

# okoles

## GEWERBEGEBIET OSTHEIM

# Fläche rückt an die Autobahn

Bei der Finanzierung des neuen Autobahnzubringers nach Ostheim hat sich eine neue Chance eröffnet. Auch die mögliche Gewerbefläche wurde geändert. Die Parlamente sollen erneut beraten.

**KREISTEIL MELSUNGEN** ■ Zurück zu den Wurzeln, heißt beim Zweckverband Mittleres Fulda-tal, in dem sich fünf Kommunen des Kreistells Melsungen

**VON THOMAS STIER**

für die Schaffung eines gemeinsamen Gewerbegebietes bei Ostheim zusammengeschlossen haben. Die zuletzt dafür ins Auge gefasste Fläche beim Elfershäuser Kreuz wurde wieder zurückgestellt. Jetzt, so Zweckverbandsvorsitzender und Peilberger Bürgermeister Klaus Stiegel, werde wieder mit der Fläche direkt an der Autobahn gegenüber von Ostheim (siehe Zeichnung) geplant.

Noch gravierender sind die Veränderungen beim geplanten Autobahnzubringer von der B 83 zum möglichen neuen Autobahnanschluß Ostheim, bei dessen Finanzierung ein völlig neuer Weg beschritten werden soll. Durch die jüngsten Entwicklungen hat die Studie insgesamt grundlegend geändert, daß vermutlich neue Beratungen in den Parlamenten von Landtag, Spatenberg, Peilberg, Malsfeld und Morschen erforderlich werden.

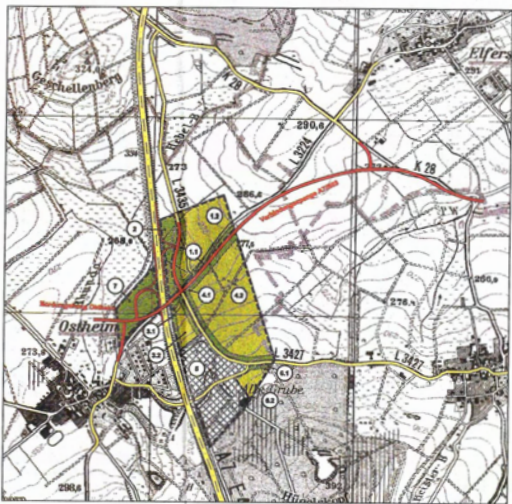
### Autobahn-Zubringer

Zum geplanten Autobahnzubringer: Dessen Finanzierung war bisher völlig offen, weil nicht feststand, wer die Kosten für zuständig fühlte. Der Bund hat lediglich zugesagt, die Kosten für den neuen Autobahnanschluß Ostheim zu übernehmen, der als Grundvoraussetzung für das Gewerbegebiet gilt.

Jetzt haben Wirtschaftsminister Klemm und das Landesamt für Straßenbau einen möglichen Finanzierungsvertrag ausgearbeitet. Der Kreis tritt als Träger auf, baut den Zubringer als Kreisstraße und bezahlt die Anschlüsse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), nach dem in der Regel die Kommunen zu 75 Prozent der Kosten zahlen werden.

Bei veranschlagten Kosten von 1,5 Millionen Mark (inklusive einer neuen Fuldräbrücke) würden für die Mitgliedskommunen des Zweckverbandes im günstigsten Fall 4,5 Millionen DM übrigbleiben, rechnet Zweckverbandssitz Stiegel und Ostheim-Bürgermeister Kobberling vor.

Wäre die Straße nach drei bis vier Jahren fertig, würde die zur Bundesstraße hochgestuft und in die Zuständigkeit des Bundes übergeben. Gleichzeitig



Direkt neben der Autobahn soll nach den Vorstellungen des Zweckverbandes Mittleres Fulda-tal das kleine Gewerbegebiet entstehen. Heiliggrün die für Anmietungen geeigneten Flächen, dunkelgrün nicht markierbare Sicherheitsstreifen, blau-grünert eine Fläche, die sich im Besitz des ADAC befindet und wo der Bau eines Verkehrsüberlaufes geplant vor. Unten rechts Dogbertshausen, rot ist ein Teilstück des geplanten Autobahnzubringers von der B 83 zu sehen. (Zeichnung: Gesellschaft für Kommunalbau Hessen)

Beihilfen fließen.

Die mögliche Gewerbefläche am Elfershäuser Kreuz ist bei Kassel Regierungspräsidenten auf wenig Geneigtheit gestrichelt, weil sie mit 38 Hektar einfach zu groß erschien. Darum hat sich der Zweckverband auf jene Fläche rückbesonnen, die ursprünglich einmal von der Gemeinde Malsfeld als Gewerbegebiet geplant war.

Direkt an der Nordfahrbahn der Autobahn ist hier eine Gesamtläche von 26,5 Hektar ausgewiesen, von der 20,5 Hektar zur Gewerbeannektung genutzt werden können. Dies würde für den Anfang reichen, zumal bei Bedarf in Richtung Elfershausen weitere Flächen bereitgestellt werden könnten.

Das mögliche Gewerbefläche am Elfershäuser Kreuz ist bei Kassel Regierungspräsidenten auf wenig Geneigtheit gestrichelt, weil sie mit 38 Hektar einfach zu groß erschien. Darum hat sich der Zweckverband auf jene Fläche rückbesonnen, die ursprünglich einmal von der Gemeinde Malsfeld als Gewerbegebiet geplant war.

Direkt an der Nordfahrbahn der Autobahn ist hier eine Gesamtläche von 26,5 Hektar ausgewiesen, von der 20,5 Hektar zur Gewerbeannektung genutzt werden können. Dies würde für den Anfang reichen, zumal bei Bedarf in Richtung Elfershausen weitere Flächen bereitgestellt werden könnten.

### Mehrere Vorteile

Dieser Bereich hat gegenüber dem anderen einen entscheidenden Vorteil: Er ist bereits im Regionalen Raumordnungsplan für Industrieannektung ausgewiesen. Und die Fläche ist durch zwei Landesstraßen schon jetzt relativ gut erreichbar, was die Kosten für die innere Erschließung senken würde. Auch Kanal- und Wasserleitungen wären hier billiger zu

bauen als am Elfershäuser Kreuz.

Konkrete Zahlen, was die Erschließungskosten würde, werden laut Stiegel zur Zeit gerade erarbeitet, dürften sich etwa zwischen 12 und 13 Millionen Mark bewegen. Ziel des Zweckverbandes ist es, die Erschließungskosten über den Grundstücksverkauf zu finanzieren. Als konkurrenzfähiger: Preis würden 60 bis 65 Mark pro Quadratmeter angesehen. Stiegel:

„Wenn das klappt, bleiben für die Kommunen des Zweckverbandes 6,5 Millionen Mark für den Straßenbau zu finanzieren.“ Nachdem früher „astronomische Kosten“ von 74 Millionen Mark genannt worden seien, könnte man jetzt mit greifbaren Zahlen hantieren: „Stiegel: „Endlich gibt es eine realistische Grundlage. Ich glaube, wir sind dem gemeinsamen Gewerbegebiet ein ganzes Stück näher gekommen.“

Die für gestern geplante Versammlung des Zweckverbandes wurde abgesagt und auf Mittwoch, 25. November, 19 Uhr, im Malsfelder Rathaus verschoben. Bis dahin, so hoffen Stiegel und Kobberling, sollten die Stellungnahmen der einzelnen Parlamente vorliegen.

### HEUTE IM LOKALTEIL

## Das strahlende Licht des Südens

**MELSUNGEN** ■ Mit einem Klavierstreifen eröffnete der Maler e. Oso, der Bar, seine Ausstellung „Visuale Kunst“. Zur Vernissage im Rathausläufe kamen Freunde, die er vor 30 Jahren zuletzt gesehen hatte. SEITE 10

## Wohlgemut 100 Tage im Amt

**MORSCHEN** ■ Gestern hätte Morschens neuer Bürgermeister Herbert Wohlgemut die ersten 100 Tage in dem Chefesamt im Rathaus hinter sich. Die HNA nimmt dies zum Anlaß für eine kleine Bilanz. SEITE 11

## Über Parteigrenzen hinaus

**GUXHAHN** ■ Vor 50 Jahren ging in Guxhahn aus der Liberal-demokratischen Partei (LDP) die Gemeinschaftsliste hervor. Am Sonntag wird dieses Jubiläum in der Gaststätte Zur Breitenau gefeiert. SEITE 12

### LOKALER SPORT

SEITEN 14, 29 UND 30

### KOMMENTAR

## Gleichung mit vielen Unbekannten

Auch nach den jüngsten Veränderungen beim Gewerbegebiet Ostheim bleibt das ganze Vorhaben ein Rechenrätsel mit vielen Unbekannten. Etwa: Funktioniert der Trick, eine Kreisstraße zu bauen und zu finanzieren, um sie dann gleich zur Bundesstraße zu machen? Und: Wie hoch ist eine Forderung für Autobahnzubringer „bis zu 75 Prozent“ wirklich und wer zahlt wann? Von den Problemen einer Trassenplanung samt Fuldräbrücke und möglichen Widersprüchen aus Malsfeld und dem Hochland ganz zu schweigen.

Eine gesunde Portion Optimismus ist auch nötig, um die Erschließungskosten des Gewerbegebietes durch Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf auf Null zu rechnen. Innenhin: Wäre man nicht davon überzeugt, das Gebiet gewinnbringend vermarkten zu können, könnte man auch gleich die Finger davon lassen.

Es ist halt schwierig, daß

das gemeinsame Gewerbegebiet nur als fest vereinbartes Gesamtpaket Sinn macht und nicht in Einzelteile zerlegt werden kann. Erfolgreich kann es nur sein mit einem eigenen Autobahnanschluß vor der Haustür und einer leistungsfähigen Abbindung an die B 83 und den Containerbahnhof Malsfeld.

Die Diskussion über wie hoch bei kaum einem anderen Projekt. Doch auch die damit verbundenen Chancen sind so groß, daß sie jede Austrennung lohnen. Die jetzt beschlossenen Veränderungen rücken das ganze Vorhaben erstmals in eine vorstellbare Größenordnung, wenn die Kommunen für den Ausbau von 74 Millionen Mark, die niemand hätte aufbringen können.

Wichtig wäre jetzt, daß die fünf verbleibenden Kommunen bei der Falsche bleiben. Springt nur eine von noch stehenden Zug, darf das ganze Projekt getrost als Abstiegsgeiles geschrieben werden.

Thomas Stier

## HNA Melsungen Allgemeine

Anliegendes Verändlungsorgan für den Schwann-Eder-Kreis, die Städte Melsungen, Spatenberg, Dogbertshausen, Malsfeld sowie 12 der Amtsgemeinschaften Melsungen, Kasserler Straße 17, 34212 Melsungen  
 Geschäftszeiten: (Anzeigen, Abbestellungen) Mo 08:00 - 18:00  
 Geschäftszeiten: Mo 09:00/10:00 - 18:00, Di 09:00/10:00 - 18:00  
 Redaktion Mo 09:00/10:00 - 14:00, Fax Redaktion 0561/7002-22  
 Postfach 1000, 34201 Pöhlitz (Melsungen), Postleitzahl: 34201 Pöhlitz (Melsungen)  
 Anzeigen, Redaktion: Bernhard Berger (verantwortlich), Thomas Stier (verantwortlich), Redaktion: Stefan Schmalz (verantwortlich), Stefan Schmalz (verantwortlich)  
 Sport: Ralf Ott (Homburg), E-Mail: melsungen@hna.de

# Zunächst Konzept für Straßen-Klassifizierung

Was wird bei Verwirklichung des Gewerbegebietes Ostheim Gemeinde- und Kreis-, was Landes- oder Bundesstraße? Dazu sollen Land und Kreis jetzt zunächst ein Konzept erarbeiten.

**MELSUNGEN** ■ Bevor es mit der Planung für ein gemeinsames Gewerbegebiet von Melsungen, Felsberg, Spangenberg, Morschen und Malsfeld bei Ostheim weitergeht, muß zunächst ein Auf- und Abstufungskonzept für die Straßen im Einzugsgebiet der geplanten Gewerbefläche erarbeitet werden. Damit soll geregelt werden, welche Teile des Straßennetzes dort nach einer möglichen Schaffung der Industriefläche zu Gemeinde-, Kreis-, Landes- oder Bundesstraße werden.

Dies ist das Ergebnis eines Gespräches mit Wirtschaftsminister Lothar Klemm, zu dem Landrat Jürgen Hasheider sowie die Bürgermeister Karl-Heinz Dietzel (Melsungen), Klaus Stiegel (Felsberg), Herbert Vaupel (Malsfeld), Herbert

Wohlgemuth (Morschen) und Hans-Jürgen Köbberling (Spangenberg) am Mittwoch nach Wiesbaden gefahren waren. Begleitet wurden sie vom Geschäftsführer des Zweckverbandes Mittleres Fuldata, Kurt Stöhr.

Vor dem Haupt- und Finanzausschuß berichtete Dietzel am Mittwoch abend über das Ergebnis des Gespräches. Danach müssen sich zunächst Land und Kreis über die erforderlichen Auf- und Abstufungen der Straßen in bestimmte Kategorien abstimmen, was etwa bis Ende Februar 1999 dauern dürfte. Bis dahin sollten im Hinblick auf das Gewerbegebiet keine weiteren Planungen erfolgen.

## Beratungen verschoben

Folgerichtig, so Dietzel vor dem Ausschuß, würde das Thema auch erst ab März in den Parlamenten neu behandelt, würde die für den 25. November geplante Versammlung des Zweckverbandes Mittleres Fuldata auf die Zeit danach verschoben.

(tom)

## STRASSEN

# Gemeinde will Baulast übernehmen

**MALSFELD** ■ Als vorbereitende Arbeit für das interkommunale Gewerbegebiet Mittleres Fulda-tal will die Gemeinde Malsfeld Straßen in ihre eigene Baulast übernehmen, die bisher dem Kreis oder dem Land oblagen. Konkret geht es um knapp acht-einhalb Kilometer Straßen in vier unterschiedlichen Abschnitten.

Damit soll der Weg frei gemacht werden für den Ausbau eines Zubringers von der B 83 zur A7. Der ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähig - allerdings nur, wenn das Straßennetz in der Baulast der Gemeinde steht. Am Donnerstag muß das Malsfelder Parlament darüber ent-

scheiden, ob sie dem Vorschlag des Gemeindevorstandes in dieser Sache folgt. Die Gemeindevertretung trifft sich um 19 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses. Die Sitzung ist öffentlich.

Außerdem geht es um die Verabschiedung des Investitionsprogrammes bis 2002 und einen Beschluß über den in der vergangenen Sitzung vorgelegten Haushaltsplan für 1999. Weiterhin ist die Gemeinde aufgefordert, eine Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplanes Nordhessen abzugeben. Und als fünfter Punkt steht die Verabschiedung der neuen Hundesteuersatzung auf der Tagesordnung.

# Nur SPD für Umstufung

# Zwei Orte Zentrum

Nur mit den Stimmen der SPD wurden drei Straßenabschnitte im Gebiet der Gemeinde Malsfeld zu Gemeindestraßen zurückgestuft.

**MALSFELD** ■ Das müsse man sich nur einmal vorstellen: Man plane einen Autobahnzubringer, der wichtiger sein werde als der Melsunger es jetzt ist, weil er zusätzlich den Morschener/Spangenberg Raum und das Gewerbegebiet anschließen werde, „aber weil die Zuschüsse nicht fließen, deklariert man die Straße als kommunale Zubringerstraße und erhofft sich Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“. Dr. Johannes Heyn unterstrich am Donnerstag im Malsfelder Parlament seine Worte mit einem Kopfschütteln.

Der Sprecher der Gemeinschaftsliste Hochland-Fuldatal sprach von einem „fragwürdigem Verfahren“ und in Zusammenhang mit den erwarteten Unterhaltungskosten des Autobahnzubringers von einem „ungedeckten Scheck“. Mit der „lapidaren Erläuterung“ in der Beschlußvorlage für die Volksvertreter wollte er sich nicht zufrieden geben. Darin heißt es: „Die hierdurch der Gemeinde

Malsfeld entstehenden zusätzlichen Kosten hinsichtlich Unterhaltung bzw. Ausbau sind durch einen später zu schließenden Interessenausgleichsvertrag zwischen den Beitrittskommunen des Zweckverbandes zu regeln.“

Heyn wehrte sich dagegen, sich die Fakten zurechtzubiegen durch eine Abstufung der insgesamt 4,23 Kilometer Strecke, die bislang Kreis- oder Landesstraßen waren. Es sei schlechter Stil, Gesetze nach möglichen Schwachstellen und Schlupflöchern abzuklopfen. Die Kommune müsse Vorbild sein. Fazit der GL: Das Vorgehen sei unsolid. Heyn: „Ich persönlich halte es schlicht für unmoralisch.“

## „Abwarten“

In die gleiche Kerbe schlug für die Christdemokraten Hilmar Dobslaw. Den Autobahnzubringer wolle man nur deshalb, „weil Melsungen eine Entlastung braucht“. Weil's aber keinen ausreichenden Grund für den Bau einer solchen Straße gegeben habe, habe man das Gewerbegebiet eronnen. „Eine intelligente Gemeinde wie Körle“ habe das frühzeitig gemerkt. Auch Morschen bekomme mittlerweile kalte Füße. Er appell-

ierte, abzuwarten. Wenn Melsungen das größte Interesse am Bau des Zubringers habe, müsse die Nachbarstadt schon heute sagen: „Jawohl, wir finanzieren das mit.“

Heftigen Widerspruch rief diese Darstellung bei Bürgermeister Herbert Vaupel hervor. Er erkenne das Argument nicht an, daß nur das Melsunger Problem gelöst werden solle. Denn: „Nur durch diese Maßnahme erhält der Ortsteil Ostheim die Ortsumgehung.“ Außerdem trage der Zubringer dem Naturschutz Rechnung: „Wir verlagern das Ganze aus dem Fuldatal auf den Berg.“ Die Straßenabstufung sei ein „wichtiger Mosaikstein, den die Gemeinde Malsfeld zu erbringen hat.“

Auch Roland Albrecht, Sozialdemokrat wie Vaupel, pries die Herabstufung an. „Die Finanzierung für unsere Gemeindegasse ist erheblich günstiger als alles, was wir bisher gehört haben. Wir kriegen alles, was wir wollen.“

Argumente, von denen sich die Opposition nicht beeindruckt ließ. Als es zur Abstimmung kam, hoben nur die SPD-Gemeindevertreter ihre Hand, die GL stimmte geschlossen gegen die Abstufung, die CDU votierte gespalten: zwei Nein-Stimmen, zwei Enthaltungen. (l)

**MALSFELD** ■ „Die Gemeinde begrüßt ausdrücklich die Ausweisung der Gewerbefläche als Bestand im Bereich Ostheim...“ Dieser Formulierung folgten am Donnerstag nur die Parlamentarier von SPD und CDU. Die Gemeinschaftsliste Hochland-Fuldatal stimmte gegen die Aufnahme dieses Textes in den Regionalplan Nordhessen.

Umstritten war auch, ob neben Malsfeld auch Beiseförth als zentraler Ortsteil ausgewiesen werden sollte. Die SPD hatte das vorgeschlagen und setzte es dann trotz einer Gegenstimme aus der eigenen Fraktion und fünf Enthaltungen durch.

Umstritten war auch, welche Flächen für eine Windenergienutzung ausgewiesen werden sollten. Erst im November habe man eine Fläche im Hochland für diesen Zweck ausgewiesen, dabei solle man bleiben, argumentierte SPD-Fraktionsvorsitzender Weber. Auf Initiative der SPD sollen nun die ursprünglich vorgesehenen Flächen bei Sipperhausen, Dagoberthausen und Elfershausen gestrichen werden. Bei zwei Gegenstimmen und drei Enthaltungen aus den Reihen der Opposition wurde diese Entscheidung verabschiedet.





Vorbei an Dagobertshausen wird die neue Kreisstraße zwischen Malsfeld (rechts im Bild) und Elfershausen (links) verlaufen, die als Autobahnzubringer eine Verbindung zwischen der Bundesstraße B 83 und dem Hochland darstellt. Mittels einer Überführung muß die Kreisstraße 135 zwischen Elfershausen und der Kerngemeinde überquert werden. (Foto: Zweckverband)

## STRASSENBAU

# „Kein St. Florians-Prinzip“

Bindeglied zwischen dem geplanten Interkommunalen Gewerbegebiet Ostheim und der Bundesstraße 83 wird eine neue Kreisstraße, die zwischen Malsfeld und Elfershausen verläuft. Wo genau, dazu wurden drei mögliche Varianten vorgestellt.

**MALSFELD** ■ Ganze drei Besucher nutzten am Dienstag die öffentliche Sitzung des Malsfelder Ortsbeirates, um sich in einer ersten Vorinformation über

**VON ALEXANDRA LACHE-ELSEN**

die Varianten des Trassenverlaufs des geplanten Autobahnzubringers von Ostheim zur B 83 zu informieren.

„Wir stehen ganz am Anfang“, betonte Klaus Fleischhauer, Geologe bei der mit der Planung beauftragten Ingenieurgesellschaft, gegenüber den Malsfelder Ortsbeiräten.

Drei mögliche Trassenverläufe wurden in dieser Vorinformation anhand von Plänen vorgestellt.

### Verkehrslärm

Variante 1 gehe dicht an die Ortslage heran, erläuterte Roland Grebe, Mitarbeiter der Ingenieurgesellschaft. An der engsten Stelle betrage der Abstand zu Malsfeld etwa 150 Meter. Weil von dort aus der entstehende Verkehrslärm in Malsfeld deutlich zu hören, die Kanonenbahntrasse und der Bauhof im Wege wären und auch der Bachlauf „Wolfersgraben“ berührt würde, „können wir diese Variante vergessen“.

Ein „einigermaßen erträglicher Verkehrslärm“ sei von der Variante 2 zu erwarten, die in 450 Meter Entfernung an Malsfeld vorbeiführen würde. „Dies ist die umweltverträglichste Variante“, sprach sich Grewe dafür aus. Diese sei auch die kürzeste Variante.

Ein gewaltiger Kostenfaktor sei eine Brücke über den

Strauchgraben, dennoch orientiere sich die zweite Variante besser an der topografischen Lage, hier seien relativ wenig geschützte Landschaftsbereiche und Biotope betroffen.

### Viele Einschnitte

Als sehr konfliktbeladen, was Natur- und Wasserschutz betreffe, bezeichnete Grebe die Variante 3, die mit ihrem sehr geraden Verlauf viele Einschnitte in die Landschaft erfordere. Dabei handele es sich um einen Verlauf, der Elfershausen am nächsten und damit am weitesten von Malsfeld entfernt liege.

„Wir gehen davon aus, daß die Malsfelder nicht das St. Florians-Prinzip verfolgen“, sagte Bürgermeister Herbert Vaupel.

### Von weitem sichtbar

Die Variante 3 verlaufe zwar am weitesten entfernt von Malsfeld, wäre aber mit vielen Nachteilen verbunden, so Grebe. Nachdem dieser Verlauf

nicht in einem Einschnitt liege, würde diese Trasse von weitem einsehbar sein, auch der Verkehrslärm würde aufgrund der Lage in beiden Ortsteilen zu hören sein. Es sei ein Trugschluß zu glauben, die am weitesten entfernte Trasse sei für die Malsfelder in Sachen Verkehrslärm die leiseste.

„Es gibt keine Überführungen, nur Unterführungen“, sagte er im Hinblick auf die Überquerung der K 135, der kürzesten Verbindung zwischen dem Ortsteil Elfershausen und der Kerngemeinde Malsfeld.

### Bürger einbeziehen

Noch gilt es, informierte Kurt Stöhr, Geschäftsführer des „Zweckverbandes Gewerbegebiet Mittleres Fuldaal“, Anregungen und Bedenken aller Träger öffentlicher Belange – 39 an der Zahl – zu hören. Bei diesem Verfahren sei der Zweckverband bestrebt, den Bürgern möglichst viele Planungsschritte näherzubringen.



# „Zubringer muss möglichst weit weg“

**MALSFELD** ■ Die Zubringerstraße von der B 83 zum geplanten Autobahnanschluss bei Ostheim müsse möglichst weit weg von der Ortslage Malsfeld gebaut werden. Darüber waren sich die Mitglieder des SPD-Ortsvereins in der Jahreshauptversammlung einig. „Alle erdenklichen Lärmschutzmaßnahmen“ sollten vorgesehen werden, sagt ein einstimmiger Beschluss.

Herbert Vaupel, Vorsitzender der Malsfelder Sozialdemokraten, berichtete, dass nach der jetzigen Planung eine erhebliche Verbesserung gegenüber der ersten Variante aus dem Jahr 1996 erreicht worden sei. Die SPD-Mitglieder sprachen sich für eine Anbindung der Ortslage Malsfeld in Richtung Elfershausen aus. Sobald die ersten Arbeitsentwürfe vorliegen, solle eine Bürgerinformation erfolgen, kündigte Vaupel an.

## Vaupel wieder gewählt

Er wurde in der Versammlung einstimmig in seinem Amt als Vorsitzender bestätigt. Ebenfalls einstimmig wurden die folgenden Vorstandsmitglieder gewählt: 2. Vorsitzender Manfred Schmelz, Schriftführer Stefan Kröger, Kassiererinnen Erdmute Schirmer, Beisitzer Gunda und Werner Maurer, Heinz Schneider und Kurt Stöhr. Zum Vorstand gehören kraft Amtes die

AsF-Vorsitzende Regina Dittmar und SPD-Gemeindevorstandsvorsitzender Karl-Heinz Waskönig.

Zu Gast war der Landtagsabgeordnete Günter Rudolph, der über das neue hessische Kommunalwahlrecht referierte. Für 40-jährige Mitgliedschaft in der SPD wurde Kurt Stöhr ausgezeichnet. Seit 25 Jahren treue Sozialdemokraten sind: Johannes Hoos, Bernd Dittersdorf und Helmut Wingerter.

Der Termin fürs Sommerfest der SPD steht bereits fest: Geleitet werden soll am 13. August. Gesellige Termine hatte es auch im vergangenen Jahr gegeben. Außerdem kümmerten sich die SPD-Mitglieder um den Spielplatz am Malsfelder Dorfgemeinschaftshaus. Die Investitionen, die später ihren Niederschlag im gemeindlichen Haushalt fanden, seien zuvor im Ortsverein diskutiert worden, heißt es in einer Pressemitteilung. Das gelte auch für die anstehenden Projekte Bauhoferweiterung, Kanalverlegung Stettiner Straße, Ausbau Industriestraße und neue Fenster im DGH.

Positiv bewertet wurde schließlich auch die politische Arbeit. Bei der Landtagswahl sei sowohl bei den Erst- als auch bei den Zweitstimmen die Zahl der Wählerstimmen in Malsfeld geringfügig gestiegen, freute sich Vaupel. (l)

GEWERBEGEBIET OSTHEIM

# Zubringerstraße: Zwei Varianten zur Diskussion

Die neue Zubringerstraße von der B 83 beim Gut Fahre zum geplanten Autobahnanschluss bei Ostheim ist wichtige Voraussetzung fürs Gewerbegebiet. Zwei Varianten stehen zur Diskussion.

**MALSFELD** ■ Von drei angelegten Trassenführungen für den neuen Autobahn-Zubringer von der B 83 nach Ostheim ist letztlich eine übrig geblieben. Die allerdings in zwei Varianten, die gestern dem Vorstand des Zweckverbandes Mittleres Fulda-tal vorgestellt wurden.

Am Mittwoch nächster Woche, 7. Juni, wird sich der Ortsbeirat von Elfershausen in öffentlicher Sitzung ab 19.30 Uhr im Dorfgemeinschaftshaus mit den Plänen befassen.

Die jetzt zur Diskussion stehende Streckenführung der Straße (siehe nebenstehende Karte) erläuterte Malsfeld-Bürgermeister Herbert Vaupel der HfA. Sie beginnt am Fuße des Sommerberges der B 83 am Anwesen des Gut Fahre und verläuft zunächst auf dem ehemaligen Schienenstrang der alten Kanonenbahn.

## 15 Meter tiefe Einschnitte

An der Fulda angekommen, bieten sich zwei Möglichkeiten. Die Variante 2 soll den Fluss, die daneben verlaufende Kreisstraße und die Bahnlinie Melsungen-Malsfeld in einem Zug überspannen und dann in einer Entfernung von rund 600 Metern zu den nächsten Malsfelder Häusern verlaufen. Die Trasse führt durch Senken und bis zu 15 Meter tiefe Einschnitte oberhalb des Clausbach-Brunnens entlang bis zum Strauchgraben.

Bei dieser Lösung würde zwar das Wasserschutzgebiet am Clausbach-Brunnen verschont. Gleichzeitig aber müsste durch entsprechende bauliche Maßnahmen verhindert werden, dass Regenwasser von der Fahrbahn ins Schutzgebiet läuft.

Bei der Variante 2 a, bei der die Brücke näher an der alten Kanonenbahnbrücke liegt, müssten Fulda, Straße und Bahnlinie mit zwei neuen Brücken überwinden werden. Dazu aber wäre die Aufschüttung eines Damms auf der Malsfelder Fluss-Seite notwendig. Das hält Vaupel für problematisch, weil die Rämpe im Anwesen Schutzgebiet und der Hochwasserfläche aufgeschüttet werden müsste, wogegen sich bereits die Naturschutzbehörden ausgesprochen haben.

Die Trasse 2 a verläufe zudem nur rund 350 Meter von den Häusern entfernt unterhalb des Clausbach-Brunnens (Wasserschutz 1). Am Strauchgraben treffen beide Varianten wieder aufeinander.

Bei beiden Möglichkeiten würde die Zubringerstraße im Bereich Malsfeld teilweise in bis zu 15 Meter tiefe Einschnit-

ten verlaufen, um die Lärmbelastung für die Nachbarn so niedrig wie möglich zu machen. Beim Aushub der Einschnitte dürften rund 200 000 Kubikmeter Boden anfallen.

Vom Strauchgraben bis zur Autobahn nach Ostheim wäre der Verlauf der Straße ziemlich genau in der Mitte zwischen Elfershausen und Dagobertshausen unstrittig, meinte Vaupel.

Geplant wurde bisher aber nur bis an den Rand des geplanten neuen Gewerbegebietes an der A7. Eine hier weitere Überlegungen angestellt werden können, muss das Land zunächst seine Untersuchungen abschließen, ob für die Umgehung von Ostheim eine neue Autobahnbrücke gebaut werden kann, oder die bereits stehende genutzt werden muss. Vaupel rechnet damit, dass Verkehrsminister Dieter Posch das Ergebnis der noch laufenden Untersuchungen noch im Juni vorstellen wird.

## Anbindung Elfershausen

Offen ist auch noch die Anbindung von Elfershausen an die neue Straße. Weil die Einmündung wegen der besseren Übersichtlichkeit im rechten Winkel erfolgen muss, wird die Wegführung vom Elfershäuser Kreuz etwas zurück zum Zubringer erfolgen. Der Anschluss von Dagobertshausen dagegen ist unproblematisch.

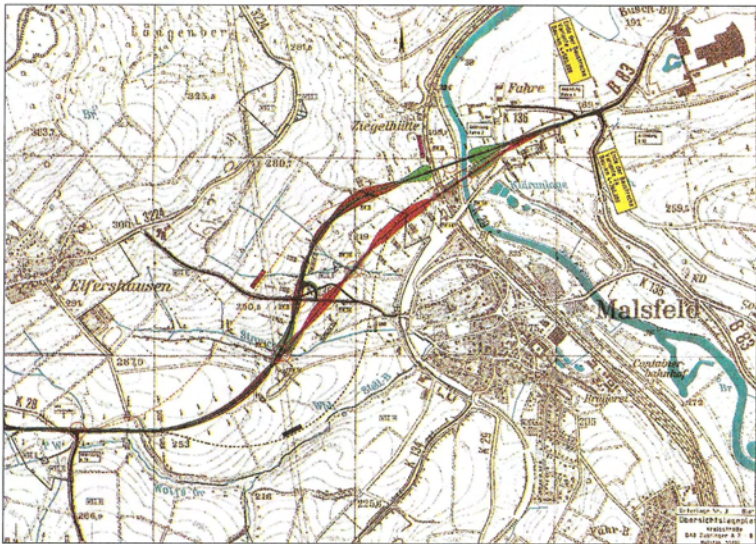
Die Straße zwischen Elfershausen und Malsfeld würde auf einer Brücke über den Zubringer verlaufen. Dort würde auch die Anschluss-Stelle für die Autofahrer aus Malsfeld gebaut.

Kalkuliert ist der Zubringer mit rund 20 Millionen Mark. Ob die reichen werden, kann erst nach Abschluss der Planung herausgefunden werden. Die Straße wird vom Zweckverband und dem Kasseler Amt für Straßen und Verkehrswesen geplant. Bauträger wird der Schwalm-Eder-Kreis sein, weil nur er Behörden aus dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz erhalten kann. Aus diesem Topf sollen 80 Prozent der Kosten bestreiten werden. Die restlichen 20 Prozent sind von den Mitgliedskommunen des Zweckverbandes, von Melsungen, Malsfeld, Spangenberg, Felberg und Morschen aufzubringen.

## Bürgerversammlung

Die neuen Pläne sollen in Kürze bei einer Bürgerversammlung in Malsfeld im Detail vorgestellt und erläutert werden, kündigte Bürgermeister Vaupel an. Das Malsfelder Parlament wird sich in seiner ersten Sitzung nach der Sommerpause am 24. August damit beschäftigen und dann möglicherweise schon über die erforderlichen Änderungen des Flächennutzungsplanes beschließen. Vaupel: „Alle Fakten liegen bis dahin auf dem Tisch. Dann muss eine Entscheidung...

(tom)



Zwei Varianten für den Zubringer stehen im Bereich Malsfeld zur Diskussion: Beide beginnen unterhalb des Sommerberges an der B 83 beim Abzweig zum Gut Fahre, teilen sich aber zu zwei unterschiedlichen Brückenschlägen über Fulda, Kreisstraße und Bahnlinie, um dann am Strauchgraben wieder zusammenzutreffen. Vorteil der Variante 2 gegenüber 2a: Sie verläuft deutlich weiter entfernt von der Malsfelder Wohnbebauung.



Trassenverlauf der Variante 2: Die Straße (grüne Linie hinten) würde hier deutlich weiter entfernt von den Malsfelder Wohnhäusern verlaufen, oberhalb des Wasserschutzgebietes mit dem Brunnenhäuschen. Die Trasse erschwimmt hinter Bäumen und in Senken und ist auf dem Computerbild nur mit feinen grünen Linien markiert.



Auf dem Computerbild der Variante 2a sieht man die Trasse des Autobahnzubringers (grün), die unterhalb des Clausbach-Brunnens verläuft. Die dunkelgrünen Abschnitte verlaufen in Senken und sind nicht zu sehen.



HNA  
24.11.  
2006

Da soll sie hin, die neue Autobahn-Abfahrt Ostheim, von der die Bürgerinitiative große Belastungen befürchtet. Eine Untersuchung zeigt auf, mit welchen Verkehrsströmen beim Bau der Straßen zur Erschließung des Gewerbegebietes zu rechnen ist. (Foto: Stier)



## VERKEHRS-UNTERSUCHUNG

# 11 000 Fahrzeuge auf Kreisel

Welche Auswirkungen würden die Straßenbauten fürs neue Gewerbegebiet auf die überregionalen Verkehrsströme haben? Diese Frage beantwortet ein Gutachten, das vom Zweckverband in Auftrag gegeben wurde.

**KREISTEIL MELSUNGEN** ■ Würden Autobahnabfahrt, Zubringer und Umgehungsstraße Ostheim gebaut, würden im Jahr 2015 täglich rund 11 000 Fahrzeuge, davon 1100 Lastwagen, über den neuen Kreisel bei Ostheim rollen. Gleichzeitig würde der Verkehr im Dorf von heute 3500 Autos auf nur noch 300 am Tag sinken.

## Heise: Kaum Querverkehr durch neuen Zubringer

Auf dem neuen Autobahnzubringer von der B 83 zum Hochland würden täglich zwischen 10 000 und 12 000 Fahrzeuge unterwegs sein, davon bis zu 1700 Lastwagen, prognostiziert die Studie.

Dabei erwarten die Planer nur einen geringen Querverkehr von der neuen Autobahn 44 Kassel-Eisenach über die B 487 bei Spangenberg zur neuen Auffahrt Ostheim auf die A 7. Heise: „Wir rechnen mit höchstens 500 Fahrzeugen, die hier zusätzlich am Tag fahren werden.“ Die B 487 dürfte dann von rund 8500 Fahrzeugen genutzt werden.

Eine deutliche Entlastung würden Zubringer und Anschluss Ostheim für den Melsunger Autobahnzubringer auf der B 253 bringen. Dort sind heute bis zu 13 000 Fahrzeuge unter-

Diese und viele andere Zahlen liefert eine Untersuchung, die vom Kasseler Amt für Straßen- und Verkehrswesen im Auftrag des Zweckverbandes Mittleres Fuldatal vorgenommen wurden. Damit sollte vorhergesagt werden, wie sich das geplante Gewerbegebiet Ostheim und die damit verbundenen Straßenbauten auf den Straßenverkehr auswirken werden. Gezählt wurde der Verkehr im vergangenen Jahr, die Prognose richtet sich auf das Jahr 2015.

Das Fazit der Studie fasste Wulf Heise gestern gegenüber der HNA so zusammen: „Durch den neuen Autobahnanschluss Ostheim gibt es ein höheres Verkehrsaufkommen, es wird aber eine moderate Steigerung. Es wird keine Blechlawinen oder

wegs. Nach den Straßenbauten fürs Gewerbegebiet Ostheim wären es nur noch rund 10 000. Noch stärker wäre der Rückgang beim Schwerverkehr. Hei-

## Nur geringe Entlastung in Melsungen

Der Bau eines neuen Autobahn-Anschlusses bei Ostheim würde auf der Nürnberger Straße in Melsungen nur minimale Entlastungen bringen. „Das wird enttäuschend wenig“, meinte Wulf Heise vom Kasseler Amt.

Die Zahl der Fahrzeuge würde um höchstens 4000 sinken, eventuell der Lkw-Anteil etwas mehr. Heise: „Die B 83 stellt hier nun mal die Einfallstraße für das Mittelzen-

trium Melsungen dar, der starke Ziel- und Quellverkehr bleibt.“

Beim Bau von Zubringer und Autobahnanschluss Ostheim und gleichzeitiger Abstufung des Melsunger Autobahn-Zubringers über die B 253 in Melsungen könnte bestenfalls erreicht werden, dass im Jahr 2015 auf der Nürnberger Straße das gleiche Verkehrsaufkommen herrscht wie heute. (tom)

## Zuwachs in jedem Fall

Danach sind derzeit auf der Landesstraße zwischen Obermelsungen und Ostheim täglich zwischen 3000 und 4000 Autos unterwegs. Ohne irgendwelche Straßenbauten - die sogenannte „Null-Lösung“ - werden es im Jahr 2015 etwa 5000 bis 6000 sein.

Dies resultiert aus dem allgemeinen Verkehrszuwachs der in den nächsten 15 Jahren erwartet wird und der bei Pkw

rund 15 Prozent, bei Lkw rund 20 Prozent betragen soll.

Auf der Ortsdurchfahrt Ostheim werden derzeit 3500 Fahrzeuge täglich gezählt, davon rund zehn Prozent Lastwagen. Bei der Null-Lösung wären es in 15 Jahren etwa 4000. Würden die neuen Straßen und der Autobahnanschluss gebaut, wären auf der Nordumgehung Ostheim täglich 5500 Fahrzeuge unterwegs, im Dorf selbst nur noch 300.

In Richtung Homberg, wo eine neue Stadtumgehung gebaut wird, fahren von Ostheim auf der Landesstraße heute 2400 Autos täglich. Ohne neue Straßen für das Gewerbegebiet würde diese Zahl auf 3000 ansteigen, mit neuem Zubringer und Autobahnanschluss auf 4000.

die Nordumgehung von Ostheim. Bei dieser Zahl sei auch der neue Autohof an der Autobahn berücksichtigt, der laut Prognose täglich von rund 1500 Fahrzeugen angesteuert würde.

Die Lärmbelastung, die von dem neuen Kreisel für Ostheim ausgehen würde, solle nicht überschätzt werden, meinte Heise. Ein bis zu sieben Meter hoher Erdwall würde die Ortslage weitgehend vom Geschehen auf dem Kreisel abschirmen, so dass laut Berechnungen sämtliche Lärmschutz-Grenzwerte eingehalten werden könnten.

Die Prognosen zum künftigen Verkehrsaufkommen unter den verschiedenen Vorzeichen bezeichnete Heise als recht sicher. Denkbar seien Abweichungen nach oben oder unten von rund zehn Prozent.