

Umbau-Plan der Fulda tritt in entscheidendes Stadium

Besprechung mit Minister Seeböhm im Kasseler Rathaus

Kassel (t). Der Bund, die Länder Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Bremen sowie die Stadt Kassel sind grundsätzlich bereit, sich an den Kosten für den Umbau der unteren Fulda von Kassel bis Hann. Münden zu beteiligen. Dies wurde am Freitag nach einer Besprechung zwischen Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seeböhm, dem hessischen Verkehrsminister Albert Osswald, dem Bremer Senator Borchscheller und dem Kasseler Oberbürgermeister Dr. Karl Branner im Kasseler Rathaus bekanntgegeben. Wie Minister Osswald dazu erläuternd vor Journalisten erklärte, wird der Bund wahrscheinlich zwei Drittel der auf etwa 80 Millionen DM veranschlagten Kosten tragen, während sich die Länder und die Stadt Kassel mit einer „Interessenquote“ beteiligen würden.

Nach den vorliegenden Plänen kann damit gerechnet werden, sagte Osswald, daß mit dem Umbau der Fulda Ende des Jahres 1964 oder Anfang 1965 begonnen wird. Die Arbeiten sollen innerhalb von fünf Jahren, höchstens jedoch in sechs Jahren, abgeschlossen sein. Daß es ernst wird mit der Kanalisation des Stromes geht auch daraus hervor, daß das Bundesverkehrs-

die Fulda befahren kann, heute nicht mehr gebaut wird. Er ist für die Schiffsahrtsgesellschaften nicht rentabel. Nach der Stromregulierung aber könnten auf der Fulda 1000-Tonnenschiffe verkehren. Wird der Strom nicht umgebaut, kann es als sicher gelten, daß in wenigen Jahren die Fahrt nach Kassel aufgegeben wird, weil dann auch die alten „500-Tonnen-Dampfer“ ausgestorben sind. Der Kasseler Hafen würde veröden.

Auf Gedeih und Verderb mit der Fulda verbunden sind aber:

- die Stadt Kassel als Hafenstadt und südlicher Endpunkt der Weserschiffahrt. Dazu der Vorsitzende des Weserbundes in Bremen, Dr. Karl Löbe: „Die Stadt Kassel muß auf eine schnelle Entscheidung zum Umbau der Fulda drängen“.

- die Schiffsahrtunternehmen des Wesergebietes, die von einem Ausfall der Fulda und der Oberweser von Hann. Münden nach Minden betroffen würden.

- Betriebe der Lagerung, des Umschlags und der Spedition sowie die Werften, die von dieser Wasserstraße abhängen.
- die Personenschiffahrt und der Fremdenverkehr, die im Oberweser-Fulda-Raum mit schweren Verlusten zu rechnen haben würden, wenn der Strom verödet.

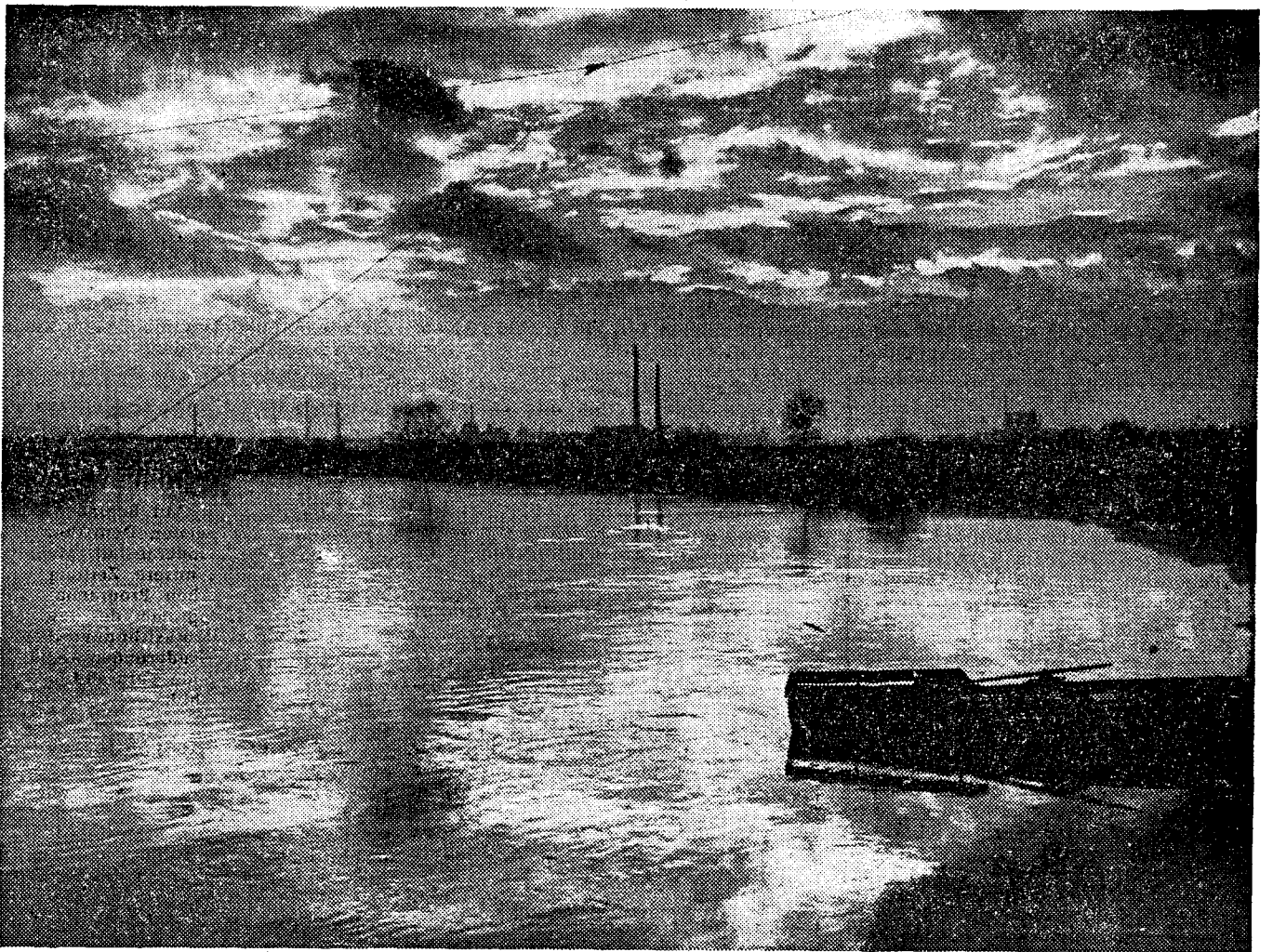
- die Energiewirtschaft, die an der Fulda günstige Voraussetzungen findet. Löbe: „Sie wird an den neuen Staustufen doppelt so große Fallhöhen des Wassers nutzen können wie an der Mittelweser“.

- die Wasserwirtschaft, die vor allem sehr wesentliche Verbesserungen im Hochwasserschutz erwarten kann.

- die nordhessische Wirtschaft, deren Standort sich nach Ansicht des Weserbundes beträchtlich verbessern und Anreiz zu industriellen Siedlungen schaffen würde. Deshalb ständen sechs Industrie- und Handelskammern hinter diesem Vorhaben.

Fällt die Fulda als bestehende deutsche Wasserstraße aus, müßte Kassel seinen Hafen aufgeben, was nach Meinung des Weserbundes „ohne Beispiel in der deutschen Städtgeschichte ist“. Oberbürgermeister Dr. Karl Branner: „Das kann es nicht geben“.

Er teilte am Freitag mit, daß die Stadt Kassel in Verbindung mit den Umbauarbeiten an der Fulda den Bau eines zweiten Kasseler Hafenbeckens plane. An diesem Hafenbecken hätten sich jetzt bereits namhafte Industrie- und Mineralölgesellschaften interessiert gezeigt. Der Güterumschlag im Kasseler Hafen sei im Gegensatz zum Jahr 1961 nicht mehr gestiegen, sondern 1962 auf 80 000 Tonnen zurückgegangen. Nach dem Bau des zweiten Hafenbeckens rechnet man im Rathaus mit einer Verdoppelung oder sogar Verdreifachung des Güterumschlags.



AN DER FÄHRE IN WOLFSANGER

(Aufn.: Baron)



ministerium in seinem im Jahr 1966 auslaufenden zweiten Vierjahresplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen eine erste Rate von 7,5 Millionen DM für die Fulda eingesetzt hat.

Minister Osswald und Oberbürgermeister Dr. Branner vertraten einhellig die Meinung, daß es günstig sei, wenn das Land Hessen und die Stadt Kassel der Mittelweser AG als Gesellschafter beitreten würden. Diese Aktiengesellschaft wurde vor Jahren gegründet, um den Ausbau der Weser planerisch und baulich schnell voranzutreiben. Minister Osswald: „Die Mittelweser-AG hat eine eingefahrene Mannschaft, die mit den Arbeiten gut vertraut ist“.

Der Umbau der Fulda ist bereits seit über einem Jahrzehnt neu im Gespräch. Es geht darum, statt der in den Jahren 1893 bis 1895 gebauten sieben Walzen- und Nadelwehre zwei große Staustufen bei Hann. Münden und Wahnhausen (Landkreis Kassel) zu schaffen. Denn die alten Wehre sind nicht mehr betriebssicher und völlig veraltet. Man versucht sie mit einem jährlichen Kostenaufwand von rund 265 000 DM zu erhalten, doch der Verfall schreitet dennoch ständig weiter voran.

Ferner muß auch daran gedacht werden, daß der Typ des 500-Tonnen-Schiffes, der

Getrennt marschiert ...

Die Herren Minister hielten getrennte Pressekonferenzen ab: Bundesverkehrsminister Seeböhm in Hann. Münden, Hessens Verkehrs- und Wirtschaftsminister Osswald in Kassel. Was auch immer die Gründe für eine solche „Gewaltenteilung“ waren, als Ergebnis blieb die für Kassel und Nordhessen ertreuliche Botschaft, daß Bund und Land Hessen eng zusammenarbeiten werden, um den Ausbau der unteren Fulda zur Großwasserstraße nun endlich zu verwirklichen. Von den Gesamtkosten in Höhe von 80 Millionen DM dürften auf Hessen und Kassel 27 Millionen, auf den Bund 53 Millionen entfallen. Baubeginn: Ende 1964 oder Anfang 1965.

Das alles gaben die Herren Minister vorbehaltlich der Zustimmung ihrer Parlamente bekannt. Es wird also darauf ankommen, daß auch die Herren Abgeordneten in Bonn und Wiesbaden mitziehen. Wenn sich die Herren Minister, die gestern noch getrennt marschierten, morgen vereint für das Projekt schlagen, kann nicht mehr viel schiefgehen. Nordhessens verladende Wirtschaft, die am Ausbau der Fulda brennend interessiert ist, darf auch insofern optimistisch sein, als die Fulda-Reparatur nunmehr endgültig aus dem Stadium des Meinungsstreits herausgehoben zu sein scheint. Über das Für und Wider können die Akten geschlossen werden.

Die Herren Minister brachten ihre Stellungnahme zu den Gegenargumenten der Bundesbahn auf folgende kurze Formel: Die Reparatur der Fulda ist unumgänglich. Wenn schon Reparatur, dann kein Flickwerk an den mittelalterlichen Nadelwehren, sondern gleich eine richtige Großwasserstraße für 1300-Tonnen-Kähne. Da die Fulda bereits jetzt Schiffsahrtstraße ist, besteht kein Grund zu der Annahme, daß das Transportaufkommen der Bundesbahn wesentlich geschmälert wird. Man kann somit von einem durchaus vernünftigen Wasserbauprojekt sprechen, das der Bundesbahn keinerlei Veranlassung zur Kritik gibt.

Eine nicht weniger wichtige Entscheidung für die Verbesserung der nordhessischen Verkehrsverbindungen ist die von Minister Seeböhm erwogene Änderung der Autobahn-Streckenführung ins Ruhrgebiet. Anstatt zum Kamener Kreuz, dem nordöstlichen Verkehrsdrehpunkt des Ruhrgebietes, soll die Autobahn nun direkt an den Anfangspunkt des Ruhrschnellweges bei Unna herangeführt werden. Dadurch verkürzt sich der Weg für alle Autofahrer, die in den Raum Dortmund-Bochum-Essen oder nach Düsseldorf und Köln wollen. Da der weitaus überwiegende Verkehr in diese Richtung geht, kann man Seeböhms vernünftigen Vorschlag nur begrüßen. Seine so intensive Beschäftigung mit der Vorplanung bestärkt uns in der Hoffnung, daß die Autobahn Kassel-Ruhrgebiet nun ebenfalls so schnell wie möglich gebaut wird. A. v. R.

Autobahn von Kassel nach Dortmund?

Bundesverkehrsminister Seeböhm deutet Änderung der geplanten Strecke nach Hamm an

Kassel (t). Wird die Streckenführung der geplanten Autobahn Kassel-Hamm geändert? Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seeböhm machte am Freitag auf einer Pressekonferenz in Hann. Münden darüber erste Andeutungen. Nach seiner Meinung, sagte der Minister, sei es nicht sehr günstig, die Autobahn von Kassel aus an die Autobahn Köln-Bielefeld-Hannover bei Hamm „anzubinden“. Darum überlege man zur Zeit, ob man sie nicht südlich an Soest und Werl (Westfalen) vorbeiführen solle, um sie dann in den Kreuzungspunkt des Ruhrschnellweges bei Unna-Dortmund einmünden zu lassen. Das ist einige Kilometer südlich vom „Kamener Kreuz“ entfernt.

Der Plan hat viel für sich. Einmal ist der Ruhrschnellweg, den man früher einmal ironisch „Ruhrschleichweg“ nannte, auf einem großen Streckenstück autobahnähnlich ausgebaut oder noch im Ausbau begriffen. Man hätte in diesem Falle also eine durchgehende Verbindung aus dem nordhessischen Raum über die Autobahn bis Unna und von dort auf dem mehrspurigen Ruhrschnellweg bis in das Herz des Ruhrgebietes.

Zum anderen aber schneidet der Ruhrschnellweg bei Unna die Autobahn Kamener Kreuz-Leverkusener Kreuz, die das Bergische Land bei Hagen und Wuppertal erschließt und am Leverkusener Kreuz wiederum die Autobahn Köln-Bielefeld-Hannover erreicht. Folge: eine Schnellverbindung Nordhessen-Hagen-Wuppertal-Leverkusener-Köln.

Als drittes kämen dazu, daß man von dem Kreuzungspunkt des Ruhrschnellweges bei Unna-Dortmund nur wenige Kilometer bis zum Kamener Kreuz zu fahren hat. Von dort kann die Autobahn Recklinghausen-Duisburg-Düsseldorf-Leverkusener-Köln einerseits, aber auch die geplante und zum Teil bereits im Bau befindliche Autobahn Kamener Kreuz-Münster-Osnabrück-Bremen („Hansa-Linie“) erreicht werden.

Der Bundesverkehrsminister betonte, daß das zur Zeit noch nicht ausgereifte Pläne seien, deren Weiterentwicklung er aber seine größte Aufmerksamkeit schenken

werde. Die von Kassel nach Westen führende Autobahn hieße dann nicht mehr Kassel-Hamm, sondern Kassel-Dortmund.

Im dritten Vierjahresplan, der bis 1970 läuft, solle die Autobahn von Kassel in den Westen der Bundesrepublik fertig gebaut werden. Er hoffe allerdings, sagte der Minister, daß in dem bis 1966 laufenden zweiten Vierjahresplan noch der vierspurige Ausbau des jetzt einbahnigen Streckenstücks von der Autobahn Frankfurt-Kassel-Hannover in der Söhre bis zur Bundesstr. 3 oberhalb von Kassel-Oberzwehren samt des ebenfalls vierspurigen Ausbaues der Fuldataalbrücke bei Bergshausen im Landkreis Kassel, ausgeführt werden könne.

Ferner sehe der zweite Vierjahresplan den weiteren vollständigen Ausbau der Autobahn bis Burghausen (Kreis Wolfhagen) vor. Seeböhm: „Ich würde gern bis 1966 die Autobahn bis Warburg weiterbauen lassen und hoffe, daß ich dafür die Gelder bekomme.“

90 Prozent bestehen das Abitur

Leiter der drei Hessenkollegs trafen sich zu Erfahrungsaustausch

Kassel (j). 110 junge Menschen, die bisher in einem praktischen Beruf gestanden haben, erlangten in den letzten Jahren in den Hessenkollegs die Hochschulreife. Zu den beiden Hessenkollegs in Wiesbaden und Frankfurt, die 1959 und 1960 gegründet wurden, kam als drittes im vergangenen Jahr das Kasseler Kolleg dazu.

Inzwischen sind vielerlei Erfahrungen gesammelt worden. Um sie gegenseitig auszutauschen, trafen sich die Leiter der drei Hessenkollegs und die Lehrer zu einer Konferenz in der Reinhardtschule. Es galt dabei auch, Material für die Referentenwürfe zu sammeln, aus denen einmal die neuen Bildungspläne hervorgehen sollen.

Die Oberstudiendirektoren Dr. Carter Kniffler, Wiesbaden, Martin Schädlar, Frankfurt, und Herbert Schürmann, Kassel, erläuterten in einer Pressebesprechung die Ergebnisse ihrer Aussprache. Wesentlich ist bei dieser Arbeit, die jungen Menschen, die sich noch in einem Alter von über 20 Jahren und nach praktischer Berufsausbildung entschließen, die Hochschulreife zu erlangen, unter Wahrung des Selbstbewußtseins und unter Einbeziehung der bereits gewonnenen Berufs- und Lebenserfahrungen bei ständiger Anleitung zu Eigentätigkeit und kritischer Urteilskraft fortzubilden. Dazu bedürfe es der Entwicklung neuer Lehrmethoden und der Erweiterung des konventionellen Bildungsgutes.

Am Anfang steht die Prüfung, auf die das Vorseminar, eine zweite Prüfung und vier Hauptsemester folgen. Voraussetzung sind Mittlere oder eine Fachschulreife. Bis-

her bestanden etwa 90 Prozent derjenigen, die die Aufnahme- und die zweite Prüfung bestanden haben, die Reifeprüfung. Fast alle studieren anschließend. Die meisten wählen das philologische Studium der verschiedenen pädagogischen Richtungen und Soziologie.

An allen drei Hessenkollegs gibt es Internate, so daß die Teilnehmer nicht an eine Stadt gebunden sind, sondern sich zeitlich orientieren können. Die nächsten Aufnahmeprüfungen sind: Im Mai 1963 in Frankfurt für den Herbst 1963, im November 1963 in Wiesbaden für Ostern 1964 und im Mai 1964 in Kassel und in Frankfurt für Herbst 1964.

Einzelhändler beklagen Zustand der Wolfhager Straße in Harleshausen

Kassel (uh). In einer lebhaften Versammlung der Einzelhandelskaufleute des Stadtteils Harleshausen bildete der Zustand der Wolfhager Straße, der „Königsstraße“ von Harleshausen, den am leidenschaftlichsten diskutierten Punkt der Tagesordnung.

Die Kanalanlagen reichten schon bei geringen Regenfällen nicht aus, um das Wasser aufzunehmen. Es ständen dann nicht nur die Keller unter Wasser, sondern auch die Straße sei mit Pfützen bedeckt, deren „Inhalt“ von den in flotter Fahrt die Wolfhager Straße passierenden Fahrzeugen, insbesondere vom Omnibus, den Passanten an die Kleider und den Geschäftsleuten an die Schaufenster gespritzt werde, wurde erklärt. Die Bürgersteige seien nicht ausreichend und zum Teil noch mit Pflastersteinen belegt. Durch das Halteverbot werde der fließende Verkehr an den Geschäften vorbeigeführt, wenn nicht für die Einrichtung von Parkplätzen gesorgt werde. Zur Verbreiterung der Straße sollten evtl. auch die Vorgärten herangezogen werden.

Der Vertreter des Einzelhandelsverbandes wurde gebeten, diese Sorgen und Probleme mit den zuständigen städtischen Dienststellen zu erörtern, damit den großen Mängeln und Schäden abgeholfen werde.

Ekkehard Grübler vom Staatstheater Kassel wurde eingeladen, für das Teatro Colon in Buenos Aires Verdis Oper „Falstaff“ auszustatten, mit der die kommende Saison eröffnet wird.



Von Kassel bis Hann. Münden soll die Fulda demnächst umgebaut oder kanalisiert werden. Darüber sprachen am Freitag im Kasseler Rathaus (von links nach rechts) Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seeböhm, Oberbürgermeister Dr. Karl Branner und der hessische Verkehrsminister Albert Osswald. (Aufnahme: B)

Tagesgeschehen in wenigen Zeilen

Der Jugendfilmclub Kassel tritt mit einem neuen Sommerprogramm an die Öffentlichkeit. Es werden insgesamt acht international ausgezeichnete Filme gezeigt. Die Reihe beginnt am 2. April, 17 und 19.30 Uhr mit dem brasilianischen Film „O Cangaceiro“. Alle Veranstaltungen finden im Hermann-Schaff-Haus statt. Anmeldungen werden am Veranstaltungsort, jeweils eine halbe Stunde vor Beginn der Veranstaltung, angenommen, oder aber täglich im Büro der Stadtjugendpflege, Haus der Jugend, Fuldastraße.

In allen katholischen Kirchen werden am morgigen Passionstag die Gaben für die Fastenaktion Misereor 1963 gesammelt. In den letzten vier Jahren haben die deutschen Katholiken dafür 170,5 Millionen DM aufgebracht, mit denen in den Entwicklungsländern Not beseitigt und Hilfe geleistet wurde. Die Fastenaktion des vergangenen Jahres erbrachte in den zehn katholischen Gemeinden der Stadt Kassel den Betrag von 65 400 DM. (psb) Eine Leviten-Andacht für Heimatvertriebene findet am morgigen Sonntag um 18.30 Uhr

in der Pfarrkirche St. Familia, Kölnische Straße, statt. Die Predigt hält Pfarrer Gerhard Moschner aus Köln, der vor der Vertreibung Domvikar in Breslau war. (psb) Wegen Gleisumschlungsarbeiten der KVG in der Holländischen Straße wird der Verkehr stadtauswärts vom 1. bis 5. April umgeleitet über Henkelstraße, Fiedlerstraße, Rothfelsstraße. Die Rothfelsstraße selbst wird im Abschnitt zwischen Busenstraße und Holländische Straße zur Einbahnstraße erklärt.