



## Vermerk

<b>Besprechungsdatum</b> 13. Juli 2007	<b>Vermerk erstellt am</b> 17. Juli 2007
<b>Beginn:</b> 9:30 Uhr	<b>Ende:</b> 12:40 Uhr
<b>Besprechungsart:</b> Landkreis Osnabrück, Großer Sitzungssaal	<b>Vermerk überarbeitet am</b> 20.08.2007
<b>Besprechungsart:</b> Landkreis Osnabrück, Großer Sitzungssaal	<b>Vermerk erstellt von</b> Kortemeier & Brokmann (Kasper) in Abstimmung mit der NLStBV, Geschäftsbereich Osnabrück
<b>Teilnehmer</b> s. Teilnehmerliste (Anlage 1)	
<b>Veranlassung</b> <b><u>Neubau der A33 von A33/B51n (OU Belm) bis A1 (nördl. OS)</u></b> Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse des Variantenvergleichs im Rahmen der 2. Arbeitskreissitzung	
<b>Thema</b>	<b>Besprechungsinhalt / Festlegung</b>
<b>Moderation</b>	Hr. Lüesse NLStBV, Geschäftsbereich Osnabrück Hr. de Buhr NLStBV, Geschäftsbereich Osnabrück
<b>Referenten</b>	Hr. Lubrich Pöyry Infra Traffic GmbH Hr. Prof. Dr. Richter SHP-Ingenieure Hr. Kasper Kortemeier & Brokmann
<b>Begrüßung</b>	durch Hr. Lüesse
<b>aktueller Stand des Verfahrens / Verfahrensablauf</b>	Hr. de Buhr erläutert den aktuellen Stand des Verfahrens: - Antragskonferenz (Scoping-Termin 18.03.2005) diente der Festlegung von Art und Umfang der erforderlichen Untersuchungen zur UVS - im 1. Arbeitskreistermin (AK-Termin) wurden die Ergebnisse der Raumanalyse der UVS vorgestellt und mögliche Trassierungsvarianten der A 33 diskutiert - der 2. AK-Termin dient nunmehr der Vorstellung der Ergebnisse des Variantenvergleichs der UVS sowie weiterer Fachgutachten und der sich daraus aus Sicht der Straßenbauverwaltung ableitenden Vorzugsvariante für das Raumordnungsverfahren (ROV).  Die weiteren Verfahrensschritte sind: - Einleitung des Raumordnungsverfahrens November 2007 - Auslegung der Unterlagen (Beteiligung der Öffentlichkeit) und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange voraussichtlich im Frühjahr 2008 - Landesplanerische Feststellung durch die Raumordnungsbehörde voraussichtlich im Sommer 2008, anschließend erfolgt die Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.



	<p>Hr. de Buhr weist darauf hin, dass die vollständigen Unterlagen (Verkehrsuntersuchung, UVS, FFH-VP, Artenschutzfachbeitrag, straßenbau-technischer Vorentwurf etc.) während des ROV im Zuge der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingesehen werden können. Dieser 2. AK-Termin dient der freiwilligen Vorinformation über die bisherigen Ergebnisse.</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	<p><u>Projektteam für die Planung im NLStBV, Geschäftsbereich Osnabrück:</u></p> <p>Hr. Lüsse                    Leiter des Geschäftsbereichs Hr. de Buhr                Fachbereichsleiter Planung und Verkehr Hr. Schult                 Sachgebietsleiter Planung und Entwurf Hr. Finkemeyer           Sachbearbeiter Planung und Entwurf Hr. Schoolmann         Landschaftsplanung</p> <p><u>Gutachterteam:</u></p> <p>Hr. Kasper                 Kortemeier &amp; Brokmann                                   UVS, FFH-VP, Artenschutzfachbeitrag Hr. Lubrich                Pöyry Infra Traffic GmbH                                   Verkehrsuntersuchung Hr. Prof. Dr. Richter     SHP-Ingenieure                                   Linienplanung</p>
<b>Verkehrsuntersuchung</b>	<p>Hr. Lubrich stellt die Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung vor (s. Anlage 2).</p> <p>Bezogen auf den Prognose-Null- „Plus“-Fall 2020 (Prognosezustand des Verkehrs unter der Annahme, dass die A 33n nicht gebaut, dafür die A 30 zwischen den Kreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd 6-streifig ausgebaut wird) zeigt sich, dass im Gegensatz zum Neubau der A 33 ein Ausbau der A 30 für die Routenwahl des Fernverkehrs keine große Wirkung hat. Vorwiegend Nah- und Regionalverkehre aus dem nachgeordneten Straßennetz werden auf die A 30 verlagert. Spürbare Verkehrsentlastungen der Ortsdurchfahrten im Untersuchungsraum sowie der Landesstraßen nordöstlich von Osnabrück zeigen sich für den „Null - Plus“-Fall nicht.</p>
<b>Umweltrisikoeinschätzung zur sog. „Ostvariante“</b>	<p>Hr. Kasper stellt die Ergebnisse der Umweltrisikoeinschätzung (URE) zur sog. „Ostvariante“ vor (s. Anlage 3).</p> <p>Aufgrund der besonderen FFH-Problematik innerhalb des Untersuchungsgebietes der UVS und des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ergibt sich die Notwendigkeit der Prüfung zumutbarer Alternativen. Die Straßenbauverwaltung hat mit der sog. „Ostvariante“ eine alternative Trassenführung außerhalb von FFH-Gebieten erarbeitet. Die Trassenführung weicht deutlich von dem im BVWP dargestellten Korridor ab. Zur Einschätzung der mit der Ostvariante ggf. verbundenen Umweltrisiken wurde auf der Maßstabsebene des BVWP eine URE durchgeführt.</p>



	<p>Die URE kommt zu dem Ergebnis, dass auch der Ostkorridor mit einem sehr hohen Umweltrisiko verbunden ist.</p>
<b>Gesamtbewertung der Ostvariante im Vergleich zum BVWP</b>	<p>Hr. de Buhr erläutert die weiteren Beurteilungskriterien zur Bewertung der Ostvariante.</p> <p>Dabei zeigt sich im Vergleich zu den gesetzlichen Vorgaben aus dem BVWP, dass die Ostvariante mit 16,2 km eine deutlich längere Trasse aufweist und dadurch erheblich mehr Kosten verursachen würde. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Ostvariante liegt bei einem sehr ungünstigen Wert von 1,6. Bezogen auf die verkehrliche Wirkung führt die Ostvariante außerdem nur zu geringen Entlastungswirkungen im lokalen Bereich, während die A 33 im Untersuchungsgebiet eine hohe Entlastungswirkung besitzt. Insgesamt handelt es sich bei der Ostvariante aus Sicht des Vorhabensträgers nicht um eine zumutbare Alternative.</p>
<b>FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen</b>	<p>Hr. Kasper stellt die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen vor (s. Anlage 4).</p> <p>Bei allen Trassenvarianten können erhebliche Beeinträchtigungen für die FFH-Gebiete DE 3614-334 „Fledermaus-Lebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ und DE 3614-331 „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“ nicht ausgeschlossen werden. Die Variante V ist unter FFH-Gesichtspunkten mit großem Abstand als die schlechteste zu beurteilen, es folgen in etwa gleichrangigem Abstand die Varianten II und IV sowie als „relativ günstigste“ die Varianten I und III.</p>
<b>Umweltverträglichkeitsstudie - Auswirkungsprognose /Variantenvergleich</b>	<p>Hr. Kasper stellt die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie vor (s. Anlage 5).</p> <p>Zusammenfassend liegen die entscheidenden Vorteile der <b>Variante IV</b> im Vergleich mit den übrigen Varianten insbesondere in den Schutzgütern Pflanzen und Tiere sowie in einem deutlichen Vorteil im Schutzgut Menschen-Wohnen. Sie ist somit unter UVP-Gesichtspunkten als Vorzugsvariante zu beurteilen.</p>
<b>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag</b>	<p>Hr. Kasper stellt die Ergebnisse des Artenschutzrechtlichen Beitrages vor (s. Anlage 6).</p> <p>Im Hinblick auf die Variantenbeurteilung lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt feststellen, dass für alle Varianten Konflikte mit dem Artenschutz zu erwarten sind. Es gibt in allen Fällen jeweils für mehrere Arten Beeinträchtigungen, die die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG voraussichtlich erfüllen werden. Eine Befreiung nach § 62 BNatSchG ist jedoch mit Ausnahme der Variante V zu erwarten.</p>



<b>Linienplanung</b>	<p>Herr Prof. Dr. Richter stellt die Ergebnisse der Linienplanung aus entwurfs-technischer Sicht vor (s. Anlage 7).</p> <p>Aus dem umfangreichen Variantenvergleich werden insbesondere der Flächenverbrauch, mögliche Verluste an Gebäudesubstanz und die lärm-technischen Auswirkungen erläutert.</p>
<b>Diskussion</b>  <i>Hinweis: Die nachfolgenden Beiträge aus Nachfragen und Diskussion sind inhaltlich und nicht wörtlich zu verstehen</i>	<p><i>Frage Dr. Schreiber (Umweltforum Osnabrück e.V.):</i> Wann sind die Daten für die Teilnehmer der Veranstaltung verfügbar?</p> <p><i>Antwort Hr. de Buhr:</i> Die Daten werden im Raumordnungsverfahren vollständig zur Verfügung gestellt. Die Möglichkeit der Stellungnahme besteht im Zuge der Beteiligung während des Raumordnungsverfahrens.</p>
	<p><i>Frage Hr. Langhorst (NABU) mit Rückfrage auf die Feststellung durch Hr. de Buhr, dass der Ausbau der A 30 für die weitere Planung keine Relevanz besitzt, da dieses der Bundesverkehrswegeplan nicht vorsieht:</i> Der sechsstreifige Ausbau der A 30 wurde aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) herausgenommen. Ist es nicht möglich, dass dieses Vorhaben bei der nächsten Überarbeitung des BVWP wieder in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird?</p> <p><i>Antwort Hr. de Buhr:</i> Grundsätzlich ist dieses richtig. Da der aktuelle Bundesverkehrswegeplan jedoch gesetzliche Grundlage ist, richtet man sich im weiteren Verfahren hiernach. Auf den Neubau der A33 kann nicht verzichtet werden, da die Vorteile deutlich gegeben sind. Der Bau wird auch auf Grund der Verkehrszunahme durch den Lückenschluss der A33 zwischen Bielefeld und Borgholzhausen notwendig werden.</p>
	<p><i>Frage Hr. Stüber (Gemeinde Wallenhorst):</i> Die präsentierten Zahlen sind im Rahmen der 2. AK-Sitzung nicht aufnehmbar. Es wird deshalb gewünscht, schriftliche Ausfertigungen der vorgetragenen Sachverhalte nach Möglichkeit in digitaler Form zu bekommen.</p> <p><i>Antwort Hr. Lüesse:</i> Es wird von der Sitzung ein Protokoll angefertigt. Die detaillierten Daten können erst im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Verfügung gestellt werden.</p>
	<p><i>Hr. Pott (Landesjägerschaft Niedersachsen, Kreisjägerschaft OS-Stadt und Land):</i> Es wird noch einmal die Bitte gestellt, die Daten vorzeitig zur Verfügung zu stellen, um nicht an der Sitzung Teilnehmende genauer informieren zu können.</p>



	<p><i>Frage Hr. Stahmeyer (Handwerkskammer OS):</i> Die aus der Verkehrsuntersuchung ermittelten Zahlen für das Verkehrsaufkommen seien für den Bereich der L 87 veraltet. Aktuelle Zahlen müssten um das fünffache höher liegen. Es wären wohl Zahlen von 2005 für die Berechnungen herangezogen worden, die jedoch nicht die augenblickliche Lage widerspiegeln.</p> <p><i>Antwort Hr. Lüesse:</i> Die vorgestellten Daten beziehen sich ausschließlich auf A 33-wirksame Verkehre und sind nur im Gesamtzusammenhang der Fachuntersuchung zu verstehen. Deshalb wird auf das Raumordnungsverfahren verwiesen, in dem die vollständige Verkehrsuntersuchung zur Verfügung gestellt wird.</p>
	<p><i>Frage Hr. Wellmann (Bürgermeister Gemeinde Belm):</i> Nachfrage zum Lärmschutz im Bereich Icker.</p> <p><i>Antwort Hr. Prof. Richter:</i> Es sind nach derzeitigem Planungsstand an der Anschlussstelle zur L 109 keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da die Notwendigkeit (Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV) aufgrund der Einschnittslage und der Entfernung der Bebauung zur Trasse nicht gegeben ist. Eine abschließende Berechnung der zu erwartenden Lärmimmissionen und der ggf. erforderlichen Lärmschutzanlagen erfolgt jedoch erst in der nachfolgenden Planungsstufe.</p>
	<p><i>Frage Hr. Wessel (Forstamt OS):</i> Kann dem Sitzungsprotokoll ein Luftbild aller Trassenvarianten beigelegt werden?</p> <p><i>Antwort Hr. Lüesse:</i> Das Sitzungsprotokoll einschließlich Darstellung der vorgesehenen Antragsvariante wird im Internet (voraussichtlich nach den Sommerferien 2007) bereitgestellt.</p>
<b>Abschluss</b>	<p><i>Hr. Lüesse bedankt sich bei den Teilnehmern für die Diskussion und schließt die Sitzung.</i></p>