

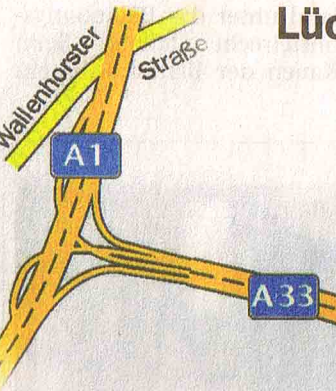
# Das sind die Pläne für die A 33 Nord

## Lückenschluss auf einer Fläche von 100 Fußballfeldern

ra OSNABRÜCK. Für die als „großes Mausohr“ bekannt gewordene Fledermaus könnte es ungemütlich werden, dafür müssen weniger Menschen vor allem in Rulle unter der neuen Autobahn leiden. So ein Resümee würde den Planern von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bei der Auswahl einer Trasse für die A 33 Nord wahrscheinlich nie über die Lippen gehen.

Und dennoch lässt sich das Ergebnis der zweijährigen Suche nach dem richtigen – oder besser gesagt: am wenigsten störenden – Weg kaum knapper zusammenfassen. Die Experten in der Planungsbehörde lehnen solche verbalen Verkürzungen natürlich kategorisch ab. Die Gegner des etwa neun Kilometer langen Autobahnneubaus, der die A 33 in Belm mit der A 1 in Wallenhorst verbinden soll, interessieren sich nicht für Wortakrobatik. Vor allem Umweltverbände wollen die Trasse auch aus verkehrstechnischen Gründen verhindern. Sie glauben, den zunehmenden Verkehr über einen Ausbau der vorhandenen A 1 und der A 30 führen zu können. Auf der anderen Seite die Industrie- und Handelskammer (IHK), die den Lückenschluss als die Lösung der Verkehrsprobleme in und um Osnabrück preist und zugleich einen wirtschaftlichen Schub durch die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe entlang der A 33 Nord erwartet.

Eines lässt sich nicht wegdiskutieren: Ein Weiterbau der Autobahn durch Belm und Wallenhorst wird eine Belastung für Menschen, Tiere und Landschaft werden. Knapp 52 Hektar Fläche wird der Lückenschluss wohl in Anspruch nehmen. Das



entspricht in etwa der Größe von gut 100 Fußballfeldern. Die von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ausgewählte „Vorzugsvariante“ führt über knapp 40 Hektar landwirtschaftliche Flächen, gut 12 Hektar sind Wälder, weniger als ein Hektar sind „sonstige Flächen“ wie beispielsweise Straßen.

Noch bedeckt halten sich die Planer, ob und wie viel Häuser dem Autobahnbau weichen müssen. Schlimmer als diese Suche nach einem neuen Dach über den Kopf wird für manche Menschen wohl ein Leben in unmittelbarer Autobahnnähe sein. Einzelne Höfe und Häuser, die jetzt noch idyllisch in nahezu unberührter Landschaft gelegen sind, werden ab Mitte des nächsten Jahrzehnts wohl nur einen Steinwurf von der neuen Autobahn entfernt sein.

Insgesamt 35 Gebäude sind es entlang der von der Planungsbehörde favorisierten Trasse, die deshalb einen sogenannten passiven Lärmschutz bekommen sollen. Das bedeutet, dass die Bewohner solcher Häuser und Höfe schallschluckende Fenster bezahlt bekommen. Einen aktiven Lärmschutz – also Wände oder Wälle an der Trasse – wird es voraussichtlich an der gesamten Strecke nicht geben. Diese wesentlich teurere Variante wird nur zum Schutz größerer Siedlungen genehmigt. Die gibt es in unmittelbarer Nähe der „Vorzugsvariante“ aber nicht.

Die Streckenführung, die sich im Laufe der weiteren Genehmigungsverfahren noch erheblich ändern kann: Die A 33 Nord kreuzt die Haster Straße zwischen Po-

tiefen Geländeeinschnitt geführt werden. Weiter geht es auf die Lechtlinger Straße (L 109) zu, genau dort entlang, wo Autobahngegner schon vor Jahren an einem

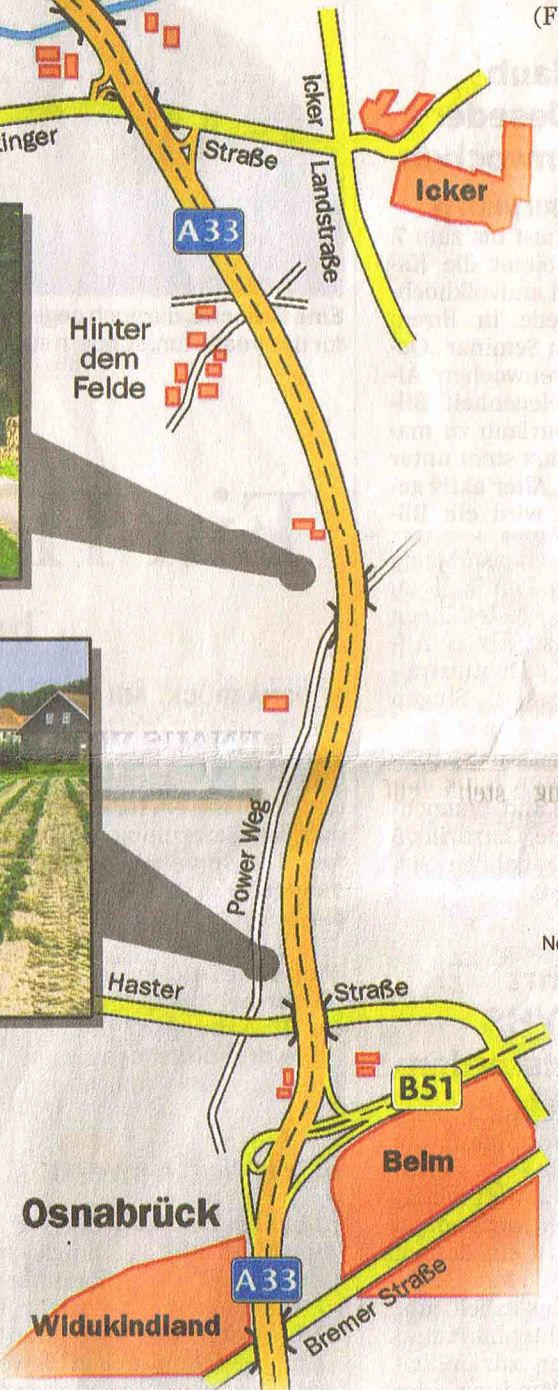
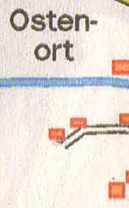
Getreidefeld eine große Protesttafel gegen den Auto-

bahnbau errichtet haben. Weiter nordwestlich kreuzt die A 33 Nord die Nette in der Nähe der Straße Westerheide, kreuzt dann den Hügelkamp und die Straße Vor dem Bruch. Bevor die Trasse in das Waldgebiet Palsterkamp mündet, kreuzt sie die Straßen Bernauer Weg und Am Steinhäus.

Im Wallenhorster Staatsforst ist auch das Große Mausohr unterwegs. Das Jagdrevier der seltenen Fledermaus ist als FFH-Gebiet (Flora Fauna Habitat) ein besonders geschützter Naturbereich.

wer Weg und Holtstraße, führt über ein Erdbeerfeld weiter nördlich und kreuzt dann die Holtstraße. Danach geht es über mehrere Hundert Meter fast parallel

zum Power Weg. Kurz vor dem Reiterhof Niederriehage kreuzt die Trasse den Power Weg, schwenkt dann hinter dem Reiterhof nordwestlich auf die Bergkuppe zwischen Icker und der Siedlung Hinter dem Feld. Dort soll der Lückenschluss in einem zum Teil acht Meter



Fotos: Elvira Parton, Grafik: Neue OZ/Langer

## Langer Weg durch die Behörden

### Das letzte Wort im Genehmigungsverfahren hat wohl das Bundesverwaltungsgericht

ra OSNABRÜCK. 2015 soll die A 33 Nord für den Verkehr freigegeben werden. Ob dieses ehrgeizige Ziel vieler Politiker angesichts des umfangreichen Genehmigungsverfahrens mit etlichen juristischen und planerischen Hürden erreicht werden kann, ist eher fraglich.

Nachdem die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vor einer Woche ihre Vorzugsvariante für den sogenannten Lückenschluss vorgestellt hat, ist nun der Landkreis Osnabrück am Zug. Er leitet ein sogenanntes Raumordnungsverfahren ein, bei

dem auch alle Pläne und Gutachten öffentlich ausgelegt werden müssen. Schriftliche Stellungnahmen dazu mit Anregungen und Kritik wertet die Kreisverwaltung anschließend aus. Danach wird der Landkreis Osnabrück wie zuvor die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eine Trassenführung favorisieren.

Das letzte Wort ist dann aber noch lange nicht gesprochen. Das Bundesverkehrsministerium muss nämlich der Trasse zustimmen und die Straßenbauverwaltung mit Entwürfen dafür beauftragen.

Diese Entwürfe einschließlich einer Kostenaufstellung werden erneut dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt und müssen dort genehmigt werden.

Danach beginnt der nächste wichtige Schritt: Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr bekommt vom Ministerium den Auftrag für einen Planfeststellungsentwurf. Darin müssen auch alle Details des Lückenschlusses ausgearbeitet sein bis hin zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, schalltechnischen Untersuchungen, Bodengutachten,

Probebohrungen sowie die sogenannten Ausgleichsmaßnahmen, mit denen die Eingriffe in die Natur kompensiert werden sollen. Alle diese Pläne werden wieder öffentlich ausgelegt, und Betroffene bekommen die Möglichkeit zu erneuten Stellungnahmen. Über diese Widersprüche und Anregungen wird bei einem anschließenden Erörterungstermin mit der Straßenbauverwaltung gesprochen. Danach wägen die Planer ab, ob die Einwände ganz, teilweise oder gar nicht berücksichtigt

werden.

Über den anschließenden Planfeststellungsbeschluss für die A 33 Nord wird es wohl kein jahreslanges juristisches Tauziehen geben. Weil dieses Verkehrsprojekt von der Bundesregierung als besonders bedeutsam eingestuft worden

ist, sind Klagen dagegen nur vor dem Bundesverwaltungsgericht möglich, das dann quasi als erste und zugleich letzte Instanz entscheidet. Haben die Richter entschieden, ist der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig.

Es dauert noch einmal vier bis fünf Jahre, bis die knapp neun Kilometer lange Autobahn fertig ist.