

Bürgerdialog zum Neubau der A 33 Nord

Bericht: Ergebnisse der Gespräche mit Vertretern aus Politik und Verwaltung, Interessengruppen und Bürgerinitiativen

Gütersloh im Februar/März 2012

1. Einführung

Hintergrund

Die Bertelsmann Stiftung setzt sich mit ihrem Projekt „Politik gemeinsam gestalten“ für eine bessere Bürgerbeteiligung in Deutschland ein. Das Projekt zielt darauf ab, die Transparenz von politischen Prozessen zu erhöhen, das Wissen und die Interessen der Bürger stärker in die Politik einzubringen und Bürger wirksamer in die Planung und Umsetzung von Planungs- und Entscheidungsprozessen einzubeziehen.

Das Modellprojekt „Bürgerdialog A 33 Nord“

Um hierfür neue Wege, Verfahren und Methoden zu erproben, führt die Bertelsmann Stiftung auch Modellprojekte durch, unter anderem zu großen Infrastrukturvorhaben. Bezogen auf das jeweils konkrete Infrastrukturvorhaben vertritt die Bertelsmann Stiftung dabei eine neutrale Position. Unser Interesse gilt ausschließlich Dialog- und Beteiligungsverfahren, die zu einer vermehrten und wirksamen Beteiligung der Bürger an Infrastrukturprojekten beitragen. Eines dieser Infrastrukturprojekte könnte der Bürgerdialog A 33 Nord sein.

Das Projektvorhaben A 33 Nord

Das Projekt A 33 Nord befindet sich in einer späten Planungsphase. Von den ersten Planungen bis heute hat das Projekt bereits eine 35-jährige Geschichte. Aktuell befindet sich das Projekt in der Phase der Linienbestimmung. Das Raumordnungsverfahren, in dem verschiedene Trassen geprüft wurden, ist bereits abgeschlossen und die Linienbestimmung steht bevor.

Das Projekt A33 Nord wird in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Insbesondere Vertreter der Gemeinden Belm und Wallenhorst, direkt betroffene Anwohner sowie Umwelt- und Naturschutzverbände stehen dem Projekt kritisch gegenüber. Die derzeit von den Behörden favorisierte Trasse verläuft durch das Gebiet „Nette/Ruller Flut“, das sich in unmittelbarer Nähe zum Nettetetal befindet. Das Nettetetal stellt ein für die Stadt Osnabrück wertvolles Naherholungsgebiet dar. Zudem beeinflusst ein Teil der im Rahmen der Raumordnung diskutierten Trassenvarianten mehrere FFH-Gebiete (vorrangig ein Fledermaus-Jagdgebiet). Gegner des Projekts sprechen sich daher für die sogenannte Null-Plus Variante aus, den sechsspurigen Ausbau der A 30.

Für die Befürworter ist der Neubau der A 33 Nord aus verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gründen erforderlich. Laut durchgeführten Prognosen werden die Verkehrsströme sowohl auf der Nord-Süd als auch auf der Ost-West-Achse zunehmen, u. a. durch die Fertigstellung der A 33 Süd und der A 30 in Bad Oeynhausen. Die Befürworter gehen zudem davon aus, dass der Verkehr so stark zunehmen wird, dass er nicht durch den Ausbau der A 30 aufgefangen werden kann. Insbesondere die östlich von Osnabrück liegenden Gemeinden sollen zudem wirtschaftlich von der Investition in dieses Verkehrsinfrastrukturprojekt profitieren.

Die Interviews

Im vorliegenden Planungsstadium wurden bereits Vor-Festlegungen getroffen und die Gestaltungsspielräume und Einflussmöglichkeiten sind für die Bürger weitaus geringer als zu Beginn einer Planung, wenn es um die Festlegung der Bedarfe geht. Deshalb stellt die

Gestaltung eines wirksamen Bürgerdialogs in dieser Phase eine besondere Herausforderung dar.

In Gesprächen mit Vertretern aus Politik und Verwaltung, Interessengruppen und Bürgerinitiativen wollten wir daher zunächst mehr erfahren über die jeweiligen Standpunkte, Konflikte und Hintergründe zur A 33 Nord, über die jeweiligen Interessen an einem Bürgerdialog, die Voraussetzungen bzw. Bedingungen für den Dialog und über die Erwartungen im Hinblick auf die Themen und die Gestaltung des Dialogprozesses.

Die Gespräche sollten uns dabei helfen, Antworten zu finden auf unsere Fragen:

- Ist bei diesen Akteuren die Bereitschaft zum Dialog vorhanden?
- Bietet der Bürgerdialog A 33 Nord ausreichend Potenzial für einen echten Bürgerdialog? (Passende Themen und ausreichend Spielräume)
- Lässt sich ein Bürgerdialog konzipieren, so dass der Prozess von allen relevanten Akteuren akzeptiert wird?

Die Gespräche wurden auf der Basis eines standardisierten Fragebogens geführt (s. Anlage 1). Im Zeitraum von September bis November 2011 wurden zwölf Personen interviewt. Neben der Ministerialverwaltung und der Landesbehörde wurden A 33 Nord Befürworter und Gegner befragt. Befürworter sind Vertreter aus dem Landkreis, aus Kommunen und Interessensverbänden. Von Seiten der Gegner der A 33 Nord wurden Vertreter aus Kommunen, Interessensverbänden und Bürgerinitiativen befragt.

Für Ihre kurzfristige Bereitschaft zum Gespräch möchten wir uns sehr herzlich bedanken. Der Bericht stellt die Ergebnisse zusammenfassend dar.

2. Ergebnisse der Befragungen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung anonymisiert und zusammengefasst wiedergegeben.

Position/Argumente zum Neubau der A 33 Nord

Unter den interviewten Personen befanden sich sowohl starke Befürworter als auch klare Gegner einer A 33 Nord. Der generelle Bedarf für eine bessere Infrastruktur wird hingegen von den meisten Interviewpartnern geteilt. Während die Befürworter dabei den Neubau bzw. die Verlängerung der A 33 als Lösung ansehen, sehen die Gegner mehrheitlich eine bessere Lösung im Ausbau der A 30 und A 1. Als dritte Variante wurde zudem ein anderer Verlauf der A 33 von mehreren Interviewpartnern als Lösung angebracht, der weiter im Osten verlaufen und den geplanten Hafen in Bohmte besser anschließen sollte. In Bezug auf die Kommunikation der eigenen Position viel auf: Von den Befürwortern werden jeweils einzelne Argumente genannt; keiner der befragten Befürworter führt die gesamte Palette an Pro-Argumenten auf. Im Gegensatz dazu nennt jeder Gesprächspartner aus der Partei der A 33 Nord-Gegner alle Contra-Argumente. Einige Kommunen verfolgen z.T. eine Doppelstrategie: sie sind gegen den Neubau der A 33 Nord, wenn sie jedoch kommen sollte, werden sie alles tun, um den Schaden für ihre Bürger möglichst gering zu halten.

Pro-Argumente zusammengefasst:

- Mit dem Bau der A 33 Nord schließt sich der Ring um Osnabrück. Dadurch steigt die Verkehrsqualität in Osnabrück und Umgebung. Wenn Störungen an einer Stelle auftreten, kann der Verkehr störungsfrei auf anderem Weg weitergeführt werden.
- Von der aktuellen Verkehrssituation ausgehend, werden die Straßen Osnabrücks und Umgebung durch die A 33 Nord um 11% bis 90% entlastet. Profitieren würden vor allem die Innenstadt von Osnabrück und die an der L 87 und an der L 109 gelegenen Siedlungsgebiete.

- Die erhöhte Verkehrsbelastung durch mehr Mobilität, Zunahme des LKW-Verkehrs, durch Fertigstellung der A 33 Süd und dem Ausbau der A 30 kann durch die A 33 Nord ausgeglichen werden.
- Schnellere Verkehrsverbindung in alle Richtungen
- Bessere Verkehrsverbindung der Häfen im Norden (Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven, Nordseehäfen Bremen, Bremerhaven, begrenzt auch Hamburg) mit den Häfen im Osten (Thüringen und Sachsen).
- Bessere Verkehrsanbindung an den Hafen Bohmte/Leckermühle
- Anbindung des Raumes östlich von Osnabrück an das überörtliche Verkehrsnetz
- Schub für die wirtschaftliche Entwicklung der Region: komfortable Verkehrsanbindung für Unternehmen, Gewerbeansiedlungen, Anstieg von Einkommen und Beschäftigung

Contra Argumente

- Sehr großer Einschnitt in die Natur: Zerschneidung der Landschaft, Zerstörung einer intakten Kultur- und Naturlandschaft
- Breite Schneise in ein bisher zusammenhängendes Waldgebiet
- Zerschneidung des FFH Gebietes nordöstlich von Osnabrück: Natur und seltene Tiere werden negativ beeinträchtigt
- Eines der (wenigen) FFH Gebiete Niedersachsen wird zerstört
- Zerschneidung des großen zusammenhängenden Naherholungsgebietes Osnabrücks
- Unwiederbringliche Zerstörung einer großen Fläche von fast 52 ha
- Große Belastungen für die Bewohner, die von der neuen Autobahn betroffen wären. Lärmschutzwände sind aufgrund der geringen Anzahl der betroffenen Häuser nicht vorgesehen.
- Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzfläche und Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe
- Weitere Zersiedelung im Osnabrücker Land
- Der Dorfcharakter von Icker geht durch die Autobahn und die Autobahnauffahrt verloren.
- Eine realistische Alternative ist vorhanden: Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Null-Plus-Variante).

Aktueller Informationsstand

Alle Gesprächspartner sehen sich als gut über das generelle Vorhaben und seine Rahmenbedingungen informiert. Einige Gesprächspartner haben jedoch angemerkt, dass Sie über den aktuellen Stand nur unzureichende Informationen finden und dass sie nicht so richtig wissen, was zurzeit zwischen Kommunen, Behörden, Land und Bund passiert. Ein Gesprächspartner bezeichnet den Mangel an Transparenz über das aktuelle Verfahren mit dem Begriff „Vakuum“.

Bisherige Beteiligung an dem Projekt

Alle Gesprächspartner sind seit vielen Jahren in das Projekt eingebunden. Die Zeitdauer der Beteiligung einzelner Gesprächspartner reicht von 6 Jahren bis 35 Jahren. Am längsten sind die Bürgerinitiativen dabei. Die Vertreter der Bürgerinitiativen engagieren sich bereits seit 1976 persönlich gegen den Bau der A 33 Nord. Die Art der Beteiligung ist abhängig von der jeweiligen beruflichen bzw. politischen Aufgabe und der persönlichen Betroffenheit bzw. Engagement.

Bisherige Planungs- und Entscheidungsprozesse/Konflikte

Die Planungen sind bisher nach den rechtlichen Vorgaben des Landes Niedersachsen verlaufen. Für einen Großteil der Gesprächspartner ist das Verfahren nach dem üblichen

Schema korrekt abgelaufen. Einige Gesprächspartner bemängeln die fehlende Transparenz über den Wechsel des Planungsbüros und der Beauftragung eines neuen Gutachtens.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Öffentlichkeitsbeteiligung zwar nach den geltenden Vorgaben planmäßig gelaufen, doch dies war insgesamt nicht zufriedenstellend bzw. dies reicht nach heutigem Kenntnisstand nicht mehr aus. Viele Probleme sind aus Unwissen, Halbwissen und mangelnder Transparenz entstanden. Aufgrund dieser Erfahrungen würde die Verwaltung heute viel früher, intensiver und offensiver den öffentlichen Dialog über das Vorhaben vorantreiben.

Einige Gesprächspartner von Seiten der Befürworter bedauern, dass viele Befürworter nicht erkennen, dass es notwendig ist, die Bürger von der Notwendigkeit der A 33 Nord zu überzeugen. Ein Gesprächspartner wünscht sich für die Zukunft von den Kommunalpolitikern einen ehrlichen und offenen Dialog und keine Verhandlungen in Hinterzimmern.

Einige Gesprächspartner sehen die Besonderheit und den Konfliktpunkt in diesem Projekt in der Zerschneidungswirkung und Naturbeeinträchtigung der A 33 Nord. Für einige Gesprächspartner liegt der Grundkonflikt in der persönlichen Betroffenheit und den negativen Auswirkungen auf die direkt betroffenen Bürger begründet. Die Naturschutzargumente werden ihrer Meinung nach häufig vorgeschoben.

Ein Gesprächspartner weist darauf hin, dass Osnabrücker Bürger von anderen Bürgerbeteiligungsprojekten (z. B. Neugestaltung des Neumarktes, Wöhrl-Projekt) enttäuscht waren, weil die Vorschläge, die von Bürgern erarbeitet wurden, von der Politik nicht aufgegriffen wurden.

Interesse an einem Bürgerdialog A 33 Nord

Alle Interviewpartner sind prinzipiell an einem Bürgerdialog zur A 33 Nord interessiert; ein Großteil würde hieran mitwirken. Besonderes Interesse wurde vor allem an einem direkten Dialog mit den verantwortlichen Entscheidungsträgern und der jeweiligen Gegenpartei signalisiert.

In Bezug auf den Gegenstand des Dialogs wurde von allen Gesprächspartnern die umfassende „Information und Transparenz“ als ein Schwerpunktthema für den Bürgerdialog genannt. Die konkrete Ausgestaltung der A 33 Nord wäre aus Sicht der Befürworter ein weiteres sinnvolles Thema – ein Großteil der befragten Gegner des Projekts würde in einem rein hierauf ausgerichteten Dialog allerdings nicht mitwirken wollen. Die befragten Gegner möchten hingegen den Dialog über Alternativen zur A 33 Nord führen. Die befragten Befürworter der A 33 Nord zeigten sich im Gespräch hierzu bereit.

Erwartungen an den Dialogprozess – Themen für den Bürgerdialog A 33 Nord

Folgende Themen werden von den Gegnern und Befürwortern als wichtige Themen für den Bürgerdialog genannt:

Information und Transparenz über Verfahren und Hintergründe für Entscheidungen.

Im Einzelnen wurden folgende Themen genannt:

Vollständige Transparenz über vergangene und kommende Planungs- und Entscheidungsprozesse. Welche Abwägungsprozesse sind gelaufen? Welche Prozesse laufen zwischen den Kommunen, den Behörden, der Landesregierung und dem Bund? Wer entscheidet was? Welche Einflussnahme ist für den Bürger möglich? Welche Stellhebel gibt es noch?

Umfassende Information und Transparenz über Pro- und Contra- Argumente zur A 33 Nord und zur Alternative, dem Ausbau der A 30 (Null-Plus-Variante).

Im Einzelnen werden folgende Themen genannt:

- Verständliche und für den Bürger nachvollziehbare Darstellung und Diskussion sämtlicher Pro und Contra Argumente
- Diskussion der FFH-Gebiete
- Sachgerechte aktuelle Informationen und Prognosen, Zahlen, Daten, Fakten, u.a.
- Gesamtkosten der A 33 Nord und der Alternative
- Simulationen zum besseren Verständnis.

In diesem Kontext sollen auch die unterschiedlichen Betroffenheiten und Interessen der direkt und indirekt von der alternativen Trasse betroffenen Bürger deutlich werden.

Auch die Behörden sind bereit, eine breite Diskussion über die Alternative – den sechsspurigen Ausbau der A 30 – zu führen.

Neue Impulse durch Hafenausbau. Einige der Gesprächspartner aus dem Kreis der Gegner und Befürworter zeigen Interesse daran, die A 33 Nord im Kontext des Hafenausbaus in Bohmte/Leckermühle zu diskutieren und neue Impulse für ein zukunftsfähiges umfassendes Verkehrskonzept für den Großraum Osnabrück zu entwickeln.

Zusätzlich sind folgende Themen für die Gegner wichtig:

Transparenz über Ansprechpartner. Die Bürgerinitiativen wünschen zudem eine Transparenz über Ansprechpartner: Wer ist wofür zuständig und wer ist verantwortlich? Wer ist von der Politik und Verwaltung Ansprechpartner auf Bundesebene, auf Landesebene und auf kommunaler Ebene?

Zusätzlich sind folgende Themen für die Befürworter wichtig:

Nutzen der A 33 Nord. Anliegen der Befürworter der A 33 Nord ist es, nicht nur über die Nachteile der Autobahn zu sprechen, sondern auch über die Vorteile und den Nutzen, den die Bürger von der Autobahn erwarten können. Bürger sollten nicht nur in ihrer Rolle als Private, Wohnende, Naherholung Suchende, Einkaufende und Reisende angesprochen werden, sondern auch als Arbeitnehmer, Gewerbetreibende und Teil der regionalen Wirtschaft. Die positiven Effekte sollten herausgearbeitet und diese Potenziale verstärkt werden. In dem Zusammenhang sollte auch thematisiert werden, was konkret die A 33 Nord zum Gemeinwohl beitragen kann.

Zusätzlich sind folgende Themen für die Behörden wichtig:

Ausgestaltung der A 33 Nord – Erarbeitung von Entlastungsmaßnahmen:

Die Ministerialverwaltung und untere Landesbehörden würden gerne vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens gemeinsam mit interessierten Bürgern und Umweltschutzverbänden die weiteren Planungen zur Ausgestaltung der A 33 Nord vornehmen, mit dem Ziel, die Benachteiligungen, die für die Bürger und die Natur durch den Bau der A 33 Nord entstehen, zu vermindern. Die Maßnahmen, die gemeinsam entwickelt werden, sollten dann nachhaltig und verbindlich festgelegt werden. Denkbar wäre die Konkretisierung der Planungen hinsichtlich:

- Genauer Trassenverlauf
- Lagerung der Trasse (Dammlage, Tieflage)
- Aktiver Lärmschutz
- Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen
- Innovationen zur Verknüpfung von Lärmschutz mit Fotovoltaik
- Lärmindernde Bauausführung

- Kompensationsmaßnahmen zur Erhaltung der Lebensqualität und des Freizeit- und Erholungswerts
- Ausgleichs- und Ersatzflächen/Flurbereinigungen
- Ausgleichs- und Kompensationen für den Naturschutz (Grünbrücken, ...)

Was wünschen sich die Bürger als Kompensation für die Belastungen? Die Spielräume sind durch gesetzliche Regelungen und Wirtschaftlichkeitsvorgaben begrenzt. Wenn in dem Planungsdialog Entlastungsmaßnahmen entwickelt werden, die im Rahmen des Regelwerkes liegen und Zusatzkosten entstehen, gibt es Möglichkeiten, um die Chancen auf eine Realisierung zu erhöhen. Wenn es in dem Einzelfall gute Argumente gibt, dass die Zusatzkosten durch Vorteile, die der Allgemeinheit zu Gute kommen, gerechtfertigt werden können, kann darüber verhandelt werden, den Spielraum zu erweitern. Wenn die Argumente nicht ausreichen sollten und der Bund nicht finanzieren kann, müssten andere Geldgeber gewonnen werden. Der Landkreis ist bereit, neue Allianzen zu bilden, nach gemeinsamen Lösungen zu suchen und auch Geld für Entlastungs- und Kompensationsmaßnahmen in die Hand zu nehmen.

Erwartungen an den Dialogprozess – Prozessgestaltung A 33 Nord

Folgende Anforderungen werden von Seiten der Gegner und der Befürworter an den Bürgerdialog A 33 Nord gestellt:

- Sowohl Gegner als auch Befürworter wünschen sich eine **stärkere Präsenz des Themas in der Öffentlichkeit**. Der Bürgerdialog A 33 Nord soll Raum schaffen für eine umfassende Debatte und eine breite Diskussion mit Bürgern zu dem Thema A 33 Nord.
- Es soll ein Prozess organisiert werden, der **Information und Transparenz in den Mittelpunkt** stellt, damit das Verständnis für die Position der anderen verbessert wird und die Bürger sich eine fundierte Meinung bilden können. Die Befürworter versprechen sich davon eine höhere Akzeptanz für das Vorhaben und Lösungen für die Ausgestaltung der A 33 Nord, die den Schaden für die betroffenen Bürger minimieren. Die Gegner versprechen sich eine bessere Nachvollziehbarkeit und größere Einflussnahme auf Prozesse und Entscheidungen.
- Alle Gesprächspartner wünschen sich, dass nicht übereinander sondern miteinander geredet wird. Sie wünschen sich einen **direkten Austausch mit Verantwortlichen und Entscheidungsträgern** auf allen staatlichen Ebenen: Bund, Land, Landkreis und Kommune. Die Gesprächspartner wünschen sich auch, dass alle Bürger zu Wort kommen, auch diejenigen, die bisher geschwiegen haben und diejenigen, die aufgrund der räumlichen Nähe zur Trasse direkt betroffen sind und diejenigen Bürger, die indirekt von der A 33 Nord und der Alternative (Nullplus-Variante) betroffen sind.
- Respekt und Wertschätzung im Umgang: **Spielregeln** sollten zu Beginn des Prozesses zwischen den Teilnehmern vereinbart werden. Die Gesprächspartner wünschen sich Ehrlichkeit, Offenheit und Respekt im Umgang miteinander. Sie wünschen sich saubere und faire Diskussionen, keine Beschimpfungen und keine hinterrücks geführten Diskussionen. Sie möchten, dass ihre Argumente von den anderen ernst genommen, die Motive und Hintergründe verstanden bzw. akzeptiert werden. Die Gesprächspartner werden sich in einem Bürgerdialog um Sachorientierung bemühen und Polemik vermeiden.

Einige Gesprächspartner wünschen sich einen planvoll gestalteten und strukturierten Beteiligungsprozess. Für die Bürger sollte klar werden, was sie von dem Bürgerdialog

erwarten können. Der Dialogprozess sollte so gestaltet werden, dass die Ergebnisse des Bürgerdialogs tatsächlich im weiteren Verlauf des Verfahrens berücksichtigt werden und bei den Bürgern nicht der Eindruck entsteht: Die machen doch sowieso was sie wollen, ob mit uns oder ohne uns. Auch Befürchtungen der Bürger sollten ernst genommen werden und in die weiteren Planungen einfließen. Offenheit und Spielräume über das gesetzliche Maß hinausgehende Maßnahmen sollten bei den Behörden, in Bund und Land vorhanden sein.

Spannend sind für einige Befürworter die Fragen: Was erwartet der Bürger von vollständiger Transparenz? Wie können Bürger mobilisiert werden und in die Lage versetzt werden, sich an politischen Debatten zu beteiligen, auch dann, wenn sie nicht persönlich negativ betroffen sind?

Ein Gesprächspartner bezweifelt, ob es möglich sein wird, einen fairen Bürgerdialog zu organisieren, wenn es den Beteiligten nicht in erster Linie um einen Dialog, sondern um ein faktisches Erreichen des selbst gesetzten Zieles geht.

3. Auswertung der Befragungen – Analyse der Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1. Alle Gesprächspartner wünschen sich einen breiten Bürgerdialog, um öffentliche Aufmerksamkeit zu erzielen, für ihre Position zu werben und Mitstreiter in der Bevölkerung zu gewinnen.
2. Alle Gesprächspartner wollen sich um Sachorientierung bemühen und faire Spielregeln im Umgang miteinander einhalten.
3. In den Bürgerinitiativen, die sich gegen den Bau der A 33 Nord wenden, engagieren sich in erster Linie Bürger aus Belm und Wallenhorst, also Bürger, die direkt von den Belastungen der neuen Autobahntrasse betroffen wären. Bürger, die indirekt von dem Autobahnbau betroffen wären, haben sich bisher weder dafür noch dagegen eingesetzt. Welche Bedeutung die Bürger aus Osnabrück und Umgebung dem Naturschutz und dem radikalen Einschnitt in die Natur beimessen und wie ihre Haltung zum Neubau der A 33 Nord tatsächlich ist, ist unklar. Darüber gibt es bisher keine Erhebungen und Erkenntnisse.
4. Die Debatte wird stark geprägt von den Verlusten und Nachteilen, die mit dem Neubau der A 33 Nord verbunden sind. Die Gegner wissen genau, was durch die A 33 Nord verloren geht und stellen dies in ihrer Argumentation deutlich heraus. So fällt es leicht, sich die Nachteile für Mensch und Umwelt vorzustellen, wenn die A 33 Nord gebaut würde. In der öffentlichen Darstellung finden sich wenig überzeugende und differenzierte Informationen über den Nutzen und die Vorteile, die die A 33 Nord mit sich bringen würde. Offen bleibt auch, was genau mit dem Begriff Gemeinwohl gemeint ist. Wer profitiert von der A 33 Nord in welcher Weise? Sind die Kompensationen, um den Schaden für den einzelnen auszugleichen, adäquat?
5. Nachdem das Raumordnungsverfahren im Januar 2009 abgeschlossen wurde, hat die örtliche Presse weniger häufig über das Thema berichtet. Die Befürworter der A 33 Nord machen derzeit wenig, um in der Öffentlichkeit mit den Bürgern zu sprechen und sie von der Notwendigkeit zu überzeugen, den Bedarf deutlich zu machen und die Gründe für den Bau der A 33 Nord verständlich und nachvollziehbar darzustellen. Dazu würde auch ein offensiver Umgang mit der Alternative (Ausbau A 30) gehören. Die Gegner sind gut organisiert und vernetzt. Sie haben sich in einer Dachorganisation zusammengeschlossen, führen regelmäßige Veranstaltungen und andere Aktionen durch (z. B. Hoffeste, Spendenaktion zur Vorbereitung der Klage).

Betrachtet man die bisherigen Debatten in den öffentlichen Medien, so fällt auf, dass die öffentliche Debatte in erster Linie durch die Gegner dominiert wird.

6. „Im formalen Prozessablauf sprechen bis zur Planfeststellung nur die Behörden und die Träger öffentlicher Belange miteinander über das Vorhaben“. Es hat zwar in der Vergangenheit auch Informationsveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger von Seiten der Behörden gegeben. Es entsteht jedoch der Eindruck, dass sich die Verwaltung auf den formalen Ablauf des Verfahrens konzentriert hat und sich weniger darum gekümmert hat, die Bürger verständlich und umfassend zu informieren und das Vorhaben im direkten Dialog mit dem Bürger zu erörtern bzw. Bürger an den Planungen zu beteiligen. Auch die Politiker, die den Neubau der A 33 befürworten, sahen es scheinbar nicht als ihre Aufgabe an, die Bevölkerung kontinuierlich von dem Projekt zu überzeugen. Vermutlich haben sie bisher auf das formale Planungs- und Bewilligungsverfahren vertraut, das am Ende dafür sorgt, dass die A 33 Nord tatsächlich realisiert wird.

4. Empfehlungen für den Bürgerdialog A 33 Nord

Die Gestaltung des Prozesses, die Themen für den Bürgerdialog und die Gestaltungsspielräume sollten mit Vertretern aus Politik und Verwaltung, Interessengruppen und mit Bürgern vor Beginn des Bürgerdialogs ausgehandelt werden. Zu diesem Aushandlungsprozess vor Beginn des Bürgerdialogs A 33 Nord sollten auch Bürger eingeladen werden, die in unterschiedlicher Weise betroffen sind. Inwieweit dann die Themen „Ausgestaltung der A 33 Nord“ und „Neue Impulse durch Hafenausbau“ im Rahmen des Bürgerdialogs bearbeitet werden, wäre in diesem Kreis zu klären. Auch die Festlegung der Ziele für den Bürgerdialog sollte mit diesen Akteuren vor Beginn des Bürgerdialogs geklärt werden.

Da der Bau der Autobahn überregionale Bedeutung hat, sollte in einem Bürgerdialog die überregionale Relevanz deutlich werden und Bürger aus einem größeren räumlichen Umfeld von Osnabrück angesprochen werden. Eine Mobilisierung und breite Beteiligung der Bürger aus Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück, Bramsche und der weiteren Umgebung ist wünschenswert. In dem Bürgerdialog sollten Bürger zu Wort kommen, die in unterschiedlicher Art und Weise betroffen sind und auch Bürger eingebunden werden, die schwer erreichbar sind und die bisher geschwiegen haben. Insbesondere auch Bürger aus Osnabrück, die von der Alternative (Ausbau der A 30) betroffen wären, sollten dabei sein.

Anna Renkamp
Bertelsmann Stiftung
3. März 2012