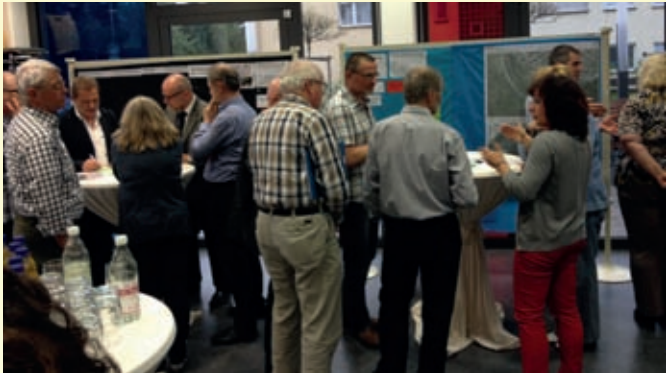


A 33 NORD



Informiert sein. Mitreden können.

Impressum

Konzeption und Begleitung

Dialogforum A 33 Nord:

Gemeinde Belm, Gemeinde Bohmte (Vertreter der drei Wittlager Kommunen), Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim, Hauptverband Osnabrücker Landvolk (HOL), Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., Arbeitsgemeinschaft Osnabrücker Bürgervereine, Bürgerverein Nahne e.V., Bertelsmann Stiftung, Bürgerverein Osnabrück-Schinkel e.V. sowie der Bürgerverein Schinkel-Ost

Arbeitsgruppe des Dialogforums A 33 Nord:

Hinrike Böhm, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Gerhard Dallmüller, IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

Erhard Fricke, Arbeitsgemeinschaft Osnabrücker Bürgervereine und Bürgerverein Haste e.V.

Annegret Gutendorf, Bürgerverein Nahne e.V.

Sandra Kühle, Hauptverband Osnabrücker Landvolk (HOL)

Cord Lüesse, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Ludger Pott, Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.

Anna Renkamp, Bertelsmann Stiftung

Bernhard Wellmann, Bürgermeister der Gemeinde Belm

Klaus Goedejohann, Bürgermeister der Gemeinde Bohmte als Vertreter der drei Wittlager Kommunen

Dr. Winfried Wilkens, Kreisrat Landkreis Osnabrück

Bearbeitung und Gestaltung

GRIIPS - Büro für Projektsteuerung und Kommunikation, Ettlingen

Kontakt: Ute Kinn

Email: ute.kinn@grips-ettlingen.de

Redaktion

Dr. Thomas Orthmann, Annuntio

Bildquellen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

GRIIPS - Büro für Projektsteuerung und Kommunikation

Herausgeber

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Geschäftsbereich Osnabrück

Kontakt: Cord Lüesse

E-Mail: Poststelle@nlstbv-os.niedersachsen.de

Osnabrück, Mai 2013



Am nördlichen Stadtrand von Osnabrück ist die Erweiterung der Autobahn 33 geplant. Ein solches Bauvorhaben hat Auswirkungen auf die Region und die Menschen, die darin leben. Das können positive wie auch negative Auswirkungen sein. Vielleicht fühlen auch Sie sich vom Autobahnbau betroffen – ob als Autofahrer, Anwohner oder interessierter Bürger. Und vielleicht möchten Sie ja mitreden und sich selbst beteiligen. Das können Sie tun.

An der A 33 Nord wird bereits seit langem geplant. Für alle Bürgerinnen und Bürger Osnabrücks bzw. des Landkreises besteht trotzdem die Möglichkeit, Einfluss auf den Bau des Autobahnteilstücks zu nehmen. Dafür ist es jedoch wichtig, Hintergründe und Ziele des Projektes zu kennen.

Die vorliegende Broschüre informiert über den Bau und die Planungen zur A 33 Nord sowie über mögliche Alternativen. Neben den zentralen Fakten fasst sie die Pro- und Kontra-Argumente der Befürworter und Kritiker zusammen. Die Broschüre nennt die zentralen Gründe, die Bund und Land dazu bewogen haben, das Autobahnteilstück als Verlängerung der bestehenden A 33 mit einem Anschluss an die A 1 zu bauen.

Die Broschüre ermöglicht Ihnen, sich eine eigene Meinung zum Thema A 33 Nord zu bilden. Darüber hinaus erfahren Sie, wie auch Sie sich als Bürger am Planungsprozess beteiligen können.

Infobox

Dialogforum A 33 Nord

Im Dialogforum finden Befürworter und Kritiker der A 33 Nord zu regelmäßigen Treffen zusammen. Dazu zählen Vertreter aus der Landesverwaltung, den Kommunen sowie der unterschiedlichen Interessengruppen. Ziel des Dialogforums ist es, gemeinsam den Bürgerdialog zum Autobahnprojekt A 33 Nord zu planen. Bürgerinnen und Bürger sollen möglichst umfassend, ausgewogen und verständlich informiert werden. Sie sollen mitreden und sich beteiligen können.

Der Bürgerdialog ist *nicht* darauf ausgerichtet, Meinungen und Positionen zu verändern. Er zielt auch *nicht* darauf ab, Einigkeit zwischen den verschiedenen Parteien herzustellen. Es geht ausschließlich darum, zu informieren und Beteiligung zu ermöglichen.

Das Dialogforum setzt sich ursprünglich aus den folgenden Dialogpartnern zusammen: Gemeinde Belm, Gemeinde Bohmte (Vertreter der drei Wittlager Kommunen), Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim, Hauptverband Osnabrücker Landvolk (HOL), Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., Arbeitsgemeinschaft Osnabrücker Bürgervereine, Bürgerverein Nahne e.V., Bertelsmann Stiftung, Bürgerverein Osnabrück-Schinkel e.V., Bürgerverein Schinkel-Ost; bis zum 31. Januar 2013: Gemeinde Wallenhorst, Umweltforum Osnabrücker Land e.V., Arbeitsgemeinschaft „Besseres Verkehrskonzept“, Bürgerverein Icker e.V., Bürgerverein Wallenhorst e.V..

Die **Bertelsmann Stiftung** arbeitet seit mehreren Jahren zum Thema Bürgerbeteiligung. Die 1977 von Reinhard Mohn gegründete, gemeinnützige Einrichtung organisierte bereits Bürgerdialoge mit dem Bundespräsidenten und der Bundeskanzlerin sowie zu regionalen Infrastrukturprojekten. Das übergeordnete Interesse der Stiftung ist, bundesweit Behörden von der Ebene der Kommunal- bis zur Ministerialverwaltung für die Notwendigkeit von Bürgerbeteiligung zu sensibilisieren und zugleich Informationen, Verfahren und Instrumente bereit zu stellen, die bei der praktischen Umsetzung helfen. Durch den Beteiligungsprozess in Osnabrück erhofft sich die Bertelsmann Stiftung wichtige Erkenntnisse für Bürgerbeteiligung allgemein und konfliktträchtige Verkehrsprojekte im Besonderen. Jörg Dräger, Vorstandsmitglied der Bertelsmann Stiftung, sagt: „Wir wissen nicht erst seit Stuttgart 21, dass Bürgerbeteiligung anders laufen muss als bisher. Die Erfahrungen, die wir in Osnabrück sammeln werden, können uns helfen, bundesweit Bürgerbeteiligung in Infrastrukturprojekten zu verbessern.“

Der Bundesverkehrswegeplan umfasst alle Investitionen des Bundes in seine Verkehrswege. Er ist kein Finanzierungsplan oder -programm für die Erstellung neuer Verkehrswege (Verkehrsplanung). Bundesverkehrswegepläne (BVWP) werden jeweils für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren vom Bundesverkehrsministerium aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Der BVWP bildet die Grundlage für die Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege mit den jeweiligen Bedarfsplänen.

Inhalt

| | |
|--|----|
| Infobox | 04 |
| Worum es eigentlich geht | 06 |
| Warum eine A 33 Nord ? | 08 |
| Eckdaten der A 33 Nord | 09 |
| Stand der Planungen | 10 |
| Alternativen zur A 33 Nord | 14 |
| Bewertung der A 33 Nord durch den Landkreis | 16 |
| Wie lassen sich negative Folgen des Autobahnbaus ausgleichen ? | 17 |
| Argumente und Positionen der Kritiker | 18 |
| Argumente und Positionen der Befürworter | 20 |
| Wie können Sie sich beteiligen ? | 22 |
| Links | 24 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|-------|
| Bundesautobahn 33 | A 33 |
| Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung | BMVBS |
| Bundesverkehrswegeplan | BVWP |
| Fauna-Flora-Habitat | FFH |
| Industrie- und Handelskammer | IHK |
| Niedersächsisches Raumordnungsgesetz | NROG |
| Planfeststellungsverfahren | PFV |
| Raumordnungsverfahren | ROV |
| Umweltverträglichkeitsstudie | UVS |
| Umweltverträglichkeitsuntersuchung | UVU |
| Verwaltungsverfahrensgesetz | VwVfG |

Worum es eigentlich geht

Bund und Land planen den Bau eines etwa neun Kilometer langen Autobahnabschnittes nördlich von Osnabrück. Mit dem als A 33 Nord bezeichneten Teilstück soll die Bundesautobahn 33 weitergeführt und an die A 1 angeschlossen werden (s. Karte S. 7). Damit bestünde eine direkte Verbindung zwischen der Autobahn 44 (Ruhrgebiet – Kassel) im Süden und der A 1 (Dortmund – Bremen) im Norden.

Bereits langjährige Planung

Die Planungen zur A 33 begannen schon in den 1960er Jahren. 81 Kilometer dieser Autobahn sind mittlerweile in Betrieb. Ein 23 Kilometer langes Teilstück zwischen Bielefeld und Osnabrück befindet sich noch im Bau. Die A 33 Nord bildet den Lückenschluss zur A 1 und wird seit Jahren kontrovers diskutiert. Während die Befürworter eine Fertigstellung noch innerhalb dieses Jahrzehnts anstreben, plädieren die Kritiker des Projektes für andere Verkehrslösungen.

Ziele und Hoffnungen

Bund und Land sehen in der A 33 eine wichtige Fernverkehrsverbindung zwischen den thüringischen und sächsischen Wirtschaftsregionen sowie den nordwestdeutschen und nordniederländischen Häfen. Nach Ansicht der Befürworter würde der Wirtschaftsraum Osnabrück davon profitieren. Ein erstes Verkehrsgutachten kommt zu dem Schluss, dass die A 33 Nord aber nicht nur für den Fernverkehr, sondern auch für den Regionalverkehr bedeutsam ist. Bei steigendem Verkehrsaufkommen entlastet sie die Ortsdurchfahrten sowie Bundes- und Landstraßen in Osnabrück und Umgebung.

Bedenken und Kritik

Umwelt- und Naturschutzverbände, betroffene Anwohner sowie insbesondere die Vertreter der Gemeinden Belm und Wallenhorst stehen dem Projekt ablehnend gegenüber. Sie führen an, dass mit dem Bau der A 33 Nord wertvolle Naturflächen verloren gingen und weite Landschaftsteile zerschnitten würden. Davon betroffen wären nicht nur die Lebensräume von Pflanzen und Tieren, sondern auch die Lebens- und Erholungsräume des Menschen.

Sachliche Diskussion

Mit den Zielen, die Diskussion zu versachlichen und die Öffentlichkeit ebenso umfassend wie ausgewogen und verständlich zu informieren, wurde im Sommer 2012 ein so genanntes Dialogforum gegründet. Das Forum bringt Beteiligte und Betroffene an einen Tisch und wird von der Bertelsmann Stiftung moderiert. Die vorliegende Broschüre ist bereits ein Ergebnis des Dialogforums. Ein weiteres besteht in der Beauftragung eines neuen Verkehrsgutachtens. Dieses ist gezielt darauf ausgerichtet, Fragen der Befürworter und Kritiker sowie aller interessierten Bürger zu beantworten.



Warum eine A 33 Nord ?

Zu viel Verkehr

Dass Bund und Land das Autobahnteilstück A 33 Nord bauen wollen, hat mehrere Gründe. Einer der wichtigsten ist die zunehmende Verkehrsbelastung in Osnabrück und Umgebung. So hat allein zwischen 1995 und 2010 das Verkehrsaufkommen auf der südlich an Osnabrück vorbeiführenden A 30 um etwa 17 Prozent zugenommen. Kommt es hier – oder auch auf der nahen A 1 – zu Störungen, weicht der Verkehr aus. Betroffen sind dann sowohl die Straßen im Osnabrücker Stadtgebiet als auch das Straßennetz der umliegenden Gemeinden Wallenhorst, Belm, Bissendorf und Lotte. In diesem Fall müssen die Umgehungsstraßen zwischen fünfzig- und sechzigtausend Fahrzeuge zusätzlich pro Tag aufnehmen. Die A 33 Nord wurde deshalb auch vom Bund im Bundesverkehrswegeplan 2003 in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Verkehrsentlastung

Wird die A 33 zwischen der A 44 und Osnabrück einmal durchgehend befahrbar sein, nimmt der Verkehr weiter zu. Für das Jahr 2025 prognostiziert das bisherige Verkehrsgutachten ein tägliches Verkehrsaufkommen von bis zu 81.000 Fahrzeugen auf der A 30, bis zu 43.000 Fahrzeugen auf der A 33 und bis zu 76.000 Fahrzeugen auf der A 1. Planer und Befürworter gehen also davon aus, dass die A 33 Nord die regionalen Orts- und Landstraßen nicht nur im Fall von Verkehrsstörungen, sondern zukünftig auch grundsätzlich entlasten wird.

Mehr Sicherheit und Wohnqualität

Die erwartete Verkehrsentlastung kommt nicht nur den Verkehrsteilnehmern zugute. Bund und Land erwarten, dass auch die Anwohner im Großraum Osnabrück von der Abnahme des innerörtlichen Verkehrs profitieren. Bestehende Ortsdurchfahrten sollen entlastet, Unfallrisiken gemindert und die Umwelt weniger stark belastet werden.

Bessere Anbindung

Die A 33 Nord soll schließlich zu einer besseren Anbindung des Osnabrücker und Wittlager Landes beitragen. Das betrifft sowohl den Regional- als auch den Fernverkehr. Sind Unternehmen, Handel und private Haushalte besser erreichbar, versprechen sich Bund und Land positive Effekte für den Wirtschaftsraum Osnabrück.

Eckdaten der A 33 Nord

Der genaue Verlauf

Die Planungen zur A 33 Nord umfassen ein 9,2 Kilometer langes Teilstück der A 33 zwischen der Ortsumgehung Belm im Süden und der A 1 im Norden (s. Karte S. 9).

Im Moment endet die A 33 von Süden kommend im Osnabrücker Stadtteil Schinkel. Hier geht sie kurz vor Belm in die Bundesstraße 51/65 (B 51/B 65) über. An der Weiterführung der A 33 zwischen Osnabrück-Schinkel und der Ortsumgehung Belm wird derzeit gebaut. Nach den Plänen von Bund und Land soll die A 33 Nord dann an der Kreuzung A 33/B 51n „Ortsumgehung Belm“ anschließen. Von dort verläuft sie in nordwestlicher Richtung und knüpft im Waldbereich des Wiehengebirges (auf Höhe des Vossberges, Frankensundern) an die A 1 an.

Kosten & Landverbrauch

Die Gesamtkosten für die A 33 Nord belaufen sich (bei vorgesehener Trassenführung) nach ersten Schätzungen auf voraussichtlich 82 Mio. Euro. Der mit dem Bau verbundene Flächenbedarf beträgt etwa 52 ha. Hinzu kommen Flächen, die nach dem Naturschutzgesetz als Ausgleich für den zerstörten bzw. beeinträchtigten Naturraum geschaffen werden müssen.



Stand der Planungen

Grundsätzliche Planungsschritte

Zuständig für die Planung der A 33 Nord ist der Geschäftsbereich Osnabrück der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Er ist im Auftrag des Bundes tätig. Vor dem Bau oder der Erweiterung einer Bundesautobahn steht ein mehrjähriger Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsprozess. Er umfasst folgende Verfahrensschritte, die im Weiteren genauer erläutert werden.

Bedarfsplanung

Die ersten Planungsschritte zum nördlichen Lückenschluss der A 33 erfolgten bereits in den 1960er Jahren. Nach 1971 war die A 33 Nord in allen Autobahn-Bedarfsplänen des Bundes enthalten, zuletzt im derzeit gültigen **Bundesverkehrswegeplan 2003** (siehe Info-Box auf S. 4). Im Verkehrswegeplan legt der Bund die Dringlichkeit einzelner Verkehrsprojekte fest und entscheidet, welche Maßnahmen wichtig sind. Als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ wurde die A 33 Nord in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Vorplanung

In den Jahren 2005 bis 2007 erarbeitete die Landesbehörde Osnabrück mehrere Möglichkeiten der Trassenführung für die A 33 Nord. Dies geschah im Vorfeld des so genannten Raumordnungsverfahrens innerhalb der Vorplanungsphase.

Das **Raumordnungsverfahren** ist eine Art Verträglichkeitsgutachten für Bauvorhaben. Es untersucht, welche positiven und negativen Auswirkungen ein Projekt in wirtschaftlicher, ökologischer, sozialer oder auch kultureller Hinsicht haben kann und ob es mit bestehenden Gesetzen und Vorgaben sowie anderen Planungen im Einklang steht. Für die A 33 Nord wurde somit nach einer Strecke gesucht, die sich

bestmöglich in die bestehende Infrastruktur einpasst und den geringsten negativen Einfluss auf Mensch, Natur und Umwelt ausübt. Im Januar 2009 legte sich die Raumordnungsbehörde, der Landkreis Osnabrück schließlich in Form einer „Landesplanerischen Feststellung“ auf eine bevorzugte Trasse fest (s. Karte S. 15). Hintergründe und Details zu allen erfolgten Planungsschritten sind in den Protokollen der Arbeitskreissitzungen dokumentiert. Diese können, wie auch die Landesplanerische Feststellung der Vorzugstrasse unter: www.strassenbau.niedersachsen.de abgerufen werden.

Auf das Raumordnungsverfahren folgte im Jahr 2012 die **Linienbestimmung** durch den Bund. Bei diesem Verfahrensschritt, der drei Jahre andauerte, prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), ob eine vom Land bevorzugte Streckenführung auch vereinbar ist mit den Zielen des Bundesverkehrswegeplanes und den europäischen Vorschriften. Nach einer umfassenden Beteiligung aller Fachressorts (z. B. Bundesumweltministerium, Bundeswirtschaftsministerium, ...) bestätigte das BMVBS im Dezember 2012 die vom Land Niedersachsen für die A 33 Nord favorisierte Trasse.

- Bedarfsplanung
- Vorplanung (Raumordnungsverfahren und Linienbestimmung)
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsplanung (mit Planfeststellungsverfahren)
- Ausführungsplanung (vor Ausschreibung und dem eigentlichen Bau)

Entwurfsplanung

Die nächste Projektphase besteht nun in der Entwurfsplanung durch das Land. In diesem Planungsschritt wird u.a. der genaue technische Straßenentwurf erstellt, die voraussichtlichen Kosten werden berechnet, mögliche Lärm- und Schadstoffeinflüsse ermittelt - und - weitere Gutachten eingeholt. Noch im Jahre 2013 findet der gesetzlich vorgeschriebene „Scoping-Termin“ statt. Zu diesem Termin treffen sich Vertreter anerkannter Umweltverbände mit den am Bau der A 33 Nord beteiligten Behörden sowie weiteren Experten. Zusammen wird erörtert, welche Untersuchungen und Gutachten notwendig sind, um das Bauvorhaben auf seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen. Es wird im Jahr 2013 in Abstimmung mit dem Dialogforum ein neues Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben.

Aufgrund des inhaltlichen Umfangs dieser Schritte dauert es etwa zwei bis drei Jahre, bis der vollständige Entwurf vorliegt. Der Zeitraum beinhaltet aber auch schon die Prüfung des Entwurfs durch das Bundesverkehrsministerium.

Genehmigungsplanung

Abschließend genehmigt, bildet er die Grundlage für das nachfolgende **Planfeststellungsverfahren**. Mit einem Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist frühestens 2016 zu rechnen.

Ausführungsplanung

Sobald der Planfeststellungsbeschluss erfolgt ist, schließt sich die Ausführungsplanung für die Ausschreibung und den Bau der A 33 Nord an. Hiermit ist nicht vor 2019 zu rechnen. gegen den Planfeststellungsbeschluss für die A 33 Nord kann vor dem Bundesverwaltungsgericht geklagt werden, (s. S. 22).

Planungsschritte auf einen Blick

| Prozessschritt | Ziel |
|---|---|
| Bedarfsplanung | Feststellung eines Bedarfs: Mit Blick auf die zukünftige Verkehrsentwicklung wird das bestehende Verkehrsnetz auf Engpässe, Lücken oder Optimierungsbedarf hin überprüft. Erforderliche Maßnahmen werden nach Dringlichkeit kategorisiert. |
| Vorplanung | Auf Grundlage des Bedarfsplans wird eine Trasse gesucht, die mit anderen Vorhaben sowie den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist. |
| Raumordnungsverfahren | <p>Im Raumordnungsverfahren werden ökonomische, ökologische, soziale und kulturelle Kriterien der Trassenführung geprüft.</p> <p>Es wird eine Vorzugstrasse gefunden und das Raumordnungsverfahren mit der Landesplanerischen Feststellung beendet.</p> |
| Linienbestimmung | Der Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), legt sich auf einen Trassenverlauf fest. |
| Entwurfsplanung | <p>Erstellen des Vorentwurfes, u. a. mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Kartierungen im Untersuchungsraum -Abarbeiten des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ -Verkehrsgutachten -schalltechnischem Gutachten -landwirtschaftlichen Sondergutachten -detailliertem Straßenentwurf |
| Genehmigungsplanung (Erstellung der Planfeststellungsunterlagen und Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens) | Durchführung eines förmlichen Planfeststellungsverfahrens nach § 72ff VwVfG durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Zweck ist es, alle öffentlichen und privaten Belange, die vom Bauvorhaben berührt werden, gegeneinander abzuwägen und die verschiedenen Interessen auszugleichen. |
| Ausführungsplanung (für Ausschreibung und Bau) | Die Straßenbaumaßnahme wird öffentlich ausgeschrieben. Hat ein Bieter den Zuschlag erhalten, kann mit dem Bau der A 33 Nord begonnen werden. |

| Ergebnis | Zeitraum |
|--|-------------------------------|
| In den Bundesverkehrswegeplänen (BVWP) 1973, 1980, 1985, 1992 ist der Ausbau der A 33 zuletzt als „Weiterer Bedarf“ enthalten. | 1973 - 2003 |
| Im BVWP 2003 wird der Neubau der A 33 als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. | seit 2003 |
| Antragskonferenz mit Festlegung des Untersuchungsraumes / - umfanga | 18.03.2005 |
| Erhebungen im Untersuchungsraum | 03/2005 bis 10/2005 |
| Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie Teil I | 15.12.2005 |
| Weitere Kartierung; Erarbeitung, fachspezifische Bewertung und Vergleich der Planungsvarianten | Anfang 2006 bis Frühjahr 2007 |
| Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie Teil II | 13.07.2007 |
| Beantragung des Raumordnungsverfahrens | 30.12.2007 |
| Landesplanerische Feststellung | 27.01.2009 |
| Die Vorzugsvariante aus dem Raumordnungsverfahren wurde bestätigt | 17.12.2012 |
| Abschluss: Gesehenvermerk des BMVBS – Das heißt, der Bund genehmigt die Entwurfsplanung. | 2013 - 2015 |
| Abschluss: Planfeststellungsbeschluss | frühestens 2016 - 2018 |
| Baubeginn | 2019 ff |

Alternativen zur A 33 Nord

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden von der Raumordnungsbehörde, dem Landkreis Osnabrück, mehrere Alternativen zum Neubau der A 33 Nord geprüft.

Null-Alternative

Bei der Null-Alternative wurde untersucht, ob der Lückenschluss der A 33 zur A 1 überhaupt erforderlich ist. Die Straßenbaubehörde hat dafür abgeschätzt, wie sich Verkehr und Straßennetz in und um Osnabrück bis zum Jahr 2020 entwickeln werden. Die Prognosen berücksichtigen alle bereits festgelegten Straßenbaumaßnahmen. Zu diesen Maßnahmen gehören:

- Neubau der B 51, Ortsumgehung Belm
- Lückenschluss der A 33 zwischen Borgholzhausen und Bielefeld
- Lückenschluss der A 30 mit der A 2 bei Bad Oeynhausen
- vierspuriger Ausbau der B 68 zwischen Waltenhorst und Bramsche (bereits erfolgt)
- sechsspuriger Ausbau der A 1 zwischen Kamen und dem Autobahndreieck Ahlhorner Heide

Die prognostizierten Verkehrsstärken führen zu dem Ergebnis, dass mit der Null-Alternative die Ziele des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes nicht erreicht werden. Laut Landesplanerischer Feststellung aus dem Jahr 2009 stellt sie deshalb keine Alternative zum Lückenschluss der A 33 dar.

Nullplus-Alternative „Sechsstreifiger Ausbau der A 30“

Eine weitere Alternative zum geplanten Trassenabschnitt der A 33 ist der sechsspurige Ausbau der A 30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd. Auch bei Prüfung dieser Möglichkeit wurden alle bereits festgelegten (und oben genannten) Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Ziele des Bundesverkehrswegeplans mit Blick auf die überregionalen Verkehrsbeziehungen nicht erreicht werden. Hinsichtlich der regionalen Verkehrsbeziehungen gelingt das nur mit erheblichen Einschränkungen. Laut Landesplanerischer Feststellung stellt der sechsspurige Ausbau der A 30 daher keine Alternative zum Neubau der A 33 dar.

Nord-Ost-Alternative

Ebenfalls untersucht wurde eine alternative Linienführung der A 33 östlich um den Belmer Ortsteil Icker herum, mit Querung des Mittellandkanals nördlich von Kalkriese und einem Anschluss an die A 1 nördlich von Bramsche. Hier fiel die Umweltrisikoprüfung deutlich negativ aus, was maßgeblich aus der fast doppelten Trassenlänge (18 km) gegenüber der Vorzugsvariante resultiert.

Hinzu kommen ein hoher wirtschaftlicher Aufwand (durch z.B. die Querung des Mittellandkanals) sowie die Einschätzung, dass die Ziele des Bundesverkehrswegeplans auf diese Weise nicht erreicht werden können. Auch diese Alternative wurde deshalb im Raumordnungsverfahren verworfen.



Verschiedene Varianten der Trassenführung

Nachdem sich keine der geprüften Alternativen als geeignet erwies, wurden zusätzlich noch fünf Streckenvarianten untersucht. Sie alle liegen innerhalb des gewählten Trassenkorridors der A 33 Nord. Um eine Vorzugstrasse ermitteln zu können, wurden die einzelnen Varianten auf folgende Punkte hin überprüft:

- Wie umweltverträglich ist die Variante besonders mit Blick auf den Menschen?
- Inwieweit sind Schutzgebiete betroffen, die nach den Fauna-Flora-Habitat-Richtlinien der Europäischen Union errichtet wurden?
- Sind von der Trassenführung streng oder besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten betroffen?

- Inwieweit ist die Landwirtschaft vom Bau der Trasse berührt?
- Inwieweit ist die Forstwirtschaft vom Bau der Trasse berührt?
- Welche Auswirkungen hat der Trassenverlauf auf den Verkehr?
- Welche Kosten sind mit der Variante verbunden?

Aus den fünf untersuchten Streckenvarianten wurde schließlich Variante IV als aus Umwelt-sicht günstigste Variante favorisiert (s. Karte oben). Die Umweltverträglichkeitsstudie ergab, dass bei diesem Verlauf der Einfluss auf vorhandene Siedlungsflächen sowie regionale Tier- und Pflanzenarten am geringsten ist.

Bewertung der A 33 Nord durch den Landkreis

Der Landkreis Osnabrück als Raumordnungsbehörde sieht die Auswirkungen der A 33 Nord bzw. festgestellten Trassenführung wie folgt:

Positive Auswirkungen der A 33 Nord

- Der geplante Lückenschluss verbessert die überregionale Anbindung und stärkt den Wirtschaftsraum Osnabrück.
- Der Lückenschluss des äußeren Fernstraßenringes entlastet das innerörtliche Straßennetz des Oberzentrums Osnabrück.
- Der Landkreis erwartet von der A 33 Nord positive Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung der Grundzentren im Wittlager Raum. Durch das Bauvorhaben werden die Gemeinden Bohmte, Bad Essen und Ostercappeln besser erreichbar sein und in ihrer Lage aufgewertet.
- Von der verbesserten überörtlichen Anbindung der Orte Belm, Wallenhorst und Bramsche sowie der besseren Erreichbarkeit des Niedersachsenparks aus dem südöstlichen Raum verspricht sich der Landkreis eine deutliche Aufwertung des Standortes und eine Stärkung des Tourismus im Osnabrücker Land.
- Der Landkreis Osnabrück sieht in der überregionalen Anbindung große Potenziale, was die wirtschaftliche Entwicklung im Bereich Kanalhafen Bohmte betrifft. Hier treffen Wasserweg, Straße und Schiene aufeinander.

Nachteilige Auswirkungen der A 33 Nord (Variante IV)

- Verlust von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen, Lärmbeeinträchtigung von Siedlungsflächen und Wohnflächen im Außenbereich.
- Zerschneidung bzw. Beeinträchtigung der Erholungsräume Wallenhorster Bergland, Schledehauser Hügelland und Netteniederung. Erhöhte Lärmbelästigung.
- Verlust bzw. Beeinträchtigung von Amphibien-, Vogel- und Fledermauslebensräumen
- Das historische Ortsbild des Belmer Ortsteils Icker wird von der A 33 Nord stark beeinträchtigt. Die Autobahn zerschneidet die Bauernschaften Icker und Powe.
- Die Trassenführung berührt Gebiete, die im Raumordnungsprogramm des Landkreises Osnabrück ursprünglich für den Tonabbau ausgewiesen waren.
- Überplanung und Beeinträchtigung naturnaher Böden bzw. von Böden mit sehr hohem oder hohem Biotoppotential oder besonderer kulturgeschichtlicher Bedeutung.
- Durch Bodenversiegelung kommt es zum Verlust von Grundwasserneubildungsflächen.
- Potenzielle Beeinträchtigung des Grundwassers in Bereichen, in denen Schadstoffe leicht eindringen können.
- Großflächige Eingriffe und Zerschneidungen in Nadelwaldbestände.

Wie lassen sich nachteilige Auswirkungen des Autobahnbaus ausgleichen?

Sowohl Land als auch Bund kommen zu dem Schluss, dass die gewählte Vorzugstrasse alle Voraussetzungen erfüllt, um die negativen Folgen der A 33 Nord so gering wie möglich zu halten. Trotzdem wurden Maßnahmen benannt, die die nachteiligen Effekte noch weiter minimieren sollen.

- Im Bereich der Fauna-Flora-Habitate müssen mindestens vier Grünbrücken mit einer Mindestbreite von 50 Metern über die Autobahn führen. Die Gebiete zwischen den Grünbrücken sind dabei so zu gestalten, dass Tiere ohne Schwierigkeiten zu den Brücken finden. Das kann durch Leit- und Schutzpflanzungen oder durch Schutzzäune erfolgen.
- Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um die Nahrungsgrundlage der Mausohrpopulation zu verbessern.
- Es ist ein Risikomanagement zu installieren, das die Wirksamkeit des Schutzkonzeptes fortlaufend überprüft und notwendige Anpassungen ermöglicht.
- Zerstörte Waldflächen sind auszugleichen oder zu ersetzen.
- Auswirkungen auf den Geländewasserhaushalt – und damit auf die Vegetation in grundwassernahen Bereichen – sind zu minimieren.
- Die Gewinnung von Ton soll im Einflussbereich der A 33 nur dann erfolgen können, wenn im Zuge der forstlichen Nutzung ohnehin Wald gerodet wird.
- Untersuchungen des Baugrundes sollen verhindern, dass es im Trassenbereich zu Einstürzen des Untergrundes kommt.
- Landwirtschaftliche Flächen und Wege sollen so wenig wie möglich zerschnitten werden. Für dieses Ziel ist der Planungsspielraum aus-



zuschöpfen, den die Planer für die endgültige Festlegung der Strecken haben.

Im Rahmen der nachfolgenden Planungsphasen soll schließlich geprüft werden, wer genau (und in welcher Form) vom Bau der A 33 Nord betroffen ist. Anwohner haben ihre Bedenken und Belange zum Teil schon während des Raumordnungsverfahrens formuliert. Sie und alle anderen Interessierten werden umfassend darüber informiert, wie sich die A 33 Nord auf Böden, Wasserhaushalt, landwirtschaftliche Flächen oder Grundstücke und Grunderwerb auswirkt.

Argumente und Positionen der Kritiker

Die nachfolgend aufgeführten Kontra-Argumente sind das Ergebnis einer Befragung durch die Bertelsmann Stiftung im Herbst 2011. Befragt wurden einzelne Bürger und Bürgerinitiativen sowie Vertreter aus Politik, Verwaltung und Interessengruppen zur A 33 Nord (s. Akteursbefragung: www.bertelsmann-stiftung.de/buergerdialog-A33-nord)

Argumente der Kritiker

- 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 Niedersachsens wird zerstört
- Zerschneidung des großen zusammenhängenden Naherholungsgebietes Osnabrücks
- Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzfläche und Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe
- Weitere Zersiedelung im Osnabrücker Land
- 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
- Der Dorfcharakter von Icker geht durch die Autobahn und die Autobahnauffahrt verloren
- Eine realistische Alternative ist vorhanden: Ausbau der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Null-Plus-Variante)

Positionen der Kritiker

Sandra Kühle, Hauptverband Osnabrücker Landvolk (HOL)

„Aus landwirtschaftlicher Sicht ist es bei dem heutigen Flächendruck, der auf landwirtschaftliche Nutzflächen herrscht, nur schwer zu verschmerzen, so viel Fläche für die landwirtschaftliche Nutzung endgültig zu verlieren, wie das bei dem Bau der A 33 Nord der Fall wäre. Deshalb ist aus unserer Sicht wünschenswert, stattdessen den sechsspurigen Ausbau der A 30 voranzutreiben, wenn dadurch ebenso effektiv der Verkehrsbedarf gedeckt werden könnte. Zudem würde dann ein ohnehin bereits vorbelasteter Raum „noch ein wenig mehr“ belastet (in Bezug auf Lärm, Staub etc.), während beim Ausbau der A 33 Nord ein gänzlich unberührter Raum durchschnitten und schwerwiegend belastet würde – sowohl unter immissionsschutzrechtlichen als auch naturschutzfachlichen Gesichtspunkten. Deshalb denken wir, dass einem sechsspurigen Ausbau der A 30 der Vorzug zu geben wäre.“



Gemeinde Belm, vertreten durch Bürgermeister Bernhard Wellmann

„Der Großraum Osnabrück ist bereits jetzt mit den Autobahnen A 1 und A 30 verkehrstechnisch engmaschig erschlossen und überregional gut angebunden. Für politisches und planerisches Handeln besteht die Verpflichtung, mit den nicht vermehrbaren landschaftlichen Ressourcen sorgsam umzugehen und angesichts der sozialräumlichen und infrastrukturellen Dichte zusätzlichen Belastungen vorzubeugen. Mit dem geplanten Bau der A 33 Nord wird weitere wertvolle Kultur- und Naturlandschaft belastet und zerstört. Der Schutzzweck der FFH-Gebiete im Franken Sundern (Staatsforst Palsterkamp) und im Bereich zwischen Powe und Icker kann nicht aufrechterhalten werden. Landwirtschaftliche Flächen und Lebensraum heimischer Wildtiere werden zerschnitten, Landschaftsraum zur Naherholung wird vernichtet. Die geplante Dammführung der Autobahn im Bereich der L 109 führt zu vermehrten Lärmemissionen, die L 109 wird zum Autobahnzubringer mit verstärktem Verkehrsaufkommen.

Um einer zukünftigen Verkehrsentwicklung im Großraum Osnabrück Rechnung zu tragen, bietet sich als Alternative, vorhandene Verkehrswege auszubauen und zu optimieren. Die Gemeinde Belm lehnt daher den geplanten Bau der A 33 Nord ab. Der Rat der Gemeinde Belm hat auf seiner Sitzung am 05.12.2007 mehrheitlich einen entsprechenden Beschluss gefasst. Der Ratsbeschluss zur Stellungnahme der Gemeinde Belm vom 06.12.2012 zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2015 hat diese Ansichten nochmals einstimmig bestätigt.“



Ludger Pott, Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.

„Die Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. und die Jägerschaft Osnabrück Stadt e.V. lehnen den Bau der A 33 Nord ab. Die A 33 Nord verunstaltet das Landschaftsbild der gewachsenen Kulturlandschaft des nordwestlichen Osnabrücker Hügellandes mit seinen Wäldern, Wiesen, Äckern, dem Bachlauf der Nette/ Ruller Flut und darin eingebetteten Einzelgehöften und Siedlungen bis zur Unkenntlichkeit. Sie verlärt die Landschaft und vernichtet eine wertvolle Erholungslandschaft. Für viele Tierarten entsteht ein unüberwindbares Hindernis (Zerschneidungseffekte) mit der Folge genetischer Verarmung. Sperrzäune führen zu Verkehrsoferten bei den Tieren. Ca. 52 ha Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen werden vernichtet, für die Straße selbst und erforderliche Kompensationsmaßnahmen werden landwirtschaftliche Nutzflächen in noch weit größerem Umfang in Anspruch genommen.

Die A 33 Nord durchschneidet FFH-Gebiete, beeinträchtigt diese durch Vernichtung von Fledermauslebensräumen und durch stoffliche Einträge erheblich, trennt Fernwanderwege des Schalenwildes, zerschneidet Jagdreviere, zerstört möglicherweise Eigenjagdbezirke, entwertet Eigentum und erschwert die gesetzliche Hegeverpflichtung massiv. Da es Alternativen zur A 33 Nord gibt, ist die Autobahn nach internationalem und nationalem Recht unzulässig. In ähnlich gelagerten Fällen hat das Bundesverwaltungsgericht bereits Grenzen gesetzt. Die Jägerschaft wird sich weiter dem konstruktiven Dialog stellen sowie Anregungen und Bedenken einbringen.“

Argumente und Positionen der Befürworter

Die nachfolgend aufgeführten Pro-Argumente sind das Ergebnis einer Befragung durch die Bertelsmann Stiftung im Herbst 2011. Befragt wurden einzelne Bürger und Bürgerinitiativen sowie Vertreter aus Politik, Verwaltung und Interessengruppen zur A 33 Nord (s. Akteursbefragung: www.bertelsmann-stiftung.de/buergerdialog-A33-nord)

Argumente der Befürworter

- Verkehrsqualität in Osnabrück und Umgebung steigt. Bei Störungen, kann der Verkehr auf anderem Weg weitergeführt werden
- Entlastung der Straßen in Osnabrück und Umgebung zwischen 11 und 90 Prozent, vor allem in der Innenstadt von Osnabrück und für 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
- Anbindung des Raumes östlich von Osnabrück an das überörtliche Verkehrsnetz
- 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
- Schub für die wirtschaftliche Entwicklung der Region: komfortable Verkehrsanbindung für Unternehmen, Gewerbeansiedlungen, Anstieg von Einkommen und Beschäftigung

Positionen der Befürworter

Erhard Fricke, erster Vors. des Bürgervereins Haste e. V.; zweiter Vors. der Arbeitsgemeinschaft der Bürgervereine in Osnabrück

„Bei allem Respekt vor den Belangen der Kritiker dieses Projektes bin ich davon überzeugt, dass die Anforderungen des Landschafts-, Natur- und Artenschutzes in einen Ausbau des Lückenschlusses wirksam einbezogen werden können. Die Entzerrung des Verkehrsknotens Osnabrück-Süd/Lotte-Osnabrück zu einem Dreieck, das Osnabrück umgibt, ermöglicht eine zügige Vorbeifahrt am Ballungsraum Osnabrück, eine optimale Erreichbarkeit der verschiedenen Zonen des Wirtschaftsschwerpunktes, vermeidet den Abkürzungsverkehr durch die Stadt und ermöglicht intelligente Umleitungsvarianten. Wenn die im Bau befindliche Verbindung der neuen Ortsumgehung Belm (B 51) mit der A 33 im Bereich Vehrter Landstraße fertig gestellt ist, wird die Verbindung von der A 33 zur A 1 über die Vehrter Landstraße, Bramscher Straße noch intensiver vom Abkürzungsverkehr genutzt werden und die Belastung der Dodesheide und Hastes mit der Kreuzung Haster Mühle und Bramscher Straße um ein Vielfaches verstärkt. Das sind bereits jetzt Bereiche, die vom innerstädtischen Verkehrsaufkommen besonders belastet, oftmals überlastet sind. Die Weiterführung der A 33 über die neue Anschlussstelle der neuen B 51 hinaus nach Norden als Lückenschluss an die A 1 wird nach Fertigstellung dieser bereits im Bau befindlichen Maßnahme noch dringender. Ich spreche mich persönlich ausdrücklich für den Ausbau des Lückenschlusses der A 33 Nord aus.“



Gerhard Dallmüller, IHK Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

Die IHK setzt sich seit langem für die A 33 Nord ein. Die IHK-Vollversammlung hat hierzu am 28. September 2010 die folgende Position verabschiedet: „Nach dem Lückenschluss der A33 zwischen Bielefeld und Osnabrück ist mit einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens bis zum derzeitigen Autobahnde bei Belm zu rechnen. Das vorhandene Straßennetz kann diese zusätzlichen Verkehre nicht mehr aufnehmen. Dies gilt sowohl für die im Stadtgebiet von Osnabrück stark frequentierte A 30 wie für das Straßennetz im Osten Osnabrücks. Eine Zunahme des Transitverkehrs durch die Innenstadt ist zu befürchten.“

Der Stadt Osnabrück fehlt bisher ein geschlossener äußerer Autobahnring zur Umfahrung des Stadtgebietes. Die A33 Nord als leistungsfähige östliche Umgehung würde die dringend notwendige Entlastung des innerstädtischen Verkehrssystems ermöglichen. Bei Staus auf den vorhandenen stadtnahen Autobahnen führen Umleitungen bislang durch die Innenstadt. Dies verursacht erhebliche Verkehrsstörungen, die durch den Lückenschluss der A 33 Nord weitgehend vermieden werden könnten.

Schließlich erspart die Weiterführung der A 33 bis zur A 1 Zeit und Kosten im überregionalen und im regionalen Verkehr, da der Umweg über die A 30 und das Autobahnkreuz Lotte/ Osnabrück nicht mehr erforderlich ist und Standorte besser an das Fernstraßennetz angebunden werden. Dies gibt der wirtschaftlichen Entwicklung wichtige Impulse.“



Dr. Winfried Wilkens, Kreisrat Landkreis Osnabrück

„Der Landkreis Osnabrück setzt sich seit vielen Jahren für den Lückenschluss Nord der A 33 ein. Spätestens mit der Inbetriebnahme des Lückenschluss Süd zwischen Bielefeld und dem heutigen Ausbauende der A 33 des dortigen Abschnitts, ist mit einer deutlichen Verkehrszunahme zu rechnen. Ein Teil dieser Verkehre wird sich am Osnabrücker Südkreuz für eine Weiterfahrt auf der A 33 entscheiden – nicht nur, wenn auf der A 30, im Bereich des Lotter Kreuzes oder der A 1 durch Bauarbeiten, Unfälle oder hohes Verkehrsaufkommen Störungen auftreten. Die Verkehrsbelastung in den Bereichen Belm, Icker, Rulle wird steigen – mit und ohne Autobahn.“

Unsere Region ist wirtschaftsstarke. Der Lückenschluss Nord wird die Erschließung bisher benachteiligter Teile des Kreisgebietes verbessern. Das gilt z.B. für die Gemeinden des Wittlager Landes. Der Landkreis setzt sich auch für andere wichtige Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ein, auch auf der Schiene oder der Wasserstraße. Eine Maßnahme, die den Lückenschluss Nord der A 33 entbehrlich machen und vergleichbare verkehrliche und infrastrukturelle Effekte erzielen würde, ist nicht in Sicht. Natürlich wird der Lückenschluss zu spürbaren Belastungen in den betroffenen Bereichen führen. Das zu leugnen, wäre unehrlich. Es gilt, in den bevorstehenden Planungs- und Genehmigungsverfahren für eine möglichst wenig belastende Ausgestaltung des Projektes zu werben.“

Wie können Sie sich beteiligen ?

Bürgerinnen und Bürger können sich auf verschiedene Weise an politischen Entscheidungen oder Planungsprozessen beteiligen. Im Rahmen **formaler Beteiligungsverfahren** haben sie ein gesetzlich festgeschriebenes Recht, mitwirken zu können. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit der **informellen Beteiligung**. Hier ist es Planern und Entscheidern freigestellt, ob und in welcher Form sie die Bürgerschaft zusätzlich beteiligen.

Beteiligungsmöglichkeiten in formalen Verfahren

Das Planfeststellungsverfahren ist gesetzlich geregelt und beinhaltet folgende formale Beteiligungen:

- Scoping-Termin (zum Festlegen von Umweltverträglichkeitsprüfungen)
- öffentliche Planauslegung
- Möglichkeit für betroffene Bürger und öffentliche Stellen, Einwände zu erheben und Stellungnahmen zu verfassen
- Einwände werden mit den Betroffenen besprochen
- Die Planfeststellungsbehörde wägt private und öffentliche Interessen gegeneinander ab und berücksichtigt sie im Planfeststellungsbeschluss

Klageweg

Der Bau der A 33 Nord wurde von der Bundesregierung als besonders bedeutsam eingestuft. Aus diesem Grund sind Klagen gegen den Bau nur vor dem Bundesverwaltungsgericht möglich. Das Gericht urteilt damit zugleich als erste sowie auch letzte Instanz. Haben die Verwaltungsrichter entschieden, ist der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig.

Beteiligungsmöglichkeiten in informellen Verfahren

Informelle Mitwirkung umfasst ein breites Spektrum an Beteiligungsmöglichkeiten. Es beginnt mit der reinen Information über das Internet, in Form von Broschüren oder auf Informationsveranstaltungen und reicht über die inhaltliche Diskussion an Runden Tischen bis hin zur Mitarbeit in Facharbeitskreisen. Es sind Mitwirkungsinstrumente, die auch das Land Niedersachsen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen regelmäßig anwendet.

Bürgerdialog A 33 Nord

Mit dem Bürgerdialog geht das Beteiligungsangebot des Landes beim Bau der A 33 Nord noch über das freiwillige Beteiligungsangebot hinaus, welches bisher schon besteht. Der Bürgerdialog soll vor allem für Transparenz sorgen, die Bürgerschaft umfassend, ausgewogen und verständlich informieren und ihnen mehr Möglichkeiten zur Mitgestaltung geben. Geplant und koordiniert wird der Bürgerdialog durch ein **Dialogforum** (Zusammensetzung des Dialogforums siehe S. 4). Wie weit die genannten Ziele erreicht werden, soll eine unabhängige wissenschaftliche Evaluation durch Prof. Dr. Herbert Kubicek, Institut für Informationsmanagement Bremen (ifib) feststellen.

Mitwirkungsmöglichkeiten

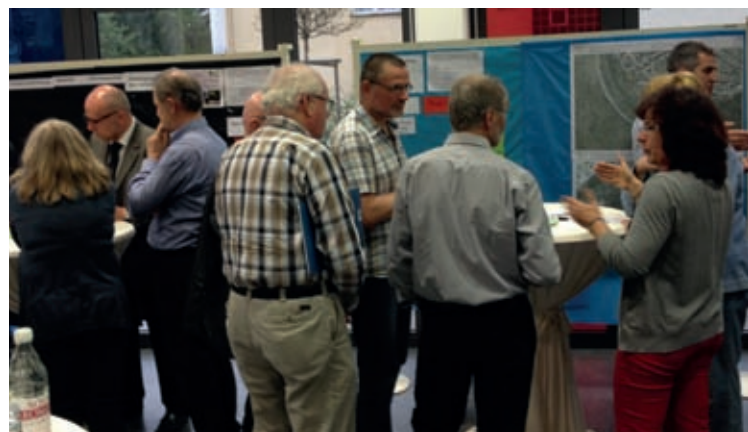
Neben der vorliegenden **Informationsbrochure** sollen **Informationsveranstaltungen** über den Planungsstand und die verschiedenen Beteiligungsmöglichkeiten informieren. Auf den Veranstaltungen können sowohl Kritiker als auch Befürworter ihre Argumente und Standpunkte zur A 33 Nord darstellen und diskutieren.

Auf gesonderten **Fachveranstaltungen** (zu Themen wie Naturschutz, Lärmschutz oder Verkehr) beantworten Experten und Fachplaner die Fragen der Bürger. Betroffene und interessierte Menschen können hier sowohl ihre Bedenken als auch ihre Anregungen vortragen. Sie werden auch darüber informiert, inwieweit diese tatsächlich berücksichtigt werden.

Gemeinsame **Planungsworkshops** dienen der Entwicklung bürgerfreundlicher Lösungen. Sie befassen sich mit Themen wie der Gestaltung und Einbindung der A 33 Nord in die Landschaft, dem Lärmschutz oder den neu gestalteten Wegenetzen. Weitere Themen für die Planungsworkshops können von jedermann vorgeschlagen werden.

Die beteiligten Behörden möchten den Gestaltungsspielraum ausschöpfen, der ihnen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben offen steht. Sie möchten ihn dafür nutzen, um gemeinsam mit Bürgern und Experten gute Lösungen entwickeln zu können. Die Planungsworkshops werden in Form von Arbeitskreisen organisiert, zu denen sich alle Interessierten je nach Bedarf treffen.

Trassenbegehungen sowie multimedial visualisierte Trassenverläufe sollen schließlich dazu beitragen, dass sich jeder ein realistisches Bild von den Plänen zur A 33 Nord machen kann. Die Planfeststellungsunterlagen werden – früher als im formellen Verfahren vorgesehen – veröffentlicht und in **Bürgersprechstunden** erläutert.



Auf der Website www.buergerdialog-a33nord.de finden Bürgerinnen und Bürger ab Juni 2013 alle notwendigen Unterlagen, Fakten, Argumente, Bewertungen und Planungsstände rund um das Verkehrsprojekt A 33 Nord sowie zum Bürgerdialog selbst. Bei Bedarf können Ausdrucke der Unterlagen angefordert werden.

Fahrplan der Beteiligung

Die im Folgenden genannten Informations- und Beteiligungsangebote geben den Planungsstand zum Zeitpunkt des Drucks der Broschüre wieder. Den jeweils aktuellsten Zeitplan finden Sie auf der Website des Bürgerdialogs: www.buergerdialog-a33nord.de.

| Angebote zur Information und Beteiligung | Zeitplanung | |
|--|---|--|
| Veröffentlichung der Informationsbroschüre zur A 33 Nord | 05/2013 | |
| Informationsveranstaltung im Kreishaus des Landkreises Osnabrück | 28.05.2013 | |
| Start der Website www.buergerdialog-a33nord.de | 06/2013 | |
| Projektkonferenz für die Öffentlichkeit mit Informationen über den Scoping-Termin | 11/2013 | |
| Planungsbegleitende Fachinformationsveranstaltungen, z.B. zum Thema - Verkehr / Verkehrswirtschaftliche Untersuchung - Naturschutz, Ausgleich und Kompensation, Grünbrücken, FFH, Freizeit und Erholung - Trassenverlauf - Lärmschutz / Immissionsschutz - Landwirtschaftliche Betroffenheiten | Ab 1. Quartal 2014 bis Ende 2014 | |
| Planungsworkshops, in denen Bürgerinnen und Bürger konkret an den Planungen beteiligt werden, z.B. für - Lärmschutz und Gestaltung eventueller Lärmschutzmaßnahmen - Einbindung der Trasse in Landschaft und Raum - land- und forstwirtschaftliches Wegenetz einschließlich weiterer tradierter Wegebeziehungen | Ab 1. Quartal 2014 bis Ende 2014 | |

Links

Protokolle der Arbeitskreissitzungen, Landesplanerische Feststellung und Linienbestimmung:
www.strassenbau.niedersachsen.de

Unterlagen, Fakten, Argumente, Bewertungen und Planungsstände rund um das Verkehrsprojekt A 33 Nord sowie zum Bürgerdialog: www.buergerdialog-a33nord.de (ab Juni 2013)

Pro- und Kontra-Argumente zum Neubau der A 33 Nord: www.bertelsmann-stiftung.de/buergerdialog-A33-nord