

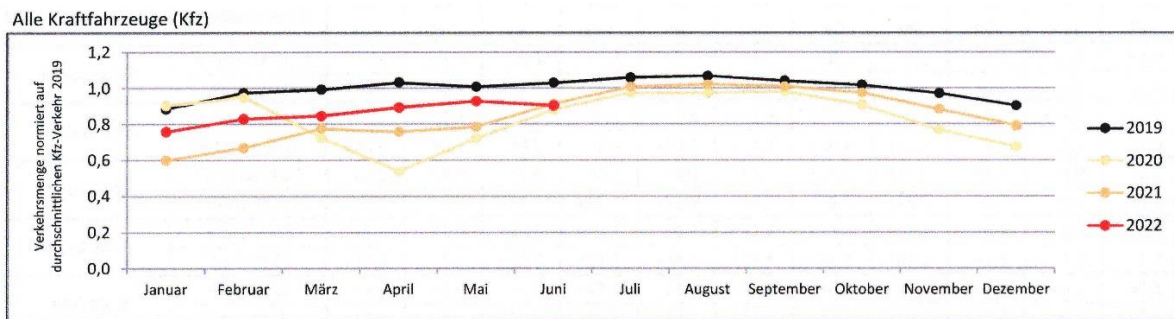
Zeitenwende auch im Straßenfernverkehr?

Veränderte Rahmenbedingungen erfordern Neubewertung des BVWP 2030 für den Raum Osnabrück

Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück)

Hatte die im März 2020 ausgebrochene Corona-Pandemie bereits gravierende Auswirkungen auf Wirtschaft und Beschäftigung, Bildung und Kultur mit der Folge drastischer Rückgänge im Personen- und Güterverkehr, so setzen gegenwärtig hohe Inflation, explodierende Energiepreise und drohende Rezession Wirtschaft und Gesellschaft unter Druck – mit kaum absehbaren Folgen für Mobilität und Verkehr. Das Verkehrsaufkommen auf Bundesautobahnen brach Anfang 2020 regelrecht ein und hat bis heute (Juni 2022) das Ausgangsniveau nicht wieder erreicht (vgl. *Abbildung 1*).

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



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Verkehrsbarometer 2022

Ein Rückblick auf die Verkehrsentwicklung der letzten 20 Jahre zeigt, dass das Kfz-Aufkommen auf Autobahnen erst ab 2010 zugenommen hat, ehe der Einbruch 2020 erfolgte (vgl. *Tabelle 1*). Dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 liegt die Erwartung zugrunde, dass sich das Wachstum der 2010er Jahre bis 2030 fortsetzt. Doch wäre eine Überlastung des Lotter Kreuzes auch dann nicht zu befürchten. Zur Planfeststellung für den ersten Ausbauabschnitt der A 30 geht die Bezirksregierung Münster davon aus, dass das Verkehrsaufkommen nördlich bzw. östlich des Lotter Kreuzes von 2017 bis 2030 nur noch um 2% (auf 76.900 bzw. 68.000 Kfz/24h) zunimmt.

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

Starker Verkehrsrückgang auf Bundesfernstraßen 2020 auch im Raum Osnabrück

Alle fünf Jahre führt die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Straßenverkehrszählung durch, zuletzt 2015. Die für 2020 vorgesehene Zählung wurde wegen der Corona-Pandemie auf 2021 verschoben. Solange deren Ergebnisse nicht vorliegen, kann auf die Daten zurückgegriffen werden, die an den automatischen Zählstellen an Autobahnen und Bundesstraßen erhoben werden (vgl. *Tabelle 2*, rechter Teil). Vergleicht man diese Werte mit den Daten früherer Gesamtzählungen (insb. 2015), zeigt sich das Ausmaß des Verkehrsrückgangs 2020 (blau unterlegt) auch im Raum Osnabrück.

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

Autobahn/Bundesstraße Straßenquerschnitt		2005 ¹	2010 ¹	2015 ¹	2019 ²	2020 ²	2021 ²
A 1	Holdorf	53.824	50.587	63.122		55.126	
	nördlich OS-Nord	58.200	53.300	67.500			
	nördlich OS-Hafen	58.800	58.000	77.400			
	nördlich AK Lotte/OS	63.600	57.900	75.400	71.837	62.717	62.817
	südlich AK Lotte/OS	54.900	56.800	59.300	62.979*	53.625*	55.956*
A 30	westlich AK Lotte/OS	40.800	41.300	53.800	50.231*	44.069*	43.934*
	östlich AK Lotte/OS	50.600	58.800	62.900			
	östlich Hasbergen	57.800	62.400	61.400			
	östlich OS-Hellern	59.800	64.300	69.400	75.699	69.235	70.434
	östlich OS-Sutthausen	62.800	67.300	70.200			
	östlich OS-Nahne	60.800	66.300	74.400			
	östlich AK OS-Süd	42.700	43.600	49.400		36.689*	37.846*
A 33	südlich AK OS-Süd	29.300	28.700	35.100	32.725	33.263	33.955
	nördlich AK OS-Süd	42.800	39.200	42.900			
	nördlich OS-Fledder	28.400	26.200	29.200	31.942	33.771	35.459
	nördl. OS-Lüstringen	21.600	19.900	20.400			
B 51	westlich L 87	18.300	20.100	18.700			
	östlich L 87	15.800	15.700	16.000			
	westlich L 109	15.800	15.700	16.000			
	östlich L 109	15.800	15.700	16.000	15.690	17.452	18.745
B 68	südlich OS-Nord	28.100	29.300	31.100	31.208	26.411	27.044
	nördlich OS-Nahne	20.700					

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen: Manuelle Straßenverkehrszählung 2005, 2010, 2015

² Bundesanstalt für Straßenwesen: Automatische Zählstellen 2019, 2020, 2021 – A1: Lotte, Holdorf, Ladbergen; A30: Ibbenbüren, OS-Hellern, Melle; A33: OS-Fledder, GMH-Handorf; B51: Ostercappeln; B68: Lechtingen.

Mit * versehene Zahlenwerte beziehen sich auf die jeweils nächste automatische Zählstelle.

Auf der Autobahn 1 ging die Verkehrsbelastung 2020 (gegenüber 2015) nahe dem Lotter Kreuz um 17% und im weiteren Verlauf Richtung Norden (Holdorf) bzw. Süden (Ladbergen) um jeweils 13% zurück. Auf der **Autobahn 30** wurden ähnlich hohe Rückgänge nur außerhalb von Osnabrück wie bei Ibbenbüren (-18%) und Melle (-26%) registriert. Zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd nahm der Verkehr 2020 um 9% (Zählstelle Hellern) ab. Auf diesem Abschnitt dominiert der Nahverkehr zwischen Stadt und Umland, auf den 60% des Gesamtverkehrs entfällt. Das folgt aus der Geschichte dieser Autobahn: Sie wurde in den 1960er Jahren als Umgehung von Osnabrück im Zuge der Bundesstraße 65 gebaut – mit einer dichten Folge von Anschlussstellen zur Entlastung der Innenstadt.

Völlig anders stellt sich die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre auf der **Autobahn 33** dar (vgl. *Tabelle 3*). Die an den Zählstellen Fledder und Handorf (südlich des AK Osnabrück-Süd) erhobenen Daten weisen ab 2018 einen stetigen Aufwärtstrend auf. Der allgemeine Verkehrsrückgang 2020 wird offenbar ausgeglichen durch eine anhaltende Zunahme des Verkehrs, vermutlich ausgelöst durch die Fertigstellung der Autobahn zwischen Bielefeld und Borgholzhausen 2019 (Lückenschluss A33-Süd). Der Einfluss der Corona-Pandemie 2020 ist hier nur an den Zählstellen nahe der Städte Bielefeld und Paderborn zu beobachten.

Tabelle 3: Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Autobahn 33 von 2015 bis 2021
Kfz/24h

BASt-Zählstelle*	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
OS-Fledder	29.123	27.683	29.627	29.587	31.942	33.771	35.459
GMH-Handorf	k.A.	30.680	29.392	29.768	32.725	33.263	33.955
BI-Windflöte	37.483	38.630	40.855	48.031	54.203	52.995	54.015
BI-Senne	38.903	41.196	43.651	49.909	54.983	53.033	46.172
Stukenbrock	k.A.	k.A.	k.A.	42.463	43.648	39.986	39.358
Paderborn	41.235	41.297	43.802	45.025	47.126	41.782	41.504

*Automatische Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Darüber hinaus hat sicher auch die direkte Anbindung der A 33 an die Ortsumgehung Belm im Zuge der **Bundesstraße 51** dazu beigetragen, dass das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren gegen den allgemeinen Trend zugenommen hat. Denn auch im weiteren Verlauf der B 51 ist eine deutliche Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen. So nahm das Kfz-Aufkommen an der Zählstelle Ostercappeln in den letzten beiden Jahren um nahezu 20% auf 18.745 Kfz/24h zu. Dies könnte ein Hinweis auf die Dringlichkeit des geplanten Ausbaus der B 51 zwischen Belm und Ostercappeln sein.

Ohne Bedeutung für den Fernverkehr ist die **Bundesstraße 68** nördlich Osnabrück, aber mit bisher 31.000 Kfz-Fahrten pro Tag wichtigste Verkehrsachse zwischen Osnabrück und dem nördlichen Umland. Auch hier ist das Verkehrsaufkommen 2020 deutlich zurückgegangen (um 15%, Zählstelle Lechtingen). Obwohl die B 68 ihre Funktion als Bundesfernstraße längst verloren hat (nicht erst durch den Lückenschluss A33-Süd), hält die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr daran fest, deren Abstufung im Stadtgebiet von Osnabrück erst nach Fertigstellung der A33-Nord zuzulassen. Sie blockiert damit Maßnahmen gegen den Lkw-Durchgangsverkehr und für mehr Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs in der Innenstadt.

Die Verkehrsuntersuchung A33-Nord und die Schlussfolgerungen für die Planung

Gestützt auf die Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst von 2015 sowie die Fortschreibung der Untersuchung von 2018 begründet die Niedersächsische Landesregierung die Notwendigkeit der A33-Nord bekanntlich damit, dass dadurch die Autobahnen 1 und 30 zwischen der AS Osnabrück-Nord und dem AK Osnabrück-Süd einschließlich des Lotter Kreuzes um bis zu 16.000 Kfz/Tag entlastet würden. Doch ist die A 1 bereits auf sechs Fahrstreifen ausgebaut, und der Ausbau der A 30 zwischen den beiden Autobahnkreuzen wird die Kapazität auch dieses Autobahnabschnittes von bisher 70.000 auf 100.000 Kfz/Tag erhöhen. Nach Erneuerung der Brücke 2019 wird demnächst

auch das Lotter Kreuz selbst auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Damit verfügt die A 33 über die erweiterte A 30 und das Lotter Kreuz auch künftig über eine leistungsfähige Anbindung an die A 1 als wichtige Nord-Süd-Achse. Darüber hinaus besteht kein weiterer Bedarf an Bundesfernstraßen im Raum Osnabrück, auch wenn die Verkehrsuntersuchung mit zum Teil stark überhöhten Analyse- und Prognosewerten im Vergleich zur Projektplanung des BVWP 2030 eine andere Schlussfolgerung nahezulegen versucht.¹

Entsprechend vage fasst Manfred Ramm, Geschäftsführer der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zusammen (S. 69): „Ein 6-streifiger Ausbau der A 30 kann die A33-Nord nicht ersetzen, da über die A 30 andere Verkehrsströme abgewickelt werden.“ Welche Verkehrsströme gemeint sind, bleibt offen, ebenso die Frage, ob der Ausbau der A 30 den Bau der A33-Nord entbehrlich macht. Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung habe ergeben (S. 51), dass die A33-Nord zur „Erhöhung der Kapazitätsreserven auf der A 1 und der A 30“ beiträgt und zu „wirksamen Entlastungen im nachgeordneten Straßennetz“ führt. Als weiterer Vorteil der A33-Nord habe sich herausgestellt, dass sie als Bestandteil eines geschlossenen Autobahnringes um Osnabrück bei künftigen Bauarbeiten auf der A 30 als Ausweichstrecke zur Verfügung steht.

„Eine große Umgehungsstraße der Stadt auf Kosten des Bundes“ begrüßte ein prominentes Mitglied des Osnabrücker Stadtrats einst das Vorhaben. Mit den Zielen des BVWP 2030 hat das nichts zu tun. Der drohenden Überlastung der Autobahn 30 im südlichen Stadtgebiet von Osnabrück ist aber nicht durch Weiterbau der A 33 bis zur A 1 nördlich Osnabrück (sog. Lückenschluss A33-Nord), sondern nur durch Ausbau des belasteten Streckenabschnitts selbst zu begegnen – es sei denn, der Kfz-Verkehr nimmt nicht wie bisher erwartet zu.

Autobahnprojekte im Raum Osnabrück in Zeiten des Umbruchs

Nach dem massiven Rückgang des Straßenfernverkehrs zu Beginn der Corona-Pandemie stellt sich in Zeiten großer Ungewissheit über die weitere Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr die Frage, ob die Dringlichkeit mancher Straßenprojekte des BVWP 2030 überhaupt noch mit Verkehrswachstum und drohender Überlastung von Bundesfernstraßen zu begründen ist. Der Verkehrsrückgang auf den Autobahnen war so groß, dass selbst die Annahme, bis 2030 das Ausgangsniveau von 2019 wieder zu erreichen, unrealistisch wäre; das Kfz-Aufkommen müsste in nur neun Jahren um 20% zunehmen. Das würde sogar die Erwartungen bei Aufstellung des BVWP 2030 übertreffen, wonach der Pkw-Verkehr um 5% und der Lkw-Verkehr um 15% gegenüber 2010 zunimmt.

Nach dem Einbruch 2020 hat sich das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen ein Jahr später auf dem tieferen Niveau offenbar stabilisiert. Es spricht zurzeit wenig dafür, dass der Straßenfernverkehr bald wieder auf den früheren Wachstumskurs zurückkehrt. Angesichts von Energiekrise, drohender Rezession und Wohlstandverlust ist vielmehr damit zu rechnen, dass die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren stagniert. Da die letzte bundesweite Straßenverkehrszählung 2021 stattgefunden hat, ist es naheliegend, 2021 als Basisjahr für die vorliegende Untersuchung zu verwenden. Sobald die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2021 vorliegen, kann die folgende Abschätzung auf eine breitere empirische Basis gestellt werden.

¹ Das trifft in besonderer Weise für das jeweilige Endergebnis zu, wonach das Verkehrsaufkommen der A33-Nord der Verkehrsuntersuchung zufolge 35.000 Kfz/24h und nach der BVWP-Prognose 21.000 Kfz/24h beträgt. Diese Diskrepanz konnte bisher nicht aufgeklärt werden. Die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (Aachen), die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums maßgeblich an der Erstellung der Prognosen für den BVWP 2030 beteiligt war, führt die Abweichungen auf Unterschiede der jeweils zugrunde gelegten Rahmenbedingungen sowie den vermutlich anderen Projektzuschnitt zurück. Auch schränkt die unterschiedliche Definition von Fern- bzw. Durchgangsverkehr die Vergleichbarkeit der Ergebnisse ein. Der vorliegenden Analyse liegt – wie auch beim geplanten A30-Ausbau – die IVV-Prognose 2030 zugrunde.

Projekt „Neubau der A33-Nord“

Nach der BVWP-Prognose für das Projekt A33-Nord beträgt das Verkehrsaufkommen am Ende der Autobahn 33 im Bezugsfall (*ohne* A33-Nord) 45.000 Kfz/24h und im Planfall 52.000 Kfz/24h. Davon entfallen 31.000 Kfz/24h auf die B 51 (Ortsumgehung Belm) und 21.000 Kfz/24h auf die A33-Nord. Nur unter der Voraussetzung, dass das Verkehrsaufkommen auf dem nördlichen Abschnitt der A 33 weiterhin so stark zunimmt wie seit 2018 (um jährlich 5,5%), wäre bis 2030 mit 52.000 Kfz/24h zu rechnen. Das ist jedoch völlig unrealistisch. Vielmehr wird der Wachstumsimpuls durch den Lückenschluss A33-Süd bald abklingen. Für das Projekt A33-Nord bedeuten dies, dass bis 2030 nicht mit 21.000 Kfz/24h, sondern mit **höchstens 15.000 Kfz/24h** zu rechnen ist. Das Vorhaben verlöre damit endgültig seinen verkehrlichen Nutzen.

Nachdem sich die voraussichtlichen Investitionskosten der A33-Nord seit 2016 mehr als verdoppelt haben, trägt nun auch der schwindende verkehrliche Nutzen dazu bei, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis weiter abnimmt. Bei Aufstellung des BVWP 2030 betrug es 3,8 und war maßgeblich für die Einstufung des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf. Zugleich wurde die Umweltbetroffenheit des Vorhabens als „hoch“ eingestuft. Denn die Trasse der A33-Nord quert ein FFH-Gebiet als Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000. Voraussetzung für die Planfeststellung wäre eine Ausnahmegenehmigung durch das Bundesumweltministerium nach Beteiligung der EU-Kommission. Dagegen wurde bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren Einspruch erhoben. Den dabei geltend gemachten Gründen kommt unter den neuen Rahmenbedingungen noch mehr Gewicht zu.

Projekt „Ausbau der A 30“

Als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung (VB-E) besitzt der geplante Ausbau der A 30 unter den BVWP-Projekten im Raum Osnabrück höchste Priorität. Die Überlastung dieses Streckenabschnitts wird jedoch nicht vom Fernverkehr, sondern vom Stadt- und Regionalverkehr verursacht, dessen Anteil am Gesamtverkehr mehr als 50% beträgt. Der Corona-bedingte Rückgang des Verkehrs 2020 fiel mit 9% (Zählstelle Hellern) deutlich geringer als sonst auf Autobahnen aus, was vermutlich damit zusammenhängt. Die Annahme, dass das Verkehrsaufkommen bis 2030 wieder den Stand von 2019 erreicht (75.700 Kfz/24h), ist daher nicht unrealistisch. Wünschenswert wäre es jedoch, wenn die Verkehrsbelastung nicht wieder zunimmt, möglichst also auf dem Stand von 2021 (70.400 Kfz/24h) bleibt. Daraus ergibt sich die Bandbreite der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung bis 2030.

Da die Verkehrsbelastung der A 30 weiter östlich um bis zu 10.000 Kfz/24h höher sein wird als in Hellern, kann von einer Bandbreite von **80.000 bis 85.000 Kfz/24h** ausgegangen werden. Die weitere Planung und bauliche Erweiterung der A 30 würde noch viele Jahre in Anspruch nehmen. Soweit bisher absehbar, wäre die bauliche Erweiterung der Autobahn ohne schwerwiegende Eingriffe in die Siedlungs- und Landschaftsstruktur im Süden Osnabrücks nicht zu realisieren. Die Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Stadt- und Regionalverkehr wären kaum abschätzbar. Nach deren Abschluss wäre zu befürchten, dass die auf sechs Fahrstreifen erweiterte Autobahn noch mehr Verkehr als zuvor anzieht.

Um dies zu vermeiden, muss 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.

Zusammenfassung

Die seit 2020 grundlegend veränderten Rahmenbedingungen für die weitere gesamtwirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung haben zum Einbruch des Verkehrsaufkommens auf Autobahnen und Bundesstraßen sowie zur Dämpfung der weiteren Entwicklung des Straßenfernverkehrs geführt. Die den Straßenprojekten des BVWP 2030 zugrundeliegenden Prognosen entsprechen nicht mehr der Realität. Mit hohen und weiter steigenden Verkehrsbelastungen ist die Dringlichkeit mancher Straßenprojekte des BVWP 2030 nicht mehr zu begründen.

Für den Raum Osnabrück bedeutet dies:

Das **Verkehrsaufkommen** auf den Autobahnen 1 und 30 ging zu Beginn der Corona-Pandemie 2020 um rund 20% zurück. Es ist wenig wahrscheinlich, dass die Verkehrsbelastung bis zum Ende dieses Jahrzehnts wieder das Ausgangsniveau von 2019 erreicht. Abweichend davon hat der Verkehr auf der Autobahn 33 in den letzten drei Jahren stetig zugenommen (um jährlich 5%), vermutlich als Folge des Lückenschlusses A33-Süd sowie der direkten Anbindung der A 33 an die Bundesstraße 51 (Umgehung Belm).

Das **Projekt A33-Nord** kann davon nicht profitieren, da das hohe Verkehrswachstum der A 33 nicht bis 2030 anhalten wird. Das Verkehrsaufkommen der A33-Nord wird demnach nicht 21.000, sondern höchstens 15.000 Kfz/24h betragen. Damit verliert die A33-Nord endgültig ihren verkehrlichen Nutzen. Nach mehrfacher Erhöhung der Investitionskosten sinkt das Nutzen-Kosten-Verhältnis damit so stark ab, dass die Einstufung des Vorhabens als „Vordringlicher Bedarf“ nicht mehr zu rechtfertigen ist. Es kommt hinzu, dass die Umweltbetroffenheit der A33-Nord als „hoch“ eingestuft wurde. Die Trasse der A33-Nord quert ein FFH-Gebiet als Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000.

Der **Ausbau der A 30** im Süden von Osnabrück besitzt als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung (VB-E) unter den BVWP-Projekten im Raum Osnabrück höchste Priorität. Bis 2030 ist mit einer Verkehrsbelastung von 80.000 bis 85.000 Kfz/24h zu rechnen. Mehr als die Hälfte davon ist Nahverkehr zwischen Stadt und Umland. Der Ausbau der A 30 auf sechs Fahrstreifen hätte schwerwiegende Eingriffe in die Siedlungs- und Landschaftsstruktur im Süden Osnabrücks zur Folge. Als Alternative zur baulichen Erweiterung hochbelasteter Autobahnabschnitte haben sich Verkehrsbeeinflussungsanlagen bewährt. Dazu gehören Schilderbrücken mit wechselnden Verkehrszeichen, Zuflussregelungsanlagen an Anschlussstellen sowie die temporäre Freigabe des Seitenstreifens. Je nach örtlichen Gegebenheiten erhöhen sie in Spitzenzeiten die Kapazität einer Autobahn um 20 bis 30%.

Osnabrück, Oktober 2022