

SPD-ORTSVEREIN

30.03.2000

„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-Gemeindeverbandsvorsitzender 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)

Bürgerinformation, wenn Planungsentwurf vorliegt

MALSFELD ■ Malsfelder Landwirte kritisieren, dass zu einem geplanten Gespräch von Zweckverband und ihnen keine kompetenten Leute kommen würden. Dazu nimmt Malsfelds Bürgermeister Herbert Vaupel im Hinblick auf zwei Berichte Stellung, die gestern unter dem Titel „Landwirte lassen nicht locker“ und „CDU kritisiert Kosten und Informationspolitik“ erschienen sind.

Straßenbauamt präsent

An dem Gespräch, das auf Mittwoch, 12. April, 20 Uhr in der Ostheimer Schänke anberaumt sei, würden sich sowohl alle Fraktionsvorsitzenden als auch der Leiter der Planungsabteilung und stellvertretende Amtsleiter des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Kassel, Wulf Heise, teilnehmen. Aus terminlichen Gründen könne Minister Dieter Posch nicht kommen.

Abstimmung mit ARL

Außerdem entbehre die Kritik der CDU gegenüber der Gemeinde Malsfeld und dem Zweckverband jeder Grundlage, so Vaupel. Schließlich wurde die Trassenführung der Ortsumgehung Ostheim in einem Behördentermin mit Vertretern der Oberen und Unteren Naturschutzbehörde und des ARL in Fritzlar erst am vergangenen Mittwoch abschließend beraten.

Diese Trasse entspreche den Vorstellungen Ostheims auf der Grundlage einer Bürgerversammlung sowie der Beschlusslage des Ortsbeirates. Die Trasse

se werde erstmals am 12. April vorgestellt. „Die Beratungen in den gemeindlichen Gremien zur noch anstehenden Flächennutzungsplan-Änderung werden sich anschließen“, schreibt der Bürgermeister.

Arbeitsgrundlage fehlt

Zweitens gebe es für die Trassenführung des Zubringers noch keine Arbeits- und Diskussionsgrundlage. Sobald ein erster Planungsentwurf vorliege, würde entsprechend der Absprachen im Rahmen einer Bürgerbeteiligung eine Information erfolgen. „Selbstverständlich werden auch die betroffenen Ortsbeiräte Dagobertshausen, Elfershausen und Malsfeld beteiligt“, betont Vaupel.

Vertrag dieses Jahr

Darüber hinaus sei es eine unwahre Behauptung, dass der Interessenausgleichsvertrag, der zwischen der Gemeinde Malsfeld und dem Zweckverband abzuschließen sei, auch „noch nicht ansatzweise“ im Zweckverband erörtert wurde, erklärt Vaupel. Neben den erwähnten 30 000 Mark für Streudienst und Unterhaltung der übernommenen Gemeindestraßen seien eine ganze Reihe weiterer Punkte für Malsfeld von Bedeutung. Diese Punkte seien dem Vorstand des Zweckverbandes bereits vorgestellt worden. „Ein Vertrag zur Beschlussfassung wird der Verbandsversammlung noch innerhalb dieses Jahres vorgelegt“, schließt der Bürgermeister.

(ale)

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 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 Malsfelder Bürgermeister Herbert Vaupel der HNA. Sie beginnt am Fuße des Sommerberges der B 83 am Anzweig zum 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, das 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 überwunden werden. Dazu aber wäre die Aufschüttung eines Damms auf der Malsfelder Fluss-Seite notwendig. Das hält Vaupel für problematisch, weil die Rampe im Auenschutzgebiet und der Hochwasserfläche aufgeschüttet werden müsste, wogegen sich bereits die Naturschutzbehörden ausgesprochen haben.

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

Bei beiden Möglichkeiten würde die Zubringerstraße im Bereich Malsfelds teilweise in bis zu 15 Meter tiefen 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. Ehe 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 stehend 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.

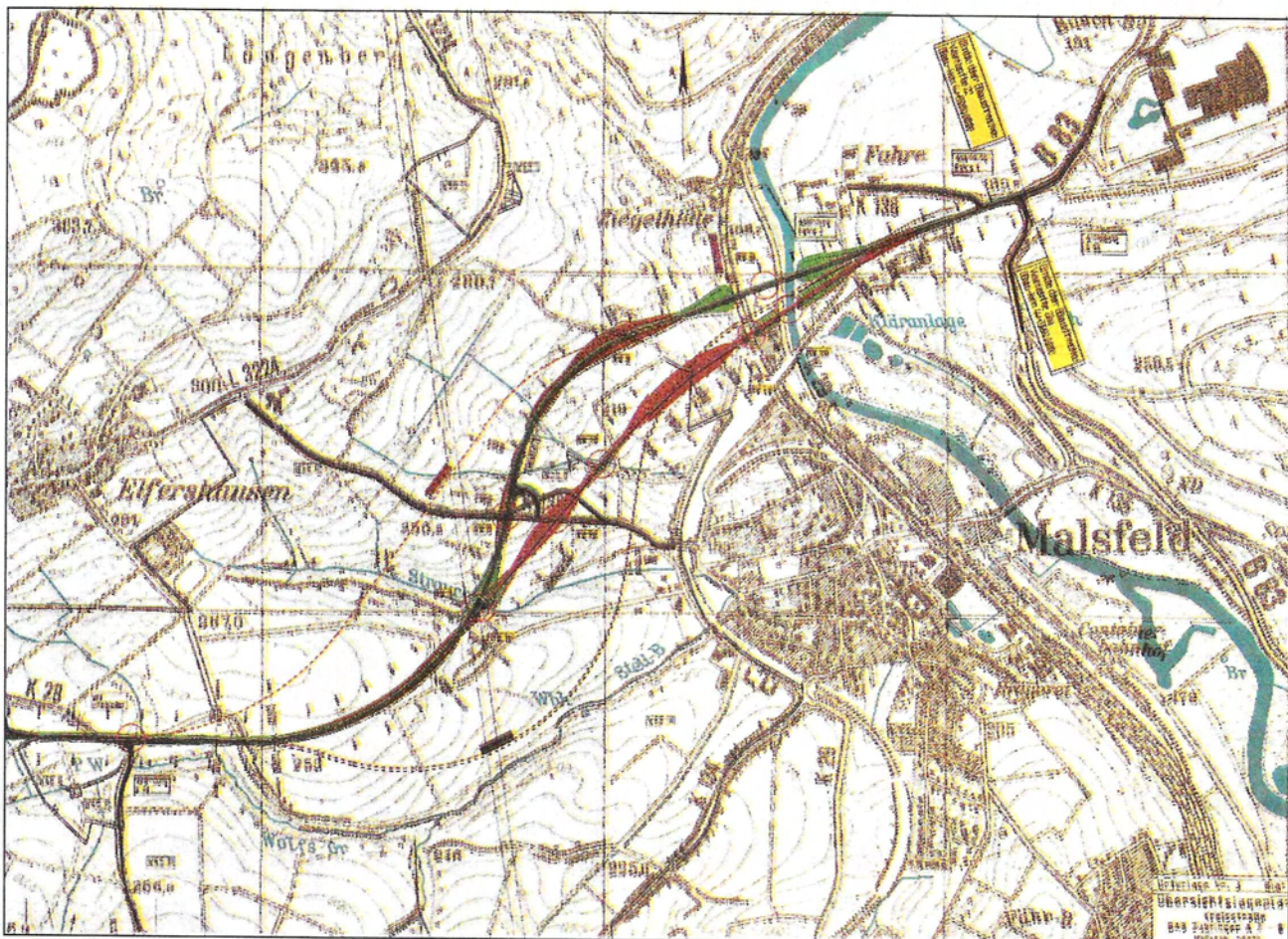
Die Straße zwischen Elfershausen und Malsfeld würde auf einer Brücke über den Zubringer verlaufen. Dort würde auch die Anschluss-Stelle für die Autofahrer aus Malsfeld gebaut.

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 Beihilfen aus dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz erhalten kann. Aus diesem Topf sollen 80 Prozent der Kosten bestritten werden. Die restlichen 20 Prozent sind von den Mitgliedskommunen des Zweckverbandes, von Melsungen, Malsfeld, Spangenberg, Felsberg und Morschen aufzubringen.

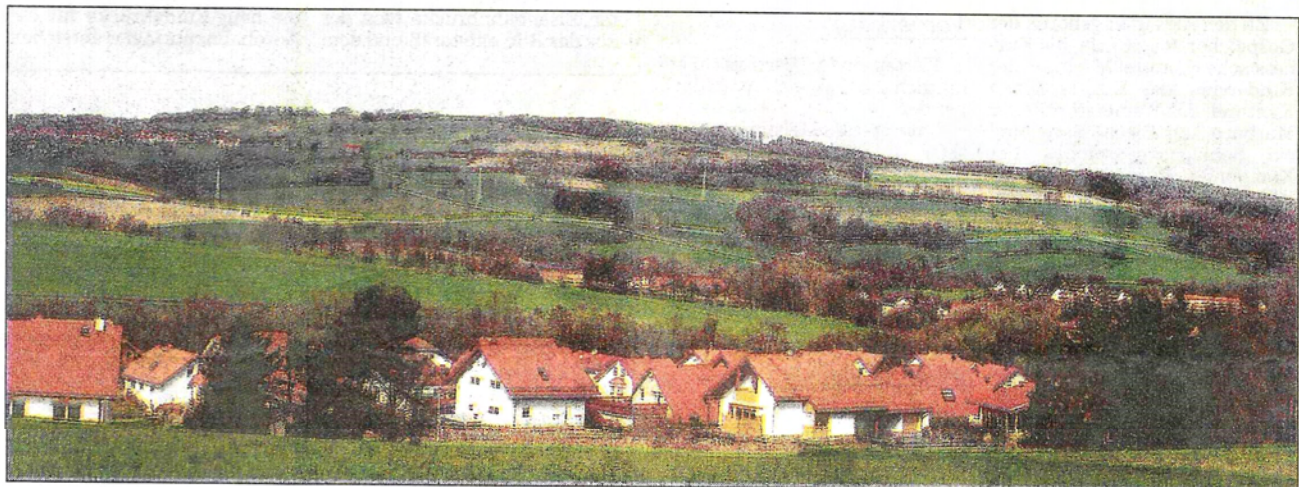
Bürgerversammlung

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 her.“

(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 verschwindet 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.

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.

Diese und viele andere Zahlen liefert eine Untersuchung, die vom Kasseler Amt für Straßen- und Verkehrswesen im Auftrag des Zweckverbandes Mittleres Fuldaatal 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

riesige neue Verkehrsströme geben.“

Jürgen Rogacki, im Kasseler Amt für die Straßenplanung im Schwalm-Eder-Kreis zuständig, untermauerte diese Aussage mit Zahlen.

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 Nordumgehungs Ostheim täglich 5500 Fahrzeuge unterwegs, im Dorf selbst nur noch 300.

In Richtung Homberg, wo eine neue Stadtumgehungs 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.

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-

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

se rechnet dann mit nur noch rund 600 Lastwagen täglich auf der B 253.

Bleiben die rund 11 000 Fahrzeuge auf dem neuen Kreisel für

die Nordumgehungs 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.

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-

trum 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)

LESERBRIEF

Zu unserem Lesertreff im Malsfeld und der gestrigen Berichterstattung äußert sich dieser Leser, der selbst mitdiskutierte.

Bei dem Lesertreff in Malsfeld, habe ich nicht die Ergebnisse eigener Verkehrszählungen genannt, sondern Zahlen einer Verkehrsdatenerfassung durch den Ordnungsbehördenbezirk zitiert. Dies war in dem Artikel der HNA vom 1. Dezember falsch berichtet, obwohl ich die Quellenangabe genannt habe.

Im Übrigen hatte ich von Herrn Heise (Amt für Straßen- und Verkehrswesen, Anm. der Red.) keine Antwort auf meine

Frage bekommen, wie er bei den von ihm genannten Ausgangswerten von 3000 bis 4000 Fahrzeugen und einer prognostizierten Steigerung von 15 Prozent bei Pkw und 20 Prozent bei Lkw, bis zum Jahr 2015, auf bis zu 6000 Fahrzeuge täglich kommt.

Günther Herwig
Elfershausen

02.12.2000

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.