

Gemeinde Belm – Gemeinde Wallenhorst – Umweltforum Osnabrücker Land: **Fünf Gründe, das Projekt „Lückenschluss A 33-Nord“ endgültig aufzugeben**

Der Bund der Steuerzahler rügte kürzlich in seinem Schwarzbuch den „Bürokratie-Irrsinn“ beim Projekt A 33-Nord (s. NOZ-Bericht vom 10.10.2024). Denn vier Jahre nach Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens liegt die zur Genehmigung des Vorhabens notwendige Stellungnahme der EU-Kommission noch immer nicht vor. Angeblich ging der Vorgang zwischen den zuständigen Behörden mehrfach hin und her. Bekanntlich durchschneidet der geplante Weiterbau der A 33 ein Natura-2000-Schutzgebiet, weshalb das Vorhaben nach § 34,3 Bundesnaturschutzgesetz nur zugelassen werden kann, wenn es „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist“ und „zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ... zu erreichen, nicht gegeben sind.“ Die Anerkennung „zwingender Gründe“ setzt eine Stellungnahme der EU-Kommission voraus.

*Das Projekt „Lückenschluss A 33-Nord“ erfüllt keine dieser Voraussetzungen. Nicht „Bürokratie-Irrsinn“ hat den jahrelangen Stillstand des Verfahrens bewirkt, sondern die fehlende Einsicht des Planungsträgers, dass das Vorhaben mit den gesetzlichen Regelungen zum Natur- und Landschaftsschutz nicht vereinbar ist. Es kommt hinzu, dass die Corona-Pandemie einen Bruch in der Entwicklung des Fernstraßenverkehrs bewirkt hat: 2020 ging das Verkehrsaufkommen auf Autobahnen um 16 Prozent zurück und hatte 2022 noch nicht wieder das Niveau von 2015 erreicht (Verkehr in Zahlen 2023/2024). In unserem **Positionspapier** vom 7. September 2023, nachzulesen auf der Webseite des Umweltforums, hatten wir daher Konsequenzen für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 im Raum Osnabrück gefordert. Im Folgenden begründen wir, warum das Projekt A 33-Nord ganz aufgegeben werden sollte:*

1. Für den sog. Lückenschluss A 33-Nord gibt es keine „zwingenden Gründe“, den Natur- und Landschaftsschutz entlang der Trasse außer Kraft zu setzen.

„Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ für das Vorhaben bestehen angeblich darin, „neben der überregionalen Verbindungsfunktion ... Ortsdurchfahrten zu entlasten und somit zur Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden der dort ansässigen Menschen ... beizutragen“.¹ Als „zwingende Gründe“ im Sinne von § 34 Bundesnaturschutzgesetz kommen jedoch nur solche in Betracht, die den *Hauptzweck* des Vorhabens betreffen. Auch die erwähnte Entlastung der Stadt Osnabrück vom Durchgangsverkehr nach Abstufung der B 68 erfüllt diese Voraussetzung nicht.

Den genannten „Vorteilen der Vorzugsvariante [der A 33-Nord] für das Gemeinwohl“ ständen „die Nachteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 gegenüber.“ Sie seien jedoch „von geringerem Gewicht.“ In der Gegenüberstellung überwiege „das öffentliche Interesse am Neubau der A 33 und der nachhaltigen Beseitigung der strukturellen ... Defizitsituation im Planungsraum gegenüber dem öffentlichen Interesse am Schutz des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000“.² Bei einer derart schwachen Begründung ist es nicht verwunderlich, dass die EU-Kommission noch nicht zur Stellungnahme aufgefordert wurde.

2. Der Feststellungsentwurf für die A 33-Nord weicht entscheidend von dem Projekt ab, das mit dem BVWP 2030 vom Bundestag beschlossen wurde.

Während dem BVWP 2030, der im März 2016 in die Öffentlichkeitsbeteiligung ging und im Dezember vom Bundestag beschlossen wurde, die Prognose des IVV Aachen (21.000 Kfz/24h)

¹ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Neubau der Bundeautobahn A 33 von der A 1 (nördlich Osnabrück) bis zur A 33/B 51n. Feststellungsentwurf. Osnabrück 2020, Erläuterungsbericht, S. 13

² Ebd., S. 15

zugrunde liegt, beruht die Planung der A 33-Nord durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr auf einer Verkehrsprognose der Ingenieurplanung Wallenhorst (35.500 Kfz/24h).³ Eigene Berechnungen haben ergeben, dass die Differenz im Wesentlichen auf die Auswirkungen der geplanten Anschlussstelle bei Icker zurückzuführen ist, die im BVWP 2030 fehlt.

Vom Weiterbau der A 33 bis zur A 1 nördlich Wallenhorst würde demnach vor allem der Stadt-Umland-Verkehr im Norden von Osnabrück profitieren; allein 7.000 Kfz/24h würden künftig die geplante Anschlussstelle bei Icker nutzen. Damit würde der Lückenschluss der A 33-Nord zwar zur Entlastung der Landesstraßen 109 und 87 beitragen, doch würde die bessere Erreichbarkeit zusätzlichen (induzierten) Verkehr auslösen, der einzelne Ortsdurchfahrten sogar stärker als bisher belasten würde. Mit dem Neuverkehr würden auch die CO₂-Emissionen deutlich zunehmen – im Vergleich zum Projekt im BVWP 2030 (7.300 t/a) auf mehr als das Doppelte.⁴ Das wäre mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes nicht vereinbar.

3. Nach sprunghaft angestiegenen Investitionskosten und voraussichtlich sehr hohen CO₂-Kosten hat das Vorhaben seine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit verloren.

Bei Aufstellung des BVWP 2030 betrug das Nutzen-Kosten-Verhältnis (Modul A) 3,8; die Umweltbelastung (Modul B) wurde anhand einer Kriterien-gestützten Punktbewertung als „hoch“ eingeschätzt. Für die Einstufung des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf war allein die gesamtwirtschaftliche Bewertung maßgeblich. Doch stiegen die Investitionskosten von ursprünglich 87,0 Mio. Euro (Preisstand 2014)⁵ auf mittlerweile 230 Mio. Euro an. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist damit von 3,8 auf weniger als die Hälfte gesunken; nimmt man die Kosten für die erhöhten CO₂-Emissionen hinzu, geht der Wert gegen 1,0. Dennoch hält die Niedersächsische Landesbehörde weiterhin daran fest, die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ mit dem vormals günstigen Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens und seiner Einstufung in den Vordringlichen Bedarf zu rechtfertigen.

4. Der sog. Lückenschluss A 33-Nord trägt nicht zur Stärkung der Nord-Süd-Achse A 1/A 33 bei, sondern setzt falsche Anreize für den überregionalen Durchgangsverkehr.

Die Notwendigkeit des Vorhabens wird damit begründet, die A 33 als „großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 1 (Bremen – Dortmund) im Norden und der A 44 (Ruhrgebiet – Kassel) im Süden“ zu vollenden.⁶ Der geplante Lückenschluss hätte zur Folge, dass werktäglich 15.100 Kfz-Fahrten im überregionalen Durchgangsverkehr zwischen Nordhessen/Ostwestfalen und Bremen/Nordwest-Niedersachsen von der A 30 südlich von Osnabrück sowie der A 1 nördlich des AK Lotte/Osnabrück auf die dann durchgehende A 33 verlagert würden.⁷

³ IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Verkehrsuntersuchung, Wallenhorst 2015. Fortschreibung 2018. Im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Wallenhorst 2019, S. 25 ff.

⁴ Berechnet in Anlehnung an eine Studie von Transport & Environment; s. Deiters, J.: Autobahnbau versus Klimaschutz – Konsequenzen einer neuen Untersuchung für die BVWP-Projekte im Raum Osnabrück. Osnabrück, März 2024. Download unter: www.geographie.uni-osnabrueck.de > Personen > Ehemalige > Deiters ... > Gutachten/Stellungnahmen/Vorträge

⁵ PRINS Projektinformationssystem Entwurf BVWP 2030 – Projekt A33-G10-NI, S. 2

⁶ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Neubau der Bundesautoban A 33 von der A 1 (nördlich Osnabrück) bis zur A 33/B 51n. Feststellungsentwurf. Osnabrück 2020. Erläuterungsbericht, S. 1.

⁷ IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2018. Wallenhorst 2019, Tab. 6

Prognosen der Verkehrsströme am AK Osnabrück-Süd vermitteln ein anderes Bild.⁸ Danach nehmen im Bezugsfall (*ohne* A 33-Nord) werktags 9.100 Kfz, vom Lotter Kreuz kommend, den Weg über das Südkreuz Richtung Bielefeld, in der Gegenrichtung 11.500 Kfz, zusammen also 20.600 Kfz. Im Planfall (*mit* A 33-Nord) sind es je Werktag 17.000 Kfz. Die Entlastung der A 30, des AK Lotte/Osnabrück sowie der A 1 nördlich davon beträgt somit 3.600 Kfz je Werktag und bleibt damit weit hinter den Erwartungen (s.o.) zurück. Stattdessen würde die A 30 zwischen den AK Osnabrück-Süd und Lotte/Osnabrück hauptsächlich dadurch entlastet, dass je Werktag 7.800 Kfz-Fahrten in/aus Richtung Hannover (A 2) die A 1 Richtung Bremen künftig nicht über das Lotter Kreuz, sondern über die A 33 nördlich Osnabrück erreichen.

5. Die „zumutbare Alternative“ zum sog. Lückenschluss A 33-Nord ist die A 30 im Süden von Osnabrück – auch ohne den geplanten Ausbau auf sechs Fahrstreifen.

Bei Aufstellung des BVWP 2030 galten zwei Vorhaben als Alternative zum Weiterbau der A 33 nördlich Osnabrück, die „Nordost-Alternative“ und der 6-streifige Ausbau der A 30 südlich Osnabrück. Die östliche Umgehung des FFH-Gebietes wurde hauptsächlich aus Kostengründen verworfen. Eine Abwägung mit dem geplanten Ausbau der A 30 fand nicht statt, da dieser als „*indisponible Maßnahme ... mit fortgeschrittenem Planungsstand*“ galt.⁹ Gemeint ist damit die Einstufung in „Laufende und fest disponierte Projekte“, die grundsätzlich Vorrang vor neuen Projekten haben. Im BVWP 2030 gehört der geplante Ausbau der A 30 jedoch nicht dazu.¹⁰

Der Frage, ob die künftig auf sechs Fahrstreifen erweiterte A 30 eine Alternative zur geplanten Verlängerung der A 33 bis zur A 1 nördlich Osnabrück darstellt, hätte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nicht ausweichen dürfen. In unserem Positionspapier vom 7. September 2023 hatten wir uns dafür eingesetzt, im Vorgriff auf den geplanten Ausbau der A 30 die Kapazität dieses Autobahnabschnittes kurzfristig durch Maßnahmen der temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) einschließlich Ausstattung mit Wechselverkehrszeichen, Nothaltebuchten und Videobeobachtung zu erhöhen.¹¹ Hohe Kosten einer baulichen Erweiterung dieses Autobahnabschnittes und schwerwiegende Eingriffe in die Siedlungs- und Landschaftsstruktur im Süden von Osnabrück könnten dadurch bis auf Weiteres vermieden werden.

Wallenhorst, 3. Dezember 2024

Die Bürgermeister der Gemeinden Belm und Wallenhorst

Viktor Hermeler und Otto Steinkamp

Umweltforum Osnabrücker Land e.V.

Andreas Peters und Dr. Matthias Schreiber, Vorsitzende

Dr. Jürgen Deiters, Prof. für Wirtschaftsgeographie i.R. der Universität Osnabrück

⁸ Ebd., Anhang: Anlagen 3.2.3, S. 1 und 5.2.3, S. 1

⁹ Planfeststellungsverfahren A 33 Nord – Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin zu den eingegangenen Einwendungen, Zeile 104 ff. In: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie u. Klimaschutz: Neubau der A33, 1. Planänderung. Hannover, 25.10.2024. Öffentliche Auslegung – A33 Nord-Sachthemenkatalog Einwender

¹⁰ Im Raum Osnabrück gehören nur der weitere Ausbau der Autobahn 1 sowie der (2019 abgeschlossene) Neubau der Bundesstraße 51 (OU Belm) dazu. Siehe Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin, August 2016, S. IV und Anlage 1: Projektliste Straße, S. 113

¹¹ Deutscher Bundestag – WD 5: Temporäre Seitenstreifenfreigabe auf Autobahnen: nationale und internationale Erfahrungen. Berlin 2023