

# 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).*

Die Ausgangsbedingungen und Perspektiven für die Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 haben sich seit seiner Verabschiedung durch den Bundestag im Jahr 2016 grundlegend verändert:

1. Das Verkehrsaufkommen auf den Bundesfernstraßen ist zu Beginn der Corona-Pandemie geradezu eingebrochen. Auf Autobahnen ging der Verkehr bis April 2020 um mehr als 20 Prozent zurück. 2021 wurden auf der A 1 bei Osnabrück immer noch 17 Prozent weniger Kfz-Fahrten als 2015 gezählt. Das trifft auch für die A 30 außerhalb von Osnabrück zu. Nur auf der A 33 hat der Verkehr nach Schließung der Lücke zwischen Borgholzhausen und Bielefeld gegenüber 2015 leicht (um 10 Prozent) zugenommen.
2. Die Befürworter der A 33-Nord stützen sich gern auf die der Planung zugrundeliegende Prognose, wollen aber nicht zur Kenntnis nehmen, dass der gleichen Prognose zufolge der Weiterbau der A 33 bis zur A 1 die Bundesstraße 68 im Stadtgebiet von Osnabrück nur geringfügig (um weniger als 10 Prozent) entlasten würde. Der Grund: der über die Stadtgrenze rollende Schwerlastverkehr ist überwiegend Quell- und Zielverkehr der in Osnabrück ansässigen Speditions- und Logistikunternehmen.
3. Ebenso wird gern übersehen, dass die Engpasswirkung der A 30 im Süden von Osnabrück nicht primär auf den Fernverkehr, sondern auf den hohen und weiter zunehmenden Anteil des Stadt- und Regionalverkehrs zurückzuführen ist. Die zahlreichen Anschlussstellen dieses Autobahnabschnitts, der in den 1960er Jahren als Bundesstraße 65 zur Umgehung des Stadtgebietes gebaut wurde, haben diese Entwicklung begünstigt. Die Entlastung der A 30 muss daher an den Ursachen der akuten Engpasswirkung ansetzen.
4. Der Verkehrsrückgang 2020 hat das Problem temporärer Überlastung der A 30 im Süden von Osnabrück zwar entschärft, doch besteht weiterhin Handlungsbedarf. Da für die hohe Stauwahrscheinlichkeit nicht primär der Fernverkehr, sondern der Stadt- und Regionalverkehr verantwortlich ist, müssen einerseits die Kommunen zur Problemlösung beitragen (Verlagerung von Pendlerfahrten auf ÖPNV und Zweirad). Andererseits sollte anstelle der geplanten baulichen Erweiterung dieses Autobahnabschnitts dessen Ausstattung mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betracht gezogen werden, um kurz- bis mittelfristig Staus

zu vermeiden. Zur Verstetigung des Verkehrsflusses können dabei neben der Herabsetzung der Geschwindigkeit je nach Verkehrsaufkommen die ampelgesteuerte Zuflussregelung an Anschlussstellen sowie die temporäre Freigabe des Seitenstreifens beitragen.

5. Geradezu absurd erscheint in diesem Zusammenhang die Forderung, den Bau der A 33-Nord dem Ausbau der A 30 vorzuziehen, um für die lange Bauzeit über eine Ausweichstrecke für den Fernverkehr zu verfügen. Damit würde nicht nur ein Grundprinzip des Bundesverkehrswegeplans („Ausbau vor Neubau“) missachtet, sondern ausgerechnet einem Vorhaben der Vorrang eingeräumt, dem nach dem massiven Rückgang des Straßenfernverkehrs in den letzten Jahren vermutlich die für eine Autobahn notwendige Verkehrsnachfrage fehlt.
6. Die Belange des Klimaschutzes sowie des Natur- und Landschaftsschutzes sind bei der Autobahnplanung im Raum Osnabrück bisher vernachlässigt worden. Dem erwähnten NOZ-Artikel vom 19. August ist zu entnehmen, dass nach dem Klimaschutzgesetz des Bundes die Verpflichtung besteht, für den geplanten Bau der A 33-Nord eine CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erstellen. Diese wird deutlich höher als bei Aufstellung des BVWP im Jahr 2016 (+7.340 t/a) ausfallen. Denn sie bezieht sich auf eine Verkehrsbelastung der A 33-Nord von 21.000 Kfz/Tag, während die offizielle Planung von über 30.000 Kfz/Tag ausgeht.
7. Die Zerschneidung des FFH-Schutzgebietes Natura 2000 durch die A 33-Nord wird als unvermeidlich dargestellt, obwohl der geplante Ausbau der A 30 ursprünglich als Alternative dazu galt. Zur Planfeststellung der A 33-Nord bedarf es bekanntlich einer Ausnahme Genehmigung durch das Bundesumweltministerium nach Zustimmung der EU-Kommission, die auch drei Jahre nach Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens nicht vorliegt. Voraussetzung nach § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes ist allerdings, dass es zum geplanten Vorhaben „keine zumutbaren Alternativen“ gibt und dass für dessen Realisierung „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ sprechen.

Wallenhorst, 7. September 2023

*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*