

# A33 - Widerstand & Hüttendorfchronologie

## Allgemeine Informationen zur A 33

Die geplante A33 verläuft zwischen der A 44 in Paderborn und der A 30 bei Osnabrück. Zwischen Osnabrück und Bielefeld hat sie eine Gesamtlänge von 39,8 Km, dabei verlaufen 23,2 Km auf nordrheinwestfälischem Gebiet und 16,6 Km auf niedersächsischem Gebiet. Gebaut sind bislang die Strecken von Paderborn - Haaren bis Bielefeld - Schloß Holte Stuckenbrock und von Osnabrück bis Hilter.

## Verkehrliche Aspekte

Von den Straßenplanern werden als Bedarfsbegründung für den Bau der A 33 zwei Hauptargumente genannt. Zum einen ist dies eine Entlastungsfunktion der B 68, welche durch die Innenstädte von Halle/Westf. und Dissen führt. Zum anderen soll die A 33 eine überregionale Vernetzungsfunktion erfüllen. War die A 33 nach Angaben der Planer noch bis Ende der 80er Jahre ein wesentliches Bindeglied der Nordsüdachse als Ersatz für die nicht mehr projektierte A 5 zwischen Bremen und Frankfurt, so gilt die A 33 nach der Annektion Ostdeutschlands an den Westen als wichtiges Verbindungsglied der Ostwestachse zwischen Bremen und Leipzig. Wenn Argumente derart wahllos ausgetauscht werden und politischen Stimmungen unterworfen sind, sind sie von ihrem faktischen Gehalt für uns nicht mehr stimmig. Ähnlich unbegründet verhält es sich mit der angeblichen Entlastungsfunktion der B68.

## Die A 33 entlastet nichts!

Derzeit wird mit Verkehrszuwachsraten von 16 % bis zum Jahre 2000 gerechnet, wovon auch die B 68 betroffen ist. Je nach den betrachteten Streckenabschnitten werden im Raum Halle - dem derzeit umstrittensten Teilstück - von der B 68 nach gutachterlichen Stellungnahmen lediglich zwischen 9 und 22 % auf die A 33 verlagert werden können. Das heißt, daß an der Ortsdurchfahrt von Halle durch den Bau der A 33 auch im Jahre 2000 eher mit einer Verkehrszunahme statt mit einem Verkehrsrückgang zu rechnen ist. Dabei ist zusätzlich noch zu beachten, daß eine Verringerung des Lärms erst bei einer Verringerung des Verkehrs auf 50 % hörbar wird. Somit ist eine Entlastungsfunktion der A 33 nicht gegeben. Betrachtet man nun die Verkehrsströme in der gesamten Region und summiert alle Verkehrsströme auf der A33, der B68 und der Nebenstrecke L 785 auf, so kommt man, bedingt durch den Bau der A 33 auf eine Verkehrszunahme von insgesamt über 50%, die durch eben die neue Trasse der A 33 bisherige Flächen relativer Ruhe völlig verlärmte und den Anliegern an der B 68 keinerlei Entlastung bringt.

## Imenser Flächenverbrauch und Vernichtung von Kulturgütern durch die A 33

Zwischen Osnabrück und Bielefeld hat die A 33 einen Verbrauch von 170 Ha landwirtschaftlicher Nutzfläche und durchschneidet 13 Km Waldfläche, insbesondere den Naturpark "Nördlicher Teutoburger Wald". Duzende landwirtschaftliche Betriebe müssen

ihren Betrieb aufgeben, sie liegen direkt auf der Trasse oder werden ihrer umliegenden Flächen beraubt. Die A 33 zerstört sensible, naturnahe Bereiche, z. B. im Bereich Salzenteichs Heide in Borgholzhausen, sie führt auch direkt an dem Heilquellenschutzgebiet Solbad Ravensberg vorbei. Aufgrund der Nähe zu anderen Grundwasserquellen sind auch Auswirkungen auf die Wasserversorgung der Stadt Halle zu erwarten. Weiterhin verläuft die Trasse in unmittelbarer Nachbarschaft von alten Kulturdenkmälern, wie dem Palsterkamp, dem Wasserschloß Tatenhausen, der Kapelle Stockkämpen und dem Schloß Holtfeld. Letzteres würde durch die zu erwartende Grundwasserabsenkung in der Substanz des Unterbaus schwer geschädigt.

### **Bau der A 33 gegen Widerstand von Land und Kommunen**

Diese schwerwiegenden Eingriffe der A 33 auf die Natur und auf die Kulturlandschaft auf nordrheinwestfälischem Gebiet haben 1986 das Land NRW dazu bewogen, die weitere Planung auszusetzen und zunächst eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen, in der verschiedene Varianten untersucht werden. Die seit einem Jahr vorliegenden Ergebnisse bestätigen die Befürchtungen der AutobahngegnerInnen deutlich. Die projektierte Trassenführung ist eine von denen mit den negativsten Auswirkungen. Trotzdem weigern sich Kommunen und auch der Bund, dieses Ergebnis zur Kenntnis zu nehmen. Ihnen sind die Auswirkungen auf die Umwelt egal. Ihnen ist es wichtig, die A 33 so schnell es irgend geht, fertigzustellen. Eine Neuplanung auf einer anderen Trasse würde weitere 10 Jahre Zeit kosten, argumentieren sie und fahren fort in ihrer Politik: "Augen zu und durch"

### **Alternativen zur A 33**

Die A 33 GegnerInnen fordern dagegen eine grundsätzliche Umorientierung der Verkehrspolitik gegen den Individualverkehr. Anstatt den ÖPNV, hier ist es der "Haller Willem" auf der DB-Strecke 202 Bielefeld - Dissen Bad Rothenfelde, weiter auszdünnen, muß dieser verstärkt ausgebaut werden. Vorschläge von Naturschutzverbänden liegen dazu schon lange vor.

## **Chronik eines über 10 jährigen Widerstands**

1979 schlossen sich die schon seit vielen Jahren in den einzelnen Kommunen entlang der A 33 Trasse arbeitenden Initiativen zur "Aktionsgemeinschaft gegen die A 33" zusammen, um den Widerstand besser zu vernetzen, doppelte Arbeit zu ersparen und um in der Öffentlichkeit massiver in Erscheinung zu treten. Zunächst war es das Hauptziel der Aktionsgemeinschaft, BürgerInnen und LokalpolitikerInnen Informationen über die Auswirkungen der A 33 zu liefern und ihre Lösungsmöglichkeiten der regionalen Verkehrsprobleme mehrheitsfähig zu machen.

### **Ein eigenes Gutachten liefert Fakten**

Einen wesentlichen Beitrag zu dieser Informationskampagne lieferte dabei ein vom Ingenieurbüro Hundsdörfer erstelltes umfangreiches Gegengutachten vom Januar 1982, das auch die bundesweit prognostizierten Entlastungseffekte der A 33 für die B 68 und die durch Rechenricks erzeugten Belastungszuwächse auf der B 68 ohne die A 33 kritisch hinterfragte und nun wirklich auf allen Ebenen der Autobahndiskussion konkrete Gegenargumente lieferte. Zur Erhärtung ihrer Datenbasis führte die Aktionsgemeinschaft Verkehrszählungen an der B 68 durch, die ihre Aussage, daß die A 33 wegen des hohen Ziel- und Quellverkehrs die B 68 nicht entlastete, erhärtete.

### **Planfeststellungsverfahren im Raum Osnabrück**

Zeitgleich liefen im Raum Osnabrück bis Hilter Planfeststellungsverfahren, die im Sommer 1982 zum Beschluß führten. Gegen den wurde zwar von einigen Grundstückseigentümern geklagt, jedoch schaffte es das Autobahnstraßenneubauamt (Kurz ASNA) durch Ausübung psychischen Drucks, die Kläger zur Zurücknahme ihrer Klagen zu bewegen.

### **Erstes Hüttendorf in Osnabrück**

Engagierte UmweltschützerInnen besetzten daraufhin ein Trassenteilstück im Raum Oesede und errichteten dort ein Hüttendorf, das bis in den Spätherbst mit teilweise 50 Menschen bewohnt wurde und ein deutliches Zeichen des regionalen Protestes gegen den Autobahnwahn darstellte.

### **Protestaktionen überall**

Begleitet wurde dieser direkte Widerstand mit Diskussionsveranstaltungen. Parallel laufende Anhörungsverfahren wurden zu regelrechten Tribunalen gegen die Autobahnbefürworter. Auch überregional waren die A 33 GegnerInnen aktiv. Demonstrationen fanden in Osnabrück und 1983 auch in Hannover im Rahmen der Übergabe einer Petition an den Landtag statt.

### **Bagger zerstören Hoffnungen auf Erfolg**

Der Baubeginn südlich von Osnabrück setzte jedoch Fakten und führte im gesamten niedersächsischen Raum zu einer spürbaren

Resignation der Gegner vor der Gewalt der Bagger. Spürbarer öffentlicher Protest wurde geringer, es gab lokale Protestaktionen wie z. B. im November 1983 bei der Einweihung des ersten nördlichen Bauabschnittes durch den damaligen Verkehrsminister Dollinger, der persönlich das rote Band durchschnitt. Dies macht vielleicht deutlich, wie stark der Widerstand in den Planungszentralen eingeschätzt wurde. Ganz anders jedoch sah die Situation in Nordrhein Westfalen aus.

### **Widerstand in NRW formiert sich**

Während sich bis dato alle Gebietskörperschaften für den Bau der Autobahn aussprachen und öffentlicher Protest sich nur sehr schwach regte, da Planfeststellungsverfahren noch nicht angelaufen waren, sorgten wechselnde Mehrheitsverhältnisse in den kommunalen Räten nach der Kommunalwahl 1984 dafür, daß das Thema bis heute zum politisch brisantesten Dauerbrenner der Region geworden ist und zeitweilig sogar das bundesweit umstrittenste Autobahnprojekt war. Schon im Winter 1984/85 faßten Die Räte von Borgholzhausen, Halle/W. und Steinhagen Contra A 33 Beschlüsse, denen sich die Stadt Bielefeld im Sommer 1985 und dann auch die Landschaftsversammlung Westfalen - Lippe anschloß. Die spontan nach der Kommunalwahl gegründete Notgemeinschaft gegen die A 33, ein Zusammenschluß mehrerer Umweltschutzverbände mit mehr als 50.000 Mitgliedern brachte das Thema immer wieder in die Öffentlichkeit, erhielt sogar ungewollte Schützenhilfe durch eine Diffamierungskampagne der ebenfalls sich gründenden Aktionsgemeinschaft für die A 33 und schaffte es, das Thema bundesweit bekannt zu machen.

### **Kampf gegen den Fernstraßenbedarfsplan macht die A 33 1985 zum umstrittensten Autobahnprojekt der BRD**

Ein glücklicher Umstand waren die 1985 laufenden Beratungen zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für die nächsten 5 Jahre, in denen Verkehrsminister Dollinger die A 33 in den vordringlichen Bedarf aufnehmen wollte. Zeitgleich zu den 1985 stattfindenden Landtagswahlen mußte die SPD - Landesregierung ihre Stellungnahme zur A 33 abgeben. Mit einer Petition an den Landtag und der öffentlichen Einforderungen von unmißverständlichen Aussagen zur A 33 setzte die Notgemeinschaft gegen die A 33 die SPD so stark unter Druck, daß sich das Land genötigt sah, im Sommer 1985 eine negative Stellungnahme zum Autobahnbau abzugeben. Damit eskalierte die Auseinandersetzung um die A 33 nun zu dem in der Geschichte des BRD - Autobahnbaus einzigartigen Fall, daß hier zum ersten Mal gegen den Widerstand eines Bundeslandes und vieler Kommunen vom Bund ein Autobahnprojekt durchgezogen werden soll. 1985 war die A33 denn auch öfters ein Thema im Bundestag. Wenngleich sich die CDU/FDP Regierung bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes auch durchsetzen konnte, die Tatsache, daß die SPD-Bundestagsfraktion sich zum übergroßen Teil gegen die A 33 aussprach, ist schon erstaunlich, da sich die SPD bei anderen Autobahnplanungen immer wieder als Betonklotz erwies.

## **Der klassische Umfaller: Ministerpräsident Schröder**

Selbst der Abgeordnete Schröder stimmte damals gegen die A 33. Heute zählt der niedersächsische Ministerpräsident Schröder mit seiner rot-grünen Regierung zu den härtesten Befürwortern der Autobahn, die er skrupellos durchdrücken will. Er hat sich bislang immer geweigert seinen Meinungsumschwung zu begründen. Ein Bruch von Wahlversprechen ist dies sowieso - und zwar nicht nur von ihm und der SPD, sondern auch insbesondere von den niedersächsischen Grünen, die noch bei den Koalitionsverhandlungen 1990 tönnten, mit ihnen gäbe es keinen Bau der A 33. Anscheinend zählen nur Posten und opportunes Verhalten bar jeden politischen Inhalts.

## **A 33 im Clinch zwischen Bundes- und Landesregierung**

Der Widerstand endete jedoch nicht mit der Bundestagsabstimmung 1986. Die Auseinandersetzung war weiterhin geprägt von der Auseinandersetzung zwischen dem Land NRW und dem Bundesverkehrsministerium. Immer wieder orakelte der Bundesverkehrsminister darüber, er könne das Land als bauausführendes Organ ja zur Einleitung der Planfeststellungsverfahren auf nordrheinwestfälischem Gebiet anweisen. Dagegen stand natürlich die Tatsache, daß der Autobahnbau in den Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung fällt, daß heißt, daß die Zuständigkeiten nur durch ein Extra-Bundesgesetz zu klären sind, eine einzige Anweisung hätte zumindest vor dem Verfassungsgericht nur schwerlich Bestand gehabt.

## **Bundesregierung schafft ein Extra-Gesetz, um die A 33 bauen zu können**

Die Bundesregierung versuchte diesem Problem vorsorglich durch die Einbringung eines Rechtsbereinigungsgesetzes Rechnung zu tragen, obwohl auch damit die Verfassungsmäßigkeit noch nicht hergestellt wäre. Tatsächlich beschloß der Bundestag 1986/87 dieses Rechtsbereinigungsgesetz, eigentlich besser Lex A 33 genannt.

## **Fehlende aber notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung führt zu jahrelangen V erzögerungen**

Die juristische Durchsetzung traute sich der Bundesminister jedoch trotzdem nicht. Er beschränkte sich lediglich auf Drohungen gegenüber dem Land NRW, was das Klima in der Diskussion natürlich weiter vergiftete. Das Land argumentierte, daß es zwar gerne das Verfahren einleiten würde, aber es sei durch die Richtlinie des Rates der EG von 1985 gezwungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen mit einem Mindestuntersuchungsstandard von zwei Vegetationsperioden. Ohne eine solche Untersuchung wäre jeder Planfeststellungsbeschuß sofort durch Klagen Betroffener hinfällig und die A 33 würde sich noch weiter verzögern. Das dies ein durchaus stichhaltiges Argument ist, zeigt die Erfahrung in Niedersachsen, in dem ein Teilabschnitt von Borgloh bis Hilter ohne diese UVP

planfestgestellt wurde, hier aber im Nachhinein deswegen eine aufschiebende Wirkung des Baus von der Aktionsgemeinschaft gegen die A 33 vor Gericht durchgesetzt werden konnte.

### **Alternativen zur A 33 werden ernsthaft diskutiert**

Die Aktionsgemeinschaft und die Kommunen brachten sich nun intensiv in die Auseinandersetzungen um die Detailplanungen und die UVP ein. Die Stadt Halle/W. erarbeitete detaillierte Varianten einer von der Aktionsgemeinschaft immer als Alternative zur A 33 vorgeschlagenen ortsnahen Umgehungsstraße. Durch Verzögerungstaktik der CDU/FDP Minderheit wurde dies Projekt doch immer wieder torpediert und ein neuerlicher Mehrheitswechsel in den Räten nach der Kommunalwahl 1989 nach rechts in allen von der A 33 tangierten Kommunen verschiebt dieses Projekt wohl auf den St. Nimmerleinstag. Weiterhin engagierten sich die A 33 GegnerInnen bei der Förderung der DB Strecke 202 von Osnabrück nach Bielefeld. Sie haben einen großen Anteil daran, daß wenigstens hier ein Umdenken stattgefunden hat, und die noch 1987 vom Sterben bedrohte Nebenstrecke nach dem Willen der Kommunen wieder attraktiver gestaltet werden soll. Tragfähige in ostwestfälische Verkehrsverbünde integrierte Konzepte werden erarbeitet.

### **Mit schmutzigen Tricks für die Autobahn**

Daneben brachten die A 33 GegnerInnen die A 33 immer wieder auf Veranstaltungen zur Sprache. Ein Höhepunkt war z. B. eine Informationsveranstaltung von Verkehrsminister Schulte, der 1986 die aufsässigen Gemeinden für ihre Contra Position zur A 33 maßregeln wollte. Die Ratsmehrheiten ließen das jedoch nicht mit sich machen. Im Gegenteil rügte z. B. die Gemeinde Steinhagen ihren CDU Bürgermeister und Landtagskandidat Consbruch, der entgegen der politischen Aussage der Gemeinde Steinhagen offiziell öfters namens der Gemeinde eine pro A 33 Stellungnahme abgegeben hat. Auch die CDU in Borgholzhausen, früher gegen die A 33 eingestellt, vollzog einen Wechsel hin zur pro A 33 Haltung, was ihr einen empfindlichen Aderlaß bescherte und zum Austritt von 14 prominenten CDU-Mitgliedern führte.

### **Kommunalwahlen helfen Autobahnbefürwortern**

Politisch hat sich die Situation jedoch seit 1989 für die A 33 GegnerInnen wieder verschlechtert. Die neuen Mehrheiten in den Räten kippten in den nächsten Jahren die contra Beschlüsse. Einzig das Land NRW blieb vorerst bei seinem Contra Beschluß, wengleich auch der neue wendige Verkehrsminister Kniola betonte, er habe dazu überhaupt keine Meinung, er werde sie sich erst nach Vorlage der UVP bilden.

### **Grüne Politik: Schielen nach Pöstchen und Autobahnen bauen**

Einen Höhepunkt der Auseinandersetzungen bildeten noch einmal die Landtagswahlen in Niedersachsen und Norderhein Westfalen. Die A 33 war zumindest in NRW das Hauptthema im Wahlkampf. Das Wahlergebnis hatte jedoch keinen Einfluß auf den weiteren Gang

der Dinge. Kurz nach der Wahl fielen dann die machtgierigen Grünen bei der Koalitionsvereinbarung in Niedersachsen um und scherten aus dem Widerstand gegen die A 33 aus, so daß von einer rot grünen Regierung in Hannover auch für die Zukunft weiterhin eine autobahnfreundliche Politik zu erwarten sein wird.

### **1992: Die Kommunen fallen endgültig um**

Während seit 1989 im Raum Dissen wenige Gegner sich in aufreibenden Planfeststellungsverfahren abmühen, wird in NRW weiter politisch diskutiert. Seit 1992 liegt die UVP vor und das Land NRW, forderte die Kommunen dazu auf ihre Stellungnahmen dazu abzugeben. Gemäß dieser Stellungnahmen würde das Land über die Trasse entscheiden, die dann in das Planfeststellungsverfahren aufgenommen werden sollte. Das UVP selbst ist eine schallende Ohrfeige für die Straßenplaner die seit den 60 Jahren wie taub blindlings weiter planen ohne eine geänderte Werteinstellung der Gesellschaft bezüglich des Umweltschutzes zur Kenntnis zu nehmen. Die A 33 Trasse ist bezüglich der ökologischen Auswirkungen eine der Varianten mit der schlechtesten Bewertung. Die Kommunen entlang der Trasse weigerten sich jedoch beharrlich, dieses Ergebnis zur Kenntnis zu nehmen und mit Datum vom 23.2.93 gab als letzte Stadt auch Bielefeld das Votum an das Land ab, dieses möge die A 33 doch weiter auf der alten Trasse planen. Als Argument zählte lediglich der Zeitfaktor. Da bei einer Umpfanung auf einer anderen Trasse wohl noch weitere 10 Jahre ins Land gehen würden, entschieden die CDU-FDP-Mehrheiten in den Städten nach dem Motto "Augen zu und durch". Das bedeutet allerdings - auch wenn es widersinnig erscheinen mag - einen Hoffnungsschimmer für die A 33 GegnerInnen. Wenn die Ergebnisse der UVP so sträflich mißachtet werden und das trotz eines Wichtungsgebots zwischen wirtschaftlichen, verkehrlichen und ökologischen Belangen, steht zu hoffen daß mit der weiterplanung der A 33 auf der alten Trasse das Projekt juristisch wohl einfacher zu Fall bringen wird.

### **Mit unglaublichen juristischen Tricks kämpfen die Befürworter um jeden Meter Autobahn**

Derzeit laufen die Auseinandersetzungen um die A 33 auch tatsächlich wieder auf der juristischen Schiene. Im Sommer 92 wurde in Dissen eines der drei Teilabschnitte planfestgestellt und vom ASNA die sofortige Vollziehbarkeit beantragt. Das Gericht lehnte diese jedoch ab, da sie einige Verfahrensfehler bemaängelte. Das ASNA besserte die Pläne etwas aus und beantragte erneut eine sofortige Vollziehbarkeit, setzte das Gericht quasi unter Druck. Das Gericht traf dann auch eine Entscheidung, die in der bundesdeutschen Rechtsgeschichte wohl einmalig ist. Sie gab der Antragstellerin im Prinzip recht, jedoch darf sie auf den Streckenabschnitten, die dem Kläger gehören, nicht bauen. Eine endgültige Entscheidung will das Gericht im Hauptverfahren fällen, wenn es grundsätzlich um den Bau der Autobahn geht. Eine Gerichtsentscheidung mit einer noch stärker präjudizierenden Wirkung für das Hauptverfahren ist wohl überhaupt nicht vorstellbar. Schließlich haben die Autobahnbauer nun das Recht, überall, zwischen den Grundstücken der Kläger

Teilstücke zu bauen und seien sie auch nur ein paar Meter lang. Das sind natürlich Sachzwänge, an denen auch ein Gericht später nicht vorbei kann.

### **Protest in Niedersachsen**

Seitdem diese Entscheidung des Gerichtes öffentlich wurde, regt sich auch im niedersächsischen Raum wieder Protest. A 33 GegnerInnen prangerten dieses Verhalten in einer Dienstaufsichtsbeschwerde an die Landesregierung an, ohne zu verkennen, daß natürlich auch die Landesregierung ein gehöriges Maß an Mitschuld trägt. Mit einer spontan organisierten Baumpflanzaktion Anfang April 93 auf einer aufgrund dieses Beschlusses gerodeten Fläche in einem Bergeinschnitt vor Dissen machte die Bevölkerung ihrem Ärger Luft.

### **24.4.93: Trassenteilstück bei Dissen besetzt!**

Engagierte A 33 GegnerInnen besetzten am 24. April ein sich bis jetzt noch im Besitz des Klägers befindliches Trassenteilstück, auf dem das ASNA möglichst schnell eine Brücke bauen will, über die die A 33 die B 68 überqueren soll. Sie sind diesbezüglich schon wieder beim Gericht vorstellig geworden, da sie ohne diese Brücke tatsächlich nicht viel weiter bauen können. Mit der Besetzung wollen die A 33 GegnerInnen deutlich machen, daß sie nicht bereit sind, sämtliche Gerichtsentscheidungen zu akzeptieren. Die BesetzerInnen haben inzwischen begonnen, Zelte aufzuschlagen und Hütten zu bauen. sie wollen dem Widerstand dadurch einen Inagfristigeren Charakter geben.

### **24.4.93: Der Kampf geht weiter - Stop A 33!**