

Positionspapier zum Gewerbegebiet / Autobahnzubringer Ostheim

Vorbemerkungen:

Eine Stellungnahme gegen ein neues Gewerbegebiet und gegen einen Autobahnzubringer ist nur schlüssig abzufassen, wenn einer Sichtweise aus der "Kirchturmperspektive" einer (oder mehrerer) Gemeinden eine übergreifende Argumentation gegenübergestellt wird.

Beispiele:

- a.) Die zur Zeit besonders grassierende Ausweisung immer neuer Gewerbegebiete ist Ausdruck einer Wirtschaftspolitik welche auf einem herkömmlichen Verständnis von Wachstum basiert (extensives Wachstum, d.h.: Mehrleistung aus mehr Natur- und Ressourcenverbrauch) Diese Wirtschaftspolitik von gestern bietet keine Antworten auf die Fragen von heute. Wachstum im herkömmlichen Sinne schafft keine Arbeitsplätze mehr und stößt an natürliche Grenzen. Ihr müssen alternative Konzepte entgegengesetzt werden. Statt auf Investitionen von außen (die ggf. zu Lasten einer anderen Region gehen) muß auf Entwicklung von innen gesetzt werden. Statt Expansion sollte Wachstum hauptsächlich nur aus höherer Effektivität entstehen. (Ressourcen und Energieproduktivität)
- b.) Die aus der Region Melsungen u.U. wünschenswerte Ansiedlung weiterer Betriebe ist schon aus Sicht des Schwalm-Eder -Kreises ein ganz andere Sache. Investitionen in anderen Kreisteilen wären aus sozialer und ökologischer Sicht dringlicher. (Vermeidung von Verkehr und Wegezeiten durch ausgewogene Verteilung von Arbeitsplätzen und regionale Wirtschafts- Kreisläufe)
- c.) Selbst eine aus örtlicher Sicht "erfolgreiche" Ansiedlungspolitik durch Schaffung eines Überangebots ist aus gesellschaftlicher Sicht u.U. fragwürdig. Es entstehen in jedem Fall (hier oder andernorts) in den Sand gesetzte Kosten, die dann allen EinwohnerInnen über höhere Gebühren aufgebrummt werden. Der verteilungspolitische Aspekt eines Überangebots sollte hervorgehoben, die finanziellen Risiken - hohe Erschließungskosten, niedriger Preis, Ungewißheit der finanziellen Kompensation (geplante Abschaffung der Gewerbesteuer durch die Bundesregierung) - benannt werden.

1.) Gewerbegebiet Ostheim:

a) Verkehrsanbindung

Bewertet man den Standort Ostheim als Standort für ein überörtlich ausgelegtes Gewerbegebiet, schneidet er denkbar schlecht ab. Die verkehrliche Anbindung ist , verglichen z.B. mit Gewerbegebieten in Homberg und Melsungen, schlecht. Bahnhöfe, überörtliche Straßenverbindungen und andere Gewerbegebiete sind nur durch mehrere, für Schwerverkehr nicht ausgelegte Ortsdurchfahrten, zu erreichen. Für die im Gewerbegebiet Beschäftigten Pendler ist der ÖPNV als Verkehrsmittel z.Zt. völlig unzureichend. Es bliebe nur der Individualverkehr.

b) Angebot und Nachfrage

500 000 qm soll das geplante Gewerbegebiet Ostheim umfassen

Dem stehen dem in der Region*) gegenüber:

Wabern:	260 000 qm
Borken	760 000 qm
Fritzlar	260 000 qm
Homberg	180 000 qm
	Vor Jahrzehnten angelegt für eine VW Ansiedlung:
Morschen:	17 500 qm davon 13 500 bebaubare Fläche. Vor mehr als 5 Jahren als Gewerbegebiet ausgewiesen, hat nach Auskunft der Gemeindevertretung lediglich ein Betrieb einen zusätzlichen Flächenbedarf von 4000-5000 qm angemeldet.
Melsungen	365 000 qm Laut Angabe des Magistrats sind es zur Zeit 5 Betriebe, die einen Flächenbedarf von 160.000 qm angemeldet haben. Dem steht eine Fläche von 145.000 qm zur Verfügung. Hinzu kommen weitere 300.000 qm Buschberg,. Davon sollen 220.000 qm für Gewerbegebiet genutzt werden die restlichen 80 000 qm sollen als Ausgleichsfläche dienen, da sie im Auenschutzgebiet liegen.
Spangenberg	(...?...)
Malsfeld	(...?...)

Fazit zur Nachfrage: Es gibt in der näheren Region ein sehr großes Überangebot an Gewerbegebiet, (Homberg, Morschen) das alle Nachfragen voll befriedigen könnte. Solange in den Mittelzentren Homberg und Melsungen genügend Gewerbegebiet zur Verfügung steht, konterkariert ein Standort Ostheim deren Funktion als Mittelzentren. Zudem kann nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß Betriebe, die sich z.B. in Melsungen ansiedeln wollen, gewillt sind, nach Ostheim zu gehen. Sollte ein Betrieb nicht auf dem Standort xxxxx beharren, kann ihm ausreichend Fläche in anderen Gemeinden der näheren Umgebung angeboten werden.

c) Investoren /Investitionen :

Das vorhandene Überangebot wird zwangsläufig den Preis drücken. Das bedeutet ein hohes finanzielles Risiko für alle beteiligten Gemeinden. Es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, daß die meisten Investitionen im Gewerbegebiet Ostheim (Straßenbau, Wasser/Kanal, Strom, Grundstückskauf...) in den Sand gesetzt werden. (bzw. im nordhessischen Mutterboden versinken)

In Morschen wurde vor mehr als 5 Jahren gegen den Widerstand der Anwohner mit hohem Kostenaufwand ein Gewerbegebiet eingerichtet. Die damit verbundenen Hoffnungen wurden enttäuscht. Bislang hat sich kein einziger Betrieb angesiedelt. In Homberg ist dies vor Jahrzehnten bei der Spekulation auf eine VW Ansiedlung getan worden. Die krasse Fortsetzung fand dieses Verfahren in vielen Gemeinden aus den 5 neuen Bundesländern. (trotz besserer Abschreibungsmöglichkeiten für Investoren)

*) Laut Angabe von Minister Klemm i.d. HNA vom 24.11.95 und unseren Nachfragen bei den Gemeinden.

d) RROPN

Das Gewerbegebiet Ostheim ist aus dem Regionalen Raumordnungsplan herausgenommen worden. Um dies rückgängig zu machen, wäre ein Abweichungsverfahren nötig. Das ist aber schwer durchsetzbar, wenn einer der beteiligten Verbände dies ablehnt.

e) Ostheim contra Fuldaaue

Vom Bürgermeister der Stadt Melsungen wird das Gewerbegebiet am Buschberg als Druckmittel benutzt, um das Gewerbegebiete Ostheim durchzusetzen. Wenn in 2-3 Jahren das Gewerbegebiet Ostheim nicht ausgewiesen wird, dann, so Bgm Dietzel, wird das Bauleitverfahren am Buschberg (teilweise in der Fuldaaue) mit Hochdruck eingeleitet.

Hier befinden sich die Melsunger Grünen in einer Zwickmühle: Wollen sie ein Gewerbegebiet weit weg in Ostheim, oder eines, das die Fuldaaue beeinträchtigt?

Fazit:

Es gibt keine absolut zwingenden Gründe für ein Gewerbegebiet Ostheim. Man sollte auf dieses Vorhaben verzichten. Das gilt unter Abwägung aller Gesichtspunkte auch dann, wenn dieser Verzicht eine Bebauung am Buschberg zur Folge hätte.

Wir wundern uns, daß bei Betriebsansiedlungen die Auseinandersetzung immer noch mit den Argumenten aus den Boom-Zeiten der 60er Jahre geführt werden. Uns fehlt das Nachdenken über Alternativen. Warum sollte man nicht anstreben, kleinere Gewerbebetriebe (Handwerk, Dienstleistung u.ä.) als Beitrag zur Dorfentwicklung und gegen die drohende Verödung der Ortskerne vorrangig in diesen anzusiedeln (z.B. durch Neu- und Umnutzung ehem. landwirtschaftlicher Betriebe). Bieten nicht auch die neuen Informationstechnologien ungeahnte Möglichkeiten, z.B. über EDV Arbeitsplätze in die Gemeinden, zu den Menschen zu bringen?

2.) Autobahnzubringer Ostheim

a) Planungsstand

Der Autobahnanschluß Ostheim ist **nicht** im Regionalen Raumordnungsplan 1995 vorgesehen. Auch im Bundesverkehrswegeplan ist Ostheim **nicht für den weiteren Bedarf** aufgeführt. Die Befürworter spekulieren aber auf eine Änderung dieses Zustandes, wenn das Gewerbegebiet Ostheim im RROPN Berücksichtigung findet.

aa) Alternative: Teilortsumgehung

Als Alternative zum Autobahnzubringer Ostheim wird die Teilortsumgehung Melsungen gehandelt: (Verbindung zwischen Autobahnzubringer Kuhmannsheide zur B 83 bei Obermelsungen) Der Bundesverkehrswegeplan sieht die Teilortsumgehung Melsungen als 'nicht vordringlichen Bedarf' vor. Mit einer Realisierung dieses Vorschlages kann somit nicht (wenn überhaupt) vor 2010 gerechnet werden.

b) Zuständigkeiten / Finanzierung

Für den Autobahnzubringer Ostheim sieht der Bund die Zuständigkeit des Landes Hessen als gegeben an. Das Land wiederum betrachtet ihn als eine Verlängerung der B 487. Damit wäre die Zuständigkeit des Bundes gegeben. Der Bund würde nur den reinen Autobahnanschluß zahlen. Die Weiterführung bis zur B83 müßte das Land Hessen übernehmen. Da gibt's zur Zeit Gerangel.

Für die Teilortsumgehung Melsungen wäre in jedem Fall der Bund zuständig.

c) Verringerung des Verkehrsaufkommens

Von beiden Varianten ist nur eine geringe Entlastung des bisherigen Verkehrs über den derzeitigen Autobahnzubringer Melsungen zu erwarten. Die Untersuchungen des Kasseler Straßenverkehrsamtes setzen für das Jahr 2010 die gleichen Verkehrsaufkommen wie zum derzeitigen Zeitpunkt an. „Ein neuer Autobahnanschluß mit dem entsprechenden Zubringer würde nicht den erhofften Entlastungseffekt bringen“ (Zitat: Wulf Heise, Straßenbauamt Kassel)

Alte Weisheit: Neue Straßen erzeugen neuen Verkehr. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens ist nur durch eine Änderung der Verkehrspolitik zu erreichen.

d) Umweltverträglichkeitsstudie

Die im Auftrag des hessischen Amtes für Straßen und Verkehrswesen von der Gesellschaft für Landeskultur erarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie bescheinigt dem Autobahnzubringer Ostheim wie auch der Variante Teilortsumgehung Melsungen einen erheblichen Eingriff in die Natur und Landschaft. Im Vergleich beider Varianten hat Ostheim die bessere Öko-Bilanz. Von den Befürwortern wird dies immer wieder hervorgehoben, das ist aber so, wie ein Vergleich zwischen Pest und Cholera. Beide Varianten sind wegen ihrer massiven Eingriffe in Natur und Landschaft abzulehnen.

3.) Teufel und Beelzebub

Den Befürwortern eines Autobahnzubringers Ostheim kommt das Gewerbegebiet Ostheim sehr gelegen. Es soll, erst einmal ausgewiesen, als Begründung für diesen erhalten. Die dann drohenden verkehrlichen Belastungen für die umliegenden Orte eignen sich vortrefflich zur Brechung des in Malsfeld vorhandenen Widerstandes gegen den Zubringer.

Hier wird versucht, Teufel mit Beelzebub auszutreiben, mit dem Ergebnis, daß man zum Schluß beide Plagegeister am Hals hat.

12.1.1996