

Ausbau der A30 in Osnabrück oder Neubau der A33 Nord?

Mögliche Konsequenzen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für die Bundesfernstraßenplanung im Raum Osnabrück

Zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) hat die Niedersächsische Landesregierung den Neubau der Autobahn A33 Nord (sog. Lückenschluss) wie auch den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd als „vordringlichen Bedarf“ angemeldet. Im Fall der A33 Nord würde es sich um eine Fortschreibung des BVWP 2003 handeln. Das Vorhaben zum sechsstreifigen Ausbau der A30, seit 1987 als Alternative zum Neubau der A33 Nord diskutiert, ist neu. Für alle Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2015 muss durch ein einheitliches Bewertungsverfahren aktuell nachgewiesen werden, dass der Gesamtnutzen die Investitionskosten jeweils übersteigt. Das gilt auch für Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden.¹

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen 2030/2013 im bestehenden Fernstraßennetz (Netzfall 0)*
Gesamtverkehr (DTVw in Kfz/24h)

Querschnitt		Analyse 2013	Prognose 2030 (N0)	Differenz	Durchgangsverkehr (%)	
					2013	2030
A 1	nördlich OS-Nord	57.200	68.200	11.000		
	nördlich OS-Hafen	62.000	68.000	6.000	75,3	71,6
	nördlich AK Lotte/OS	69.200	78.400	9.200		
	südlich AK Lotte/OS	57.200	63.200	6.000		
A 30	westlich AK Lotte/OS	47.300	51.300	4.000		
	östlich AK Lotte/OS	67.600	74.000	6.400		
	östlich Hasbergen	69.000	76.100	7.100		
	östlich OS-Hellern	73.600	80.000	6.400	38,3	41,0
	östlich OS-Sutthausen	73.300	80.000	6.700		
	östlich OS-Nahne	71.300	75.700	4.400		
	östlich AK OS-Süd	41.700	42.700	1.000		
A 33	südlich AK OS-Süd	35.800	43.600	7.700		
	nördlich AK OS-Süd	43.900	52.200	8.300	2,5	8,2
	nördlich OS-Fledder	32.900	43.500	10.600		
	nördlich OS-Lüstringen	22.300	35.000	12.700		
B 51	östlich L 87	18.900	21.000	2.100	4,2	8,6
	westlich L 109	15.200	18.800	3.600		
	östlich L 109	18.300	21.400	3.100		
B 68	südlich OS-Nord	32.000	33.100	1.100	0,9	< 1
	nördlich OS-Nahne	21.800	23.900	2.100		
L 87	südlich L 109	7.300	10.500	3.200	2,7	23,8
L 109	westlich L 87	8.000	10.600	2.600	< 1	15,1

* einschl. bis 2030 realisierte Vorhaben, dar. sechsstreifiger Ausbau der A1 und B 51 neu (Ortsumgehung Belm)

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, Kap. 5: Instrumente und Handlungskonzepte ..., S. 51ff., Berlin (Kurzfassung, S. 3)

Für die A33 Nord hatte das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Bedarfsplanprognose für den BVWP 2003 eine gesamtwirtschaftliche Bewertung auf Basis der Verkehrsprognose 2015 durchführen lassen. Bei einem Aufkommen von 30 Tsd. Fahrzeugen pro Tag und einem Investitionsvolumen von 64,6 Mio. € (heute mindestens 87 Mio. €) betrug das Nutzen-Kosten-Verhältnis 4,0.² Die Verkehrsentlastung der A1 und A30 nördlich bzw. östlich des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück wurde mit 8 bzw. 3 Tsd. Fahrzeugen pro Tag vergleichsweise gering eingeschätzt.

Mit der Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst verfügen wir jetzt über aktuelle Daten zur gegenwärtigen (Erhebung 2013) und künftigen (Prognose 2030) Verkehrsbelastung der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen im Raum Osnabrück für verschiedene Szenarien (Netzfälle).³ Diese im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erstellte Untersuchung stützt erwartungsgemäß die vom Land Niedersachsen verfolgte Verkehrspolitik. Doch lassen die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Planungsfall (Ausbau der A30 oder Neubau der A33 Nord) jeweils im Vergleich zum Status quo (Netzfall 0) auch andere Schlussfolgerungen zu.

Tabelle 1 zeigt die zwischen 2013 und 2030 zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastung im bestehenden Netz der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Zum Verständnis der unterschiedlichen Zuwächse ist zu berücksichtigen, dass im Netzfall 0 nicht nur der sechsstreifige Ausbau der A1 und die Ortsumgehung Belm im Zuge der B 51 (s. Anmerkung zu Tab. 1), sondern auch der Lückenschluss A33 Süd (zwischen Borgholzhausen und Bielefeld) sowie der A30 (Nordumgehung Bad Oeynhausen) enthalten sind. Die stärksten Zuwächse beim Nord-Süd-Verkehr im Raum Osnabrück treten auf der A1 nördlich der Anschlussstelle Osnabrück-Nord, auf der A33 (bis zur B 51 neu) und im Zuge der L87/L109 auf. Die dort erwartete sprunghafte Zunahme des Durchgangsverkehrs lässt vermuten, dass es sich dabei um Kfz-Fahrten handelt, die bei entsprechender Kapazität der A30 ihren Weg auch künftig über das Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück nehmen würden.

Im Osnabrücker Stadtrat wird immer wieder beklagt, dass die Bundesstraße 68 zwischen den Autobahnen A1 im Norden und A30 im Süden vom Durchgangsverkehr als Abkürzung unter Umgehung des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück genutzt wird, vor allem vom Schwerlastverkehr. Um diesen künftig weitgehend aus dem Stadtgebiet herauszuhalten, sei die A33 Nord *zur großräumigen Umfahrung der Stadt im Osten*⁴ erforderlich. Doch ergibt sich aus

² Ingenieurgruppe IVV: Bewertung im Verfahren der Bewertungsprognose für Bundesfernstraßen – A 33 zwischen A1 nördlich Osnabrück und Osnabrück/Belm (B 51n), im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Aachen, Nov. 2006.

³ IPW Ingenieurplanung GmbH & Co.KG: Neubau der A 33 von der A 1 (nördlich Osnabrück) bis zur A 33 / B 51 (OU Belm) – Verkehrsuntersuchung. Erläuterungsbericht (69 S.). Wallenhorst, 10.08.2015. – Jens Westerheider (IPW): Verkehrsuntersuchung A33-Nord. Bürgerdialog A33 Nord – Ergebnisse der Verkehrsprognose. Fachinformationsveranstaltung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Osnabrück, 18.11.2014 (Folien zum Vortrag).

⁴ „Das ist eine große Umgehungsstraße auf Kosten des Bundes“, lobte Fritz Brickwedde, Fraktionsvorsitzender der CDU, das Vorhaben (vgl. NOZ vom 7.03.2014). Auch von den Eingriffen in Natur und Umwelt durch die A33 Nord wäre die Stadt Osnabrück nicht betroffen.

den vorliegenden Verkehrsdaten ein ganz anderes Bild: Mit weniger als 1% des Gesamtverkehrs spielt der Durchgangsverkehr auf der B 68 weder gegenwärtig noch künftig eine Rolle (vgl. Tab. 1), und der Anteil des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehr bleibt mit 5,5% in dem für übergeordnete Stadtstraßen üblichen Rahmen.⁵

Die verkehrlichen Auswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd (Netzfall 0+) sind *Tabelle 2* zu entnehmen. Zuwächsen des Verkehrsaufkommens auf der A30 (bis zu 6.500 Kfz-Fahrten/Tag) stehen Entlastungen der A33 nördlich des Autobahnkreuzes Osnabrück-Süd (bis 3.300 Kfz-Fahrten/Tag) sowie auf dem Straßenzug L87/L109 (bis 2.400 Kfz-Fahrten/Tag) gegenüber.

Tabelle 2: Verkehrsbelastungen 2030 – ohne/mit Ausbau der A30 (Netzfall 0/0+)
Gesamtverkehr (DTVw in Kfz/24h)

Querschnitt		ohne Ausbau A30 (N0)	mit Ausbau A30 (N0+)	Zunahme	Abnahme	Durchgangs- verkehr*
A 1	nördlich OS-Nord	68.200	69.600	1.400		
	nördlich OS-Hafen	68.000	70.800	2.800		71,6 %
	nördlich AK Lotte/OS	78.400	81.800	3.400		
	südlich AK Lotte/OS	63.200	63.500	300		
A 30	westlich AK Lotte/OS	51.300	53.100	1.800		
	östlich AK Lotte/OS	74.000	80.500	6.500		
	östlich Hasbergen	76.100	81.300	5.200		
	östlich OS-Hellern*	80.000	86.000	6.000		40,9 %
	östlich OS-Sutthausen	80.000	85.900	5.900		
	östlich OS-Nahne	75.700	80.500	4.800		
	östlich AK OS-Süd	42.700	43.400	700		
A 33	südlich AK OS-Süd	43.600	43.300		300	
	nördlich AK OS-Süd	52.200	50.400		1.800	4,6 %
	nördlich OS-Fledder	43.500	41.400		2.100	
	nördlich OS-Lüstringen	35.000	32.700		3.300	
B 51	östlich L 87	21.000	20.700		300	7,7 %
	westlich L 109	18.800	18.800	-	-	
	östlich L 109	21.400	21.400	-	-	
B 68	südlich OS-Nord	33.100	33.000		100	< 1 %
	nördlich OS-Nahne	23.900	23.100		800	
L 87	südlich L 109	10.500	8.100		2.400	7,4 %
L 109	westlich L 87	10.600	9.200		1.400	5,4 %

* Anteil am Gesamtverkehr, Netzfall 0+

Nach dem Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd auf sechs Fahrstreifen wird bis 2030 mit einer Verkehrsbelastung von 86.000 Kfz-Fahrten pro Tag gerechnet. Damit wird die Kapazität einer vierspurigen Autobahn (bis 70.000 Fahrzeuge/Tag) deutlich überschritten. Für hoch belastete Autobahnstrecken mit hohem Lkw-

⁵ Vgl. IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Neubau der A 33 ... Verkehrsuntersuchung, a.a.O., S. 9 (Tab. 1).

Anteil sehen die „Richtlinien für den Ausbau von Autobahnen“ daher den Ausbau auf sechs Fahrstreifen (Kapazität bis 100.000 Fahrzeuge/ Tag) vor.⁶ Mit dem geplanten Ausbau der A30 würde also dem künftigen Verkehrsbedarf im Raum Osnabrück voll entsprochen.

Die Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst enthält für ausgewählte Querschnitte des Fernstraßennetzes neben den jeweiligen Verkehrsbelastungen (Kfz/24h) auch Angaben darüber, welchen Anteil der überregionale Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr hat. Während auf der Autobahn A1 der Durchgangsverkehr mit über 70% dominiert, beträgt er auf der A30 (östlich der Anschlussstelle Osnabrück-Hellern) lediglich 38% (2013) bzw. 41% (2030).⁷ Die A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd dient also überwiegend dem regionalen Quell- und Zielverkehr, was bei vier Anschlussstellen auf nur 12 km Streckenlänge nicht verwunderlich ist.

Das ist eine Folge der Bundesfernstraßenplanung der Nachkriegszeit, als anstelle einer früher geplanten internationalen Autostraße NL/D ab 1957 zunächst der Ausbau der Bundesstraße 65 zwischen Bad Bentheim und Osnabrück, ab 1961 jedoch der autobahnähnliche Neubau dieses Abschnittes vorgesehen war. Die Neubaustrecke zwischen Lotte und Osnabrück-Süd (Anschluss A33) wurde 1967 für den Verkehr freigegeben – als Bundesstraße 65 zur Südumgehung von Osnabrück. Erst 1975 erhielt der gesamte Streckenzug zwischen Bad Bentheim und Bad Oeynhausen die Bezeichnung „Autobahn 30“. Der Abschnitt zwischen Rheine und Lotte wurde in den 1990er Jahren zur Landesstraße 501, der Abschnitt Lotte – Osnabrück zur Kreisstraße 6 zurückgestuft.⁸

Eine interessante Alternative zum Ausbau überlasteter Autobahnen ist die temporäre Freigabe des Seitenstreifens, mit der die Kapazität des betreffenden Streckenabschnittes um bis zu 25% erhöht werden kann. Kurzfristig umzusetzen ist die Zuflussregelung an Autobahnanschlussstellen durch Ampelanlagen; die Kapazität der Hauptfahrbahn kann dadurch um bis zu 5% zunehmen. Mit diesen und weiteren Maßnahmen der elektronischen Verkehrsbeeinflussung könnte der sonst erforderliche Ausbau der A30 sogar vermieden werden.⁹

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten:

Der geplante Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd auf sechs Fahrstreifen reicht aus, um das bis 2030 zu erwartende Verkehrsaufkommen auch ohne A33 Nord zu bewältigen. Maßnahmen zur kurzfristigen Erhöhung der Leistungsfähigkeit hoch belasteter Autobahnabschnitte wie temporäre Freigabe des Seitenstreifens oder Zuflussregelung an den Anschlussstellen sind geeignet, die Kapazität dieses Streckenabschnittes zu erhöhen und den geplanten Ausbau bis auf weiteres zu vermeiden.

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Köln, Ausgabe 2008.

⁷ Vgl. IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Neubau der A 33 ... – Verkehrsuntersuchung, a.a.O., Tab. 2, 4 und 6.

⁸ Vgl. Geschichte der A30 – Planung und Entwurf. <http://www.autobahn-online.de/a30geschichte.html>; Wikipedia: Bundesstraße 65. https://wikipedia.org/wiki/Bundesstraße_65; Wikipedia: Bundesautobahn 30. https://wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_30

⁹ Vgl. hierzu entsprechende Empfehlungen des ADAC unter www.adac.de/verkehrs-experten

Die Niedersächsische Landesregierung verfolgt für den Raum Osnabrück bekanntlich das Ziel, nicht nur den Neubau der A33 Nord zwischen der B 51 neu (Ortsumgehung Belm) und der A1 nördlich von Wallenhorst, sondern auch den sechsstreifigen Ausbau der A30 als „vordringlichen Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan 2015 einzubringen. Anfang der 2000er Jahre galten für das Land Niedersachsen beide Vorhaben noch als Alternative.¹⁰

Tabelle 3: Verkehrsbelastungen 2030 – ohne/mit Neubau der A33 Nord (Netzfall 0/1)
Gesamtverkehr (DTVw in Kfz/24h)

Querschnitt		ohne A33 Nord (N0)	mit A33 Nord (N1)	Zunahme	Abnahme	Durchgangsverkehr*
A 1	nördlich BAB-Dreieck	68.200	76.700	8.500		
	nördlich OS-Nord		57.800		10.400	
	nördlich OS-Hafen	68.000	57.200		10.800	70,5 %
	nördlich AK Lotte/OS	78.400	66.600		11.800	
	südlich AK Lotte/OS	63.200	63.100		100	
A 30	westlich AK Lotte/OS	51.300	52.400	1.100		
	östlich AK Lotte/OS	74.000	63.800		10.200	
	östlich Hasbergen	76.100	64.000		12.100	
	östlich OS-Hellern	80.000	68.500		11.500	36,1 %
	östlich OS-Sutthausen	80.000	69.200		10.800	
	östlich OS-Nahne	75.700	71.500		4.200	
	östlich AK OS-Süd	42.700	44.300	1.600		
A 33	südlich AK OS-Süd	43.600	48.400	4.800		
	nördlich AK OS-Süd	52.200	67.600	15.400		23,5 %
	nördlich OS-Fledder	43.500	60.300	16.800		
	nördlich OS-Lüstringen	35.000	53.900	18.900		
	nördlich Schinkel/Belm	28.200	48.200	20.000		
	nördlich B 51 neu		35.100	35.100		
	nördlich L 109		32.700	32.700		45,0 %
B 51	östlich L 87	21.000	19.500		1.500	6,2 %
	westlich L 109	18.800	19.500	700		
	östlich L 109	21.400	20.500		900	
B 68	südlich OS-Nord	33.100	30.300		2.800	< 1 %
	nördlich OS-Nahne	23.900	23.200		700	
L 87	südlich L 109	10.500	2.800		7.700	< 1 %
L 109	westlich L 87	10.600	6.100		4.500	< 1 %

* Anteil am Gesamtverkehr, Netzfall 1

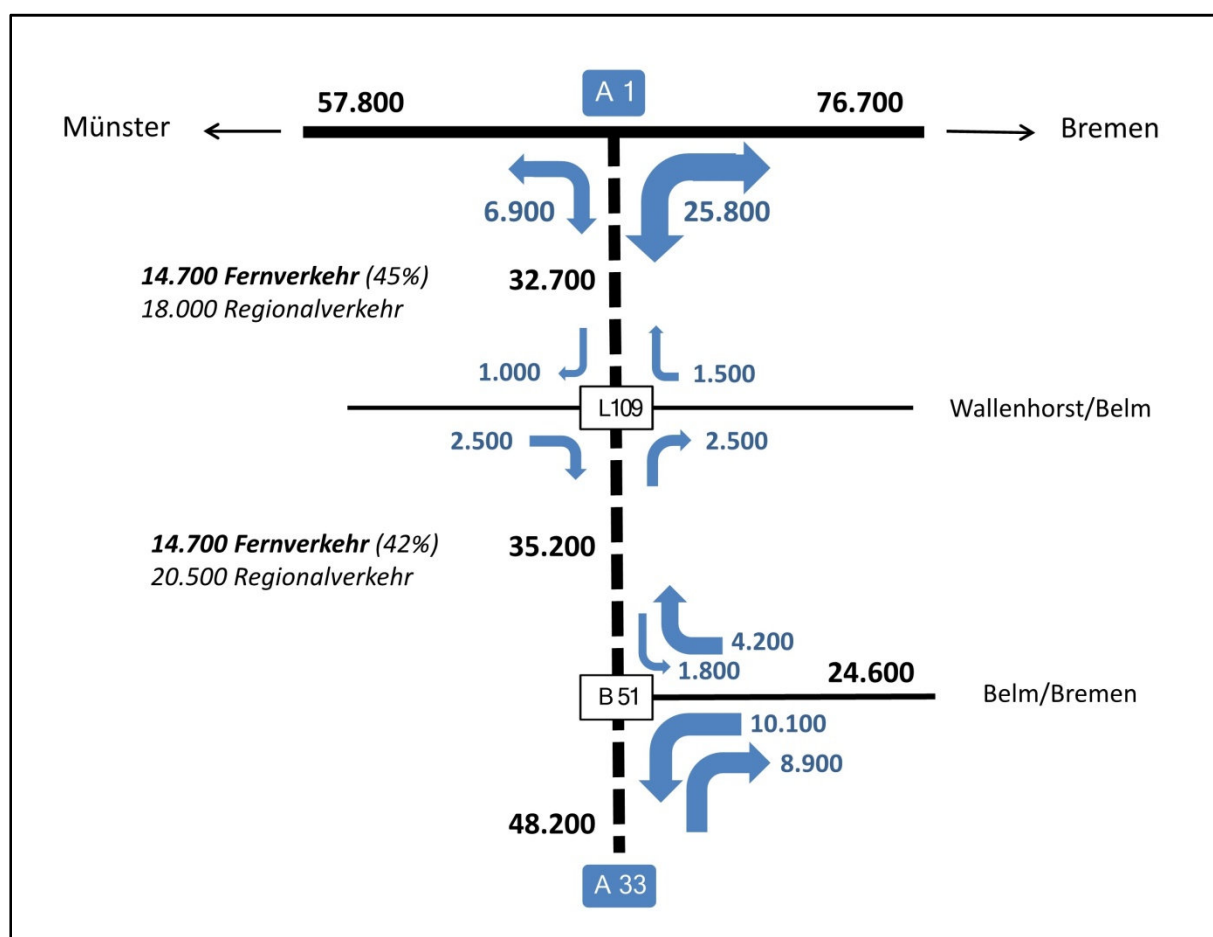
Tabelle 3 zeigt anhand der Prognosedaten der Ingenieurplanung Wallenhorst die verkehrlichen Auswirkungen der A33 Nord im Vergleich zum Status quo. Das Verkehrsaufkommen zwischen dem geplanten Autobahndreieck A1/A33 und der Anschlussstelle L 109 beträgt 32.700 Kfz-Fahrten pro Tag. 45% davon entfallen auf den Durchgangsverkehr, also 14.700 Fahrten pro Tag. Am stärksten würde die A33 Nord die A1 und A30 nördlich bzw. östlich des AK Lotte/Osnabrück entlasten, nämlich um **10.000 bis 12.000 Kfz-Fahrten pro Tag**, überwie-

¹⁰ Der damalige Ministerpräsident Siegmur Gabriel appellierte 2001 an die Akteure in der Region, sich für eine der beiden Lösungen zu entscheiden (vgl. „A30-Ausbau oder A33-Lückenschluss?“, NOZ vom 30.01.2001).

gend im Durchgangsverkehr. Entlastet würden künftig auch die Landesstraßen 87 und 109 (um 7.700 bzw. 4.500 Kfz-Fahrten/Tag) sowie die Bundesstraße 68 zwischen Wallenhorst und Osnabrück (um 2.800 Kfz-Fahrten/Tag), doch ist der Anteil des Durchgangsverkehrs so gering (unter 1%), dass es sich dabei nahezu ausschließlich um die Verlagerung von Fahrten innerhalb der Stadtregion Osnabrück handelt.

Die folgende *Abbildung* bestätigt dies: Allein auf die geplante Anschlussstelle L 109 zwischen den Gemeinden Wallenhorst (OT Rulle) und Belm (OT Icker) entfallen davon 7.500 Fahrten pro Tag. Am geplanten Autobahndreieck A1/A33 würden künftig 6.900 Kfz-Fahrten pro Tag ihren Weg in/aus Richtung Münster nehmen. Diese Fahrtrelation hat aber mit der offiziellen Begründung für die Notwendigkeit der A33 Nord, „Lückenschluss“ zur A1 zu sein, nichts zu tun. Für den großräumigen Nord-Süd-Verkehr im Zuge der A1/A33 verbleiben 25.800 Kfz-Fahrten pro Tag, von denen jedoch nur etwa die Hälfte dem Durchgangs- bzw. Fernverkehr zuzurechnen ist.

Abbildung: Verkehrsaufkommen an den Anschlussstellen der A33 Nord (Kfz-Fahrten/Tag)



Eigene Darstellung anhand der Tabellen 18-20 der IPW-Verkehrsuntersuchung 2015 (s. oben)

Der Anteil des Durchgangsverkehrs der A33 Nord zwischen der A1 und der Anschlussstelle L 109 beträgt nach Ermittlungen der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst 45%. Das entspricht 14.700 Kfz-Fahrten pro Tag. Unter der Annahme, dass von den 25.800 Kfz-Fahrten pro Tag

in/aus Richtung Bremen ebenfalls 45% auf den Durchgangs-/Fernverkehr entfallen, entspräche das 11.600 Kfz-Fahrten pro Tag. Würde der Durchgangs-/Fernverkehr auf der A33 Nord ausschließlich in/aus Richtung Bremen fließen, wäre von 14.700 Kfz-Fahrten pro Tag auszugehen. Beide Werte markieren die untere und obere Grenze des Aufkommens im Straßenfernverkehr auf der A33 Nord im Zuge der A1/A33. In Ermangelung weiterer Informationen stellt der Mittelwert die beste Schätzung dar; demnach entfallen auf den Durchgangs- bzw. Fernverkehr auf der A33 Nord **13.200 Kfz-Fahrten pro Tag**.

Im Übrigen bestätigt die Abbildung, wie wichtig die *Bundesstraße 51* auch künftig für den Verkehr im Osten der Stadt Osnabrück ist: Von insgesamt 24.600 Kfz-Fahrten pro Tag auf der Ortsumgehung Belm entfallen 19.000 Fahrten auf die A33 in/aus Richtung Bielefeld, aber nur 6.000 Fahrten auf die A33 Nord. Von insg. 48.200 Kfz-Fahrten pro Tag auf der A33 südlich der Verknüpfung mit der B51 würden 29.200 Kfz-Fahrten pro Tag auf der A33 in/aus Richtung Norden (A33 Nord) verbleiben, davon knapp die Hälfte im Durchgangsverkehr. Ohne A33 Nord entfallen auf den Durchgangsverkehr nördlich des AK Osnabrück-Süd lediglich 2.300 bzw. 4.300 Kfz-Fahrten pro Tag (mit bzw. ohne A30-Ausbau) – die B51 dient also zu über 90% dem regionalen Quell- und Zielverkehr. Hohe Dringlichkeit sollte daher die Planung zum vierspurigen Ausbau der B51 zwischen Belm und Ostercappeln besitzen.¹¹

Zur A33 Nord ist abschließend festzustellen, dass bei einem voraussichtlichen Aufkommen von 13.200 Kfz-Fahrten pro Tag ($\pm 10\%$) im Durchgangs-/Fernverkehr zwischen Bremen/NW-Niedersachsen, Ostwestfalen und Nordhessen im Zuge der A1/A33 der *Neubau einer vierspurigen Autobahn nicht zu rechtfertigen* ist. Das gilt für die vorliegende Planung in besonderer Weise, weil erstens eine Alternative zu diesem Vorhaben besteht (sechsspuriger Ausbau der A30) und zweitens der geplante Autobahneubau erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft (u.a. Zerschneidung eines FFH-Gebietes) zur Folge hätte. Es kommt hinzu, dass der bis 2030 zu erwartenden Überlastung der A30 durch geeignete Maßnahmen der Verkehrsbeeinflussung und Kapazitätserweiterung entgegengewirkt werden kann.

Das Fazit der vorliegenden Untersuchung lautet also:

1. Das Vorhaben „A33 Nord“ sollte nicht weiterverfolgt werden. Zur Bewältigung des künftigen Nord-Süd-Verkehrs zwischen Bremen/ NW-Niedersachsen, Ostwestfalen und Nordhessen ist das geplante Teilstück nicht erforderlich. Der Gesamtnutzen des Vorhabens stände in keinem vertretbaren Verhältnis zu den gesellschaftlichen Kosten der Zerstörung gewachsener Strukturen von Natur und Umwelt.
2. Die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 legen vielmehr nahe, dass das künftige Verkehrsaufkommen im Zuge der A1/A33 von der A30 nach Ausbau des Abschnittes zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd auf sechs Fahrstreifen bewältigt werden kann.

¹¹ Diese Maßnahme wurde vom Land Niedersachsen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Die Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst weist für diesen Straßenabschnitt unabhängig von den untersuchten Netzfällen erhebliche Mängel (HBS-Qualitätsstufe E) auf.

3. Der geplante Ausbau der A30 könnte sogar vermieden werden, wenn mit Hilfe kurzfristig umzusetzender Maßnahmen wie Zuflussregelung an den Anschlussstellen oder temporäre Freigabe des Seitenstreifens die Kapazität dieses Autobahnabschnittes dem Bedarf entsprechend erhöht wird.

Schlussbemerkung

Die A30 verdankt ihre besondere Funktion als Tangentialverbindung für den Nahverkehr im südlichen Stadtgebiet von Osnabrück ihrem Ursprung als Umgehungsstraße im Zuge der Bundesstraße 65. Als Vorbild für die geplante A33 Nord kommt dieses Autobahnstück also nicht in Betracht. Bundesautobahnen dienen in erster Linie dem Fernverkehr, dessen Anteil am Gesamtverkehr daher deutlich mehr als 50% betragen sollte. Der Prognose zufolge trifft das für die geplante A33 Nord nicht zu. Die Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst weist auf Überlastungen einzelner Abschnitte oder Knotenpunkte von Bundes- und Landesstraßen hin, die durch die A33 Nord behoben werden könnten. Da es sich dabei zumeist um Probleme des Quell- und Zielverkehrs handelt, kommen für deren Behebung in der Regel Maßnahmen auf lokaler oder regionaler Ebene in Frage.

Wie eingangs erwähnt, steht die gesamtwirtschaftliche Bewertung beider Vorhaben nach dem neuen Bewertungsverfahren noch aus. Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1 ist Voraussetzung für deren Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015. Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse werden im vorliegenden Fall Gegenstand weiterer Untersuchungen sein. Wie stark die jeweils zugrunde liegenden Annahmen zur Verkehrsnachfrage und zu den Baukosten von der Realität nach Fertigstellung eines Vorhabens abweichen können, zeigt eine Untersuchung verschiedener Autobahnprojekte in Deutschland: Um jeweils mindestens 30% wurden dabei das Verkehrsaufkommen über- und die Baukosten unterschätzt.¹²

Osnabrück, 7. März 2016

Prof. Dr. Jürgen Deiters

Professor für Wirtschaftsgeographie i.R.
der Universität Osnabrück

¹² Vgl. M. Gather/P. Kosok: Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte. Erfurt 2013 (Berichte des Instituts Verkehr und Raum, Bd. 13), S. 65f. (Tab. 7)