

Zur Entlastung der Stadt Osnabrück vom Lkw-Durchgangsverkehr durch Abstufung der Bundesstraße 68

Seit 2014 bemüht sich die Stadt Osnabrück darum, zur Entlastung der Innenstadt vom Lkw-Durchgangsverkehr auf der B68 diese zwischen den Autobahn-Anschlussstellen Wallenhorst/Osnabrück-Nord und Osnabrück-Nahne zugunsten einer Verkehrsführung über die A1 und A30 abzustufen. Tödliche Unfälle des Schwerverkehrs namentlich mit Radfahrern und Fußgängern sowie hohe Feinstaub-, Stickoxid- und Lärmbelastungen entlang der B68 haben den Handlungsdruck erhöht. Bestürzung löste vor kurzem der Unfall aus, dem eine 49jährige Radfahrerin zum Opfer fiel. Sie war auf dem Wallring vor einer Ampel durch den regelwidrigen Spurwechsel eines ortsunkundigen Lkw-Fahrers von seinem Fahrzeug überrollt worden. Doch sind Verkehrsbeschränkungen oder gar Fahrverbote für Lkw auf einer Bundesstraße innerorts kaum durchzusetzen.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat den erneuten Vorstoß der Stadt Osnabrück zur Abstufung der B68 innerorts wieder mit der Begründung abgelehnt, dass bis zur Fertigstellung der A33-Nord „die B68 derzeit im Bereich zwischen der A1 und A30 eine wichtige Funktion als Straße des weiträumigen Verkehrs“ habe.¹ Im Übrigen verfüge die Autobahnverbindung zwischen Wallenhorst (A1) und Osnabrück-Nahne (A30) nicht über die nötige Kapazität, um den zusätzlichen Verkehr von der B68 aufzunehmen. Das trifft allenfalls für die A30 nahe Hellern zu, die als vierspurige Autobahn (Regelquerschnitt) schon jetzt ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat.

Die A33-Nord würde die B68 in Osnabrück nur geringfügig entlasten

Anhand der Verkehrsuntersuchung, die im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr durchgeführt wurde, ist der unterstellte Funktionszusammenhang zwischen der B68 im Osnabrücker Stadtgebiet und der geplanten A33-Nord nicht zu belegen.² Den Prognosen zufolge entlastet die A33-Nord die B68 nördlich Osnabrück (Autobahnzubringer) um nicht einmal 10% (-2.800 Kfz/24h). Als Verbindung der Mittelzentren untereinander sowie mit Osnabrück als Oberzentrum dient die B68 ganz überwiegend dem Regionalverkehr. Nach ihrer Abstufung innerhalb Osnabrücks und Verlegung des Fernverkehrs auf die A1/A30 würde die dortige Verkehrsbelastung nur geringfügig zunehmen, da ein wesentlicher Teil der Kfz-Fahrten als Quell- und Zielverkehr von und nach Osnabrück auf der B68 verbliebe. Doch erhielt die Stadt damit die Möglichkeit, durch Verkehrsbeschränkungen den Lkw-Durchgangsverkehr wie auch den Quell- und Zielverkehr der im Stadtgebiet ansässigen Speditions- und Logistikunternehmen aus der Innenstadt herauszuhalten.

Bundesstraße 68 – eine großräumig bedeutsame Verkehrsachse?

Anhand der „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen versuchte das beauftragte Ingenieurbüro die B68 nach ihrer Verbindungsfunktion zu bewerten.³ Für Osnabrück als Oberzentrum der Region habe die B68 „als Teilabschnitt der Verbindung Richtung Hamburg/Bremen (Metropolregionen)“ sowie als „mindestens überregional

¹ „Bedingung für B-68-Verlegung“. Artikel in der Neuen Osnabrücker Zeitung vom 15.08.2020

² IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Neubau der A33 von der A1 (nördlich Osnabrück) bis zur A33/B51 (OU Belm). Verkehrsuntersuchung. Im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Wallenhorst 2015, aktualisiert 2019: Verkehrsuntersuchung – Ergebnisse der Fortschreibung. Bürgerdialog A33-Nord. Fachinformationsveranstaltung 14.03.2019 (Präsentation Jens Westerheider).

³ IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Verkehrsuntersuchung 2015, Kap. 6, S. 48ff.

bedeutsame Verbindung“ zu den Ballungszentren in Nordrhein-Westfalen „eine herausragende Bedeutung“, die es rechtfertigt, ihr die Verbindungsfunktionsstufe I „großräumig“ zuzusprechen.⁴ Darunter sind Verbindungen von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren zu verstehen. Für die B68 trifft nur Letzteres zu. Als Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren trifft für die B68 die Verbindungsfunktion „überregional“ (Stufe II) zu. Ihr eine herausragende Bedeutung zuzusprechen, entspricht nicht den Kriterien der Richtlinie. Das gilt erst recht nach Schließung der Lücke der A33 zwischen Bielefeld und Borgholzhausen und Abstufung der B68 zwischen Georgsmarienhütte-Harderberg und Paderborn-Zentrum (81 km).

Seitdem besteht die Bundesstraße 68 aus dem nördlichen Abschnitt zwischen Cloppenburg und Georgsmarienhütte (77 km) sowie dem 35 km langen südlichen Abschnitt zwischen Paderborn und Warburg. Da die Stadt Cloppenburg mit der B72 über einen schnellen Zubringer zur Autobahn verfügt, ist die A1 bis Lotter Kreuz und weiter über die A30 bis zum Anschluss der B68 an die A33 in Georgsmarienhütte eine Alternative zur B68 über Quakenbrück, Bramsche und Osnabrück. Die Fahrzeit vermindert sich um 26 Minuten (30%); von der Zeitersparnis entfallen 8 Minuten auf die Umfahrung der Stadt Osnabrück zwischen Wallenhorst und dem Anschluss der B68 an die A33.⁵

Die Verkehrsmengenkarte Niedersachsen zeigt für den nördlichen Abschnitt der B68 das für den Stadt-Umland-Verkehr im Einzugsbereich eines Oberzentrums typische Bild.⁶ Wurden an der Stadtgrenze Osnabrück 30.500 sowie zwischen Wallenhorst und Bramsche 25.800 Fahrzeuge je Werktag gezählt, geht deren Anzahl im weiteren Verlauf der B68 bis Bersenbrück auf 11.000-12.000 und bis Cloppenburg auf 6.000-8.000 Fahrzeuge je Werktag zurück. Im Süden von Osnabrück wurden nahe dem Anschluss der B68 an die A33 in Georgsmarienhütte 6.600 Fahrzeuge je Werktag gezählt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs nördlich Osnabrück beträgt nach Angaben der IPW weniger als 1%, dürfte tatsächlich aber deutlich höher sein.⁷

Abstufung von Bundesstraßen – die gesetzlichen Regelungen

Nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind Bundesstraßen „öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen“ (§ 1 Abs. 1). Treffen wegen Änderung der Verkehrsbedeutung diese Voraussetzungen nicht mehr zu, ist die Straße „unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt“ (§ 2 Abs. 4).⁸ Diese Vorschrift räumt nach Auffassung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages der Behörde keinerlei Ermessen ein. Bei Vorliegen dieser Voraussetzung sei sie also verpflichtet, eine Abstufung vorzunehmen.⁹ Zuständig ist die oberste Landesstraßenbehörde (§ 2 Abs. 6), in Niedersachsen das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

Das Niedersächsische Straßengesetz (NStrG) regelt in § 7 die Umstufung von Straßen. Entspricht die Einstufung einer Straße nicht mehr ihrer Verkehrsbedeutung, so ist sie in die entsprechende

⁴ Ebd. S. 52.

⁵ Verschiedene im Internet verfügbare Routenplaner zeigen auch stets diese Route als die zeitgünstigste an.

⁶ Vgl. Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015. Hannover 2017

⁷ IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Verkehrsuntersuchung 2015, Tabellen 2 u. 4. – „Durchgangsverkehr“ ist dieser Untersuchung zufolge Verkehr, der Landkreise bzw. kreisfreie Städte durchquert. Da die B68 im Süden *innerhalb* des Stadtgebiets an die A30 anschließt, wurden Fahrten auf der B68 zwischen Wallenhorst und der A30 (AS Osnabrück-Nahne) vermutlich nicht als Durchgangsverkehr erfasst.

⁸ Im Fall der angestrebten Abstufung der B68 innerhalb Osnabrücks ist das die Stadt Osnabrück, da sie als Gemeinde mit mehr als 80.000 Einwohnern ohnehin die Baulast für Bundesstraßen innerorts trägt.

⁹ Straßenrechtliche Fragen zur Widmung und Abstufung. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags. WD 5 – 3000 – 31/20, Berlin 2020, S. 9 ff.

Straßengruppe umzustufen. Nach § 3 bilden Landesstraßen zusammen mit den Bundesfernstraßen innerhalb des jeweiligen Landesgebiets ein Verkehrsnetz und dienen überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr. Kreisstraßen dienen überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten sowie dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises. Danach käme für den Abschnitt der B68 zwischen Cloppenburg und Georgsmarienhütte einschl. der Ortsdurchfahrt Osnabrück am ehesten die Abstufung zur Kreisstraße in Betracht.

Die vernachlässigte Engpasswirkung der A30

Unabhängig vom Projekt A33-Nord sowie der Abstufung der B68 und Verlegung des Fernverkehrs auf die A1/A30 wird immer deutlicher, dass der gegenwärtige Ausbauzustand der A30 im Süden von Osnabrück der weiteren Verkehrszunahme nicht mehr gewachsen ist. Mit 73.500 Fahrzeugen je Werktag für 2018¹⁰ wird die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnittes bereits überschritten. Als wichtige West-Ost-Achse in Norddeutschland ist die A30 Bestandteil der Transeuropäischen Netze; sie verbindet die Niederlande im Westen mit den osteuropäischen Ländern. Unter den Projekten des Vordringlichen Bedarfs (VB) hebt der BVWP 2030 solche „mit Engpassbeseitigung“ (VB-E) besonders hervor; sie sollen – wie der sechsstreifige Ausbau der A30 im Süden von Osnabrück – wegen ihrer „besonders hohen verkehrlichen Bedeutung ... frühzeitig umgesetzt“ werden.¹¹

Doch unterläuft die Niedersächsische Landesregierung diese Priorisierung, indem sie den Neubau der A33-Nord mit der Begründung vorzieht, für den späteren Ausbau der A30 eine „funktionierende Autobahnumgehung für Osnabrück“ zu benötigen.¹² Das verstößt nicht nur gegen das zentrale Prinzip des BVWP ‚Erhalt vor Neubau‘,¹³ sondern verletzt auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.¹⁴

Die temporäre Überlastung der A30 südlich Osnabrück hängt eng damit zusammen, dass sie aus dem Ausbau der Bundesstraße 65 zwischen Bad Bentheim und Bad Oeynhausen hervorgegangen ist. Nach Fertigstellung des autobahnähnlichen Neubaus zwischen Lotte und Osnabrück-Süd als Südumgehung Osnabrück 1967 erfolgte die Aufstufung des gesamten Streckenzugs der B65 zur A30 im Jahr 1975.¹⁵ Das erklärt die dichte Abfolge der Anschlussstellen im Stadtgebiet und den hohen Anteil des innerstädtischen Verkehrs auf diesem Abschnitt, der den Durchgangs- bzw. Fernverkehr überlagert.¹⁶

Die Prognosen der künftigen Verkehrsbelastung der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Osnabrück-Süd und Lotte/Osnabrück fallen unterschiedlich aus. Während dem Projektdossier zum BVWP 2030 zufolge künftig 76.000 Fahrzeuge je Werktag diesen Autobahnabschnitt nutzen werden, geht die IPW Ingenieurplanung Wallenhorst mittlerweile von 80.000 (ohne Ausbau) bzw. über 90.000 Kfz/24h (mit Ausbau) aus. Auch bei gleichzeitiger Realisierung der A33-Nord würde die Verkehrsbelastung der A30

¹⁰ an der automatischen Zählstelle Hellern der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST).

¹¹ Bundesverkehrswegeplan 2030. Endfassung 05.08.2016, BT-Drucksache 18/9350, S. 12.

¹² Bürgerdialog A33-Nord – Dokumentation des 11. Dialogforums am 15.11.2018 in Osnabrück.

¹³ Vgl. hierzu Deiters, J.: Ausbau der A30 in Osnabrück muss Priorität haben. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zieht die falschen Schlüsse aus der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A33-Nord. Osnabrück 2019/2020.

¹⁴ Für den Ausbau der A30 beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis 4,8, für die A33-Nord nach der sprunghaften Kostenerhöhung 2017 statt 3,8 nur noch 2,5. Die Umweltbetroffenheit wurde beim Projekt A30 als mittel, beim Projekt A33-Nord jedoch als hoch bewertet.

¹⁵ Vgl. Deiters, J.: Ausbau der A30 in Osnabrück oder Neubau der A33 Nord? Osnabrück, März 2016, S. 6.

¹⁶ Nach der Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst entfallen auf den Durchgangs- bzw. Fernverkehr dieses Autobahnabschnitts durchschnittlich 40%.

südlich Osnabrück auf über 85.000 Kfz/24h ansteigen.¹⁷ Das ist deshalb bemerkenswert, weil in der Verkehrsuntersuchung 2015 noch die Auffassung vertreten wurde, dass sich die A33-Nord als „verkehrliche Vorzugsvariante“ erwiesen habe, die durch den Ausbau der A30 nicht zu ersetzen sei. Nach Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung gilt eher die Umkehrung dieses Satzes: der Ausbau der A30 kann nicht durch die A33-Nord ersetzt werden. Mit anderen Worten: Der geplante Ausbau der A30 ist zwingend, der Neubau der A33-Nord entbehrlich, auch nach Abstufung der B68 und Verlegung des Fernverkehrs auf die A1 und A30.

Kurzfristige Lösungen

Bereits 2016 hatte der Verfasser mit Blick auf die A30 in Osnabrück auf die Möglichkeit hingewiesen, durch Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) die Kapazität dieses Autobahnabschnittes zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu stabilisieren.¹⁸ Im vorliegenden Fall kommen dafür die temporäre Freigabe der Seitenstreifen in den Spitzenstunden sowie die ampelgesteuerte Zuflussregelung in den Autobahnauffahrten in Betracht, wonach bei hohem Verkehrsaufkommen jeweils nur ein bis zwei Fahrzeuge gleichzeitig auf die Hauptfahrbahn auffahren können. Die Leistungsfähigkeit einer Strecke erhöht sich dadurch nach bisherigen Erfahrungen um bis zu 10%. Auch die Verkehrssicherheit erhöht sich; nach Untersuchungen in Bayern sind die Unfallzahlen durch den VBA-Einsatz um bis zu 30% zurückgegangen.

Fazit

- Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung darf sich nicht länger der von der Stadt Osnabrück beantragten Abstufung der Bundesstraße 68 zwischen den BAB-Anschlussstellen Wallenhorst/Osnabrück-Nord und Osnabrück-Nahne widersetzen.
- Die Abstufung der Bundesstraße 68 hat mit der Planung und Realisierung der A33-Nord nichts zu tun. Den Prognosen zufolge ist die Entlastung der B68 innerstädtisch durch die A33-Nord gering. Im Übrigen wird die Verkehrsbedeutung der B68 nördlich Osnabrück völlig überschätzt.
- Nicht erst die angestrebte Verlagerung des Fernverkehrs von der B68 auf die A1 und A30 würde zu einem Kapazitätsengpass führen. Dieser besteht bereits auf der A30, deren Ausbau nach dem BVWP 2030 höchste Priorität besitzt, aber noch nicht in Angriff genommen wurde.
- Um zu vermeiden, dass der verzögerte Ausbau der A30 südlich Osnabrück die Leistungsfähigkeit dieser für den Fernverkehr wichtigen West-Ost-Achse beeinträchtigt, sollte der zunehmenden Staubildung durch den Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen entgegengewirkt werden.

Osnabrück, September 2020

Prof. Dr. Jürgen Deiters

Hinweis: Die in diesem Beitrag zitierten Arbeiten des Verf. stehen auf der Webseite des Instituts für Geographie der Universität Osnabrück zum Download zur Verfügung. – <https://www.geographie.uni-osnabrueck.de> → Personen → Ehemalige → Deiters, Jürgen ... Gutachten/Stellungnahmen/Vorträge

¹⁷ Vgl. tabellarische Auswertung der Fortschreibungsergebnisse der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst 2019 in Deiters, J.: Ausbau der A30 muss Priorität haben. ...a.a.O., Tab. 3.

¹⁸ Vgl. Deiters, J.: Ausbau der A30 oder Neubau der A33-Nord? Osnabrück 2016, S. 4 und Vortragspräsentation zum gleichen Thema, Folien 22 u. 23