

Alternative zur A 33 Nord Osnabrück berücksichtigen! BUND fordert Prüfung der Alternative eines sechsstreifigen A 30 Ausbaus zwischen Südkreuz Osnabrück und Lotter Kreuz – statt der neuen A 33

Stand: 30.9.2013

Das Land Niedersachsen hat für den BVWP 2015 das folgende Fernstraßenvorhaben angemeldet:

Neubau eines ca. 10 km langen Teilstücks von der A 33/ B 51n (Ortsumgehung Belm) bis zur A 1 nördlich von Osnabrück.

Zudem wurde die von den Naturschutzverbänden favorisierte Alternative, der sechsstreifige Ausbau der A 30 auf einer Länge von ca. 12 km zwischen dem Südkreuz Osnabrück und dem Lotter Kreuz, von der niedersächsischen Landesregierung in die Meldung mitaufgenommen.

Allgemeine Beschreibung

Mit diesen Anmeldungen hat die neue, von SPD und Grünen geführte Landesregierung die Meldung der vorherigen CDU / FDP Landesregierung aus dem Dezember 2012 aufgenommen und bestätigt.

Begründet wird dies damit, dass sich die Rot/Grüne Landesregierung in Niedersachsen – wie bei vielen anderen Projekten in der Region – noch nicht auf eine gemeinsame Linie geeinigt hat. Das Land hat daher den Neubau der A 33 Nord und den Ausbau der A 30 als Alternativen an den Bund übermittelt. Während der Bund wie üblich eine eigene Wertung dieser Projekte vornehmen wird, will das Land – so die Vereinbarung des Koalitionsvertrags – parallel dazu anhand von Sachkriterien, wie verkehrliche Bedeutung, Nachhaltigkeit, ökologische Verträglichkeit, regionale Akzeptanz, Wirtschaftlichkeit und europäische Bedeutung eine eigene Prioritätenfestlegung der Verkehrsprojekte vornehmen und das Ergebnis dieses Abwägungsprozesses dann wiederum Anfang 2014 für den Bundesverkehrswegeplan 2015 anmelden. Dabei wird angesichts der knappen Mittel für den Bundesstraßenbau gemutmaß, dass viele Projekte gestrichen werden müssen.

Während eine A 33 Nord lediglich eine marginale Abkürzung zwischen A 30 und A 1 im Osten von Osnabrück darstellen würde, handelt es sich bei der A 30 um eine europäische Verkehrsachse von zentraler Bedeutung, die von Amsterdam über den Handelsstandort Osnabrück über die Hauptstadt Berlin bis nach Warschau führt. Eine realisierte A 33 Nord würde ein wichtiges Naherholungsgebiet zerschneiden, bedeutende Natura 2000 Flächen (FFH Gebiete) zerstören, deren Schutzzweck ad absurdum führen und die Lärmbelastungen für die anliegenden Gemeinden erheblich steigern. Dabei stände der verkehrliche Nutzen einer A 33 Nord in einem negativen Verhältnis zu den finanziellen Belastungen.

Projekthistorie

2003 wurde die A 33 Nord im derzeit noch geltenden Bundesverkehrswegeplan – im Gegensatz zu den vorherigen BVWPs – als „vordringlicher Bedarf“ mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag (Ökosternchen) eingestuft. Dagegen wurde das Konkurrenzprojekt – Ausbau der A 30 –, welches zuvor im vordringlichen Bedarf angesiedelt war, gar nicht mehr aufgenommen.

Nach der Antragskonferenz im März 2005 leitete der Landkreis Osnabrück Anfang Januar 2008 das Raumordnungsverfahren ein. Die Landesplanerische Feststellung der so genannten Vorzugsvariante erging am 27. Januar 2009. Die förmliche Linienbestimmung wurde Anfang Mai 2009 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beantragt. Nachdem zunächst seitens des Bundesverkehrsministeriums ein baldiger

Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens und die zeitnahe Eröffnung des maßgeblichen Planfeststellungsverfahrens angestrebt waren, gab es bald einen ersten Rückschlag. Das Bundesumweltministerium entsprach nicht der Bitte um eine positive Stellungnahme zur Linienbestimmung, da die eingereichten Unterlagen als nicht ausreichend erachtet wurden. Für den kritischen Beobachter kam dies nicht unerwartet. Dies führte dazu, dass das Land Niedersachsen aufgefordert wurde, die naturschutzfachliche Vorprüfung nachzubessern. Erst am 17. Dezember 2012 wurde die Vorzugsvariante aus dem Raumordnungsverfahren als eingehend zu planende Linie bestimmt.

Begründung der Kritik

Während die Projektbefürworter bei dem geplanten Teilstück der A 33 von Belm bis zur A1 vom „Lückenschluss“ sprechen, sehen die Gegner hier keine „Lücke“, die es zu schließen gilt, und halten sich daher an die Begriffe „Norderweiterung der A 33“ bzw. A 33 Nord.

Seit den 1970er Jahren sind die Projekte Neubau A 33 Nord und Ausbau A 30 mit wechselnden Prioritätensetzungen in den jeweiligen BVWPs in der Diskussion. Dabei wurde von den führenden Verwaltungsbeamten der zuständigen Bundesministerien immer wieder das Konkurrenzverhältnis der Vorhaben herausgestellt. Vertretern der Region wurde deutlich gemacht, dass eine Realisierungschance für ein Projekt nur dann bestünde, wenn man sich vor Ort für eines der beiden Projekte entscheiden würde. Nachdem zunächst der Ausbau der A 30 als sinnvoller erachtet wurde, verständigten sich die heimische Wirtschaft, Stadt und Landkreis Osnabrück schließlich auf eine Priorisierung des Projekts A 33.

Dieser Festlegung lag nach Überzeugung viele Kritiker des Projekts folgende taktische Überlegung zugrunde:

Die Zielsetzung, beide Projekte in der Region zu verwirklichen und somit ein Höchstmaß an finanziellen Zuwendungen bzw. wirtschaftlichen Impulsen zu realisieren, kann nur dann gelingen, wenn das verkehrlich deutlich unbedeutendere Projekt zunächst realisiert wird. Denn auch dann wird der verkehrliche Druck auf der bedeutenden Ost-West-Transit Strecke nicht zählbar nachlassen und auch eine Realisierung der zweiten Maßnahme kann erzwungen werden.

Entsprechend wurde Sorge dafür getragen, dass der sechsstreifige Ausbau der A 30 aus dem BVWP 2003 gänzlich herausgenommen wurde. Jetzt, nach erfolgter Linienbestimmung im Projekt A 33 Nord, fühlt man sich dieser Maßnahme sicher und fordert kumulativ das Projekt A 30 für den neu aufzustellenden BVWP ein.

Alternative

Während der Neubau der A 33 Nord lediglich strukturpolitisch zu begründen ist, ist der Ausbau der A 30 verkehrspolitisch indiziert. Das wurde auch von der EU Kommission erkannt, die den Ausbau der A 30 in einen transeuropäischen Maßnahmenkatalog aufgenommen hat.

Dies ist insofern auch von Bedeutung, als dass damit eine Teilfinanzierung der Baumaßnahme mit europäischen Mitteln bestritten werden könnte, was angesichts der Mittelknappheit des Bundes eine generelle Finanzierungszusage und somit eine Realisierung der Maßnahme wahrscheinlicher machen würde.

Dies gilt umso mehr, als dass dieses Alternativprojekt mit deutlich geringeren Investitionskosten zu realisieren wäre als der Neubau einer A 33 Nord. Weiterhin könnten sich hier Spareffekte ergeben, wenn auf dem schon jetzt vorhandenen Trassenkörper der sechsstreifige Ausbau vollzogen werden würde.

Mit bedeutenden negativen ökologischen Auswirkungen wäre dabei nicht zu rechnen, während sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch positiv gestalten würden, da aufgrund der Stichtagsregelung ein modernerer und effektiverer Lärmschutz zu installieren wäre.

Die verkehrlichen Ziele einer A 33 Nord könnten auch durch den Ausbau der A 30 erlangt werden. Zwar würde es für die Fernverkehre aus dem Raum Süddeutschland über Kassel und Paderborn hin zu den Zielen in Nord-West-Niedersachsen eine um wenige Kilometer verlängerte Fahrstrecke bedeuten. Dies wäre aber im Hinblick auf die Gesamtfahrstrecke nur marginal. Zudem erscheint eine Verlängerung der Fahrzeit um knapp zehn Minuten tolerierbar, wenn damit die immensen nachteiligen Auswirkungen unterbleiben würden, die der Neubau einer A 33 Nord unweigerlich mit sich bringen würde.

Negative Folgen des offiziellen Projekts

Soweit dem alternativen Ausbau der A 30 der Vorzug eingeräumt werden würde, könnten die unumgänglichen negativen Auswirkungen des Projekts Neubau A 33 Nord nicht entstehen.

In sämtlichen Analysen zu dem Projekt wird herausgestellt, dass bei einer schutzgutbezogenen Betrachtung der potentiellen A 33 Nord Trasse ein erhebliches Konfliktpotential bei nahezu allen untersuchten Schutzgütern zu erwarten ist. Das Ausmachen von konfliktärmeren Trassenvarianten scheiterte.

Danach sind die Schutzgüter Boden, Arten und Biotope und Mensch / Erholung durch ein besonders hohes Konfliktpotential gekennzeichnet. Auch bei den Schutzgütern Landschaftsbild und Wasser wird eine hohe Empfindlichkeit attestiert, wobei die besondere Konfliktdichte in den Feuchtbereichen und Quellregionen auszumachen ist.

Unter naturschutzrelevanten Gesichtspunkten erscheint die potentielle A 33 Nord Trassenführung insbesondere in dem Bereich „Ruller Bruch“ ausgeschlossen. Dies gilt umso mehr, als dass die geplante Linie hier die ausgewiesenen FFH-Gebiete nicht nur tangiert sondern sogar durchschneidet.

Insbesondere ist es den Planern auf Seiten des niedersächsischen Landesamts für Straßenbau nicht gelungen aufzuzeigen, dass es realistische Entwürfe dafür gibt, wie der Bestand einer der letzten in Niedersachsen verbliebenen Fledermauskolonien des Großen Mausohrs auch durch den Bau der Autobahn erhalten bleiben könnte. Obendrein ist festzuhalten, dass in weiten Teilen des durch die geplante Maßnahme betroffenen Gebietes historisch gewachsene Siedlungsstrukturen und kulturlandschaftliche Bezüge erhalten geblieben sind, die zerstört werden würden.

Die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen führen vorliegend zu einem weiteren Dilemma. Wollte man die Auswirkungen etwa durch breit angelegte Grünbrücken bzw. Einhausungen auch nur halbwegs kompensieren, würden die Kosten der Maßnahme derartig hoch werden, dass die Bewertung im Rahmen des Kosten-Nutzen-Index so gering ausfallen würde, dass eine Realisierung schon allein deswegen scheitern müsste.

Kontakt und weitere Informationen:

Anmeldender Verband: BUND Kreisgruppe Osnabrück,
Bearbeiter: Rainer Comfere (Nabu Kreisgruppe Osnabrück)
Anschrift: Im Kamp 2; 49134 Wallenhorst
Telefon: 05407 7374 ; 0179 7408196
Mail: comfere@aol.com