

FWG fordert neues Umwelt-Gutachten

MALSFELD ■ Die FWG Malsfeld bittet das Hessische Wirtschaftsministerium darum, eine neue Umweltverträglichkeitsstudie für die möglichen Alternativen zum Autobahnzubringer Ostheim in Auftrag zu geben. Die vorliegende Studie sei lange unter Verschluss gewesen, bis heute habe keiner der Gemeindevertreter offiziell ein vollständiges Exemplar erhalten, heißt es in einer Presseerklärung von Helmut Mutschler. Diese Studie komme nur „durch gewagte Zahlenspiele“ zu dem Ergebnis, daß die Variante Ostheim günstiger sei. Wer werde intakte Straßenverbindungen rückbauen, fragt Mutschler, wie es die Studie vorschläge? Er stellt in Frage,

ob es sinnvoll sei, den Anwohnern und Landwirten lange Umwege zuzumuten, wenn sie zu ihrer Arbeit wollen. Mutschler bezweifelt, daß dies umweltverträglicher sei als die kürzere Lösung über Melsungen.

Die FWG Malsfeld sei nach wie vor der Auffassung, daß die Gemeinde Malsfeld durch einen Zubringer Ostheim Schaden nehmen werde. Die mögliche Trasse führe sehr dicht an den nördlichen Ortsrand, wo kürzlich Bauland ausgewiesen worden sei. Elfershausen, Dageobertshausen und Malsfeld, so die Befürchtung der FWG, würden unter verstärkter Lärm- und Abgasbelastung zu leiden haben. Um von Malsfeld nach Elfershausen zu kommen,

müßte man auf dem verkehrsreichen Zubringer fahren, weil es die bisherige Verbindung nicht mehr geben würde.

Der FWG falle auf, daß es hauptsächlich Melsunger Politiker und Unternehmen seien, die das Projekt Autobahnanschluß Ostheim seit 1987 betrieben, es gehe ausschließlich um Melsunger Interessen. Kritisiert wird die Haltung des Malsfelder Bürgermeisters Kurt Stöhr, der sich „aus falscher Fortschrittgläubigkeit zum Fürsprecher Melsunger Interessen macht“. Bedauerlich sei auch der Meinungsumschwung, der sich im Spangenberg-Rathaus vollzogen habe. Es gebe genügend Gewerbegebiete im Schwalm-Eder-Kreis, und sie

seien „größer als der Bedarf“.

Nach Ansicht der FWG ist nicht damit zu rechnen, daß ein Gewerbegebiet Ostheim neue Arbeitsplätze schaffen werde. Man müßte die Firmen anderswo abwerben. Die Verbindung Autobahnzubringer mit Gewerbegebiet sei „eine Finte, um den Anschluß für die Wiesbadener und Bonner Politik akzeptabel zu machen.“

Signale aus dem Umfeld der Grünen in Wiesbaden ließen jedoch erkennen, daß Verkehrsminister Klemm beim Thema Autobahnzubringer ohne seine grünen Partner tätig sei. Die FWG werde daher die Fraktion der Grünen im Landtag auffordern, alles zu tun, um diese Maßnahme zu verhindern. (tns)

AUTOBAHNANSCHLUSS/GEWERBEGEBIET

Konzept zeigt konkrete Vorschläge

Über 40 Jahre wird ein Autobahnanschluß bei Ostheim mit wechselnder Intensität diskutiert. Jetzt endlich werden konkrete Planungen angestellt, ihn auch zu verwirklichen.

MELSUNGEN ■ In den zurückliegenden Wochen haben Kreis, Straßenbauamt und die beteiligten Kommunen ein erstes Konzept erarbeitet, auf dessen

VON THOMAS STIER

Basis ein kompliziertes Geflecht verschiedener Vorhaben verwirklicht werden soll: dazu zählen die Ausweisung eines gemeinsamen Gewerbegebietes der Kommunen des Kreisteils Melsungen bei Ostheim, ein neuer Autobahnanschluß dort, ein Zubringer von der A 7 zur B 83 beim Gut Fahre und die Beseitigung der Gefahren auf der Gefällstrecke des Autobahnzubringers der B 253 nach Melsungen.

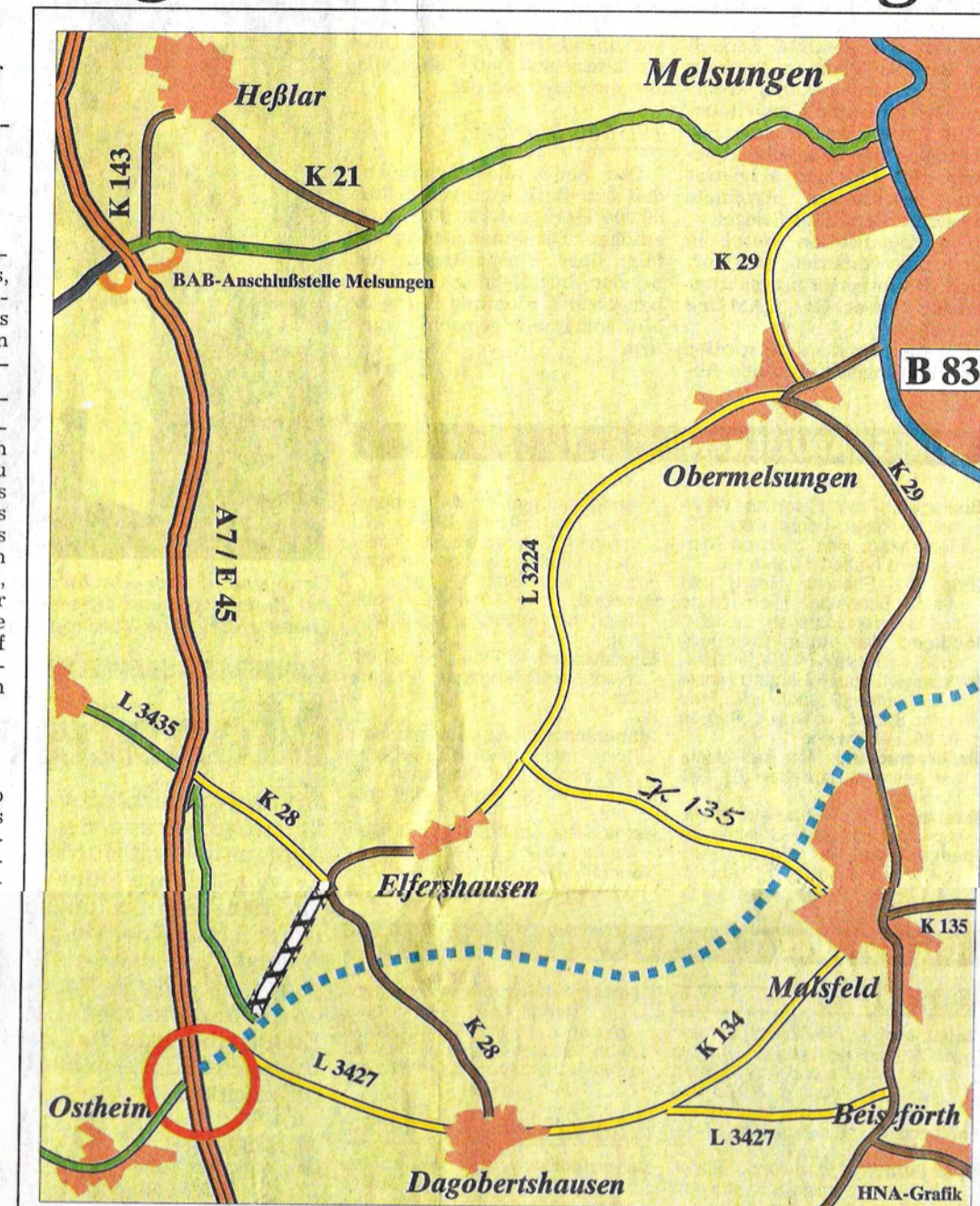
Zur Diskussion

Das Konzept solle jetzt, so Hans-Georg Korell, Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung beim Schwalm-Eder-Kreis, in den beteiligten Kommunen Melsungen, Malsfeld, Morschen, Spangenberg, Felsberg und Körle sowie mit Bund und Land diskutiert werden. Ziel ist zunächst, das Gewerbegebiet über ein Ergänzungsverfahren im Regionalen Raumordnungsplan zu verankern. Im Bundesverkehrswegeplan soll die Variante der Teilortsumgehung Melsungen bei Obermelsungen heraus-, dafür der Autobahnanschluß Ostheim aufgenommen werden. Beide Varianten würden etwa gleich viel kosten: rund 20 Millionen Mark, wobei auch Umweltaspekte für Ostheim sprechen würden (siehe Kästen).

Rückstufungen

Das jetzt erarbeitete Konzept sieht vor, dem Bund den Bau des neuen Anschlusses und des Zubringers bei Ostheim weitere Einsparungen - etwa durch die Rückstufung bestehender Straßen - schmackhaft zu machen. Welche Klassifizierung die Straßen dann haben sollen und wer für ihre Unterhaltung aufkommen müßte, wird anhand nebenstehender Grafik erläutert.

Gesetzt den Fall, der Anschluß Ostheim würde annähernd nach dem vorliegenden Konzept gebaut, so würde sich trotz des neuen, über fünf Kilometer langen Zubringers, das Straßennetz des Bundes unterm Strich nur um knapp 500 Meter verlängern. Der Grund: Die heutige B 253 von der Autobahn bis nach Melsungen würde zur Landesstraße abgestuft. Doch auch Land und Kreis verlieren Teile des unterhaltspflichtigen Straßennetzes: beim Land wären es knapp 6,7 Kilometer, beim Kreis 3,4 Kilometer, weil bisherige Straßen zu Gemeindestraßen herabgestuft würden. Dafür würde Melsungen 3,5 Kilometer von der heutigen L 3224 und der K 29 hinzubekommen.



Straßen-Rückstufung: Mehr für Malsfeld und Melsungen

Die Grafik zeigt, wie nach dem Diskussionsvorschlag von Straßenbauamt und Kreis die Straßen beim Bau eines Autobahnanschlusses Ostheim klassifiziert werden könnten, wer also für ihren Unterhalt zuständig wäre. Die heutige B 253 zwischen Autobahn und Melsungen würde zur Landesstraße (grün) zurückgestuft. Der neue, 5,2 Kilometer lange Zubringer von Ostheim zur B 83

(Gut Fahre, nicht mehr zu sehen) würde als Bundesstraße (blau-durchbrochen) hinzukommen. Gelb markiert sind die künftigen Gemeindestraßen, von denen knapp zehn Kilometer von Malsfeld und 3,5 Kilometer von Melsungen übernommen werden müßten. Die Kreisstraßen sind braun dargestellt. Rund ein Kilometer der L 3224 zwischen Ostheim und

Elfershausen sind mit Kreuzen markiert: dieses Straßennetz könnte zurückgebaut werden und vollständig verschwinden. Im Schnittpunkt der Landesstraße 3224 (aus Elfershausen), 3435 (aus Hilgershausen) und 3427 (aus Dagobertshausen) und damit direkt neben einer neuen Autobahnabfahrt könnte das neue Gewerbegebiet Ostheim entstehen. (tom)

sonders stark betroffen wäre. Nicht nur, daß die Fläche des gemeinsamen Gewerbegebietes voll auf seinem Gemeindegebiet liegt, auch der neue Autobahnzubringer verläuft fast ausschließlich über die Malsfelder Gemarkung, zudem recht nah beim Bahnhof an der Kerngemeinde Malsfeld vorbei. Um dort die Belastungen der Anwohner zu senken, so Korell, solle die Straßentrasse noch weiter von der Ortslage entfernt zur Fulda geführt werden, wo neben der alten Eisenbahnbrücke eine neue Brücke zur B

83 gebaut werden müßte. Allerdings: Wo Schatten ist, ist auch Licht: Die Hochlanddörfer würden mit einem Schlag vom Durchgangsverkehr entlastet, der dann auf dem neuen Zubringer rollen könnte. Mit aufgenommen wurde in das Konzept folgerichtig die Ortsumgehung für Ostheim, weil bei einem BAB-Anschluß dort der Verkehr auch Richtung Homberg fließen würde und in der engen Ortsdurchfahrt Ostheim ein undurchdringliches Nadelöhr fände. (tom)

Kommentar Seite 11

Notfallspur würde jetzt 2,7 Millionen kosten

Kann auf den kostenträchtigen Bau einer Notfallspur zur Entschärfung der Gefällstrecke bei Melsungen verzichtet werden, wenn die Variante Ostheim kommt und wenn das Teilstück der B 253 dann zur Landesstraße würde und für den Schwerverkehr gesperrt werden könnte?

Eine Frage, die Bürgermeister Karl-Heinz Dietzel jetzt in den städtischen Gremien zur Diskussion stellen will. Zu ihrer Beantwortung freilich fehlen derzeit noch zahlreiche Informationen.

So steht die vom Land für Ende Mai angekündigte Stellungnahme zum Bau einer Notfallspur an der B 253 noch aus. Eine Anfrage im Hessischen Verkehrsministerium gestern ergab, daß Bau und Finanzierung einer Lösung nach dem Herborn-Modell noch immer

zwischen Land und Bund diskutiert und geprüft werden. Immerhin scheint - so zuverlässige Informationen der HNA - schon jetzt festzustehen, daß die Notfallspur viel teurer würde, als zunächst geplant. Weil sie in der Wasserschutzzone II errichtet werden müßte, wird es erforderlich, die Kiesbremse in eine Betonwanne zu betten, die eventuell auslaufende

Schadstoffe auffangen würde. Von bisher 1,2 Millionen klettern die Kosten für die Notfallspur dadurch auf 2,7 Millionen. Diese Gelder einzusparen und in die Finanzierung von Ostheim einfließen zu lassen, wird jetzt von Kreis und Straßenbauamt in die Diskussion eingebracht.

Melsungen Bürgermeister Dietzel mochte dazu gestern

noch keine klare Aussage machen: Oberstes Ziel der Stadt sei es, zunächst die Sicherheit auf der Gefällstrecke zu verbessern. Ob dies mit der Planung eines neuen Autobahnanschlusses Ostheim verknüpft werden könne, sei erst zu beantworten, wenn klare Zeitangaben auf dem Tisch lägen. „Zur Zeit gibt es einfach zu viele Unbekannte.“

Ein Mehr an Sicherheit verspricht sich Dietzel durch erste Maßnahmen, die bei einem Ortstermin am Mittwoch mit Landrat Hasheider als Verkehrsbehörde besprochen wurden (siehe Kasten). Sie seien sicherlich hilfreich und würden die gegenwärtige Situation verbessern. Ob sie auch ausgereicht hätten, den russischen Lastzug von seiner rasenden Talfahrt abzuhalten, sei allerdings fraglich. (tom)

Lkw-Limit: 50 km/h

Zur Entschärfung der Gefällstrecke sollen an ihrem Beginn optische Fahrbahnverengungen aus gelben Markierungsnägeln mit roten Signalfähnchen aufgestellt werden. Hier würde für Lkw 30 km/h, für Pkw 50 km/h als Tempolimit gelten. Auf

der gesamten Talstrecke dürften Lastwagen nicht schneller als 50 fahren, was durch ortsfeste Überwachungsanlagen kontrolliert werden soll. Offen ist noch, wer für die Messungen verantwortlich sein soll: Polizei oder Stadt. (tom)

HEUTE IM LOKALTEIL

Monatelange Mühe reich belohnt

ALTMORSCHEN ■ Mit fünf ausverkauften Vorstellungen und viel Applaus wurden die Sechstkläßler mit einer Version der „Die Zauberflöte“ belohnt. SEITE 10

Alle Linien und alle Preise

SCHWALM-EDER ■ Die neuen Fahrplanbücher für den Schwalm-Eder-Kreis und den Nordhessischen Verkehrsverbund sind jetzt da. SEITE 13

Sprache der Gesten dominiert

SPANGENBERG ■ Als erste Stadt im Kreisteil wird Spangenberg eine Partnerschaft mit einer polnischen Stadt eingehen. 14 Polen absolvierten ein Praktikum. SEITE 14

LOKALER SPORT

SEITE 15

Zeitplanung für das Gemeinschafts-Projekt

Nach dem jetzt vorliegenden Konzept soll das Projekt „Gewerbegebiet - Autobahnanschluß-Zubringer“ nach folgendem Zeitplan vorangetrieben werden: Bis zu den Sommerferien wird es in den Kommunen diskutiert, direkt nach der Sommerpause soll es der Planungsversammlung Nordhessen vorgelegt, sofort danach soll die Öffentlichkeit an dem Verfahren beteiligt werden.

Bis Ende 1996 soll das Vorhaben in die Regionale Raumordnungsplanung aufgenommen sein.

Unverzüglich nach einem Gespräch aller beteiligten Kommunen und des Kreises im Februar wollte das Kasseler Amt für Straßen- und Verkehrswesen Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium mit dem Ziel aufnehmen, die Voraussetzungen für die Umsetzung der neuen Verkehrskonzeption zu erreichen.

In Bonn freilich ist man bis heute lediglich in groben Zügen über das Vorhaben informiert, erfährt die HNA bei einer Anfrage im Bundesverkehrsmini-

sterium. Eine Sprecherin verwies darauf, daß dem Bund eine ganze Fülle von Anträgen auf zusätzliche Autobahnauffahrten vorlägen.

Der Bund würde dem Land Hessen eine bestimmte Summe für Straßenbaumaßnahmen zur Verfügung stellen. Die zu verplanen und nach der eigenen Dringlichkeitsliste auszugeben sei Sache des Landes Hessen.

Zeitvorgaben, ob und wann es zu einem Autobahnanschluß Ostheim komme, konnte die Sprecherin der Bundesbehörde nicht machen.

Kurt Kistner, Leiter des Ministerbüros von Hessen Wirtschaftsminister Klemm, äußerte sich eher vorsichtig, was die Finanzierung neuer Vorhaben angehe. Beispielhaft nannte er den Bau einer neuen Rheinbrücke bei Worms: Das Baurecht dafür liegt vor, beide beteiligten Länder sind sich einig, dem Bau steht - außer dem fehlenden Geld - nichts im Wege. Trotzdem, so Kistner, hat der Bund eine Förderung „nicht vor dem Jahr 2001“ in Aussicht gestellt. (tom)

Umweltdaten sprechen für Ostheim

Eine Gegenüberstellung der verkehrswirtschaftlichen und umweltrelevanten Daten des gegenwärtigen Zustandes und der Situation beim Bau der Variante Ostheim sprechen eindeutig für den neuen Autobahnanschluß. So würde nach einer Aufstellung des Kasseler Amtes für Straßen- und Verkehrswesen das Straßennetz von 106 auf 88 Kilometer schrumpfen, weil Straßen zurückgestuft, zurückgebaut oder ganz beseitigt werden könnten.

Die Gesamtfahrzeit beträgt zur Zeit 1189 Stunden, bei der Variante Ostheim wären es nur 915 Stunden. Die Kapazität des Straßennetzes würde durch Zubringer und neuen Anschluß von heute

30 462 Fahrzeugen auf 30 567 steigen, die Lärmemission von 2901 auf 2447 Dezibel je Stunde gerechnet auf das gesamte Straßennetz zurückgehen.

Die Kohlenstoff-Emissionen würden von heute 225 auf dann 182 Kilogramm pro Stunde sinken; steigen würden lediglich die Stickoxyde von 33 auf 34 Kilogramm pro Stunde.

Heute entstehen auf den betroffenen Straßen jährlich Unfallschäden in Höhe von 13,22 Millionen Mark. Beim Bau der Variante Ostheim würden sie, so die Prognose der Straßenplaner, auf 11,83 Millionen Mark im Jahr sinken. (tom)

SPD lädt heute zu Ortstermin

MALSFELD ■ Wer sich einmal vor Ort über die komplexen Veränderungen informieren möchte, die bei einem Autobahnanschluß Ostheim auf dem Hochland greifen könnten, kann sich heute um 15 Uhr am Malsfelder Bahnhof einfinden. Die SPD-Malsfeld lädt dann zu einem Spaziergang entlang der

möglichen Trassen ein. Ab 16 Uhr ist der Parkplatz zwischen Dagobertshausen und Ostheim ein weiterer Treffpunkt. Danach soll an der Ostheimer Grillhütte diskutiert werden. Dazu wurde auch Landrat Jürgen Hasheider eingeladen. (tom)



Melsunger Allgemeine

Ämtliches Verkündigungsorgan für den Schwalm-Eder-Kreis, die Städte Melsungen, Spangenberg, die Gemeinde Malsfeld sowie für das Amtsgericht Melsungen. Kasseler Straße 17, 34212 Melsungen, Postfach 210, 34202 Melsungen. Geschäftsstelle (Anzeigen, Abonnements): ☎ 0 56 61 / 70 57 - 11. Redaktion ☎ 0 56 61 / 70 57 - 14 Geschäftsanzeigen ☎ 0 56 61 / 70 57 - 13 Fax 0 56 61 / 63 10 Redaktion: Rainer Gießmann (Gesamtleitung), Redaktion Melsungen: Thomas Stier (verantwortlich), Redaktion Fritzlär: Reinhard Berger (verantwortlich), Redaktion Homberg: Gerd Müller (verantwortlich), Redaktion Schwalmstadt: Rainer Schmitt (verantwortlich), Sport: Ralf Ohm (Homberg).

HNA 26.7.96

Melsungen

AUTOBAHNZUBRINGER/GEWERBEGEBIET OSTHEIM

Bundes-FDP sagt Unterstützung zu

MELSUNGEN ■ Nachdem das Land Hessen und der Bund gemeinsam die Auffassung vertreten, daß die Errichtung einer Notfallspur am Autobahnzubringer Melsungen (B 253) nicht notwendig sei, unterstützt die FDP die Idee, die B 253 zur Landesstraße herabzustufen, um sie dann für LKW sperren zu können. Voraussetzung dafür wäre ein Autobahnanschluß Ostheim.

Der verkehrspolitische Sprecher der FDP Landtagsfraktion, Dieter Posch, hat sich in dieser Angelegenheit mit einem Schreiben an den Ministerpräsidenten gewandt, in dem er darum bittet, diese Idee zu realisieren. Er weist darauf hin, daß sie von Vertretern der SPD und FDP unterstützt und lediglich von den Grünen bekämpft werde.

Posch selbst habe sich inzwischen im Bonner Bundesverkehrsministerium und bei der Bundes-FDP für diese Lösungen stark gemacht, die aber im Bundesverkehrswegeplan noch anders vorgesehen seien. Die dort noch eingeplante Ortsumgehung Melsungen müsse durch den Autobahnzubringer

Ostheim ersetzt werden, was Posch auf dem kleinen Dienstwege bei seinem Besuch in Bonn als grundsätzlich denkbar signalisiert worden sei, besonders dann, wenn das Finanzierungsvolumen für beide Alternativen in etwa gleich sei. Das sei nach Angaben der Hessischen Straßenbauverwaltung der Fall, so Posch. Der Autobahnzubringer Ostheim würde zudem dazu führen, daß der dort vorhandene Containerbahnhof intensiver ausgenutzt würde.

In entsprechenden Schreiben an Dr. Gerhard und Dr. Solms habe Posch um deren Unterstützung gebeten, die diese mittlerweile in einem Antwortschreiben zugesichert hätten.

Der FDP-Kreisvorsitzende, Peter Klufmüller, kritisiert in einer Pressemitteilung die Freien Wähler (FWG) in Malsfeld, die im Kreistag der Ausweisung eines gemeinsamen Industriegebietes zugestimmt hätten, und nun „durch die Hintertür eines Bürgerbegehrens in Malsfeld versuchen, hiervon wieder Abstand zu nehmen“. Damit sei die FWG unglaubwürdig.

(tns)

LANDESENTWICKLUNGSPLAN 2000

„Zubringer hätte schon in den Entwurf gehört“

KREISTEIL MELSUNGEN ■ Kritik am Entwurf des Landesentwicklungsplanes 2000 äußerte der Malsfelder Kreisbeigeordnete Karl Mihm (CDU). Nachdem im Entwurf einige wichtige Dinge, wie beispielsweise der Zubringer zwischen B 83 und einem Autobahnanschluß beim geplanten Gewerbegebiet oder die Ortsumgehung Ostheim nicht von Beginn an vorgesehen gewesen seien, begrüßte es Mihm, daß dies nun nachträglich aufgenommen worden sei. Wie berichtet, hatte der Kreistag in seiner jüngsten Sitzung einige Ergänzungen zum Landesentwicklungsplan beschlossen.

Für den Kreisteil Melsungen wurde als vordringliche Maßnahme des Bedarfsplanes für den Bundesfernstraßenbau in Hessen der Zubringer zur A 7 bei Ostheim ergänzt. Außerdem

sei - unter anderem auf seine Initiative im Kreisausschuß hin - der Ausbau der B 83 zwischen Melsungen und Malsfeld im Bereich Sommerberg in der Stellungnahme des Kreises zum Entwurf ergänzt worden. Dieser Ausbau sei zur Beseitigung eines Unfallschwerpunktes dringend erforderlich, so Mihm. „Wenn ein Zubringer gebaut wird, kann diese Bundesstraße in der Form nicht bleiben.“

Wichtig sei auch, daß im Landesentwicklungsplan ein Interregio-Haltepunkt für Melsungen vorgesehen werde. Die Bartenwetterstadt als Mittelzentrum dürfe nicht nur Durchfahrstation sein, sondern die Interregio-Züge müßten zwischen Kassel und Bebra hier noch einmal stoppen. Mihm äußerte die Hoffnung, daß diese Vorschläge des Kreises in Wiesbaden Gehör finden. (l)