

Jürgen Deiters:

## **Entwicklung des Straßenfernverkehrs im Raum Osnabrück nach 2020 und die Zukunft des BVWP-Projekts „A 33-Nord“**

### *Kurzfassung*

Der Beitrag geht der Frage nach, welche Konsequenzen sich aus dem Corona-bedingten Verkehrsrückgang für die Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Raum Osnabrück ergeben. Ausgangspunkt sind die Ergebnisse der bundesweiten Verkehrszählungen (zuletzt 2021), ergänzt um die an automatischen Zählstellen der Bundesfernstraßen erhobenen Daten. Im ersten Jahr der Corona-Pandemie ging das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn 1 bei Osnabrück um mehr als 20% und auf der Autobahn 30 im Süden von Osnabrück um bis zu 12% zurück.

Nur auf der Autobahn 33 nahm das Verkehrsaufkommen in dieser Zeit zu. So kam es nach dem Lückenschluss zwischen Bielefeld und Borgholzhausen 2019 zur Verlagerung von rund 10.000 Kfz-Fahrten/Tag von der Bundesstraße 68 auf die Autobahn. Des Weiteren hatte die Ende 2019 fertiggestellte B 51neu (OU Belm) zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf der A 33 östlich Osnabrück geführt. Beide Entwicklungen vollzogen sich unabhängig voneinander. Die vom Lückenschluss A 33-Süd erwartete generelle Zunahme des überregionalen Durchgangsverkehrs zwischen Bielefeld und Osnabrück blieb allerdings aus.

Vielmehr zeichnet sich ab, dass der überregionale Durchgangsverkehr zwischen der A 44 im Süden und der A 1 im Norden, der zur Entlastung der A 30 und des Lotter Kreuzes künftig über die A 33-Nord fließen soll, mit 15.000 Kfz/Tag deutlich überschätzt wird. Den Prognosen zufolge würde nämlich ein beträchtlicher Teil dieses Verkehrs die A 1 weiterhin über die A 30 erreichen, während die A 33-Nord hauptsächlich für Fahrten zwischen der A 30 Richtung Hannover und der A 1 Richtung Bremen genutzt würde – zur Umgehung des Lotter Kreuzes. Die offizielle Begründung für die Notwendigkeit der A 33-Nord, eine Lücke in der großräumig bedeutsamen Verkehrsachse A 33/A 1 zu schließen, wird damit in Frage gestellt.

Ist das Projekt zur Verlängerung der A 33 bis zur A 1 nördlich Osnabrück bisher vor allem wegen der Durchschneidung eines FFH-Schutzgebietes von europäischem Rang umstritten, zeigt die Analyse erneut, dass das Vorhaben auch in verkehrlicher Hinsicht nicht zu rechtfertigen ist. Es ist ein gravierendes Versäumnis, den geplanten Ausbau der A 30 südlich Osnabrück nicht systematisch als Alternative zur A 33-Nord geprüft zu haben. Zusammen mit der künftig auf 6 Fahrstreifen ausgebauten A 1 stellt die A 30 zwischen den Autobahnkreuzen Osnabrück-Süd und Lotte/Osnabrück weiterhin eine leistungsfähige Verbindung für den großräumigen Nord-Süd-Verkehr dar.

Als Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E) besitzt der geplante Ausbau der A 30 zwischen den beiden Autobahnkreuzen eine hohe Priorität. Zwar hat der Verkehrsrückgang 2020 das Problem zeitweiliger Überlastung entschärft, doch besteht weiterhin Handlungsbedarf. Da für die häufigen Staus auf diesem Streckenabschnitt nicht primär der Fernverkehr, sondern der Nahverkehr zwischen Stadt und Umland verantwortlich ist, sollte die Lösung des Problems dort ansetzen. Statt die Planung für den 6-streifigen Ausbau voranzutreiben, sollte die Kapazität dieses Streckenabschnitts kurzfristig mit Maßnahmen und Anlagen zur automatischen Verkehrsbeeinflussung erhöht werden. Als besonders wirksam hat sich dabei die temporäre Seitenstreifenfreigabe erwiesen.