



Stadt Osnabrück
Fachbereich Städtebau
Dominikanerkloster
Hasemauer 1
49074 Osnabrück

Osnabrück, 3. Februar 2021

Gemeinsame Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 33 von der A1 (nördlich Osnabrück) bis zur A 33/B51n (Ortsumgehung Belm)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir nehmen dieses Angebot gemeinsam wahr und bitten darum, unsere Stellungnahme an die Planfeststellungsbehörde in Hannover weiterzuleiten und diese angemessen im Abwägungs- und Entscheidungsprozess zu berücksichtigen. Gemeinsam bilden die unterzeichnenden Institutionen und Verbände die gewerbliche Wirtschaft in der Region Osnabrück vollständig ab und stehen insofern für das komplette Gewerbesteueraufkommen der Region.

Die Wirtschaft und die in den Unternehmen Beschäftigten sind auf eine gute verkehrliche Erreichbarkeit und somit auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Da die Straße weiterhin der Hauptträger der Mobilität ist, sind die regionalen Unternehmen und deren Beschäftigten von diesem Vorhaben betroffen.

Zur leichteren Lesbarkeit haben wir Verkehrsbeziehungen jeweils nur in eine Richtung beschrieben. Die Aussagen gelten gleichermaßen für die jeweilige Gegenrichtung.

Vorbemerkung

Die A 33 soll in ihrem Endausbau die A 44 (Ruhrgebiet - Kassel) mit der A 1 (Dortmund - Bremen) verbinden. Mit dem 2019 erfolgten Lückenschluss der A 33 zwischen der Landes-

grenze von Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen bis nach Halle (Westfalen) sind inzwischen 104 km in Betrieb. Zur Fertigstellung fehlt nur noch das rund 9 km lange Teilstück zwischen dem heutigen Autobahnende bei Belm und der A 1 bei Wallenhorst.

Viele Unternehmen arbeiten mit Geschäftspartnern und Kunden aus dem In- und Ausland zusammen. Die stetig steigenden Pendlerzahlen belegen, dass zur Sicherstellung einer qualifizierten Belegschaft, Mitarbeiter in einem großen Einzugsgebiet akquiriert werden müssen. Darum spielen die Autobahnen für die regionale und überregionale Erreichbarkeit sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr eine große Rolle. Der Großraum Osnabrück liegt dabei im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung (A 1 und A 30). Dies stellt einen großen Standortvorteil für die Region dar.

Der Lückenschluss der A 33 Nord wird im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans sowie dem korrespondierenden Fernstraßenausbaugesetz geführt, welches am 2. Dezember 2016 vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde. Ebenso ist es ein vordringliches Projekt der aktuellen niedersächsischen Landesregierung (Koalitionsvertrag vom 21. November 2017) und wird ebenso von der Stadt (Ratsbeschluss am 14. Juni 2016) sowie dem Landkreis Osnabrück (Kreistagsbeschluss am 17. Dezember 2001) unterstützt.

Die hier vorgetragenen Argumente stellen die breite Meinung der unterzeichnenden Kammern, Verbände und Institutionen dar. Neben den Unterzeichnern wird diese Stellungnahme auch vom DEHOGA-Bezirksverband Osnabrück mitgetragen.

Stellungnahme des Verkehrsbündnisses Osnabrück

Argument 1: Der Lückenschluss der A 33 Nord verbessert die verkehrliche Situation in und um Osnabrück. Insbesondere zu den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten sind die Ein- und Ausfallstraßen sowie der Wallring um die Innenstadt von Osnabrück überlastet und dementsprechend staugefährdet. Neben dem Berufsverkehr ist dies auch auf den Durchgangsverkehr zurückzuführen. Denn es gibt keine stadtrandnahen Umfahrungsmöglichkeiten im nachgeordneten Straßennetz und keinen geschlossenen Autobahnring um die Stadt. Die vorhandenen Autobahnen A 1 und A 30 sind in ihrem aktuellen Ausbauzustand stark frequentiert. Die A 30 mit abschnittsweise mehr als 80.000 Fahrzeugen täglich ist sogar deutlich überlastet.

Die zum Teil reduzierte Erreichbarkeit der Innenstadt schwächt die Region Osnabrück im Standortwettbewerb mit den benachbarten Oberzentren. Dies wiederum gefährdet die Entwicklung von Handel, Gastronomie, Kultur, Bildung, Freizeitwirtschaft, Gesundheitswirtschaft, Tourismus und Logistikfunktionen.

- 1.1. **Die A 33 kann ihre verkehrliche Funktion nur mit der Anbindung an die A 1 erfüllen und ihre angestrebte Bündelungswirkung erzielen.** Belm hat viele Jahre unter dem Durchgangsverkehr gelitten, der am Ende der A 33 über die alte B 51 durch den Ort geführt wurde. Die Verkehrssituation in Belm hat sich mit der Fertigstellung der Ortsumgehung im Verlauf der B 51 Ende 2019 entspannt. Allerdings hat die geänderte Verkehrsführung dazu geführt, dass sich das Verkehrsaufkommen nun in Richtung Ostercappeln-Leckermühle und Venne (B 218) verlagert. Diese Entwicklung zeigt auf, dass kleinräumige Lösungen zur Behebung verkehrlicher Missstände nur zu deren Verlagerung an anderen Stellen führen und großräumiger geplant werden muss. Zudem sind die Ortsteile Icker und Rulle ebenso wie das nord-östliche Stadtgebiet von Osnabrück weiterhin von dem Verkehr betroffen, der sich am heutigen Ende der A 33 seinen weiteren Weg zur A 1 sucht.

- 1.2. **Ein sechsstreifiger Ausbau der A 30 ist keine Alternative zum Lückenschluss der A 33 Nord und löst die bestehenden verkehrlichen Probleme nicht.** Die A 30 hat völlig andere verkehrliche Funktionen für den Fernverkehr auf der West-Ost-Achse sowie als Südumfahrung von Osnabrück. Das Verkehrsgutachten (IPW Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2018) belegt zudem, dass der Ausbau der A 30 (Netzfall 0+) allein nicht ausreicht, um das für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Der Gutachter kommt für diesen Netzfall unter anderem zu dem Ergebnis, dass „die Verkehrsmengen in den Ortsdurchfahrten Venne, Rulle und Icker als umfeldunverträglich einzustufen sind“ (IPW, Verkehrsuntersuchung Fortschreibung 2018, S. 24).
- 1.3. **Die beschriebenen verkehrlichen Probleme erfordern eine rasche Lösung.** Ein Zurückstellen des Lückenschlusses der A 33 Nord bis zur Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus der A 30 würde eine Fortdauer einer unbefriedigenden Verkehrssituation bedeuten (s. o.). So sind die Planungen für den sechsstreifigen Ausbau der A 30 im Gegensatz zur A 33 Nord noch in einem sehr frühen Stadium. Aus unserer Sicht wäre es deshalb falsch, mit dem Lückenschluss der A 33 Nord zu warten, bis der sechsstreifige Ausbau der A 30 umgesetzt wird.

Sowohl der Lückenschluss der A 33 Nord, als auch der sechsstreifige Ausbau der A 30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte-Osnabrück und Osnabrück-Süd sind u. E. erforderlich, um eine ausreichende Verkehrsqualität in und um Osnabrück dauerhaft zu gewährleisten.

Argument 2: Der Lückenschluss der A 33 Nord dient der Verkehrssicherheit. Die aktuelle Verkehrssituation lässt es nicht zu, den Verlauf der B 68 von den innerstädtischen Straßen auf die Autobahn(-en) zu verlegen. Erst der Lückenschluss der A 33 Nord schafft so die Voraussetzung zu einer Verlegung der B 68 auf die Autobahn(-en). Dadurch wird das Stadtgebiet von Osnabrück vom Durchgangsverkehr entlastet. Dies ist auch ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, weil sich hierdurch das Risiko von Lkw-Abbiegeunfällen mit Radfahrern und Fußgängern (Toter-Winkel) reduziert. Die polizeiliche Unfallstatistik weist von 2015 bis 2020 insgesamt 7 Tote und rund 60 Schwerverletzte bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung im Stadtgebiet von Osnabrück aus.

Argument 3: Der Lückenschluss der A 33 Nord schafft neues Potenzial für eine wirtschaftliche Entwicklung und damit für Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Steuereinnahmen. Neben der verkehrlichen Entlastung der bestehenden Autobahnen und des nachgeordneten Straßennetzes verbessert der Lückenschluss der A 33 Nord auch die verkehrliche Erreichbarkeit von Osnabrück und den nord-östlichen Umlandkommunen. Dies ist ein wesentlicher Aspekt bei unternehmerischen Standortentscheidungen. Auch für die Erschließung und Vermarktung des zukünftigen Gewerbegebietes Limberg Park in Osnabrück ist der Lückenschluss der A 33 Nord von großer Bedeutung.

Wie der Lückenschluss der A 31 zwischen Geeste und Ochtrup im Jahr 2004 belegt, kann ein solches Infrastrukturvorhaben erhebliche gewerbliche Investitionen nach sich ziehen und somit einen langfristigen Beitrag zur regionalen Entwicklung leisten. Dies gilt insbesondere für das unmittelbare Umfeld neuer Autobahnen. So verzeichneten die direkten Anrainerkommunen der A 31 im Landkreis Grafschaft Bentheim von 2004 bis 2014 einen Zuwachs der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 46 %. Die übrigen Kommunen dieses Landkreises erreichten im gleichen Zeitraum einen um 20 Prozentpunkte niedrigeren Zuwachs.

Argument 4: Der Lückenschluss der A 33 Nord ist gut für Klima und Umwelt. Gegenüber einer Fernverkehrsführung von der A 33 aus Richtung Bielefeld über das Kreuz Osnabrück-Süd zum Lotter Kreuz weist die direkte Verbindung über die A 33 Nord eine um mehr

als 10 km kürzere Wegstrecke aus. Bezogen auf das für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen (IPW, Verkehrsuntersuchung Fortschreibung 2018, S. 26 + 28) entspricht dies bei den aktuellen Emissionswerten für Pkw und Lkw einer jährlichen CO₂-Minderung von fast 16.000 Tonnen alleine für den Durchgangsverkehr (IPW 2018, Seite 29). Um den gleichen Minderungseffekt realisieren zu können, müssten mindestens 1.300 Hektar Wald (Umwandlung: 12 t je ha und Jahr) neu angepflanzt werden. Dieser Flächenbedarf stellt etwa das Dreifache des Flächenverbrauchs für die A 33 Nord und die damit im Zusammenhang stehenden Ausgleichsmaßnahmen dar (Erläuterungsbericht S. 131ff.).

Wegen der vorgenannten Argumente unterstützt das Verkehrsbündnis Osnabrück den Lückenschluss der A 33 Nord mit Nachdruck und setzt auf eine schnelle Umsetzung.

Freundliche Grüße



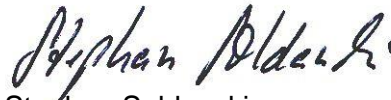
Marco Graf
Hauptgeschäftsführer IHK Osnabrück -
Emsland - Grafschaft Bentheim



Sven Ruschhaupt
Hauptgeschäftsführer HWK Osnabrück-
Emsland-Grafschaft Bentheim



Axel Busch
Hauptgeschäftsführer IAV Osnabrück -
Emsland - Grafschaft Bentheim e.V.



Stephan Soldanski
1. Bevollmächtigter IG-Metall Osnabrück



Niklas Sievert
Vorsitzender Verein für
Wirtschaftsförderung in Osnabrück



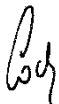
Katja Calic
Leiterin Geschäftsstelle des Handels- und
Dienstleistungsverbandes Osnabrück-
Emsland e. V.



Niels Lohmann
Geschäftsführer Großhandelsverband im
Wirtschaftsbereich Osnabrück-Emsland
e. V.



Michael Kaiser
Geschäftsführer Gesamtverband
Verkehrsgewerbe Niedersachsen,
Bezirk Osnabrück - Emsland



Thorsten Coch
Hauptgeschäftsführer
Kreishandwerkerschaft Osnabrück