

Publikumspreis

„Nach uns die Sintflut-Preis“ für die politischen

Entscheidungen

mit den mutmaßlich negativsten Einflüssen auf

Artenvielfalt und Klimahaushalt in Stadt und

Landkreis Osnabrück

...innerhalb der letzten 4 Jahre

Vorschläge von Bürger*innen eingereicht über verschiedene soziale
Netzwerke

51,2 % (43 von 84 Nennungen)

Bau der A33-Nord

Osnabrück/Melle, Juli 2021

gUG Umweltschutz und Lebenshilfe Melle & Fridays for Future Osnabrück

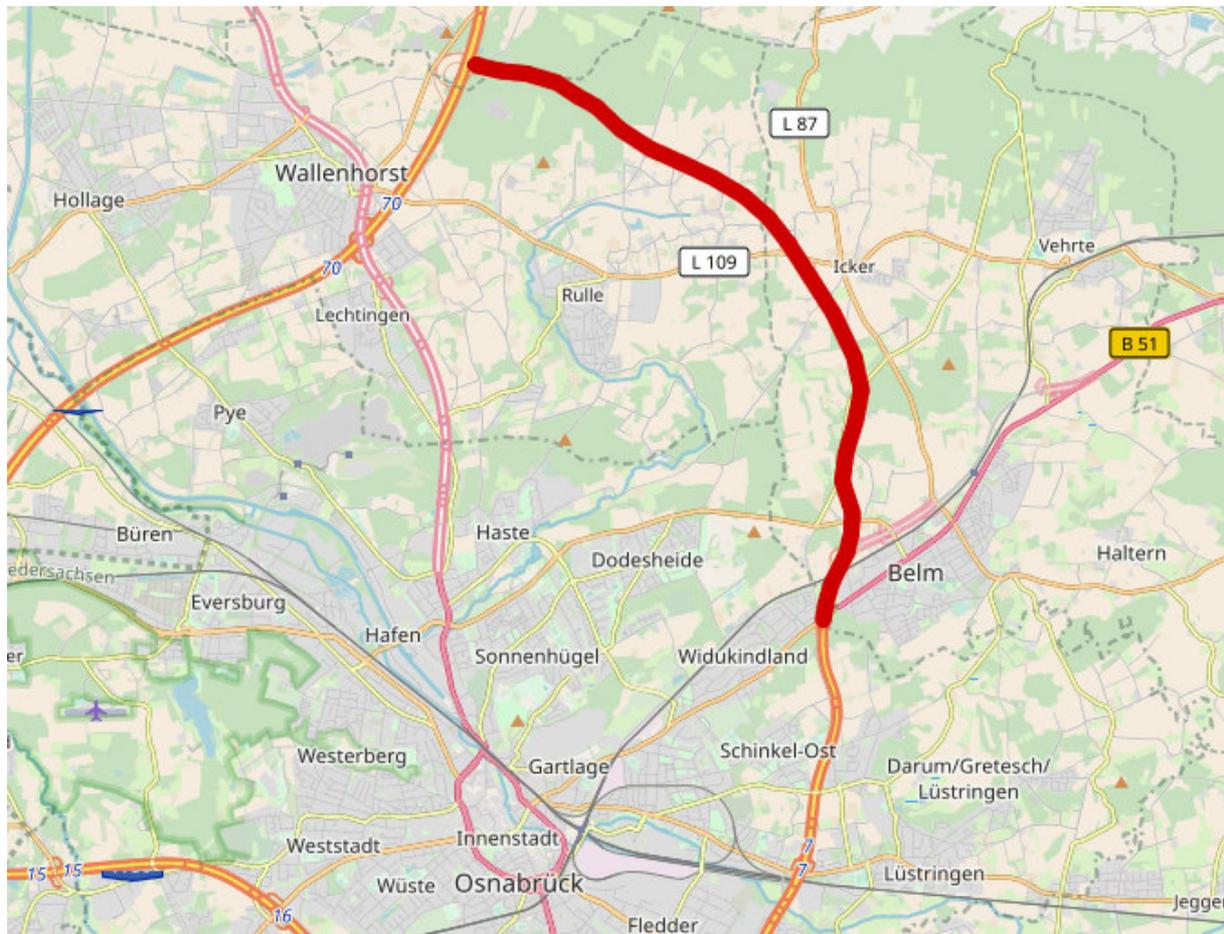
Inhalt

1. Die A33-Nord.....	1
2. Auswirkungen.....	2
3. Quellen.....	10

Innerhalb des Publikumspreises für den „Nach uns die Sintflut-Preis“ fiel die Abstimmung klar und deutlich aus. 43 von 84 Einreichungen aus der Zivilgesellschaft benannten den Bau der A33-Nord als Entscheidung mit dem mutmaßlich negativsten Einfluss auf Artenvielfalt und Klimahaushalt in Stadt und Landkreis Osnabrück.

Anders als die Nach-uns-die-Sintflut-Preise für die Schädigung der „Grünen Finger“ in Osnabrück oder die EU-GAP-Entscheidung ist diese Auszeichnung also nicht von einer der beiden auszeichnenden Gruppen (FFF Osnabrück, gUG Umweltschutz und Lebenshilfe) ausgewählt worden. Im Folgenden werden etliche Argumente hierfür zusammengetragen.

Abbildung 1: Rot gekennzeichnet: Geplante A33-Nord



Quelle: Eigene Bearbeitung auf Basis von <https://openstreetmap.de/>

1. Die A33-Nord

Mit dem geplanten 9 Kilometer langen Autobahnabschnitt, der sog. A33-Nord, soll die Bundesautobahn 33 nach Norden weitergeführt und nördlich von Osnabrück an die A1 angeschlossen werden. Somit würde eine Verbindung zwischen der Autobahn 44 (Ruhrgebiet - Kassel) und der A1 nach Bremen erfolgen.

Die ersten Planungen zur A33-Nord begannen bereits in den 60er Jahren.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde die A33 Nord vom Bund in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Aufgrund ihrer räumlichen Lage in einem wertvollen und komplexen Natur- und Landschaftsraum wurde sie zusätzlich als "Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag" hervorgehoben (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2003, S. 115 ff.).

In der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes ("Bundesverkehrswegeplan 2030") im Dezember 2016 wurde nunmehr der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage der Ausbaugesetze vom Deutschen Bundestag verabschiedet. Auch dort ist die A33-Nord wieder in der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" eingestuft (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016, S. 114).

2. Auswirkungen

Beim geplanten Neubau der A33 nördlich von Osnabrück ist „mit nicht zu vermeidenden erheblichen Beeinträchtigungen“ eines Natura-2000-Gebietes zu rechnen (vgl. Deiters 2021, S. 1). In Deutschland umfasst Natura 2000 die im Rahmen der FFH- (Flora Fauna Habitat-) und Vogelschutzrichtlinie gemeldeten Gebiete. Ebenso stellt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Osnabrück (15.06.2020) in ihrem Erläuterungsbericht auf Seite 13 fest: „Für das FFH-Gebiet ‚Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück‘ ist gem. dem Ergebnis dieser FFH-VP¹ mit nicht zu vermeidenden erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen und deshalb eine Ausnahmeprüfung (..) nach den Maßgaben des § 34 Abs.3 BNatSchG [27] erforderlich. So ergeben sich für das Große Mausohr, den Kammmolch sowie die Lebensraumtypen 9110 (Hainsimsen-Buchenwald), 9160 (Eichen-Hainbuchenwald) und den prioritären Lebensraumtyp 91E0* (Erlen-Eschenauwald) erhebliche Beeinträchtigungen“.

Deiters (2021, S.1 f.) verweist gleichfalls auf obige Quelle und schreibt: „Sind im Gebiet vorkommende ‚prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten‘ von dem Projekt betroffen, können ‚als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses‘ nach §34 Abs. 4 BNatSchG nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit ... oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt geltend gemacht werden.“ Solche Gründe seien im vorliegenden Fall nicht zu erkennen.

Zudem hebt Deiters hervor, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis für dieses Projekt bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 bei einem Wert von 3,8 lag. Mit diesem vergleichsweise hohen Wert wurde begründet, das Vorhaben trotz einer hohen Umweltbetroffenheit in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ (VB) einzustufen. „Die

¹ Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsprüfung

Investitionskosten der A33-Nord haben sich von ursprünglich 87 Mio. Euro über 145 Mio. Euro im Jahr 2017 auf nunmehr knapp 180 Mio. Euro verdoppelt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist damit auf einen Wert weit unter 2,0 gesunken. Unter den zehn im BVWP 2030 als vordringlich eingestuften Autobahnprojekten „mit hoher Umweltbetroffenheit“ bildet die A33-Nord in gesamtwirtschaftlicher Hinsicht nunmehr das Schlusslicht“ (ebda, S. 1-2).

Und Filiz Polat, Bundestagsabgeordnete der GRÜNEN aus dem Landkreis Osnabrück, (Polat 2020, S. 12) erläutert: „Die A33-Nord ist längst zum Fass ohne Boden geworden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechtert sich immer mehr. Der Bau war nie und ist inzwischen erst recht nicht mehr zu rechtfertigen“.

Volker Bajus, Landtagsabgeordneter aus Osnabrück, ergänzt: „Diese Investition in ein verkehrspolitisch fragwürdiges Autobahnprojekt, das kostbare Naherholungsgebiete (...) zerstört und klimapolitisch in die völlig falsche Richtung weist, ist nicht zu verantworten.“

Ferner verweist Deiters auf jene Verkehrsuntersuchung, die im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr von der Ingenieurplanung Wallenhorst IPW 2015 durchgeführt und 2018 aktualisiert wurde. Dieser Untersuchung zufolge würde die A33-Nord die A1 und A30 nördlich bzw. östlich des Lotter Kreuzes pro Tag um 10.000-12.000 Kfz-Fahrten entlasten. „Vom Gesamtaufkommen der A33-Nord (rund 35.000 Kfz/Tag) entfallen nur 15.000 Kfz-Fahrten auf den Durchgangs- bzw. Fernverkehr; die verbleibenden 20.000 Kfz-Fahrten sind also dem Quell- und Zielverkehr innerhalb der Region zuzurechnen. Ein nicht unerheblicher Teil davon ist 'induzierter Verkehr', also Neuverkehr, ausgelöst durch die bessere Erreichbarkeit von Fahrtzielen. Damit würden auch die CO₂-Emissionen des Verkehrs beträchtlich zunehmen. Doch wird ‚Klimaschutz‘ in den umfangreichen Textbeiträgen zum Feststellungsentwurf nirgends erwähnt“ (ebda, S. 2).

Dummer (2020) zitiert in der Wirtschaftswoche (Aufruf am 5.6.2021) Professor Kuhnimhof, Professor am Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen:

„Was im Volksmund gilt, ist mittlerweile auch unter Verkehrsforschern unbestritten. (...) Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“ Die Fachwelt spricht in diesem Zusammenhang von induziertem Verkehr. Ein Ausbau straßenbasierter Verkehrssysteme führt also dazu, dass es mehr Verkehr gibt. Das lässt sich seit Jahrzehnten beobachten. Entsprechende Aussagen finden sich in verschiedenen Fachpublikationen zuhauf (vgl. z.B: Duranton, Turner 2011, TFA 2020).

Frey (2020) schreibt: „Empirisch finden sich einige gewichtige Gründe, die gegen den Neu- und Ausbau von Fernstraßen sprechen. Am bekanntesten ist das Paradoxon des induzierten Verkehrs, das der britische Straßenbauingenieur John Joseph Leeming in den Sechzigern

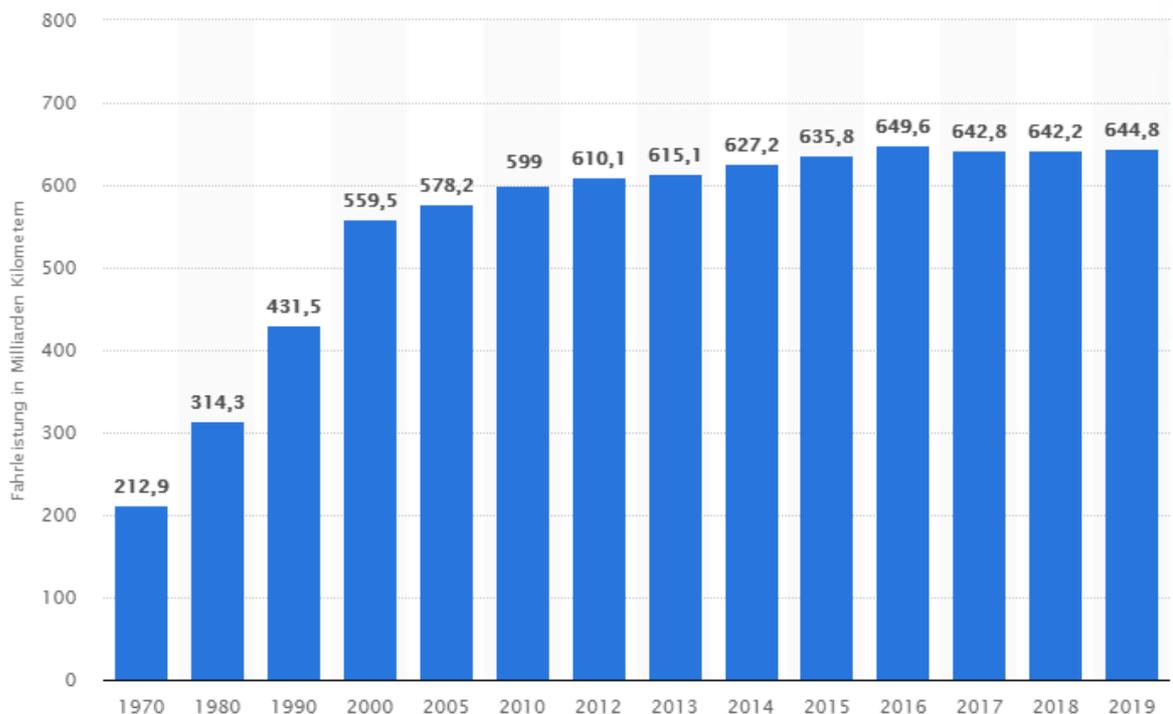
formulierte. Ihm war aufgefallen, dass neue Straßen mehr Autos anzogen. Das Angebot ließ also die Nachfrage steigen.“

Der Verkehrsökologe Udo Becker (TU Dresden) erläutert, dass anders als auf den ersten Blick erwartet werden könne, mehr Fahrspuren oder gar gänzlich neue Autobahnen langfristig kaum für Entlastung sorgen würden. Das genaue Gegenteil geschehe. "Wir sollten aufhören, Autobahnen zu bauen."

Auch Becker führt das Phänomen des „induzierten Verkehrsaufkommens“ an. Menschen würden durch eine neugebaute Autobahn zunächst Zeit einsparen, somit würden sie auch häufiger und weitere Wege mit dem Auto zurücklegen. In der Folge kippt der positive Effekt eines Neubaus. "Das ist besonders bei Autobahnen so.", sagt Becker (vgl. FOCUS online 2020, siehe auch Fey 2020).

Genau das darf aber mit Blick auf die Klimaerwärmung auf keinen Fall geschehen. Die Anzahl der in Deutschland gefahrenen PKW-Kilometer ist für eine Einhaltung des 1,5 Grad-Zieles unumstritten zu hoch. Abbildung 2 zeigt, dass es hier bislang keine nennenswerte Reduktion gab. Wie zu erwarten, hat sich die Anzahl der PKW im Zuge der stetigen Ausweitung des Straßennetzes immer weiter erhöht. Im Jahr 2019 betrug die Fahrleistung der Personenkraftwagen in Deutschland rund 644,8 Milliarden Kilometer.

Abbildung 2: Fahrleistung der Personenkraftwagen in Deutschland



Quelle: Statista 1 (Abruf am 7.6.2021)

Der Satz des Deutschen Politikers Hans-Jochen Vogel aus dem Jahre 1972 „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ kann also hinreichend wissenschaftlich belegt werden. Und mehr Verkehr bedeutet zumindest in unserem heutigen Verkehrssystem auch mehr CO₂.

Gemäß des Umweltbundesamtes (2020) sind die gesamten Kohlendioxid-Emissionen des Pkw-Verkehrs zwischen 1995 und 2018 um 3,7 % angestiegen. Ferner wird erläutert: „Pkw und Lkw emittieren heute im Durchschnitt weniger Treibhausgase und Luftschadstoffe als noch 1995. So sanken die kilometerbezogenen bzw. spezifischen Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid im Schnitt bei Pkw um 9 Prozent, bei Lkw um fast 33 Prozent. Weil aber mehr Lkw unterwegs sind, sind die absoluten Kohlendioxid-Emissionen im Straßengüterverkehr heute um 22 Prozent höher als 1995.“

Das gesteigerte Bedürfnis der Bürgerinnen und Bürger in der Bundesrepublik nach Klima-, Umwelt- und Artenschutz manifestiert sich auch in den Ergebnissen einer jüngsten Studie. Gemäß einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Kantar sprachen sich 41% von 1000 Befragten dafür aus, dass es gar keine neuen Autobahnen mehr geben dürfe. Drei Viertel seien außerdem der Meinung, dass es generell genug Straßen in Deutschland gäbe.

93% der Befragten wünschen sich, dass der Schwerpunkt in Sachen Autobahn auf der Instandhaltung läge und nicht beim Neubau (TAZ online, 7.6.2021).

Ein massives Defizit in der Planung der A33-Nord ist, dass das gesellschaftlich herausragende Ziel des Klimaschutzes in den Unterlagen zum Feststellungsentwurf fast vollständig missachtet wurde (vgl. Deiters 2021, Wiebrock 2021). Laut Wiebrock (2021) habe der Osnabrücker Rechtswissenschaftler Professor Thomas Groß geäußert, dass in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung keine Auswirkungen auf das globale Klimageschehen geprüft worden seien. In dem Artikel ist darüber hinaus zu lesen, dass eine solche Prüfung jedoch seit 2017 in Deutschland geltende Pflicht sei.

Am 31.07.2020 wurde für die A33-Nord der Antrag auf Planfeststellung bei der Planfeststellungsbehörde der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gestellt.

„Fristgerecht sind hierzu 512 Privateinwendungen gegen das Vorhaben eingegangen (...).

Die eingereichten Einwendungen befassen sich mit unterschiedlichen Themen und Belangen. Ein Schwerpunkt liegt auf den Auswirkungen für Natur und Landschaft. Mit der Zerschneidung des Waldgebietes Wiehengebirge und entsprechenden Flächenverlusten bzw. Zerschneidungswirkungen werden vielschichtige Auswirkungen befürchtet. Diese betreffen

Belange der Wasserwirtschaft oder der Naherholung. Zum anderen werden auch negative Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima sowie auf geschützte Arten und Lebensräume moniert.

Im weiteren Verfahren wird auch die abzuwartende Stellungnahme der EU-Kommission einzubeziehen und zu berücksichtigen sein. Im Hinblick auf die Betroffenheit der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 3614-334 „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ wurde deren Einholung bereits veranlasst (vgl. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2021 I, aufgerufen am 27.5.2021).

Der Bau der A33-Nord ist aus vielfältigen Gründen zu kritisieren (siehe dazu Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2021 II (Aufruf der Seite am 7.6.2021)).

Bürger*innen-Beeinträchtigungen

- Verlust von Siedlungsflächen und siedlungsnahen Freiräumen, Lärmbeeinträchtigung von Siedlungsflächen und Wohnflächen im Außenbereich.
- Zerschneidung bzw. Beeinträchtigung der Erholungsräume Wallenhorster Bergland, Schleddehauser Hügelland und Netteniederung. Erhöhte Lärmbelastigung.
- Das historische Ortsbild des Belmer Ortsteils Icker wird von der A33 Nord stark beeinträchtigt. Die Autobahn zerschneidet die Bauernschaften Icker und Powe.
- Potenzielle Beeinträchtigung des Grundwassers in Bereichen, in denen Schadstoffe leicht eindringen können.
- Durch Bodenversiegelung kommt es zum Verlust von Grundwasserneubildungsflächen
- Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzfläche und Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe.

Naturbeeinträchtigungen

- Verlust bzw. Beeinträchtigung von Amphibien-, Vogel- und Fledermauslebensräumen.
- Überplanung und Beeinträchtigung naturnaher Böden bzw. von Böden mit sehr hohem oder hohem Biotoppotential
- Großflächige Eingriffe und Zerschneidungen in Nadelwaldbestände.
- Sehr großer Einschnitt in die Natur: Zerschneidung der Landschaft, Zerstörung einer intakten Kultur- und Naturlandschaft.
- Breite Schneise in ein bisher zusammenhängendes Waldgebiet.
- Zerschneidung des FFH-Gebietes nordöstlich von Osnabrück: Natur und seltene Tiere werden negativ beeinträchtigt.
- Eines der (wenigen) FFH-Gebiete Niedersachsens wird zerstört.
- Zerschneidung des großen zusammenhängenden Naherholungsgebietes Osnabrücks.

- Weitere Zersiedelung im Osnabrücker Land.
- Unwiederbringliche Zerstörung einer großen Fläche von fast 52 ha.

In dem Artikel „Einwendungen und/oder Stellungnahmen der Bevölkerung gegen den geplanten Neubau der A33-Nord (Comfere 2020, S. 7) ist zu lesen:

„Wir alle nehmen zur Kenntnis, dass die Pole schmelzen, die Permafrostböden auftauen, Wetterextreme zur Normalität werden und die Folgen des Klimawandels mit seinen fatalen ökologischen und sozialen Auswirkungen für uns immer mehr spürbar sind. Um dem entgegenzuwirken, reicht es nicht, die Abholzung der Regenwälder zu kritisieren. Vielmehr ist es geboten, auch das eigene Verhalten zu hinterfragen. Und hier stellt sich die Frage, ob es wirklich noch zeitgemäß ist, eine Autobahn zu bauen, die verkehrlich nicht zwingend geboten ist und die darüber hinaus ein europäisch geschütztes Naturschutzgebiet zerschneidet und zu zerstören droht.“

Schreiber (2020, S. 11) schreibt in dem Artikel „CDU und FDP kritisieren Verzögerungen bei der Zerstörung eines Osnabrücker FFH-Gebietes durch die A33-Nord“:

„Vor einigen Wochen übten gleich mehrere Politiker*Innen von FDP und CDU ‚massive Kritik‘ daran, dass sich die Zerstörung des FFH-Gebietes ‚Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück‘ immer weiter verzögert (so konnte man es der Online-Ausgabe der Neuen Osnabrücker Zeitung vom 10.09.2020 entnehmen). Das Gebiet ist Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und soll dem Schutz von fünf gefährdeten Lebensräumen und drei europaweit bedrohten Tierarten dienen (...). Dieses Gebiet soll durch den Weiterbau der A33 der Länge nach durchschnitten werden, es kommt zu großflächigen Versiegelungen von Waldflächen, schutzwürdigen Lebensräumen und wichtigen Nahrungsräumen für Fledermäuse, Kammmolche und eine Vielzahl von Vogelarten. Weite Bereiche des Gebietes werden verlärmert und mit Schadstoffen belastet. Außerhalb des FFH-Gebietes sollen gewachsene Nachbarschaften durch den Autobahnwall zerschnitten werden, Ortschaften werden verlärmert und Erholungsräume von Osnabrück, Belm und Wallenhorst massiv entwertet. (...) Die A33 zwischen Belm und der A1 braucht kein Mensch! Nicht nur aus Gründen des Menschen- und Naturschutzes, sondern auch um unser Klima Willen muss vielmehr die Einsicht Raum gewinnen: Wir haben in Deutschland nicht zu wenige Straßen, sondern zu viele Autos und zu viele kaputte Straßen.“

Und auch aus der Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. gibt es eine klare Position zum Bau der A33-Nord (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr III (Aufruf der Seite am 7.6.2021).

Ludger Pott, Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.: "Die Landesjägerschaft Niedersachsen e.V. und die Jägerschaft Osnabrück Stadt e.V. lehnen den Bau der A33 Nord ab. Die A33 Nord verunstaltet das Landschaftsbild der gewachsenen Kulturlandschaft des nordwestlichen Osnabrücker Hügellandes mit seinen Wäldern, Wiesen, Äckern, dem Bachlauf der Nette/Ruller Flut und darin eingebetteten Einzelgehöften und Siedlungen bis zur Unkenntlichkeit. Sie verlärmst die Landschaft und vernichtet eine wertvolle Erholungslandschaft. Für viele Tierarten entsteht ein unüberwindbares Hindernis (Zerschneidungseffekte) mit der Folge genetischer Verarmung. Sperrzäune führen zu Verkehrsopfern bei den Tieren. Ca. 45 ha Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen werden vernichtet, für die Straße selbst und erforderliche Kompensationsmaßnahmen werden landwirtschaftliche Nutzflächen in noch weit größerem Umfang in Anspruch genommen.

Die A33 Nord durchschneidet FFH-Gebiete, beeinträchtigt diese durch Vernichtung von Fledermauslebensräumen und durch stoffliche Einträge erheblich, trennt Fernwanderwege des Schalenwildes, zerschneidet Jagdreviere, zerstört möglicherweise Eigenjagdbezirke, entwertet Eigentum und erschwert die gesetzliche Hegeverpflichtung massiv. Da es Alternativen zur A33 Nord gibt, ist die Autobahn nach internationalem und nationalem Recht unzulässig. In ähnlich gelagerten Fällen hat das Bundesverwaltungsgericht bereits Grenzen gesetzt.“

Aus den oben erwähnten Begründungen muss der Bau der A33-Nord gestoppt werden.

Das Projekt des Neubaus der A33 Nord ist nicht zuletzt seit dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts in Karlsruhe nicht mehr zeitgemäß und kann vor den kommenden Generationen nicht mehr gerechtfertigt werden. Es ist nicht das einzige Autobahnprojekt in der Region: Der Ausbau der A1 in unmittelbarer Nähe von Osnabrück ist bereits in vollem Gang und der Ausbau der A30 ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgeschrieben. Dies wird das Verkehrsaufkommen bereits erheblich verändern.

Dem schließt sich der kommende Strukturwandel im Verkehr an, den die Begegnung der Klimakrise und die Einhaltung der Pariser Klimaziele erzwingen werden. Ob die A33 Nord dann noch notwendig ist, bleibt fragwürdig. In Anbetracht dessen und der oben genannten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, ist der Bau der A33 Nord und der Neubau von Autobahnen allgemein als klimapolitischer Rückschritt zu werten und sollte die allerletzte Option für die Verkehrspolitik sein. Laut dem Bundesverfassungsgericht müssen politische Maßnahmen an Generationengerechtigkeit ausgerichtet sein, um die Freiheiten kommender Generationen zu bewahren. Dies würde bedeuten, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan vollständig neu aufgerollt und alle Projekte auf dieses Kriterium

überprüft werden müssten. Da insbesondere im Fall der A33 Nord keine dringende Notwendigkeit für einen Neubau ersichtlich wird, ist es keine Überraschung, dass sie den Publikumspreis des „Nach uns die Sintflut“-Preises gewinnt.

3. Quellen

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2003):
Bundesverkehrswegeplan 2003.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundessverkehrswegeplan
2030

Comfere, R. (2020): Einwendungen und / oder Stellungnahmen der Bevölkerung gegen den
geplanten Neubau der A33-Nord. In: Naturschutz-Informationen. 2/2020. 36. S.6-9

Deiters, J. (2021): Stellungnahme zum Feststellungsentwurf aus verkehrlicher Sicht
im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Niedersächsischen Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr zum Neubau der Bundesautobahn A33 von der A 1 (nördlich
Osnabrück) bis zur A33 / B51n (OU Belm) – Bekanntmachung im Niedersächsischen
Ministerialblatt Nr. 47 vom 14.10.2020. Osnabrück, 30.01.2021

Dummer, N. (Artikel vom 2.1.2020): Manchmal nehmen Verkehrsplaner Stillstand bewusst in
Kauf. Wirtschaftswoche online. <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/stau-mythen-mehr-strassen-produzieren-auch-mehr-verkehr/25381156-2.html>, Aufruf am 5.6.2021

Duranton, G.; Turner, M (2011): The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from
US Cities, American Economic Review, 101,6, 2011, S.2616-152

Frey, A. (Artikel vom 22.10.2020): "Wie viele Autobahnen braucht das Land?"
In: <https://www.faz.net/aktuell/wissen/erde-klima/grossspurige-plaene-wie-viele-autobahnen-braucht-das-land-16994006.html>

FOCUS online (Artikel vom 15.11.2020): Deutsche stehen halbe Million Stunden im Stau:
"Müssen aufhören, Autobahnen zu bauen".
https://www.focus.de/perspektiven/wer-strassen-saeht-wird-verkehr-ernten-oekonom-fordert-wir-muessen-aufhoeren-autobahnen-zu-bauen_id_12656241.html

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich
Osnabrück (15.06.2020): Neubau der Bundesautobahn A33 von der A 1 (nördlich
Osnabrück) bis zur A33/B 51n (OU Belm). Feststellungsentwurf. Unterlage 1.
Erläuterungsbericht

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2021 I (erstellt am 6.11.2020, zuletzt aktualisiert am 4.5.2021): A33: Neubau von der A1 (nördlich Osnabrück) bis zur A33 / B 51n (Ortsumgehung Belm). Planfeststellungsverfahren.

https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/planfeststellung/aktuelle_groessere_verfahren/a-33-neubau-von-der-a1-nordlich-osnabruck-bis-zur-a-33-b-51n-ortsumgehung-belm-194154.html (aufgerufen am 27.5.2021)

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr II (Aufruf der Seite am 7.6.2021). Bürgerdialog A33-Nord. <http://www.buergerdialog-a33nord.de/index.php?id=36>

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr III (Aufruf der Seite am 7.6.2021). Bürgerdialog A33-Nord. <http://www.buergerdialog-a33nord.de/index.php?id=37>

Polat, F. (2020). Kostenexplosion geht weiter. Grüne: A33-Nord endlich stoppen. In: Naturschutz-Informationen. 2/2020. 36. S.12

Schreiber, M. (2020): CDU und FDP kritisieren Verzögerungen bei der Zerstörung eines Osnabrücker FFH-Gebietes durch die A33-Nord. In: Naturschutz-Informationen. 2/2020.36. S.11

Statista 1: (Abruf am 7.6.2021): Fahrleistung der Personenkraftwagen in Deutschland von 1970 bis 2019 (in Milliarden Kilometern)

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2984/umfrage/entwicklung-der-fahrleistung-von-pkw/>

TAZ online, Artikel vom 7.6.2021. Die Menschen sind straßenmüde. <https://taz.de/Umfrage-zum-Bau-von-Autobahnen/!5773058/>

TFA (Transport for America) (2020):

The Congestion Con. How more lanes and more money equals more congestion.

Umweltbundesamt (17.2.2020): Emissionen des Verkehrs.

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#-das-mehr-an-pkw-verkehr-hebt-den-fortschritt-auf>

Aufruf am 3.4.2021

Wiebrock, F. (Artikel vom 4.6.2021). Zweifel an der Umweltverträglichkeitsprüfung. Lässt sich die A33-Nord juristisch stoppen? In: Neue Osnabrücker Zeitung online.

<https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/2328242/laesst-sich-der-bau-der-a33-nord-juristisch-stoppen>