

„Zeitenwende“ auch im Straßenfernverkehr?

Veränderte Rahmenbedingungen erfordern Neubewertung des BVWP 2030 für den Raum Osnabrück

Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück)

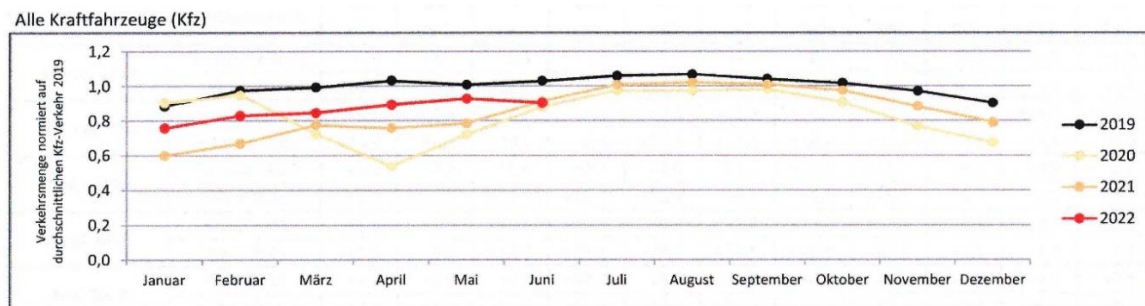
Vorbemerkung

Früheren Versionen dieses Beitrags lagen für die Jahre 2019 und 2021 nur die an den automatischen Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen erfassten Verkehrsmengen zugrunde. Die vorliegende Neufassung beruht auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2021 und den Hochrechnungen für das Jahr 2019. Tabelle 2 vermittelt nunmehr ein vollständiges Bild der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre, das zu anderen Schlussfolgerungen als bisher führt. Das gilt vor allem für die Autobahn 33 nach dem Lückenschluss zwischen Bielefeld und Borgholzhausen sowie die Bundesstraße 51 (OU Belm) nach Eröffnung der Neubaustrecke. Beide Maßnahmen hängen eng mit dem Projekt A33-Nord zusammen. Frühere Fassungen dieser Untersuchung sind damit überholt.

1. Der Straßenfernverkehr zu Beginn der Corona-Pandemie – Ende des Wachstums?

Die im März 2020 ausgebrochene Corona-Pandemie hatte mit weitreichenden Beschränkungen der Wirtschaft, der Beschäftigung und des öffentlichen Lebens dem Verkehrswachstum auf Autobahnen und Bundesstraßen ein jähes Ende bereitet. Im April 2020 waren pro Tag 40% weniger Fahrzeuge als im Vorjahr unterwegs. Bis Mitte 2022 hatte das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen das Ausgangsniveau von 2019 nicht wieder erreicht (vgl. [Abbildung 1](#)). Mittlerweile setzen Energiekrise, hohe Inflation und drohende Rezession der Wirtschaft der weiteren Entwicklung von Mobilität und Verkehr enge Grenzen.

Abbildung 1: Entwicklung des Straßenverkehrs auf BAB 2019–2022 nach Monaten



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen: Verkehrsbarometer 2022

Ein Rückblick auf die Entwicklung der Verkehrsbelastung der Autobahnen und Bundesstraßen der letzten 20 Jahre zeigt, dass die Phase anhaltenden Verkehrswachstums erst 2010 begann. Bis 2019 nahm das Kfz-Aufkommen der Autobahnen um durchschnittlich 14% und das der Bundesstraßen um 10% zu, um ein Jahr später auf das Niveau vor 2000 abzusinken (vgl. [Tabelle 1](#)). Bei Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ging man 2016 von der Erwartung aus, dass sich die aktuelle Wachstumstendenz bis 2030 fortsetzt. Auch wenn die Auswirkungen der seit 2020 grundlegend veränderten Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Straßenfernverkehrs regional unterschiedlich sind, ist davon auszugehen, dass auch für den Raum Osnabrück eine Neubewertung der Projekte des BVWP 2030 erforderlich ist.

Tabelle 1: Netzlänge und Verkehrsbelastung der Bundesfernstraßen 2000 bis 2020

Jahr	Autobahnen		Bundesstraßen	
	Netzlänge (km)	DTV (Kfz/24h)	Netzlänge (km)	DTV (Kfz/24h)
2000	11.614	47.800	31.879	9.270
2005	12.269	47.600	32.117	9.210
2010	12.816	46.300	31.701	9.320
2015	12.971	50.200	31.139	9.450
2019	13.162	52.600	30.638	9.780
2020	13.183	44.300	30.644	8.600

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2021/2022

2. Starker Verkehrsrückgang auch im Raum Osnabrück – mit zwei Ausnahmen

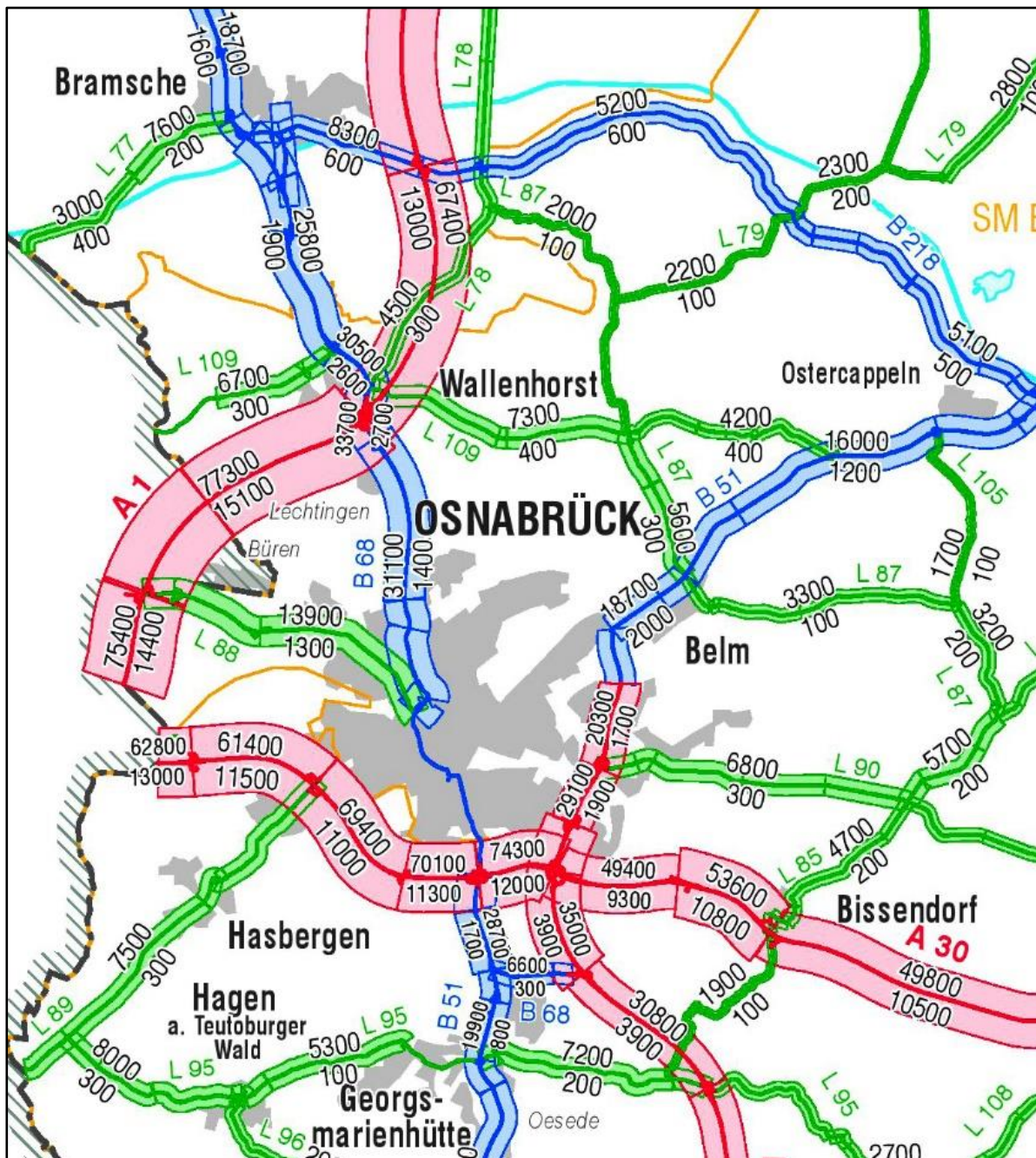
Alle fünf Jahre führt die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Straßenverkehrszählung durch. Die für 2020 vorgesehene Zählung wurde wegen der Corona-Pandemie auf 2021 verschoben. Niedersachsen veröffentlicht die Ergebnisse der Verkehrszählung einschließlich der Angaben für die Landesstraßen in Form von Verkehrsmengenkarten im Maßstab 1:250.000, zuletzt für 2015 (vgl. [Abbildung 2](#)). Die von der Bundesanstalt erhobenen Daten sind als PDF- und Excel-Tabellen im Internet zugänglich. Um die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Bundesfernstraßen zu erfassen, wurden die Daten von 2015 anhand der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019 hochgerechnet.

Im Raum Osnabrück folgt die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen zu Beginn der Corona-Pandemie dem allgemeinen Trend mit zwei Ausnahmen. So hat der Lückenschluss A33-Süd zwischen Bielefeld und Borgholzhausen in erheblichem Umfang Fahrten von der Bundesstraße 68 auf die A 33 verlagert, allerdings ohne Auswirkungen auf den Fernverkehr. Am Ende der A 33 östlich Osnabrück hat der Neubau der Bundesstraße 51 zur Umgehung von Belm das dortige Kfz-Aufkommen deutlich ansteigen lassen (vgl. [Tabelle 2](#)).

Auf der **Autobahn 1** ging das Verkehrsaufkommen zwischen 2019 und 2021 nördlich des Kreuzes Lotte/Osnabrück um mehr als 10%, zwischen den Anschlussstellen Osnabrück-Hafen und Osnabrück-Nord sogar um 25% zurück, vermutlich wegen Umleitungen aufgrund von Bauarbeiten. Auch die vom allgemeinen Trend abweichende Verkehrszunahme südlich des Lotter Kreuzes steht damit im Zusammenhang. Denn im weiteren Verlauf der A 1 Richtung Münster ist das Verkehrsaufkommen um mehr als 10% zurückgegangen. Das trifft auch für den Streckenabschnitt zwischen den AS OS-Nord und Bramsche zu, wo die A33-Nord an die A 1 angeschlossen werden soll.

Auf der **Autobahn 30** ist es zu ähnlich hohem Verkehrsrückgang nur außerhalb des hoch belasteten Streckenabschnitts zwischen dem Kreuz Lotte/Osnabrück und der Anschlussstelle Osnabrück-Nahne gekommen, während das Kfz-Aufkommen an den stadtnahen Anschlussstellen mit durchschnittlich 7% deutlich geringer abnahm. Zugleich hat sich der Anteil des Schwerverkehrs seit 2015 erhöht, was darauf schließen lässt, dass der Personenverkehr stärker als der Güterverkehr zurückgegangen ist. Doch dominieren auf diesem Streckenabschnitt nach wie vor Kfz-Fahrten innerhalb der Stadt sowie zwischen Stadt und Umland. Das hängt mit der Geschichte dieser Autobahn zusammen: Sie wurde in den 1960er Jahren als Umgehung von Osnabrück im Zuge der Bundesstraße 65 gebaut – mit einer dichten Folge von Anschlussstellen zur Entlastung des Stadtgebietes.

Abbildung 2: Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen 2015



Quelle: Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015, hrsg. von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Hannover 2017 (Abdruck mit Genehmigung des Herausgebers)

Anders stellt sich die Verkehrsentwicklung auf der **Autobahn 33** dar. Die sprunghafte Zunahme westlich Borgholzhausen ist auf die Verlagerung des Verkehrs von der Bundesstraße 68 auf die A 33 nach deren endgültiger Fertigstellung 2019 zurückzuführen. Doch nehmen die Zuwächse Richtung Osnabrück rasch ab; am Autobahnkreuz Osnabrück-Süd ist das Verkehrsaufkommen ab 2019 sogar zurückgegangen. Die vom Lückenschluss A33-Süd erwartete Zunahme des *Fernverkehrs* ist bislang ausgeblieben.

Auch die auffällige Verkehrszunahme auf der A 33 nördlich der Anschlussstelle Osnabrück-Fledder sowie auf der neuen **Bundesstraße 51**, die wie eine Fortsetzung der A 33 in diese übergeht, ist auf regionale Einflüsse zurückzuführen. Durch den autobahnähnlichen Neubau der B 51 mit einer dichten

Tabelle 2: Entwicklung der Verkehrsbelastung ausgewählter Abschnitte der Autobahnen und Bundesstraßen im Raum Osnabrück Kfz/24h

Autobahn / Bundesstraße Streckenabschnitt	2005 ¹	2010 ¹	2015 ¹	2019 ²	2021 ²
A 1					
AS OS-Nord – AS Bramsche	58.200	53.300	67.500	67.000	55.900
AS OS-Hafen – AS OS-Nord	58.800	58.000	77.400	76.900	57.400
AK Lotte/Osnabrück – AS OS-Hafen	63.600	62.200	75.400	71.800	62.800
AK Lotte/Osnabrück – AS Lengerich	54.900	56.800	59.300	59.800	62.000
As Lengerich – AS Ladbergen	57.800	53.600	62.600	63.000	56.000
A 30					
AS Ibbenbüren – AS Laggenbeck	36.100	43.400	38.500	45.100	40.300
AS Lotte – AK Lotte/Osnabrück	40.800	41.300	53.800	63.200	47.900
AK Lotte/OS – AS Hasbergen-Gaste	50.600	58.800	62.900	69.000	64.000
AS Hasbgn.-Gaste – AS OS-Hellern	57.800	62.400	61.400	67.300	64.300
AS OS-Hellern – AS OS-Sutthausen	59.800	64.300	69.400	75.700	70.400
AS OS-Sutthausen – AS OS-Nahne	62.800	67.300	70.200	76.800	71.000
AS OS-Nahne – AK Osnabrück-Süd	60.800	66.300	74.400	81.400	71.300
AK Onabrück-Süd – AS Natbergen	42.700	43.600	49.400	51.900	48.200
AS Natbergen – AS Bissendorf	39.700	40.000	53.600	56.400	44.600
A 33					
AS Dissen Süd – AS Borgholzhausen	12.100	12.600	13.500	15.000	25.700 ³
AS Hilter - AS Dissen/B.Rothenfelde	19.200	20.100	22.700	25.100	31.900
AS Borgloh/Kl.Oesede – AS Hilter	21.800	22.800	27.600	30.500	33.100
AK Osnabrück-Süd – AS Harderberg	29.300	28.700	35.100	38.600	38.500
AK Osnabrück-Süd – AS OS-Fledder	42.800	39.200	42.900	47.200	44.300
AS OS-Fledder – AS OS-Lüstringen	28.400	26.200	29.200	31.900	35.500
AS OS-Lüstringen – AS OS-Schinkel	21.600	19.900	20.400	22.400	28.600
B 51					
AS OS-Schinkel – L 87/B 51	18.400	20.100	18.700	20.000	24.400 ⁴
L 87/B 51 – Leckermühle (B 218)	15.800	15.700	16.000	15.700	15.900 ⁵
B 68					
AS Wallenhorst-S. – AS Wallenhorst	22.700	30.900	30.500	32.600	29.700
AS OS-Nord – AS Wallenhorst-Süd		35.600	33.700	36.100	29.500
AS OS-Nord – OS Rissmüllerplatz	28.100	29.300	31.100	31.200	27.000

Abnahme / Zunahme der Verkehrsbelastung zwischen 2019 und 2021:

	< -10%		bis -10%		bis +10%		> +10%
--	--------	--	----------	--	----------	--	--------

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen: Straßenverkehrszählung 2015 – Tabellenband (mit Vergleichswerten für 2010 und 2005); zur Erläuterung siehe Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg: Legende zur Hochrechnung der Verkehrszählung auf den DTV, RP Tübingen, Stand 10/2017

² Bundesanstalt für Straßenwesen: Manuelle/Temporäre Straßenverkehrszählung (SVZ): Ergebnisse 2021; Fortschreibung/Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ 2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019 – Excel-Arbeitsblätter

³ Verkehrsverlagerung (nach dem Lückenschluss A33-Süd im Jahr 2019)

⁴ AS OS-Widukindland – AS Belm-Mitte (B 51 neu)

⁵ AS Belm-Nord – AS Vehrte

Folge von Anschlussstellen wurde die Erreichbarkeit des östlichen Stadtgebiets von Osnabrück deutlich verbessert, so dass es trotz des allgemeinen Verkehrsrückgangs der letzten Jahre zu einer markanten Zunahme des Quell- und Zielverkehrs über die A 33 gekommen ist. Für die vom Pendler- und Lieferverkehr betroffenen Ortschaften im Nordosten von Osnabrück hat die gute Anbindung der Landesstraßen 87 und 109 an die B 51 den Problemdruck erhöht, wie ein aktueller Zeitungsbericht zeigt.¹ Doch war die Verkehrsbelastung der beiden Landesstraßen mit 7.300 bzw. 5.600 Kfz/24h bereits 2015 sehr hoch (vgl. *Abbildung 2*). Sofern verkehrslenkende Maßnahmen keine Abhilfe schaffen, sind bauliche Maßnahmen zur Entlastung der Ortschaft Icker in Betracht zu ziehen.

Die wichtigste Verkehrsachse zwischen der Stadt Osnabrück und ihrem nördlichen Umland stellt mit bisher 31.000 Kfz-Fahrten pro Tag die **Bundesstraße 68** dar. Auch hier ist das Verkehrsaufkommen nach 2019 deutlich zurückgegangen (um 15%). Obwohl streckenweise als Auto- bzw. Kraftfahrstraße ausgebaut, hat die B 68 ihre Funktion als Bundesfernstraße längst verloren – nicht erst durch den erwähnten Lückenschluss A33-Süd und die Abstufung der B 68 in Nordrhein-Westfalen bis Warburg südlich Paderborn. Für den verbliebenen Abschnitt der B 68 in Niedersachsen zwischen Cloppenburg und Georgsmarienhütte (AS Harderberg, A 33) soll die Abstufung der Bundesstraße 68 allerdings erst nach Fertigstellung der A33-Nord erfolgen, was sachlich nicht zu rechtfertigen ist.

3. Planung der A33-Nord – widersprüchliche Prognosen, zu geringes Verkehrsaufkommen

Grundlage für die Planung der A33-Nord ist die von der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst erstellte Verkehrsuntersuchung 2015 sowie deren Fortschreibung 2018.² Anders als die Prognosen für den BVWP 2030 berücksichtigt die Verkehrsuntersuchung die Wechselwirkungen dieses Vorhabens mit dem geplanten Ausbau der A 30 zwischen den Kreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd. Diese Maßnahme galt bis zur Aufstellung des BVWP 2030 als Alternative zur A33-Nord. Durch den sog. Lückenschluss A33-Nord würden der Verkehrsuntersuchung zufolge die A 30 zwischen den beiden Autobahnkreuzen und die A 1 nördlich des Lotter Kreuzes um bis zu 16.000 Kfz/24h entlastet.

Doch ist die A 1 bereits auf sechs Fahrstreifen ausgebaut, wie auch das Lotter Kreuz nach Erneuerung der Brücke 2019 sechs Fahrstreifen erhält. Mit dem geplanten Ausbau der A 30 zwischen den beiden Autobahnkreuzen wird die Kapazität dieses Streckenabschnitts von 70.000 auf 100.000 Kfz-Fahrten pro Tag erhöht. Damit verfügt die A 33 auch künftig über eine leistungsfähige Anbindung an die A 1 als großräumig bedeutsame Verbindung zwischen den Seehäfen im Norden und dem Ruhrgebiet im Südwesten. Eine Entlastung dieser Verbindung durch die A33-Nord erübrigt sich also.³

Hinsichtlich der voraussichtlichen Gesamtbelastung der A33-Nord weicht die Verkehrsuntersuchung mit 35.000 Kfz/24h beträchtlich von der BVWP-Prognose ab, die sich auf 21.000 Kfz/24h beläuft.⁴ Die Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) und die Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) der A33-Nord beziehen sich auf die BVWP-Prognose.⁵ In der Verkehrsuntersuchung wurde für beide

¹ Zur völlig überlasteten Landesstraße 87 in Belm und die fehlende Bereitschaft zur Lösung des Problems vgl. „Stau, Unfallgefahr und Straßenschäden“, Neue Osnabrücker Zeitung, 16. November 2022.

² IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Neubau der A 33 von der A 1 (nördlich Osnabrück) bis zur A 33 / B 51 (OU Belm) - Verkehrsuntersuchung, Erläuterungsbericht, Wallenhorst 2015; IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Neubau der A 33 ... - Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2018, Wallenhorst 2019.

³ Vgl. Deiters, J.: Ausbau der A30 in Osnabrück muss Priorität haben. Die Nds. Landesb. f. Straßenbau u. Verkehr zieht falsche Schlüsse aus der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A33-Nord. www.geographie.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/staff/publications/deiters/gutachten_stellungnahmen_vortraege/Deiters_Prioritaet-A30-Ausbau_2020-10.pdf

⁴ Vgl. Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf BVWP 2030 – Projekt A33-G10-NI.

⁵ Es ist daher nicht sachgerecht, der Planung der A33-Nord die Prognosen der Verkehrsuntersuchung zugrunde zu legen, zur Rechtfertigung der Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes aber auf das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse zu verweisen (vgl. Erläuterung zum Feststellungsentswurf vom 15.06.2020, S. 14).

Planfälle, A30-Ausbau ohne und mit A33-Nord, der überregionale Durchgangsverkehr gesondert ermittelt, wohl um damit den Stellenwert der A33-Nord für den Fernverkehr zu dokumentieren. Ohne A33-Nord sind demnach 11.900 Fahrzeuge, mit A33-Nord 16.000 Fahrzeuge/Tag auf der A 33 südlich des AK Osnabrück-Süd im Fernverkehr unterwegs.⁶ Die BVWP-Prognose enthält hierzu keine Angaben.

Nach dem starken Verkehrsrückgang Anfang 2020 müssen die den Straßenprojekten des BVWP 2030 zugrundeliegenden Prognosen dringend revidiert werden. Für manche Projekte des Vordringlichen Bedarfs stellt sich die Frage, ob deren Dringlichkeit überhaupt noch zu rechtfertigen ist. Die geplante Verlängerung der A 33 bis zur A 1 zwischen den Anschlussstellen Bramsche und Wallenhorst geht davon aus, dass die Verkehrsbelastung dieses Streckenschnitts dann 80.000 Kfz/24h beträgt. Doch ist dieser Wert zwischen 2019 und 2021 von 67.000 auf 55.900 Kfz/24h zurückgegangen (vgl. *Tabelle 2*). Selbst unter der Annahme, dass die Verkehrsbelastung dieses Streckenabschnitts bis 2030 wieder den Stand von 2019 erreicht (+20%), würde das Kfz-Aufkommen der A33-Nord mit 17.400 Kfz/Tag⁷ die Mindestauslastung der geplanten Autobahn nicht erfüllen. Das gilt erst recht bei realistischer Einschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung (+10% bis 2030); die Verkehrsbelastung der A 1 zwischen Bramsche und Wallenhorst betrüge dann 61.500 und die der A33-Nord 16.000 Kfz/Tag. Nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) liegt die Kapazität einer vierstreifigen Autobahn (RQ 31) zwischen 20.000 und 70.000 Fahrzeugen pro Tag.⁸

Trotz der starken Abweichungen im Gesamtergebnis beider Prognosen gibt es Übereinstimmungen hinsichtlich struktureller Merkmale des Verkehrs. Nach der Verkehrsuntersuchung entfallen 43% auf den überregionalen Durchgangsverkehr; es überwiegen also Fahrten im Binnenverkehr sowie im Quell- und Zielverkehr, hauptsächlich zwischen Stadt und Landkreis Osnabrück. Dem entspricht das Ergebnis der BVWP-Prognose insofern, als mehr als die Hälfte des Personenverkehrs „induzierter“, also zusätzlicher Verkehr ist, ausgelöst durch die verbesserte Erreichbarkeit potentieller Ziele im Nahbereich. Als unerwünschte Folgewirkungen des Fernstraßenbaus gingen solche Effekte früher als negativer Nutzen in die Bewertung ein. Im Fall der A33-Nord mindern erhöhte Abgasbelastungen, vor allem CO₂-Emissionen (+7.340 t/a), den Gesamtnutzen des Vorhabens um nicht einmal 10%. Das Klimaschutzgesetz von 2019, geändert 2021, fordert Klimaneutralität für alle Investitionsvorhaben des Bundes. Straßenprojekte des BVWP 2030, die diese Anforderung nicht erfüllen, gehören also dringend auf den Prüfstand.

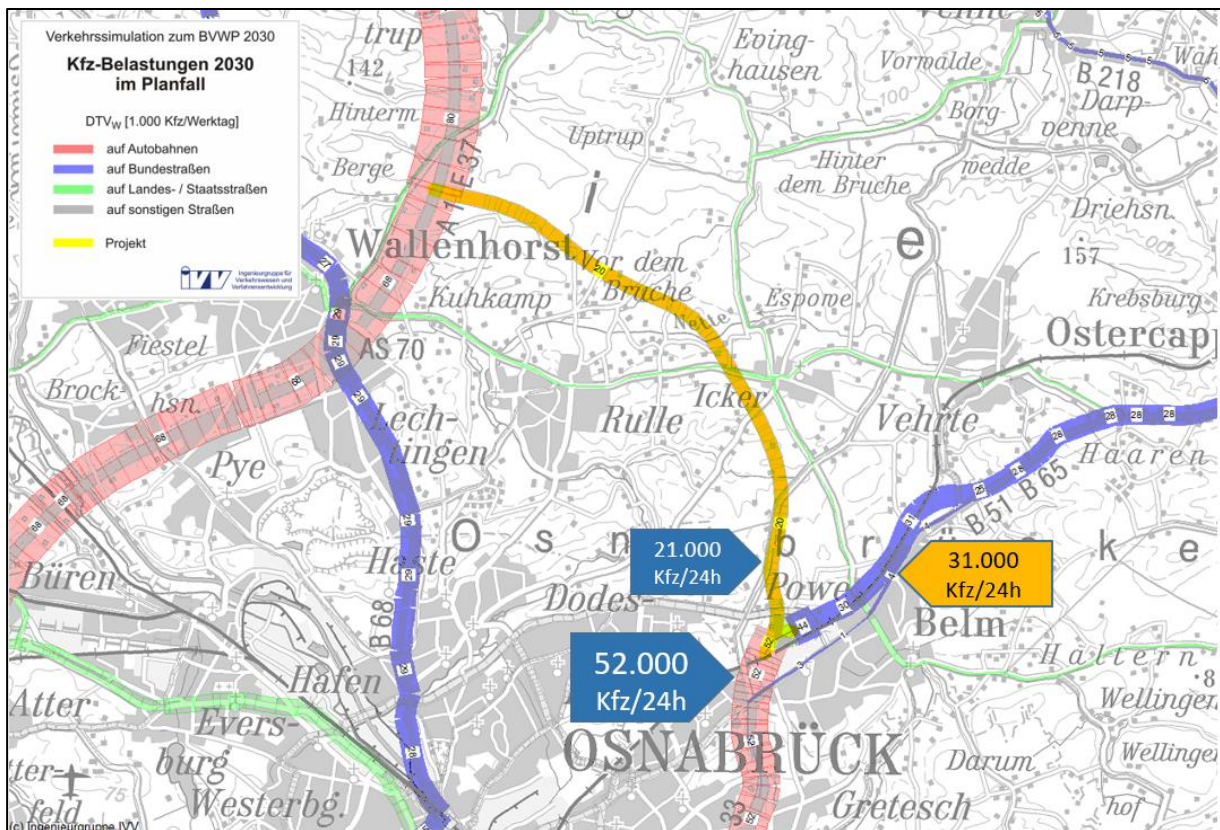
Abweichend vom allgemeinen Rückgang des Straßenfernverkehrs im Raum Osnabrück seit 2019 hat das Verkehrsaufkommen der A 33 auf einzelnen Streckenabschnitten deutlich zugenommen. Nach Schließung der Lücke zwischen Bielefeld und Borgholzhausen wurden bis zu 10.000 Kfz-Fahrten pro Tag von der Bundesstraße 68 auf die Autobahn verlagert. Am Ende der A 33 hatte der Neubau der Bundesstraße 51 (OU Belm) das Verkehrsaufkommen in nur zwei Jahren um mehr als 10% erhöht. Es handelt sich vermutlich um die Verlagerung von Quell- und Zielverkehr zwischen der Stadt Osnabrück und dem nordöstlichen Einzugsbereich. Am bisherigen Endpunkt der A 33 werden nach der BVWP-Prognose im Bezugsfall (ohne A33-Nord) 45.000 Kfz/24h und im Planfall 52.000 Kfz/24h erwartet. Davon entfallen 31.000 Kfz/24h auf die Bundesstraße 51 und 21.000 Kfz/24h auf die A33-Nord (vgl. *Abbildung 3*).

⁶ Das sind Kfz-Fahrten, deren Quelle und Ziel außerhalb des Landkreises Osnabrück liegen. Zu den Daten vgl. Verkehrsuntersuchung. Fortschreibung 2018. Wallenhorst 2019, Anlagen.

⁷ Nach der Prognose beträgt der Anteil der A 33 am Verkehrsaufkommen der A 1 $21.000 / 80.000 \times 100 = 26\%$; auf das künftige Verkehrsaufkommen der A 1 bezogen ergibt sich $67.000 \times 0,26 = 17.400$ Kfz/24h

⁸ Hiervon abweichend wird die Verkehrsstärke beim Regelquerschnitt 31 auch mit 18.000 bis 68.000 Kfz/24h angegeben. Für die A33-Nord ist RQ 28 (bis 30.000 Kfz/24h) vorgesehen, der im Unterschied zu RQ 31 bei Bauarbeiten keine Umlegung des Richtungsverkehrs von zwei auf eine Richtungsfahrbahn zulässt.

Abbildung 3: Planung A33-Nord – voraussichtliche Kfz-Belastungen 2030



Quelle: Projektinformationssystem (PRINS) Entwurf BVWP 2030 – Projekt A33-G10-NI

Die Differenz zwischen Plan- und Bezugsfall (7.000 Kfz/24h) entspricht in etwa dem zu erwartenden Umfang des überregionalen Durchgangsverkehrs der A 33, der künftig statt über die A 30 und das Lotter Kreuz direkt zur A 1 fließen soll. Am Ende der A 33 (bisher AS Schinkel) wurden 2021 pro Tag 28.600 Fahrzeuge und auf der anschließenden B 51neu 24.400 Fahrzeuge gezählt (vgl. Tabelle 2). Rein rechnerisch verbleiben 4.200 Kfz-Fahrten/Tag für die Verlängerung der A 33, doch gehören die seit 2019 auf die B 51 verlagerten 4.000 bis 5.000 Kfz-Fahrten pro Tag im Stadt-Umland-Bereich wie auch die Auf- und Abfahrten an der geplanten Anschlussstelle Icker (7.000 Kfz/Tag) zum Potential der A33-Nord.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als bisheriger Vorhabenträger hält die Entlastung der Landesstraßen 87 und 109 sowie der Ortsdurchfahrten von Icker, Rulle und Venne durch den Weiterbau der A 33 für dringend geboten und begründet dies mit der Notwendigkeit zur „Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Erreichbarkeit im *derzeit peripheren Raum (!)* nordöstlich von Osnabrück“. Sie beruft sich dabei auf die gesamtwirtschaftliche Bewertung, die 2016 zur Einstufung des Vorhabens in den „vordringlichen Bedarf“ geführt hatte, und die raumordnerische und städtebauliche Beurteilung des Gesamtprojekts, die es gar nicht gibt.⁹

Seit Aufnahme des Vorhabens in den BVWP 2030 haben sich die Investitionskosten mehr als verdoppelt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sank von 3,8 auf unter 2,0. Die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit fand bei Aufstellung des BVWP kaum Beachtung. Die Trasse der A33-Nord

⁹ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Neubau der Bundesautobahn A 33 von der A 1 (nördlich Osnabrück) bis zur A 33/B 51n (OU Belm) – Feststellungsentwurf, Erläuterungsbericht, Osnabrück 15.06.2020, S. 14. Hervorhebung im Zitat von mir. Vgl. hierzu Projektinformationssystem BVWP 2030, Projekt A33-G10-NI

durchschneidet ein FFH-Gebiet als Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000. Zur Planfeststellung ist daher eine Ausnahmegenehmigung durch das Bundesumweltministerium nach Zustimmung der EU-Kommission notwendig. Dagegen wurde im laufenden Verfahren bereits Einspruch erhoben. Den dabei geltend gemachten Gründen kommt unter den nunmehr veränderten Rahmenbedingungen noch mehr Gewicht zu. Auch stellt sich die Frage, ob es noch zeitgemäß ist, ein Autobahnprojekt zu realisieren, das für den großräumig bedeutsamen Fernverkehr nicht notwendig ist, durch Verbesserung der Erreichbarkeit aber zum Wachstum des motorisierten Individualverkehrs auf regionaler Ebene beiträgt.

4. Engpassbeseitigung A 30 - intelligente Verkehrsbeeinflussung statt bauliche Erweiterung

Als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung (VB-E) besitzt der Ausbau der Autobahn 30 unter den BVWP-Projekten im Raum Osnabrück höchste Priorität.¹⁰ Für die Überlastung dieses Streckenabschnitts ist jedoch nicht der Fernverkehr, sondern der Stadt- und Regionalverkehr verantwortlich, der diesen überlagert und mehr als 50% des Gesamtverkehrs ausmacht. Ein Szenario, wonach die Verkehrsbelastung der A 30 bis 2030 wieder den Stand von 2019 erreicht (über 80.000 Kfz/24h), wäre nicht unrealistisch, aber vermeidbar, wenn das Verkehrsaufkommen im Interesse des Klimaschutzes auf dem gegenwärtigen Stand (max. 71.000 Kfz/24h) gehalten wird. Dazu wären flankierende Maßnahmen der kommunalen Verkehrspolitik zur Begrenzung des Pkw-Verkehrs sowohl innerhalb Osnabrücks als auch zwischen Stadt und Umland notwendig. Ohne entsprechende Maßnahmen würde das Verkehrsaufkommen der A 30 im Süden von Osnabrück bis 2030 vermutlich wieder auf das Niveau vor der Corona-Pandemie (über 80.000 Kfz/24h) ansteigen.

Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt Ende 2020 durch die Bezirksregierung Münster wird der geplante Ausbau der A 30 noch viele Jahre in Anspruch nehmen. Soweit die Pläne bisher erkennen lassen, ist mit schwerwiegenden Eingriffen in die Siedlungs- und Landschaftsstruktur entlang der Trasse zu rechnen. Die Auswirkungen der jahrelangen Bauarbeiten auf die Lebens- und Erwerbsbedingungen der Betroffenen beiderseits der Autobahn wären kaum abschätzbar. Nach Abschluss der Bauarbeiten wäre zu befürchten, dass die auf sechs Fahrstreifen erweiterte Autobahn noch mehr Verkehr als zuvor anzieht.

Um dem zu entgehen, sollte der häufigen Staubildung auf der A 30 mit anderen Mitteln begegnet werden. Als Alternative zur baulichen Erweiterung hochbelasteter Autobahnabschnitte haben sich *Verkehrsbeeinflussungsanlagen* bewährt. Schilderbrücken mit wechselnden Verkehrszeichen sorgen dabei für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit und Stabilisierung des Verkehrsflusses. Anlagen zur Zuflussregelung an Anschlussstellen dosieren bei hohem Verkehrsaufkommen den Zustrom weiterer Fahrzeuge, und die temporäre Freigabe des Seitenstreifens trägt dazu bei, die Leistungsfähigkeit des betreffenden Streckenabschnitts zu erhöhen. Je nach örtlichen Gegebenheiten kann mit Hilfe solcher Maßnahmen die Kapazität einer Autobahn in Spitzenzeiten um 20 bis 30% erhöht werden.

5. Fazit

Der Ausbruch der Corona-Pandemie im März 2020 hat das Kfz-Aufkommen auf Bundesfernstraßen schlagartig absinken lassen. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 lassen erkennen, dass die weitere Entwicklung anders als bisher erwartet verläuft. Das hat für die Straßenprojekte des BVWP 2030 weitreichende Konsequenzen, da die den Neu- und Ausbauplänen jeweils zugrundeliegenden Prognosen angepasst werden müssen. Für die Projekte des BVWP 2030 im Raum Osnabrück folgt daraus:

¹⁰ Vgl. Deiters, J.: Ausbau der A30 in Osnabrück muss Priorität haben ... 2020 – siehe Fußnote 3

Projekt A33-Nord

Ist das Projekt zur Verlängerung der A 33 bis zur A 1 zwischen Bramsche und Wallenhorst bisher vor allem wegen der Beeinträchtigung von FFH-Schutzgebieten des Natura-2000-Netzes umstritten, so zeigt sich jetzt, dass es auch in verkehrlicher Hinsicht nicht mehr zu rechtfertigen ist. Dem Vorhaben fehlt die für eine Autobahn notwendige Verkehrsnachfrage. Nach dem massiven Verkehrsrückgang auf den Bundesfernstraßen zu Beginn der Corona-Pandemie besteht im Raum Osnabrück keine Notwendigkeit, für den Fernverkehr zwischen Bremen und NW-Niedersachsen einerseits sowie Ostwestfalen und Nordhessen andererseits weitere Kapazitäten im Fernstraßennetz zu schaffen. Vielmehr würde das Projekt unerwünschte Wachstumseffekte beim Regionalverkehr auslösen.

Projekt Ausbau der A30

Der Verkehrsrückgang 2020 hat das Problem temporärer Überlastung der A 30 zwischen den Kreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd entschärft. Dennoch besteht Handlungsbedarf. Da für die hohe Stauwahrscheinlichkeit auf diesem Streckenabschnitt nicht primär der Fernverkehr, sondern hauptsächlich der Regionalverkehr zwischen Stadt und Umland verantwortlich ist, sollte die Lösung des Problems dort ansetzen. Statt des geplanten Ausbaus mit schwerwiegenden Eingriffen in die Siedlungs- und Landschaftsstruktur sollte die Ausstattung dieses Streckenabschnitts mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betracht gezogen werden. Besondere Wirksamkeit wäre dabei von der ampelgesteuerten Zuflussregelung an stark frequentierten Anschlussstellen zu erwarten.

Osnabrück, im Dezember 2022