

# Verfahrensunterlagen

## Kommunales Entwicklungskonzept "Mittleres Fuldataal"

hier: Durchführung eines Planergänzungsverfahrens  
gem. Teil B Ziff. 10  
Hess. Landesraumordnungsprogramm (HLROP)

### I. Planergänzung

Der Regionale Raumordnungsplan für die Planungsregion Nordhessen (RROPN) in der Fassung der Feststellung durch die Hessische Landesregierung vom 09.03.1995 (StAnz. 29/95, S. 2131) wird gem. HLROP, Teil B, Ziff. 10 wie folgt geändert:

1. Östlich der Ortslage Malsfeld-Ostheim wird an der A 7 eine Autobahnan-schlußstelle vorgesehen, die die L 3224 sowie eine abschnittsweise neue Führung der B 253 anbindet.
2. Die B 253 erhält zwischen der geplanten Anschlußstelle und der B 83 eine neue geplante Führung, die in das regional bedeutsame Netz aufgenommen wird. Diese Planung wird in die Kategorie I der Straßenbauprojekte (Ziff. 3.9.3 des RROPN) aufgenommen.
3. Die im RROPN enthaltene Planung einer Teilortsumgehung Melsungen der B 253 wird in Text und Karte gestrichen.
4. Die L 3224 erhält westlich der geplanten Anschlußstelle eine die Ortslage von Malsfeld-Ostheim umgehende Führung. Sie wird so auslegt, wie es die Lage der neuen Anschlußstelle erfordert. Diese Verlegung wird ebenfalls in die Kategorie I der Straßenbauprojekte (Ziff. 3.9.3 des RROPN) aufgenommen.
5. Der Abschnitt der B 253 zwischen der B 83 in der Ortslage Melsungen und der Anschlußstelle Melsungen sowie der Abschnitt der L 3224 zwischen der B 83 östlich der Ortslage Melsungen-Obermelsungen und der Ortslage Malsfeld-Ostheim wird im regional bedeutsamen Netz gestrichen.
6. Die in den Karten des RROPN von der Feststellung ausgenommene Industrie- und Gewerbefläche, Zuwachs in Malsfeld-Ostheim wird nunmehr als „Industrie- und Gewerbefläche, Zuwachs“ Ziel der Regionalplanung.

Die Änderungen sind in der Kartenanlage kenntlich gemacht und Bestandteil dieser Planergänzung.

## II. Zusätzliche Beschlüsse der Planungsversammlung

" Zum Ausgleich von Flächenverlusten sollen folgende klassifizierte Straßen hinsichtlich der Möglichkeit eines Rückbaues ganz oder auf die Stufe eines landwirtschaftlichen Wirtschaftsweges überprüft werden:

L 3224 zwischen den Ortslagen Melsungen-Obermelsungen und Malsfeld-Elfershausen sowie zwischen der K 28 und der L 3435

L 3427 westlich der K 29

K 28 zwischen der L 3435 und dem verbleibenden Abschnitt der L 3224 westlich Malsfeld-Elfershausen

K 135 westlich der Ortslage Malsfeld, soweit nicht als Anschluß an die B 253 neu benötigt

K 134 zwischen der K 28 und der L 3427

Das Vorhaben ist ein Kooperationsprojekt der Städte Melsungen, Spangenberg und Felsberg und der Gemeinden Körle, Malsfeld und Morschen, die die Gewerbeflächen gemeinsam entwickeln, verwalten, nutzen und vermarkten werden. Sie beabsichtigen, in der Folge auf die Entwicklung von Gewerbeflächen - außer für die Eigenentwicklung - im jeweiligen Gemeindegebiet zu verzichten.

Die dazu erforderlichen politischen, finanziellen, verwaltungstechnischen und planungsrechtlichen Schritte werden von den o.a. Kommunen gemeinsam eingeleitet.

Die Planungsversammlung begrüßt diese Absicht. Sie fordert alle Landesbehörden auf, die handelnden Gemeinden hierin nachhaltig zu unterstützen.

Für die nach dem HLROP Teil B Ziff. 10 vorgesehene Ergänzung des durch die Hess. Landesregierung festgestellten RROPN ist eine Anhörung und Offenlegung einzuleiten.

Die Anhörung und Offenlegung erfolgt auf der Grundlage der Drucksache Nr. 7/1996.

Die Verwaltung wird beauftragt, die dazu beschlossenen Veränderungen in das Auslegungsexemplar für die Anhörung und Offenlegung einzuarbeiten." Es handelt sich dabei um den Wegfall des Vorschlags, die "Industrie- und Gewerbefläche, Zuwachs" im

Stadtteil Adelshausen der Stadt Melsungen, westlich der B 83 und östlich der Fulda im Bereich von Gut Fahre, südlich des Buschbergs, und die für eine gewerbliche Nutzung ausgewiesene "Siedlungsfläche, Zuwachs" südlich von Melsungen-Obermelsungen, westlich der Fulda, im Austausch zu streichen.

### Begründung:

Bei in den letzten Jahren stark anwachsendem Individualverkehr und einer starken Zunahme des Schwerlastverkehrs haben sich in der Ortslage Melsungen im Zuge der durchquerenden Straßenzüge der B 83 und B 253 gravierende Unzuträglichkeiten ergeben, die mit einer Überlastung des Straßennetzes und der relevanten Knotenpunkte nicht nur negative Auswirkungen auf die innerstädtische Strukturentwicklung sondern auch auf die klimatische Situation im stadtnahen Bereich des Fuldatales hatten. Durch die ungünstige Gradienten der B 253 zwischen der Anschlußstelle Melsungen und der Ortslage haben sich darüber hinaus Gefährdungssituationen durch und für den Schwerverkehr ergeben, für deren Abstellung bislang nur unbefriedigende Vorschläge entwickelt werden konnten.

Im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist zur Reduzierung der Verkehrsprobleme im „weiteren Bedarf“ eine Teilortsumgehung Melsungen der B 253 enthalten, die im wesentlichen den großräumigen Durchgangsverkehr aus dem durch den innerstädtischen Verkehr überlagerten Bereich Nürnberger Straße heraushalten und gleichzeitig eine günstigere Anbindung des Gewerbegebietes „Pfieffwiesen“, für das mittelfristig ein Beschäftigtenbestand von rd. 4.000 zu erwarten ist, sicherstellen soll.

Die Teilortsumgehung ist auch im Regionalen Raumordnungsplan in Text und Karte enthalten, allerdings wurde dort bereits auf eine mögliche Alternative durch die Einrichtung einer Autobahnanschlußstelle bei Malsfeld-Ostheim und einen neu zu bauenden, die B 253 in diesem Abschnitt aufnehmenden, Zubringer zwischen der A 7 und der B 83 südlich Melsungen hingewiesen.

Die bisher vorliegenden Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit bzw. zum verkehrlichen Wert der beiden Varianten lassen erkennen, daß beide Varianten in beträchtlichem Maße in das vorhandene Natur- und Landschaftspotential, in erholungsgeeignete, landwirtschaftliche und für die Wasserwirtschaft relevante Flächen

sowie in siedlungsnahen Bereiche eingreifen würden. Der Eingriffsumfang ist bei der Variante des BAB-Zubringers allein schon durch die größere Länge (rd. 5,2 km) größer als bei der Variante der Teilortsumgehung (ca. 1,6 km).

Allerdings liegen auf der Ganze gesehen die beiden Varianten deutlich enger beieinander - dies gilt insbesondere für die Beeinträchtigung des Naturschutz- und des Siedlungspotentials - als die unterschiedlichen Streckenlängen erwarten lassen. In relevanten Details lassen sich - etwa bei der Beeinträchtigung siedlungsnahen Erholungsraumes westlich Melsungen, beim Landschaftsbild durch die Durchquerung des Fuldatales sowie bei der Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses - Nachteile für die Variante der Teilortsumgehung erkennen, auch wenn die damit angesprochenen Beurteilungsfelder (Erholungseignung, Landschaftsbeeinträchtigung, Wasserwirtschaft) insgesamt relative Nachteile für die Variante des BAB-Zubringers erbringen. Diese Variante gewinnt jedoch dadurch, daß (nur) mit ihr Ausgleichsmaßnahmen durch Rückbau des übrigen Netzes möglich sind, die insgesamt zu einer Rückführung der Flächenbeanspruchung und damit zu einer Verminderung der Umweltbelastungen im Gesamtnetz führen.

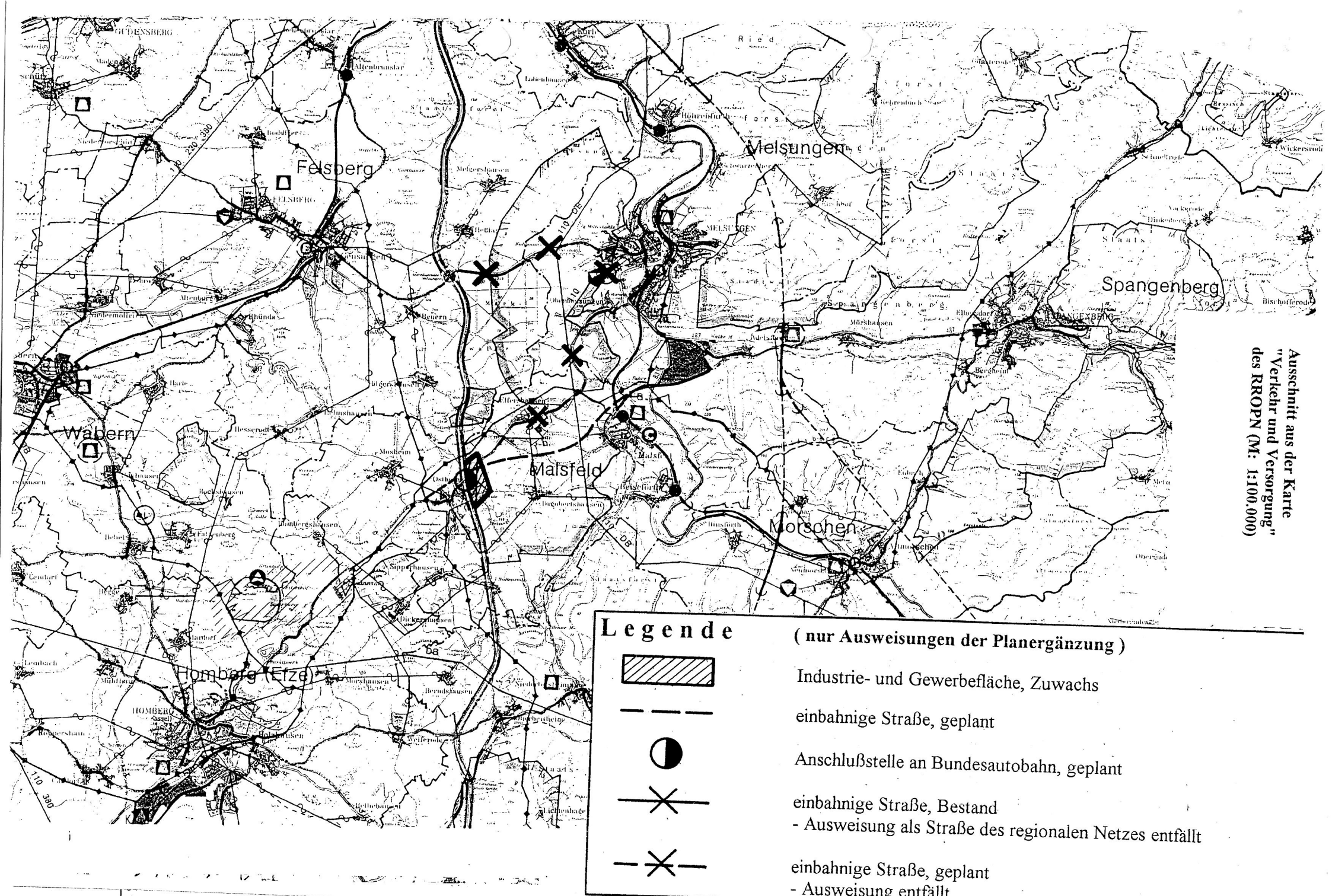
Hinsichtlich der verkehrlichen Effekte vermag zwar die Variante der Teilortsumgehung die bisher kritischen Straßenabschnitte in Melsungen zu entlasten, die Belastungen werden jedoch lediglich kleinräumig nach Süden verschoben, während die Variante des Zubringers zur BAB zu einer großräumigeren Verlagerung führt.

Der Bau einer zusätzlichen Anschlußstelle bei Malsfeld-Ostheim ermöglicht darüber hinaus die Entwicklung einer neuen gewerblichen Fläche an der neuen Anschlußstelle. Dadurch bietet sich die Chance - sofern eine Realisierung möglichst kurzfristig stattfinden kann - die derzeit geplanten Gewerbeflächen im Fuldatale (siehe RROPN - Mittelbereich Melsungen -) zu reduzieren bzw. diese mit Rücksicht auf die wasserwirtschaftliche, klimatische und naturschutzfachliche Situation entfallen zu lassen und auf insoweit günstigere Standorte oberhalb der Talbasis zu verlegen.


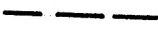



Die Entwicklung einer Gewerbefläche in der Größe von ca. 40 ha mit direktem Autobahnanschluß an einer zentralen Stelle im überregionalen Straßennetz und auf verhältnismäßig ebenen Gelände bietet ein optimales Angebot für die Ansiedlung überregional bedeutsamer Gewerbebetriebe, damit die Chance für einen ökonomischen Impuls und für die Schaffung von Arbeitsplätzen für die Bevölkerung der kooperierenden Kommunen.

Das Kooperationsprojekt bietet den geographisch und strategisch weniger gut gelegenen Kommunen die Möglichkeit, an dem erwarteten wirtschaftlichen Entwicklungsschub teilzuhaben.

Ausschnitt aus der Karte  
 "Verkehr und Versorgung"  
 des RROPN (M: 1:100.000)



**Legende** (nur Ausweisungen der Planergänzung)

-  Industrie- und Gewerbefläche, Zuwachs
-  einbahnige Straße, geplant
-  Anschlussstelle an Bundesautobahn, geplant
-  einbahnige Straße, Bestand  
- Ausweisung als Straße des regionalen Netzes entfällt
-  einbahnige Straße, geplant  
- Ausweisung entfällt