

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

von Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück)

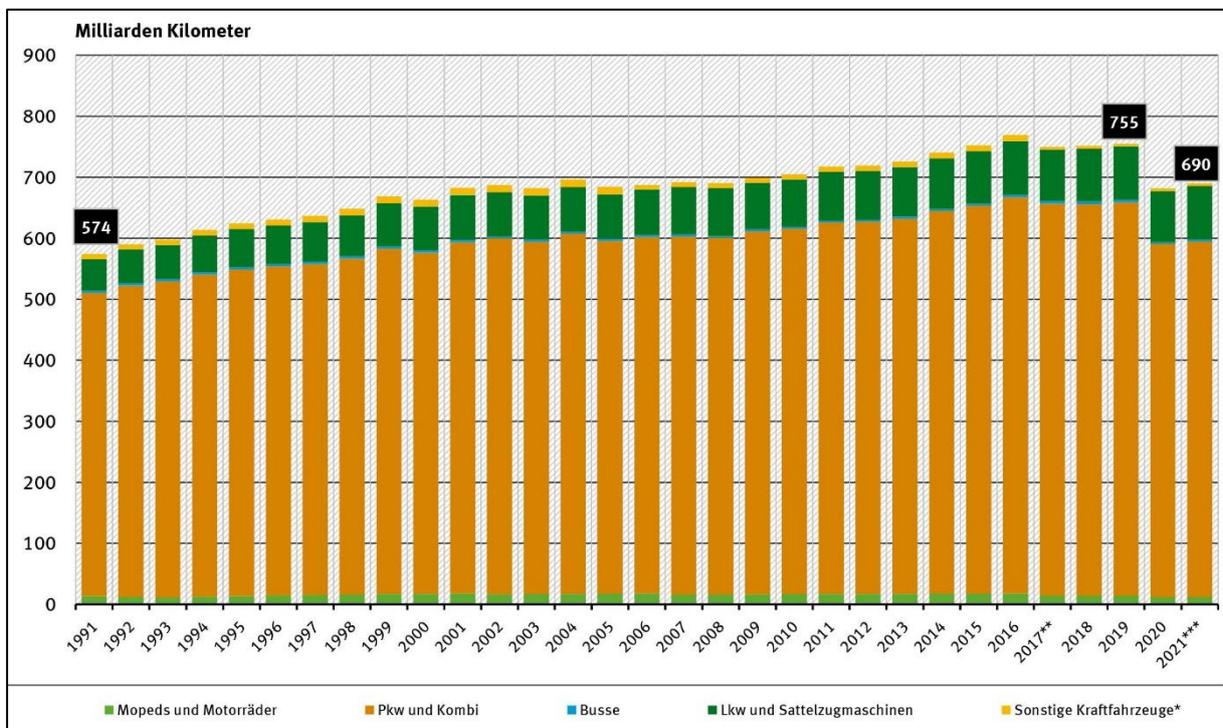
Vorbemerkung

Unter dem Titel „Zeitenwende auch im Straßenfernverkehr?“ geht der Verfasser seit 2022 der Frage nach, welche Konsequenzen sich aus dem Corona-bedingten Verkehrsrückgang für die Projekte des BVWP 2030 im Raum Osnabrück ergeben. Anhand neuerer Daten wurde der Beitrag dann mehrfach aktualisiert. Die an den automatischen Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen für 2022 erhobenen Daten erlauben nun eine erste Abschätzung der weiteren Entwicklung bis 2030. Trotz deutlicher Verkehrszuwächse auf der Autobahn 33 während der Corona-Pandemie erscheinen die Ausgangsbedingungen und Perspektiven für den sog. Lückenschluss A 33-Nord fragwürdiger denn je.

1. Straßenfernverkehr in der Corona-Pandemie – Ende des Wachstums?

Der Corona-bedingte Einbruch der Verkehrsnachfrage im Straßenverkehr 2020 hat dem Wachstum der letzten Jahrzehnte ein jähes Ende bereitet. Die Fahrleistung aller Kraftfahrzeuge ging um fast 10% zurück (vgl. *Abbildung 1*). Das Umweltbundesamt sieht darin aber keine Trendwende; im Vergleich zu den Vorjahren seien die Pandemiejahre 2020 und 2021 als Ausnahme zu betrachten. Wohl aber müssen die Verkehrsprognosen für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 nach unten korrigiert werden. Einer aktuellen Studie zufolge lag das Verkehrsaufkommen auf den Fernstraßen auch im Jahr 2023 noch um etwa 7% unter dem Niveau von 2019.¹

Abbildung 1: Gesamtfahrleistungen im Straßenverkehr nach Kraftfahrzeugarten



Quelle: Umweltbundesamt 2024, Verkehr in Zahlen 2022/2023 und ältere Ausgaben

¹ Agora Verkehrswende: Vorboten der Mobilitätswende? Analyse des Personenverkehrs in Deutschland vor, während und nach der Coronapandemie (2019-2023). Berlin, 08.07.2024, S. 7

Tabelle 1 zeigt die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen in Deutschland seit 2000. Auf den Autobahnen nahm das Verkehrsaufkommen seit 2010 um 14% und die Jahresfahrleistung sogar um 17% zu. 2020, dem ersten Jahr der Corona-Pandemie, gingen beide Kenngrößen auf den Stand von 2005 bzw. der 1990er Jahre zurück. Zwei Jahre später entspricht die Verkehrsbelastung der Autobahnen dem Stand von 2010, dem Basisjahr der Prognosen für den Bundesverkehrswegeplan 2030. Für zahlreiche Straßenprojekte des BVWP stellt sich damit die Frage, ob die zur Begründung des geplanten Aus- oder Neubaus angeführten Verkehrsmengen überhaupt noch zu erwarten sind – so auch bei den beiden Projekten im Raum Osnabrück, dem geplanten Neubau der A 33-Nord zwischen Belm und der A 1 bei Bramsche und dem 6-streifigen Ausbau der A 30 südlich Osnabrück.

Tabelle 1: Netzlänge, durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke und Jahresfahrleistung auf den Bundesfernstraßen 2000 bis 2022

Jahr	Autobahnen			Bundesstraßen		
	Netzlänge km	DTV Kfz/24h	JFL Mrd.Kfz-km	Netzlänge km	DTV Kfz/24h	JFL Mrd.Kfz-km
2000	11.614	47.800	203,4	31.879	9.270	108,2
2005	12.269	47.600	213,3	32.117	9.210	107,9
2010	12.816	46.300	216,8	31.701	9.320	107,9
2015	12.971	50.200	237,6	31.139	9.450	107,4
2019	13.162	52.600	252,8	30.638	9.780	109,4
2020	13.188	44.300	213,9	30.651	8.600	96,4
2021	13.174	46.000	221,0	30.660	8.670	97,0
2022*	13.164	49.400	237,2	30655	9.190	102,8

Quelle: BMDV (Hrsg.): *Verkehr in Zahlen 2023/2024*, S. 107 *vorläufige Werte

2. Straßenfernverkehr im Raum Osnabrück – unterschiedliche Tendenzen

Alle fünf Jahre führt die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Straßenverkehrszählung durch. Die für 2020 turnusmäßig vorgesehene Zählung wurde wegen der Corona-Pandemie auf 2021 verschoben. Für Niedersachsen werden die Ergebnisse dieser Verkehrszählungen zusammen mit den für die Landesstraßen erhobenen Daten in Form von Verkehrsmengenkarten im Maßstab 1:250.000 durch die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr veröffentlicht, zuletzt für 2021. Um die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Straßenfernverkehr zu erfassen, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen die Daten 2015 anhand der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019 hochgerechnet. Für ausgewählte Abschnitte der Autobahnen und Bundesstraßen im Raum Osnabrück sind die Verkehrsbelastungen und deren Veränderungen *Tabelle 2* zu entnehmen.

Im Raum Osnabrück folgt die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen zu Beginn der Corona-Pandemie weitgehend dem allgemeinen Trend. Nur auf der **Autobahn 33** nahm das Kfz-Aufkommen seit 2019 in zwei Fällen deutlich zu. Zum einen kam es nach dem Lückenschluss A33-Süd zwischen Bielefeld und Borgholzhausen 2019 zur Verlagerung von bis zu 10.000 Kfz-Fahrten/Tag von der Bundesstraße 68 auf die Autobahn. Zum anderen hat der 4-streifige Neubau der Bundesstraße 51, der am

Tabelle 2: Entwicklung der Verkehrsbelastung ausgewählter Abschnitte der Autobahnen und Bundesstraßen im Raum Osnabrück 2005 bis 2021 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 Osnabrück-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
AS Harderbg. – AS Borgl./Kl.Oesede	25.000	26.200	29.100	31.900	35.500
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 – Ostercappeln	15.800	15.700	16.000	15.700	18.700
B 68					
AS Wallenhorst – Bramsche-Süd	22.700	23.100	25.800	27.700	24.400
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 Osnabrück-Widukindland – AS Belm-Mitte (B 51 neu)

Die grau unterlegten Streckenabschnitte verfügen über automatische Dauerzählstellen.

Ende der A 33 fließend in diese übergeht, zu einer erheblichen Verkehrszunahme auch auf der A 33 bis zur Anschlussstelle Osnabrück-Fledder geführt. Beide Entwicklungen vollzogen sich unabhängig voneinander, was sich u.a. daran zeigt, dass der Verkehr nördlich des Autobahnkreuzes Osnabrück-Süd im gleichen Zeitraum abnahm.

Auf der **Autobahn 1** ging das Verkehrsaufkommen zwischen 2019 und 2021 nördlich des BAB-Kreuzes Lotte/Osnabrück um mehr als 10%, zwischen den Anschlussstellen Osnabrück-Hafen und Osnabrück-Nord sogar um 25% zurück, offenbar verstärkt durch Umleitungen bei Bauarbeiten. Auch die vom allgemeinen Trend abweichende Verkehrszunahme südlich des Lotter Kreuzes steht vermutlich 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 Anschlussstellen OS-Nord und Bramsche zu, wo die A 33-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 den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd gekommen, während das Kfz-Aufkommen auf den stadtnahen Abschnitten mit durchschnittlich 7% deutlich geringer abnahm. Hier dominieren nach wie vor Kfz-Fahrten innerhalb Osnabrücks 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.

Auf die vom allgemeinen Trend abweichende Verkehrsentwicklung auf der **Bundesstraße 51** wurde bereits hingewiesen. Doch hat die gute Anbindung der Landesstraßen 87 und 109 an die neue B 51 für die vom Pendler- und Lieferverkehr betroffenen Ortschaften im Nordosten von Osnabrück zu massiver Überlastung geführt. War das Kfz-Aufkommen der beiden Landesstraßen bereits 2015 mit 7.300 bzw. 5.600 Kfz/24h hoch, hat der Verkehr bis 2021 nochmals um 20% und mehr zugenommen. Für das Land Niedersachsen besteht daher dringender Handlungsbedarf.

Die wichtigste Verkehrsachse zwischen der Stadt Osnabrück und ihrem nördlichen Umland stellt mit bisher 31.000 Kfz-Fahrten/Tag die **Bundesstraße 68** dar. Auch hier ist das Verkehrsaufkommen nach 2019 deutlich zurückgegangen. Obwohl streckenweise als Kraftfahrstraße ausgebaut, hat die B 68 ihre Funktion als Bundesfernstraße längst verloren – nicht erst durch den Lückenschluss A 33-Süd. Doch soll der niedersächsische Teil der B 68 zwischen Cloppenburg und der A 33 bei GMH-Harderberg erst nach Fertigstellung der A 33-Nord abgestuft werden. Das ist nicht zu rechtfertigen, zumal der Lkw-Durchgangsverkehr in Osnabrück schon mehrfach zu tödlichen Unfällen von Radlern geführt hat.

3. Perspektiven für die Fernstraßenplanung im Raum Osnabrück

Die letzte bundesweite Straßenverkehrszählung fand 2021 statt. Für die Jahre zwischen den Vollerhebungen liefern die automatischen Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen Daten zur Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV), mittlerweile auch für das Jahr 2022. Die für die Autobahnen im Raum Osnabrück relevanten Zählstellen (in *Tabelle 2* grau unterlegt) sind

- Lotte (A 1) – zwischen AK Lotte/Osnabrück und AS Osnabrück-Hafen
- Osnabrück-Hellern (A 30) – zwischen AS OS-Hellern und AS OS-Sutthausen
- Osnabrück-Fledder (A 33) – zwischen AS OS-Lüstringen und AS OS-Fledder
- Mündrup (A 33) – zwischen AS Harderberg und AS Borgloh/Kloster Oesede

Die Prognosewerte 2030 entstammen der Verkehrsuntersuchung der Ingenieurplanung Wallenhorst, Fortschreibung 2018. Für die Zählstellen Lotte (A 1) und Hellern (A 30) gilt Netzfall 0+ (A30-Ausbau), für die Zählstellen Fledder und Mündrup (A 33) Netzfall 1+ (A30-Ausbau + Neubau A33-Nord).

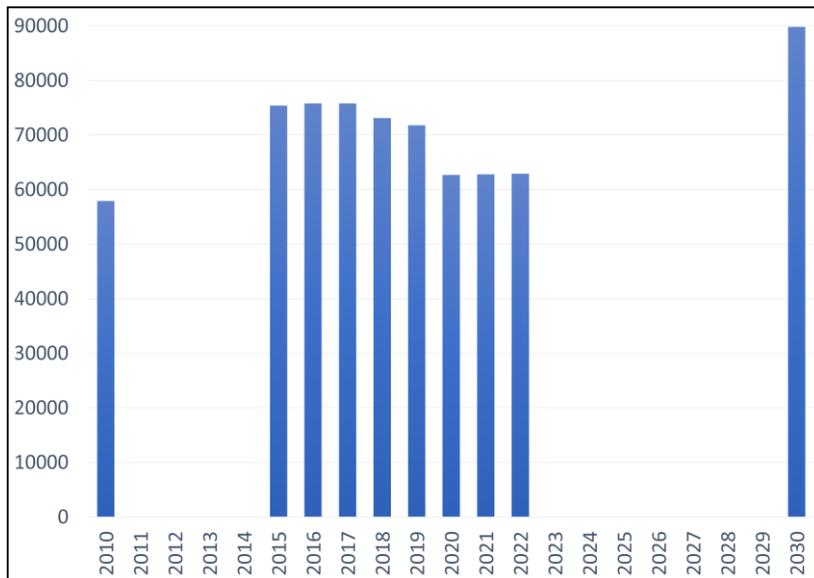


Abbildung 2: Zählstelle Lotte (A 1) – DTV 2010, 2015-2022, Prognose 2030

Für die **Autobahn 1** nördlich des AK Lotte/Osnabrück liegen Zählergebnisse an der automatischen *Zählstelle Lotte* außer für die Jahre einer Vollerhebung (2010, 2015, 2021) nur für die Jahre 2016 bis 2020 und 2022 vor. Dennoch lässt sich daran ablesen, dass die Wachstumsphase bereits 2015 abgeschlossen war und zurzeit wenig dafürspricht, dass nach

Jahren der Stagnation und des Rückgangs der Verkehr künftig so stark zunimmt, dass sich die Prognose für 2030 (89.800 Kfz/24h) erfüllt. Sie gilt für den Fall, dass es nicht zum Neubau der A 33-Nord, wohl aber zur geplanten Erweiterung der A 30 auf sechs Fahrstreifen kommt.

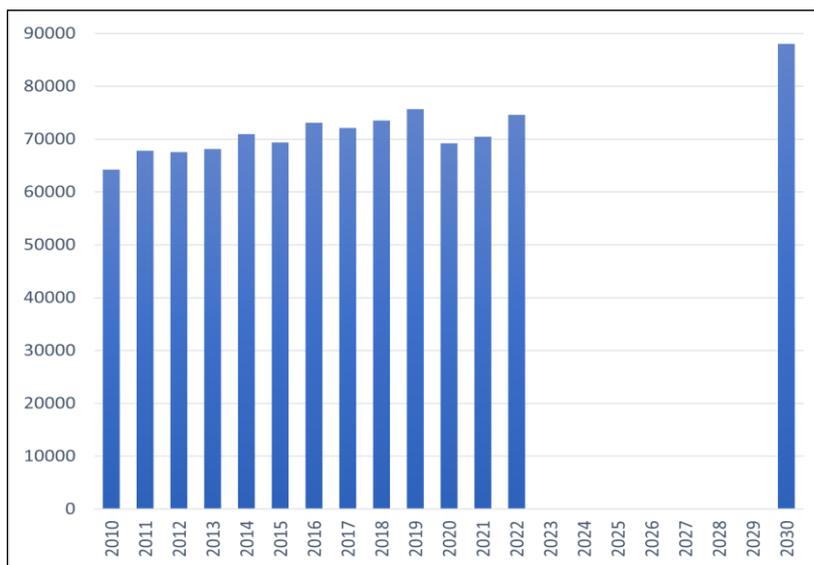


Abbildung 3: Zählstelle Hellern (A 30) – DTV 2010-2022, Prognose 2030

Das künftige Kfz-Aufkommen der **Autobahn 30** zwischen den Autobahnkreuzen Osnabrück-Süd und Lotte/Osnabrück steht damit in engem Zusammenhang. Anders als bei der A 1 bei Lotte hat der Verkehr auf der A 30 bei *Hellern* nach 2020 deutlich zugenommen, hauptsächlich durch Fahrten zwischen Stadt und Umland, auf die 60% des Gesamtverkehrs

entfallen. Dennoch bleibt die weitere Entwicklung hinter der Prognose 2030 (88.000 Kfz/24h) zurück.

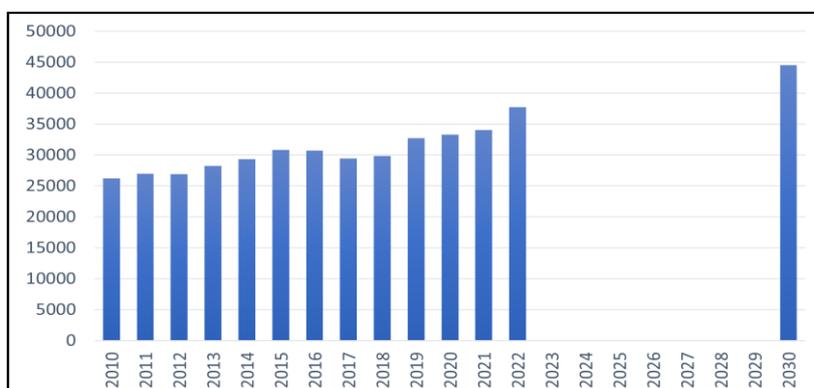


Abbildung 4: Zählstelle Mündrup (A 33) – DTV 2010-2022, Prognose 2030

2019 nahm die Verkehrsbelastung der **Autobahn 33** nach dem Lückenschluss A 33-Süd deutlich zu – an der Zählstelle *Mündrup* um 10%. Doch wird diese Entwicklung nicht bis 2030 anhalten. Dennoch liegt

dem Vorhaben A 33-Nord die Erwartung zugrunde, dass das Verkehrsaufkommen der A 33 südlich des AK Osnabrück-Süd auf 51.300 Kfz/24h ansteigt. Die A 33-Nord würde demnach Neuverkehr aus dem Südkreis im Umfang von rund 7.000 Kfz/24h (+15%) erzeugen.

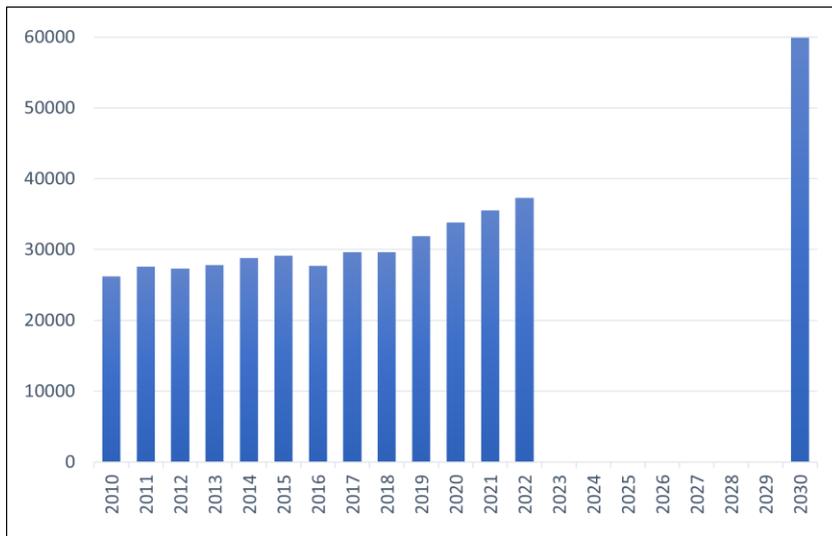


Abbildung 5: Zählstelle Fleder (A 33) – DTV 2010–2022, Prognose 2030 (Netzfall 1+)

Nach Fertigstellung der B 51 neu nahm der Verkehr auch auf der **Autobahn 33** erheblich zu.² Nach Weiterbau der A 33 bis zur A 1 würde der Verkehr auf 59.900 Kfz/24h anwachsen (s. *Abbildung 5*).³ Dort, wo die A 33 zurzeit in die B 51 übergeht, wäre dann mit 52.300 Kfz/24h zu rechnen.⁴ Diese Größenordnung

stimmt überraschend gut mit der Prognose überein, die der A 33-Nord bei Aufstellung des BVWP 2030 zugrunde lag. Danach entfielen an dieser Stelle 21.000 Kfz/24h auf die A 33-Nord und 31.000 Kfz/24h auf die B 51.⁵ Die aktuelle Planung hat dieses Verhältnis jedoch umgekehrt: Die Verkehrsbelastung der A 33-Nord beträgt demnach 35.500 Kfz/24h, die der B 51 lediglich 19.200 Kfz/24h⁶ – obwohl dort bereits 2021 24.400 Kfz/24h gezählt wurden (vgl. *Tabelle 2*). Für den weiteren Ausbau der B 51 bis Ostercappeln geht der BVWP 2030 von 28.000 Kfz/24h aus.⁷

4. „Lückenschluss A 33-Nord“ – das falsche Signal für den Fernverkehr

Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung enthält im Anhang detaillierte Prognosen der Verkehrsströme an allen Anschlussstellen der Autobahnen im Untersuchungsgebiet, so auch für das Autobahnkreuz Osnabrück-Süd.⁸ Da der überregionale Durchgangsverkehr (Fernverkehr) auf der A 33-Nord mit 15.100 Kfz/24h angegeben wird,⁹ müsste die A 30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd mindestens in diesem Umfang entlastet werden. Beim Vergleich der künftigen Verkehrsströme am AK Osnabrück-Süd ohne und mit A 33-Nord zeigt sich ein ganz anderes Bild (vgl. *Tabelle 3*). Ohne A 33-Nord nutzen werktags 9.100 Kfz vom Lotter Kreuz kommend das AK Osnabrück-Süd zur Weiterfahrt in Richtung Bielefeld, in der Gegenrichtung 11.500, zusammen 20.600 Kfz (in der Tabelle blau unterlegt). Mit A 33-Nord sind es in Richtung und Gegenrichtung jeweils 8.500, zusammen 17.000 Kfz (rechter Teil der Tabelle). Die Differenz beträgt 3.600 Kfz/24h. Damit bleibt die Entlastung der A 30 durch den „Lückenschluss A 33-Nord“ weit hinter den Erwartungen zurück.

Die A 30 zwischen den beiden Autobahnkreuzen würde stattdessen hauptsächlich dadurch entlastet, dass 7.800 Kfz/24h in/aus Richtung Hannover (A 2) die A 1 Richtung Bremen künftig nicht über das Lotter Kreuz, sondern über die verlängerte A 33 und das geplante Autobahndreieck nördlich Osnabrück

² Die Bundesstraße 51 verläuft im Stadtgebiet von Osnabrück zwischen den BAB-Anschlussstellen Nahne (A 30) und Widukindland/Belm (A 33) über die Autobahnen. Die in *Abbildung 5* dargestellten Verkehrsmengen sind daher teilweise der B 51 zuzurechnen.

³ Vgl. IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Verkehrsuntersuchung – Fortschreibung 2018, Erläuterungsbericht. Wallenhorst 2019, Anlage 4.1

⁴ Ebd., Tabelle 24

⁵ Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des BVWP 2030, Projekt A33-G10-NI, Abb. 4

⁶ IPW Verkehrsuntersuchung – Fortschreibung 2018, a.a.O., S. 26, Tabelle 16 und 17

⁷ Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des BVWP 2030, Projekt B51-G40-NI, S. 1

⁸ IPW Verkehrsuntersuchung – Fortschreibung 2018, Wallenhorst 2019, Anlagen 3.2.3, Seite 1 u. 5.2.3, Seite 1

⁹ Ebd., S. 29 (Tab. 6).

erreichen (vgl. *Tabelle 3*, hellrot unterlegte Felder). Das stände im Widerspruch zur offiziellen Begründung des Vorhabens, wonach eine *direkte Verbindung* zwischen der A 44 (Ruhrgebiet – Kassel) im Süden und der A 1 (Dortmund – Bremen) im Norden vor allem deshalb notwendig sei, weil „die zunehmenden Verkehrsströme [auf der A 33] nicht verkehrsgerecht durch die A 30 in Richtung A 1 geführt werden“ könnten.¹⁰ Doch zeigt die der Planung zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung, dass ein Großteil des überregionalen Durchgangsverkehrs zwischen Nordhessen/Ostwestfalen und Bremen/Nordwest-Niedersachsen auch künftig über die A 30 zur A 1 (Lotter Kreuz) fließt.

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen A 33 am AK Osnabrück-Süd 2030 – mit und ohne A 33-Nord

Verkehrsaufkommen <i>DTV, Kfz/24h</i>	ohne A 33-Nord		mit A 33-Nord	
	Fahrtrichtung Bielefeld ↓	Fahrtrichtung Diepholz ↑	Fahrtrichtung Bielefeld ↓	Fahrtrichtung Diepholz ↑
nördlich AK Osnabrück-Süd	27.400	26.800	35.100	38.100
Abfahrt in Ri. Amsterdam	-13.400	-11.500*	-13.600	-8.500*
Auffahrt aus Ri. Amsterdam	9.100*	15.300	8.500*	16.000
Abfahrt in Ri. Hannover	-1.900	-1.200	-5.400	-1.200
Auffahrt aus Ri. Hannover	900	1.700	900	6.000
südlich AK Osnabrück-Süd	22.100	22.400	25.600	25.700*

*Anteil Schwerverkehr (SV) ≥ 15% Zur Bedeutung der farbig unterlegten Felder vgl. Text
Quelle: IPW-Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2018, Wallenhorst 2019. Anlagen 3.2.3, S.1 und 5.2.3, S.1 (Umrechnung MSV₅₀ in DTV mit dem Faktor 0,093; s. Erläuterungsbericht, Seite 12).

Stattdessen würde die Entlastung der A 30 zwischen den beiden Autobahnkreuzen hauptsächlich auf verkehrlichen Wirkungen beruhen, die mit der offiziellen Begründung für die A 33-Nord nichts zu tun haben. Das Argument, der sog. Lückenschluss würde die A 33 als Teil einer großräumig bedeutsamen Nord-Süd-Achse stärken, wird damit in Frage gestellt. Die angeblich fehlende Alternative zur A 33-Nord, die zur Rechtfertigung der geplanten Durchschneidung des FFH-Gebietes Fledermauslebensraum Wiehengebirge ins Feld geführt wird,¹¹ erweist sich einmal mehr als Zweckbehauptung.

5. Fazit

Die Corona-Pandemie hat das Wachstum des Straßenfernverkehrs in Deutschland jäh unterbrochen. Auch wenn es im Rückblick keine Trendwende war, setzt sich die Verkehrsentwicklung seitdem auf deutlich niedrigerem Niveau fort. Für zahlreiche Straßenprojekte des BVWP 2030 stellt sich daher die Frage, ob das zur Begründung ihrer Dringlichkeit damals ermittelte Verkehrsaufkommen überhaupt noch zu erwarten ist.

¹⁰ Vgl. PRINS Entwurf BVWP 2030 – Projekt A33-G10-NI, Berlin 2016, S. 2. – Eine Begründung dafür gibt es nicht.

¹¹ Ebd. Feststellungsentwurf, Unterlage 19.3.4.1: Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet DE 3614-334 „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“, Hannover, Juni 2020, insb. Kap. 6: Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, S. 64 ff.

Für den geplanten Ausbau der **Autobahn 30** zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd und gilt das nicht. Zwar hat der Verkehrsrückgang 2020 das Problem temporärer 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. Im Vorgriff auf die bauliche Erweiterung kommt daher die Ausstattung dieses Streckenabschnitts mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betracht. Als besonders wirksam hat sich dabei die temporäre Seitenstreifenfreigabe erwiesen.

Ist das Projekt zur Verlängerung der **Autobahn 33** bis zur Autobahn 1 nördlich Osnabrück bisher vor allem wegen der Beeinträchtigung eines FFH-Schutzgebietes des Natura-2000-Netzes umstritten, so bestätigt sich erneut, dass das Vorhaben auch in verkehrlicher Hinsicht nicht zu rechtfertigen ist. Bei näherer Betrachtung der künftigen Verkehrsströme am AK Osnabrück-Süd zeigt sich, dass der „Lückenschluss A 33-Nord“ nicht primär dem Fernverkehr zwischen Ostwestfalen und Bremen/Nordwest-Niedersachsen dient, sondern hauptsächlich als Abkürzung zwischen der A 30 (Richtung Hannover) und der A 1 (Richtung Bremen) genutzt würde. Mit dem vor wenigen Jahren ausgebauten Lotter Kreuz verfügen jedoch beide Autobahnen über eine leistungsfähige Verknüpfung für solche Verkehre.

Die geplante Verlängerung der A 33 bis zur A 1 nördlich Osnabrück hat mit der **Bundesstraße 68** in diesem Bereich nichts zu tun. Der von der Stadt Osnabrück aus Gründen der Verkehrssicherheit seit Jahren geforderten Abstufung der B 68 zu einer Landesstraße sollte endlich entsprochen werden.

Osnabrück, im Oktober 2024