.

Hilmar Dobslaw (CDU) betonte, daß seine Fraktion nicht „ins Steinzeitalter zurückmarschieren“ wolle, aber es könne auch nicht angehen, „daß wir alles, was den Verkehr Melsungen betrifft, hier abwickeln sollen“. Bürgermeister Dr. Appell sei „pffiffig und geschickt“ vorgegangen, winkte auch Dobslaw mit dem Brief. „Der will nämlich im Grunde genommen von seiner verkehrspolitischen Blindgängerei ablenken.“

„Da dürfen wir nicht mitmachen“, appellierte der CDU-Sprecher an alle Fraktionen des Hauses, sich in diesem wichtigen Thema an einen Tisch zu setzen und dann auch an einem Strick zu ziehen.

Wohl auch an die Adresse seiner eigenen Fraktionskollegen warnte er davor, sich fangen zu lassen, mit den Argumenten Straßenrückbau, Ortsumgebung oder Industriegebiet. „Was hat die Ortsumgebung Ostheim mit dem Autobahnzubringer zu tun, die gehört sowieso dahin!“ (1)

APPELL-BRIEF

04.11.92

„Variante Ostheim schneller bauen“

Für einigen Wirbel hat in Malsfeld ein Schreiben des Melsunger Bürgermeisters Appell ans Straßenbauamt gesorgt, in dem Appell Argumente für den Autobahnanschluß Ostheim auflistet.

MELSUNGEN/MALSFELD ■ Ihm sei es „schleierhaft“, wie sein Schreiben, das er Bürgermeister Kurt Stöhr vertraulich zugesandt habe, in die Öffentlichkeit gelangen konnte, erklärte Appell auf HNA-Anfrage. Während der jüngsten Parlaments-sitzung in Malsfeld hatten FWG und CDU Originalkopien des Schreibens präsentiert, die SPD hatte kein Exemplar – und war entsprechend sauer.

An die Adresse der Freien Wählergemeinschaft Malsfeld sagte Appell, die FWG tue so, als ob Melsungen seine Verkehrsprobleme auf dem Rücken Malsfelds lösen wolle. Dies sei aber nicht so. Der innerörtliche Verkehr in der Kernstadt Melsungen, so Appell, werde in jedem Fall entlastet, gleich ob die Variante Ostheim oder die Variante Obermelsungen ver-

wirklicht werde.

Sollte der neue Anschluß an die Autobahn A 7 aber bei Obermelsungen erfolge, gelte dies Entlastung nicht für das Teilstück der B 83 zwischen Melsungen und dem Industriegebiet Pfeiffewiesen, wo schon heute täglich rund 20 000 Fahrzeuge unterwegs seien. Dieses Straßenstück aber würde von den Malsfeldern sicherlich stärker genutzt also von den Melsungern, gab Appell den Kritikern aus der Nachbarschaft zu bedenken.

Arbeitsplätze

Außerdem: Besonders die Betriebe auf den Pfeiffewiesen seien an einem schnellen und kurzen Weg zur Autobahn bei Ostheim interessiert. Und auf den Pfeiffewiesen hätten schließlich nicht wenige Malsfelder ihre Arbeitsplätze.

In dem Appell-Schreiben pro Ostheim, das der Bürgermeister an Straßenplaner und Behörden, an Landes- und Bundespolitiker und den Kreis schickte, liefert Appell Entscheidungshilfen aus seiner Sicht: Er verweist auf die starke Verkehrsbelastung der B 83

zwischen Kernstadt und dem Industriegebiet mit seinen rund 3000 Beschäftigten. Nur der Anschluß Ostheim könne hier Entlastung bringen, weil extrem befahrene Straßen und Kreuzungen mit hohem Gefahrenpotential – gemeint ist vor allem der Einmündungsbe-reich der B 487 – nicht berührt würden.

Gleiskörper nutzen

Auch der Containerbahnhof bei Malsfeld werde künftig zusätzlichen Verkehr verursachen, der am sinnvollsten auf kürzestem Wege von und zur Autobahn geleitet werden sollte, fährt Appell fort. Die denkbare Trassenführung des Autobahnzubringers über den dann stillgelegten Gleiskörper der „Kanonenhahn“ könne wertvolle Biotop im Bereich Malsfelds schonen. Zudem würde der Zubringer Straßen zu Malsfelder Ortsteilen entbehrllich machen, die dann zurückgebaut werden könnten, was die Umweltbilanz dieser Variante weiter verbessere.

Dagegen bedeute die Variante Obermelsungen einen gravierenden Einschnitt ins Land-

schaftsbild, etwa durch eine 16 Meter hohe, 450 Meter lange, schräg ansteigende Fulda-brücke.

Leider, schreibt Appell, de aus nicht erklärbaren Gründen sowohl in der Regionalplanung als auch dem Bundesverkehrswegeplan nur die Variante Melsungen aufgeführt, eine Anschlußmöglichkeit bei Ostheim aber nicht erwähnt. Es sei daher sinnvoll, möglichst bald eine Vorentscheidung zu treffen und die angeführten Planungen abzuändern.

In Planung aufnehmen

Außerdem, so ein weiterer Kritikpunkt des Melsunger Verwaltungschefs, räume der Verkehrswegeplan dem neuen Autobahnanschluß keine besondere Dringlichkeit ein. Gerade angesichts des durch den Verkehr von und in die neuen Bundesländer extrem angestiegenen Verkehrs im Bereich Melsungen müsse der Anschluß wesentlich schneller gebaut werden. Darauf sollten die Empfänger des Briefes hinwirken, bittet Appell abschließend.

(tom)

6.11.92

Mit dem Trecker schneller und sicherer

„Straßenbauamt – Vorzug für
Anschluß Ostheim“ (HNA vom
29. Oktober 1992)

Ich stelle mit einmal folgenden Dialog zwischen zwei Obermellungen vor: „Junge, Du willst schon los?“ „Ja Papa, ich muß zum Punktspiel nach Ostheim. Du weißt ja, erst auf die B 83, PfiEFFewiesen, auf den neuen Autobahnzubringer – und dann da Freitagstau vor der Auffahrt Ostheim. Oder soll ich Opas Trecker nehmen, die alte Straße nach Ostheim? Landwirtschaftlicher Verkehr frei. So bin ich bestimmt schneller und sicherer in Ostheim, oder?“

Nach den Plänen des Straßenbauamtes könnte diese Satire einmal Wirklichkeit werden.

Ich bezweifle, daß man Herrn Rainer Böhm informierte, daß er zu mündigen Bürgern sprechen wird.

Hans Hagen
Schulstraße 9
3509 Malsfeld

Die veröffentlichten Zuschriften stellen die persönliche Meinung der Einsenderin oder des Einsenders dar und decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Die Redaktion behält sich das Recht zur Kürzung grundsätzlich vor.

„Allein der Gedanke kostet mich den Schlaf“

Zu: „Vorrang für Ostheim“
(HNA vom 29. Oktober 1992)

Jetzt habe ich endlich mein erworbenes Haus wohnlich ausgebaut und fühle mich im Stellbach-Tal sehr wohl. Wenn ich natürlich an den Autobahnzubringer denke in der Nacht, dann bin ich um meinen Schlaf gebracht. Ich halte es für unmenschlich, daß wir Einwohner die Auspuffgase schlucken sollen, um die Melsunger zu schonen. Die Bürgerversammlung war für mich so schockierend, daß ich die Überzeugung gewonnen habe, daß die Menschenwürde in Malsfeld nichts mehr wert ist.

Es ist ungeheuerlich, daß sich Politiker aus Malsfeld für den Autobahnanschluß in der Ostheimer Senke stark machen, damit gegebenenfalls in Melsungen noch etwas Industrie angesiedelt werden kann. Ich glaube auch, und das sagt die Erfahrung, wenn Mandatsträger an dieser Variante wohnen würden, stände diese Straße außerhalb jeder Diskussion.

Es ist bedauerlich, daß man Politiker aus anderen Ortsteilen mit Vergünstigungen der einzelnen Orte beglücken will, damit das Stellbachtal zerstört werden kann...

Jürgen Ruhl
Strauchgraben 4
3509 Malsfeld

Vertrauen in Politiker verloren

12.11.92

Zu: „Ein Lastwagen pro Minute“ (HNA vom 7.11.92)

Ich habe es noch im Ohr, als ich auf einer Bürgerversammlung in Malsfeld, als die Deutsche Bundesbahn das Projekt Containerbahnhof vorstellte, Herrn Böhm vom Straßenbauamt fragte, ob er sich der Gefahren durch die Steigungen am Sommerberg und zum Containerbahnhof durch den Lkw-Verkehr, insbesondere im Winter bewußt sei und er zur Antwort gab, daß es sich um eine Straße wie jede andere handelt und die Verkehrsteilnehmer ja wüßten, wie sie sich im Straßenverkehr zu verhalten hätten und daß ja schließlich jeder seinen Führerschein gemacht hätte...

Genauso habe ich es noch im Ohr, als die Malsfelder CDU-Fraktion...bei der Abstimmung zum Containerbahnhof im Gemeindeparlament sagte, daß eine Entscheidung pro Containerbahnhof nur in Betracht kommt, wenn der Autobahnzubringer nicht über Malsfeld führt. Dennoch hat die CDU-Fraktion zugestimmt, ohne eine verbindliche Zusage in der Hand zu haben....

Ich habe damals als Malsfelder FWG-Parlamentarier im Gemeindeparlament gegen den Containerbahnhof in Malsfeld gestimmt, weil einerseits klar war, daß dann auch der Autobahnzubringer kommt, egal ob über Malsfeld oder Melsungen..., und es außerdem für den Containerbahnhof eine bessere Variante gab, nämlich die auf den Pfeiffewiesen direkt bei der Firma B. Braun.

Wie kann man heute die Situation beklagen und selbst dazu beigetragen haben, daß es so kommt. Wäre man dem Vorschlag der FWG gefolgt, wäre

gewiß für Malsfeld nur eine Belastung herausgekommen. Abgesehen davon sind die Malsfelder von der Deutschen Bahn von Beginn an unrichtig über die Tragweite des Projekts oder zumindest nicht vollständig informiert worden. Da wäre einmal zu nennen, daß die Firma B. Braun nie behauptet hat, eine Lösung auf den Pfeiffewiesen käme nicht in Betracht und zum anderen, daß es sich nicht um eine nordhessenweite Ausdehnung des Containerbahnhofs handeln wird, da Kassel als Umschlagplatz erhalten bleiben sollte. Auch sollte nicht nachts gearbeitet werden.

...Empört bin ich, wie man mit Parlamentariern seitens der Behörden und Ministerien, aber auch unseren Landtags- und Bundestagsabgeordneten umgegangen ist. Auf meine Briefe nach Bonn, zu einem gemeinsamen Termin nach Malsfeld zu kommen, ...hat nur der Melsunger Bundestagsabgeordnete Böhm reagiert; die anderen Fraktionen hatten es nicht einmal nötig zu antworten! Die Landesregierung - und damals war Herr Posch aus Melsungen/FDP Fraktion - in Wiesbaden Staatssekretär im zuständigen Planungsministerium, hatte es nicht nötig gehabt, die Gemeindevertretung zu informieren...

Wie kann man in einer Demokratie die von mir aufgezeigten Verfahrensweisen gutheißen? ...Ich jedenfalls habe jedes Vertrauen in die Politiker verloren - gleich welcher Parteien. Entschieden und geplant wird nicht für den Bürger, sondern die Art und Weise läßt auf Lobbyisten schließen, die mehr Geld haben und damit scheinbar mehr Einfluß als alle Entscheidungsträger...

Roy Knauf
Heiligenbergstraße 8
Melsungen

Weg wird 14.11.92 rigoros ausgeräumt

Zu: Autobahnzubringer

Der Autobahnzubringer Industriegebiet Pfieffewiesen - A 7 Ostheim ist seit den 80er Jahren ein politisches Spiel und wird von namhaften Politikern gewollt! Schriftverkehr zwischen mir als Vorsitzendem der Freien Wählergemeinschaft Malsfeld und dem ehemaligen FDP-Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Technik, Dieter Posch, belegt dies.

Alle im Planungsverfahren vorgeschriebenen Wege werden selbstverständlich eingehalten, wir sind ja schließlich in einer parlamentarischen Demokratie! Leider ist nicht der Weg das Ziel, sondern es wird nur das Ziel verfolgt: in diesem Falle der Bau eines Autobahnzubringers vom Industriegebiet Pfieffewiesen zur A7 nach Ostheim.

Und die Herren Politiker schrecken auch vor unpopulären Wegen nicht zurück, um dieses Ziel zu erreichen. Steht diesem Weg etwas im Wege, wird es rigoros ausgeräumt. So schreibt Melsungens Bürgermeister Dr. Appell ungeniert einen fünfseitigen Brief an eine vorgesetzte Behörde (den Regierungspräsidenten in Kassel), um im regionalen Raumordnungsplan Nordhessen (RROPN) eine Änderung zu erreichen. Der RROPN sieht nämlich eine Variante Melsungen (Verbindungsspanne zwischen dem Autobahnzubringer Melsungen [B253] und der B 83) vor. Herrn Dr. Appell ist es dann auch noch schleierhaft, wie sein „vertrauliches Schreiben“ an die Öffentlichkeit gelangen konnte.

Schützenhilfe für diese Art von Politik wird zu allem Überfluß auch noch von seinem Amtskollege aus Malsfeld und der Mehrheitsfraktion SPD geliefert.

Bürgermeister Stöhr versteht es dabei fabelhaft, den Ortsteil Malsfeld und andere Ortsteile gegeneinander zu überzeugen. Man braucht nur den Gemeindevereinigern der sogenannten Hochlandgemeinden Ortsumgehungen oder den Rückbau von Kreisstraßen in Aussicht zu stellen, dann hat man deren (Volksvertreter-) Stimme. Geradezu frech war die Argumentation des FDP-Gemeindevorstandsmitglieds Prögeler während der Bürgerversammlung: Wir Ostheimer müssen seit 50 Jahren mit der Autobahn leben, da regt Ihr Malsfelder euch auf, wenn Ihr einen Autobahnzubringer bekommen sollt. Sachliche Argumente: Fehlanzeige! Das gilt leider für alle Politiker.

Gerhard Reis
Schulstraße 27
Malsfeld

Schon einen Beitrag geleistet

Zu: Verkehrsanbindung Pfieffewiesen

Nach den von Herrn Böhm, Straßenbauamt Kassel, vorgestellten Zahlen in der Bürgerversammlung in Malsfeld kann ich nicht den Schluß ziehen, daß eine andere Verkehrsführung im Raum Melsungen/Malsfeld zwingend notwendig ist. Danach gibt es für die B 83 in Melsungen keine Entlastung.

Die hausgemachten Melsunger Verkehrsprobleme können

nicht in Malsfeld, sondern nur in Melsungen gelöst werden, auch wenn dies den Melsungern etwas stinkt. Eine andere Führung der B 83 (Nürnberger Straße) und eine andere Verkehrsführung an der Ampelkreuzung B 253/B 83 können hier Abhilfe schaffen.

Wir Malsfelder haben unseren Beitrag zur Verkehrsentslastung für Melsungen schon mit dem im Bau befindlichen Umschlagbahnhof Nordhessen geleistet. Neue Straßen locken immer mehr Verkehr an; wir wollen nicht, daß der „Containerbahnhof“ dann ein Geisterbahnhof wird. Und das wäre angesichts der Ausgaben für den dafür erforderlichen Straßenbau und dem Defizit der Bahn doch schade.

Was ich nicht verstehe: warum tritt die Malsfelder SPD-Fraktion so vehement für eine Straße im Bereich Malsfeld ein, ohne dies den Bürgern in der Bürgerversammlung ganz klar zu sagen? Ist dies die berühmte bürgernahe Kommunalpolitik einer Partei mit absoluter Mehrheit im Parlament?

Machen denn 12 000 Autos täglich auf einer neuen Straße weniger Abgase und Lärm als die jetzt durch die Orte fahrenden Autos? Meine Mathematikkenntnisse sagen mir etwas anderes. Köder, wie den Rückbau von Straßen, werden immer ausgelegt, um andere zu fangen.

Karl-Heinz Steüber
Moyaux Allee 6
Malsfeld

Zuschriften stellen die persönliche Meinung des Einsenders dar und decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Die Redaktion behält sich das Recht zur Kürzung grundsätzlich vor.

Politische Höchstleistungen 13.11.92

Zum Thema Autobahnzubringer, Variante Malsfeld-Ostheim, Variante Melsungen

Entgegen der landläufigen Meinung sind Politiker auch zu Höchstleistungen fähig.

Ein gutes Beispiel dafür finden wir in Melsungen. Die dort Verantwortlichen haben nicht

nur erreicht, Industrie außerhalb der Kernstadt neben kleinen Ortsteilen anzusiedeln, sondern sind nunmehr auch erfolgreich bei der Bewältigung der damit verbundenen Verkehrsprobleme. Der zur Zeit in Malsfeld erbaute Containerbahnhof stellt einen Beitrag dazu dar, und die damit ver-

bundene Umweltbelastung berührt Melsungen nur minimal.

Nach neuesten Berichten in der HNA wird der zweite Beitrag, ein Autobahnzubringer in Malsfeld/Ostheim, durch das Hessische Straßenbauamt favorisiert. Da vernünftige Gegenargumente aus der Bevölkerung, die vorliegenden, und aus meiner Sicht, zugeschniderte Verkehrs- und Umweltverträglichkeitsstudien dieser Behörde

nicht entkräften können, werden Melsunger Politiker wahrscheinlich einen neuen Erfolg verbuchen.

Es bedarf schon besonderer politischer Fähigkeit diese, nach meiner Meinung sehr zweifelhafte, Verkehrsführung durchzusetzen. Wäre ich ein Melsunger, müßte ich vor „unseren“ Politikern den Hut ziehen.

Bodo Riemenschneider
Bachstraße 20
Malsfeld

Malsfelder für dumm verkauft 13.11.92

Zu: „Straßenbauamt: Vorzug für Anschluß Ostheim“ (HNA vom 29. Oktober '92)

Wie man versucht, die Malsfelder Bevölkerung für dumm zu verkaufen, ja wie fast demagogisch die Vernichtung eines weiteren Stückes Natur schmackhaft gemacht wird, ist schon unglaublich.

Durch einen Antrag der Melsunger FDP-Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung (HNA v. 23.12.87) ins Rollen gebracht, machte sich der Malsfelder Bürgermeister Stöhr sofort zum eifrigen Fürsprecher. Sogleich hatte er einen Trassenvorschlag, wobei seiner Meinung nach „kaum Fläche verbraucht würde!“

(HNA v. 8.2.1988). Gemeint war die ehemalige, ca. 3 m breite, mittlerweile von der Natur zurückeroberte Steinebahn. Für die Malsfelder SPD-Fraktion entstand dadurch sogar ein „Flächengewinn“, was immer das heißen mag.

Mal hatte Herr Stöhr schon die Bahnbrücke nachgemessen (HNA v. 15.4.88) und hatte neben dem Industriegleis noch ausreichend Platz entdeckt für einen mindestens dreispurigen Autobahnzubringer; bis ihm dann einfiel, daß Ende 1945 bei einem Zugabsturz ein Brückenpfeiler schwer gelitten habe und meinte nun, daß man die Brücke nur noch sprengen könne (HNA v. 29.9.92).

Noch mehr wundern konnte

man sich in der Bürgerversammlung am 27.10. in Malsfeld. Herr Böhm vom Straßenbauamt in Kassel, rechnete hier den staunenden Zuhörern vor, wie man über 5 km Straße neu bauen kann, den Verkehr im Untersuchungsgebiet mehr als verdoppelt, und... dann kommt unter dem Strich heraus: die CO-Belastung wird geringer, die NO-Emission – in erster Linie für das Waldsterben verantwortlich – wird weniger, der Lärmpegel wird fallen, die Unfallzahlen sinken...

Ob Herr Böhm wohl das alles selbst glaubt?

Ebenfalls selbst nicht glauben wird wohl der Melsunger Bürgermeister Herr Dr. Appell seine Behauptung, daß die B 83 zwischen Melsungen und dem Industriegebiet „von den Malsfeldern sicherlich stärker ge-

nutzt werde als von Melsungern!“ (HNA v. 4.11.92).

Vertreter von Politik und Industrie versuchen, uns eine verfehlte Verkehrspolitik, die Zerstörung der Umwelt und das Plündern der natürlichen Ressourcen als ein Mehr an Lebensqualität zu verkaufen, wo eigentlich jeder weiß, daß wir dadurch unseren Enkeln die Lebensgrundlage rauben.

Günther Herwig
Neue Straße 16
Malsfeld

Zuschriften stellen die persönliche Meinung des Einsenders dar und decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Die Redaktion behält sich das Recht zur Kürzung grundsätzlich vor.

FDP erneuert Votum für Variante Ostheim

Der FDP-Kreisverband hat sich erneut für einen neuen Autobahnanschluß bei Ostheim ausgesprochen und schützend vor Malsfelds Bürgermeister Stöhr (SPD) gestellt.

MELSUNGEN ■ Mit Genugtuung registriert der FDP-Kreisverband Initiativen, den Autobahnzubringer Ostheim in den Regionalen Raumordnungsplan aufzunehmen. Damit werde eine alte Forderung der Liberalen im Schwalm-Eder-Kreis „endlich“ Wirklichkeit.

„Wenn wir wirtschaftlich nicht an Boden verlieren wollen“, so Kreisvorsitzender Peter Klufmöller, „benötigen wir eine industriegerechte Infrastruktur“. In diesem Zusammenhang sei es unsinnig, einen „künstlichen Konflikt“ zwischen einzelnen Gemeinden im Kreis zu schüren. Von den in Melsungen angesiedelten Betrieben, vor allem von der B. Braun Melsungen AG, profitiere schließlich auch die arbeitende Bevölkerung in Malsfeld und Umge-

bung.

Den Malsfelder Bürgermeister Kurt Stöhr nehmen die Liberalen gegen „die zum Teil ehrverletzende Kritik“ in Schutz. Dessen Bekenntnis zur Ostheim-Variante zeuge von „genauer Kenntnis der Sachlage und wirtschaftspolitischer Verantwortung“. Die „billige Stimmungsmache“ von FWG und Grünen ziele nur darauf ab, „irrationale Ängste zu wecken, um dann einen Panik-Wahlkampf führen zu können“.

Die Umwelt sei zwar ein „hohes und bewahrenswertes Gut“, doch die Zukunftsaussichten der hier lebenden Menschen dürften ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden. Grüne und FWG müßten sich daher fragen lassen, ob sie die beruflichen Perspektiven der Bevölkerung ausschließlich auf „Landschaftsgärtnerei und Öko-Bauerntum“ beschränken wollten.

Klufmöller unterstrich, die FDP werde sich auch weiterhin dafür einsetzen, Ostheim als „dringliches Projekt“ in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen zu lassen“.

(nh)

Meinung der Bürger stört da nur

19.
11.
92

Zu: „Autobahnzubringer, Bürgerversammlung und Gemeindevereineratzung in Malsfeld (HNA vom 29. Oktober und vom 2. November 1992)“

Die bisher zu diesem Thema veröffentlichten Zuschriften haben durchweg den Bau eines Zubringers in der jetzigen Planung abgelehnt und dafür auch gute Gründe genannt. Wo bleiben eigentlich die Befürworter dieses fragwürdigen Projektes?

Schon in der Bürgerversammlung in Malsfeld haben die politisch Verantwortlichen versäumt, den Malsfelder Bürgern die Notwendigkeit und den Nutzen eines Zubringers zu erklären. Stattdessen schreibt der Melsunger Bürgermeister geheime Briefe und sein Malsfelder Kollege handelt ohne Auftrag des Gemeindepardamentes und gegen die Beschlüsse der eigenen Partei. Die Öffentlichkeit und die Bürgermeinung stören da natürlich nur.

Man fragt sich, was ist noch alles geplant, von dem die Bürger vorher nichts wissen sollen?

Herr Stöhr sollte einmal darüber nachdenken, von wem er gewählt wurde und von wem er bezahlt wird. Wenn er bei Verkehrsprojekten globales Denken fordert, dann muß das auch für andere Bereiche zum Beispiel die Gewerbesteuerentnahmen aus dem Industriegebiet Pfieffewiesen gelten.

Der Malsfelder Bürgermeister ist deshalb aufgefordert, den entsprechenden Gewerbesteueranteil für die Malsfelder Leistungen (Containerbahnhof), die der Stadt Melsungen nützen, bei seinem Melsunger Amtskollegen anzufordern.

Im übrigen sind Herr Böhm und das Straßenbauamt in Kassel die falsche Adresse für Kritik. Hier wird ja nur das geplant und vollzogen, was politisch vorgegeben wird. Und politisch hat Malsfeld dringend Besseres verdient.

Man kann nur hoffen, daß sich die Gegner einer Variante durch Malsfelder Gebiet weiterhin öffentlich bekennen und ihre Interessen und Argumente mit Nachdruck vertreten...

Manfred Eckhardt
Bachstraße 3
Malsfeld

APPELL 24.11.92

„Nicht nur Melsungen profitiert“

MELSUNGEN ■ „Durchaus verständlich“ findet Melsungens Bürgermeister Dr. Ehrhart Appell, daß manche Malsfelder einen an ihrem Ort vorbeiführenden Autobahnzubringer nicht haben wollen. Doch sollten sie „die Problematik nicht so darstellen, als profitierten nur die Melsunger davon und hätten die Malsfelder keinerlei Vorteile durch überörtliche Verkehrsverbesserungen“.

Das betonte Appell in Zusammenhang mit der zunehmenden Kritik aus Malsfeld, die Melsunger wollten auf Kosten der Fuldagemeinde ihre Verkehrsprobleme lösen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie sei nachgewiesen, daß ökologische Nachteile und Belastungen für die Menschen bei der Variante Melsungen schwerwiegender seien. (1)

Nur wirtschaftliche Interessen 2.12.92

Zu: „Votum für Variante Ostheim (HNA vom vom 21.11.92)“

Die Umwelt sei zwar ein hohes und bewahrenswertes Gut, doch die Zukunftsaussichten der hier lebenden Menschen dürften hier ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden.“ So wird Herr Klufmüller (FDP) zitiert.

Das hört sich so an, als ob der Natur- und Umweltschutz ein Gut sei, welches nur von den Naturschutzorganisationen beansprucht wird und im übrigen ein Widerspruch zum künftigen Wohlbefinden der Menschen darstellt.

Ich halte es für fragwürdig, Zukunftsaussichten nur nach materiellen Kriterien zu bewerten. Die von den Herren Klufmüller und Stöhr so verfochtene Variante Ostheim ist ausschließlich wirtschaftlich orientiert. Die Folgen der Trassenführung durch Trinkwasserschutzgebiete und der weitere Verlust von Naherholungswert und Wohnqualität werden außer Acht gelassen.

Welche Richtung empfehlen die Herren den Malsfeldern an der geplanten Autobahnauffahrt, wenn sie erst einmal mit dem Auto fahren müssen, um

frische Luft zu schnappen und ein wenig Ruhe zu finden? Beides werden sie bitter nötig haben bei dem Verkehrsaufkommen, das dieser Zubringer nach sich ziehen wird. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.

Insoweit würde der geplante Zubringer auch nicht als „Umgehungsstraße“ die bereits bestehenden Probleme lösen. Ich möchte nicht mit den Malsfeldern tauschen, wenn ich mir vorstelle, was sie an zusätzlichen Abgasen und Lärm und beim Anblick ihrer noch mehr zerstörten Landschaft ertragen müßten.

Bei der Argumentationsweise der o.g. Herren kommt mir folgende Weissagung in den Sinn: „Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fluß vergiftet, der letzte Fisch gefangen, werdet ihr feststellen, daß man Geld nicht essen kann.“

Birgit Schäfer
Herkulesstraße 6
Körle

Zuschriften stellen die persönliche Meinung des Einsenders dar und decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Die Redaktion behält sich das Recht zur Kürzung grundsätzlich vor.

Für Ostheim wird Zeit knapp

Keine Chance auf eine Verwirklichung in den nächsten Jahren hat ein Autobahnzubringer bei Ostheim, wenn er nicht noch kurzfristig in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird.

MELSUNGEN/MALSFELD

Wenn nicht ganz schnell noch eine Änderung im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes vorgenommen wird, dann wird es in den nächsten Jahren keinen neuen Autobahnzubringer bei Ostheim geben. Das sagte der Referent für verkehrspolitische Grundsatzfragen im Bundesverkehrsministerium, Diplom-Ingenieur Wolfgang Dörries, jetzt auf Anfrage des Malsfelder CDU-Gemeindeverbandvorsitzenden Karl Mihm. Mihm hatte am Rande des CDU-Martinestreffens (HNA berichtet) mit Dörries Kontakt aufgenommen.

Bisher steht im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes, der derzeit im Verkehrsausschuß des Bundestages beraten wird, ein neuer Autobahnzu-

bringer Melsungen unter der Dringlichkeitsstufe „weiterer Bedarf“. Und das bedeute, daß auch der „in den nächsten fünf Jahren nicht“ gebaut werde. „Weiterer Bedarf“, das bedeute eigentlich sogar erst im Jahr 2010. Von einem Autobahnzubringer bei Ostheim ist laut Dörries dort überhaupt nicht die Rede.



Wolfgang Dörries, Referent für verkehrspolitische Grundsatzfragen im Bundesverkehrsministerium

Dieser Ist-Stand könnte nur bis zur dritten Lesung im Bundestag noch verändert werden. Und die steht, je nachdem wie schnell der Ausschuß arbeitet, wahrscheinlich noch im Dezember, sicherlich aber im Januar an.

Ist der neue Bundesverkehrswegeplan erst einmal mit der Variante Melsungen beschlos-

sen, dann könnten Änderungen daran nur noch auf Ministeriebene erfolgen, so Dörries. Nur „wenn ein unvorhergeseher Bedarf bestehe“, könne der Bundesverkehrsminister höchstpersönlich nachträglich Änderungen zu dem Plan, der dann Gesetz ist, durchsetzen.

Diesen Weg zu umgehen, besteht laut Dörries für einen Autobahnzubringer kaum eine Chance, denn Autobahnen sind Bundessache und die Planungshoheit für deren Anschlüsse liegt ebenfalls beim Bund, selbst wenn das Land sich über seine Straßenbauämter um die Ausführung dieser Aufgaben kümmert.

Das ändert nichts daran, daß das Land Hessen den Zubringer wahrscheinlich aus eigenen Tasche bezahlen müßte, denn der Anschluß diene nicht „dem weiträumigen Verkehr“, so Dörries, und könnte damit vom Bund bestenfalls aus dem Fernstraßenhaushalt mitfinanziert werden, jedoch keine Mittel aus der Projektförderung erhalten. Sollte der Bund den Zubringer ganz und gar bezahlen, „muß schon der allgemeine Verkehr dies rechtfertigen“, so der Fach-

mann aus Bonn.

Der berichtete allerdings auch davon, daß es schon Straßenneubauten gegeben habe, für die sogar die Bundesbahn aus ihrer Kasse zugeschustert hat. Das könnte vielleicht auch bei einem Zubringer zur A 7 der Fall sein, der ja auch den neuen „Container-Umschlagplatz Nordhessen“ der Bahn bundesdeutsche Straßennetze anschließen würde.

Kurzer Abstand

Zu Mihms Frage, ob eine neue Auf- und Abfahrt zur und von der A 7 bei Ostheim überhaupt drin ist, wenn nur wenige Kilometer weiter bei Melsungen schon eine besteht, wollte sich Wolfgang Dörries nicht konkret äußern. Die Entfernung der Abfahrten sei in der Tat nur sehr kurz. Jedoch müsse darüber im Einzelfall entschieden werden. Diese Entscheidung sei abhängig von der Auslastung der Autobahn und von der Topografie. Allerdings: „So dicht kann's nicht sein, daß man von einer Beschleunigungsspur schon auf eine andere Abfahrtsspur kommt.“ (1)

Naturschutzbund kritisiert hohen Flächenverbrauch

MALSFELD ■ Gegen die „Variante Malsfeld“ eines Autobahnzubringers hat sich jetzt auch der Kreisverband Schwalm-Eder des Naturschutzbundes Deutschland ausgesprochen. In einer Kreisverbandsversammlung am Freitag in Homberg wurde besonders der zu erwartende enorm hohe Flächenverbrauch durch einen Autobahnzubringer in der Großgemeinde Malsfeld kritisiert.

Eine solche neue Trasse wür-

de auch verstärkt Verkehr anziehen und „durch eine wertvolle Landschaft mit hohem ökologischem Wert und bedeutender Erholungsfunktion schleusen“, meint der Verband. Ein neuer Autobahnanschluß sei nicht nötig, – es sei sinnvoller, den vorhandenen Anschluß Melsungen zu nutzen.

Der in der Presse diskutierte Autobahnzubringer Malsfeld mit einer Gesamtlänge von circa 5,3 Kilometer würde über

vier Kilometer ein ausgewiesenes Trinkwasserschutzgebiet mit wichtigen Brunnen und Quellen, unter anderem den Brauereiquellen, die oberflächennahes Wasser führen und dem Brunnen Dagobertshausen durchqueren.

Der Naturschutzbund kritisierte die massive Landschafts- und Naturzerstörung rund um Malsfeld in den letzten Jahren und sprach sich klar gegen einen weiteren Landschaftsver-

brauch durch einen Autobahnanschluß mit Zubringer durch Malsfeld aus.

Am Beispiel des Feuchtbiotopes und Schilfgebietes Niederwiesen und der Fuldaue/Containerbahnhof wurde kritisch aufgezeigt, wie wenig Schutz die Gebiete, die offiziell „unter Schutz gestellt“ werden, genießen, „wenn es zu einer Abwägung zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen komme“.

Malsfeld eine „Insel der Ruhe“ 23.11.92

Zum Thema neuer Autobahnanschlusß und -zubringer Ostheim

Wenn man die Zeitungsartikel und Leserbriefe der letzten Zeit verfolgt, könnte man zu der Auffassung gelangen, daß allein die Politiker den neuen Autobahnanschlusß wollen, während er von den Bewohnern abgelehnt wird.

Ich wohne mit meiner Familie direkt am Autobahnzubringer in Melsungen, und wünsche jedem Gegner des Projekts einmal hier oder in der Nürnberger Straße zu wohnen!

Da Malsfeld nur an kleinen Kreisstraßen liegt und durch Viadukte zusätzlich abgetrennt ist, wohnt man dort, auch wenn die Malsfelder Variante gebaut wird, meines Erachtens immer noch auf einer Insel der Ruhe. Der überörtliche Verkehr, auch der des Containerbahnhofs, fließt doch um den Ort herum!

Ich muß dem Melsunger Bürgermeister Recht geben, daß die Malsfelder auch ihre Vorteile von den Melsunger Industriegebieten haben, die Nachteile werden aber überwiegend

den Melsungern serviert. Oder protestierten die Malsfelder damals schon gegen die neuen Industrieansiedelungen?

Ich will aber die Aufmerksamkeit nicht zu sehr auf die Malsfelder oder Obermelsunger Variante lenken. Ich fordere die Politiker endlich zum Handeln auf! Es wird schon sehr lange über einen neuen Anschluß geredet, aber es geschieht nichts. Die Anwohner der oben genannten Straßen müssen immer mehr Lärm, Abgase, Unfälle, ja sogar Asbestwolken von heißen Lkw-Bremsen in Kauf nehmen (den Unterschied zu asbestfreien rieche ich mittlerweile). Ihnen wurde schon lange die Lebensgrundlage entzogen!

Gerhard Deist
Fritzlärer Straße 63
Melsungen

Zuschriften stellen die persönliche Meinung des Einsenders dar und decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Die Redaktion behält sich das Recht zur Kürzung grundsätzlich vor.

Altes Argument

Zu: „FDP erneuert Votum für Variante Ostheim“ (HNA vom 21.11.1992)

Ich finde es einen schlechten politische Stil der FDP, wenn man einerseits der FWG und den Grünen Panikmache vorwirft, andererseits aber selbst mit den ältestens Argumenten aufwartet, nämlich der Angst der Bevölkerung vor dem Verlust ihrer Arbeitsplätze. Glaubt Herr Klufmöller wirklich, durch den Bau einer Straße bundes- und weltwirtschaftliche Probleme von den Melsun-

ger Betrieben fernzuhalten? Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Bei zerstörter Umwelt brauchen wir keine Arbeitsplätze mehr.

4.12.92

Hans Hagen
Schulstr. 3
Malsfeld

Zuschriften stellen die persönliche Meinung des Einsenders dar und decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Die Redaktion behält sich das Recht zur Kürzung grundsätzlich vor.

9.12.92

LESERBRIEF

Gegner verfolgen nur Eigeninteressen

Zu: „Neuer Autobahnanschluß
und -zubringer Ostheim

Ich habe festgestellt, daß die Gegner des geplanten Autobahnanschlusses Ostheim lediglich aus der Kerngemeinde Malsfeld kommen...

Seit Gründung Großgemeinde durch die Gebietsreform – nun schon vor 20 Jahre – ist es für alle politischen Gremien aus den Ortsteilen Elfershausen, Dagobertshausen, Ostheim und Beiseförth ein Begehren, den Kfz-Verkehr, besonders den Schwerverkehr, aus ihren Ortsdurchgangsstraßen entfernen zu lassen. Rhünda, Konnefeld, Neumorschen, Altmorschen usw. haben diesbezüglich Beispiele gesetzt.

...Die Gegner des Zubringers Ostheim möchte ich alle einmal an die Hauptdurchfahrtsstraße von Ostheim, Dagobertshausen, Elfershausen und Beiseförth verzaubern. Ich wollte mal hören, was die sagen würden, wenn die Kaffeetassen und das Geschirr morgens ab 5 Uhr im Küchenschrank scheppern, wenn ab dem Zeitpunkt die Laster durch diese genannten Dörfer „rauschen“, circa 300 am Tag.

Die Gegner – vorwiegend aus Malsfeld – vertreten nur ihre Interessen... Sie haben noch nicht erkannt, daß eine Trasse Fahre-Strauchgraben-Basaltbahn-BAB Ostheim auch für die gesamte Infrastruktur der Großgemeinde Malsfeld von Nutzen sein kann.

Die Verkehrsprobleme Sommerberg, Spangenberg Kreuz (Industriegebiet Pfieffewiesen) Obermelsunger Einmündung zur B 83, sprich Straßenverkehr zu Stoßzeiten/Berufsverkehr, möchte ich hier gar nicht erst ansprechen. Die haben sich in zehn Jahren verdoppelt und das Chaos ist da. Bei einem Anschluß Ostheim wären diese Probleme alle vom Tisch.

Die vielzitierte Argumentation „Verkehr weg von der Straße – rauf auf die Schiene“ läßt sich sowieso nicht realisieren.

Karl-Heinz Ludolph
Höhenstraße 6
Malsfeld-Dagobertshausen

Zuschriften stellen die persönliche Meinung des Einsenders dar und decken sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion. Die Redaktion behält sich das Recht zur Kürzung grundsätzlich vor.