

# Bürgerdialog A 33 Nord

---

---

## Schriftliche Antworten auf die im Vorfeld der Informationsveranstaltung vom 26.11.2013 gestellten Fragen

### **Frage 1:**

- 1. Welche Kosten sind bisher insgesamt für die Planung der A33 Nord entstanden, hat das Land Niedersachsen sich hieran zu beteiligen und wenn ja, in welcher Höhe?*
- 2. Wie hoch sind die geplanten Kosten für das Projekt "Bürgerdialog A33 Nord", hat sich das Land Niedersachsen an diesen Kosten zu beteiligen und wenn ja, in welcher Höhe?*
- 3. Welche Kosten werden voraussichtlich für den Erhalt des bestehenden Straßennetzes entstehen, an denen das Land Niedersachsen sich finanziell zu beteiligen hat, um das bestehende Straßennetz in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen und über welchen Zeitraum ist geplant, dies zu erreichen?*
- 4. Wieviele planfestgestellte, aber noch nicht fertiggestellte Straßenneubaumaßnahmen gibt es, an denen das Land Niedersachsen sich finanziell zu beteiligen hat, in welcher Höhe hat das Land Niedersachsen sich hieran zu beteiligen, in welchem Zeitraum sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden und wie alt ist die älteste, noch nicht fertiggestellte Maßnahme?*
- 5. In welcher Höhe beabsichtigt das Land Niedersachsen in Straßenerhaltungs- sowie Straßenneubaumaßnahmen jährlich zu investieren (Beträge bitte getrennt mitteilen).*
- 6. Wie verträgt sich die Koalitionsvereinbarung "Straßenerhalt vor Neubau" unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse des Bundes und des Landes Niedersachsen mit der (bestrittenen, aber von mir persönlich gehörten) Aussage der Staatssekretärin Behrens, der Bau der A33 Nord sei keine Frage mehr des "Ob", sondern lediglich des "Wie"?*

### **Antwort 1:**

#### Vorbemerkungen:

Das Land Niedersachsen ist Baulastträger für die Landesstraßen. Es trägt in diesem Zusammenhang alle anfallenden Kosten (Betrieb, Erhaltung, Um-/Ausbau, Neubau, Planung, Bauvorbereitung, Baubegleitung und Verwaltung) selbst.

Der Bund ist Baulastträger für die Bundesfernstraßen. Der Bund trägt in diesem Zusammenhang allein die Kosten für Betrieb, Erhaltung, Um-/Ausbau und Neubau selbst.

Das Grundgesetz (Art. 85, 90, 104a) bestimmt, dass die Länder die Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung für den Bund verwalten, dazu gehört die Übernahme der Kosten für Planung, Bauvorbereitung, Baubegleitung und Verwaltung. Dem Bund steht im Rahmen der Auftragsverwaltung ein ausdrückliches Weisungsrecht zu.

# Bürgerdialog A 33 Nord

---

---

## Zu den Fragen:

Zu 1.: Für die Planung der A 33 Nord wurden bisher rd. 1,5 Mio. € aufgewendet.

Zu 2.: Die geplanten Kosten für den „Bürgerdialog A 33 Nord“ betragen im Rahmen des Pilotprojektes zum heutigen Stand rd. 75.000 €. Diese Kosten sind vom Land Niedersachsen zu tragen.

Zu 3.-5.: Die Fragen 3, 4 und 5 werden im Zusammenhang beantwortet, da diese sich auf die Straßen beziehen, an denen sich das Land Niedersachsen finanziell beteiligt.

Das Land Niedersachsen trägt die Baukosten für das Landesstraßennetz, an den Ausgaben für Straßen anderer Baulastträger beteiligt sich das Land nicht.

Das Landesstraßennetz wird seit 30 Jahren lediglich erhalten, Neubau an Landesstraßen findet seit den 1980er Jahren nicht mehr statt. Der Erhalt von Straßeninfrastruktur ist eine Daueraufgabe, die keiner zeitlichen Begrenzung unterliegt. Im Jahr werden in Niedersachsen ca. 75 Mio. € Landesgeld zum Erhalt der Landesstraßen verwendet. Es wird angestrebt, Mittel in dieser Größenordnung auch zukünftig zur Verfügung zu stellen.

Zu 6.: Die Aussage „Straßenerhalt vor Neubau“ der Koalitionsvereinbarung des Landes Niedersachsen vom 13.02.2013 bezieht sich in erster Linie auf das Landesstraßennetz, für das das Land auch die Finanzierungsverantwortung hat.

Der Bund sieht jedoch ebenfalls in der Erhaltung seines Bundesfernstraßennetzes eine hohe Priorität. Die Gelder die der Bund z.B. in Niedersachsen für Erhaltung der Bundesfernstraßen einsetzt, ist wesentlich höher als die Investitionen in den Straßenneubau.

Die A33 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Anlage zum Fernstraßenausbau-gesetz (FStrAbG) ist, im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten; damit hat der Deutsche Bundes-tag den gesetzlichen Planungsauftrag erteilt (§ 1, 2 FStrAbG).

Für die A33 besteht somit ein uneingeschränkter Planungsauftrag des Bundes an das gemäß Art. 90 und 85 des Grundgesetzes für Planung, Baubegleitung, Unterhaltung und Verwaltung von Bundesfernstraßen zuständige Land Niedersachsen.

# Bürgerdialog A 33 Nord

---

---

## Frage 2:

*Mich interessiert, ob im Rahmen der Untersuchungen zur Lage der möglichen Autobahntrasse auch dort lebende Insektenarten und dabei speziell Laufkäfer untersucht wurden. Falls die Autobahn gebaut werden würde, wären vor allem auch flugunfähige Arten (sowohl Insekten (z.B. Laufkäfer) als auch Säugetiere, Amphibien etc.) davon betroffen und in ihrer Ausbreitung eingeschränkt. Für alle Laufkäferarten besteht in Deutschland ein gesetzlicher Schutz: laut § 1 BArtSchV und nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG gelten sie als besonders geschützte Arten (BARTSCHV (2013), BNATSCHG (2013)). Mich interessiert es, ob Ergebnisse dazu vorliegen ...*

*Zudem würde die Trasse an genannter Stelle direkt durch ein großes FFH-Gebiet (FFH 446) laufen, welches sicherlich nicht ohne Grund eingerichtet worden ist. Mit welcher Begründung wäre es an dieser Stelle dennoch "gerechtfertigt", die Trasse dort zu verlegen? Wie sähe ggf. ein Ausgleich / Ersatz dafür aus?*

## Antwort 2:

Die Laufkäfer gehören derzeit nicht zu den im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben untersuchten Artengruppen. Mit der Zielsetzung, den Untersuchungsumfang in einem verhältnismäßigen Rahmen zu halten, erfolgt grundsätzlich eine Begrenzung des zu untersuchenden Artenspektrums auf diejenigen Arten bzw. Artengruppen, die für die Vorhabenzulassung einen wesentlichen Erkenntnisgewinn versprechen. Im Vordergrund stehen dabei insbesondere die Arten der Anhänge II und IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten, für die besondere rechtliche Schutzanforderungen bestehen. Derzeit gehen wir davon aus, dass die durch Laufkäfer repräsentierten Qualitäten in hinreichenden Maße durch die Erfassung der Standortqualitäten, der Biotoptypen und der sonstigen untersuchten faunistischen Artengruppen mit abgedeckt sind. Diese Herangehensweise wurde im Scopingtermin mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und bestätigt.

Die Frage nach der Begründung für die gewählte Linienführung lässt sich in der Kürze nur so beantworten, dass dies das Ergebnis eines langjährigen Planungsprozesses von der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) über das Raumordnungsverfahren und die Linienbestimmung bis jetzt zur Vorbereitung der Planfeststellung ist, innerhalb dessen sich die Linienführung unter Berücksichtigung vielfältigster Belange und Anforderungen immer weiter konkretisiert. Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft sind unstrittig, müssen aber vor dem Hintergrund der für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses bewertet werden, was abschließend zur Planfeststellung erfolgt.

Planungen zum Ausgleich oder Ersatz worden bislang noch nicht vorgenommen. Bezogen auf die Waldbereiche ist aber absehbar, dass es ein Maßnahmenbündel geben wird aus Neuaufforstungen, behutsamen Waldumwandlungen und einer Reduzierung oder Einstellung der forstlichen Nutzung in ausgewählten Teilbereichen mit dem Ziel alte Waldbestände mit natürlichen Zerfallsphasen und hohem Totholzanteil zu fördern.

# Bürgerdialog A 33 Nord

---

---

## **Frage 3:**

*Die hohe Verkehrsdichte auf der A 30 vom Südkreuz Osnabrück bis zum Kreuz Lotte / Osnabrück verursacht bereits heute gefährliche Situationen insbesondere an den Auffahrten (u. a. durch die LKW-Kolonnen). Ständig kommt es auf diesem Teilstück zu Auffahrunfällen. Ein sechsstreifiger Ausbau des Teilstücks der A30 als Alternative zum Weiterbau der A 33 hätte auf diesem Streckenabschnitt künftig noch deutlich mehr Fahrzeuge zur Folge. Der Verkehrskollaps wäre vorprogrammiert. Wie soll unter diesen Voraussetzungen die Verkehrssicherheit auf diesem Streckenabschnitt dann künftig gewährleistet werden?*

## **Antwort 3:**

Gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 ist die Bundesautobahn 30 zwischen dem Autobahnkreuz Osnabrück-Süd und dem Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von etwa 62.300 bis 67.300 Kfz/24 h (Schwerverkehranteil bis zu 17,8 %) belastet.

In Absprache mit der Polizei werden schon heute und auch zukünftig auf der A 30 verkehrsregelnde Maßnahmen ergriffen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote), um die Verkehrssicherheit sicherzustellen.

Das Land Niedersachsen hat u. a. auch den Ausbau der A 30 für die Fortschreibung des neuen Bundesverkehrswegeplanes angemeldet.

## **Frage 4:**

*1. Das hohe Verkehrsaufkommen auf dem Teilstück der A 30 verursacht bereits heute häufig Unfälle, so dass Autobahnsperrungen erforderlich werden. Völlig überlastete Umleitungsstrecken sind die Folge. Durch welche Maßnahmen wollen Sie sicherstellen, dass bei noch höherem Verkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt es künftig in den westlichen / südlichen Stadtteilen von Osnabrück keinen totalen Verkehrsstillstand gibt?*

*2. Welche zusätzlichen Schadstoffbelastungen muss die Umwelt durch die "Umwege" des Verkehrs über das Kreuz Lotte / Osnabrück zur A 1 Richtung Norden verkraften? Gibt es hierzu detaillierte Untersuchungen?*

*3. Die Anlieger der A 30 vom Südkreuz bis zum Kreuz Lotte / Osnabrück müssen bereits heute erhebliche Belastungen durch Lärm / Abgase durch das hohe Fahrzeugaufkommen hinnehmen. Die Grenze des Zumutbaren ist bereits überschritten. Welche entlastenden Maßnahmen sind für diesen Bereich vorgesehen, falls es zum 6 - streifigen Ausbau kommen sollte?*

## **Antwort 4:**

Zu 1.: Siehe Antwort zu Frage 3

Zu 2./3.: Der sechsstreifige Ausbau der A 30 zwischen dem Autobahnkreuz Osnabrück-Süd und dem Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück ist im derzeitigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

Die speziellen Fragestellungen zu entlastenden Maßnahmen bzw. detaillierten Untersuchungen können nur im Rahmen einer fundierten Planung beantwortet werden. Momentan existiert kein diesbezüglicher Planungsauftrag für die Straßenbau- und Verkehrsverwaltung des Landes Niedersachsen, so dass aktuell keine Erkenntnisse über die angefragten Sachverhalte vorliegen.