

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

von Prof. Dr. Jürgen Deiters (Osnabrück)

Veränderte Ausgangsbedingungen?

Im Rahmen des „Bürgerdialogs A33-Nord“ fand am 14.03.2019 eine Veranstaltung in Belm statt, auf der Ergebnisse der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A33-Nord¹ vorgestellt wurden. Auf Basis der Straßenverkehrszählung 2015 ist die Verkehrsuntersuchung überarbeitet und die Verkehrsmengenprognose 2030 aktualisiert worden.² Damit seien die Mängel im Fernstraßennetz der Region wie auch die erhoffte Entlastungswirkung der A33-Nord erneut bestätigt worden. Als Auftraggeber dieser Untersuchung hält die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) also daran fest, dass neben dem Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd die A33-Nord notwendig ist. Mehr noch: „Der Lückenschluss der A33-Nord soll vor dem Ausbau der A33 stattfinden, um beim sechsstreifigen Ausbau der A30 eine funktionierende Autobahnumgehung für Osnabrück verfügbar zu haben.“³

Diese Absicht steht eindeutig im Widerspruch zur Prioritätensetzung im Bundesverkehrswegeplan 2030⁴. Das zentrale BVWP-Prinzip „Erhalt vor Neubau“ besagt, dass die Investitionsentscheidungen des Bundes auf Erhaltung/Ersatz sowie Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren zu richten sind. Nach dem Nationalen Prioritätenkonzept ist wichtigstes Kriterium für die Einstufung von Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E das jeweilige Nutzen-Kosten-Verhältnis.⁵ „Innerhalb dieser Vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen.“⁶ Es handelt sich dabei ausschließlich um Projekte, die keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen.

Die Verkehrsbelastung der A30 im Stadtgebiet von Osnabrück überschreitet schon jetzt die Kapazität einer Autobahn mit vier Fahrstreifen, die den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen zufolge bis zu 70.000 Fahrzeuge pro Tag beträgt. Während die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr weiterhin davon ausgeht, dass über die geplante A33-Nord rund 35.000 Fahrzeuge pro Tag rollen werden, liegen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung dieses Vorhabens im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) lediglich 20.000 Fahrzeuge pro Tag zugrunde.⁷ Die Unterschiede sind vermutlich methodisch bedingt, offenbaren aber die verkehrlichen Wirkungen der A33-Nord, die weniger in der Entlastung des bestehenden Fernstraßennetzes als vielmehr darin bestehen, dem Regionalverkehr neue Ziele zu eröffnen.

¹ 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. Erläuterungsbericht, Wallenhorst 2015.

² Westerheider, J.: Verkehrsuntersuchung A33-Nord – Ergebnisse der Fortschreibung. Bürgerdialog A 33-Nord, Fachinformationsveranstaltung 14.03.2019. – Die Fortschreibung 2018 der Verkehrsuntersuchung ist nunmehr vollständig als Unterlage 22.1 in den Anlagen zum Feststellungsentwurf vom 15.06.2020 enthalten.

³ Bürgerdialog A33-Nord – Dokumentation des 11. Dialogforums am 15.11.2018 in Osnabrück.

⁴ Bundesverkehrswegeplan 2030. Endfassung 05.08.2016, BT-Drucksache 18/9350.

⁵ Für den Ausbau der A30 beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis 4,8 und für die A33-Nord nach der jüngsten Erhöhung der Investitionskosten auf knapp 170 Mio. Euro statt 3,8 nur noch unter 2,0.

⁶ Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 12.

⁷ Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Aktualisierung der Verkehrsprognose – keine neuen Erkenntnisse

Der Verkehrsuntersuchung A33-Nord der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst von 2015 lag zunächst die Straßenverkehrszählung 2010 zugrunde, ergänzt bzw. aktualisiert durch eigene Erhebungen. Mittlerweile sind die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 verfügbar. **Tabelle 1** zeigt diese im Vergleich zu früheren Zählungen für jene Straßenquerschnitte, die für die Projekte des BVWP 2030 im Raum Osnabrück relevant sind. Seit 2005 hat das Verkehrsaufkommen auf der A1 und der A30 (einschl. A33 bis zum Anschluss an die A30) um durchschnittlich 19% zugenommen, während es im gleichen Zeitraum auf den Bundesstraßen 51 und 68 mit Ausnahme des Abschnitts Osnabrück – Wallenhorst (+11%) nahezu unverändert geblieben ist. Die extreme Verkehrszunahme auf der A1 zwischen den AS Osnabrück-Hafen und Osnabrück-Nord sowie auf der A30 westlich des AK Lotte/Osnabrück seit 2010 hat vermutlich lokale Ursachen. Für vier Straßenquerschnitte liegen Angaben automatischer Zählstellen der BASt für 2017 vor, die die Straßenverkehrszählung 2015 aktuell ergänzen. Gemessen am Verkehrsaufkommen 2015 fällt die IPW-Prognose 2030 für den Bezugsfall (Netzfall 0) in der Tat zu niedrig aus.⁸

Tabelle 1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf Bundesfernstraßen im Raum Osnabrück*
DTV (Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen); Kfz/24h

Straßenquerschnitt		2005	2010	2015	2017	Veränderung 2015/2005 (in %)
A 1	nördlich OS-Nord	58.200	53.300	67.500		16,0
	nördlich OS-Hafen	58.800	58.000	77.400		31,6
	nördlich AK Lotte/OS	63.600	57.900	75.400	75.790	18,6
	südlich AK Lotte/OS	54.900	56.800	59.300		8,0
A 30	westlich AK Lotte/OS	40.800	41.300	53.800		31,9
	östlich AK Lotte/OS	50.600	58.800	62.900		24,3
	östlich Gaste	57.800	62.400	61.400		6,2
	östlich OS-Hellern	59.800	64.300	69.400	72.130	16,1
	östlich OS-Sutthausen	62.800	67.300	70.200		11,8
	östlich OS-Nahne	60.800	66.300	74.400		22,4
	östlich AK OS-Süd	42.700	43.600	49.400		15,7
A 33	südlich AK OS-Süd	29.300	28.700	35.100		19,8
	nördlich AK OS-Süd	42.800	39.200	42.900		0,2
	nördlich OS-Fledder	28.400	26.200	29.200	29.630	2,8
	nördlich OS-Lüstringen	21.600	19.900	20.400		-5,6
B 51	westlich L 87	18.300	20.100	18.700		2,2
	östlich L 87	15.800	15.700	16.000		1,3
	westlich L 109	15.800	15.700	16.000		1,3
	östlich L 109	15.800	15.700	16.000		1,3
B 68	südlich OS-Nord	28.100	29.300	31.100	31.160	10,7
	nördlich OS-Nahne	20.700				

* Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Manuelle Straßenverkehrszählung 2005, 2010, 2015

⁸ Vgl. IPW: Neubau der A33 ... Verkehrsuntersuchung. Wallenhorst 2015, S. 20 ff.; Westerheider, J.: Verkehrsuntersuchung A33-Nord – Ergebnisse der Verkehrsprognose. Bürgerdialog A33-Nord, Fachinformationsveranstaltung 18.11.2014, Folie 7.

Doch weichen die der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2015 zugrunde gelegten Ausgangsdaten, als „Analyse 2015“ bezeichnet, zum Teil beträchtlich von den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2015 ab. Wie **Tabelle 2** zeigt, trifft dies in besonderer Weise für die bereits hoch belastete A30 zu, deren Verkehrsaufkommen damit um durchschnittlich 7% überschätzt wird. Entsprechend überhöht ist vermutlich auch die für 2030 prognostizierte Kfz-Belastung. Doch würde sich der Ausbau der A30 auf sechs Fahrstreifen auch dann als unabweisbar notwendig erweisen, wenn der Prognose die (zumeist niedrigeren) Streckenbelastungen der Straßenverkehrszählung 2015 zugrunde gelegt würden.

Tabelle 2: Fortschreibung Verkehrsuntersuchung A 33-Nord* – Ausbau der A 30 auf 6 Fahrstreifen
DTV; Kfz/24h

Straßenquerschnitt		Straßenverkehrszählung 2015	Ausbau der A 30			
			Analyse 2015	Differenz gegenüber Zählung	Prognose 2030**	Veränderung 2030/2015 (in %)
A 1	nördlich OS-Nord	67.500	67.100	-400	80.000	19
	nördlich OS-Hafen	77.400	73.500	-3.900	85.300	16
	nördlich AK Lotte/OS	75.400	75.500	100	89.800	19
	südlich AK Lotte/OS	59.300	61.400	2.100	67.900	11
A 30	westlich AK Lotte/OS	53.800	47.800	-6.000	54.100	13
	östlich AK Lotte/OS	62.900	67.100	4.200	79.700	19
	östlich Hasbergen	61.400	65.500	4.100	77.500	18
	östlich OS-Hellern	69.400	74.400	5.000	88.000	18
	östlich OS-Sutthausen	70.200	73.500	3.300	86.800	18
	östlich OS-Nahne	74.400	80.700	6.300	93.700	16
	östlich AK OS-Süd	49.400	47.700	-1.700	50.100	5
A 33	südlich AK OS-Süd	35.100	37.400	2.400	44.500	19
	nördlich AK OS-Süd	42.900	48.800	5.900	54.200	11
	nördlich OS-Fledder	29.200	32.500	3.300	39.400	21
	nördlich OS-Lüstringen	20.400	22.200	1.800	28.400	28
B 51	westlich L 87	18.700	20.100	1.400	21.000	4
	östlich L 87	16.000	17.100	1.100	15.700	-8
	westlich L 109	16.000	12.700	-3.300	15.400	21
	östlich L 109	16.000	17.200	1.200	18.700	9
B 68	südlich OS-Nord	31.100	34.600	3.500	34.900	1
	nördlich OS-Nahne		23.300		24.300	4

* IPW: Verkehrsuntersuchung A33-Nord, Wallenhorst 2015. Ergebnisse der Fortschreibung 2018, a.a.O.

** Verkehrsbelastungen über 70.000 Kfz/Tag (Fettdruck) erfordern einen Ausbau auf sechs Fahrstreifen. Im Falle der A1 gehört dies bereits zu den indisponiblen Maßnahmen des BVWP 2030.

Die mit überhöhten Ausgangswerten (Analyse 2015) errechneten Kfz-Belastungen für 2030 sollen vermutlich belegen, dass neben dem Ausbau der A30 auch der Bau der A33-Nord notwendig ist, um die A1 und A30 nördlich bzw. östlich des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück vom überregionalen Verkehr zu entlasten (s. **Tabelle 3**). Doch bestätigt die neue Verkehrsprognose im Grunde die IPW-Verkehrsuntersuchung von 2015, wonach es nach Ausbau der A30 auf sechs Fahrstreifen keinen

weiteren Bedarf an Bundesfernstraßen im Raum Osnabrück gibt.⁹ Mit einer Kapazität von max. 100.000 Fahrzeugen pro Tag würden beide Autobahnen auf lange Sicht das weiter wachsende Verkehrsaufkommen im Kreuzungsbereich der Nord-Süd- und West-Ost-Achsen bewältigen. Der Ausbau des Autobahnkreuzes Lotte/Osnabrück trägt dem Rechnung.

Tabelle 3: Fortschreibung Verkehrsuntersuchung A33-Nord – Ausbau A 30 ohne und mit A33-Nord*
DTV: Kfz/24h

Straßenquerschnitt		Analyse 2015	Prognose 2030		Abnahme (-) / Zunahme (+) der Verkehrs- belastung durch die A33-Nord**
			Ausbau A30 ohne A33-Nord	Ausbau A30 mit A33-Nord	
A 1	nördlich AS A33/A1	67.100	80.000	88.500	8.500
	nördlich OS-Nord			69.900	-10.100
	nördlich OS-Hafen	73.500	85.300	71.900	-13.400
	nördlich AK Lotte/OS	75.500	89.800	75.400	-14.400
	südlich AK Lotte/OS	61.400	67.900	67.700	-200
A 30	westlich AK Lotte/OS	47.800	54.100	54.100	
	östlich AK Lotte/OS	67.100	79.700	65.600	-14.100
	östlich Hasbergen	65.500	77.500	61.300	-16.200
	östlich OS-Hellern	74.400	88.000	71.900	-16.100
	östlich OS-Sutthausen	73.500	86.800	71.800	-15.000
	östlich OS-Nahne	80.700	93.700	85.600	-8.100
	östlich AK OS-Süd	47.700	50.100	52.500	2.400
A 33	südlich AK OS-Süd	37.400	44.500	51.300	6.800
	nördlich AK OS-Süd	48.800	54.200	73.100	18.900
	nördlich OS-Fledder	32.500	39.400	59.900	20.500
	nördlich OS-Lüstringen	22.200	28.400	52.300	23.900
	A 33-Nord			35.300	
B 51	Umgehung Belm	20.100	18.400	19.000	600
	östlich L 87	17.100	15.700	15.200	-500
	westlich L 109	12.700	15.400	15.300	-100
	östlich L 109	17.200	18.700	18.100	-600
B 68	südlich OS-Nord	34.600	34.900	32.000	-2.900
	nördlich OS-Nahne	23.300	24.300	24.200	

* Ausbau der A30 (Netzfall 0+); Ausbau der A30 plus A 33-Nord (Netzfall 1+), vgl. IPW: Verkehrsuntersuchung A33-Nord, Wallenhorst 2015; Verkehrsuntersuchung, Fortschreibung 2018. Wallenhorst 2019

** bezogen auf 2015 (Analyse)

A 33-Nord – Projekt ohne überregionale Bedeutung

Die mittlere Verkehrsbelastung der künftig auf sechs Fahnstreifen ausgebauten A30 in Osnabrück (Planfall 2030) beträgt dem Projektinformationssystem zum BVWP 2030 zufolge 76.000 Kfz/24h. Zwischen der Anschlussstelle OS-Sutthausen und dem Autobahnkreuz Osnabrück-Süd wird mit bis zu 88.000 Kfz/24h gerechnet (s. **Tabelle 4**). Eine mögliche Entlastung durch die A33-Nord wurde bei den

⁹ Dies nachzuweisen war freilich nicht das Ziel der Verkehrsuntersuchung A33-Nord von 2015. – Vgl. hierzu Deiters, J.: Ausbau der A30 in Osnabrück oder Neubau der A33 Nord? Mögliche Konsequenzen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für die Bundesfernstraßenplanung im Raum Osnabrück. Osnabrück, März 2016.

Berechnungen nicht berücksichtigt. Deren künftiges Verkehrsaufkommen wird mit 21.000 Kfz/24h angegeben und liegt damit weit unterhalb der Verkehrsnachfrage, die von IPW Ingenieurplanung Wallenhorst ermittelt wurde (35.500 Kfz/24h laut Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2015). Worauf diese Diskrepanz zurückzuführen ist, konnte bisher nicht geklärt werden. Nur hinsichtlich des künftigen Lkw-Aufkommens (4.800 bzw. 5.000 Fahrzeuge/Werktag) stimmen beide Untersuchungen weitgehend überein.

Tabelle 4: Verkehrssimulation zum BVWP 2030 – Fahrzeugbelastungen 2030 im Planfall*

DTV: Kfz/24h

Straßenquerschnitt		Straßen- verkehrs- zählung 2015	Ausbau A 30 auf 6 Fahrstreifen		A 33-Nord 4-streifiger Neubau	
			alle Kfz	Lkw	alle Kfz	Lkw
A 1	nördlich AS A33/A1				80.000	25.000
	nördlich OS-Nord	67.400			68.000	20.000
	nördlich OS-Hafen	77.300			68.000	22.000
	nördlich AK Lotte/OS	75.400	81.000	24.000		
	südlich AK Lotte/OS	59.300	70.000	22.000		
A 30	westlich AK Lotte/OS	53.800	51.000	16.000		
	östlich AK Lotte/OS	62.800	69.000	19.000		
	östlich Hasbergen	61.400	76.000	20.000		
	östlich OS-Hellern	69.400	77.000	20.000		
	östlich OS-Sutthausen	70.100	88.000	21.000		
	östlich OS-Nahne	74.300	83.000	20.000		
	östlich AK OS-Süd	49.400	53.000	15.000		
<i>mittlere Verkehrsbelastung</i>			<i>76.000</i>	<i>20.000</i>		
A 33	südlich AK OS-Süd	35.000			42.000	9.000
	nördlich AK OS-Süd				52.000	8.000
	nördlich OS-Fledder	29.100			37.000	8.000
	nördlich OS-Lüstringen	20.300			52.000	7.000
	<i>A33-Nord: mittl. Verkehrsbelastung</i>					<i>21.000</i>
B 51	Umgehung Belm	18.700	45.000		44.000	6.000
	östlich L 87	(18.000)			31.000	3.000
	westlich L 109	(16.000)			28.000	3.000
	östlich L 109	16.000	35.000		28.000	3.000
B 68	nördlich OS-Nord	30.500	31.000	4.000	27.000	2.000
	südlich OS-Nord	31.100	33.000	3.000	29.000	1.000
	nördlich OS-Nahne		26.000			

* IVV Ingenieurgruppe Aachen: Verkehrssimulation zum BVWP 2030. Projektinformationssystem (2016).

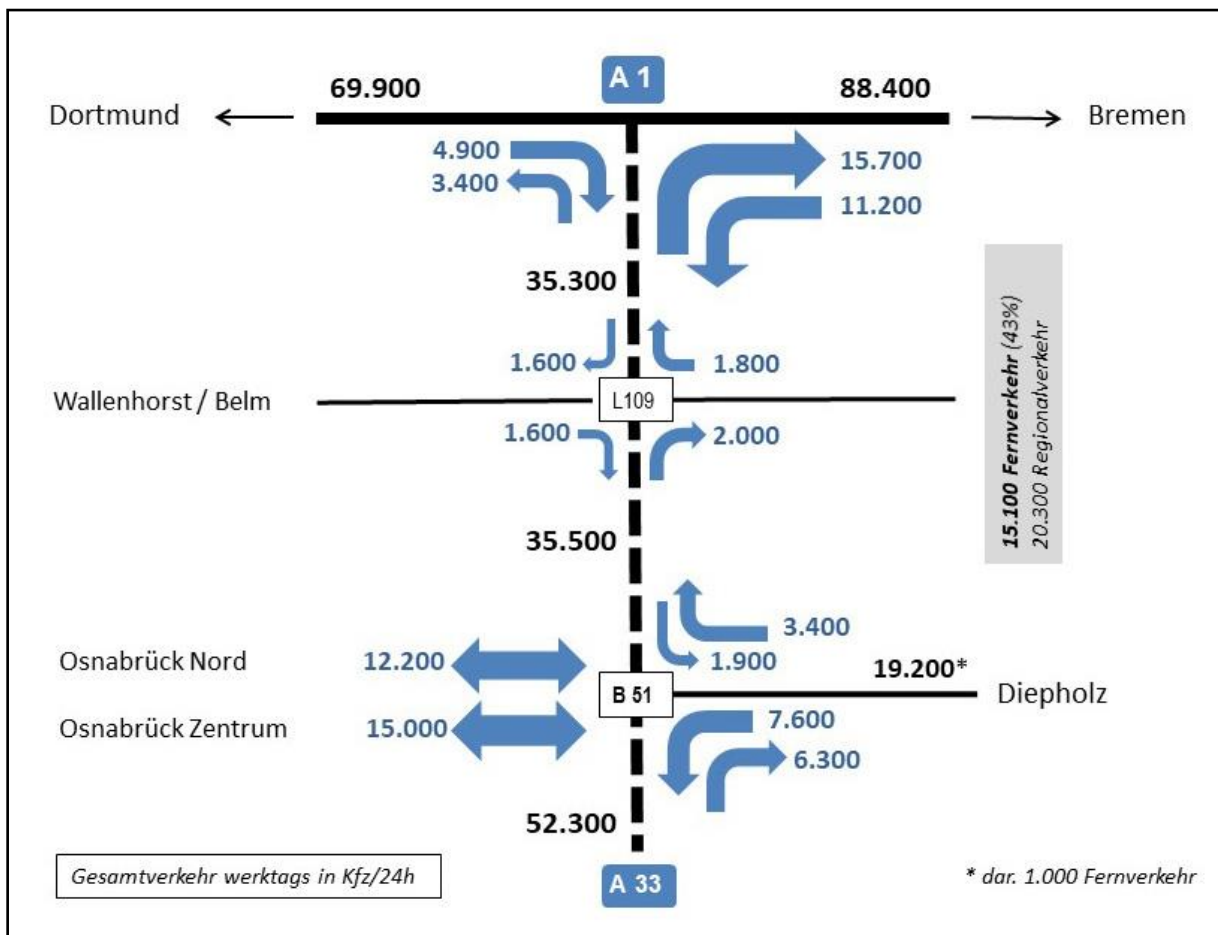
Das könnte ein Hinweis darauf sein, warum beim Gesamtverkehr so starke Abweichungen bestehen. Wohl beruhen beide Untersuchungen auf der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, die von den Landkreisen und kreisfreien Städte in Deutschland sowie vergleichbaren Gebietseinheiten im benachbarten Ausland als Verkehrszellen ausgeht.¹⁰ Doch wurde diese räumliche Bezugsebene für die Verkehrsuntersuchung A33-Nord durch eigene Erhebungen verfeinert, so dass auch Verkehrsverflechtungen innerhalb dieser Verkehrszellen erfasst wurden. Das betrifft vor allem Kfz-Fahrten

¹⁰ BVU u.a.: Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Zusammenfassung. Im Auftrag des BMVI, 2014.

innerhalb des Landkreises Osnabrück, die von nachgeordneten Straßen auf die A33-Nord verlagert werden. Da die BVWP-Prognose für die A33-Nord ganz überwiegend auf den Verkehrsverflechtungen zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten beruht, entspricht die Differenz zur IPW-Prognose im Wesentlichen dem innerregional verlagerten Verkehr; das sind rund 15.000 Kfz-Fahrten pro Tag. Hinzu kommt „induzierter Verkehr“, also zusätzlicher Verkehr, der durch die bessere Erreichbarkeit von Zielen im Nahbereich ausgelöst wird. Dem Projektinformationssystem zum BVWP 2030 zufolge handelt es sich dabei um ca. 5.000 Pkw-Fahrten pro Tag.¹¹ Nur die verbleibenden ca. 15.000 Kfz-Fahrten pro Tag sind also dem Fernverkehr zuzuordnen.

Legt man die Fortschreibung 2018 der Verkehrsuntersuchung A33-Nord zugrunde, so zeigt sich im Detail folgendes Bild (s. **Abbildung 1**). Von den rund 35.000 Kfz-Fahrten/Tag auf der A33-Nord zwischen der A1 und der Anschlussstelle L 109 bei Icker entfallen 15.000 Fahrten/Tag auf den Fernverkehr und gut 20.000 Fahrten (58%) auf den Regionalverkehr, darunter allein 7.000 Auf- und Abfahrten pro Tag an der Anschlussstelle L 109. Von einer Entlastung der L 109 zwischen Rulle und Icker durch die A33-Nord (laut Prognose von 9.300 auf 5.400 Fahrzeuge/Tag) kann also keine Rede sein.

Abbildung 1: Verkehrsaufkommen an den Anschlussstellen der A 33-Nord (Kfz-Fahrten/Tag)



Eigene Darstellung anhand der IPW-Verkehrsuntersuchung A33 Nord, Fortschreibung 2018

¹¹ Vgl. Deiters, J.: Das Autobahnprojekt „A33 Nord“ auf dem Prüfstand – zur gesamtwirtschaftlichen und umweltfachlichen Bewertung des Vorhabens im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Osnabrück, April 2016.

Zur Begründung der A 33-Nord als „Vordringlicher Bedarf“

Im Projektdossier zum Entwurf des BVWP 2030 wird die Dringlichkeitseinstufung der A33-Nord wie folgt begründet: „Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich.“ Es sei notwendig, eine direkte Verbindung zwischen der A44 und der A1 über die A33 herzustellen, da „die zunehmenden Verkehrsströme ... nicht verkehrsgerecht durch die A30 in Richtung A1 geführt werden“ könnten. Weiter heißt es dort: „Das Projekt mit verkehrlich überregionaler Bedeutung verbessert durch seine Netzwirkung die Verbindung zwischen den Agglomerationszentren Bielefeld und Bremen.“

Mit der Erhöhung der Investitionskosten der A33-Nord von 87 Mio. € auf mittlerweile nahezu 180 Mio. € ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 3,8 auf weit unter 2,0 gesunken. Damit wird die Begründung, die günstige gesamtwirtschaftliche Bewertung des Vorhabens rechtfertige trotz der hohen Umweltbetroffenheit dessen Einstufung in den Vordringlichen Bedarf, hinfällig. Von allen Straßenprojekten des Vordringlichen Bedarfs im BVWP 2030 besteht für zehn Autobahnprojekte eine hohe Umweltbetroffenheit. Drei davon befinden sich in Niedersachsen, nämlich die Küstenautobahn A20 (NKV 1,9), die A39 Wolfsburg – Lüneburg (NKV 2,1) und die A33 Nord. Alle übrigen Autobahnprojekte des Vordringlichen Bedarfs mit hoher Umweltbetroffenheit weisen mit Ausnahme der A98 im Süden Baden-Württembergs (NKV 2,6) ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens 3,0 auf. Das Umweltbundesamt hatte bereits im April 2016 gefordert, auf Straßenprojekte „mit hoher Flächeninanspruchnahme“ – wie im Fall der A33-Nord – ganz zu verzichten.

Die obige Behauptung, dass die Verkehrsströme zwischen den Agglomerationszentren Bremen und Bielefeld ohne die A33-Nord „nicht verkehrsgerecht“ durch den Raum Osnabrück geführt werden könnten, wird durch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 2015 widerlegt. Der obigen Tabelle 3 ist zu entnehmen, dass die bis 2030 zu erwartende Verkehrsbelastung der A30 südlich Osnabrück mit Anbindung der A33 an die A1 maximal 86.000 Kfz/Tag und ohne diese Maßnahme 94.000 Kfz/Tag betragen wird. In beiden Fällen wird die Kapazität einer vierspurigen Autobahn (bis 70.000 Kfz/Tag) deutlich überschritten, doch würde die Kapazität der auf sechs Fahrstreifen ausgebauten A30 (bis zu 100.000 Kfz/Tag) ausreichen, um den gesamten Verkehr im Raum Osnabrück auch ohne A33-Nord zu bewältigen. Die Entlastung der Osnabrücker Innenstadt durch die A33-Nord wird völlig überschätzt. Der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zufolge würde die B68 zwischen Wallenhorst und Osnabrück um nicht einmal 10% entlastet. Der Lkw-Durchgangsverkehr muss also anderweitig von der Innenstadt ferngehalten werden.

Fazit

Zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 im Raum Osnabrück muss der Ausbau der A30 auf sechs Fahrstreifen Priorität behalten. Das Vorhaben entspricht dem zentralen BVWP-Prinzip „Erhalt vor Neubau“ und dient der Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren. Nach dem geplanten Ausbau der A30 südlich Osnabrück besteht nachweislich kein Bedarf zum weiteren Ausbau des Autobahnnetzes im Raum Osnabrück. Die aus Gründen der Verkehrssicherheit von der Stadt Osnabrück geforderte Abstufung der Bundesstraße 68 muss vom Projekt der A33-Nord entkoppelt werden.

*April 2019
aktualisiert Okt. 2020*