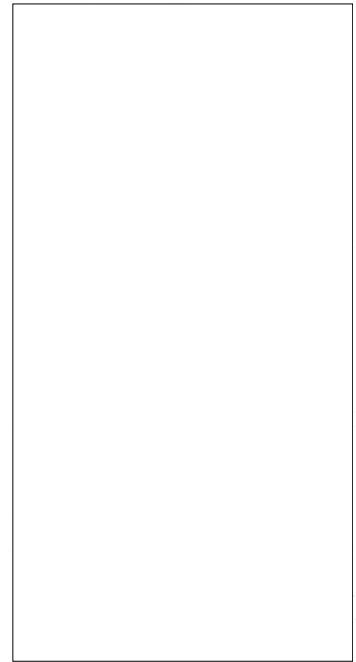


Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Verkehr und Landesentwicklung  
Herrn Staatsminister Lothar Klemm  
Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden



31.03.98

Planänderungsverfahren zum gültigen Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen: Autobahnanschluß und Gewerbegebiet Malsfeld-Ostheim

Sehr verehrter Herr Staatsminister,

nach Prüfung der o.a. Vorlage ergeben sich folgende Fragen, die ich im Interesse einer raschen Klärung der Angelegenheit kurzfristig zu beantworten bitte:

1. Im Gespräch mit lokalen Vertretern meiner Partei sind Unklarheiten aufgetaucht, welches Gelände als Gewerbegebiet Ostheim ausgewiesen werden soll. Während die Kabinettvorlage von dem ursprünglichen im RROP-N gestrichenen Gebiet ausgeht, wurden in der Gemeindevertreterversammlung Malsfeld am 12.03. und der Stadtverordnetenversammlung von Melsungen am 18.03.98 jeweils andere Gebiete als zukünftig zu nutzende benannt. Begründung war, das ursprüngliche Gebiet habe sich als untauglich erwiesen. Ich bitte um Klärung.
2. In der Begründung der Kabinettvorlage sind die Städte Melsungen, Spangenberg und Felsberg, sowie die Gemeinden Körle, Malsfeld und Morschen als Mitglieder des Kooperationsprojektes Gewerbegebiet Ostheim benannt. Lokal ist bekannt, daß zumindest die Gemeinde Körle an dieser Kooperation nicht teilnehmen will. Welche Kooperationspartner sind aktuell beteiligt?

3. Weiter heißt es an gleicher Stelle, alle Kommunen würden „auf die Entwicklung von Gewerbeflächen auf dem jeweiligen Gemeindegebiet - außer für Eigenentwicklung“ verzichten. Auf welche Flächen verzichten konkret die anderen Kommunen außer Melsungen?
4. Als Austausch für das neu auszuweisende Gebiet in Ostheim soll die Industrie- und Gewerbefläche, Zuwachs zwischen der B 83 und dem Gut Fahre sowie die Siedlungsfläche, Zuwachs südlich Melsungen-Obermelsungen entlang der K 29 mit der Maßgabe versehen werden: „Streichung bei Verfügbarkeit von gewerblichen Flächen in Malsfeld-Ostheim“. Ist damit in der Summe ein Flächenausgleich gegeben? Ist dieser Ausgleich auch dann noch gegeben, wenn nicht wie in der Kabinettsvorlage angenommen, sondern kommunal vorgestellt eine andere Gewerbefläche (s.o.) ausgewiesen wird?
5. Was bedeutet für die genannten Flächen genau die Maßgabe: „Streichung bei Verfügbarkeit von gewerblichen Flächen in Malsfeld-Ostheim“? Heißt Verfügbarkeit Ausweisung im RROP, oder heißt Verfügbarkeit Erschließung des Gewerbegebietes? Wenn letzteres gemeint sein sollte: wie wird sichergestellt, daß nicht die Planung und gegebenenfalls Nutzung der genannten Flächen bis zur Schaffung vollendeter Tatsachen vorangetrieben wird und die Gewerbefläche Ostheim anschließend verfügbar gemacht wird?
6. Im Schwalm-Eder-Kreis stehen eine Reihe von Gewerbegebieten leer oder sind nicht vollständig ausgelastet. Warum wird dann überhaupt ein neues Gebiet in Ostheim geschaffen? Wäre es nicht regionalplanerisch sinnvoll, dafür mehr als einen Ausgleich der Flächen zu schaffen, sondern eine Reduktion zur Verfügung stehender Flächen?
7. Unklar ist, was die geplanten Streichungen der B 253, AS Melsungen bis Ortslage Melsungen und der L 3224 zwischen Melsungen-Obermelsungen und Malsfeld-Ostheim aus dem regional bedeutsamen Straßennetz faktisch bedeuten. Sind mit dieser Streichung auch Umbau- oder Rückbaumaßnahmen verbunden? Werden diese Straßen Gemeinde- oder Kreisstraßen? Erhalten die dann neuen Baulastträger Ausgleichsleistungen?
8. An dem verkehrlichen Konzept ist aus meiner Sicht attraktiv, daß eine Reihe von Straßen ganz oder bis auf die Stufe eines landwirtschaftlichen Weges zurückgebaut werden sollen. In der Kabinettsvorlage heißt es jedoch, daß die Regionalversammlung darauf hinwirken wird, daß dieses geschieht. Dies ist mir entschieden zu wenig. Ich bitte um Erläuterung, wie die Landesregierung sicherstellt, daß die genannten Straßen tatsächlich zurückgebaut werden.
9. Bei Realisierung des Konzeptes entfällt für den Schwerverkehr die Notwendigkeit, das jetzige Melsunger Gewerbegebiet über die augenblickliche B 253, AS Melsungen bis Ortslage Melsungen anzufahren. Gibt es Überlegungen, diese Strecke nach Realisierung des Konzeptes für den Schwerverkehr zu sperren?

10. Hinsichtlich des neuen Gewerbegebietes und Autobahnanschlusses werden klimatische Bedenken vorgetragen, die die Bewertung der Kabinetttvorlage, es handele sich um einen „ökologisch verträglichen Standort“ zweifelhaft erscheinen lassen. Diese beruhen vor allem auf der als „Nebelloch“ berüchtigten Ostheimer Senke. Es wird befürchtet, daß ein Autobahnanschluß in dieser Senke, der darüber hinaus in hohem Maße von LKW frequentiert wird, zu Sicherheitsproblemen auf der A 7 in diesem Bereich führen wird. Es wird darauf hingewiesen, daß aus genau diesem Grund ein bis 1959 bestehender Anschluß an dieser Stelle geschlossen worden ist. Inwieweit sind diese Bedenken in der Planung der Regionalversammlung und der Landesregierung berücksichtigt worden?

11. Entsprechend der Kabinetttvorlage hat der Bund zwar der Übernahme des neuen Autobahnzubringers als Bundesstraße zugestimmt, nicht jedoch der Übernahme der Baulastträgerschaft. Was heißt das genau? Wer wird die Baukosten tragen? Müssen von diesem Baulastträger auch die Unterhaltungskosten getragen werden? Wie hoch werden die Baukosten veranschlagt?

Sehr verehrter Herr Staatsminister, ich bringe mein Erstaunen darüber zum Ausdruck, daß der Autobahnanschluß Ostheim in den Entwurf des Landesentwicklungsplans zur Anhörung aufgenommen worden ist. Im Entwurf zur frühzeitigen Mitwirkung vom 21.05.96 ist der Anschluß noch nicht enthalten. Der Entwurf für die Anhörung vom 15.04.97 enthält in Tabelle 3.3 einen Anschluß Malsfeld-Ostheim an die A 5(1). Für einen Hinweis auf eine solch gravierende Änderung wäre ich dankbar gewesen.

Mit freundlichen Grüßen

**Planänderungsverfahren zum gültigen Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen:  
Autobahnanschluß und Gewerbegebiet Maisfeld-Ostheim**

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

Herr Minister Klemm, der sich gegenwärtig auf Dienstreise befindet, hat mich gebeten die Fragen, die Sie in Ihrem Schreiben vom 31.03.1998 gestellt haben, zu beantworten.

**Zu 1.:**

Das Planänderungsverfahren wird für eine Fläche durchgeführt, die von der Landesregierung bei der Feststellung des Regionalen Raumordnungsplans Nordhessen von der Feststellung ausgenommen worden ist. Der von der Regionalversammlung gefasste Beschluß gilt nur für diese Fläche. Wenn in den kommunalen Parlamenten davon abweichende Flächen vorgestellt worden sind, müssen dafür gesonderte regionalplanerische Verfahren durchgeführt werden. Für die in der Kabinettsvorlage vorgesehene Planänderung spielen diese Vorstellungen keine Rolle.

**Zu 2.:**

Die in der Kabinettsvorlage genannten Städte und Gemeinden, die sich am Kooperationsprojekt beteiligen werden, sind mir von der Regionalen Planungsversammlung Nordhessen so benannt worden. Durch Pressenotizen über kommunale Beschlüsse ist mir bekannt geworden, daß zwischenzeitlich die Gemeinde Körle sich nicht mehr an diesem Projekt beteiligen

Kaiser-Friedrich-Ring 75  
85185 Westbaden

Telefon (06 11) 8 15 20 04  
Telefax (06 11) 8 15 22 21

möchte. Dies soll mit finanziellen Konsequenzen begründet worden sein, die sich aus dem Kooperationsprojekt ergeben und die für Körle wenig attraktiv seien. Das Kooperationsprojekt, das geht auch aus der Kabinettsvorlage hervor, ist eine Chance für die Gemeinden; es ist für das Gesamtprojekt nicht entscheidend, wenn einer der ursprünglich Beteiligten aus dem Verband ausscheidet. Die Kabinettsvorlage ist so formuliert, daß dies für die Entscheidung keine Rolle spielt. ✓

Zu 3.:

Die Stadt Felsberg beabsichtigte in der Vergangenheit Gewerbeflächen an der Autobahnausfahrt Melsungen-Felsberg/Beuern auszuweisen. Diese Planung wurde zugunsten des Kooperationsprojektes aufgegeben. Die Stadt Spangenberg und die Gemeinden Malsfeld und Morschen verfügen nicht über geeignete gewerbliche Flächen, die über den örtlichen Bedarf hinausgehen. Insofern stellt die Beteiligung an diesem Entwicklungsprojekt für sie eine Chance dar, an der regionalen gewerblichen Entwicklung teilzunehmen. ✓

Zu 4.:

Bei dem hier beschriebenen Austausch ist nicht der absolute numerische Ausgleich der Flächengrößen gemeint, obwohl die in Melsungen im Regionalen Raumordnungsplan Nordhessen ausgewiesenen Flächen in etwa in der Größe mit denen in Ostheim korrespondieren. Der Austausch insgesamt, nämlich das Fuldatal zu entlasten und an anderer Stelle geeignete Flächen auszuweisen, ist positiv zu bewerten. Bezüglich des letzten Satzes verweise ich auf die Antwort zu Frage 1. ✓

Zu 5.:

Die Flächen sind nach unserer Auffassung in dem Moment verfügbar, in dem der Autobahnanschluß realisiert wird, die Bauleitplanung eingeleitet ist und die Eigentumsfragen geklärt sind. Eine verbindliche Zusage, daß die derzeit im RROPN ausgewiesenen Flächen in Melsungen von der Stadt nicht genutzt werden, kann nicht gemacht werden. Allerdings sind sowohl das finanzielle als auch das verwaltungstechnische Engagement sowie das nicht einzuschätzende Interesse von Investoren für diesen Raum geeignet, sich nicht auf mehrere Projekte festzulegen.

Die Verfügbarkeit ist also abhängig von der Geschwindigkeit mit der die Straßenbaumaßnahmen realisiert werden können, die Erschließung der Fläche vorgenommen werden kann und dem gewerblichen Ansiedlungsdruck in diesen Raum. ✓

Zu 6.:

Das Gewerbegebiet in Ostheim - wenn es realisiert wird - besitzt besondere Eigenschaften, die es von anderen gewerblichen Flächen im Schwalm-Eder-Kreis unterscheiden: Autobahnanschluß, eine geeignete Topographie und eine zentrale Lage. In mehreren Gemeinden des Kreises sind kleinere gewerbliche Flächen ausgewiesen, die für den örtlichen Bedarf zur Verfü-

gung stehen und weiter dafür vorgehalten werden sollen. Es ist nicht sinnvoll, diese Ausweisungen zurückzunehmen. Vergleichbare Flächen sind nur an zwei anderen Stellen ausgewiesen, in der Gemeinde Knüllwald, wo Flächen für ein Umsiedlungsprojekt vorgehalten werden und in der Gemeinde Guxhagen. Für diese Flächen existieren verbindliche Bauleitpläne, in die die Regionalplanung nicht eingreifen kann.

#### Zu 7.:

Im Zusammenhang mit dem Bau einer Anschlußstelle und eines Autobahnzubringers an die A 7 bei Malsfeld-Ostheim können die jetzige B 253 und L 3224 abgestuft werden. Ein Teil der L 3224 kann aus derzeitiger Sicht als Feldweg zurückgebaut werden. Inwieweit ein Rückbau der restlichen Strecke der L 3224 und der B 253 in die Planung des Autobahnzubringers und der Anschlußstelle als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme eingebracht wird, müssen die konkreten Planungen ergeben. Im übrigen wäre ein verkehrsgerechter Umbau bei einer Abstufung zu Kreis- und Gemeindestraßen grundsätzlich zuwendungsfähig.

#### Zu 8.:

Mit der vorgesehenen Planänderung wird lediglich eine planerische Option für eine Gewerbefläche dieses Ausmaßes in diesem Raum möglich. Alle Probleme, die sich mit der Umsetzung dieses Konzeptes ergeben, können damit nicht gelöst werden. Es muß bei den Erläuterungen bleiben, wie sie zu 7. gemacht worden sind.

#### Zu 9.:

Eine Sperrung der jetzigen B 253 für den Schwerverkehr zwischen der Anschlußstelle Melsungen und der Stadt erscheint nach Realisierung der Maßnahme erstrebenswert, wenn dem auch die Stadt Melsungen, der künftige Baulasträger und die Verkehrsbehörde zustimmt. Damit würde nicht nur die gefährliche Ortseinfahrt Melsungen im Zuge der B 253 entschärft sondern gleichzeitig die Ortsdurchfahrt Melsungen vom Schwerverkehr zwischen der A 7 und dem Industriegebiet PfiEFFewiesen entlastet.

#### Zu 10.:

Die Bedenken hinsichtlich der Nebellage in der Ostheimer Senke sind berücksichtigt worden. Die Situation an dieser Stelle hat sich bereits entspannt und ist durch weitere technische Maßnahmen noch verbesserungsfähig. Das Bundesministerium für Verkehr hat auch nach Prüfung sicherheitsrelevanter Fragen dem Anschluß an die A 7 bei Ostheim zugestimmt. Die an dieser Stelle geschlossene Betriebsausfahrt, die von Verkehrsteilnehmern "illegal" benutzt wurde, verfügte nicht über die sicherheitstechnisch erforderliche Ausgestaltung.



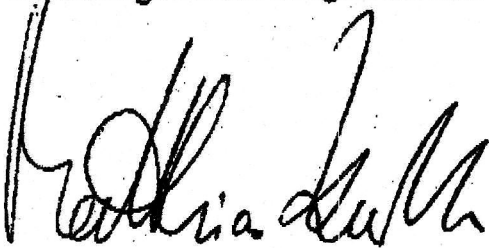
Wesentlich problematischer wäre insbesondere im Hinblick auf die Belüftung eine weitere Belastung des engen Fuldatals durch Gewerbe. Dies war bereits Gegenstand einer klimatischen Untersuchung, die zum Ergebnis hatte, daß aus klimatischer Sicht das Gewerbegebiet in Ostheim verträglicher ist.

Zu 11.:

Es ist noch nicht abschließend geklärt, wer die Baukosten dieser nach derzeitiger Schätzung rd. 20 Mio. DM teuren Maßnahme übernimmt. Da der Bundesminister für Verkehr einer Übernahme des Zubringers als Bundesstraße (bei der Abstufung der bestehenden B 253) zugestimmt hat, würde der Bund die späteren Unterhaltungskosten übernehmen.

Zum letzten Absatz Ihres Schreibens vom 31.03.1998: Sie bedauern darin, daß Sie nicht rechtzeitig über die Aufnahme eines Autobahnanschlusses Ostheim in den LEP informiert worden seien. Hierzu ist zu bemerken, daß die Regionale Planungsversammlung Nordhessen in ihrer Stellungnahme vom 30. Juli 1996 zum Vorentwurf des LEP u.a. auch die Aufnahme der Anschlußstelle Malsfeld/Ostheim an die A 7 gefordert hat. Sie haben im Zuge der gemeinsamen Gespräche über die Inhalte des Anhörungsentwurfs zum LEP eine Durchschrift dieser Stellungnahme erhalten. Eine Reaktion im Hinblick auf die geforderte Anschlußstelle Malsfeld/Ostheim Ihrerseits ist hier nicht bekannt. Da ihnen sowohl die Stellungnahme als auch der Anhörungsentwurf zum LEP für die Kabinetttvorlage vollständig bekannt war, er war mit Ihnen bis zuletzt - nach Entscheidung des Planungsausschusses - abgestimmt worden, bin ich von einem besonderen Interesse für einen Anschluß Malsfeld/Ostheim nicht ausgegangen. Nur aus diesem Grunde ist eine persönliche Information unterblieben.

Ich hoffe, daß dies die jetzige Abstimmung nicht zusätzlich beeinträchtigen wird und würde eine baldige Zustimmung zu der Kabinetttvorlage sehr begrüßen.



(Matthias Kurth)