

KREATIV, VIELFÄLTIG UND GEWALTFREI

Der Widerstand gegen den Bau der Autobahn A 33

Johannes Jakob

»Die Grenzen des Wachstums« – dieser bereits 1972 veröffentlichte Bericht einer Wissenschaftlergruppe, des »Club of Rome«, hat vielen Menschen die Augen geöffnet. Kann es wirklich immer so weiter gehen? Immer schneller, immer weiter, immer mehr Autos und mit dem damit verbundenen Flächen für den mobilen Individualverkehr?

Das Unbehagen war weit verbreitet, und am Autoverkehr machte sich die Diskussion um die Grenzen des Wachstums sehr schnell fest. Ein Beispiel dafür ist der Widerstand gegen den Bau der Autobahn A 33 von Osnabrück über Bielefeld mit dem weiteren Anschluss an die A 44 nach Kassel. Zunächst nur als Nordumgehung von Osnabrück geplant war sehr schnell klar, dass es in südlicher Richtung durch den Teutoburger Wald, parallel zur Bundesstraße B 68, nach Bielefeld gehen sollte, und in nördlicher Richtung eine Verlängerung mit Anschluss an die A 1 beabsichtigt war.

»Die Zeichen der Zeit hatten sich geändert: Wachstum (mit Beton) war für viele Bürger nicht mehr ohne Alternative«

Nachdem bis 1980 im Bundesautobahnplan der Bau als nicht so dringend eingestuft wurde, änderte sich dies 1980 mit dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Die Autobahn zwischen Harderberg und Steinhagen wurde in die höchste Dringlichkeit 1a hochgestuft. Damit war klar, der Weiterbau steht unmittelbar bevor. Der Druck für den Ausbau entstand vor allem durch die Gemeinden Hilter und Dissen, die sich vehement für den Weiterbau und damit eine Entlastung der Ortskerne aussprachen. In Dissen gründete sich sogar eine Aktionsgemeinschaft, um für den Ausbau Druck zu machen. Die Gemeinde Bad Rothenfelde

hatte sich anfangs ebenfalls für den Ausbau ausgesprochen, dies jedoch später widerrufen, weil man die Sorge hatte, dass die Kurgäste verschreckt werden könnten.

1982 gab es einen Planfeststellungsbeschluss, der für sofort vollziehbar erklärt wurde. Er bezog sich auf den Abschnitt Holsten-Mündrup bis Hilter. Durch die sofortige Vollziehbarkeit konnten mit Vorarbeiten begonnen werden und damit Sachzwänge geschaffen werden, zum Beispiel Brücken gebaut werden, was die Erfolgsaussichten für Klagen erheblich minderte. Die sofortige Vollziehbarkeit war vor allem deswegen schwer nachvollziehbar, weil parallel die B 68 bereits ausgebaut wurde.

Dieses Vorgehen beflügelte den Widerstand enorm, viele Bürgerinnen und Bürger fühlten sich durch die Betonfraktion überfahren. Gegen die Planfeststellungsbeschlüsse gab es zahlreiche Klagen, sodass der Widerstand zunächst sich darauf konzentrierte, den Bau zu verzögern, bis endgültige Gerichtsentscheidung vorliegen. Noch nie hatte es in der Region eine so massive Auseinandersetzung um einen Autobahnausbau gegeben. Die Zeichen der Zeit hatten sich geändert: Wachstum (mit Beton) war für viele Bürger nicht mehr ohne Alternative.

1982 war die Trasse bis Harderberg bereits im Bau. Der Vorschlag der Gegner war, hier eine Anbindung an die B 68 vorzunehmen, dann die B 68 auszubauen und um die Ortschaften mit Umgehungsstraßen zu versehen. Ein behutsamer Ausbau der B 68 hätte den Verkehr gut aufnehmen können und deutlich weniger Landschaft verbraucht. Dieser Plan war damals nicht unrealistisch, weil vor allem Geldmangel bei zunehmend vielen Politikern zu einer Neubewertung führte. Auch die FDP zweifelte angesichts der Finanzlage an der Notwendigkeit des Ausbaus der A 33.

Gegen den Ausbau gab es mehrere Bürgerinitiativen, die zusammen mit den Grünen, der UWG, der SPD Georgsmarienhütte und Aktivisten aus dem Friedenskotten den Widerstand organisierten. Eine rund 40 km lange Schneise durch den Teuto-

burger Wald würde dem Wald schaden und ökologische Ausgleichsflächen zerstören, war die gemeinsame Überzeugung.

Erste Treffen gab es bereits im September 1979; 1981 erfolgte eine Vernetzung mit den Initiativen im Raum Paderborn. Der Streit eskalierte sehr schnell, als im Frühjahr 1982 in einem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg vorbereitende Bauarbeiten zugelassen wurden, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch 12 Verfahren vor Gerichten offen waren. Damit sollten Tatsachen geschaffen werden. Die Bürgerinitiativen setzten sehr stark auf die Öffentlichkeit. Die Bürgerinnen und Bürger sollten gewonnen werden, um sich gegen den Bau zu positionieren. So gab es zum Beispiel in Hankenberge und Holsten-Mündrup Bürgerversammlungen. Der Friedenskotten hatte für die Öffentlichkeit eine Trassenbegehung organisiert. So sollte optisch sichtbar gemacht werden, wieviel Natur zerstört wird. Am 20. März 1982, am Tag vor der Landtagswahl in Niedersachsen, gab es eine

große Demonstration in Osnabrück, zu der die Veranstalter (über 20 verschiedene Organisationen aus der Region) mit 2.000 TeilnehmerInnen rechneten – die NOZ berichtete anschließend von mehreren hundert Demonstranten. Neben einigen Rednern aus der Region sprach auch Jo Leinen vom Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz und forderte die Politik auf, sich vom Wachstumsdenken zu lösen und endlich »ganz schnell um(zu)denken«.

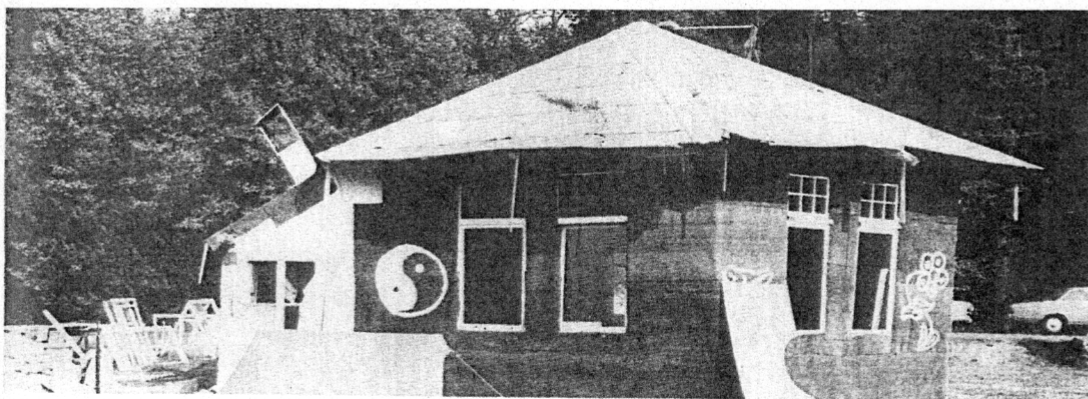
Im Sommer 1982 kam es dann zu einer Besetzung der Baustelle im Raum Holsten-Mündrup. 20 bis 30 junge Leute besetzten – zunächst nur mit Zelten – den Bauplatz. Doch der Andrang und das Interesse waren groß, sodass nach kurzer Zeit eine feste Rundhütte errichtet wurde, um einen Ort der Information und für Versammlungen zu schaffen. Das Holz hatten Bauern gestiftet, die vom Autobahnbau betroffen waren.

Zur Information wurden Informationstafeln erstellt und ein Extra-Blatt herausgegeben, das bis

A 33 EXTRA-BLATT

Sonntag, den 31. Oktober 1982

Nr. 4



Das Haupthaus auf der Wiese soll den Baggern weichen

Ultimatum an die Besetzer

Gewaltfreier Widerstand im Falle der Räumung

In einem Schreiben des Autobahn- und Straßenneubauam- mungen" gegeben, die sich je- Fresse hauen? Haltet ihr dann detailliert bekanntzugeben! Die anfordern müsste. Da „man“ davon ausgehen

» Immer mehr Autos, immer höhere Geschwindigkeit, immer mehr Technik – das Menschsein bleibt auf der Strecke «

Ende 82 in insgesamt vier Ausgaben erschien und entlang der Trasse verteilt wurde. Es fanden regelmäßig Treffen der Bürgerinitiative auf dem Gelände statt. Bürgerinformationen, Aktionstraining und ein ökumenischer Gottesdienst, der immerhin von 130 Personen besucht wurde, rundeten die Aktivitäten ab. Pastor Ohligers mahnte in seiner Predigt: »Autobahnen sind offenbar immer noch der Fetisch, der Götze der Nation: Immer mehr Autos, immer höhere Geschwindigkeit, immer mehr Technik – das Menschsein bleibt auf der Strecke.« Ein Satz, der heute noch immer aktuell ist, wo vor allem durch die »Fridays for Future« Bewegung neuer Druck in Sachen Umweltschutz aufgebaut wird.

Das Interesse der Behörden an dem Hüttendorf war groß. Regelmäßig fuhr die Polizei vorbei, die anfangs freundlich war und sich nach dem Wohlergehen der Bewohner erkundigte. Das Bauamt erschien, um einen Bauantrag vorbeizubringen, der für die Hütte notwendig sein sollte. Die untere Naturschutzbehörde prüfte, ob ein Zeltlager im Naturschutzgebiet erlaubt sei. Auch das Gesundheitsamt schaute vorbei, um die Hygiene zu prüfen und beim Bau einer Toilette zu beraten. Auch die damals noch staatseigene Deutsche Bundespost kannte die Adresse und stellte Solidaritätsschreiben

aus ganz Deutschland ordnungsgemäß zu. So viel Zuwendung wünscht sich mancher Bürger von seiner Verwaltung!

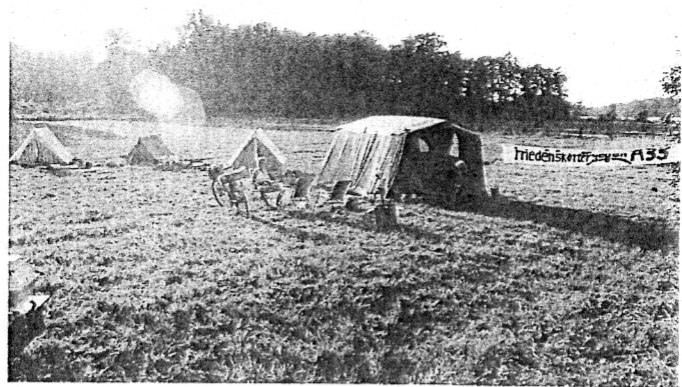
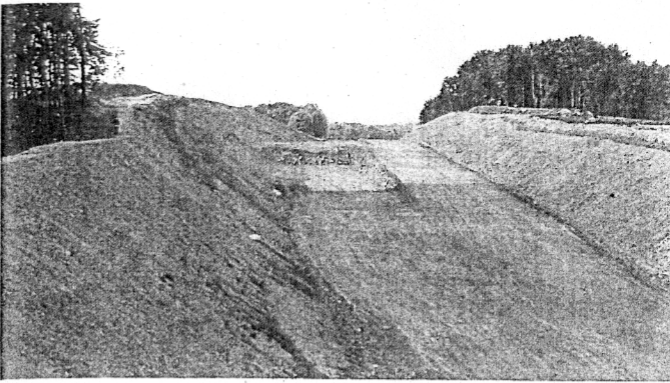
Zentral und wichtig war aber der Widerstand der unmittelbar betroffenen Landwirte. Sechs Landwirte hatten sich zusammengeschlossen, um gegen das Projekt zu klagen. Auch die Bürgerinitiative in Hilter hatte eine Klage eingereicht. Zur Unterstützung konnte man den in Umweltfragen sehr versierten Anwalt Siegfried de Witt aus Freiburg gewinnen. Er hatte schon die Winzer am Kaiserstuhl vertreten, die gegen das geplante Atomkraftwerk protestierten. Ein Hauptansatzpunkt für die Verfahren war das Anzweifeln der Verkehrsprognosen, die zur Planung der Autobahn zugrunde gelegt wurden. Auch die Kassenlage des Bundes war ein Argument, das ins Feld geführt wurde. Die Beschwerde wurde im Juni 1982 vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg zurückgewiesen.

Die Aktivisten im Zeltlager waren sich einig, dass man nicht freiwillig das Gelände räumen wolle. Der Widerstand solle aber gewaltlos bleiben. Um sich auf diese Situation vorzubereiten, fand im September 82 im Friedenskotten ein »Gewaltfreies Training« statt. Erfahrene Trainer aus Bielefeld leiteten das Seminar. In Plan- und Rollenspielen wurde geprobt, wie mögliche Konflikte mit der Polizei gewaltfrei gelöst werden können.

Obwohl die kommunalen Parlamente nicht direkt in die Verfahren einbezogen sind, gab es sowohl im Kreistag als auch im Rat der Stadt Georgsmarienhütte Initiativen, um gegen den Autobahnbau Stellung zu beziehen. Der SPD-Ortsverband Georgsmarienhütte – allen voran die Jusos – hatte sich in einer Mitgliederversammlung mit 21 zu 2 Stimmen klar gegen den Ausbau positioniert und hat diese Position auch öffentlich vertreten. An dieses Votum sah sich die SPD-Ratsfraktion mehrheitlich allerdings nicht gebunden, sondern stimmte mit sieben zu zwei Stimmen für den Bau der A 33.



Demonstration auf dem Marktplatz in Osnabrück



Die Grünen im Landkreis brachten im September einen Antrag in den Kreistag ein, in dem sie forderten mit dem Bau der A 33 so lange zu warten, bis die Gerichte letztendlich entschieden haben. Die sofortige Vollziehbarkeit der Planfeststellung sollte hierdurch aufgehoben werden. Die wichtigsten Argumente der Gegner seien bisher noch gar nicht geprüft worden und seien insofern auch nicht Gegenstand der Verfahren gewesen. Dies bezog sich insbesondere auf ein Gutachten des renommierten Planungsbüros Hundsdörfer, das die Notwendigkeit erheblich anzweifelte und zu anderen Schlussfolgerungen bezüglich der Verkehrsentwicklung kam. Der Antrag wurde abgelehnt.

Im Herbst 1982 wurde das Hüttendorf in Holsten-Mündrup geräumt. Etwa 200 Polizisten waren mit schwerem Gerät angerückt, um das Dorf zu besetzen und die Hütten abzureißen. Anders als geplant, war das Dorf zu diesem Zeitpunkt aber nicht besetzt. Der massive Polizeieinsatz war überflüssig. Dies ist deswegen erwähnenswert, weil später einem der Aktivisten eine Rechnung über 10.000 DM zugestellt wurde, um die Kosten der Räumung dem Staat zu erstatten. Abgesehen davon, dass der Adressat falsch war, war auch nicht einzusehen, warum Bürger für eine völlig überzogene Polizeiaktion zahlen sollten. Das Verfahren wurde nach einigem Hin und Her eingestellt. Danach begannen auch schon bald die Rodungsarbeiten des Waldes, der für den Bau durchschnitten wurde.

Parlamentarisch wurde der Widerstand ebenfalls begleitet. Im Januar kam es zu Aktionen in der Innenstadt von Hannover. Der Anlass war die Übergabe von 17.300 Unterschriften an den niedersächsischen Landtag, die entlang der Trasse im

Rahmen einer Petition gesammelt worden waren. Daraufhin kam es zu einer Debatte im Landtag. Die Grünen Osnabrück-Land verurteilten die Räumung des Hüttendorfes in einer Resolution scharf und forderten einen sofortigen Baustopp.

Auch die Gespräche mit den Bundes- und Landtagsabgeordneten konnten den Bau nicht mehr aufhalten. Im Februar 83 kam es zu ersten Besitzweisungen für die benötigten Flächen. Bereits im Herbst 82 wurden die Bauarbeiten ausgeschrieben. Doch der Weiterbau erfolgte zunächst nur bis Hilter. Auch gegen die weitere Trassenplanung gab es in den jeweiligen Orten erheblichen Widerstand. Der Widerstand war nachhaltig. Weitere Hüttendorfer wurden errichtet, so zum Beispiel in Bad Rothenfelde Palsterkamp, in Borgholzhausen und an der Anschlussstelle Erpen, die ebenfalls mittels Polizeieinsatz geräumt wurden. 15.000 Menschen beteiligten sich an einer Sammeleinwendung. Das Land Nordrhein-Westfalen plante nur sehr widerwillig, wurde aber letztendlich vom Bund gezwungen, den Bau fortzusetzen. Erst 1999 begannen die Bauarbeiten auf westfälischem Gebiet. Bis zur vollständigen Fertigstellung dauerte es noch einmal fast 20 Jahre. 2019 – nach fast 50 Jahren Bauzeit – wurde der Lückenschluss vollendet.

Damit ist der Widerstand aber noch nicht beendet. Es fehlt noch das Stück von Belm zur A 1, die A 33 Nord, die teilweise durch ein Landschaftsschutzgebiet gehen soll. Mit »Fridays for Future« hat jetzt die nächste Generation den Widerstand übernommen. Ein Antrag, am 6. Juni 2021 über die Trasse vom Anschluss Fledder bis Belm zu radeln, wurde abgelehnt. Die Demo unter dem Motto »Wald statt Asphalt« fand aber trotzdem statt.

Protestcamp auf der geplanten Trasse in Holsten-Mündrup