

An den  
Niedersächsischer Landtag  
- Petitionsausschuss -  
Hinrich-Wilhelm-Kopf-Platz 1  
30159 Hannover

**Geschäftsstelle:** Jusos Osnabrück Land  
Große Gildewart 11  
49074 Osnabrück

05 41 / 27 8 33

**Vorsitzender:** Andres Mendez  
Am Ickerbach 17  
49191 Belm

05 4 06 / 81 86 40

01 77 / 656 74 18

andres.mendez@jusos-os-land.de

www.jusos-os-land.de

Belm, den 2. Juni 2008

### **Petition: Einstellung der Planungen für den Neubau einer A 33-Nord**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir Jusos im Osnabrücker Land bitten Sie, mit allen rechtlichen und politischen Mitteln darauf hinzuwirken, dass alle laufenden Planungen für den Neubau einer A 33-Nord eingestellt werden.

Nach Abwegungen aller Pro und Contra Argumenten sind wir Jusos zu dem Entschluss gekommen, dass die A 33-Nord, die sich derzeit in der Planung im Raumordnungsverfahren (ROV) befindet, unnötig erscheint. Sie richtet sich gegen das Gut Mensch und dem Gut Natur. Neben den zu erwartenden starken Beeinträchtigungen für Bürgerinnen und Bürger, wird insbesondere ein FFH-Gebiet durch die A 33-Nord durchtrennt. FFH-Gebiete dienen dem Schutz der Umwelt und nicht dem Straßenbau. Für uns ist es nicht ersichtlich, warum FFH Gebiete ausgeschrieben werden, wenn sie am Ende doch für eine grobe Bauwut weichen müssen. In unserer Meinung haben uns Entscheidungen des Bundesgerichtshofes besträkt, die deutlich machen, dass eine Autobahn durch ein FFH-Gebiet nur dann zugelassen werden darf, wenn sonst keine Alternativen vorhanden sind.

Alternativen gibt es. Zum einen wurde der Ausbau der A 30 vor der Ausweisung des FFH-Gebietes gegen den Neubau der A 33-Nord in den höheren Bedarf (höchste Priorität) des Bundesverkehrswegeplanes getauscht. Dieser Tausch könnte revidiert werden, sodass der Ausbau der A 30 als Ost-West-Verbindung für Osnabrück wieder in den höheren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes käme und dafür der Neubau einer A 33-Nord gestrichen wird. Zum anderen ist die gerade 3-streifig ausgebaute A 1 als Nord-Süd-Verbindung für Osnabrück.

Durch einen 3-streifigen Ausbau der A 30 zwischen dem Lotter Kreuz und dem Kreuz Osnabrück-Süd würden genauso Entlastungseffekte für die Straßen im Osten und Süden von Osnabrück eintreten. Auf den verbreiterten Autobahnen A 30 und A 1 ist eine Umfahrung über das Lotter Kreuz von Osnabrück möglich. Der überregionale Fernverkehr wird nicht von der Autobahn abfahren, um sich dann in ein nicht überschaubares, untergeordnetes Straßennetz begeben. Eine ausführliche Prüfung von verkehrlichen Alternativen zur A 33-Nord ist nicht richtig vollzogen worden.

Diese Alternativen, die in ihrer Ausführung wohl auch kostengünstiger erscheinen, bestärken uns in unserer Auffassung, dass das Geld für diese Fehlplanung besser in andere politische Felder investiert werden müsste. Nicht zuletzt, hat der erst vor kurzem erschienen Armutsbericht deutlich gemacht, dass das ersparte Geld definitiv wo anders mehr gebraucht wird.

Wie oben aufgeführt wird das Gut Mensch nicht berücksichtigt. Die Anwohner würden durch die nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und mit dem Erlass vom 23.03.1973 des Bundesministeriums für Verkehr durch die Trassen einer A 33-Nord in ihrem Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 (2) Satz 1, GG) unzumutbar beeinträchtigt. Alle Trassenvarianten widersprechen dem staatlichen Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen auch im Hinblick auf die Verantwortung für zukünftige Generationen (Art. 20a, Grundgesetz).

Im gesamten Bundesgebiet ist es Standard, Ortskerne von Durchfahrtsverkehren zu entlasten und Ortsumgehungen zu realisieren. Hier jedoch will man ohne Not eine Bundesautobahn mit einem Autobahnzubringer durch ein Dorf bauen. Der gesamte Ort würde mit erheblichen Lärm-, Schadstoff- und Feinstaub-Immissionen belastet werden.

Die neue Autobahn, die streckenweise auf einen Damm geführt werden müsste, verbreitet einen Dauerlärm über die sehr ruhig gelegenen Ortsteile. Sie würde besonders den bisher sehr ruhigen Belmer Ortsteil Icker über das normale Maß hinaus beschallen. Das führt auf Dauer zu einer Potenzierung von Stress, der wiederum zu einem nicht unerheblichen Risikofaktor zu Entstehungen von Krankheiten führt. Daraus resultieren unweigerlich erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensqualität und Risikoerhöhungen von Krankheiten für die Anwohner.

Von einer A 33-Nord mit ihrer Anschlussstelle in Icker an der L 109 gehen neben Lärm weitere Schadstoffe wie Russ, Stickoxid (NO<sub>2</sub>) und vor allem Feinstaub (PM<sub>10</sub>- und PM<sub>2,5</sub>) aus. Die Immissionen stellen für die Anwohner eine erhebliche Gesundheitsgefährdung dar. Es ist unumstritten, dass diese Immissionen u. a. kanzerogen wirken.

Durch die Anschlussstelle der A 33 an die L 109 würde der Verkehr auf dieser Straße, die dann die Funktion eines Autobahnzubringers hätte, zunehmen. Es erscheint unglaubwürdig, wenn im Erläuterungsbericht eine Senkung der Kfz-Zahlen nach dem Bau der A 33 prognostiziert wird. Der Neubau der A 33 würde diese Landstraße, auf der sich in den vergangenen Jahren mehrfach tödliche Unfälle ereigneten, noch gefährlicher machen.

Eine A 33-Nord vermindert erheblich den Wohnwert und damit die gesamte Lebensqualität, egal welche Trasse realisiert werden würde. Lärm und weitere Emissionen lassen einen Aufenthalt im Freien ohne die genannten Stressoren nur erschwert zu, gestatten aber

auf keinen Fall eine Erholung. Die Aufenthaltsqualität im Freien geht in einem sehr breiten Umfeld längs aller geplanten Trassen verloren.

Ein relativ ungestörtes Wohnen und Schlafen ist nur bei geschlossenen Fenstern möglich. Geschlossene Fenster wiederum untersagen aber eine Frischluftzufuhr, die vor allen Dingen für einen erholsamen Schlaf nötig ist. Insofern ist ein erholsamer, gesundheitsfördernder Schlaf im Umfeld der Autobahn nicht möglich.

Gerade im Hinblick auf zukünftige Generationen halten wir deswegen den Ausbau für nicht tragfähig. Die Lebensqualität und persönliche Zukunft nachfolgender Generationen wird durch den Bau der A 33 Nord zerstört. Durch Wegzug bzw. das Fortbleiben der jüngeren Generation wird auf Dauer ein gesundes soziales Gefüge aufgelöst. So wird z. B. für die älteste Generation die Unterstützung im Alltag und eine spätere Pflege durch Familienangehörige nicht mehr gegeben.

Dadurch, dass die jüngere Generation keinen Wohnort in der Nähe der Autobahn wählen wird, wird die jetzt dort ansässige Bevölkerung auf Dauer überaltern. Soziale Infrastrukturen werden sich auflösen. Vorhandene soziale Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten werden nutzlos. Arbeitsplätze in diesen Einrichtungen gehen verloren. Dies löst schon heute große Existenz- bzw. Zukunftsängste aus.

Die Vermietung von Wohnraum wird wegen der Belastung durch Emissionen und dem dadurch verminderten Freizeitwert des Umfeldes kaum noch möglich sein. Dadurch wird eine finanzielle Absicherung durch Immobilien unsicher. Der Marktwert der Immobilien ist schon heute durch die derzeitige Diskussion und Verunsicherung erheblich gesunken. Dies hat bei der Beurteilung von Kreditvergaben erhebliche Bedeutung. Ein Verkauf von Wohnhäusern ist schon derzeit fast unmöglich.

Der Landschaftsraum geht als Gebiet für eine Erholung und für das Naturerlebnis komplett verloren, gleich welche Trassenvariante umgesetzt werden sollte. Es entstehen Totalverluste durch Überbauung, zudem die Zerstörung charakteristischer, landschaftlicher Erlebnissubstanz und der Verlust von Sichtbeziehungen. Sämtliche Trassenvarianten führen zu einem Verlust an naturästhetischer Qualität. Alternative Gebiete stehen im Raum Wallenhorst wegen der anderen Bundesfernstraßen A 1 und B 68 nicht zur Verfügung.

Siedlungen würden durch die Trasse zerschnitten. Dadurch würden langjährig gepflegte Nachbarschaften getrennt und der soziale Kontakt der Bewohner untereinander erheblich erschwert werden. Zudem würde das traditionelle Erbe zerstört werden, indem Siedlungsstrukturen, die über Jahrhunderte gewachsen sind, voneinander getrennt würden.

Sämtliche Trassen der A 33-Nord führen zu Zerschneidungseffekten. Die räumliche Trennung kann auch durch Über- und Unterführung nicht ausgeglichen werden. Je höher Straßen und Brückenbauwerke im Gelände liegen oder von höher gelegenen Gebieten aus sichtbar sind, umso mehr überstrahlen sie die Landschaft und führen damit zu einer Verfremdung des Landschaftsbildes.

Laut Statistik ist an Autobahnanschlussstellen die Kriminalitätsrate signifikant höher als normal. Auch an der geplanten Anschlussstelle an der A 33-Nord in Icker ist mit erheblichen Kriminalitätszuwachs zu rechnen, besonders dann, wenn in unmittelbarer Nähe ein Gewerbe- bzw. ein Industriegebiet entsteht.

Für Landwirte gehen teilweise hofnahe Flächen verloren. Zusätzlich zum direkten Flächenverbrauch der A 33-Nord kommen noch die notwendigen Kompensationsflächen hinzu, die der Landwirtschaft entzogen werden und somit die Betriebsgrundlage der einheimischen Landwirte erheblich verringern. Durch Aufgabe von landwirtschaftlichen Betrieben werden Arbeitsplätze in der Landwirtschaft abgebaut

Traditionelle Wildwechsel werden unmöglich gemacht und somit Populationen dezimiert bzw. eliminiert. Die ökologische Bedeutung des gesamten Raumes wird zunichte gemacht. Dies ist auch das eindeutige Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie.

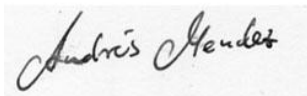
Die Versiegelung durch den Bau der A 33-Nord hat einen negativen Einfluss auf den Abfluss des Regenwassers in der Ruller Flut (Nette). Diese ist schon heute bei stärkerem Regen überfordert und tritt dann über ihre Ufer. Durch die zusätzlich versiegelten Flächen im Einzugsbereich der Ruller Flut wird es noch eher zu großflächigen Überschwemmungen kommen. Die geplanten Regenrückhaltebecken können diesen Effekt nur ein wenig vermindern, aber nicht vermeiden.

Durch Unfälle von Gefahrstofftransporten werden die Gebiete, die schon heute als Trinkwasserschutzgebiete ausgewiesen sind, bedroht.

Es existiert kein nachvollziehbarer Grund, warum auch nur eine der geplanten Trassenvarianten als Autobahn (A 33-Nord) gebaut werden sollte. Diese Autobahn ist für diese Region nicht nötig. Die vorhandenen Autobahnen A 1 und A 30 nehmen den Fernverkehr gut auf und führen ihn nach bzw. um Osnabrück herum. Erholungsbringende Natur würde unwiederbringlich zerstört werden. Die Wohn- und Lebensqualität der Anrainer würde stark vermindert. Die jüngere Bevölkerung in der Nähe der A 33-Nord würde sich einen Wohnort mit einer besseren Wohn- und damit Lebensqualität wählen. Die jetzt noch ansässige Bevölkerung wird auf Dauer überaltern.

Aus den vorgenannten Gründen, vor allem aber durch die Zerteilung eines FFH-Gebietes - der Schutzzweck der FFH-Gebiete würde beim Bau einer A 33-Nord nicht aufrechterhalten werden können - würde die Planung vor dem Bundesgerichtshof absehbar keinen Bestand haben können. Die Weiterverfolgung würde unnötig hohe Kosten verursachen, woanders dringend benötigte Arbeitskraft binden und den Ausbau für die vorhandene Verkehrsführung in weite Ferne verlagern. Deshalb bitte ich Sie, auf die Einstellung der vorhandenen Planungen zum Bau einer A 33-Nord hinzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen



Andres Mendez  
(Juso-Kreisvorsitzender)