

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

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

Bündnis Exit A 33-Nord, unterstützt vom Umweltforum Osnabrücker Land e.V.

Wallenhorst, 15.04.2024

#### **Einführung<sup>1</sup>**

von Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück)

Mit bemerkenswerter Offenheit erklärte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zum Planfeststellungsverfahren „Neubau der A 33-Nord“ im Sommer 2020, dass bei dem Vorhaben *„mit nicht zu vermeidenden erheblichen Beeinträchtigungen“* eines Natura-2000-Gebietes zu rechnen sei und dass die Genehmigung daher eine Ausnahme/Abweichungsentscheidung der EU-Kommission erfordere. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werde die Einholung einer derartigen Stellungnahme veranlasst, hieß es damals. Was daraus geworden ist, konnte man in den letzten Wochen in der Neuen Osnabrücker Zeitung nachlesen. Eine Ausnahme oder Abweichungsentscheidung durch die EU-Kommission setzt *„zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“* voraus, u.a. die Gesundheit des Menschen (ich komme darauf zurück). Des Weiteren wird vorausgesetzt, dass *„zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht bestehen“*.

Die Position der Osnabrücker Wirtschaft zur A 33-Nord dürfte allgemein bekannt sein. In einer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren brachte das „Verkehrsbündnis Osnabrück“ vier Argumente zum Lückenschluss der A 33-Nord vor, die der Planung Nachdruck verleihen sollen. Zur verkehrlichen Situation heißt es, dass der geplante Ausbau der A 30 keine Alternative zur A 33-Nord sei und dass die verkehrlichen Probleme „eine rasche Lösung“ erforderten – womit vermutlich gemeint ist, den Neubau der A 33-Nord dem Ausbau der A 30 vorzuziehen (um dann über eine großräumige Umgehung für den Fernverkehr zu verfügen). Das zweite Argument betrifft die Verkehrssicherheit in Osnabrück und bestätigt die Absicht der Landesregierung, die Bundesstraße 68 erst nach Fertigstellung der A 33-Nord abzustufen. Das dritte Argument, wonach die A 33-Nord „neues Potential für die wirtschaftliche Entwicklung“ schafft, ist ein Standardargument, das beim geplanten Autobahnbau nicht fehlen darf. Das vierte Argument, wonach die A 33-Nord gut für Klima und Umwelt sei, lässt aufhorchen, wurde doch bei Aufstellung des BVWP 2030 die Umweltbetroffenheit der A 33-Nord als „hoch“ eingestuft. Gemeint ist jedoch die CO<sub>2</sub>-Minderung durch Verkürzung der Wegstrecke für den Fernverkehr zwischen Ostwestfalen und Nordwest-Niedersachsen um 10 km.

Den Anstoß zum Positionspapier der Gemeinden Belm und Wallenhorst sowie des Umweltforums Osnabrück gegen den weiteren Autobahnbau im Raum Osnabrück gab die Neue Osnabrücker Zeitung mit einem Artikel zur geplanten Erweiterung der A 30 im Süden von Osnabrück. Unter dem Titel *„Der Ausbau kommt einem Neubau gleich“* wurde berichtet, in welchem Ausmaß die Erweiterung der A 30 auf sechs

Fahrstreifen die Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsstruktur am südlichen Stadtrand von Osnabrück verändern würde. Alle 32 Brücken, vier Anschlussstellen sowie das Südkreuz müssten neu gebaut werden. Ob ein solches Großvorhaben unter den veränderten Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Gesellschaft überhaupt noch „zeitgemäß“ ist, fragten sich die Unterzeichner des Positionspapiers, und fassten ihre Einschätzung in sieben Punkten zusammen:

1. Der massive Rückgang des Fernstraßenverkehrs zu Beginn der Corona-Pandemie betrifft auch den Raum Osnabrück. Der Lückenschluss A 33-Süd hat den Verkehr auf der A 33 ansteigen lassen. 2. Die Abstufung der Bundesstraße 68 in Osnabrück darf nicht länger verhindert werden – anders als zwischen Paderborn und Osnabrück hat ein Weiterbau der A 33 bis zur A 1 nichts mit der B 68 zu tun. 3. Die Überlastung der A 30 im Süden von Osnabrück beruht zu 60% auf dem Stadt- und Regionalverkehr; Lösungen sollten dort ansetzen. 4. Im Vorgriff auf den geplanten Ausbau sollten Maßnahmen der Verkehrstelematik wie Zuflussregelung an den Anschlussstellen und temporäre Seitenstreifenfreigabe umgesetzt werden. 5. Die Forderung, den Bau der A 33-Nord dem A 30-Ausbau vorzuziehen, wird zurückgewiesen; der BVWP-Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ muss weiterhin gelten. 6. Nicht nur der Natur- und Landschaftsschutz, auch der Klimaschutz wurde bisher vernachlässigt. Für die A 33-Nord ist nunmehr auch eine CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erstellen. 7. Mit der auf 6 Fahrstreifen zu erweiternden A 30 verfügt das Projekt A 33-Nord über eine Alternative; eine Beeinträchtigung des FFH-Schutzgebiets Natura 2000 ist also vermeidbar.

Auf einige Aspekte dieser Einschätzungen und Forderungen gehe ich im Folgenden näher ein. Eine Statistik zur Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen seit 2000 zeigt deutlich den Corona-bedingten Einbruch der Verkehrsnachfrage 2020. Das Verkehrsaufkommen wie auch die Jahresfahrleistung auf Autobahnen gingen gegenüber dem Vorjahr um 15 bzw. 16% zurück und erreichten erst 2022 wieder den Stand von 2015. Die dem BVWP 2030 zugrunde liegenden Prognosen, die 2010 von einem stetigen Wachstum des Straßenfernverkehrs bis 2030 ausgingen, müssen dringend korrigiert werden. Viele der Straßenprojekte des BVWP dürften dadurch ihre Dringlichkeit verlieren.

Vergleicht man die Verkehrsbelastung der Autobahnen und Bundesstraßen im Raum Osnabrück 2021 mit 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, zeigt sich, dass die A 1 mit 18% überdurchschnittlich stark vom Verkehrsrückgang betroffen war. Der mit 8% nur mäßige Verkehrsrückgang auf der A 30 südlich Osnabrück ist mit der Überlagerung des Fernverkehrs durch den Stadt-Umland-Verkehr zu erklären. Aus dem Rahmen des allgemeinen Verkehrsrückgangs nach 2019 fällt die Autobahn 33. Einerseits kam es nach dem Lückenschluss A 33-Süd zur Verlagerung von 10.000 Kfz-Fahrten/Tag von der B 68 auf die A 33, so dass der Verkehr zwischen Borgholzhausen und dem AK Osnabrück-Süd um 18% zunahm. Andererseits löste die B 51 neu zur Umgehung von Belm Verkehrsverlagerungen von nachgeordneten Straßen aus, die sich auch auf die A 33 auswirkten (+20%). Beide Entwicklungen vollzogen sich unabhängig voneinander; zwischen dem AK Osnabrück-Süd und der Anschlussstelle OS-Fledder nahm der Verkehr sogar ab.

Was die umstrittene Abstufung der Bundesstraße 68 im Stadtgebiet von Osnabrück betrifft, so verwundert es, dass die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in diesem Punkt nicht der Verkehrsprognose vertraut, die sie selbst in Auftrag gegeben hatte: zwei Tabellen aus der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurplanung Wallenhorst belegen eindeutig, dass der überregionale Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße 68, der bei ihrer Abstufung auf die Autobahnen verlagert würde, kaum eine Rolle spielt, und dass die Verkehrsentlastung der B 68 durch die A 33-Nord insgesamt weniger als 10% beträgt. Diese Zahlen sind seit 2019 bekannt und wurden von Frau Polat, Bundestagsabgeordnete der Grünen, der Stadt immer wieder vorgehalten. Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages vertreten dazu die Auffassung, dass unter den gegebenen Bedingungen ein Rechtsanspruch auf Abstufung einer Bundesstraße besteht.

Damit komme ich zum Kern des Problems A 33-Nord: Es gibt für das Projekt *zwei Planungen*, die auf völlig unterschiedlichen Prognosen beruhen. Während das Projektinformationssystem für den BVWP 2030 davon ausgeht, dass das künftige Verkehrsaufkommen der A 33-Nord 21.000 Kfz/Tag beträgt, beruht die Planung durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr auf der Prognose der Ingenieurplanung Wallenhorst. Danach wird für die 9,4 km lange Neubaustrecke mit 35.500 Fahrzeugen pro Tag gerechnet. Ist die Differenz beider Prognosen (rund 15.000 Kfz-Fahrten/Tag) auf die geplante Anschlussstelle bei Icker zurückzuführen, die im Projektinformationssystem für den BVWP 2030 fehlt?

Meine Antwort lautet: Ja, es handelt sich dabei um „*induzierten Verkehr*“, also um zusätzlichen, durch den sog. Lückenschluss der A 33-Nord ausgelösten Neuverkehr. Eigene Berechnungen bestätigen dies. Dazu ein kurzer Exkurs: Beim öffentlichen Nahverkehr erhöht induzierter Verkehr den Nutzen einer Maßnahme, wie z.B. beim 9-Euro-Ticket im Sommer 2022. Eine Befragung ergab, dass 11% der Nutzer von einem anderen Verkehrsmittel (zumeist Pkw) „umgestiegen“ waren; weitere 6% der Befragten, im Fernverkehr (über 50 km) sogar 13%, nutzten das 9-Euro-Ticket für Fahrten, die sie sonst nicht unternommen hätten. Doch anders als beim ÖPNV ist zusätzlicher (induzierter) Verkehr als Folge des Straßenneubaus wegen erhöhter Umwelt- und Unfallbelastung prinzipiell unerwünscht, was beim Vergleich der Nutzen und Kosten von Straßenprojekten wieder berücksichtigt werden sollte.

Zurück zum Projekt A 33-Nord. Vergleicht man im Fall der BVWP-Planung die für 2030 erwarteten Verkehrsbelastungen mit denen von 2021, wäre das Projekt schon deshalb gefährdet, weil die für eine Autobahn im Regelquerschnitt 31 mindestens erforderliche Verkehrsstärke von 18.000 Kfz/24h nicht mehr gewährleistet wäre. Am jetzigen Ende der A 33 sowie nördlich der geplanten Anbindung der A 33 an die A 1 müsste das Verkehrsaufkommen, ausgehend vom Status quo, um rund 24.000 Kfz-Fahrten pro Tag zunehmen, um die in der Planung jeweils unterstellten Werte für 2030 zu erreichen. Das zu erwarten wäre völlig unrealistisch.

Doch geht es nicht um die dem BVWP 2030 zugrunde liegende Planung, sondern um das Projekt der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, das sich seit Anfang 2021 in der Planfeststellung befindet. Die von der Ingenieurplanung

Wallenhorst entlang der A 33-Nord prognostizierten Verkehrsströme habe ich grafisch umgesetzt. Allein 7.000 Kfz-Fahrten/Tag entfallen auf die geplante Anschlussstelle bei Icker, die damit zur „Drehscheibe“ für den Quell- und Zielverkehr im Norden von Osnabrück wird. Da es auf der Bundesstraße 68 bei Wallenhorst bis 2030 praktisch keinen überregionalen Durchgangsverkehr gibt, kann es sich bei den über 8.000 Kfz-Fahrten in/aus Richtung Dortmund bzw. Wallenhorst nur um Nahverkehr handeln. Der überregionale Durchgangsverkehr auf der A 33-Nord wird mit 15.000 Kfz-Fahrten/Tag beziffert; über 20.000 Fahrten/Tag auf der A 33-Nord sind also Quell- und Zielverkehr innerhalb der Region.

Trägt man für einzelne Straßenabschnitte die jeweils prognostizierte Zunahme (rot) bzw. Abnahme (blau) der Verkehrsbelastung durch die A 33-Nord in einer Karte ein, zeigt sich, dass die A 1 zwischen Wallenhorst und der geplanten Anbindung der A 33 an die A 1 um lediglich 10.000 Kfz/Tag entlastet würde; das entspricht dem Umfang des überregionalen Durchgangsverkehrs, der über die A 33-Nord rollen würde. Entlastungen der Landesstraßen 109 und 87 sowie der Ortschaft Icker um bis zu 5.500 Kfz-Fahrten pro Tag wären an sich zu begrüßen, wenn sie nicht auf dem Neubau einer Autobahn mit hoher Umweltbetroffenheit beruhen würden. Da es sich hier um zwei Landesstraßen handelt, ist das Land Niedersachsen gefordert, für Abhilfe zu sorgen.

Zum Schluss komme ich auf die eingangs erwähnten „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ zurück, deren Nachweis die Voraussetzung für eine Ausnahme bzw. Abweichungsentscheidung der EU -Kommission ist. Im Rahmen der Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ begründet die Niedersächsische Landesbehörde ihre Planung u.a. damit, dass die A 33-Nord Ortsdurchfahrten entlastet und damit zur „*Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden der dort ansässigen Menschen*“ beiträgt. „Zwingende Gründe“ können jedoch nur solche sein, die den *Hauptzweck* des Vorhabens betreffen. Auch die Entlastung der Stadt Osnabrück vom Durchgangsverkehr nach Abstufung der B 68 gehört nicht dazu. Die angeblich „sehr hohe Raumwirksamkeit“ und „städtebauliche Wirkung“ der A 33-Nord galten beim Entwurf des BVWP 2030 als „nicht bewertungsrelevant“.

Den genannten „*Vorteilen des Vorhabens*“, so die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, ständen die Nachteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 gegenüber. Sie seien jedoch „*von geringerem Gewicht*“. Es überwiege „*das öffentliche Interesse am Neubau der A 33 ... gegenüber dem öffentlichen Interesse am Schutz des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000*“. Bei einer so dürftigen Begründung hätte ich auch gezögert, die EU-Kommission zu einer Stellungnahme aufzufordern. Darauf dürfen wir weiterhin gespannt sein.

---

<sup>1</sup> Kurzvortrag mit einer Power-Point-Präsentation; alle Quellennachweise finden sich dort.