

# **A 33-Nord – Zukunft oder Vergangenheit?**

## **Ein Dialogforum: Sachstand und Perspektiven**

Bündnis Exit A 33-Nord

unterstützt vom Umweltforum Osnabrücker Land e.V.

Wallenhorst, 15. April 2024

***Dr. Jürgen Deiters***

*Prof. für Wirtschaftsgeographie i.R. der Universität Osnabrück*

*– mit einem Nachtrag vom 16.04.2024 –*

Planfeststellungsverfahren zum Neubau der A 33-Nord  
Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf vom 15.06.2020

## **Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

### Bundesnaturschutzgesetz § 34 Abs. 2-4

- Da beim Neubau der A 33-Nord „*mit nicht zu vermeidenden erheblichen Beeinträchtigungen*“ eines Natura-2000-Gebietes zu rechnen ist, setzt die Genehmigung des Vorhabens eine Ausnahme/Abweichungsentscheidung der EU-Kommission voraus.
- Die Einholung einer derartigen Stellungnahme wird mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens veranlasst, heißt es im Erläuterungsbericht vom 15.6.2020 (S. 13)
- Führt ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen, darf es nur zugelassen werden, wenn es „*aus zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist*“.
- Nur Gründe „*im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung*“ können geltend gemacht werden.
- Eine Ausnahme/Abweichungsentscheidung setzt voraus, dass „*zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind*.“

## Verkehrsbündnis Osnabrück

Institutionen und Verbände der gewerblichen Wirtschaft in der Region Osnabrück  
*Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 33 ... vom 03.02.2021*

### Vier Argumente für den Lückenschluss der A 33 Nord

- **Lückenschluss A 33 Nord verbessert die verkehrliche Situation in und um Osnabrück ...**  
*Die A 33 kann ihre verkehrliche Funktion nur mit Anbindung an die A 1 erfüllen (Verkehrsprobleme am Ende der A 33)  
Ein 6-streifiger Ausbau der A 30 ist keine Alternative zum Lückenschluss der A 33 Nord (Hinweis auf Verkehrsunters.)  
Die verkehrlichen Probleme erfordern eine rasche Lösung (nicht abwarten, bis die A 30 ausgebaut ist)*
- **Lückenschluss A 33 Nord dient der Verkehrssicherheit**  
*A 33 Nord als Voraussetzung zur Verlegung der B 68 aus dem Stadtgebiet von Osnabrück auf die Autobahnen*
- **Lückenschluss A 33 Nord schafft neues Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung ...**  
*A 33 Nord verbessert die verkehrliche Erreichbarkeit von Osnabrück und den nordöstlichen Umlandgemeinden*
- **Lückenschluss A 33 Nord ist gut für Klima und Umwelt**  
*Verkürzung der Wegstrecke für den Fernverkehr in/aus Richtung Bremen um 10 km: jährliche CO<sub>2</sub>-Minderung 16.000 t  
entspricht 1.300 ha neuem Wald, der dreimal mehr Fläche als der Autobahnbau inkl. Ausgleichsmaßnahmen benötigt*

# Der Ausbau kommt einem Neubau gleich

NOZ  
2.5.23

Vorplanung fast abgeschlossen: A-30-Erweiterung mindert den Lärm und schützt das Grundwasser besser

Wilfried Hinrichs

**D**er sechsspürige Ausbau der A30 in Osnabrück rückt einen Schritt näher. Die Autobahn GmbH steht kurz vor dem Abschluss des Vorentwurfs. Die Autobahn wird breiter, erhält aber einen lückenlosen Lärmschutz und zusätzliche Anlagen zur Wasserreinigung.

Mitarbeiter der Autobahn Westfalen stellten am Donnerstagabend den Stand der Planung in einer Informationsveranstaltung im Kreishaus vor. Es war das siebte Mal seit Beginn der Planungen 2019, dass die Autobahn-Gesellschaft zum Bürgerdialog geladen hatte.

## Offensive Bürgerbeteiligung

Nie zuvor wurden Bürger und Anwohner so früh und so kontinuierlich über die Planungen eines Autobahnprojektes informiert. 120 Interessierte nutzten am Donnerstag das Angebot. „Diese Form der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist in der Planungsphase für uns wich-



In zehn Jahren sechsspürig? Der Vorentwurf für den Ausbau der A30 (hier zwischen Nahne und Sutthausen) ist so gut wie fertig.

Foto: Benjamin Beutler

Die Bohrarbeiten auf der A30 finden nur nachts statt. Die Arbeiten sollen in diesem Sommer abgeschlossen sein.

Verkehrsbehinderungen gibt es derzeit durch die

ist in der Regel nach zehn Jahren abgenutzt. Die Autobahn-Gesellschaft plant, im Sommer 2023 den Asphalt auf dem Abschnitt zwischen dem Südkreuz und Nahne zu

bahn, den Anwohner einfordern, sieht der Vorentwurf nicht vor.

Verbesserungen bringt der Neubau auch für den Gewässerschutz. Aus Sicher-

abfließen. Die Versickerung am Rand der Autobahn ist die einfachste Lösung, die aber in Wasserschutzgebieten nicht erlaubt ist. Manchmal verfügt der Boden auch

kum zu beseitigen. Die A30 dient auch als Umgehungsstraße für den innerstädtischen Verkehr, was den Abschnitt zusätzlich belastet.

**Die Bürgermeister der Gemeinden Belm und Wallenhorst, Umweltforum Osnabrücker Land e.V.  
sowie Dr. Jürgen Deiters, Prof. i.R. der Universität Osnabrück**

# **Positionspapier**

## **Gegen den weiteren Aus- und Neubau von Autobahnen im Raum Osnabrück**

*Die Befürworter des geplanten Neubaus der A 33-Nord zwischen Belm und der A 1 bei Engter sowie des sechsstreifigen Ausbaus der A 30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd melden sich in der Öffentlichkeit immer deutlicher zu Wort. Kritische Stimmen wie die vom Umweltforum Osnabrück, von den Gemeinden Belm und Wallenhorst sowie mittlerweile auch vom Landkreis Osnabrück werden kaum wahrgenommen. Erfährt man nun, dass zur Verbreiterung der A 30 auf 60 Meter alle 32 Brücken, vier Anschlussstellen sowie das Südkreuz neu gebaut werden müssen (NOZ vom 20.03.2023), stellt sich die Frage, ob ein solches Großvorhaben angesichts des fortschreitenden Klimawandels überhaupt noch „zeitgemäß“ ist. Baurecht für die A 33-Nord werde frühestens 2025 vorliegen (NOZ vom 19.08.2023).*

Wallenhorst, 7. September 2023

## Positionspapier der betroffenen Gemeinden und Umweltverbände

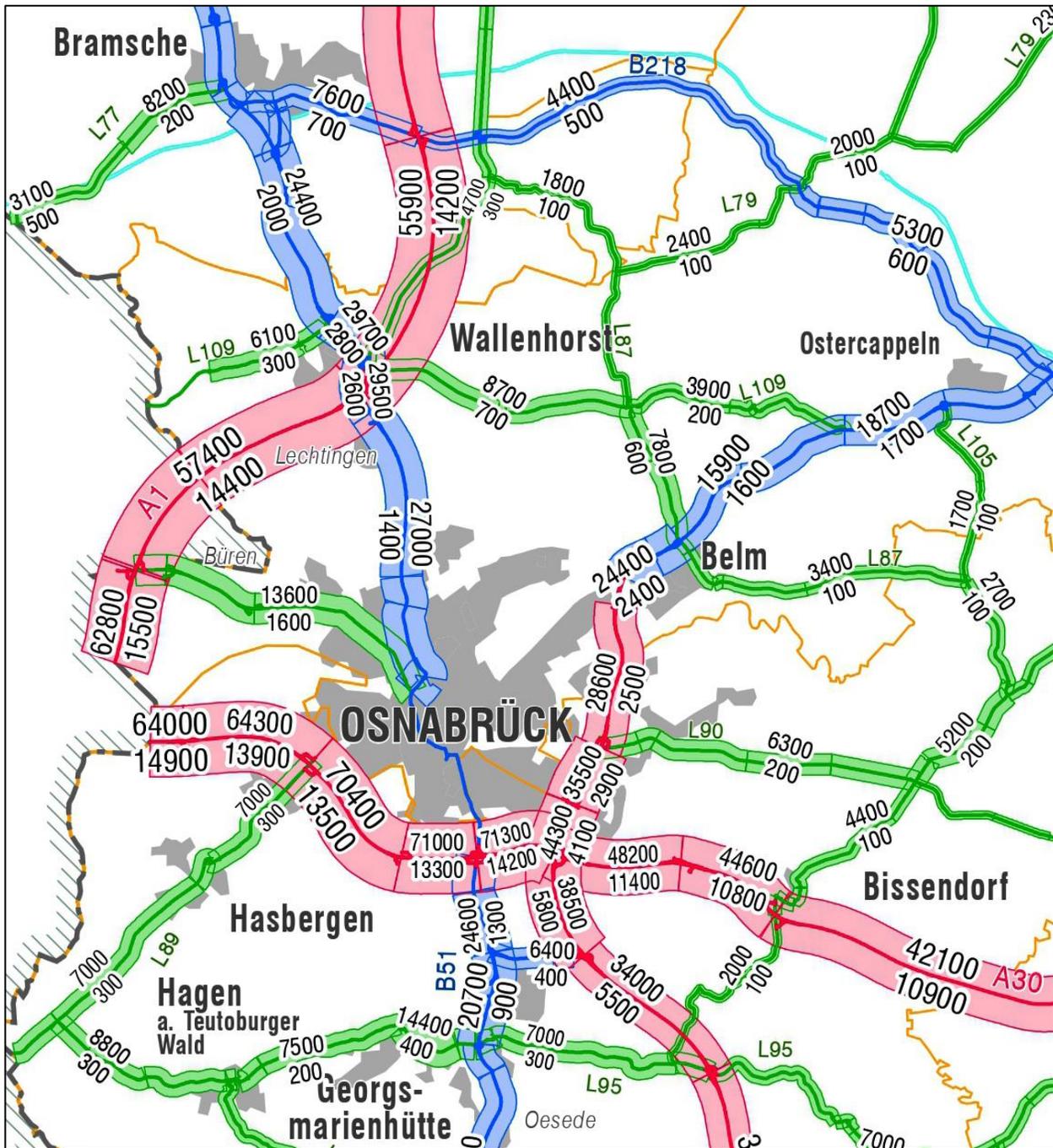
1. Der *Verkehr auf den Bundesfernstraßen* ist zu Beginn der Corona-Pandemie massiv zurückgegangen. Davon abweichend nahm der Verkehr auf der A 33 zu (Lückenschluss A 33-Süd).
2. Der Weiterbau der A 33 bis zur A 1 würde die *Bundesstraße 68 in Osnabrück* kaum entlasten. Deren Abstufung darf nicht länger an die Fertigstellung der A 33-Nord gekoppelt werden.
3. Die *Engpasswirkung der A 30* im Süden von Osnabrück beruht hauptsächlich auf dem Stadt- und Regionalverkehr. Die Verkehrsentlastung sollte daher an den Ursachen ansetzen.
4. Im Vorgriff auf den geplanten Ausbau der A 30 sollten *Maßnahmen der Verkehrstelematik* wie Zuflussregelung an Anschlussstellen und temporäre Seitenstreifenfreigabe umgesetzt werden.
5. Die Forderung, den *Bau der A 33-Nord dem A 30-Ausbau vorzuziehen*, wird als absurd zurückgewiesen. Der Grundsatz des BVWP 2030 „Ausbau vor Neubau“ muss weiter gelten.
6. Nicht nur Natur- und Landschaftsschutz, auch der *Klimaschutz* wurde bisher vernachlässigt. Für den Bau der A 33-Nord besteht nunmehr die Verpflichtung, eine CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erstellen.
7. Die *Zerschneidung des FFH-Schutzgebiets Natura 2000* wird als unvermeidbar dargestellt. Doch verfügt das Projekt mit dem geplanten Ausbau der A 30 über eine Alternative.

## Netzlänge, durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke und Jahresfahrleistung auf den Bundesfernstraßen 2000 bis 2022

Jahr	Autobahnen			Bundesstraßen		
	Netzlänge <i>km</i>	DTV <i>Kfz/24h</i>	JFL <i>Mrd.Kfz-km</i>	Netzlänge <i>km</i>	DTV <i>Kfz/24h</i>	JFL <i>Mrd.Kfz-km</i>
2000	11.614	47.800	203,4	31.879	9.270	108,2
2005	12.269	47.600	213,3	32.117	9.210	107,9
2010	12.816	46.300	216,8	31.701	9.320	107,9
2015	12.971	50.200	237,6	31.139	9.450	107,4
2019	13.162	52.600	252,8	30.638	9.780	109,4
2020	13.188	44.300	213,9	30.651	8.600	96,4
2021	13.174	46.000	221,0	30.660	8.670	97,0
2022*	13.164	49.400	237,2	30655	9.190	102,8

Quelle: BMDV (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2023/2024, S. 107

\*vorläufige Werte



# Verkehrsbelastung im Straßenverkehr 2021

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV/24h)

## Veränderung gegenüber 2019 (in %):

<b>Autobahn 1</b> zwischen AK Lotte/Osnabrück und AS Bramsche	-18 %
<b>Autobahn 30</b> zwischen AK Lotte/Osnabrück und AK Osnabrück-Süd	- 8 %
<b>Autobahn 33</b> zwischen AS Borgholzhausen und AK Osnabrück-Süd	18 %
zwischen AK Osnabrück-Süd und AS OS-Fledder	- 6 %
zwischen AS OS-Fledder und AS OS-Schinkel	20 %
<b>Bundesstraße 51 (OU Belm)</b> zwischen AS OS-Schinkel und AS Belm/L87	22 %
<b>Bundesstraße 68</b> zwischen AS Bramsche-Süd und AS OS-Nord	-13 %
zwischen AS OS-Nord und OS-Rissmüllerplatz	-13 %

Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2021, hrsg. von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover 2022

# Gesamtverkehr auf der Bundesstraße 68 nördlich Osnabrück ...

## ohne A 33-Nord

**Tabelle 4:** Überregionaler Durchgangsverkehr Prognose 2030, Netzfall 0+ (DTVw)

Querschnitt	Gesamtverkehr in Kfz/24h	Durchgangsverkehr	
		absolut in Kfz/24h	Anteile am Gesamtverkehr
A 1, nördlich AS Osnabrück-Hafen	85.300	55.900	65,5 %
A 30, östlich AS Osnabrück-Hellern	88.000	35.000	39,8 %
A 33, nördlich AK Osnabrück-Süd	54.200	2.100	3,9 %
B 51, östlich L 87	15.700	1.500	9,6 %
B 68, nördlich Osnabrück	34.900	< 100	< 1 %
L 87, südlich L 109	7.100	600	8,5 %
L 109, westlich L 87	9.300	400	4,3 %

Ingenieurplanung Wallenhorst: Verkehrsuntersuchung 2015, Fortschreibung 2018

## mit A 33-Nord

**Tabelle 6:** Überregionaler Durchgangsverkehr Prognose 2030, Netzfall 1+ (DTVw)

Querschnitt	Gesamtverkehr in Kfz/24h	Durchgangsverkehr	
		absolut in Kfz/24h	Anteile am Gesamtverkehr
A 1, nördlich AS Osnabrück-Hafen	71.900	45.900	63,8 %
A 30, östlich AS Osnabrück-Hellern	72.000	25.600	35,6 %
A 33, nördlich AK Osnabrück-Süd	73.100	16.100	22,0 %
A 33 Nord, nördlich AS L 109	35.300	15.100	42,8 %
B 51, östlich L 87	15.200	1.000	6,6 %
B 68, nördlich Osnabrück	31.900	< 100	< 1 %
L 87, südlich L 109	1.600	< 100	< 1 %
L 109, westlich L 87	6.400	< 100	< 1 %

Die A 33-Nord würde die B 68 nördlich Osnabrück nur um 9% entlasten – nahezu ausschließlich im Nahverkehr. Eine Abstufung der B 68 hätte also keinerlei Folgen für den überregionalen Durchgangsverkehr (Fernverkehr) auf der A 1 einschl. Lotter Kreuz.

**Abstufung der B 68 in Osnabrück jetzt**

# A 33-Nord – ein Projekt, zwei Planungen

## BVWP 2030 (Projektinformationssystem PRINS)

Länge:	9,4 km
Bautyp:	4-streifiger Neubau
zusätzliche Anschlussstelle:	–
DTV Bezugsfall:	0 Kfz/24h
<b>DTV Planfall:</b>	<b>21.000 Kfz/24h</b>
Gesamtkosten (2015):	87 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis:	3,8
Umweltbetroffenheit:	hoch
<b>induzierter Verkehr:</b>	<b>4.800 Pkw/24h</b>
CO <sub>2</sub> -Emissionen (inkl. Lkw):	<b>7.300 t/a</b>
Alternativenprüfung:	Nordostalternative* Ausbau der A 30*

\* „Die verkehrlichen Bedürfnisse können durch beide Alternativen nicht bedient werden.“  
(der Projektanmeldung zugrunde liegende Begründung; vgl. PRINS, S. 3).

## Land Niedersachsen (IPW-Verkehrsuntersuchung)

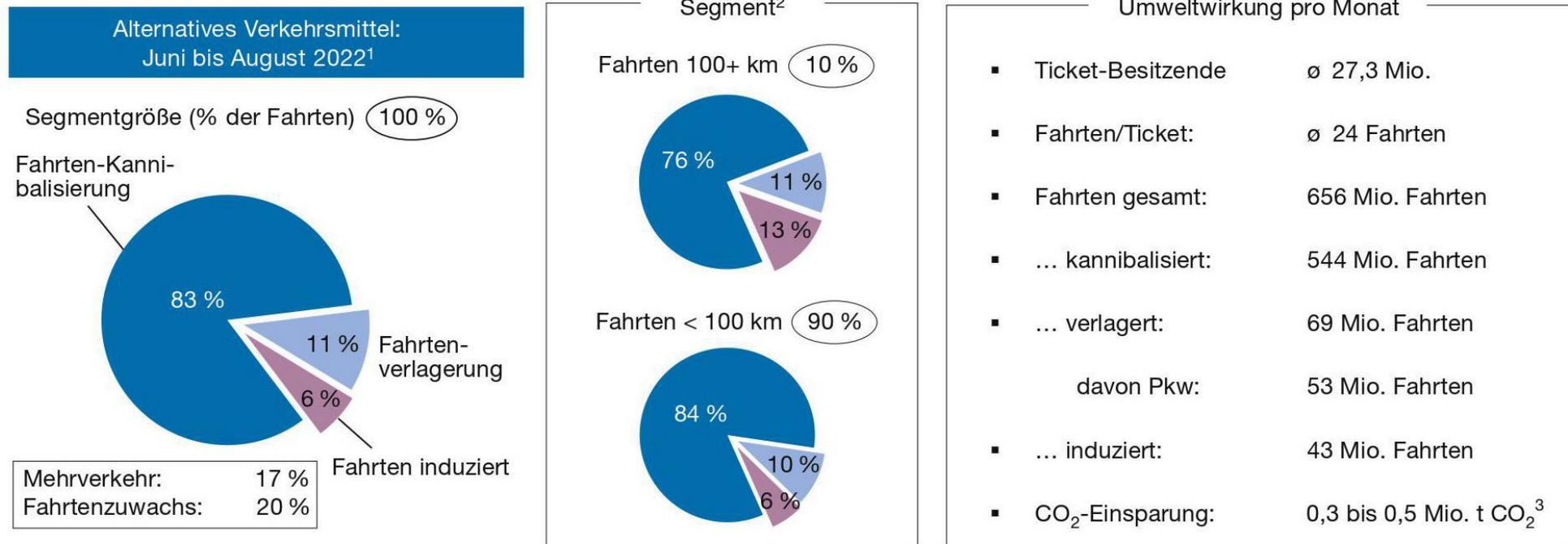
Länge:	9,4 km
Bautyp:	4-streifiger Neubau
zusätzliche Anschlussstelle:	ja
DTV Bezugsfall:	0 Kfz/24h
<b>DTV Planfall:</b>	<b>35.500 Kfz/24h</b>
Gesamtkosten (2022):	184 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis:	?
Umweltbetroffenheit:	<i>(von IPW nicht bewertet)</i>
<b>induzierter Verkehr:</b>	<b>19.700 Kfz/24h*</b>
zusätzliche CO <sub>2</sub> -Emissionen:	<b>18.800 t/a*</b>
Alternativenprüfung:	<i>(wie beim BVWP 2030)</i> Prognosen zeigen jedoch, dass A 30- Ausbau ausreicht, den Verkehr auch künftig ohne A 33-Nord zu bewältigen.

\* eigene Berechnungen

# „Induzierter Verkehr“ – erläutert am Beispiel des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022

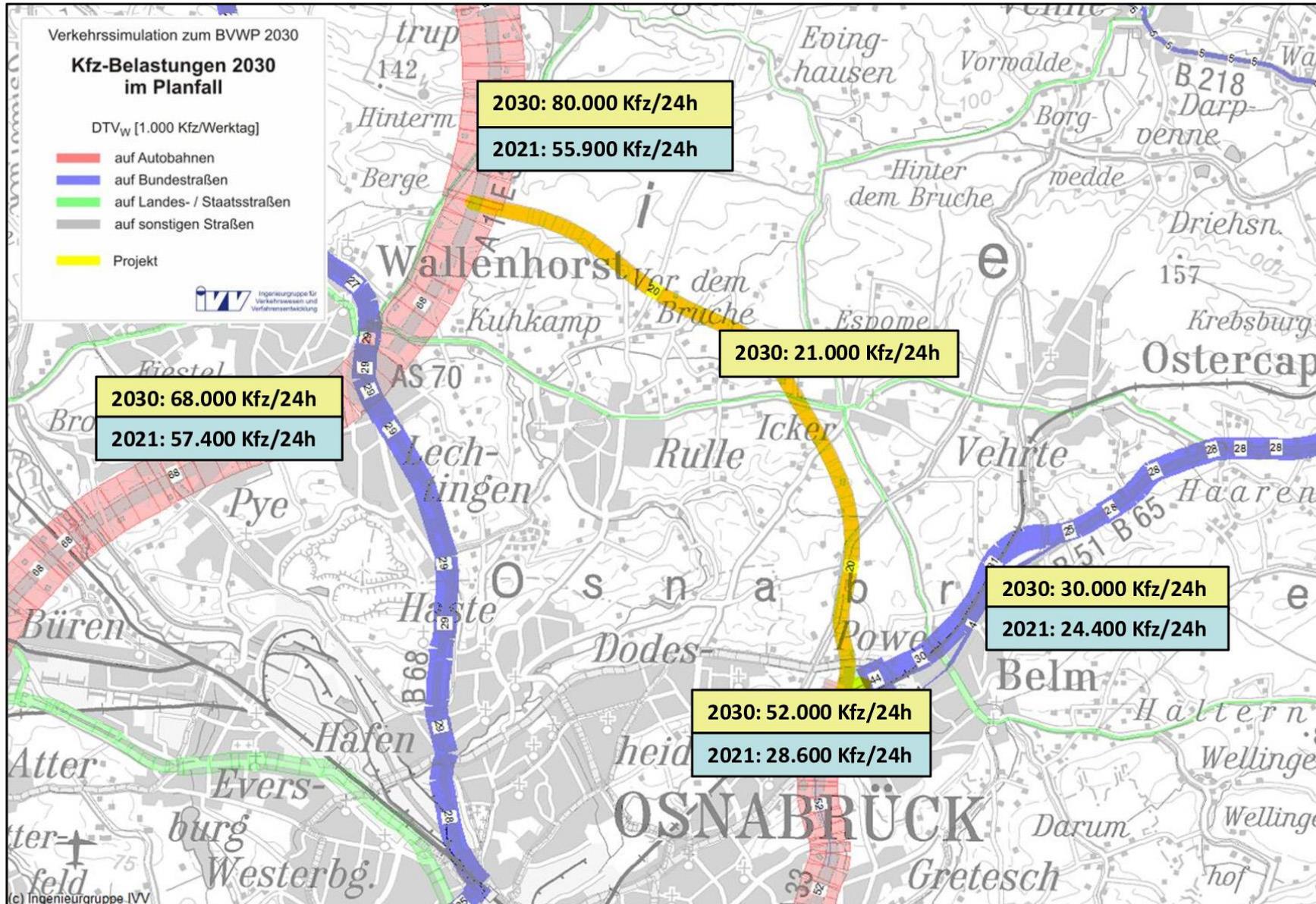
Abbildung 3

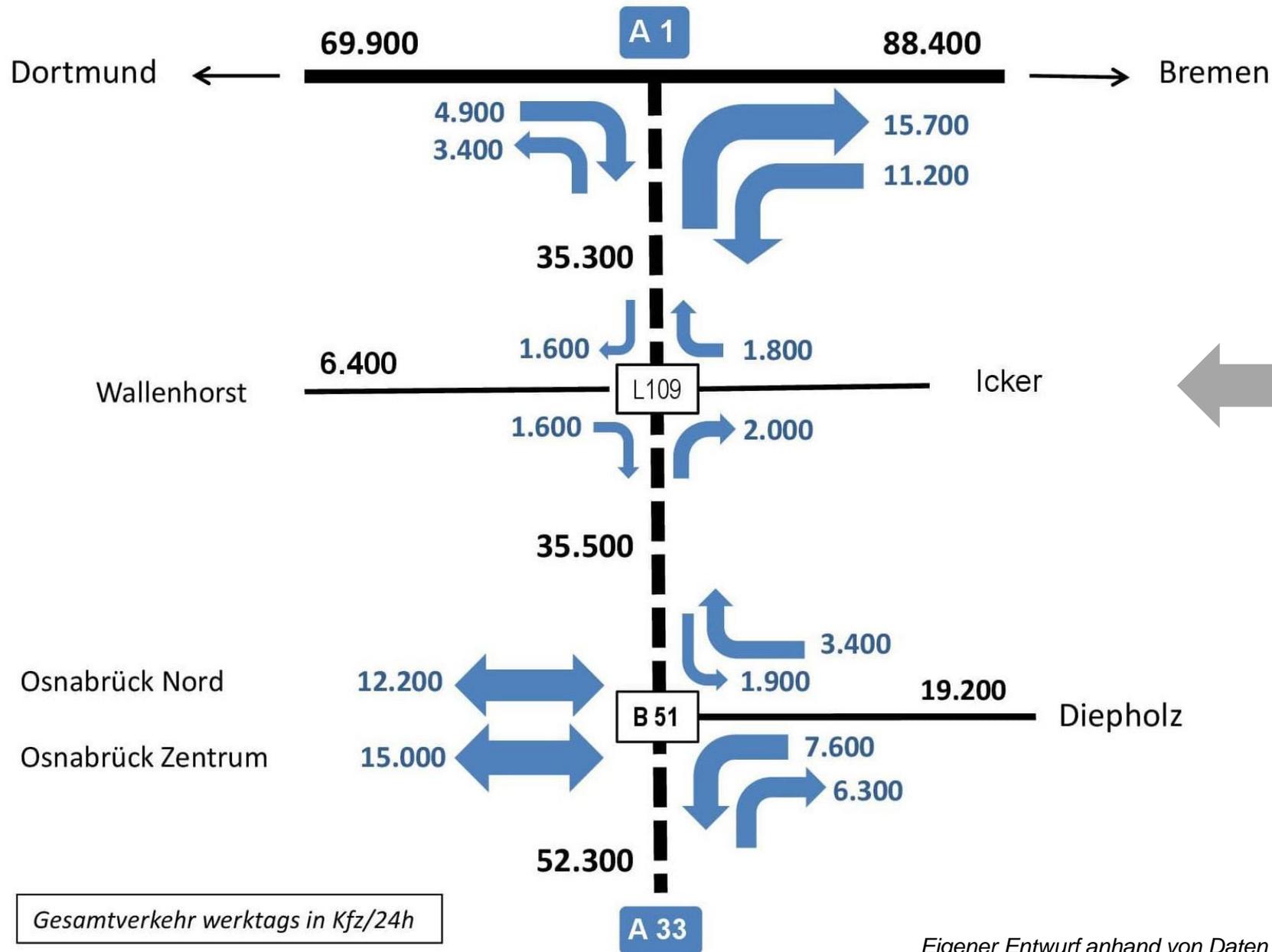
## 9-Euro-Ticket: Alternatives Verkehrsmittel und Abschätzung zur CO<sub>2</sub>-Einsparung



<sup>1</sup> Sie hatten angegeben, dass Sie das 9-Euro-Ticket für \_\_\_\_ (einblenden Summe Fahrten) Fahrten ab 100 km / bis 100 km Entfernung genutzt haben. Wie wären Sie ohne das 9-Euro-Ticket unterwegs gewesen? Und Sie haben angegeben, dass Sie ... Fahrten mit anderen Verkehrsmitteln unternommen hätten. Bitte geben Sie die Verkehrsmittel an, die Sie genutzt hätten. <sup>2</sup> Getrennte Abschätzung je Streckencluster. <sup>3</sup> 1,2 bis 2,0 Mrd. Pkw-Pkm verlagert; Einsparung 228 g CO<sub>2</sub> pro Pkm (Strecke 35 und 50 km, 1,5 bzw. 1,3 Personen je Pkw-Fahrt).

# Verkehrsbelastungen im Planfall (2030) im Vergleich zum Status quo (2021)





## Planung der A 33-Nord

### Verkehrsströme

Anzahl der Kfz-Fahrten pro Tag

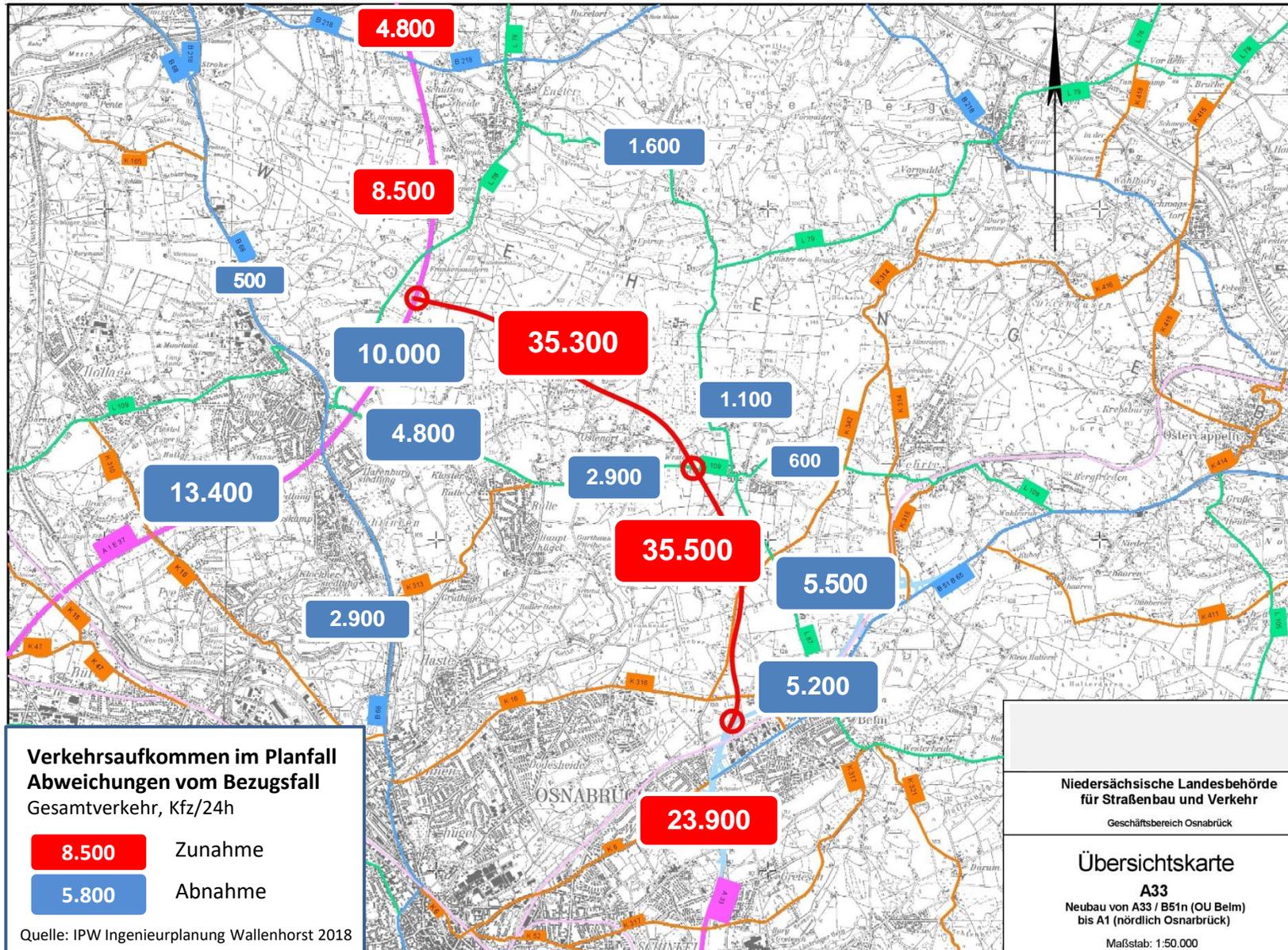
Die geplante Anschlussstelle der A 33-Nord bei Icker nutzen der Prognose zufolge täglich 7.000 Fahrzeuge.

Die Anschlussstelle wird damit zur „Drehscheibe“ für den Nahverkehr nördlich Osnabrück.

Nahezu 20.000 Kfz-Fahrten pro Tag sind „induzierter Verkehr“, also Neuverkehr, den es ohne die A 33-Nord nicht gäbe.

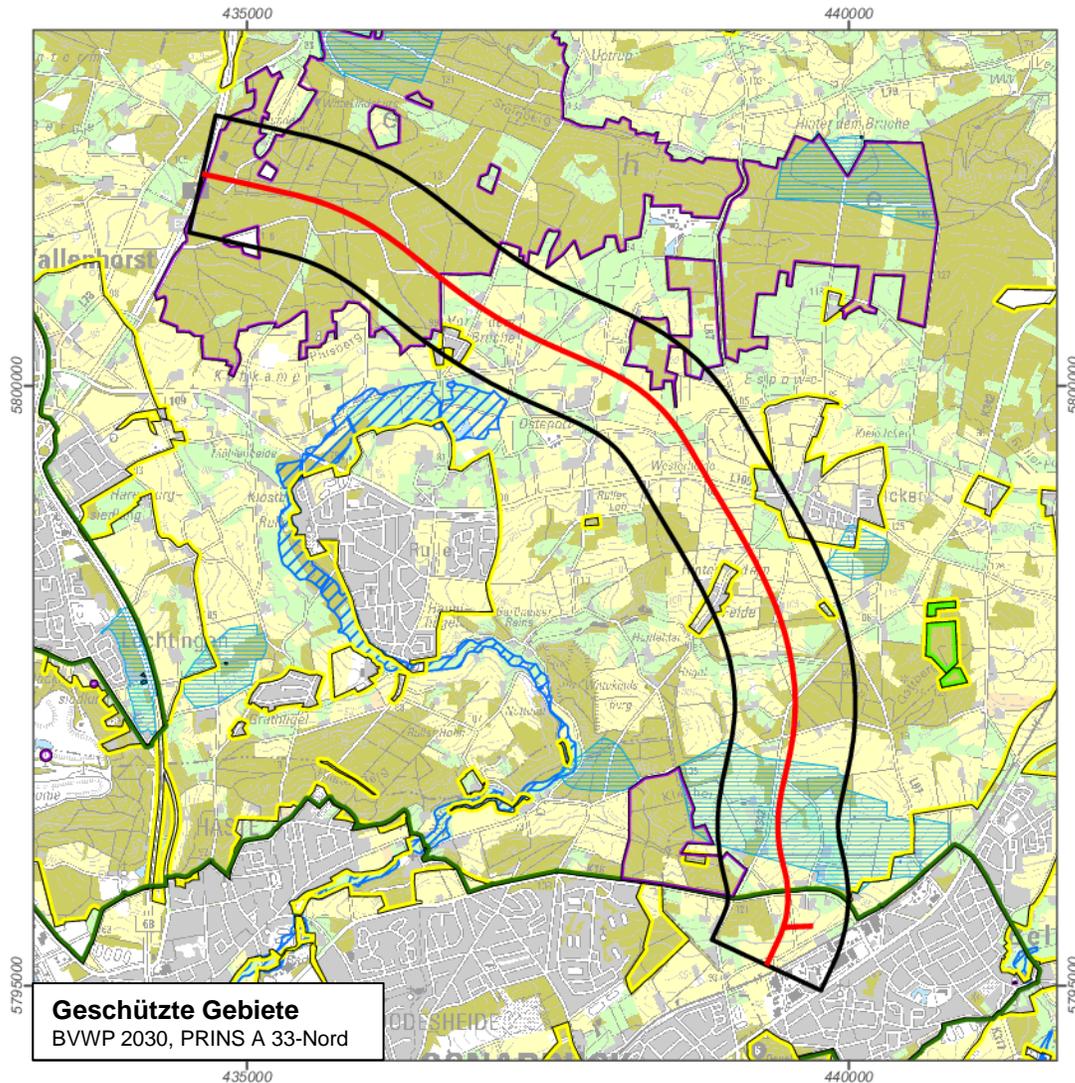
Gesamtverkehr werktags in Kfz/24h

# A 33-Nord – Verkehrsverlagerung und Neuverkehr



*Eigener Entwurf anhand der  
Prognosedaten der Ingenieur-  
planung Wallenhorst 2018*

# Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“



## Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses *Feststellungsentwurf, Unterlage 19.3.4.1, S. 64 ff.*

- A 33-Nord entlastet Ortsdurchfahrten und trägt damit zur „*Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden der dort ansässigen Menschen*“ bei.
- A 33-Nord entlastet das Stadtgebiet von Osnabrück entlang der B 68 vom Durchgangsverkehr
- A 33-Nord entlastet die A 1 zwischen dem neuen Anschluss an die A 33 und dem Lotter Kreuz sowie die A 30 bis OS-Nahne
- A 33-Nord weist als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs „*sehr hohe Raumwirksamkeit*“ sowie „*städtebauliche Wirkung*“ auf – beides galt bei Aufstellung des BVWP 2030 als „nicht bewertungsrelevant“

*„Diesen Vorteilen ... für das Gemeinwohl stehen die Nachteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 gegenüber. Diese sind trotz der ermittelten Erheblichkeit in der Summe betrachtet jedoch von geringerem Gewicht.“*

*Aus den genannten Gründen „überwiegt ... das öffentliche Interesse an dem Neubau der A 33 ... gegenüber dem öffentlichen Interesse am Schutz des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000“.*

# Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit

Der Vortragstext sowie meine bisherigen Beiträge zum Projekt A 33-Nord stehen auf der Webseite des Instituts für Geographie der Universität Osnabrück zum Download zur Verfügung:

<https://www.geographie.uni-osnabrueck.de> > Personen > Ehemalige > Deiters ...

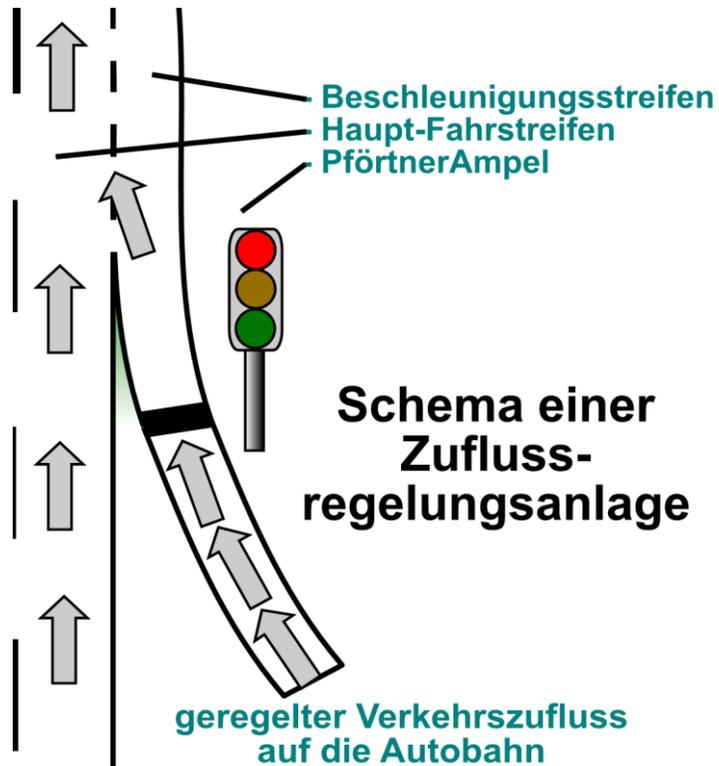
Prof. Dr. Jürgen Deiters

[jdeiters@uni-osnabrueck.de](mailto:jdeiters@uni-osnabrueck.de)

*Da Maßnahmen der Verkehrstelematik im Vorgriff auf den geplanten Ausbau der A 30 südlich Osnabrück besonderes Interesse fanden, füge ich dazu zwei Folien zu meinem Vortrag „Ausbau der A30 in Osnabrück oder Neubau der A33 Nord?“ vom 2. März 2016 in Wallenhorst bei.*

# Zuflussregelung an Autobahn-Anschlussstellen

zur Vermeidung von Staus und Auffahrunfällen und zur Erhöhung der Kapazität der Hauptfahrbahn



- Die längste Erfahrung mit der Regelung des Verkehrszufusses an Autobahn-Anschlussstellen besitzt NRW (seit dem Pilotprojekt 1999 an 5 Auffahrten der B40, ehem. Ruhrschnellweg)
- Mittlerweile an Autobahnen mit hohem Verkehrsaufkommen und gleichzeitig hohen Zuflussmengen an den Anschlussstellen bundesweit im Einsatz
- Neben der Verstetigung des Verkehrsflusses und einem Rückgang der Auffahrunfälle kann die Kapazität der Hauptfahrbahn um bis zu 5% erhöht werden (ADAC-Empfehlung).

# Temporäre Freigabe des Seitenstreifens

zur kurzfristigen Entlastung von stark befahrenen Autobahnabschnitten

Eine interessante Alternative zum Ausbau überlasteter BAB-Streckenabschnitte, in der Vergangenheit aber in Politik und Wissenschaft kontrovers diskutiert, da Seitenstreifen für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Autobahnen von besonderer Bedeutung sind. Nach entsprechenden baulichen Maßnahmen (Ummarkierung, Nothaltebuchten) kann die Leistungsfähigkeit des betreffenden Streckenabschnitts um 25-30% erhöht werden.



Zeichen 223 StVO



Freigegebener Seitenstreifen