

Veranstaltung : Grundlagen der Systemwissenschaft WS 94/95
Dozent : E. Umbach
Autor : Christof Kaiser, Martinsburg 29/C211, 49078 Osnabück
Datum : März 1995

A30 Ortsdurchfahrt Bad Oeynhausen

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzfassung

2. Problemstellung und Lösungsansätze

- ○ **Früher geplante Autobahnen, Bau der Autobahnen**

Ist-Zustand

Zielzustand

Angedachte Lösungen für Bad Oeynhausen

3. Akteure und Zielsetzungen

- ○ **Zuständigkeiten**

Gemeinden und Parteien

Interessenvertretungen

4. Interaktionsprozesse und Strategien

- ○ **Chronologie**

Fördernde und hindernde Akteure und ihre Strategien

Gründe für die lange Planungsdauer

5. Besondere Betrachtung der ökologischen Argumente

- ○ **Südmumgehung**

Tunnel

Trog

Hochstraße

tiefe Hochstraße

Nordumgehung

Nullvariante

Stellenwert der ökologischen Argumente

6. Denkbare weiterer Ablauf

7. Beurteilung

8. Literaturverzeichnis

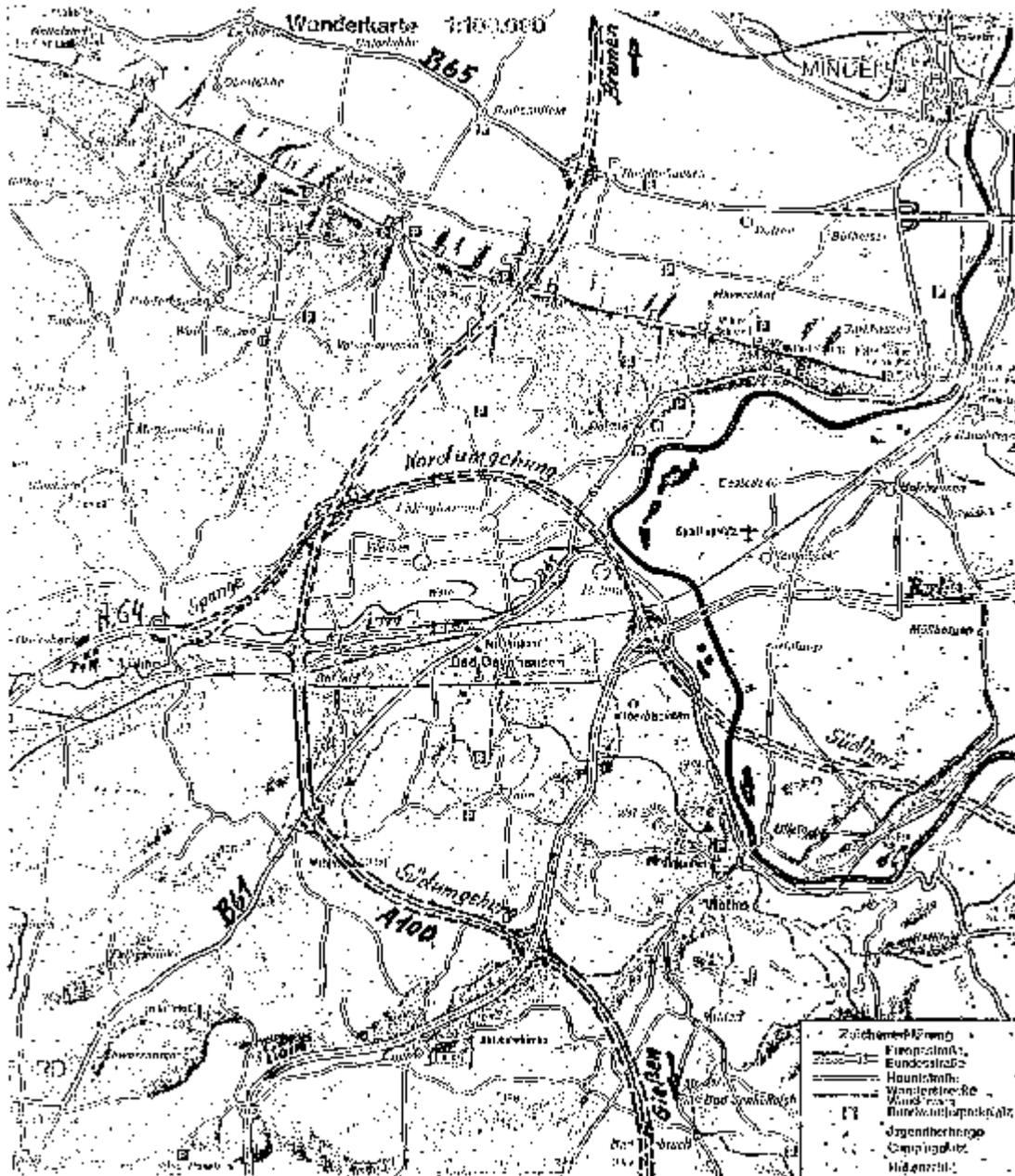
1. Kurzfassung

Die Verbindung der immer stärker befahrenen Autobahnen A30 und A2 in Bad Oeynhausen wird zur Zeit als vierspurige, innerstädtische Straße durch den Ort geführt; es kommt häufig zu Stauungen und Beeinträchtigungen der Anwohner. Schon seit vielen Jahren soll dieser Zustand geändert werden. Zur Zeit wird eine Nordumgehung als Autobahn geplant. Diese Entscheidung ist umstritten; alle anderen Trassen aber auch.

Diese Hausarbeit soll den Entscheidungsprozess, der zur Entscheidung für die Nordumgehung geführt hat, aufzeigen und auch die anderen Trassen berücksichtigen. Die ökologischen Argumente werden besonders behandelt.

2. Problemstellung und Lösungsansätze

Geplante Autobahnen



zur Abbildung: FDP 1973. Es waren niemals die Verwirklichung von beiden Umgehungen (Nord und Süd) geplant.

1969 war in Bad Oeynhausen und Umgebung von folgenden Autobahnen die Rede:

Straße	zwischen	Stand
A2	Berlin und Köln	in Betrieb
A30 (auch E8)	Hengelo und Bad Oeynhausen	größtenteils im Bau, z.T. in Planung.
A5 (auch A100)	Gießen und Bremen	wird untersucht

Die Autobahn A30 wurde 1972 auf der Strecke Osnabrück - Bad Oeynhausen fertiggestellt. Inzwischen führt sie bis Amsterdam. Das letzte Teilstück zwischen Bad Oeynhausen und Amsterdam wurde Anfang der 90er Jahren eröffnet. Der Anschluß an die A2 in Bad Oeynhausen erfolgte über die auf vier Spuren erweiterte Bundesstraße 61 und Landstraße 777 durch Bad Oeynhausen.

Ein 1,5 Km kurzes Stück des Anschlusses durch die Ortsteile Rehme und Babbenhausen wurde als Autobahn A339 ausgebaut.

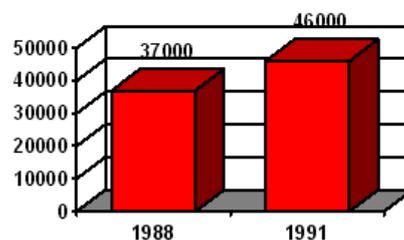
Die A5 wurde - bis auf ein 3 Km langes Stück in Löhne - nicht gebaut, auch ist ein Bau nicht mehr geplant.

Durch die Grenzöffnung 1989 stieg der Verkehr auf den in West-Ost-Richtung verlaufenden Autobahnen A2 und A30 stark an, dasselbe gilt für die vollständige Fertigstellung auf der Strecke Bad Oeynhausen - Amsterdam Anfang der 90er Jahre.

Ist-Zustand

Zur Zeit fließt der Verkehr vierspurig ca. 4,5 Km durch den Kurort Bad Oeynhausen. Auf diesem Stück befinden sich viele Ampeln, da die Straße als innerstädtische Straße viele Kreuzungen und Einmündungen hat und auch den innerstädtischen Quell- und Zielverkehr aufnimmt. Es kommt häufig zu Stauungen. Die Straße ist mit Geh- und Radwegen ausgestattet; zum Teil ist ein Mittelstreifen vorhanden. Die erlaubte Geschwindigkeit beträgt 60 Km/h; die Gebäude an der Straße werden als Geschäfts- und Wohngebäude genutzt.

Die Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge betrug westlich der Eidinghausener Straße in 24 Stunden



Nach einer Faustregel kann eine vierspurige Straße maximal 50.000 Fahrzeuge pro Tag bewältigen.

Zielzustand

Der erklärte Zielzustand aller beteiligten Gruppen ist eine Verminderung der Verkehrs auf der jetzigen Trasse Mindener/Kanalstraße bei gleichzeitiger Verhinderung bzw. Minimierung von schädlichen Auswirkungen an anderen Stellen.

Die Frage ist, welche Strategie dafür am geeignetsten ist.

Angedachte Lösungen für Bad Oeynhausen :

Seit dem Bau der A30 wird die Frage Gestaltung der Autobahn in Bad Oeynhausen diskutiert.

Im wesentlichen gab es folgende prinzipiell unterschiedliche Vorschläge:

- Nordumgehung in unterschiedlichen Varianten: Autobahn nördlich um Bad Oeynhausen herumführen und an die A339 anschließen (auch als Bundesstraße)
- Innerstädtische Lösungen : Bau einer Autobahn auf der bisherigen Trasse
- Trog : der Durchgangsverkehr fließt über eine eingegrabene Straße
- modifizierter Trog : in der Streckenführung verändert
- Tunnel : Tunnel in bergmännischer Bauweise für den Durchgangsverkehr
- Hochstraße : der Durchgangsverkehr fließt über der jetzigen Straße
- tiefe Hochstraße : neben der jetzigen Straße, auf tieferem Geländeniveau. Zum Teil eingehaust.
- Südumgehung : Bau einer Autobahn von Löhner Autobahndreieck in südliche Richtung auf der Trasse der geplanten A5 zur A2 in Exter (auch als Schnellstraße)
- Nullvariante : Beibehaltung des Status Quo
- Daneben gibt es noch die Forderung, (auch) das Bad Oeynhausener Verkehrsproblem durch eine langfristige Umorientierung der Politik weg vom Straßenverkehr zu beseitigen.

Der Verfahrensstand der Planungen ist, daß die Nordumgehung zur Zeit noch von früheren Planungen linienbestimmt und im Flächennutzungsplan der Stadt Bad Oeynhausen nachrichtlich vermerkt ist.

3. Akteure und Zielsetzungen

Zuständigkeiten bei der Planung einer Bundesfernstraße; gesetzliche Grundlagen der Planung

Die maßgebenden Behörden bei der Planung einer Bundesfernstraße in Nordrhein-Westfalen sind der Bundesminister für Verkehr und der Landesminister für Stadtentwicklung und Verkehr.

Das Planungsverfahren gliedert sich in drei Abschnitte:

- 1. Politische Entscheidungsfindung**
- 2. Bestimmung der Linienführung**
- 3. Planfeststellungsverfahren**

Es wird auf allen Stufen von einer Umweltverträglichkeitsprüfung begleitet.

1. Politische Entscheidungsfindung

Die politische Entscheidungsfindung des Bundesministers für Verkehr über den Bedarf an einer Bundesfernstraße steht am Anfang jeder Planung. Sie findet Gestalt in einem formellen Bundesgesetz mit der Festlegung der baulichen Prioritäten. Grundlage des Bedarfsplanes ist das Gesetz über den Ausbau von Bundesfernstraßen. Daran schließt sich das bundesrechtlich vorgeschriebene Raumordungsverfahren gem. § 6a II ROG i.V.m. § 1 S.2 Nr. 8 ROV an.

2. Bestimmung der Linienführung

Die Bestimmung der Linienführung liegt ebenfalls in den Händen des Bundesministers für Verkehr.

Sie umfaßt die Festlegung der Anfangs- und Endpunkte, die grobe Linienführung sowie die Bestimmung von Straßenart (BAB oder Bundesstraße), -querschnitt sowie Verknüpfung der neuen Straße mit dem bestehenden Verkehrsnetz.

Die Entscheidung hat rein verwaltungsinternen Charakter und bindet nur die Planfeststellungsbehörde.

3. Planfeststellungsverfahren

Planfeststellungsbehörde beim Bau von Bundesfernstraßen ist in Nordrhein-Westfalen der Minister für Stadtentwicklung und Verkehr, §§ 17 I, V, 22 IV FStrG, 1 I DVO NW FStrG (HR Nr. 95c).

Das Verfahren umfaßt die Prüfung der Zulässigkeit des geplanten Straßenbauvorhabens in bezug auf dessen Lage, Gestaltung und Einfügung in die Umgebung. Die Prüfung mündet in eine umfassende und abschließende Entscheidung, die allein von der Planfeststellungsbehörde getroffen wird.

Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist eine Anhörung der von der Planung betroffenen Einwohner und Gemeinden, § 73 VwVfG. Aus dem in Art. 28 II GG gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden ergibt sich bei überörtlichen, aber ortsrelevanten Planungen ein subjektives Recht auf Beteiligung in Form von Information und Anhörung. Die in dem Anhörungsverfahren vorgebrachten Ansichten und Vorstellungen der Gemeinde werden soweit als möglich berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde bemüht sich, Einvernehmen

herzustellen.

Die Einwendungen sind jedoch für sie in keiner Weise bindend; sie entscheidet nach freiem Ermessen im Sinne einer planerischen Gestaltungsfreiheit. Die Gemeinde kann somit zwar Anregungen oder auch Bedenken vorbringen; die Planfeststellungsbehörde bleibt jedoch Herrin des Verfahrens.

Das Planfeststellungsverfahren endet mit einem Planfeststellungsbeschluß, gegen den dann geklagt werden kann.

Die Detailplanungen werden vom zuständigen Landschaftsverband und dem zugehörigen Straßenneubauamt durchgeführt.

Betroffene Gemeinden Bad Oeynhausen und Löhne

Auch wenn die Gemeinden nur ein subjektives Recht auf Beteiligung in Form von Information und Anhörung haben, so wird in der Praxis doch Wert auf die Einstellung der betroffenen Gemeinden gelegt. Bisher ist noch keine Bundesfernstraße gegen den erklärten Willen einer betroffenen Gemeinde gebaut worden.

Die Meinung der Gemeinden wird von den politischen Parteien bestimmt.

In Bad Oeynhausen sind zur Zeit folgende Parteien im Stadtrat vertreten :

- CDU
20 Sitze
- SPD
18 Sitze
- Grüne
7 Sitze

Es gibt eine Rot-Grüne Koalition.

Die CDU befürwortet auch die Nordumgehung, nachdem sie früher keine eindeutige Aussage machte.

Die SPD befürwortet inzwischen eine Nordumgehung, nachdem sie noch 1984 entschieden für eine innerstädtische Lösung votierte. Zwei Ortsvereine der von der Nordumgehung betroffenen Gebiete sind immer noch gegen die Nordumgehung.

Die Grünen sind gegen die Nordumgehung und favorisieren eine innerstädtische Lösung oder die Südumgehung.

Die FDP (nicht mehr im Stadtrat) möchte inzwischen auch die Nordumgehung, früher hatte sie sich für die Südumgehung ausgesprochen.

Der **Löhner Stadtrat**, bestehend aus SPD, CDU und "Bunter Liste", spricht sich strikt gegen die Nordumgehung (die auch über Löhner Gebiet führen würde) und für eine innerstädtische Lösung aus. Der Einfluß der Meinung des Löhner Stadtrates wird aber geringer sein, da Löhne weniger stark als Bad Oeynhausen betroffen ist.

Interessenvertretungen

Die **IHK** (Industrie und Handelskammer) ist für eine schnelle Beruhigung der Mindener/Kanalstraße als Geschäftsstraße und gleichzeitig für eine gute Verkehrsanbindung der Oeynhausener Industrie. Sie plädiert für eine schnelle Verwirklichung der Nordumgehung.

Das **Staatsbad Bad Oeynhausen** möchte auch eine schnelle Beruhigung der Mindener/Kanalstraße, da es um die Attraktivität des Kurortes fürchtet.

Die "**Notgemeinschaft gegen die Nordumgehung e.V.**" definiert sich in ihrer Satzung als nur dem Umweltschutz verpflichtet. Sie hat ca. 900 Mitglieder, die zum Großteil aus den betroffenen Gebieten kommen. Ihre Vorschläge sind zur Zeit eine Südumgehung oder eine tiefe Hochstraße als innerstädtische Lösung.

Die "**Interessengemeinschaft Mindener/Kanalstraße**" besteht aus Anwohnern und Geschäftsleuten der Straße und verlangt eine Beruhigung.

Der "**Vereinsring Rehme**" sieht seine Aufgabe in der Einflußnahme auf die Gestaltung der Nordumgehung im Ortsteil Rehme.

Der "**Arbeitskreis Nordumgehung**" besteht aus Vertretern des Arbeitgeberverbandes, Einzelhandelsverbandes, Hotel und Gaststättengewerbes, der Interessengemeinschaft Mindener/Kanalstraße und der Aktionsgemeinschaft Bad Oeynhausen. Er will einen zügigen Bau der Nordumgehung.

4. Interaktionsprozesse und Strategien

Chronologie wichtiger Interaktionsprozesse

- 27.2.1967 Beschluß mit absoluter Mehrheit des Amtes Rehme für ein Autobahnkreuz auf Rehmer Gebiet. Eine Umgeh-
wird geplant.
- 15.2.1968 Die Interessengemeinschaft "Mindener Straße" spricht sich gegen einen trennenden Mittelstreifen beim gepl-
vierspurigen Ausbau der Straße aus
- 29.5.1973 Stadtrat Bad Oeynhausen stimmt einstimmig für die Nordumgehung
- 14.8.1973 Stadtrat stimmt Linienbestimmung (nach Bundesfernstraßengesetz) zu.
- 14.3.1974 Die Löhner FDP schlägt eine Südumgehung anstelle der Nordumgehung vor.
- 1978 Die Notgemeinschaft gegen die Nordumgehung e.V. gründet sich und legt Einspruch im Rahmen des
Planfeststellungsverfahrens für die Nordumgehung ein.
- 16.7.1981 Ratsbeschluß zur Aufgabe der Tunnellösung mit Rücksicht auf den Heilquellenschutz
- 16.8.1984 Die SPD Bad Oeynhausen ist gegen die Nordumgehung.

- 31.8.1984 Das Landesstraßenneubauamt Detmold muß im Auftrag des Landesministers für Verkehr auch Alternativen Nordumgehung planen.
- 30.10.1984 Ein Beschluß des SPD-dominierten Stadtrates fördert die Einstellung aller Planungen bezüglich der Nordumgehung. Eine Troglösung soll überprüft werden.
- 5.12.1984 Der Bad Oeynhausener Stadtrat fordert den Bundesverkehrsminister auf, die Planungen zur Nordumgehung und Alternativen zu entwickeln.
- 5.8.1986 Ein geologisches Gutachten von Prof. Michel schließt eine innerstädtische Trog- oder Tunnellösung wegen Gefährdung der Heilquellen aus.
- 1.1987 Eine Machbarkeitsstudie zur Trog- oder Tunnellösung von Prof. Wittke schließt eine Beeinflussung der Quelle praktisch aus.
- 8.9.1987 SPD Bad Oeynhausen will Südumgehung
- 12.5.1988 Fraktionsantrag der Grünen und der SPD: Troglösung
- 8.6.1988 Ratsbeschluß : Netzschluß auf Trasse der Mindener/Kanalstraße, wenn jegliche Gefährdung der Heilquelle auszuschließen ist.
- 1.9.1989 Repräsentative Emnid-Umfrage im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Nordumgehung unter Bad Oeynhausen 62% für Nordumgehung
- 11.1991 Umweltverträglichkeitsstudie von Prof. Hiersche (Aktualisierung Juni 1992)
- 1.4.1992 Rat lehnt Hochstraße auf Mindener/Kanalstraße aus städtebaulichen Gründen ab. Die Planungen dazu sollen werden.
- 15.6.1992 Notgemeinschaft gründet Klärgemeinschaft gegen die Nordumgehung.
- 14.7.1992 Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudien von Walter und Hiersche über Nordumgehung und innerstädtische Lösungen bei großer Bürgerbeteiligung.
- 15.7.1992 Der Stadtrat Löhne lehnt die Nordumgehung einstimmig ab.
- 23.7.1992 Das Bergamt Hamm teilt mit, daß das erforderliche Einvernehmen zu einem Trog oder Tunnel aus Gründen Heilquellenschutzes nicht gegeben werden kann.
- 2.3.1993 Stadtrat stimmt für Nordumgehung
- 1.1994 Klimagutachten von Spacetec zur Nordumgehung mit Planungsvorschlägen ist fertig.

Zur Zeit scheint der Bau der Nordumgehung sicher zu sein. Daher sind im Folgenden mit "fördernden Akteuren" diejenigen gemeint, die die Planungen der Nordumgehung vorangetrieben haben. Hindernde Akteure sind solche, die eine andere Lösung wollen oder den Status quo beibehalten wollen. Eine Einschätzung der Nordumgehung soll damit nicht gegeben werden.

[Karte: Nordumgehung (Walter)]

Fördernde Akteure und ihre Strategien

Der **Bundestag** ist durch die Einstufung des Netzschlusses in die höchste Dringlichkeitsstufe der Nordumgehung förderlich, da diese zur Zeit die verfolgte Planung ist und diese damit schnell verwirklicht werden kann.

Die **CDU** Bad Oeynhausen war immer für eine Nordumgehung und hat diese Meinung im Stadtrat vertreten.

Die **SPD** Bad Oeynhausen ist in der jüngsten Zeit (ab 1991 zunehmend) für die Nordumgehung. Da sie auch die richtungbestimmende Fraktion im **Stadtrat** ist (Koalition mit den Grünen, früher mit der FDP), hat ihre Meinung einen großen Stellenwert, was auch daran zu erkennen ist, daß 1984 alle Planungen zur Nordumgehung aufgrund eines Ratsbeschlusses von der Planungsbehörde eingestellt wurden.

Das **geologische Gutachten von Michel** schloß eine innerstädtische Lösung als Trog oder Tunnel wegen der Gefährdung der Heilquellen aus und verminderte damit die Chancen dieser Lösung neben der Nordumgehung.

Die **Umweltverträglichkeitsstudie von Walter** untersuchte Nullvariante, Südumgehung und verschiedene Nordumgehungen und kam zu dem Schluß, daß eine Nordumgehung die verträglichste Lösung sei. Die Untersuchung der Südumgehung rief Kritik hervor. Die Gutachter lehnten sie aufgrund von nach ihrer Meinung offensichtlichen Mängeln ab und untersuchten sie deshalb auch nicht weiter. Die Darstellung dieser Untersuchung umfaßt nur drei Seiten Text. Der Vorwurf lautet nun, die Südumgehung wäre nicht ausreichend untersucht worden.

Die **Umweltverträglichkeitsstudie von Hiersche** untersuchte innerstädtische Lösungen und kam zu dem Ergebnis, das von allen möglichen innerstädtischen Lösungen nur eine Hochstraße möglich sei, ohne die Heilquellen zu gefährden, die aber die zulässigen Immissionen für einen Kurort überschreiten würde und außerdem vom Stadtrat aus städtebaulichen Gründen abgelehnt wurde. Kritik gab es auch hier, weil die Möglichkeit einer etwas nördlich verlaufenden, tieferliegenden ebenerdigen Straße nicht explizit untersucht wurde. Der Stadtrat beschloß, daß dieser Fall aber auch durch die Ablehnung aller möglichen innerstädtischen Lösungen (außer der Hochstraße) durch das Gutachten erledigt wäre.

Die **Interessengemeinschaft Mindener/Kanalstraße** setzt sich nach dem St.-Florians-Prinzip für die Nordumgehung ein, weil diese mit den weitfortgeschrittenen Planungen am schnellsten zu verwirklichen ist.

Die **Autofahrer** sind, wenn auch nicht organisiert oder mit homogener Meinung, eigentlich die stärksten Förderer der Nordumgehung. Ohne ihre massenhafte Nutzung der Straßen und insbesondere der Mindener/Kanalstraße wäre die Notwendigkeit den Status quo zu ändern nie entstanden.

Hindernde Akteure und ihre Strategien

Die **Machbarkeitsstudie von Wittke** schloß Beeinträchtigungen der Heilquellen bei einer innerstädtischen Troglösung praktisch aus und machte damit diese Lösung attraktiver, da die Auswirkungen eines Straßenneubaus auf einem bisher nicht als Straßenraum genutzten Geländes verhindert werden könnten.

Das **Klimagutachten von Spacotec** ist, obwohl es erst entstand, als die Entscheidung für die Nordumgehung schon gefallen war, ein hindernder Akteur, da es erhebliche Auswirkungen auf das Lokalklima beschreibt, wenn die Nordumgehung in der zu dem Zeitpunkt geplanten Form gebaut werden würde. Zum Teil wäre Abhilfe möglich, die aber kostenintensiv ist und daher voraussichtlich nicht im wünschenswerten Umfang durchgeführt wird.



• ○ *Abbildung: Klimafunktionskarte mit Luftströmungen*

Die **Notgemeinschaft gegen die Nordumgehung e.V.** setzt sich natürlich hauptsächlich gegen die Nordumgehung ein. Sie sah aber ihre Aufgaben auch immer in der Darstellung von alternativen Planungen. Besonders wurde dabei immer auf Möglichkeiten hingewiesen, die noch nicht von Gutachten untersucht worden waren. So forderte sie nach den Hiersche/Walter Umweltverträglichkeitsstudien die Prüfung einer weiteren innerstädtischen Lösung: eine Straße etwas nördlich von der Mindener/Kanalstraße, die dann ebenerdig verlaufen könnte, da dort die natürliche Geländeoberfläche in Richtung des Flusses Werre mehrere Meter tiefer liegt.

Der Notgemeinschaft kann nicht ohne weiteres das St.-Florians-Prinzip vorgeworfen werden, da sie sich ausschließlich dem Umweltschutz verpflichtet sieht und bei der Forderung nach alternativen Trassen sehr wohl auch einige Trassen neben der Nordumgehung als schlecht ansieht. Auch erkennt sie die Ergebnisse von Gutachten im Allgemeinen an.

Dies bedeutet nicht, daß es auch in der Notgemeinschaft keine Mitglieder gibt, die nur unbedingt eine Straße auf ihrem Grund verhindern wollen. Im Kampf gegen die Nordumgehung wurde versucht, auf die Parteien Einfluß zu nehmen, da jetzt in Bad Oeynhausen die Entscheidung positiv ausgefallen ist, hofft man auf den Löhner Stadtrat und knüpft dort Verbindungen

Insgesamt sind von der Notgemeinschaft innovative Denkansätze gekommen.

Der **Stadtrat Löhne** kann als eine Einheit gesehen werden, da alle beteiligten Fraktionen (SPD, CDU, Bunte Liste, bis Okt. '94 FDP) gegen die Nordumgehung sind. Schwierig ist es, die wahre Begründung dieser Einstellung zu ergründen. Zwei möglich Begründungen für das Verhalten gibt es :

- Umweltgesichtspunkte
- Autobahnbau auf Löhner Stadtgebiet

Es gab Planungsvarianten der Nordumgehung, die mehrere Km Autobahnneubau auf Löhner Gebiet erforderlich machten. Diese sind durch die Umweltverträglichkeitsstudie von Walter aus Umweltgesichtspunkten ausgeschlossen worden. Die jetzt in der Planung befindlich Variante der Nordumgehung führt nur noch sehr wenig durch Löhner Gebiet; das Naturschutzgebiet "Blutwiese" wird nicht mehr zerstört aber dennoch stark beeinträchtigt. Auch eine Anschlußstelle der Autobahn an der Stadtgrenze zwischen Löhne und Bad Oeynhausen, die stärkeren Verkehr auf Löhner Straßen verursachen könnte, ist wegen Ablehnung der Stadt Löhne nicht mehr in der Planung. Gegen eine Südumgehung, die vollständig durch Löhne führen würde, ist die Stadt Löhne auch. Die Abwägung welches nun die tiefere Begründung der Ablehnung der Stadt Löhne ist, kann kaum entschieden werden, da jede der abgelehnten Streckenführungen sowohl die Eigenschaft "durch Löhner Gebiet" als auch "von Gutachtern als ökologisch bedenklich eingestuft" besitzt.

Die **Grünen** Bad Oeynhausen setzten sich immer gegen die Nordumgehung ein. In der Argumentation sind sie der Notgemeinschaft ähnlich; zwischen beiden gibt es auch Beziehungen. Mit dieser Einstellung hatten sie großen Erfolg: bei der Kommunalwahl im Oktober '94 erreichten sie 7 Sitze, zuvor waren es nur 3 der 45 Sitze im Stadtrat.

Sonstige Akteure, die nicht einzuordnen sind

Der **Landesminister für Verkehr** als Planfeststellungsbehörde war zwar an einem schnellen Netzschluß interessiert, beachtete aber immer den Standpunkt der betroffenen Stadt Bad Oeynhausen, der sich mehrmals änderte. Dadurch ist der Landesminister zur Zeit ein fördernder Akteur für die Nordumgehung, was aber nicht ausschließlich aus eigenem Antrieb zu erklären ist, sondern mit der aktuellen Meinung von Bad Oeynhausen.

Gründe für die lange Planungsdauer

Die Ortsdurchfahrt Bad Oeynhausen ist seit mindestens 1967 in Planung. Bisher ist das Planfeststellungsverfahren noch nicht begonnen. Die Frage ist, warum die Planungsdauer für eine Lösung dieses drängenden Problems so lang ist.

Maßgebliche Ursache der langen Planungsdauer ist der zweimalige Meinungsumschwung des Stadtrates Bad Oeynhausen zu Zeiten, in denen die bisherigen Planungen schon weit fortgeschritten waren. In beiden Fällen richtete ich der Landesminister als Planungsbehörde nach den Wünschen der Stadt und stellte die Planungen völlig ein.

- 1984 forderte der Stadtrat die Einstellung sämtlicher Planungen zur Nordumgehung, die damals bereits im Planfeststellungsverfahren war. Innerstädtische Lösungen sollten untersucht werden, was die Planungsbehörde dann auch ausschließlich tat. Da sich aber herausstellte, daß die Heilquellen im Bereich der Mindener/Kanalstraße sehr empfindlich auf Eingriffe reagieren und die Planungsbehörde den Beschluß des Stadtrates so auffaßte, als wenn die Lösung unbedingt innerstädtisch sein muß, wurde als einzige technisch machbare Möglichkeit eine Hochstraße vorgeschlagen. Erst mit dieser städtebaulichen Katastrophe wurde dem Stadtrat (oder vielmehr der SPD) klar, daß eine innerstädtische Lösung das einzig mögliche ist.
- Nach und nach ließ die SPD von der innerstädtischen Lösung ab. Es wurden wieder Alternativen gesucht. Es stellte sich heraus, daß eine Nordumgehung die relativ beste Lösung wäre. Per Ratsbeschluß wurde gefordert, den Netzschluß als Nordumgehung zu vollziehen. Die Planungsbehörde akzeptierte diesen Ratsbeschluß. Das Planfeststellungsverfahren muß nun aber völlig neu eingeleitet werden. Die Linienbestimmung hingegen ist noch von der alten Planung vorhanden, da sie nie aufgehoben wurde.

Diese Verzögerung von mindestens 11 Jahren (das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht eingeleitet) die außer Details an der Planung nichts geändert hat, ist also durch die SPD Bad Oeynhausens entstanden.

Die Verzögerungen davor (die Planung hat auch davor schon 17 Jahre gedauert) lassen sich nicht eindeutig klären.

5. Besondere Betrachtung der ökologischen Argumente; nach Varianten

Südümgehung

Der Bereich einer Südümgehung ist stark reliefiert und erreicht in kurzer Entfernung von der Werre (50 m.ü. NN) Höhen von 200 m. ü. NN. Aufgrund der Reliefenergie von mehr als 140 m sind mögliche Trassen mit wesentlich höheren Eingriffen in die Natur und Landschaft verbunden - vor allem wegen des erhöhten Flächenbedarfs (Böschungsentwicklung).

Der Südraum ist in seiner Gesamtheit als Bereich für den Schutz der Landschaft ausgewiesen; darüber hinaus existieren viele Bereiche für den Schutz der Natur.

Eine Südümgehung wäre insgesamt deutlich länger und würde dadurch bei Betrieb 60% mehr Emissionen verursachen.

Tunnel

Ein Tunnel unter der Trasse der Mindener/Kanalstraße würde mit großer Wahrscheinlichkeit die Heilquellen beeinträchtigen oder zerstören und damit die Grundlage des Staatsbades Bad Oeynhausens vernichten. Der Heilquellenschutz wird als ökologisches Argument genutzt; obwohl die Quellen zur Natur gehören, sind es handfeste wirtschaftliche Interessen, die jegliche Gefährdung dieser Quellen quasi zum Tabu machen.

Trog

Ein Trog könnte eventuell -wie ein Tunnel sicherlich- die Heilquellen beeinträchtigen. Dazu gibt es die unterschiedlichen Gutachtermeinungen von Wittke und Michel. Hier ist noch deutlicher als beim Tunnel zu erkennen, daß eine Gefährdung der Quellen absolut ausgeschlossen werden muß. Weil die anderen ökologische Argumente nie mit solcher Absolutheit vertreten werden (erst recht nicht von denen, die dieses vertreten), ist davon auszugehen, daß es sich bei diesem Argument nicht vornehmlich um ein solches handelt.

Hochstraße

Gegen die Hochstraße gibt es kein ökologisches Argument, das nicht grundsätzlich gegen jede Straße spricht. Der Heilquellenschutz ist gewährleistet. Offen wurde eine Hochstraße auch aus "städtebaulichen Gründen" abgelehnt.

Tiefe Hochstraße

Die tiefe Hochstraße wurde nicht explizit untersucht, sondern im Gutachten von Hiersche, in dem "alle denkbaren" Varianten untersucht wurden, aus Gründen des Heilquellenschutzes abgelehnt.

Nordumgehung

Die Nordumgehung in der jetzt geplanten Variante (4a genannt) ist im Gutachten von Walter auf der Suche nach einem konfliktarmen Korridor entstanden. Dazu hat er eine Flächenfunktion für den Untersuchungsraum aufgestellt, die die Schutzwürdigkeit, Bedeutung und Empfindlichkeit von Flächen bezüglich

- **Wohnen**
- **Freizeit und Erholung**

- Sachgut
- Kulturelles Erbe
- Boden
- Grundwasser
- Oberflächenwasser / Bodenwasser
- Klima / Lufthygiene
- Biotop- und Artenschutz
- Landschaftsbild

überlagert. Alle zehn Punkte sind gleichgewichtet und können je Wertstufen von 1 bis 5 (sehr hoch) annehmen. Um eine mögliche Trasse zu bewerten, wird die Gesamtfläche der hoch und sehr hoch eingestuft Bereiche in ha berechnet. Die beste Trasse ist folglich die, die auf die kleinste ha Zahl kommt. Diese Methode entspricht dem anerkannten Verfahrensansatz der "ökologischen Risikoanalyse".

Walter stellt aber fest, "daß für keine der Trassenvarianten ein durchgehend konfliktarmer Korridor gefunden werden konnte bzw. z.T. sehr hohe und hohe wie auch sich überlappende Wertigkeiten aus dem Umweltbereich betroffen werden."

Nullvariante

Walter schließt die Nullvariante aus: "Neben der mangelnden Kapazität der Straße sind es vor allem die bereits sehr hohen aktuellen Risiken und Beeinträchtigungen, die eine weitere Zunahme in diesem teilweise hoch empfindlichem Bereich keinesfalls mehr zulassen."

Einschätzung des Stellenwertes von ökologischen Argumenten im Entscheidungsprozeß

Die ökologischen Argumente waren in dem beschriebenen Entscheidungsprozess wenigstens in den letzten Jahren die ausschlaggebenden Argumente.

Aber es gab auch zwei wichtige Argumente, durch die Varianten ausgeschlossen wurden, die nicht rein ökologischer Art waren :

- Die aufgeständerte Hochstraße auf der Trasse der Mindener/Kanalstraße wurde als "städtebauliches Monstrum" bezeichnet und deshalb ausgeschlossen.
- Eine Trog- oder Tunnellösung wurde aus "Gründen des präventiven Heilquellenschutzes" ausgeschlossen. Dieses Argument ist, wie oben erwähnt, in Bad Oeynhausen eher als ein Wirtschaftliches als ein Ökologisches zu sehen.

Desweiteren ist die Frage, als wie "ökologisch" die Minimierung von Einflüssen auf die betroffenen Menschen ist, die ja auch immer ein Argument war, z.B. in der ökologischen Risikoanalyse von Walter.

Bemerkenswert ist noch, daß während der gesamten Planungsdauer kaum das Kostenargument benutzt wurde. Diese Tatsache spiegelt vielleicht wider, wie wichtig die Lösung des Problems angesehen wird.

Abbildung: Nordumgehung mit verschiedenen geprüften Streckenführungen.

6. Denkbarer weiterer Ablauf

Der aktuelle Stand der Planungen ist, daß sich der Stadtrat und der Landesminister für Verkehr für die Nordumgehung entschieden haben. Demnächst wird das Planfeststellungsverfahren für die Nordumgehung eingeleitet werden, das ungefähr zwei Jahre dauern wird. Gegen den resultierenden Planfeststellungsbeschluß wird die Klärgemeinschaft der Notgemeinschaft gegen die Nordumgehung voraussichtlich klagen. Das Gerichtsverfahren wird den Bau der Straße weiter verzögern. Zumindest vor dem Jahr 2000 wird mit dem Bau sicher nicht begonnen werden.

Für den Fall, daß die Klage abgewiesen wird und die Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik bis dorthin konstant bleibt, wird die Nordumgehung dann gebaut werden.

Doch diese Annahme ist sehr unsicher, da Politik nicht für mehrere Jahre vorhersagbar ist. Käme ein grundlegender Wandel in der Verkehrspolitik, so wäre der jetzt beschlossene Bau der Nordumgehung wieder völlig ungewiß.

Auch eine starke Verminderung des Verkehrsaufkommens würde die Nordumgehung gefährden. Voraussetzung dafür ist aber wiederum der Wandel der Verkehrspolitik.

7. Beurteilung

Spätestens mit dem umfassenden Ausbau des Autobahnnetzes in den 60er Jahren ist eine grundlegende Entscheidung für den Straßenverkehr gefallen. Willy Brandt: "Jede deutsche Familie soll ein Auto haben, und dafür wollen wir Straßen bauen". Ein weiteres Schlagwort der 50er und 60er Jahre war die Forderung nach der "autogerechten Stadt", also eine Stadt, deren Innenstadt bequem mit dem Auto zu erreichen ist. Diese Forderung ist in Bad Oeynhausen mit der Mindener/Kanalstraße in besonderem Maße verwirklicht.

Wenn man sich auf diese Weise auch für ein umfassendes Autobahnnetz entschieden hat, und dieses zudem noch stark genutzt wird, so ist es nicht verwunderlich, daß ein fehlendes Teilstück Staus und Unmut der Benutzer erzeugt, was zu Forderungen nach Abhilfe führt.

Daher ist ein Ausbau politisch unumgänglich; in Bad Oeynhausen wird, nach meinen Informationen, auch von keiner Gruppe die Beibehaltung des Status quo gefordert.

Die Entscheidung für eine Autobahn auch durch Bad Oeynhausen ist also mit der Entscheidung für den massiven Automobilverkehr und auch LKW-Verkehr schon vor vielen Jahren gefallen. In der heutigen Situation kann es nur noch um das "Wie" gehen, zumal eine Änderung der Präferenzen in der Verkehrspolitik nicht erkennbar ist. Erst so ein grundlegender Einstellungswandel würde Aussicht auf eine Entspannung der Situation in Bad Oeynhausen ermöglichen, ohne einen Straßenneubau mit all seinen Beeinträchtigungen in Kauf nehmen zu müssen. Unter dieser Voraussetzung wäre es vertretbar, den Status quo für eine befristete Zeit weiter zu erdulden.

Dieser Fall bleibt aber hypotetisch. Deshalb hilft es wenig, diese eine Straße verhindern zu wollen; eine nachhaltige Argumentation würde sich vielmehr gegen die Verkehrspolitik im Allgemeinen richten.

Wenn nun eine Straße gebaut werden soll, so kommt es darauf an, mit einer umfassenden Planung die beste Lösung ausfindig zu machen. In Bad Oeynhausen ist dieses nach meiner Meinung geschehen.

Dem Vorwurf, daß Alternativen neben der Nordumgehung nicht hinreichend geprüft wurden, ist entgegenzusetzen, daß in der Zeit ab 1984, nachdem der Stadtrat eine Nordumgehung abgelehnt hatte, vom Straßenneubauamt intensiv nach möglichen Trassen gesucht wurde. Das Ergebnis der Suche nach einer technisch machbaren innerstädtischen Trasse war allein eine Hochstraße. Diese absurde Lösung wäre sicherlich nicht entstanden, wenn es irgendeine andere Möglichkeit gegeben hätte.

Auch die Ablehnung einer Südumgehung, u.a. im Gutachten von Walter untersucht, erscheint plausibel.

Nach diesen Überlegungen ist die Nordumgehung sicher immer noch keine gute Lösung, im Kontext der aktuellen Verkehrspolitik aber folgerichtig und die relativ Beste.

8. Literaturverzeichnis

- ○ Harder, Verkehrsuntersuchung Bad Oeynhausen, Hannover, 1989
 - Hiersche, A30 Bad Oeynhausen Stadtdurchfahrt Umweltverträglichkeitsstudie, Karlsruhe, 1991 (Nachtrag 1992)
 - Michel, Ingenieurgeologie und Hydrologie in einer geplanten Tunneltrasse der BAB A30 in der Ortslage Bad Oeynhausen, Krefeld, August 1986
 - Neue Westfälische, Ausgabe Bad Oeynhausen, Bad Oeynhausen, 1967-1995
 - Notgemeinschaft, Die Nordumgehung - einen Gefahr für unsere Heimat, Bad Oeynhausen, 1992
 - Planungsgruppe Nord, Generalverkehrsplan Bad Oeynhausen, Kassel, Februar 1988
 - SPACETEC, Untersuchungen der klimatischen Auswirkungen des geplanten A30n im Bereich der Stadt Bad Oeynhausen, Entwurf, Freiburg, Februar 1994
 - SPD Bad Oeynhausen, Netzschluß A2 - A30, Bad Oeynhausen, 1992
 - Stadt Bad Oeynhausen, Gesprächsnotiz vom Besuch des Ministers Kniola am 4.9.1992, unveröffentlicht, 1992
 - Stadt Bad Oeynhausen, Matrialien zum Autobahnnetzschluß, Bad Oeynhausen, 1993
 - Stadt Bad Oeynhausen, Protokoll der Ratssitzung vom 14.7.1992, unveröffentlicht, 1992
 - Walter, Bundesautobahn A30 Norumgehung Bad Oeynhausen Umweltverträglichkeitsstudie, Essen, 1993
 - Westfalen-Blatt, Ausgabe Bad Oeynhausen, Bad Oeynhausen, 1967-1995
 - Wittke, Studie zur Ausführbarkeit einer Trog- und einer Tunnellösung, Aachen, Januar 1987