

[www.B30-Oberschwaben.de](http://www.B30-Oberschwaben.de)

## Große Straßenverkehrszählung 2005

Härtefälle im Ortsumgebungsbau im Zuge des Bundesfernstraßenbaus in der Bundesrepublik Deutschland

### Bericht Nr. 17

*Fassung vom: 02.05.2010*



### **Allgemeine Hinweise**

Die Berichte dieser Schriftenreihe beruhen auf den Zahlenmaterialien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Veröffentlichungen und Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Als Datengrundlage kamen der Bundesverkehrswegeplan 2003 in seiner Endfassung von 2004, die Straßenbauberichte 2003 bis 2006 sowie die Endergebnisse der großen Straßenverkehrszählung 2005 zum Einsatz. Alle Daten wurden mehrfach geprüft. Bei besonders kritischen Zahlen wurde zudem Kontakt mit den zuständigen Straßenbaubehörden bzw. Verwaltungen aufgenommen um Fehler zu vermeiden. Trotz allem kann keine Garantie auf die vollständige Richtigkeit übernommen werden.

### **Bezugsquellen**

Die Berichte dieser Schriftenreihe können kostenlos von der Internetseite [www.B30-Oberschwaben.de](http://www.B30-Oberschwaben.de) im Bereich "**Die Bundesstraße > Verkehrszahlen > Vergleiche**" heruntergeladen werden.

Die den Berichten zu Grunde liegenden Rohdaten können kostenlos von den Internetseiten [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de) (**Bundesverkehrswegeplan** und **Straßenbauberichte**) und [www.bast.de](http://www.bast.de) (**Ergebnisse der großen Straßenverkehrszählung 2005**) heruntergeladen werden. Die Ergebnisse der BASt können auch in Druckform bei [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) bezogen werden.

### **Verkauf**

Die Berichte dieser Schriftenreihe wurden von [www.B30-Oberschwaben.de](http://www.B30-Oberschwaben.de) erstellt und werden kostenlos abgegeben. Ein Verkauf ist daher nicht gestattet. Ist eine kostenlose Weitergabe nicht möglich, so ist lediglich eine Weitergabe unter Einziehung der dabei anfallenden Kosten möglich. Diese Kosten dürfen die tatsächlichen Kosten nicht übersteigen.

### **Copyright**

Jedem wird das Recht eingeräumt von jedem Teil der Berichte beliebig viele Kopien zu erstellen und kostenlos weiterzugeben. Es ist nicht gestattet diese Berichte oder Auszüge daraus als eigene Leistung auszugeben. Dies betrifft vor allem Schüler und Studenten.

---

### **Umschlagfoto**

Bundesstraße 30 in Baden-Württemberg zwischen Untereschach und Ravensburg in Fahrtrichtung Ravensburg auf Höhe Torkenweiler und Abzweigung Mariatal.

## Inhalt

<b>Hinweise zu dieser Ausgabe .....</b>	<b>5</b>
<b>Methodik .....</b>	<b>7</b>
Methodik der großen Straßenverkehrszählungen .....	7
Methodik der Berechnung der Belastungsgrößen .....	7
<b>Abkürzungen .....</b>	<b>8</b>
Allgemeine Abkürzungen .....	8
Abkürzungen der Bundesländer .....	8
Abkürzungen im Bezug auf die Bundesfernstraßenplanung .....	8
<b>Diagramme .....</b>	<b>11</b>
Alle Ortsumgehungsprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 .....	11
Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf .....	11
Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht .....	11
Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf.....	11
<b>Die deutschen Härtefälle im Ortsumgebungsbau .....</b>	<b>13</b>
<b>Übersichtsliste der 7 deutschen Härtefälle.....</b>	<b>15</b>
<b>B 3 OU Sinzheim .....</b>	<b>17</b>
<b>B 4 OU Meine.....</b>	<b>23</b>
<b>B 30 OU Gaisbeuren .....</b>	<b>29</b>
<b>B 30 OU Enzisreute .....</b>	<b>29</b>
<b>B 188 OU Vorsfelde.....</b>	<b>41</b>
<b>B 253 OU Frohnhausen bei Dillenburg .....</b>	<b>47</b>
<b>B 312 OU Lichtenstein (Albaufstieg).....</b>	<b>53</b>
<b>Top 100 Ortsumgehungsprojekte in Deutschland im Weiteren Bedarf .....</b>	<b>59</b>
<b>Top 100 Ortsumgehungsprojekte in Deutschland.....</b>	<b>77</b>



## Hinweise zu dieser Ausgabe

In dieser zweiten Fassung haben sich zahlreiche Änderungen gegenüber der ersten von August 2007 ergeben. Die folgenden Änderungen haben sich ergeben:

- ▶ Änderung der Methodik: Die reine Höhe des Verkehrsaufkommens ist nicht mehr entscheidend. Entscheidend ist nun, ob eine Umgehung für einen Ort eine Entlastung bewirken kann. Nur solche Projekte mit für Bundesstraße sehr hohen Verkehrsaufkommen finden sich noch in dieser Broschüre als Härtefälle im Ortsumgebungsbau in Deutschland, soweit die Umgehungen sich im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befinden. Projekte, welche für die Entlastung von Orten keine Bedeutung haben wurden gestrichen.
- ✘ Das Projekt "B 21 OU Bad Reichenhall" wurde aus dieser Broschüre genommen, da nachträglich bekannt wurde, dass es keine Bedeutung für die Entlastung der Ortsdurchfahrt Bad Reichenhall hat. Es ist bereits eine Umgehung vorhanden.
- ✘ Das Projekt "B 10 OU Neu-Ulm" wurde aus dieser Broschüre genommen, da nachträglich bekannt wurde, dass es für die Entlastung der Ortsdurchfahrt Neu-Ulm nur eine geringe Bedeutung hat und der Bau von der Stadt Neu-Ulm abgelehnt wird. Die geringe Bedeutung für die Entlastung besteht in der Tatsache, dass Wohngebiete bereits mit Lärmschutzelementen abgeschirmt werden und die Ortsdurchfahrt hauptsächlich durch Industriegebiet führt.
- ✘ Das Projekt "B 209 OU Adendorf", im Bundesverkehrswegeplan als "B 209 s Lauenburg - ö Lüneburg" enthalten, wurde aus dieser Broschüre genommen, da sich der in der vorherigen Fassung angedeutete Verdacht bestätigte, dass in der OD Adendorf gar keine 20.000 Kfz/24h oder mehr erreicht werden.
- ✘ Das Projekt "B 42 OU Neuwied" wurde aus dieser Broschüre genommen, da nachträglich bekannt wurde, dass innerhalb der Ortsdurchfahrt auf keinem einzigen Abschnitt 20.000 Kfz/24h oder mehr erreicht werden.
- ✘ Das Projekt "B 65 Bad Nenndorf-Hannover" wurde aus dieser Broschüre genommen, da sich der in der vorherigen Fassung angedeutete Verdacht bestätigte, dass in keiner einzigen Ortsdurchfahrt 20.000 Kfz/24h oder mehr erreicht werden.
- ✘ Das Projekt "B 20 OU Burghausen" wurde aus dieser Broschüre genommen, da die Situation in Burghausen das Ergebnis einer misslungenen Verkehrsplanung ist und bereits eine Umgehung vorhanden ist, auch wenn diese bereits wieder zu Teilen verbaut wurde und somit wieder zur Ortsdurchfahrt wurde. Auch kann das Projekt Burghausen aufgrund des ausgeprägten Quell-Ziel- und innerörtlichen Verkehrs gar nicht entlasten. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt darüber hinaus keine raumwirksamen Effekte.
- ✘ Das Projekt "B 214 OU Watenbüttel" wurde aus dieser Broschüre genommen, da nachträglich bekannt wurde, dass dieses Projekt nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs keine nennenswerte Entlastungswirkung auf die Ortsdurchfahrt hat. Darüber hinaus sind rund um Watenbüttel Autobahnen vorhanden, die den überörtlichen Verkehr gut aufnehmen können, so dass der örtliche Verkehr vorherrscht und daher das Projekt auch keine raumwirksamen Effekte hat.
- ▶ Neu aufgenommen wurde das Projekt "B 4 OU Meine", da in der OD Meine Verkehrsaufkommen von mehr als 20.000 Kfz/24h erreicht werden und eine Entlastung möglich ist. Dieses Projekt war in der vorherigen Fassung nicht enthalten, da es bei der ersten Projektprüfung leider übersehen wurde.
- ▶ Neu aufgenommen wurde das Projekt "B 312 OU Lichtenstein (Albaufstieg)", da leider erst nachträglich bekannt wurde, dass in der Ortsdurchfahrt Verkehrsaufkommen von mehr als 20.000 Kfz/24h erreicht werden und eine Entlastung möglich ist.

- ✎ Bei den verbliebenen Projekten wurden Aktualisierungen und Ergänzungen vorgenommen. Entfernt wurden allerdings die projektbezogenen Einschätzungen, welche zum Teil auf veralteten Untersuchungen, die auch meist auch sehr lückenhaft sind, beruhen.
- ✎ Auch wurden die Diagramme auf das nötigste beschränkt.
- ✎ In der alten Fassung wurden die Projekte nach Verkehrsaufkommen absteigend sortiert. In dieser Fassung richtet sich die Sortierung nach den Straßennummern.
- ✎ In der alten Fassung wurden Belastungsgrößen nach Streckenabschnittslänge, Personen- und Schwerverkehr berechnet. Diese Berechnung wurde durch die Fahrleistung in den Ortsdurchfahrten ersetzt.
- ✎ Auch die Tabellen ganz am Ende dieser Broschüre wurden vollständig neu aufgebaut und beziehen sich nun nicht mehr auf Strecken, sondern auf Ortsdurchfahrten.
- ✎ Die Erstellung dieser Broschüre hat nunmehr inklusive Vorarbeiten rund 2 Jahre gedauert. Alle Projekte wurden zwei mal unabhängig voneinander geprüft. Diese Broschüre löst die vorangegangene vorläufige Fassung aus dem Jahr 2007 ab und stellt die Endfassung dar. Enthalten sind nun nur noch die Härtefälle im Ortsumgebungsbau im Zuge des Bundesfernstraßenbaus in Deutschland. Das sind die Projekte, die sich im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befinden, obwohl in den Orten Verkehrsaufkommen ab 20.000 Fahrzeuge/24h erreicht werden und eine Entlastung möglich ist.

## Methodik

### Methodik der großen Straßenverkehrszählungen

Alle fünf Jahre finden in Deutschland auf fast allen Straßenabschnitten Zählungen des Verkehrsaufkommens statt. Diese Zählungen werden große Straßenverkehrszählungen genannt. Die letzte große Straßenverkehrszählung fand 2005 statt. Damit die gezählten Verkehrsaufkommen deutschlandweit vergleichbar sind gilt eine einheitliche Regelung (Methodik), die von allen Straßenbauämtern eingehalten werden muss.

2005 wurden so an unterschiedlichen Tagen Zählungen vorgenommen. Mit Hilfe eines aufwändigen mathematischen Verfahrens wurden die Zählergebnisse jeweils für die Strecken geltenden Jahressganglinientypen und Wochenganglinientyp hoch gerechnet und schließlich mit den Ganglinien der nächst gelegenen automatischen Dauerzählstelle abgestimmt. Nur dadurch ist es überhaupt möglich von wenigen Stunden Zählung auf ein ganzes Jahr zu schließen. Damit es bei diesem Verfahren zu keinen extremen Einzelergebnissen kommt, wurden von der Auswertung Ereignisse, wie Umleitungsverkehr, ausgeschlossen und nur zur Zeiten mittlerer Verkehrsdichte gezählt. Die so erzielte Genauigkeit der Werte liegt bei nur wenigen Prozent Abweichung im Vergleich zu den Werten der automatischen Dauerzählstellen.

Da es sich bei den Ergebnissen von 2005 um durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärken handelt, kann das tatsächliche Verkehrsaufkommen in manchen Monaten weit darüber liegen, in anderen dafür darunter.

Die in diesem Bericht genannten Zahlen geben die täglichen Durchschnittswerte wieder.

### Methodik der Berechnung der Belastungsgrößen

In diesem Bericht werden zu ausgewählten Strecken die Fahrleistungen in den Ortsdurchfahrten als Belastungsgröße angegeben. Dabei wurden nur die Strecken berücksichtigt, die nach § 5 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz Ortsdurchfahrten darstellen. Es wurde sowohl die Personenfahrleistung in Personenkilometer (Pkm), als auch die Güterbeförderungsleistung in Tonnenkilometer (tkm) pro Jahr berechnet.

- ▶ Bei der Berechnung der Pkm wurde angenommen, dass ein Personenfahrzeug durchschnittlich mit 1,3 Insassen besetzt ist. Für den Personenverkehr wurde angenommen, dass sich deren Anteil aus dem gesamten Verkehrsaufkommen abzüglich des Güterschwerverkehrs und 2,6% für den leichten Güterverkehr ergibt.
- ▶ Bei der Berechnung der tkm war die Berechnung aufwendiger. Es wurde angenommen, dass
  1. 2,6% des Gesamtverkehrsaufkommens leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen sind
    - diese im Durchschnitt mit 360kg beladen sind
  2. 54,0% des Schwerverkehrs Fahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen sind
    - 1,7% davon mit 0-30% ausgelastet sind
    - 6,3% davon mit 31-60% ausgelastet sind
    - 28,3% davon mit 61-90% ausgelastet sind
    - 63,7% davon mit 91-100% ausgelastet sind
  3. 45,2% des Schwerverkehrs Fahrzeuge zwischen 12 und 40 Tonnen sind
    - 1,7% davon mit 0-30% ausgelastet sind
    - 6,3% davon mit 31-60% ausgelastet sind
    - 28,3% davon mit 61-90% ausgelastet sind
    - 63,7% davon mit 91-100% ausgelastet sind
  4. 0,8% des Schwerverkehrs Omnibusse sind. Diese wurden bereits bei der Berechnung der Pkm berücksichtigt und finden bei der Berechnung der tkm keine Berücksichtigung.

## Abkürzungen

In den Berichten dieser Schriftenreihe werden folgende Abkürzungen verwendet

### *Allgemeine Abkürzungen*

BL **B**undesland  
EU **E**uropäische **U**nion  
RAS-Q **R**ichtlinien für die **A**nlage von **S**traßen mit dem Abschnitt **Q**uerschnitt

### *Abkürzungen der Bundesländer*

BW Baden-Württemberg  
BY Bayern  
BE Berlin  
BB Brandenburg  
HB Bremen  
HH Hamburg  
HE Hessen  
MV Mecklenburg-Vorpommern  
NI Niedersachsen  
NW Nordrhein-Westfalen  
RP Rheinland-Pfalz  
SL Saarland  
SN Sachsen  
ST Sachsen-Anhalt  
SH Schleswig-Holstein  
TH Thüringen

### *Abkürzungen bei Verkehrszahlen*

DTV Durchschnittliche, tägliche Verkehrsmenge, die 2005 ermittelt wurde. Zur Methodik wie die Ermittlung erfolgte und was DTV genau ist, kann im vorangegangenen Abschnitt "Methodik" nachgelesen werden.  
DTSV Durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsmenge, die 2005 ermittelt wurde.  
SV Durchschnittlicher, täglicher Schwerverkehr 2005. Unter Schwerverkehr werden alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen zusammengefasst.  
SV% Prozentanteil des durchschnittlichen, täglichen Schwerverkehrs 2005.

### *Abkürzungen im Bezug auf die Bundesfernstraßenplanung*

BVWP Bundesverkehrswegeplan. Ist ein Plan in dem alle Bundesverkehrswege enthalten sind, die neu bzw. ausgebaut werden sollen. Die Projekte im BVWP sind in die Kategorien VB, WB\* und WB aufgeteilt.  
BPL Bedarfsplan. Ist ein anderer Begriff für Bundesverkehrswegeplan.  
IRP Investitionsrahmenplan. Ist ein Fünfjahresplan der festlegt, welche Verkehrswege in einem festgelegten Fünfjahreszeitraum realisiert oder fertiggestellt werden sollen oder mit welchen Maßnahmen mit dem Bau begonnen werden soll.  
VB Vordringlicher Bedarf. Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan mit der höchsten Stufe eingestuft sind und deren Verwirklichung, Fertigstellung oder Baubeginn bis 2015 geplant ist.  
WB\* Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Projekte im Bundesverkehrswegeplan, deren Verwirklichung bzw. Baubeginn vor 2015 unwahrscheinlich ist, allerdings geplant werden dürfen.  
WB Weiterer Bedarf. Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan als unbedeutend eingestuft sind, allerdings als baufähig gelten. Diese Projekte dürfen nicht geplant werden.  
NKV Nutzen-Kosten-Verhältnis. Ist das Ergebnis einer rein wirtschaftlichen Prüfung und sagt daher kaum etwas über die Wichtigkeit eines Projekts aus. Ein NKV von 1 ist notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Ein NKV von zum Beispiel 2 sagt aus, dass die Projektnutzen die Projektkosten um das 2-fache übersteigen.

Die folgenden Abkürzungen können und werden gerne miteinander kombiniert. Beispiele finden sich nach den einzelnen Erklärungen

- 02 Heute insgesamt NULL (0) Fahrstreifen, nach dem **Neubau** insgesamt ZWEI (2) Fahrstreifen. Zum Beispiel: Bau einer normalen Ortsumgehung. Das ist eine Straße, die aus insgesamt zwei Fahrstreifen besteht und somit einen Fahrstreifen pro Richtung hat. Umgangssprachlich wird Fahrstreifen mit Fahrspur gleichgesetzt.
- 04 Heute insgesamt NULL (0) Fahrstreifen, nach dem **Neubau** insgesamt VIER (4) Fahrstreifen. Zum Beispiel: Bau einer autobahnähnlichen Ortsumgehung mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung.
- 24 Heute insgesamt ZWEI (2) Fahrstreifen, nach dem **Ausbau** insgesamt VIER (4) Fahrstreifen. Zum Beispiel Ausbau einer Bundesstraße zur Autobahn, die nach dem Ausbau jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung hat.
- 46 Heute insgesamt VIER (4) Fahrstreifen, nach dem **Ausbau** insgesamt SECHS (6) Fahrstreifen. Zum Beispiel Ausbau einer Autobahn von zwei Fahrstreifen pro Richtung auf drei Fahrstreifen pro Richtung.
- 68 Heute insgesamt SECHS (6) Fahrstreifen, nach dem **Ausbau** insgesamt ACHT (8) Fahrstreifen. Zum Beispiel Ausbau einer Autobahn von drei Fahrstreifen pro Richtung auf vier Fahrstreifen pro Richtung.
- 48 Heute insgesamt VIER (4) Fahrstreifen, nach dem **Ausbau** insgesamt ACHT (8) Fahrstreifen. Zum Beispiel Ausbau einer Autobahn von zwei Fahrstreifen pro Richtung auf vier Fahrstreifen pro Richtung.

Die Liste lässt sich noch beliebig fortsetzen. Entscheidend ist, dass die erste Zahl die Anzahl der heutigen Fahrstreifen angibt, die zweite die Anzahl der Fahrstreifen nach dem Neu- oder Ausbau.

- KK Heute keine Standstreifen, nach dem Bau ebenfalls keine.
- KB Heute keine Standstreifen, nach dem Bau Standstreifen auf beiden Seiten.
- KL Heute keine Standstreifen, nach dem Bau Standstreifen nur auf der linken Seite.
- KR Heute keine Standstreifen, nach dem Bau Standstreifen nur auf der rechten Seite.
- BK Heute beidseitige Standstreifen, nach dem Bau sind keine Standstreifen mehr vorhanden.

Die Liste lässt sich noch beliebig fortsetzen. Entscheidend ist, dass der erste Buchstabe angibt ob und wie heute Standstreifen angelegt sind (K [keine], B [beidseitig], L [links], R [rechts]) und mit dem zweiten angegeben wird wie nach dem Neu- oder Ausbau die Standstreifen angelegt sein werden.

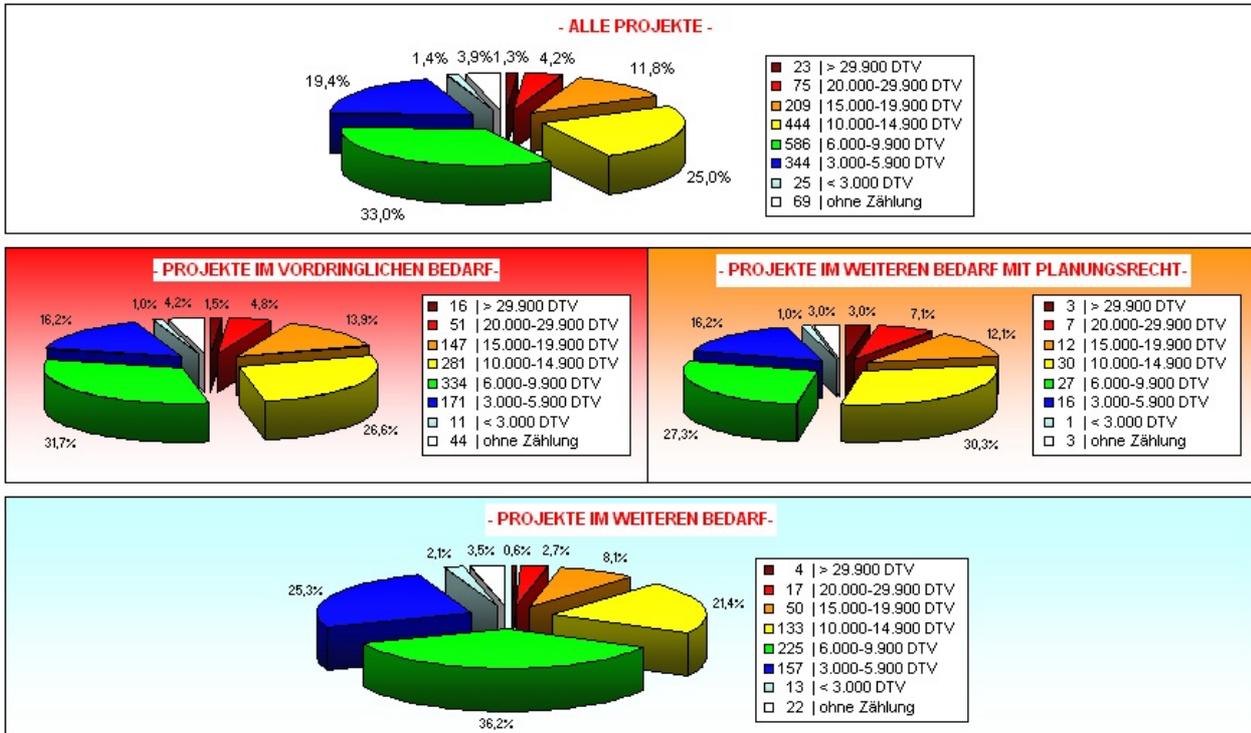
- 02KB Dies ist eine Kombination aus den vorangegangenen Abkürzungen 02 und KK. Dies bedeutet, dass eine neue Straße auf einer neuen Trasse (0) gebaut werden soll, welche nach dem Bau insgesamt zwei (2) Fahrstreifen haben wird, also eine pro Richtung. Das (K) gibt an, dass heute keine Standstreifen vorhanden sind, nach dem Bau werden beidseitige Standstreifen (B) vorhanden sein.
- 04KB Dies ist eine Kombination aus den vorangegangenen Abkürzungen 04 und KB. Dies bedeutet, dass eine neue autobahnähnliche Straße auf einer neuen Trasse (0) gebaut werden soll, welche nach dem Bau insgesamt vier (4) Fahrstreifen haben wird, also zwei pro Richtung. Das (K) gibt an, dass an der heutigen Trasse keine Standstreifen vorhanden sind, nach dem Bau wird es an der neuen Trasse beidseitige Standstreifen (B) geben.
- 24KB Dies ist eine Kombination aus den vorangegangenen Abkürzungen 24 und KB. Dies bedeutet, dass eine vorhandene Straße mit insgesamt zwei Fahrstreifen (2), also einer pro Richtung, auf insgesamt vier Fahrstreifen (4), also zwei pro Richtung, ausgebaut werden soll. Ein solcher Ausbau erfolgt normalerweise mit baulicher Trennung der Richtungsfahrbahnen, also autobahnähnlich. Das (K) gibt an, dass heute keine Standstreifen zur Verfügung stehen, nach dem Ausbau wird es beidseitige Standstreifen (B) geben. Dies ist der letzte Beweis, dass eine Straße autobahnähnlich ausgebaut werden soll.



## Diagramme

### Aufteilung der Projekte nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



In der Bundesrepublik Deutschland gibt es insgesamt 1.775 Ortsumgehungsprojekte im Bundesverkehrswegeplan. Allerdings sind viele davon nicht als solche deklariert. Ausschlaggebend ist, dass ein Projekt für mindestens einen Ort eine Umgehung darstellt. Diese 1.775 Projekte gliedern sich in 1.055 Projekte des Vordringlichen Bedarfs, 99 des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht und 621 des Weiteren Bedarfs. Das Verkehrsaufkommen beträgt je Einstufung wie folgt:

#### Alle Ortsumgehungsprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2003

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (53,8%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 98 (5,5%)

#### Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf (höchste Stufe)

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (75,5%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 67 (6,3%)

#### Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (zweit höchste Stufe)

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (74,8%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 10 (10,1%)

#### Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf (niedrigste Stufe)

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (63,6%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 21 (3,3%)

**Hinweis:** Die Prozentwerte wurden mathematisch auf eine Nachkommastelle gerundet. Unter Umständen ist es möglich, dass daher die Summe der Prozentwerte knapp über oder unter 100% liegt. Dieses Problem lässt sich nicht beheben, ohne die Statistik unbrauchbar zu machen.



## Die deutschen Härtefälle im Ortsumgebungsbau

Überall in Deutschland werden Bundesstraßen teils großzügig neu- und ausgebaut. Dies betrifft auch Projekte mit sehr geringen Verkehrsaufkommen und kaum einen oder gar keinen Nutzen. Hingegen werden etwas mehr als einer Hand voll Projekte mit Verkehrsaufkommen auf Autobahnniveau in den Ortsdurchfahrten und einem hohen Nutzen für die Orte abgelehnt und in den Weiteren Bedarf abgeschoben.

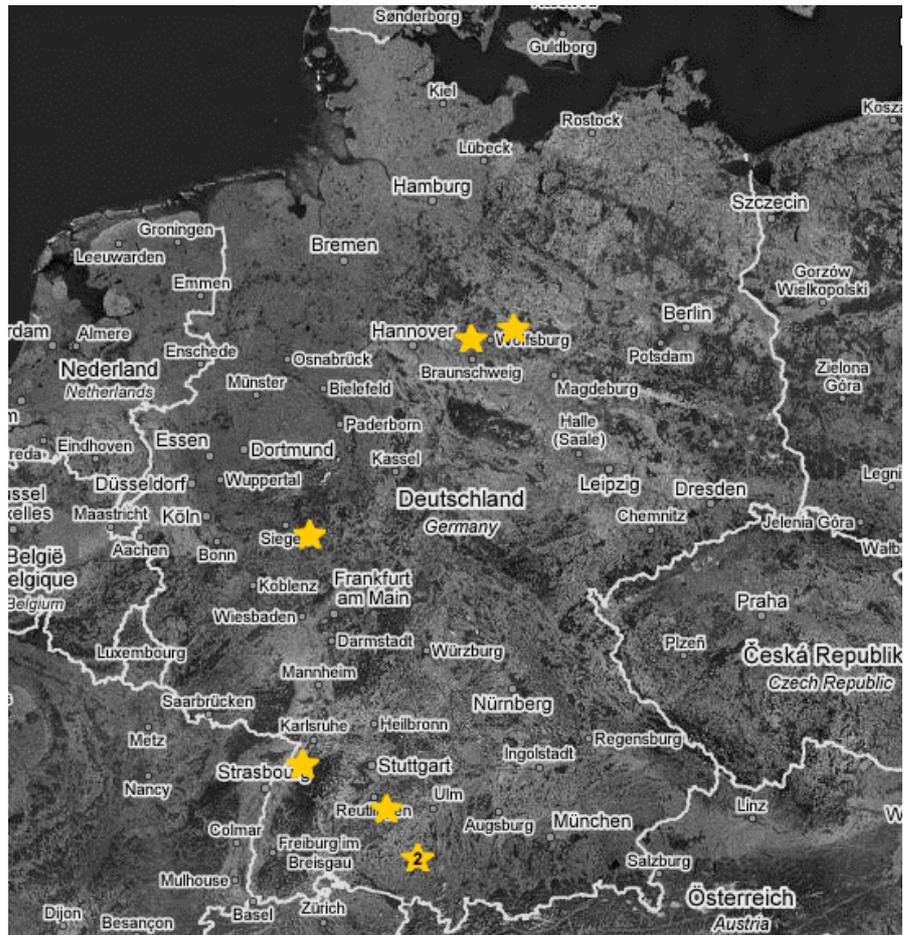
Viele Ausbauten von schwach befahrenen Strecken werden mit "Anpassung an das westliche Niveau" begründet. Dies betrifft auch Ortsdurchfahrten mit weit weniger als 5.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Denn durch eine Ortsumgehung würde der Verkehr immer und auf jeden Fall "sehr stark abnehmen" und die "Lebensqualität" sich "erhebliche verbessern". Nur dumm dass in den meisten dieser Orte der Quell-Zielverkehr sowie der innerörtliche Verkehr so hoch sind, dass von der Umgehung am Ende kaum etwas zu spüren sein wird.

Ärgerlich ist, dass bei lediglich nur sieben Ortsumgehangsprojekten in Deutschland, welche wirklich eine Entlastung bewirken können und in den Orten ein Verkehrsaufkommen auf Autobahnniveau herrscht nicht nur im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft sind, sondern auch diese Einstufung mit dem Geldmangel im Bundesfernstraßenbau gerechtfertigt wird, während andernorts für oben genanntes Unsummen ausgegeben werden.

Die Auswertung des in 2005 erhobenen Verkehrsaufkommens der Bundesstraßenabschnitte ergab, dass das normale durchschnittliche, tägliche Verkehrsaufkommen auf Bundesstraßen in Deutschland zwischen 0 und 14.900 Fahrzeugen liegt. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass das normale durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf den Bundesautobahnen zwischen 20.000 und 74.900 Fahrzeugen liegt.

Die Vermutung liegt nahe, dass zunächst die Projekte verwirklicht werden sollen, die einzeln nicht so viel kosten, in der Summe aber erblich sind, eben nach dem Gießkannenprinzip, damit mehr gebaut werden kann, ob man es nun wirklich braucht oder nicht. So wundert es nicht, dass solche Projekte von der Politik verteidigt werden, während andere mit einfallsreichen Argumenten in ein unbedeutendes Licht gerückt werden. Zum Beispiel mit zu hohen Kosten, die sich nicht finanzieren lassen, keiner oder geringer Fernverkehrsbeziehung, Parallelführung zu bestehenden Autobahnen, überwiegend nur regionale Bedeutung, keine Anbindung an Seeschiffhäfen, keine oder sehr geringe Strukturschwäche, zu hohen Eingriffe in Flora und Fauna und mit dem Argument, dass andere Straßen viel wichtiger seien ohne dies wirklich begründen zu können.

Nachfolgend werden die anscheinend so unbedeutenden sieben Projekte im Ortsumgebungsbau in Deutschland vorgestellt. Alle haben eines gemeinsam. Ein durchschnittliches, tägliches Verkehrsaufkommen von mindestens 20.000 Kraftfahrzeugen/24h in Ortsdurchfahrten, eine nachgewiesene Entlastungswirkung und eine Einstufung im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans.



**Die 7 Ortsumgehangsprojekte in Deutschland im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit einem Verkehrsaufkommen ab 20.000 Kfz/24h in den Orten und einer nachgewiesenen Entlastungswirkung, aber mit striktem Planungsverbot.**



## Übersichtsliste der 7 deutschen Härtefälle

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	-	BW	B 3	<b>OU Sinzheim (L 85 - L 80, reduzierter Querschnitt)</b> Weiterer Bedarf. OU Sinzheim westlich von Baden-Baden. <i>Fahrleistung in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6:</i> 	22.100	729 3,3%		WB 02KK
2	-	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz (OU Meine)</b> Weiterer Bedarf. OU Meine nördlich von Braunschweig. <i>Fahrleistung in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6:</i> 	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
3	-	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf. OU Gaisbeuren nördlich von Ravensburg. <i>Fahrleistung in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6:</i> 	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
4	-	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf. OU Enzisreute nördlich von Ravensburg. <i>Fahrleistung in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6:</i> 	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
5	-	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. OU Vorsfelde östlich von Wolfsburg. <i>Fahrleistung in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6:</i> 	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
6	-	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf. OU Frohnhausen östlich von Dillenburg. <i>Fahrleistung in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6:</i> 	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
7	-	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf. OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau südlich von Reutlingen. <i>Fahrleistung in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 (längste Ortsdurchfahrten, daher höchste Fahrleistung):</i> 	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK

- keine weiteren in Deutschland im Weiteren Bedarf mit Entlastungswirkung und mindestens 20.000 Kfz/24h -



# **B 3 OU Sinzheim**

## B 3 OU Sinzheim

**B 3**

Die Bundesstraße 3 ist mit einer Länge von rund 752 km eine der längsten Bundesstraßen in Deutschland. Sie beginnt bei Hamburg in Buxtehude, führt über Buchholz in der Nordheide, Soltau, Celle, Hannover, Alfeld, Einbeck, Göttingen, Kassel, Marburg, Gießen, Frankfurt am Main, Darmstadt, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Friesenheim (Baden) und Freiburg im Breisgau in den Südwesten der Bundesrepublik und endet bei Weil-Otterbach an der Landesgrenze zur Schweiz.

Von Gießen bis Weil am Rhein verläuft die B 3 parallel zur A 5.



## B 3 OU Sinzheim

**Sinzheim**

Sinzheim ist eine Gemeinde im Landkreis Rastatt in Baden-Württemberg und liegt in der Oberrheinischen Tiefebene etwa 7 km von Baden-Baden entfernt. Sinzheim liegt auf der Landesentwicklungsachse Karlsruhe - Offenburg zwischen den Mittelzentren Bühl und Baden-Baden. Ebenfalls nur ein wenig entfernt befindet sich das weitere Mittelzentrum Rastatt.

Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Sinzheim, Kartung, Winden, Leiberstung, Halberstung, Müllhofen, Schiftung, Ebenung und Vormberg.

Erstmals wird der Ort Sinzheim im Jahre 884 als Sunninishheim erwähnt, eine eigene Kirche in Sinzheim im Jahre 1154 (Basilika), die zum Kloster Schwarzach (heute Rheinmünster) gehört.

Die meisten Arbeitsplätze bieten das Handwerk, der Handel und die Industrie. Es gibt jedoch noch einige landwirtschaftliche Betriebe. Die bis in die 1990er Jahre stärker vertretene Nebenerwerbslandwirtschaft ist zurückgegangen, wobei allerdings Weinbau noch von vielen Familien betrieben wird.

Die A 5 ist über einen Autobahnzubringer direkt erreichbar. 2 S-Bahn-Haltepunkte bieten Anschluss an den Schienenfernverkehr. Der nächste ICE Bahnhof befindet sich in Baden-Baden. Auch der Baden-Badener Flughafen ist nicht weit entfernt.

Sinzheim wird von der B 3 in einen West- und einen Ostteil geteilt. Der Neubau der B 3 am westlichen Ortsrand zieht sich seit Jahren hin und macht derzeit gar keine Fortschritte, da sich die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf befindet, obwohl nur noch ein kurzes Stück unvollendet ist.



Land	Deutschland
Bundesland	Baden-Württemberg
Regierungsbezirk	Karlsruhe
Landkreis	Landkreis Rastatt (228.321 Einwohner) (309 Einwohner pro km <sup>2</sup> )
Einwohner	11.152 Einwohner
Nächste Autobahn	A 5 Basel-Frankfurt (Main) (3,0 km über B 3, B 500) (1,2 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Im Ort
Nächster Flughafen	Flughafen Baden-Baden (2,9 km über B 3)
Nächste größere Stadt	Bühl (6,3 km) (29.476 Einwohner)  Baden-Baden (1,1 km) (52.600 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	

B 3 OU Sinzheim

**B 3 OU Sinzheim**



Bundesland	Baden-Württemberg
Projektnummer	Neuaufnahme 66b
Bewertungen	<p><b>Fahrleistung und Staugefahr in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 Projekten</b></p> <p>Personenverkehr: 23.682.940 Pkm pro Jahr Güterverkehr: 14.839.579 tkm pro Jahr</p> <hr/> <p><b>Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b> Liegt nicht vor.</p> <hr/> <p><b>Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz</b> Liegt nicht vor.</p>
Einstufung	Weiterer Bedarf
Bauart	02KK
Planungsstand	Zum größten Teil fertiggestellt, Planungsstand von verbliebenem Abschnitt nicht bekannt. Da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf befindet, ruht die Planung zur Zeit.

## B 3 OU Sinzheim

Verkehrsstärken	Zählstelle	Von	Nach	DTV	SV	SV%
	7214 1103	Kreisgrenze OG/KA	L 85 Bühl	15.900	1.224	7,7%
	7214 1100	K 3763 Bühl	L 80 Sinzheim	18.100	597	3,3%
	7215 1101	L 80 Sinzheim	Gemeindestraße BAD	22.100	729	3,3%
	7115 1112	B 500 Baden-Baden	K 9611 Sandweier	8.900	196	2,2%
	7115 1101	L77D Rastatt	B462 Rastatt	20.600	597	2,9%
Ortsdurchfahrten	1 (Sinzheim)					
Beschreibung	<p>Die zur Landesentwicklungsachse Karlsruhe - Offenburg gehörende B 3 ist im Bereich von Sinzheim eine parallel Bundesstraße zur Bundesautobahn 5 und dient ab Aachern-Sasbachried über die Stadt Bühl (Mittelzentrum) samt Umgebung als beliebter Zubringer in Richtung Rastatt (Mittelzentrum) und Baden-Baden (Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion.) Dabei durchfährt sie Sinzheim auf der gesamten Länge. Außerdem bindet die B 3 Sinzheim an die umliegenden Dörfer und Städte, insbesondere an Baden-Baden, an. Sinzheim liegt somit zwischen Mittelzentren.</p> <p>Die Ortsumgehung Sinzheim befindet sich trotz des für Bundesstraßen sehr hohen Verkehrsaufkommens erst seit 2004 im Bundesverkehrswegeplan. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde sie zunächst nicht berücksichtigt. Erst nach der Ausübung erheblichen, politischen Drucks und der Zusicherung der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wurde sie mit Mühe und Not im Jahr 2004 doch noch neu in den Bundesverkehrswegeplan als Neuaufnahme 66b in den Weiteren Bedarf aufgenommen.</p> <p>Dabei wurden bereits erhebliche Vorleistungen für die Ortsumgehung erbracht. Die B 3 wurde bereits im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Rheintaltrasse zwischen Achern und Bühl neben die Bahngleise verlegt. Dabei wurden Ortsumgehungen für Achern, Sasbach, Ottersweier, Bühl und Oos geschaffen und ebenfalls neben die Bahn verlegt. Auch die Teilstadt durchfahrt Affenteil wurde beseitigt. Als Lücke und einzige Ortsdurchfahrt vor Baden-Baden blieb Sinzheim. Auch bei Sinzheim sind bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden. Die neue Trasse führt als fast unbenutzte Landesstraße an der Bahn entlang, allerdings ohne Anschluss an die B 3 südlich von Sinzheim. Es fehlen noch eine größere Straßenbrücke und mehrere Bachdurchlässe. Damit wäre die OU Sinzheim fertiggestellt.</p> <p>Da sich die Maßnahme im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf befindet, ruht die Planung zur Zeit.</p>					



# **B 4 OU Meine**

## B 4 OU Meine

**B 4**

Die Bundesstraße 4 ist eine 472 km lange Straße in den Bundesländern Bayern, Thüringen, Nordrhein-Westfalen, Hamburg und Schleswig-Holstein. Sie führt von Nürnberg über Erfurt, Braunschweig und Hamburg nach Bad Bramstedt.

Vor dem Bau der A 7 zu den Olympischen Spielen 1972 waren die B 4 und die in den 1960er Jahren gebaute B 404 die wichtigsten Verbindungen von Kiel nach Hamburg. In den 1990er Jahren wurde die B 4 zwischen Kiel und Bad Bramstedt abgestuft; ihre Funktion wird von der A 7 und der A 21, zu der die B 404 seit den 1970er Jahren ausgebaut wurde, übernommen.

Ebenfalls in den 1970er Jahren sollte die B 4 von Braunschweig bis zur geplanten A 32 nördlich von Gifhorn durch die A 369 ersetzt werden. Diese Pläne wurden mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 aufgegeben.

Im Zusammenhang mit den großen Autobahnplanungen im nordost-niedersächsischen und west-mecklenburgischen Raum (A 14 und A 39) wurde auch mehrfach ein Ersatz oder autobahnähnlicher Ausbau der B 4 auf rund 100 Kilometer zwischen Lüneburg (A 250) und Braunschweig (A 2) diskutiert, inzwischen aber verworfen.

Seit August 2006 gilt auf der B 4 zwischen Lüneburg und Braunschweig ein Durchfahrtsverbot für LKW über 12 Tonnen, welches aufgrund der geringen Strafen nicht eingehalten wird.



## B 4 OU Meine

**Meine**

Meine ist eine Gemeinde im Landkreis Gifhorn in Niedersachsen. Sie liegt zwischen Braunschweig und Gifhorn. Quer durch das Gemeindegebiet verläuft der Mittellandkanal. Durch Meine führt im westlichen Gebiet die Bundesstraße 4 von Nord nach Süd, welche als Verlängerung der A 391 weiter nach Gifhorn führt. Im Ortsbereich kreuzt die L 321 die B 4.

Die Gemeinde umfasst die Ortsteile Meine, Abbesbüttel, Bechtsbüttel, Wedelheine, Wedesbüttel, Grassel, Gravenhorst und Ohnhorst sowie die Siedlungen Meinholz und Martinsbüttel. Hinzu kommt eine Windmühle mit eigener Bushaltestelle in der Feldmark zwischen Meine und Abbesbüttel.

Meine wurde erstmals im Jahr 1007 als Meynum urkundlich erwähnt. Es wird jedoch angenommen, dass der Ort zu dieser Zeit bereits länger bestand. Nach der Auffassung Meibeyers hängt die Gründung Meines mit der Unterwerfung des Sachsenlandes durch die Franken im 8. Jahrhundert zusammen. Zu dieser Zeit seien mehrere Siedlungen im bis dahin weitgehend unbesiedeltem Nordwald gegründet worden.

In der Endphase des zweiten Weltkrieges kam es aufgrund verstärkter Luftangriffe auf die nahe gelegene Industriestadt Braunschweig auch zu Bombenabwürfen in Meine. In der Nacht vom 13. auf den 14. August 1944 erlebte Meine seinen schwersten Bombenangriff. Ziel des Angriffs waren die Reichsstraße 1 (heute Bundesstraße 4) sowie die Verbindung der Reichsbahn von Braunschweig nach Gifhorn. In Folge des Angriffes wurden zwei Gebäude an der Hauptstraße durch die Bomben vollständig zerstört. Die Reichsstraße 1 sowie die Eisenbahnverbindung wurden schwer getroffen und waren für mehrere Tage unpassierbar.

In den 1970er Jahren sollte die B 4 von Braunschweig bis zur geplanten A 32 nördlich von Gifhorn durch die A 369 ersetzt werden, so dass auch für Meine eine Umgehung vorgesehen war. Diese Pläne wurden mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 aufgegeben.



Land	Deutschland
Bundesland	Niedersachsen
Landkreis	Landkreis Gifhorn (175.298 Einwohner) (109 Einwohner pro km <sup>2</sup> )
Einwohner	8.135 Einwohner
Nächste Autobahn	A 391 bei Braunschweig (4,3 km über B 4) (4,0 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Im Ort
Nächster Flughafen	Flughafen Braunschweig (10,0 km über B 4, A 391, A 2)
Nächste größere Stadt	Braunschweig (7,5 km) (245.131 Einwohner)  Gifhorn (7,7 km) (42.143 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	

B 4 OU Meine

**B 4 OU Meine**



Bundesland	Niedersachsen
Projektnummer	NI6061 (B 4 Röttgesbüttel - Mainholz)
Bewertungen	<p><b>Fahrleistung und Staugefahr in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 Projekten</b></p> <p>Personenverkehr: 8.524.487 Pkm pro Jahr                  Güterverkehr: 15.208.631 tkm pro Jahr</p> <hr/> <p><b>Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b>                  NKV 5,7 (sagt aber nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus)  <i>Entlastung der Ortsdurchfahrt:</i> Hohe Bedeutung  <i>Begründung des Ministeriums:</i> Liegt nicht vor.</p> <hr/> <p><b>Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz</b>                  Liegt nicht vor.</p>
Einstufung	Weiterer Bedarf
Bauart	02KK

## B 4 OU Meine

Planungsstand	Für Meine war bereits in 1970er Jahren eine Umgehung im Zuge der A 369 vorgesehen. Diese Pläne wurden mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 allerdings wieder aufgegeben. Der aktuelle Planungsstand ist nicht bekannt. Da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf befindet ruht die Planung zur Zeit.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	3629 0417	Ende A 391	L 321 OD Meine	20.300	1.806	8,9
	3529 0416	L 321 OD Maine	L 320 Ribbesbüttel	20.200	1.757	8,7
	3529 0414	L 320 Ribbesbüttel	Gifhorn	15.800	1.595	10,1
Ortsdurchfahrten	1 (Meine)					
Beschreibung	<p>Die im nördlichen Raum von Braunschweig in Nord-Süd Richtung verlaufende B 4 dient als Verlängerung der A 391 ab deren Ausbauende als Anbindung an die Stadt Gifhorn. Die B 4 ist auf dieser Relation die einzige brauchbare Straßenverbindung und entsprechend für Bundesstraßen sehr hoch belastet. Dennoch ist die B 4 auf diesem Abschnitt nicht ausgebaut und verläuft durch Dörfer und Gemeinden.</p> <p>Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391 und Anbindung von Gifhorn an Braunschweig, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich.</p> <p>Von Seiten der Gemeinde wird die Verkehrssituation sowohl auf der B 4, als auch auf der L 321 angeprangert. Dennoch befindet sich das Projekt derzeit im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes, so dass auch die Planung ruht. Der benachbarte Abschnitt Ribbesbüttel bis Gifhorn befindet sich hingegen trotz eines niedrigeren Verkehrsaufkommens im Vordringlichen Bedarf.</p>					



# **B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute**

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

**B 30**

Die Bundesstraße 30 ist eine über ihre gesamte Länge stark bis sehr stark befahrene Bundesstraße in Nord-Süd-Richtung in Oberschwaben (südöstliches Baden-Württemberg). Sie führt durch die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg und verbindet über eine Länge von rund 102 km den Großraum Ulm (Donau) mit dem Bodensee. Dabei führt sie unter anderem über Laupheim, Biberach an der Riß, Bad Waldsee, Gaisbeuren, Enzisreute, Weingarten, Ravensburg und Meckenbeuren nach Friedrichshafen am Bodensee. Sie ist die einzige brauchbare Straßenverbindung der Städte Ulm (Donau), Laupheim, Biberach, Bad Waldsee, Weingarten, Ravensburg und Friedrichshafen untereinander. Entweder gibt es keine anderen oder diese verkraften das Verkehrsaufkommen nicht. Die B 30 ist der einzige direkte Nord-Süd-Zubringer zum Flughafen Friedrichshafen. Darüber hinaus bindet sie die Messe Friedrichshafen, einen der bedeutendsten Messestandorte in Baden-Württemberg, sowie eines der größten Golfressorts Süddeutschlands bei Bad Waldsee an. Die B 30 ersetzt die Bundesautobahn 89, welche bereits ab 1976 in Bau war und 1979 gestrichen wurde, obwohl bereits Teilabschnitte fertiggestellt waren.



Die B 30 ist bereits von Ulm bis Biberach an der Riß sowie von Baidt (Egelsee) bis Ravensburg-Süd autobahnähnlich ausgebaut. Zwischen Biberach-Jordanbad und Oberessendorf wird die Bundesstraße noch bis 2014 als Übergangslösung um einen dritten Fahrstreifen (2+1) erweitert. Die Ortsumgehungen von Bad Waldsee ist bereits als Schnellstraße ausgewiesen. Auf den restlichen Abschnitten gleicht die Bundesstraße einer etwas breiteren hügeligen und kurvigen Landstraße. Nur auf kurzen Abschnitten verläuft sie gerade oder verfügt auf in den 60er und 70er Jahren verbreiterten Abschnitten über Abbiegestreifen.

Der starke Schwerlastverkehr führt zwischen Biberach-Jordanbad und Baidt zu Verkehrsbehinderungen. Bei Unfällen und an Baustellen kommt der Verkehr an manchen Stellen und Zeiten fast vollständig zum Stillstand. In Gaisbeuren stehen die einzigen Ampeln zwischen Ulm und Ravensburg. In der Urlaubszeit weichen viele Autofahrer und LKW auf die B 30 aus, da es auf den Autobahnen A 7 und A 96 öfters zu Staus kommt. Dadurch dauert es nicht lange, bis die stark befahrene Bundesstraße stellenweise völlig überlastet und somit ein schnelles Vorwärtskommen kaum noch möglich wird. Auch auf dem Abschnitt von Ravensburg-Süd bis Friedrichshafen kommt es in den Ortsdurchfahrten häufig zu Behinderungen.

Die Abschnitte von Bad Waldsee bis zum Beginn der Neubaustrecke bei Baidt (Egelsee) sowie Ravensburg bis Oberhofen sind Unfallschwerpunkte. Alleine der Abschnitt Bad Waldsee-Baidt fordert in der Regel jedes Jahr mindestens ein Menschenleben (5 Tote in den Jahren 2005 und 2006, darunter 2 Kinder).

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

Erste Planungen der Verlegung der Bundesstraße 30 gehen bereits auf 1930 zurück, scheiterten aber sowohl bei Bad Waldsee, als auch Ravensburg aufgrund des Zweiten Weltkriegs. Bereits 1958 beantragte die Gemeinde Gaisbeuren im Zuge der Flurbereinigung die Feststellung einer Trasse für eine Umgehung der Orte Enzisreute und Gaisbeuren. Dieser Antrag wurde allerdings von den Behörden abgelehnt. Statt dessen wurde 1961 die Ortsumgehung Bad Waldsee gebaut. 1964 wurde wieder geplant, die Bundesstraße 30 auszubauen und durch die Bundesautobahn 89 zu ersetzen. Auf Abschnitten für die der Bau der A 89 bis 1985 nicht vorgesehen war, wurde der zweistreifige Aus- und teilweise Neubau geplant und in den 1960er und 1970er Jahren in Angriff genommen. Dabei wurden manche Ortsdurchfahrten verbreitert und die Trassierung abschnittsweise verbessert. In manchen Orten mussten dazu Gebäude weichen. So musste in Gaisbeuren das Rathaus weichen, an anderen Stellen fielen der Verbreiterung Gärten zum Opfer, so dass die Bundesstraße heute ohne Lärmschutz knapp an manchen Häusern vorbeiführt. 1976 wurde mit dem Bau der Bundesautobahn 89 bei Ulm begonnen, 1978 der erste 2,7 km lange Abschnitt zwischen Äpfingen-Nord und Biberach-Nord für den Verkehr freigegeben. 1979 war die A 89 bereits von Ulm bis Achstetten und Äpfingen-Nord bis Biberach-Jordanbad in Bau. Allerdings wurden die Pläne der Bundesautobahn 89 durch den Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder zunichte gemacht. Dieser legt fest, dass 7.000 geplante Autobahnkilometer zu streichen oder durch Bundesstraßenplanungen zu ersetzen sind. Kurzerhand wurden in Baden-Württemberg fast alle geplanten Autobahnen gestrichen. Die Bundesautobahn 89 wird seit dem als autobahnähnlicher Neu- und Ausbau der Bundesstraße 30 fortgeführt und war als solche noch weiterhin teilweise ab 1979 in Bau. Bereits und bis 1981 fertig gestellte Abschnitte der A 89 wurden in Bundesstraße 30 umbenannt und sind noch heute teilweise blau beschildert, wobei die Nummer 89 verdeckt wurde. 1980 erfolgte noch die Verkehrsfreigabe des 11,5 km langen autobahnähnlichen Abschnitts Wiblingen bis Achstetten und der Abschnitt Wiblingen bis zum Autobahndreieck Neu-Ulm wurde fertiggestellt, war allerdings erst 1981 mit der Fertigstellung des Autobahndreiecks Neu-Ulm befahrbar, das ursprünglich als Autobahnkreuz Wiblingen gebaut, allerdings nur noch teilweise fertiggestellt wurde. Ebenfalls 1981 wurde noch der 7,9 km lange autobahnähnliche Neubau der Bundesstraße 30 zwischen Äpfingen-Nord und Biberach-Jordanbad abgeschlossen und mit dem Bau des ersten Abschnitts der Ortsumgehung Ravensburg begonnen.

Seit dem werden die Planungen in sehr stark vermindertem Tempo als autobahnähnliche Bundesstraße 30 fortgeführt. So dauerte alleine der Bau der zweiten Fahrbahn zwischen Äpfingen-Nord und Achstetten bis 1990. Gleichzeitig wurde immer wieder ein kleines Stück der Ortsumgehung Ravensburg gebaut. Zuletzt wurde im Jahr 2001 ein privat vorfinanzierter Bauabschnitt fertiggestellt, so dass die B 30 heute auch vom Egelsee (nördlich von Baidt) bis Ravensburg-Süd autobahnähnlich ausgebaut ist. Die Fertigstellung eines weiteren und letzten Bauabschnitts der Ortsumgehung Ravensburg ist allerdings nicht vor 2015 zu erwarten. Der Weiterbau anderer Abschnitte ist nicht vor 2020 bis 2025 zu erwarten.

In wie ferner Zukunft noch der vollständige autobahnähnliche Neu- und Ausbau der B 30 von Ulm bis Friedrichshafen liegt, zeigt auch, dass zur Zeit nur der Abschnitt Ravensburg (Süd) - Friedrichshafen sich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet. Seit dem 23. Februar 2006 ist der Abschnitt Ravensburg-Untereschach rechtskräftig und unanfechtbar planfestgestellt, nach dem gegen den Planfeststellungsbeschluss keine einzige Klage ergangen war. Obwohl der ehemalige Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) noch am 29.07.2003 versprach, dass genügend Geld zur Verfügung stünde und sofort nach der Planfeststellung mit dem Bau begonnen werden könne, ist der Baubeginn bis heute immer noch ungewiss. Ausgegangen wird inzwischen von frühestens 2010.

Das andere größte Sorgenkind ist der nördlich von Ravensburg liegende Abschnitt Baidt bis Bad Waldsee. Bis auf die Abschnitte von Biberach-Nord bis Ulm und Ravensburg bis Oberhofen findet sich hier das höchste Verkehrsaufkommen mit durchschnittlichen, täglichen Verkehrsstärken von 20.000 Fahrzeugen. An Werktagen werden sogar durchschnittlich über 21.000 Fahrzeuge erreicht. Darüber hinaus ist dieser Abschnitt mit durchschnittlich 1.900 Fahrzeugen Schwerverkehr an Werktagen belastet. Der Bau der Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute ist aber trotzdem noch lange nicht in Sicht, da diese im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind. Zur Zeit liegt eine ungefähre Trassenvariante der Ortsumgehung Enzisreute vor. Gaisbeuren trifft es aber ganz besonders hart. Hier gibt es als einzige Ausbaumaßnahme der Bundesstraße 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen noch nicht einmal einen konkreten voraussichtlichen Streckenverlauf. Der Ausbau wird hier noch mindestens 30-40 Jahre auf sich warten lassen. Der Bau der zweiten Fahrbahn der Ortsumgehung von Bad Waldsee wurde trotz des am 12. Juli 1999 genehmigten Vorentwurfs wieder in den Weiteren Bedarf abgestuft.

Insbesondere auf der Gemarkung der ehemaligen Gemeinde Gaisbeuren, dem Abschnitt von Bad Waldsee bis Baidt, ist deutlich erkennbar für wie wichtig diese Straße wirklich angesehen wird. So wurde im Jahr 2004 der

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

Fahrbahnbelag zwischen Bad Waldsee-Süd und Enzisreute zum ersten mal seit 30 Jahren erneuert, obwohl sich über die Jahre bis zu 7 Zentimeter tiefe Spurrillen und stellenweise Schlaglöcher gebildet hatten, Aquaplaning an Regentagen an der Tagesordnung war und Fahrbahnbeläge in der Regel nur 15 Jahre halten. Die dringend notwendige Lückenampel in Gaisbeuren wurde erst nach Jahren genehmigt. Eine Einfädelspur an der Auffahrt Bad Waldsee-Süd wurde im Jahr 2007 von den Behörden abgelehnt, da es sich trotz der zahlreichen Unfälle um keinen Unfallschwerpunkt handle. Darüber hinaus gibt es zwischen Gaisbeuren und Enzisreute weder eine Wirtschafts-, noch einen Fuß- und Radweg. Der Baden-Württembergische Landtag kündigte im Jahr 2005 an, dass die B 30 im besten Fall zwischen Biberach-Jordanbad und Oberessendorf 3-streifig ausgebaut werde und für den Abschnitt auf der Gemarkung von Bad Waldsee grundsätzlich gar nichts vorgesehen ist, so wie es in der Landtagsdrucksache 13/4617 nachzulesen ist. Auch befinden sich die Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute nicht in der Prioritätenliste des Landes bis 2035.

Auch bei Bad Waldsee wird der Bundesstraße keine große Bedeutung beigemessen. So werden Maßnahmen wild umgestuft. Wie zum Beispiel die zweite Fahrbahn der Ortsumgehung Bad Waldsee die 1971 mit der Stufe III eingestuft war, 1979 ersatzlos aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen, allerdings ab 1986 unter Weitere Planungen wieder geführt wurde und 1992 im Weiteren Bedarf eingestuft war, 1996 in den Vordringlichen Bedarf aufgestuft wurde, im Jahr 2000 kurz vor der Planfeststellung wieder in den Weiteren Bedarf abgestuft, im Jahr 2002 wieder in den Vordringlichen Bedarf aufgestuft und schließlich 2003 erneut in den Weiteren Bedarf abgestuft wurde.

Die Bevölkerung kritisiert die Verkehrspolitik der Bundes- und Landesregierung sowie der Kommunalpolitik und Wirtschaft, da der Neu- und Ausbau der stark befahrenen und teilweise überlasteten Bundesstraße 30 von Bund und Land als nachrangiges Projekt behandelt wird. Sowohl der Bund, als auch die Landesregierung sahen bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan 2003 für die B 30 zwischen Baidt und Oberessendorf keine hohen Priorität. Daneben tauschten die Regionalpolitiker im Landkreis Biberach bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 den autobahnähnlichen Ausbau der B 30 zwischen Oberessendorf und Biberach-Jordanbad mit den Ortsumgehungen Ochsenhausen und Edenbachen im Zuge der B 312, obwohl diese Straße nur schwach befahren ist und forderten statt dessen den 3-streifigen Ausbau der B 30 auf diesem Abschnitt, was zur Konsequenz hat, dass die Erreichbarkeitsdefizite zwischen Baidt und Biberach abnehmen und somit die Priorität sinkt, so dass an einen baldigen Neu- und Ausbau mit Entlastung der Ortsdurchfahrten in den nächsten 30-50 Jahren noch weniger zu denken ist.

Auch auf lokaler Ebene wird nicht gerecht gehandelt. So ist im Raum Bad Waldsee als wichtigstes Aufbauprojekt vom Bau der zweiten Fahrbahn der Ortsumgehung Bad Waldsee die Rede, obwohl die B 30 zwischen Bad Waldsee-Nord und Bad Waldsee-Süd mit rund 10.600 Kfz/24h am geringsten befahren ist und noch genügend freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Nur ein 3-streifiger Ausbau wäre aus fachlicher Sicht zur Schaffung von Überholmöglichkeiten zu empfehlen, denn die Umgehung ist bereits für 20.000 Kfz/24h ausgelegt. Von Seiten des Innenministeriums in Stuttgart heißt es hierzu, dass dieses Projekt zur erheblichen Verbesserung der gesamten Verkehrsverhältnisse im Raum Bad Waldsee und der Stadt beitrage, vor allem durch die neue geplant Anschlussstelle mit der L 300. Nur ist das Verkehrsaufkommen auf der betreffenden Wurzacher Straße in Bad Waldsee so niedrig, dass zu befürchten ist, dass durch die neue Anschlussstelle noch mehr Verkehr nach Bad Waldsee hineingezogen wird, als aus der Stadt heraus. Hingegen werden bei den B 30 Ortsdurchfahrten der zu Bad Waldsee gehörenden Ortschaften, die sowohl nördlich als auch südlich der Ortsumgehung Bad Waldsee liegen und in denen die bis zu fast doppelte Verkehrsbelastung von teilweise über 20.000 Kfz/24h erreicht wird, kein so großer Handlungsbedarf wie bei der zweiten Fahrbahn für die Ortsumgehung Bad Waldsee gesehen, obwohl die Ortsdurchfahrten, vor allem im Süden der Stadt, überlastet sind und Orte entlastet werden können.

Die IHK Bodensee-Oberschwaben hat offensichtlich auch kein großes Interesse am Neu- und Ausbau der Bundesstraße 30 von Baidt bis Biberach und fordert für sie als einzige Bundesfernstraße in ihrem Zuständigkeitsbereich einen langfristigen Ausbau, der durch einen 3-streifigen Ausbau als Übergangslösung zwischen den Ortschaften ersetzt werden könne, um Überholmöglichkeiten zu schaffen. Für alle anderen Bundesfernstraßenprojekte in ihrem Zuständigkeitsbereich fordert die IHK Bodensee-Oberschwaben eine unverzügliche Realisierung, auch für Straßen, welche die Verkehrsbelastung der B 30 nicht einmal annähernd erreichen und laut Prognosen auch nie erreichen werden. Hinzu kommt, dass Verkehre (vor allem der Schwerverkehr) der anderen Straßen, für welche ein Ausbau gefordert wird, in Zukunft auf die B 30 verlagert werden sollen.

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

**Gaisbeuren**

Gaisbeuren ist eine ehemalige Gemeinde, die seit der Eingemeindung in den 1970er Jahren als Ortschaft zu Bad Waldsee gehört. Sie liegt in Oberschwaben, im südöstlichen Baden-Württemberg, im Bodenseehinterland am Rande des Allgäus, des Schussentals und des Ballungsraums Mittleres Schussental mit dem Oberzentrum Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Ravensburg als Kern. Wenige Kilometer nördlich von Gaisbeuren befindet sich die Kur- und Industriestadt sowie das Mittelzentrum Bad Waldsee. Umgeben ist Gaisbeuren auf der östlichen Seite von mehreren bis zu 50 Meter hohen Hügeln, auf der westlichen ist das Gelände relativ flach und fällt aufgrund des nahen über 100 Meter tiefen Schussentals, bereits leicht ab. Ebenfalls ist Gaisbeuren im Süden und Norden von Hügeln und auf der nordwestlichen Seite von Ried- und Feuchtgebieten umgeben. Gaisbeuren befindet sich zwischen Mittel- und Oberzentren.

Ursprünglich war Gaisbeuren ein Bauerndorf mit über 100 Höfen. Heute sind nur noch wenige landwirtschaftliche Betriebe vorhanden. Der Ort ist heute hauptsächlich Wohnort und Sitz zahlreicher Unternehmen.

Zu der ehemaligen Gemeinde gehören die Ortschaften Arisheim, Atzenreute, Dinnenried, Enzisreute, Haldenhof, Haldensäge und Kümmerzhofen.

Gaisbeuren lebt heute in erster Linie von den ansässigen Unternehmen. So haben sich im Ort zahlreiche große Speditionen, der Großhandel und Mittelstand niedergelassen. Darüber hinaus finden sich im Ort unter anderem auch zahlreiche Autohäuser, ein mittelständisches Omnibusunternehmen und Einrichtungshäuser. Auch ein Dreisternehotel samt Gasthof ist vorhanden und Ferienwohnungen stehen zur Verfügung. Touristen besuchen Gaisbeuren hauptsächlich wegen der über 800 Jahre alten Sankt Leonhardskirche, die mit Jahrhunderte alten Fresken geschmückt ist.

Auch in der nur weniger Minuten entfernten Stadt Bad Waldsee haben sich zahlreiche Firmen niedergelassen. Zu den bekanntesten zählen die Hymer AG und Baby-Walz. Hymer ist ein europaweit führender Hersteller von Reise- und Wohnmobilen. Im Werk und Stammsitz Bad Waldsee sind über 1.200 Mitarbeiter beschäftigt. Die Firma Baby-Walz ist auf den Versand von Babyartikeln spezialisiert. Größter Arbeitgeber ist aufgrund des ausgeprägten Kurwesens der Städtische Kurbetrieb, welcher die Kliniken Maximilianbad, Elisabethenbad und Mayenbad sowie die Waldsee-Therme betreibt. Jährlich zählt die Stadt rund 360.000 Besucher und verfügt über rund 1.800 Gästebetten.

Die stark befahrene Bundesstraße 30 durchfährt Gais-



Land	Deutschland
Bundesland	Baden-Württemberg
Regierungsbezirk	Tübingen
Region	Bodensee-Oberschwaben (616.167 Einwohner) (176 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Landkreis	Landkreis Ravensburg (276.022 Einwohner) (169 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Einwohner	1.768 Einwohner
Nächste Autobahn	A 96 München-Lindau (24,3 km über Kreis- und Land- estraßen) (21,0 km Luftlinie)
	A 7 Ulm-Kempten (42,7 km über Kreis- und Land- estraßen und A 96) (34,0 km Luftlinie)
	A 8 Stuttgart-München (73,1 km über B 30 und B 10) (64,7 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Bahnhof Bad Waldsee (4,9 km)
	Bahnhof Aulendorf (9,1 km)

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

beuren auf der gesamten Länge durch die Ortsmitte und zerschneidet den Ort in zwei Teile. Besonders belastend ist der für eine Ortsdurchfahrt bei 1.900 schweren Fahrzeugen im werktäglichen Durchschnitt liegende Schwerlastverkehr.

Bereits seit Jahren werden um den Ort Grundstücke für eine mögliche Ortsumgehungstrasse frei gehalten, so dass der Ort heute in seinen Entwicklungsmöglichkeiten beschränkt ist. Aus diesem Grund wurde bereits 2004 von der Baubehörde der Stadt Bad Waldsee bei der Straßenbaubehörde ein Antrag auf Feststellung einer Trasse gestellt, welcher allerdings bis heute unbeantwortet geblieben ist. Auch in der Ortsmitte ist die Entwicklung aufgrund des erheblichen Verkehrslärms sehr stark eingeschränkt, so dass dort angesichts der nahen Bundesstraße fast niemand mehr bauen oder wohnen möchte, obwohl es dort noch Baulücken bestehen.

Die nahe an der Bundesstraße in der Ortsmitte liegende Schule in Gaisbeuren wurde inzwischen geschlossen und die Klassen in die Durlesbachschule im Nachbarort Reute verlegt, auch der Verkehrslärm war hierbei von Bedeutung. Das Gebäude soll in den nächsten Jahren abgerissen werden, da es niemand benutzen möchte. Was danach mit dem Gelände geschieht steht noch nicht fest.

Entlang der Bundesstraße 30 gibt es bei Gaisbeuren keine Wirtschafts-, Fuß-, und Radwege zu den südlich gelegenen Ortsteilen. Ebenfalls sind entlang der Bundesstraße keine Radwege im Ort vorhanden. In der Ortsdurchfahrt von Gaisbeuren gibt es nicht einmal beidseitig durchgängige Gehwege, die abschnittsweise verengt sind. Eine Lückenampel in der Ortsmitte, zur erheblichen Verbesserung der Einfahrt in die Bundesstraße von der relativ stark befahrenen Landstraße, wurde erst nach Jahren genehmigt und hat sich im Nachhinein als nur wenig hilfreich erweisen, so dass es vor der Einmündung weiterhin häufig zu Rückstaus kommt und ein Teil des Verkehrs daher bereits ab dem Nachbarort Reute sich einen anderen Weg nach Enzisreute zur B 30 sucht.

Obwohl ein Antrag auf Feststellung einer Trasse für die Ortsumgehungen Gaisbeuren bereits im Zuge der Flurbereinigung von 1953-1963 im Jahr 1958 von der noch damaligen Gemeinde Gaisbeuren gestellt wurde, kommt diese gar nicht voran. Seit jeher befindet sich diese im Bundesverkehrswegeplan in der letzten Stufe (derzeit Weiterer Bedarf) und wurde sogar zeitweise ersatzlos daraus gestrichen. Inzwischen liegen allerdings trotzdem drei grobe Trassenvarianten vor, wobei die Linienfindung nicht abgeschlossen ist.

Gaisbeuren ist das größte Nadelöhr zwischen Ulm und Ravensburg, da unter anderem im Ort die einzigen Ampeln auf diesem rund 87 km langen Abschnitt stehen. Dadurch kommt es im Tagesverlauf regelmäßig zu Rückstaus mit entsprechenden Wartezeiten, die sich auch auf die Zulaufstrecken und einmündenden Ortsstraßen ausweiten.

Nächster Flughafen      Flughafen Friedrichshafen  
(34,1 km über B 30)  
(27,7 km Luftlinie)

Flughafen Memmingen  
(49,8 km über Kreis- und  
Landesstraßen und A 96)  
(38,2 km Luftlinie)

Nächste größere Stadt      Bad Waldsee (2,3 km)  
(19.764 Einwohner)

Weingarten (12,9 km)  
(23.643 Einwohner)

Ravensburg (16,0 km)  
(47.690 Einwohner)

Biberach (Riß) (26,3 km)  
(32.282 Einwohner)

Friedrichshafen (35,1 km)  
(58.068 Einwohner)

Die Kilometerangaben sind Näherungswerte

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

**Enzisreute**

Enzisreute ist ein kleiner zur Gaisbeuren gehörender Ort in Oberschwaben im südöstlichen Baden-Württemberg, im Bodenseehinterland am Rande des Allgäus, des Schussentals und des Ballungsraums Mittleres Schussental mit dem Oberzentrum Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Ravensburg als Kern. Wenige Kilometer nördlich von Enzisreute befindet sich die Kur- und Industriestadt sowie das Mittelzentrum Bad Waldsee, das jährlich Hunderttausende Gäste und Besucher anzieht. Enzisreute befindet sich zwischen Mittel- und Oberzentren.

Enzisreute war früher ein reines Bauerndorf. Heute lebt der Ort von den angesiedelten Gewerbebetrieben, dem Gastgewerbe und der Landwirtschaft. Auch eine Tankstelle findet sich im Ort.

Durch Enzisreute führt, wie durch Gaisbeuren, die Bundesstraße 30 mitten durch die Ortsmitte und zerschneidet den Ort in zwei Teile. Bei Enzisreute gibt es entlang der B 30 keine Wirtschafts-, Fuß und Radwege zu den nördlichen und südlichen Orten. Ebenfalls ist im Ort kein Radweg vorhanden. Auch fehlen in der engen Ortsdurchfahrt, mit verengten Fahrstreifen, abschnittsweise Abbiegestreifen, was auch zu Rückstaus führt.

Ebenfalls kommt die Ortsumgehung gar nicht voran, da sich diese schon von jeher im Bundesverkehrswegeplan in der letzten Stufe (derzeit Weiterer Bedarf) befindet und zeitweise sogar daraus gestrichen wurde. Dabei wurde auch für Enzisreute bereits im Jahr 1958 ein Antrag auf Feststellung einer Trasse für die Ortsumgehung gestellt. Immerhin liegt wenigstens hier inzwischen ein erster ungefährender Trassenverlauf vor, der dem heutigen Verlauf zum größten Teil folgen und Enzisreute knapp im Osten umgehen soll, obwohl die Linienfindung, wie bei der Ortsumgehung Gaisbeuren, nicht abgeschlossen ist.



Land	Deutschland
Bundesland	Baden-Württemberg
Regierungsbezirk	Tübingen
Region	Bodensee-Oberschwaben (616.167 Einwohner) (176 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Landkreis	Landkreis Ravensburg (276.022 Einwohner) (169 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Nächste Autobahn	A 96 München-Lindau (27,2 km über Kreis- und Land- straßen) (20,3 km Luftlinie)  A 7 Ulm-Kempten (45,6 km über Kreis- und Land- straßen und A 96) (35,3 km Luftlinie)  A 8 Stuttgart-München (76,0 km über B 30, B 10) (66,8 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Bahnhof Bad Waldsee (7,8 km)  Bahnhof Aulendorf (11,2 km)

B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

<b>Nächster Flughafen</b>	<b>Flughafen Friedrichshafen</b> (31,8 km über B 30) (26,0 km Luftlinie)
	<b>Flughafen Memmingen</b> (52,7 km über Kreis- und Landesstraßen und A 96) (39,4 km Luftlinie)
<b>Nächste größere Stadt</b>	<b>Bad Waldsee (5,2 km)</b> (19.764 Einwohner)
	<b>Weingarten (10,6 km)</b> (23.643 Einwohner)
	<b>Ravensburg (13,7 km)</b> (47.690 Einwohner)
	<b>Biberach (Riß) (29,2 km)</b> (32.282 Einwohner)
	<b>Friedrichshafen (32,8 km)</b> (58.068 Einwohner)

Die Kilometerangaben sind Näherungswerte

B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

**B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute**

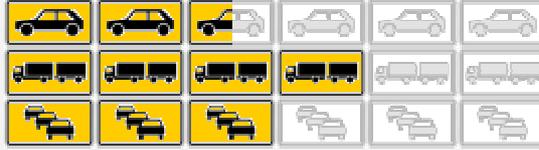


Bundesland Baden-Württemberg

Projektnummer BW6512

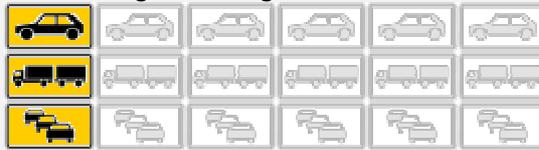
## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

## Bewertungen

**GAISBEUREN****Fahrleistung und Staugefahr in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 Projekten**

Personenverkehr: 10.506.901 Pkm pro Jahr

Güterverkehr: 17.105.633 tkm pro Jahr

**ENZISREUTE****Fahrleistung und Staugefahr in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 Projekten**

Personenverkehr: 3.497.530 Pkm pro Jahr

Güterverkehr: 5.187.433 tkm pro Jahr

**Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

NKV 4,2 (sagt aber nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus)

*Entlastung Ortsdurchfahrten:* Geringe Bedeutung

*Begründung des Ministeriums:* "Das Projekt mit verkehrlich regionaler Bedeutung BW6512 verbessert durch seine Netzwirkung insbesondere die Anbindung von Biberach an der Riß (Mittelzentrum) und Flughafen Friedrichshafen. Es leistet damit Beitrag zur Entwicklung eines durch weniger starke Strukturschwäche geprägten Teilraumes. Im bundesweiten Vergleich bestehen auf dieser Relation im Jahr 2015 starke Erreichbarkeitsdefizite. Das Projekt BW6512 hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine geringe Bedeutung. Zu Bewertungsabschlägen führen darüber hinaus Zunahmen der täglichen Verkehrsmengen auf 24% der städtebaulich wirksamen Streckenabschnitte. Ohne Maßnahmen sind hohe tägliche Verkehrsmengen auf einer Länge von 2,8 km durch Dörfer zu erwarten. Mit Maßnahmen werden die täglichen Verkehrsmengen auf einer Länge von insgesamt 4,8 km abnehmen. Die Entlastung ist dabei auf 1,2 km sehr stark, auf 1,6 km stark, auf 2,0 km gering. In den entlasteten Streckenabschnitten verbleiben auf 2,3 km tägliche Verkehrsmengen in mittlerer Höhe, auf 3,5 km tägliche Verkehrsmengen in verträglicher Höhe, sodass dort der verbleibende Verkehr, auch in Verbindung mit Umgestaltungsmaßnahmen mit Aufenthaltsfunktionen organisiert werden kann. Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 1,5 km ansteigen. Die Zunahme ist dabei auf 1,4 km hoch, auf 0,1 km mittelhoch. Von diesen Strecken verlaufen 1,5 km durch Dörfer. Zusätzliche Belastungen werden dazu führen, dass das Niveau der täglichen Verkehrsmengen sich auf 1,4 km Länge hoch einstellen wird."

*Infos:* Projekt BW6512 erstreckt sich von Biberach an der Riß bis zum Beginn der Ausbaustrecke am Egelsee, nördlich von Baidt, auf einer Länge von rund 30,7 km. Die Ortsumgehungen Enzisreute und Gaisbeuren wurden nicht gesondert bewertet.

**Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz**

Der Bund für Umwelt und Naturschutz sieht für das Projekt keinen vordringlichen Bedarf. Im Kreis Ravensburg könne der BUND allenfalls einen dreistufiger Ausbau dieser "sehr schwach befahrenen Straße" mittragen.

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

Einstufung	Weiterer Bedarf					
Bauart	04KB					
Planungsstand	<p>Bereits in den 1960er Jahren war die Ersetzung durch die A 89 geplant, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde, obwohl sie dahin bereits in Bau war. Zwischen Biberach-Jordanbad bis Baidnt wurde sie sogar ersatzlos gestrichen, so dass die Ortsumgehungen auf diesem Abschnitt bis 1986 nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren. Auch später wurden die Ortsumgehungen von Gaisbeuren und Enzisreute nicht wirklich als wichtig angesehen. Seit 1971 wurden und werden diese unter Stufe III, Weitere Planungen oder Weiterer Bedarf im Bundesverkehrswegeplan geführt oder wurden zeitweise sogar ersatzlos daraus gestrichen.</p> <p>Dementsprechend rückständig sind die Planungsstände. Für die OU Enzisreute liegt inzwischen eine voraussichtliche Trassenvariante vor. Für die OU Gaisbeuren liegen lediglich drei grobe Trassenvarianten vor. Für beide Maßnahmen ist die Linienfindung nicht abgeschlossen.</p> <p>Die Planungen ruhen zur Zeit, da sich die beiden Maßnahmen im Weiteren Bedarf befinden.</p>					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	8123 1106	AS Ravensburg-Nord	AS Weingarten	29.400	2.087	7,1%
	8123 1109	AS Weingarten	AS Baidnt/Baienfurt	23.900	1.697	7,1%
	8124 1100	AS Baidnt/Baienfurt	L 285 Gaisbeuren	20.000	1.500	7,5%
	8024 1100	L 285 Gaisbeuren	L 275 Bad Waldsee-Süd	17.800	1.531	8,6%
	8024 1101	L 275 Bad Waldsee-Süd	L 300 Bad Waldsee-Nord	10.700	1.273	11,9%
	8124 1100	OD Enzisreute		20.000	1.500	7,5%
	8124 1100	OD Gaisbeuren (südlich L 285)		20.000	1.500	7,5%
	8024 1100	OD Gaisbeuren (nördlich L 285)		17.800	1.531	8,6%
Ortsdurchfahrten	2 (Gaisbeuren und Enzisreute)					
Beschreibung	<p>Die B 30 verbindet als Teil der Landesentwicklungsachse Alb-Donau - Bodensee unter anderem die Oberzentren Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit dem Mittelzentrum Bad Waldsee. Sie ist die einzige Straßenverbindung der Städte Ulm (Donau) (Oberzentrum), Neu-Ulm (Donau) (Oberzentrum), Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Teil-Oberzentrum) und Ravensburg (Teil-Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Teil-Oberzentrum), zum Flughafen Friedrichshafen, der Messe Friedrichshafen und untereinander. Dabei durchfährt sie die Ortschaften Gaisbeuren und Enzisreute auf der gesamten Länge durch die Ortsmitte.</p> <p>Die B 30 ist in der Bundesrepublik Deutschland die einzige Straße mit zwei Ortsdurchfahrten die mit ab 20.000 Kraftfahrzeuge/24h belastet ist und sich deren Ortsumgehungen dennoch im Weiteren Bedarf befinden. Bei allen anderen Bundesfernstraßen in Deutschland ist diese nicht der Fall.</p> <p>Zusätzlich werden die rund 2 km auseinander liegenden Bad Waldseer Ortschaften Gaisbeuren und Enzisreute hintereinander durchfahren, was zeigt wie hoch die Verkehrsdichte und der Durchgangsverkehr aufgrund der stark ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen dem Mittelzentrum Bad Waldsee und dem Großraum Ravensburg ist.</p> <p>Die B 30 ist die einzige brauchbare Straßenverbindung von Ulm (Donau) über Biberach und Ravensburg nach Friedrichshafen. Zwischen Bad Waldsee und Ravensburg erreicht die B 30 ihre höchste Belastung auf dem nicht ausgebauten Abschnitt zwischen Ulm und Ravensburg. Auch der südlich von Ravensburg liegende B 30 Abschnitt Oberhofen bis Fried-</p>					

## B 30 OU Gaisbeuren und B 30 OU Enzisreute

richshafen, der als noch viel wichtiger gilt, wird komplett mit einer Mehrbelastung von bis zu 8.800 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt übertroffen. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge im Tag mehr fahren. Die Einstufung des Verkehrsaufkommens durch den BUND mit "sehr gering" kann überhaupt nicht nachvollzogen werden.

Gaisbeuren ist mit seinen zahlreichen Ampeln das größte Nadelöhr zwischen Ulm (Donau) und Ravensburg, die Ortsdurchfahrt Enzisreute ist ebenfalls hinderlich. Der Durchgangsverkehr herrscht vor, beide Orte werden durch die teilweise bis zu 19 Meter breite Straße in zwei Teile zerschnitten und aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs fast vollständig verlärmmt. Für Kinder und Ältere besteht besonders große Gefahr. Daher kann die Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht nachvollzogen werden, warum diese Projekte nur eine geringe Bedeutung für die Entlastung der Ortsdurchfahrten haben sollen.

Der Abschnitt Bad Waldsee bis Baidnt ist darüber hinaus ein Unfallschwerpunkt. So ereignet sich jedes Jahr in der Regel, neben den zahlreichen schweren, mindestens ein tödlicher Unfall.

Die B 30 tangiert in Gaisbeuren beginnend vom nördlichen Ortsende zunächst Gewerbegebiet, bevor der Ortseingang erreicht wird. Ab hier folgt vorwiegend Wohn- und Mischgebiet, das bis zum südlichen Ortsende reicht. Hierbei muss noch darauf hingewiesen werden, dass nach § 5 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz eine Ortsdurchfahrt auch als solche gilt, wenn nur eine einseitige Bebauung (Gewerbegebiet wird tangiert, eine Bebauung bis zum Straßendamm ist allerdings vorhanden) vorliegt. Damit hat die Ortsdurchfahrt Gaisbeuren eine Länge von rund 1,4 km, wenn auch die Ortsschilder entlang der Bundesstraße näher beieinander liegen und nur den beidseitig bebauten Bereich einschließen. In Enzisreute wird Wohn- und Mischgebiet durchfahren.

Da sich beide Maßnahmen im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf befinden, ruhen die Planungen zur Zeit.

# **B 188 OU Vorsfelde**

## B 188 OU Vorsfelde

**B 188**

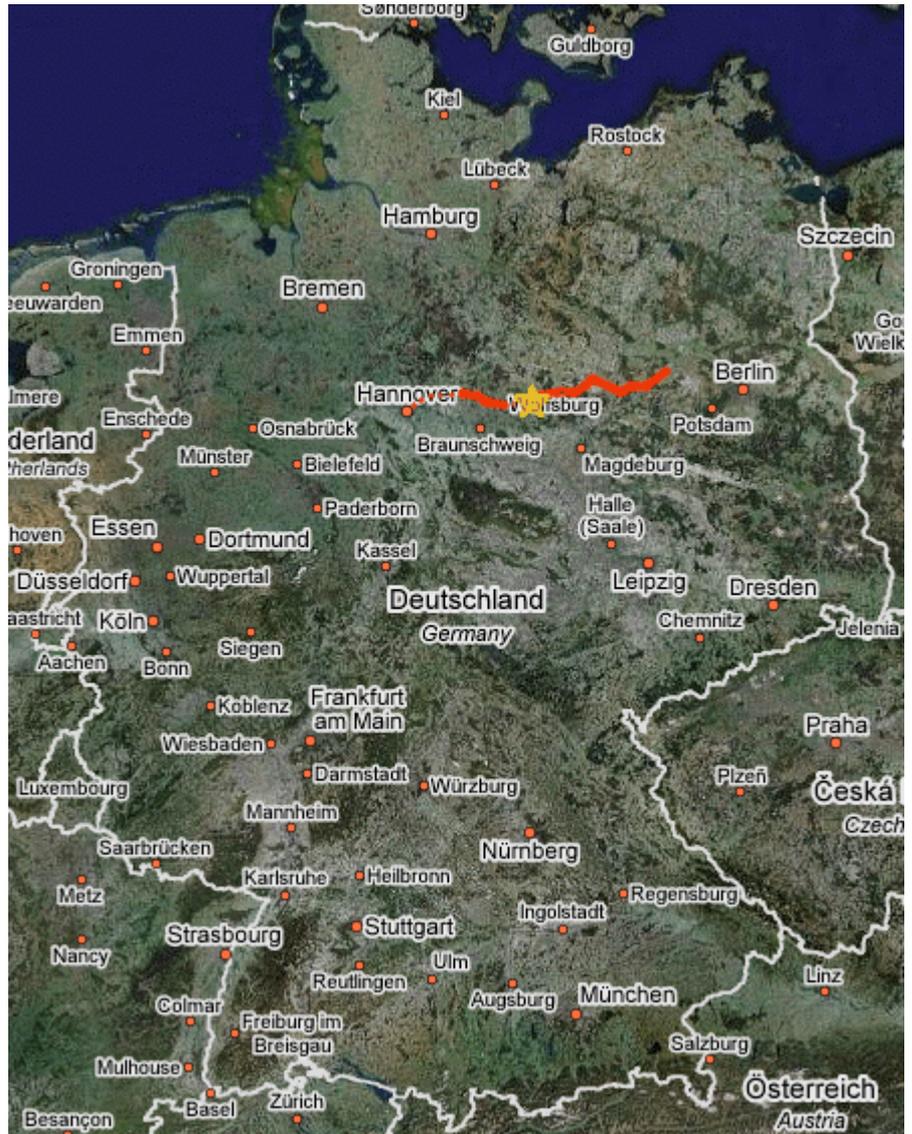
Die B 188 ist eine 205 km lange Bundesstraßen quer durch Norddeutschland. Sie führt von West nach Ost durch die Bundesländer Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg und verbindet die B 3 mit der B 5.

Sie beginnt an der B 3 in Isernhagen-Kirchhorst vor den Toren der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover und trifft nach wenigen Kilometern auf die A 37 Hannover-Celle mit der Autobahnabfahrt Burgdorf. Die B 188 durchfährt anschließend Burgdorf und kreuzt dort die B 443 aus Richtung Hildesheim nach Schillerslage. Weiter geht es über Hänigsen als Umgehungsstraße vorbei an Uetze nach Kreuzkrug, wo die B 214 Celle-Braunschweig gekreuzt wird. Kurz darauf beginnt die B 444 in Richtung Peine. Kurz vor Wolfsburg kreuzt die Straße den Elbe-Seitenkanal und die Autobahnabfahrt an der A 39 Salzgitter-Braunschweig-Wolfsburg.

Direkt nach Wolfsburg folgt Vorsfelde. In Velpke, hinter Wolfsburg und Danndorf, wird die B 244 von Helmstedt nach Wittingen gekreuzt. Zwischen Büstedt, einem Ortsteil von Velpke, und Oebisfelde quert die Straße die Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Sachsen-Anhalt.

Auf landschaftlich reizvoller Strecke durchfährt die B 188 anschließend den Naturpark Drömling nach Gardelegen. Hier trifft die B 188 auf die B 71 aus Uelzen und führt an der dünn besiedelten Colbitzer Heide vorbei durch die Altmark in die Domstadt Stendal. Mit einem leichten Bogen nach Süden führt die Straße anschließend weiter nach Tangermünde und auf der einzigen Straßenbrücke in weitem Umkreis über die Elbe. Bei Wusterdamm überschreitet die B 188 die Landesgrenze nach Brandenburg und führt über die Havel nach Rathenow. Nach weiteren 24 km endet die B 188 beim Friesacker Ortsteil Briesen und mündet in die B 5 aus Richtung Hamburg, die nach etwa 50 km Berlin erreicht.

Bereits Anfang der 1970er Jahre sollte die B 188 im Bereich von Wolfsburg, zwischen Gifhorn und Oebisfelde, durch die A 32 ersetzt werden, welche allerdings später wieder ersatzlos gestrichen wurde.



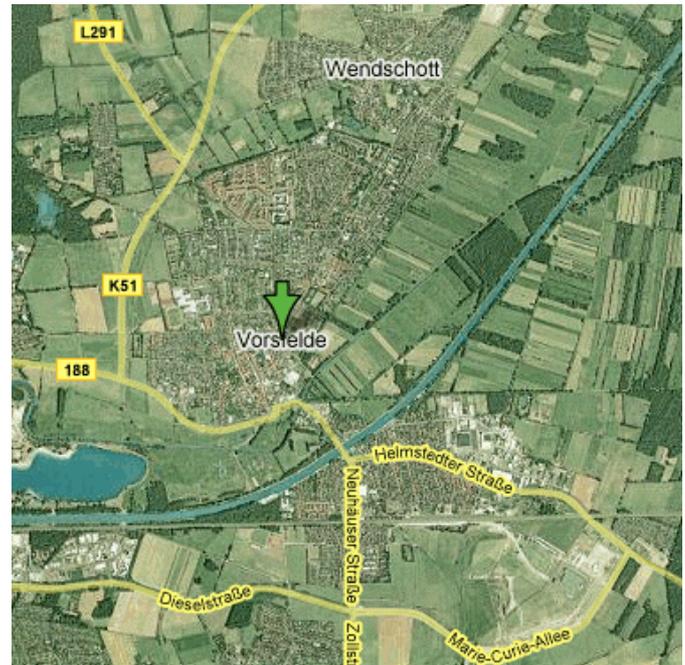
## B 188 OU Vorsfelde

**Vorsfelde**

Vorsfelde ist ein Stadtteil im Nordosten Wolfsburgs. Das historisch gewachsene Ackerbürgerstädtchen war seit dem Mittelalter Zentrum und Markort des Vorsfelder Werders. Mit Verleihung der Stadtrechte am 11. Oktober 1955 war Vorsfelde bis zur niedersächsischen Gemeindereform am 1. Juli 1972 eine eigenständige Stadt im Landkreis Helmstedt. Seither ist der Ort Stadtteil von Wolfsburg.

Vorsfelde befindet sich im Nordosten der Stadt Wolfsburg und grenzt an die Stadtteile Reislingen, Allerpark, Teichbreite, Tiergartenbreite, Velstove, Wendschott und Neuhaus sowie an die Gemeinde Danndorf und damit an den Landkreis Helmstedt. Der Stadtteil liegt am Fuße des Vorsfelder Werder und nahe dem Feuchtgebiet Drömling. Die B 188, die Aller sowie der Mittellandkanal teilen den Stadtteil in das kleinere Vorsfelde-Süd mit Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten sowie dem alten Stadtkern mit nördlich gelegenen Wohn- und Mischgebieten (Vorsfelde-Mitte und -Nord). Durch Vorsfelde-Süd verläuft ferner die ICE-Trasse Hannover-Berlin. Dieser wichtigen Ost-West-Magistrale verdankt Vorsfelde seinen 1871 eingerichteten Eisenbahnanschluss. Um den Bahnhof entstanden damals auf freiem Feld Fabriken (Kartoffelstärke, Konserven, Molkerei), woraus sich die Vorsfelder Südstadt entwickelte. Nach 1945 war das im Zonenrandgebiet liegende Vorsfelde Grenzbahnhof für Güterzüge in die damalige Sowjetzone und spätere DDR. Die Bahnstrecke passierten auch Personenzüge des Interzonenverkehrs. 1978 wurde der Bahnhof für den Personenverkehr geschlossen, war aber bis zum Mauerfall 1989 weiterhin wichtig für den Güterverkehr. 1991 wurde der Bahnhof endgültig geschlossen.

Beim Straßenverkehr ist der Stadtkern mittlerweile stark vom Durchgangsverkehr entlastet. Die erste Umgehungsstraße war ein 1,2 km langer Abschnitt im Bereich der Altstadt, der am 26.11.1968 eröffnet wurde. Seit den 1990er Jahren und Beginn des 21. Jahrhunderts entlasten weitere Umgehungsstraßen den innerstädtischen Verkehr großräumig. Trotzdem verläuft die B 188 heute immer noch teilweise durch den Ort. Die letzte Ortsumgehung kommt allerdings nicht voran, da sich diese derzeit im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Niedersachsen
Landkreis	Landkreis Wolfsburg
Einwohner	12.259 Einwohner
Nächste Autobahn	A 39 Wolfsburg-(Lüneburg) (7,2 km über B 188) (6,1 km Luftlinie)
	A 2 Magdeburg-Hannover (14,0 km Landesstraßen) (13,0 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Wolfsburg (4,0 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Braunschweig (32,5 km über A 2) (22,4 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Wolfsburg (3,1 km) (120.881 Einwohner)
	Gifhorn (21,2 km) (42.945 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	

B 188 OU Vorsfelde

**B 188 OU Vorsfelde**



Bundesland	Niedersachsen
Projektnummer	ST6003
Bewertungen	<p><b>Fahrleistung und Staugefahr in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 Projekten</b></p> <p>Personenverkehr: 13.351.721 pro Jahr Güterverkehr: 10.706.329 pro Jahr</p> <hr/> <p><b>Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b> NKV 6,8 (sagt aber nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus) <i>Entlastung der Ortsdurchfahrt:</i> Hohe Bedeutung <i>Begründung des Ministeriums:</i> Liegt nicht vor.</p> <hr/> <p><b>Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz</b> Der BUND für Umwelt und Naturschutz stimmt diesem Projekt weder zu noch lehnt er es ab, es bestünden hohe Naturschutzrisiken, eine andere Dimensionierung sei sinnvoll.</p>
Einstufung	Weiterer Bedarf
Bauart	02KK

## B 188 OU Vorsfelde

Planungsstand	Bereits Anfang der 1970er Jahre sollte die B 188 um Wolfsburg durch die A 32 ersetzt werden, die allerdings später wieder ersatzlos gestrichen wurde. Der aktuelle Planungsstand ist nicht bekannt, da selbst auf mehrfache Nachfrage keine Auskunft erteilt wurde. Sicher ist, dass zur Zeit die Planung ruht, da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befindet.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	3529 0438	L 289	A 39/B 248	9.600	710	7,4%
	3530 0435	A 39/B 248	L 321	17.700	885	5,0%
	3530 0436	L 321	L 290 Vorsfelde	23.100	855	3,7%
	3531 0437	L 290 Vorsfelde	L 653 Danndorf	10.600	519	4,9%
	3532 5328	L 24 Oebisfelde	SBA-Gr. Stendal	3.500	329	9,4%
Ortsdurchfahrten	1 (Vorsfelde)					
Beschreibung	<p>Die in Ost-West-Richtung verlaufende B 188 im östlichen Raum von Wolfsburg dient als Autobahnzubringer zur in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesautobahn A 39, die zur Zeit noch am Schnittpunkt mit den Bundesstraße B 188 und B 248 endet. Der Weiterbau der A 39 in nördlicher Richtung ist geplant. Die Hauptfunktion der B 188 besteht in der Anbindung von Danndorf, Reislingen und Vorsfelde an die A 39 und das VW-Werk, in untergeordneten Maße auch an Wolfsburg, das allerdings bereit zum Teil durch andere Straßen besser angebunden ist.</p> <p>Auch wenn in der Vergangenheit bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht wurden, führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Wohngebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Fahrzeuge. Der größte Teil des Verkehrs stammt von der L 290, welche Autobahnzubringer zur A 2 ist.</p> <p>Da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes befindet, ruht die Planung zur Zeit.</p>					



# **B 253 OU Frohnhausen b. Dillenburg**

## B 253 OU Frohnhausen bei Dillenburg

**B 253**

Die Bundesstraße 253 hat eine Länge von etwa 133 km und führt in Hessen von Melsungen über Fritzlar, Frankenberg (Eder), Biedenkopf und Frohnhausen nach Dillenburg.

Die B 253 teilt sich zwischen Bad Wildungen und Braunau den Weg mit der B 485, zwischen Allendorf und Battenberg mit der B 236 und zwischen Biedenkopf und Breidenstein mit der B 62.



## B 253 OU Frohnhausen bei Dillenburg

**Frohnhausen**

Frohnhausen ist ein Stadtteil der hessischen Stadt Dillenburg im Regierungsbezirk Gießen. Frohnhausen liegt am östlichen Rand des Westerwalds und ist einer von sieben Stadtteilen der Stadt Dillenburg (Donsbach, Eibach, Frohnhausen, Manderbach, Nanzenbach, Niederscheld und Oberscheld). Früher war es ein Bergmannsdorf.

Das benachbarte Dillenburg lebt von den ansässigen Unternehmen und zum Teil vom Fremdenverkehr. So haben sich in Dillenburg Firmen wie die E.ON Mitte und ThyssenKrupp niedergelassen, die zahlreiche Arbeitsplätze zur Verfügung stellen.

Durch das Dilltal verlaufen mehrere wichtige Verkehrswege. Frohnhausen ist über die B 253 über Dillenburg an die Bundesautobahn 45 angeschlossen, über die das Rhein-Main-Gebiet und das Ruhrgebiet zu erreichen sind. Weiterhin verlaufen durch Dillenburg die Bundesstraßen 253 und 277. Die B 253 führt über Frohnhausen über Fritzlar nach Melsungen. Dabei durchfährt die B 253 Frohnhausen auf der gesamten Länge und zerschneidet den Ort in zwei Teile.

Die Ortsumgehung von Frohnhausen im Zuge der B 253 kommt derzeit allerdings gar nicht voran, da sich diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Hessen
Regierungsbezirk	Gießen
Landkreis	Lahn-Dill-Kreis (259.585 Einwohner) (243 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Einwohner	3.783 Einwohner
Nächste Autobahn	A 45 Bochum-Aschaffenburg (4,7 km über B 253) (3,5 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Bahnhof Dillenburg (5,4 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Siegerland (23,5 km über A 45, B 54) (16,0 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Dillenburg (2,1 km) (24.533 Einwohner)
	Eschenburg (3,9 km) (11.296 Einwohner)
	Bad Laasphe (24,4 km) (14.981 Einwohner)
	Biedenkopf (27,0 km) (13.599 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	

B 253 OU Frohnhausen bei Dillenburg

**B 253 OU Frohnhausen**



Bundesland	Hessen
Projektnummer	HE8153
Bewertungen	<p><b>Fahrleistung und Staugefahr in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 Projekten</b></p> <p>Personenverkehr: 7.849.435 pro Jahr Güterverkehr: 11.290.255 pro Jahr</p> <hr/> <p><b>Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b> NKV 3,5 (sagt aber nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus) <i>Entlastung Ortsdurchfahrt:</i> Sehr hohe Bedeutung <i>Begründung des Ministeriums:</i> Liegt nicht vor.</p> <hr/> <p><b>Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz</b> Der BUND für Umwelt und Naturschutz lehnt dieses Projekt weder ab, noch stimmt er diesem zu, da die Entscheidung von noch ausstehenden Planungsvorschlägen abhängig sei.</p>
Einstufung	Weiterer Bedarf
Bauart	02KK

## B 253 OU Frohnhausen bei Dillenburg

Planungsstand	Nicht bekannt, da selbst auf mehrfache Nachfrage keine Auskunft erteilt wurde. Sicher ist, dass die Planung zur Zeit ruht, da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befindet.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	5215 0101	Emd. K 36	Emd. K 48 Frohnhausen	20.400	1.489	7,3%
	5116 0709	Emd. K 7	Emd. K 6	6.500	819	12,6%
	5116 0106	Abzw. K 6	Breidenbach	6.600	726	11,0%
	5116 0110	Breidenbach	Abzw. K 108	11.100	844	7,6%
Ortsdurchfahrten	1 (Frohnhausen)					
Beschreibung	<p>Frohnhausen liegt im Dilltal zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung zwischen diesen Städten. Im weiteren Verlauf ist sie Zubringer zu den Städten Bad Laasphe und Biedenkopf. Darüber hinaus ist sie Autobahnzubringer zur A 45 bei Dillenburg.</p> <p>Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund der Hälfte der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Über den Planungsstand der Ortsumgehung konnte nichts in Erfahrung gebracht werden, da selbst auf mehrfache Nachfrage keine Auskunft erteilt wurde. Sicher ist, dass laut Bundesverkehrswegeplan 2003 die Ortsumgehung des Nachbarortes Wissenbach an die Ortsumgehung von Frohnhausen gekoppelt ist und beide in einem Zuge verwirklicht werden sollen. Damit wäre die B 253 zwischen Eschenburg und Dillenburg ortsdurchfahrtsfrei.</p> <p>Da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans befindet, ruht die Planung zur Zeit.</p>					



# **B 312 OU Lichtenstein (Albaufstieg)**

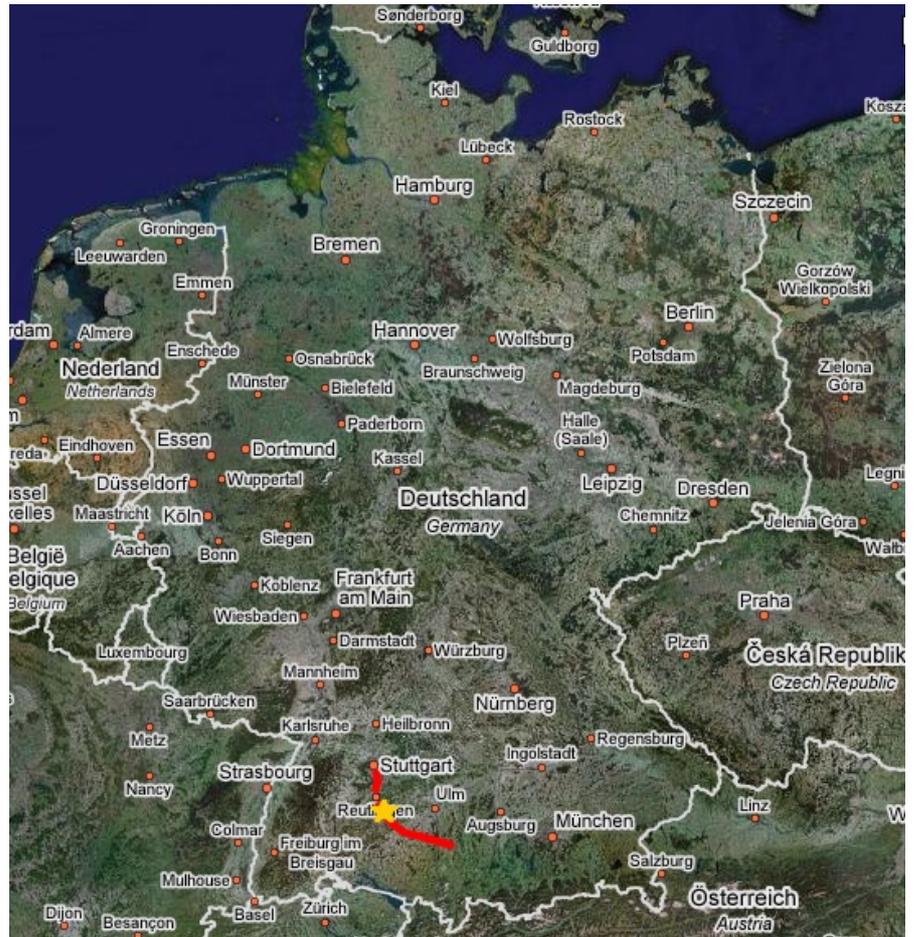
## B 312 OU Lichtenstein (Albauftstieg)

**B 312**

Die Bundesstraße 312 ist eine 144 km lange Straße in Baden-Württemberg und einem kurzen Stück in Bayern.

Sie schließt an der A 8 am Flughafen Stuttgart an verläuft ein kurzes Stück gemeinsam mit der B 27 bis zur Ausfahrt Aichtal-Aich. Bei Metzingen vereinigt sie sich mit den Bundesstraßen B 28 und B 313, führt durch Reutlingen das Echaztal hinauf bis Engstingen. Dort zweigt die B 313 ab und die B 312 führt über die Schwäbische Alb nach Zwiefalten, Riedlingen an der Donau und von dort weiter über Biberach an der Riß und Ochsenhausen bis zur Anschlussstelle Berkheim der Bundesautobahn 7 bei Memmingen. Sie endet kurz danach an der Einmündung in die B 300 in Bayern.

Ursprünglich sollte die B 312 von Stuttgart bis Riedlingen durch die A 85 und von dort bis zur A 7 durch die A 88 ersetzt werden. Diese Planungen wurden allerdings mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 ersatzlos gestrichen.



## B 312 OU Lichtenstein (Albaufstieg)

**Lichtenstein**

Lichtenstein ist eine Gemeinde in Baden-Württemberg. Sie befindet sich am Albrauf, dem nördlichen Rand der Schwäbischen Alb, südlich der Großstadt Reutlingen.

Zu Lichtenstein gehören die Teilorte Honau, Unterhausen, Holzelfingen, Göllesberg und Traifelberg. An den größten Ortsteil Unterhausen sind Holzelfingen und Traifelberg durch die Albaufstiege Holzelfinger Steige und Honauer Steige (Passage der Bundesstraße 312) angebunden.



Land	Deutschland
Bundesland	Baden-Württemberg
Regierungsbezirk	Tübingen
Landkreis	Reutlingen (281.891 Einwohner) (258 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Einwohner	9.190 Einwohner
Nächste Autobahn	A 8 Karlsruhe-Ulm (34,4 km über B 312) (25,7 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Bahnhof Reutlingen (8,2 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Stuttgart (34,4 km über B 312) (25,7 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Reutlingen (4,9 km) (112.449 Einwohner)
	Tübingen (17,5 km) (83.813 Einwohner)

Die Kilometerangaben sind Näherungswerte

B 312 OU Lichtenstein (Albaufstieg)

**B 312 OU Lichtenstein (Albaufstieg)**



Bundesland Baden-Württemberg

Projektnummer BW6236

Bewertungen **Fahrleistung und Staugefahr in der Ortsdurchfahrt im Vergleich zu den anderen 6 Projekten**



Personenverkehr: 26.949.322 pro Jahr  
 Güterverkehr: 27.047.271 pro Jahr

**Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**  
 NKV 3,4 (sagt aber nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus)

*Entlastung Ortsdurchfahrt:* Mittlere Bedeutung

*Begründung des Ministeriums:* Liegt nicht vor.

**Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz**

Der BUND für Umwelt und Naturschutz lehnt dieses Projekt ab, da es in Konkurrenz zur zukünftigen Regionalstadtbahn steht, deren Verlauf teilweise auf der Trasse der geplanten neuen B 312 verlief.

Einstufung Weiterer Bedarf

## B 312 OU Lichtenstein (Albaufstieg)

Bauart	02KK					
Planungsstand	In den 1970er Jahren war noch die Ersetzung durch die A 85 vorgesehen, welche allerdings mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 ersatzlos gestrichen wurde. Der aktuelle Planungsstand ist nicht bekannt. Sicher ist, dass die Planung zur Zeit ruht, da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befindet.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	7521 1109	L 380 Reutlingen	K 6729 Pfullingen	16.400	1.164	7,1
	7521 1102	K 6729 Pfullingen	Unterhausen	22.000	1.144	5,2
	7521 1103	nördl. Honau	B 313 Großengstingen	8.300	838	10,1
Ortsdurchfahrten	3 (Lichtenstein, Unterhausen, Honau)					
Beschreibung	<p>Die B 312 stellt in den Regionen Neckar-Alb und Donau-Iller die Landesentwicklungsachse Tübingen/Reutlingen - Riedlingen dar. Im Bereich von Reutlingen bis Engstingen ist sie die dominierende Straßenverbindung und ermöglicht den Aufstieg auf die Schwäbische Alb. Zwischen Reutlingen und Lichtenstein erfüllt die B 312 eine wichtige Zubringerfunktion.</p> <p>Dabei durchfährt die B 312 die Orte Lichtenstein, Unterhausen und Honau. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr allerdings in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Albaufstiegs, wobei auch sehr langen Ortsdurchfahrten umfahren werden.</p> <p>Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Verlegung der B 312 bei Lichtenstein als neuer Albaufstieg eine hohe raumwirksame Bedeutung und mittlere Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten.</p> <p>Da sich auch diese Maßnahme im Weiteren Bedarf befindet, ruht die Planung zur Zeit.</p>					



**Top 100 Ortsumgehungsprojekte in Deutschland im Weiteren Bedarf**  
**(alle Projekte ohne Beachtung des tatsächlichen Nutzens - Lesen Sie dazu die Broschüre "Ortsumgehungsprojekte in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte")**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BW	B 29	<b>Nordosttring Stuttgart</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Stuttgart (OU Türkheim, OU Bad Cannstatt, OU Burgholzof, OU Zuffenhausen) (Variante C1). Die B 10, B 14, B 29 sind in Stuttgart zu großen Teilen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Der Nordosttring soll in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BW6286 keine raumwirksamen Effekte. Bis 2015 prognostizierte Verkehrsmenge: 27.000 Kfz/24h.	69.300	1.802 2,6%	ÖKO	WB 04KB
2	2	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahren Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY8184 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
3	2	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahren Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
4	3	BY	B 10	<b>AD Neu-Ulm (B 30) - Neu-Ulm (Finn.Str)</b> Weiterer Bedarf, der Bau wurde von der Stadt Neu-Ulm abgelehnt, um zunächst den kostspieligen Ausbau der Ortsdurchfahrt mit Tieferlegung und teilweiser Überdeckung zu erreichen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7082 keine raumwirksamen Effekte.	30.600	3.305 10,8%		WB 04KB
5	4	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 1. BA (B 419 - B 49)</b> Weiterer Bedarf. OU Trier. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier	27.800	1.168 4,2%		WB 02KK

				vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.				
6	4	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 2. BA (B 49 - A 64)</b> Weiterer Bedarf. OU Trier. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.	27.800	1.168 4,2%		WB 04KK
7	4	NI	B 209	<b>s Lauenburg - ö Lüneburg</b> Weiterer Bedarf, OU Brietlingen, OU Moorburg, OU Adendorf. Die höchste Belastung wird in Adendorf erreicht. Dabei fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt von der Anschlussstelle der B 4 bis zur ersten Kreuzung bei Adendorf (Abzweigung zum Industriegebiet "Lüner Rennbahn") 27.800 Fahrzeuge. Hiervon ist allerdings nur Industriegebiet betroffen. Im weiteren Verlauf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 17.300 Fahrzeuge, das abschnittsweise durch Siedlungsgebiete von Adendorf führt. Nach dem Ortsende von Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge und sinkt bis Brietlingen sogar auf 10.000. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI6140 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten.	27.800	1.974 7,1%		WB 02KK
8	5	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 273 - B 1)</b> Weiterer Bedarf. Für Potsdam sind im Bundesverkehrswegeplan bereits drei weitere Ortsumgehungen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Diese sollen bereits zu einer Entlastung führen. Darüber hinaus ist der Quell-Zielverkehr einer so großen Stadt mit rund 150.000 Einwohnern erheblich.	26.200	707 1,7%		WB 02KK
9	6	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
10	7	BY	B 15n	<b>Pfaffing (B 304) - Kolbermoor (A 8)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Maggle, OU Kornberg, OU Elend, OU Zainach, OU Lengdorf, OU Wieden, OU Pfaffenhofen, OU Rosenheim. Die höchste Belastung wird in Rosenheim erreicht, wobei für Rosenheim bereits eine weitere OU im Zuge der B 15 vorgesehen ist, auf den übrigen Abschnitten beträgt die Höchstbelastung 15.100 Kfz/24h. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	22.900	1.420 6,2%		WB 04KB
11	8	BW	B 3	<b>OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) (6)</b> Weiterer Bedarf. Die Ortsumgehung Sinzheim befindet sich erst seit 2004 im Bundesverkehrswegeplan. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde sie zunächst nicht berücksichtigt. Erst nach der Ausübung erheblichen Drucks und der Zusicherung der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wurde sie mit Mühe und Not im Jahr 2004 doch noch neu in den	22.100	729 3,3%		WB 02KK

				Bundesverkehrswegeplan als Neuaufnahme 66b in den Weiteren Bedarf aufgenommen. Dabei wurden bereits erhebliche Vorleistungen für die Ortsumgehung erbracht. Die B 3 wurde bereits im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Rheintaltrasse zwischen Achern und Bühl neben die Bahngleise verlegt. Dabei wurden Ortsumgehungen für Achern, Sasbach, Ottersweier, Bühl und Oos geschaffen und ebenfalls neben die Bahn verlegt. Auch die Teilortsdurchfahrt Affenteil wurde beseitigt. Als Lücke und einzige Ortsdurchfahrt vor Baden-Baden blieb Sinzheim. Auch bei Sinzheim sind bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden. Die neue Trasse führt als fast unbenutzte Landesstraße an der Bahn entlang, allerdings ohne Anschluss an die B 3 südlich von Sinzheim. Es fehlen noch eine größere Straßenbrücke und mehrere Bachdurchlässe. Damit wäre die OU Sinzheim fertiggestellt. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."				
12	8	BY	B 20	<b>OU Burghausen</b> Weiterer Bedarf. Die Situation in Burghausen ist das Ergebnis einer verfehlten Verkehrsplanung. Zwar ist bereits eine gute Umfahrung vorhanden, auf die aus Richtung Süden kommend direkt gelangt wird, allerdings muss aus Richtung Norden bei der Anschlussstelle Wacker-Chemie abgefahren werden. Offiziell wurde diese Ortsumgehungsstrecke nie als Umgehung deklariert, wodurch die meisten Fahrzeuge durch die Stadt fahren. Die Umgehung wurde im Bereich Hechenberg bereits wieder verbaut und die Anbindung im Süden an die B 20 über die St 2107 ist nicht sehr zweckmäßig. Zusätzlich ist in Burghausen der innerörtliche Verkehr auf der B 20 so hoch, dass eine Ortsumgehung kaum eine Entlastung bringen würde. So beträgt der Verkehr auf dem stärksten befahren Abschnitt der Ortsdurchfahrt 22.100 Fahrzeuge. Kurz nach dem südlichen Ortsausgang sind es aber nur noch 2.500. Auch nach dem nördlichen Ortsausgang sind es nur noch 13.000 Fahrzeuge, die zur A 94 rollen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	22.100	1.613 7,3%		WB 02KK
13	8	SN	B 169	<b>OU Bad Schlema</b> Weiterer Bedarf. Bad Schlema hat bereits eine mehrstreifige Ortsumgehung, die allerdings am Stadtrand doch noch durch den Ort führt. Allerdings steht kein Gebäude direkt an der Straße und Lärmschutzwände sind vorhanden. Es soll noch eine Ortsumgehung gebaut werden. Diese soll wohl diesmal tatsächlich vollständig um den Ort führen.	22.100	1.459 6,6%		WB 02KK
14	9	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albauftieg)</b> Weiterer Bedarf. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Albauftiegs. OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
15	10	NI	B 214	<b>OU Watenbüttel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Rund 2 km nördlich von Watenbüttel verläuft bereits die A 2, wenige Kilometer im Osten die A 391 und A 392. Nur auf einem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt werden 21.100 Fahrzeug erreicht. Die geplante Ortsumgehung von Watenbüttel im Zuge der B 214 wird keine starke Entlastung bewirken, da ein Großteil des Verkehrs von Watenbüttel selbst aus geht und zur Bundesautobahn A 2 und nach Braunschweig führt. Die geplante Ortsumgehung im Norden wird nur im untergeordneten Maße eine Entlastung bewirken. Der Zuflussverkehr nach Watenbüttel wird durch diese nicht aufgenommen, da es keine nördlichen Zulaufstrecken gibt. Hinzu kommt die Betroffenheit von drei Flüssen und dem Wegfall von Überschwemmungsgebieten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Watenbüttel beträgt nur 0,98. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein	21.100	1.118 5,3%	ÖKO	WB 02KK

				NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI8164 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Watenbüttel.				
16	11	RP	B 256	<b>OU Plaidt</b> Weiterer Bedarf. Die B 256 umfährt Plaidt zum größten Teil, führt allerdings im Nordwesten kurz durch die Gemeinde. Dabei ist hauptsächlich Industriegebiet betroffen. Direkt an der Straße steht, bis auf eine Ausnahme, kein Wohngebäude, wobei nicht bekannt ist, ob dieses bewohnt ist. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen, was auch mit dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen zusammenhängt. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8516 keine raumwirksamen Effekte.	21.000	3.696 17,6%		WB 04KK
17	12	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
18	13	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
19	13	RP	B 9	<b>Verlegung bei Worms</b> Weiterer Bedarf. Die B 9 ist bei Worms bereits zum Teil autobahnähnlich ausgebaut. Lediglich ein kurzer Abschnitt verläuft am Rande der Stadtgebiete oder durch Industriegebiete. Dabei steht allerdings kein Wohngebäude an der Straße, Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Auskunft der Stadt Worms wird im Zuge des Neubaus der Wormser Rheinbrücke der B 47, die B 9 bereits verlegt. Die Verlegung erfolgt um rund 100m in Richtung Rheinufer. In diesem Zuge wird ein weiterer neuer Anschluss der B 9 in Höhe der Gibichstraße an das nördliche Hafengebiet gebaut, hinzu kommt eine Unterführung der B 9 in einem Trogbauwerk unter der B 47, eine Überführung der B 9 über die Rheinstraße, eine Fußgängerüberführung am Berliner Ring über die B 9 sowie zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen rund um den Straßenbau. Die Arbeiten haben bereits im Mai 2005 begonnen und sollen noch im Sommer 2008 abgeschlossen werden. Zur weiteren Entlastung wurde die B 9 nach Aussagen von Klaus Hagemann MdB bereits im Mai 2005 zusätzlich für den Schwerlastverkehr von Worms bis Mainz gesperrt. Die genannten Zahlen des SV wurden vor der Sperrung erhoben. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8048 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Worms.	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK

20	14	BW	B 30	<p><b>OU Gaisbeuren</b></p> <p>Weiterer Bedarf. Bereits 1958 wurde die OU Gaisbeuren beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Gaisbeuren wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Gaisbeuren ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, konkrete Trassenvarianten gibt es nicht. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Teil-Oberzentrum) und Ravensburg (Teil-Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Teil-Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge am Tag mehr fahren. Dabei ist Gaisbeuren die letzte größere Ortsdurchfahrt zwischen Ravensburg und Ulm (Donau) und mit den einzigen Ampeln auf diesem Streckenabschnitt das größte Nadelöhr. Im Tagesverlauf bilden sich immer wieder lange Staus. Auch ereignen sich rund um Gaisbeuren zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraßen in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist sehr hoch, da fast der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen bemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005, innerhalb von nur fünf Jahren, um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.</p>	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
21	14	BW	B 30	<p><b>OU Enzisreute</b></p> <p>Weiterer Bedarf. Bereits 1958 wurde die OU Enzisreute beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Enzisreute wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Enzisreute ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, allerdings gibt es zumindest eine grobe Trassenvariante. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Teil-Oberzentrum) und Ravensburg (Teil-Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Teil-Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7</p>	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

				eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge im Tag mehr fahren. Dabei wird Enzisreute auf der gesamten Länge durchfahren. Auch ereignen sich rund um Enzisreute zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist sehr hoch, da der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen bemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005 um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.				
22	15	RP	B 9	<b>OU Bad Breisig</b> Weiterer Bedarf	19.400	951 4,9%		WB 02KK
23	15	BW	B 31	<b>OU Hinterzarten-Oberhöllsteig</b> Weiterer Bedarf	19.400	2.270 11,7%		WB 04KK
24	16	BY	B 2	<b>AS Derching (A 8) - Friedberg</b> Weiterer Bedarf, OU Augsburg-Hochzoll-Süd, OU Friedberg. Für Friedberg ist noch eine OU im Zuge der B 300 vorgesehen.	19.100	936 4,9%		WB 04KK
25	17	HE	B 8	<b>OU Kelkheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	18.800	376 2,0%	ÖKO	WB 04KK
26	18	NI	B 243	<b>OU Herzberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	18.400	1.932 10,5%	ÖKO	WB 04KB
27	19	MV	B 105	<b>OU Rövershagen</b> Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK
28	20	BW	B 32	<b>OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	18.200	1.022 5,6%		WB 02KK
29	21	BW	B 39	<b>OU Eilhofen</b> Weiterer Bedarf	18.100	1.140 6,3%		WB 02KK
30	22	BY	B 14	<b>OU Reichenschwand</b> Weiterer Bedarf	17.800	943 5,3%		WB 02KK
31	22	NI	B 238	<b>OU Steinbergen</b> Weiterer Bedarf	17.800	1.922 10,8%		WB 02KK
32	23	BW	B 415	<b>Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach</b> Weiterer Bedarf, OU Lahr, OU Kuhbach, OU Reichenbach	17.700	779 4,4%		WB 02KK
33	24	HE	B 8	<b>OU Königstein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	17.600	458 2,6%	ÖKO	WB 04KK
34	25	SN	B 101	<b>F-OU Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf	17.500	998 5,7%		WB 02KK
35	25	BW	B 464	<b>OU Reutlingen (Dietwegtrasse)</b> Weiterer Bedarf	17.500	718 4,1%		WB 02KK
36	26	BW	B 28	<b>Verlegung bei Aach</b> Weiterer Bedarf	17.300	1.263 7,3%		WB 02KK
37	26	BW	B 465	<b>OU Owen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	17.300	1.125 6,5%	ÖKO	WB 02KK
38	27	BB	B 2n	<b>B 273 - B 2 nw Potsdam</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. OU Potsdam. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zur Zeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt	17.100	752 4,4%	ÖKO	WB 02KK

				Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten.				
39	27	BY	B 173	<b>OU Unterrodach</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.522 8,9%		WB 02KK
40	27	BW	B 297	<b>OU Neckartailfingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.642 9,6%		WB 02KK
41	27	BY	B 388	<b>OU Erding (Anbindung FH)</b> Weiterer Bedarf	17.100	821 4,8%		WB 02KK
42	28	NI	B 1	<b>OU Reher und Groß Berkel</b> Weiterer Bedarf	17.000	- -		WB 02KK
43	28	BW	B 28	<b>OU Blaustein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	17.000	578 3,4%	ÖKO	WB 02KK
44	28	BY	B 318	<b>W-OU Gmund am Tegernsee</b> Weiterer Bedarf	17.000	544 3,2%		WB 02KK
45	29	BY	B 304	<b>OU Eglharting/Kirchseeon</b> Weiterer Bedarf	16.900	980 5,8%		WB 02KK
46	30	NI	B 27	<b>OU Waake</b> Weiterer Bedarf	16.800	1.126 6,7%		WB 02KK
47	30	NI	B 51	<b>OU Bad Iburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	16.800	974 5,8%	ÖKO	WB 02KK
48	30	RP	B 266	<b>OU Bad Bodendorf</b> Weiterer Bedarf	16.800	924 5,5%		WB 04KK
49	31	BW	B 27	<b>OU Jagstfeld</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.035 6,2%		WB 02KK
50	31	BY	B 304	<b>OU Forsting</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.253 7,5%		WB 02KK
51	32	NW	B 233	<b>OU Fröndenberg/Langschede</b> Weiterer Bedarf	16.600	1.295 7,8%		WB 02KK
52	33	RP	B 42	<b>T-OU Neuwied</b> Weiterer Bedarf. Die B 42 ist bei Neuwied zum größten Teil bereits autobahnähnlich als Schnellstraße ausgebaut, führt zwar zum Teil durch die Stadt, allerdings hauptsächlich entfernt von Siedlungsgebieten und bevorzugt durch Industriegebiete. Nur ein sehr kurzer Abschnitt führt noch durch Siedlungsgebiet. Zur Zeit liegt für die Umgehung eine Machbarkeitsstudie vor, die eine bautechnisch und städtebaulich komplexe Tunnellösung für den gesamten Abschnitt mit entsprechend hohem Investitionsaufwand vorsieht. Die Planung ruht allerdings zur Zeit, da die Stadt Neuwied für einen weiteren Neu- und Ausbau keinen Bedarf sieht und "eventuell zur gegebenen Zeit" eine Aufstufung beantragen möchte.	16.500	1.172 7,1%		WB 04KK
53	33	NI	B 65	<b>Wichtringhausen - Ronnenberg</b> Weiterer Bedarf, OU Wichtringhausen, OU Nordgoltern, OU Göxe, OU Ditterke, OU Everloh, OU Rittergut Erichshof	16.500	1.370 8,3%		WB 02KK
54	34	NW	B 229	<b>OU Langenfeld</b> Weiterer Bedarf	16.300	685 4,2%		WB 02KK
55	35	NW	B 513	<b>OU Harsewinkel</b> Weiterer Bedarf	16.200	1.069 6,6%		WB 02KK
56	36	ST	B 81	<b>OU Halberstadt</b> Weiterer Bedarf	16.100	1.127 7,0%		WB 02KK

57	36	HE	B 275	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	16.100	467 2,9%		WB 02KK
58	37	NW	B 8	<b>Wesel - Friedrichsfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 04KK
59	37	NW	B 8	<b>Friedrichsfeld - Dinslaken</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 02KK
60	38	BW	B 35	<b>OU Helmsheim</b> Weiterer Bedarf	15.900	2.178 13,7%		WB 02KK
61	39	BW	B 14	<b>OU Rietheim-Weilheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	869 5,5%		WB 02KK
62	39	RP	B 41	<b>OU Waldböckelheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	1.564 9,9%		WB 04KK
63	39	NI	B 51	<b>Belm - Ostercappeln</b> Weiterer Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		WB 02KK
64	40	BW	B 466	<b>OU Heidenheim (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	15.700	801 5,1%		WB 02KK
65	41	NW	B 1	<b>S-OU Erwitte</b> Weiterer Bedarf, Erwitte erhält zur Zeit auch eine OU im Zuge der B 55, ob dann noch eine OU im Zuge der B 1 notwendig ist, wird sich noch zeigen. Inzwischen ist geplant die OU Erwitte im Zuge der B 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan zu nehmen und als Kreisstraße zu bauen, als zweite Südumgehung neben der A 44.	15.400	2.556 15,6%		WB 02KK
66	41	BY	B 17n	<b>Steingaden - Roßhaupten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Buching, OU Füssen. Die B 17n ist eine geplante neue Bundesstraße in Bayern, die es bisher nicht gibt. Sie soll von Steingaden über Roßhaupten zur A 7 bei Hopferau führen.	15.400	539 3,5%	ÖKO	WB 02KK
67	42	HE	B 254	<b>W-OU Fulda</b> Weiterer Bedarf	15.300	1.392 9,1%		WB 02KK
68	43	HE	B 3	<b>OU Butzbach (Windhof - A 5)</b> Weiterer Bedarf, OU Butzbach, OU Nieder-Weisel	15.200	821 5,4%		WB 02KK
69	43	BW	B 32	<b>OU Jungingen</b> Weiterer Bedarf	15.200	1.140 7,5%		WB 02KK
70	44	NI	B 212	<b>OU Ellwürden</b> Weiterer Bedarf	15.000	795 5,3%		WB 02KK
71	44	BY	B 307	<b>OU Schliersee</b> Weiterer Bedarf	15.000	375 2,5%		WB 02KK
72	45	BW	B 10	<b>Mühlacker - Lienzingen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	14.900	1.237 8,3%	ÖKO	WB 02KK
73	45	BY	B 299	<b>OU Tacherting/Trostberg</b> Weiterer Bedarf	14.900	1.073 7,2%		WB 02KK
74	46	HE	B 54	<b>OU Hadamar/Oberzeuzheim</b> Weiterer Bedarf	14.800	1.140 7,7%		WB 02KK
75	47	BW	B 39	<b>OU Willsbach</b> Weiterer Bedarf	14.700	809 5,5%		WB 02KK
76	47	BW	B 312	<b>Wolfentalquerspanne Biberach a. d. Riß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Biberach (Riß)	14.700	662 4,5%	ÖKO	WB 02KK

77	48	NW	B 9	<b>Westtangente Krefeld</b> Weiterer Bedarf	14.500	479 3,3%		WB 02KK
78	48	NI	B 27	<b>OU Gieboldehausen</b> Weiterer Bedarf	14.500	1.465 10,1%		WB 02KK
79	48	BW	B 467	<b>Querspange Tettngang</b> Weiterer Bedarf. Neubau der B 467 von Tettngang über Kehlen bis zur neuen geplanten B 30 nördlich von Friedrichshafen. OU Liebenau, OU Langentrog.	14.500	740 5,1%		WB 02KK
80	49	BY	B 85	<b>Stockheim - Gundelsdorf</b> Weiterer Bedarf, OU Stockheim, OU Haßlach, OU Gundelsdorf	14.300	1.459 10,2%		WB 02KK
81	49	HH	B 431	<b>OU Rissen</b> Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK
82	50	BW	B 14	<b>OU Michelfeld</b> Weiterer Bedarf	14.200	824 5,8%		WB 02KK
83	50	BB	B 96	<b>OU Groß Machnow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	14.200	994 7,0%	ÖKO	WB 02KK
84	50	NI	B 213	<b>OU Lohne</b> Weiterer Bedarf, OU Lohne-Südlohne, OU Rükel	14.200	2.016 14,2%		WB 02KK
85	51	NI	B 6	<b>OU Oelber und OU Baddeckenstedt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelberg, OU Baddeckenstedt.	14.100	1.227 8,7%	ÖKO	WB 02KK
86	51	ST	B 184	<b>OU Heyrothsberge - Menz - Wahlitz</b> Weiterer Bedarf	14.100	1.001 7,1%		WB 02KK
87	52	RP	B 39	<b>N-OU Neustadt an der Weinstraße</b> Weiterer Bedarf	13.900	542 3,9%		WB 02KK
88	53	NI	B 3	<b>OU Elstorf</b> Weiterer Bedarf	13.800	1.408 10,2%		WB 02KK
89	54	HE	B 260	<b>OU Eltville/Martinsthal</b> Weiterer Bedarf	13.700	699 5,1%		WB 02KK
90	55	BY	B 19	<b>OU Langenwang</b> Weiterer Bedarf	13.600	653 4,8%		WB 02KK
91	55	BW	B 317	<b>OU Atzenbach</b> Weiterer Bedarf	13.600	666 4,9%		WB 02KK
92	56	HE	A 4	<b>A 4 Kirchheim - A 49</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlassung B 454, OU Frielingen, OU Gersdorf, OU Wahlshausen, OU Oberaula, OU Aterode, OU Neukirchen, OU Rückershausen, OU Riebelsdorf, OU Trutzhain, OU Schwalmstadt	13.500	689 4,1%	ÖKO	WB 04KB
93	56	NW	B 256	<b>OU Waldbröl/Denklingen</b> Weiterer Bedarf	13.500	419 3,1%		WB 02KK
94	56	BW	B 290	<b>Königshofen - Bad Mergentheim</b> Weiterer Bedarf, OU Unterbalbach, OU Edelfingen. Für Bad Mergentheim ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 19 vorgesehen.	13.500	986 7,3%		WB 02KK
95	57	BW	B 19	<b>OU Schwäbisch Hall - Gelbingen</b> Weiterer Bedarf. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Stuttgart ist die ursprüngliche großräumige Ortsumgehung von Schwäbisch Hall durch eine Neukonzeption mit zwei kleinräumigen Ortsumgehungen von Schwäbisch Hall-Gelbingen und von Untermünkheim ersetzt worden. Schwäbisch Hall selbst soll im Zuge der B 19 keine Ortsumgehung erhalten, statt dessen wird die B 19/B 14 auf ihrem gemeinsamen Verlauf autobahnähnlich ausgebaut.	13.300	1.184 8,9%		WB 02KK

96	57	SH	B 75	<b>OU Bargteheide</b> Weiterer Bedarf	13.300	532 4,0%		WB 02KK
97	58	RP	A 64	<b>Nordumgehung Trier 1. BA</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 53	13.200	977 6,4%		WB 04KB
98	58	MV	B 104	<b>OU Schwerin/Friedrichsthal</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
99	58	MV	B 104	<b>OU Lützwow</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
100	59	TH	B 7	<b>Gotha - Ohrdruf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Schwabhausen	13.100	1.546 11,8%	ÖKO	WB 02KK
101	60	BY	B 85	<b>OU Knellendorf</b> Weiterer Bedarf	13.000	1.352 10,4%		WB 02KK
102	60	NW	B 239	<b>OU Lübbecke</b> Weiterer Bedarf	13.000	897 6,9%		WB 02KK
103	61	NI	B 79	<b>OU Wolfenbüttel</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wolfenbüttel beträgt nur -0,01. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	12.900	400 3,1%		WB 02KK
104	61	RP	B 413	<b>OU Dierdorf</b> Weiterer Bedarf	12.900	1.122 8,7%		WB 02KK
105	62	RP	B 54	<b>OU Waldmühlen</b> Weiterer Bedarf	12.800	909 7,1%		WB 02KK
106	62	NW	B 256	<b>OU Derschlag</b> Weiterer Bedarf	12.800	550 4,3%		WB 02KK
107	62	BY	B 300	<b>OU Heimertingen</b> Weiterer Bedarf	12.800	960 7,5%		WB 02KK
108	62	BY	B 472	<b>OU Waakirchen</b> Weiterer Bedarf	12.800	614 4,8%		WB 02KK
109	63	BY	B 2	<b>N-OU Murnau</b> Weiterer Bedarf	12.600	466 3,7%		WB 02KK
110	63	BY	B 20	<b>OU Bayerisch Gmain (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	12.600	517 4,1%		WB 02KK
111	63	RP	B 423	<b>OU Schönenberg-Kübelberg</b> Weiterer Bedarf	12.600	403 3,2%		WB 02KK
112	64	HE	B 27	<b>OU Ludwigsau/Mecklar</b> Weiterer Bedarf	12.500	1.163 9,3%		WB 02KK
113	64	BW	B 32	<b>OU Staig</b> Weiterer Bedarf	12.500	738 5,9%		WB 02KK
114	64	BW	B 32	<b>Verlegung bei Blitzenreute</b> Weiterer Bedarf	12.500	738 5,9%		WB 02KK

115	65	BY	B 2	<b>OU Forth</b> Weiterer Bedarf	12.400	397 3,2%		WB 02KK
116	66	NI	B 27	<b>OU Bad Lauterberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	12.300	541 4,4%	ÖKO	WB 02KK
117	66	NW	B 63	<b>OU Wickede</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
118	66	NI	B 72	<b>OU Moordorf</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
119	66	SN	B 170	<b>OU Dippoldiswalde - Altenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Dippoldiswalde, OU Ulberndorf, OU Obercarsdorf, OU Schmiedeberg, OU Kurort Kipsdorf, OU Kurort Waldbärenburg, OU Altenberg. Seit dem 21. Dezember 2006 ist die B 170 auf dem Abschnitt Possendorf-Dippoldiswalde-Schmiedeberg-Altenberg-Bundesgrenze zu Tschechien für den Durchgangsverkehr ab 7,5 Tonnen in beiden Richtungen voll gesperrt. Dadurch hat das Schwerverkehrsaufkommen inzwischen sehr stark abgenommen. Neben der Verlegung der B 170 wurde inzwischen in wenigen Kilometern Entfernung auch die parallele A 17 gebaut.	12.300	2.915 23,7%	ÖKO	WB 02KK
120	66	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	12.300	898 7,3%	ÖKO	WB 02KK
121	67	BW	B 10	<b>OU Urspring</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
122	67	BW	B 10	<b>OU Amstetten</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
123	67	NI	B 241	<b>OU Hammenstedt</b> Weiterer Bedarf	12.200	927 7,6%		WB 02KK
124	67	NI	B 241	<b>Sudheim - Katlenburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Höckelheim, OU Northeim, 2. OU Hammerstedt, OU Katlenburg	12.200	927 7,6%	ÖKO	WB 02KK
125	67	HE	B 253	<b>T-OU Melsungen</b> Weiterer Bedarf	12.200	891 7,3%		WB 02KK
126	67	BY	B 388	<b>OU Moosinning</b> Weiterer Bedarf	12.200	805 6,6%		WB 02KK
127	67	HE	B 486	<b>OU Rödermark/Urberach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	12.200	512 4,2%	ÖKO	WB 02KK
128	68	NI	B 3	<b>OU Wülfingen</b> Weiterer Bedarf	12.100	1.513 12,5%		WB 02KK
129	69	NW	B 229	<b>OU Balve</b> Weiterer Bedarf	12.000	660 5,5%		WB 02KK
130	69	NW	B 229	<b>OU Radevormwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	12.000	648 5,4%	ÖKO	WB 02KK
131	69	HE	B 254	<b>Wabern/Hebel</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK
132	69	HE	B 254	<b>OU Wabern/Unshausen</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK
133	69	BY	B 470	<b>OU Gremsdorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	12.000	768 6,4%	ÖKO	WB 02KK
134	70	TH	B 7	<b>OU Weimar/Ost</b> Weiterer Bedarf	11.900	607 5,1%		WB 02KK

135	70	BW	B 27	<b>OU Neckarburken</b> Weiterer Bedarf	11.900	714 6,0%		WB 02KK
136	70	HE	B 38	<b>OU Groß-Bieberau</b> Weiterer Bedarf	11.900	643 5,4%		WB 02KK
137	70	HE	B 275	<b>OU Waldems/Esch</b> Weiterer Bedarf	11.900	309 2,6%		WB 02KK
138	70	SH	B 431	<b>OU Holm</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	11.900	452 3,8%	ÖKO	WB 02KK
139	71	BY	B 13	<b>OU Eichstätt</b> Weiterer Bedarf	11.800	696 5,9%		WB 02KK
140	71	BY	B 15n	<b>Velden - Schwindegg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, Entlastung St 2087, OU Velden, OU Erzmansdorf, OU Oberensbach, OU Brandstätt, OU Steeg, OU Loinbruck, OU Buchbach, Entlastung B 15, OU Taufkirchen (Vils), OU Jaibing, OU Dorfen. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.800	956 8,1%	ÖKO	WB 04KB
141	72	BY	B 15n	<b>Rechtmehring (B 15) - Pfaffing (B 304)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Au, OU Ferchensee, OU Fischbach, OU Wending. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.600	1.183 10,2%		WB 04KB
142	72	BY	B 16	<b>N-OU Kaufbeuren</b> Weiterer Bedarf	11.600	464 4,0%		WB 02KK
143	72	NI	B 65	<b>Bückeburg - Vehlen</b> Weiterer Bedarf, OU Münsingen	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK
144	72	NI	B 65	<b>OU Vehlen</b> Weiterer Bedarf	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK
145	73	RP	B 42	<b>OU Leutesdorf</b> Weiterer Bedarf	11.500	897 7,8%		WB 02KK
146	73	NW	B 65	<b>Lübbecke - Hille/Eickhorst</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Lübbecke, OU Eilhausen, OU Nettelstedt, OU Eickhorst	11.500	575 5,0%	ÖKO	WB 02KK
147	73	BE	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK
148	73	BB	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK
149	73	NI	B 215	<b>Rohrsen - Erichshagen</b> Weiterer Bedarf, OU Rohrsen, OU Drakenburg, OU Nienburg-Erichshagen	11.500	1.277 11,1%		WB 02KK
150	73	BW	B 465	<b>OU Münsingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	11.500	679 5,9%		WB 02KK
151	74	BW	B 30	<b>Oberessendorf - Bad Waldsee</b> Weiterer Bedarf, OU Oberessendorf, OU Hebershaus, OU Englerts, OU Schellenberg, OU Mattenhaus	11.400	1.378 12,1%		WB 04KB
152	74	NI	B 71	<b>OU Soltau</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK
153	74	SN	B 95	<b>OU Wiesa/Schönfeld</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK
154	74	HE	B 255	<b>SO-OU Gladenbach</b> Weiterer Bedarf	11.400	559 4,9%		WB 02KK

155	75	BW	B 33	<b>Verlegung bei Meersburg</b> Weiterer Bedarf	11.300	701 6,2%		WB 02KK
156	75	ST	B 87	<b>Südtangente Weißenfels</b> Weiterer Bedarf	11.300	768 6,8%		WB 02KK
157	75	RP	B 420	<b>OU Wörrstadt-Sulzheim</b> Weiterer Bedarf	11.300	735 6,5%		WB 02KK
158	76	HE	B 8	<b>OU Glashütten</b> Weiterer Bedarf	11.200	246 2,2%		WB 02KK
159	76	SH	B 206	<b>N-OU Itzehoe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	582 5,2%	ÖKO	WB 02KK
160	76	SH	B 431	<b>OU Uetersen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	437 3,9%	ÖKO	WB 02KK
161	77	BY	B 25	<b>OU Möttingen</b> Weiterer Bedarf	11.100	2.065 18,6%		WB 02KK
162	77	HE	B 62	<b>OU Aisfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.100	1.099 9,9%	ÖKO	WB 02KK
163	77	HE	B 276	<b>OU Brachtal/Schlierbach</b> Weiterer Bedarf	11.100	400 3,6%		WB 02KK
164	77	BY	B 304	<b>OU Steinhöring</b> Weiterer Bedarf	11.100	821 7,4%		WB 02KK
165	78	RP	B 8	<b>OU Hasselbach</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.001 9,1%		WB 02KK
166	78	BY	B 13	<b>OU Stadeln</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
167	78	BY	B 13	<b>OU Schlungenhof</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
168	78	BY	B 20	<b>Grenzbrücke s Laufen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, S-OU _laufen (Deutschland), S-OU Oberndorf (Österreich)	11.000	759 6,9%	ÖKO	WB 02KK
169	78	NI	B 83	<b>OU Steinbergen/Deckbergen</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.243 11,3%		WB 02KK
170	78	NI	B 215	<b>Erichshagen - Nienburg</b> Weiterer Bedarf, OU Nienburg	11.000	- -		WB 02KK
171	78	NW	B 236	<b>OU Nachrodt</b> Weiterer Bedarf	11.000	847 7,7%		WB 02KK
172	78	RP	B 270	<b>OU Katzweiler</b> Weiterer Bedarf	11.000	528 4,8%		WB 02KK
173	78	NI	B 442	<b>OU Hachmühlen</b> Weiterer Bedarf	11.000	814 7,4%		WB 02KK
174	79	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Rothemann</b> Weiterer Bedarf	10.900	1.101 10,1%		WB 02KK
175	79	NI	B 212	<b>OU Bookholzberg</b> Weiterer Bedarf	10.900	643 5,9%		WB 02KK
176	80	BY	A 94	<b>Prienbach/Ost - Malching</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Malching	10.800	940 7,7%		WB 04KB
177	80	BW	B 311n	<b>Sigmaringen (L 456) - Mengen</b> Weiterer Bedarf. Die B 311n ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll westlich von Sigmaringen an der L 456	10.800	367 3,4%		WB 02KK

				beginnen und nach Mengen führen. Zwar wird eine höchste Belastung auf einem kurzen Teilabschnitt zwischen Sigmaringen und Sigmaringendorf von 20.100 Fahrzeuge erreicht, diese sei allerdings nicht relevant. Daher wird die Höchstbelastung vom Bund mit 10.800 Fahrzeugen angesetzt. Entlastung B 32, OU Sigmaringen, OU Sigmaringendorf, OU Scheer.				
178	81	BY	B 2	<b>OU Dietfurt (Mittelfranken)</b> Weiterer Bedarf	10.700	1.637 15,3%		WB 02KK
179	81	NW	B 55	<b>OU Meschede</b> Weiterer Bedarf	10.700	631 5,9%		WB 02KK
180	81	ST	B 185	<b>O-OU Köthen</b> Weiterer Bedarf	10.700	824 7,7%		WB 02KK
181	81	HE	B 521	<b>OU Schöneck/Büdesheim</b> Weiterer Bedarf	10.700	439 4,1%		WB 02KK
182	82	BY	B 2	<b>OU Mammendorf</b> Weiterer Bedarf	10.600	530 5,0%		WB 02KK
183	82	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Heimboldshausen</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
184	82	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Röhrigshof</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
185	82	RP	B 427	<b>OU Oberhausen-Hergersweiler - OU Winden-Minderslachen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.600	477 4,5%	ÖKO	WB 02KK
186	83	BY	B 22	<b>OU Eckersdorf</b> Weiterer Bedarf	10.500	347 3,3%		WB 02KK
187	83	NI	B 209	<b>OU Walsrode</b> Weiterer Bedarf	10.500	630 6,0%		WB 02KK
188	83	BW	B 465	<b>OU Lenningen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.500	840 8,0%	ÖKO	WB 02KK
189	84	BY	B 23	<b>OU Ettal</b> Weiterer Bedarf	10.400	489 4,7%		WB 02KK
190	84	NI	B 65	<b>OU Dungenbeck</b> Weiterer Bedarf	10.400	884 8,5%		WB 02KK
191	84	MV	B 104	<b>S-OU Stavenhagen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.400	2.007 19,3%	ÖKO	WB 02KK
192	84	RP	B 257	<b>OU Altenahr 2. BA</b> Weiterer Bedarf	10.400	270 2,6%		WB 02KK
193	84	BW	B 290	<b>OU Rot am See</b> Weiterer Bedarf	10.400	905 8,7%		WB 02KK
194	84	SH	B 432	<b>OU Leezen</b> Weiterer Bedarf	10.400	770 7,4%		WB 02KK
195	85	SH	B 432	<b>OU Itzstedt</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK
196	85	SH	B 432	<b>OU Kayhude</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK
197	85	SH	B 432	<b>OU Nahe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.300	639 6,2%	ÖKO	WB 02KK
198	85	BW	B 465	<b>Querspange Mettenberg</b> Weiterer Bedarf. Die Querspange Mettenberg ist inzwischen nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Sie soll aufgrund der	10.300	886 8,6%		WB 02KK

				höheren Realisierungschancen nun als L 267 gebaut werden und Durchgangsverkehr von den B 312 und B 465 sowie der bestehenden L 267 in Biberach an der Riß und Herrlishöfen abziehen. Nur zusammen mit der geplanten Wolfentalquerspange im Zuge der B 312 ist somit eine Entlastung der B 312 OD Biberach möglich. OU Biberach (Riß), OU Herrlishöfen.				
199	86	HE	B 8	<b>OU Brechen/Niederbrechen</b> Weiterer Bedarf	10.200	418 4,1%		WB 02KK
200	86	HE	B 54	<b>OU Dornburg/Langendernbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.200	989 9,7%	ÖKO	WB 02KK
201	87	TH	B 7	<b>OU Eisenberg</b> Weiterer Bedarf	10.100	758 7,5%		WB 02KK
202	87	RP	B 54	<b>OU Hahnstätten</b> Weiterer Bedarf	10.100	566 5,6%		WB 02KK
203	88	NI	B 6	<b>OU Rhene</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelberg, OU Baddeckenstedt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt nur 0,72. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	10.000	1.110 11,1%	ÖKO	WB 02KK
204	88	BY	B 20	<b>OU Berchtesgaden (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	10.000	290 2,9%		WB 02KK
205	89	BY	B 15n	<b>Schwindegg (A 94) - Rechtsmehring (B 15)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Armstorf, OU Kleinschwindau, OU Großschwindau, OU Eiermühle, OU Sankt Wolfgang, OU Straßberg, OU Grünbach, OU Esbaum. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt, OU Moos, OU Neuberg, OU Wolfau.	9.900	901 9,1%		WB 02KK
206	89	NI	B 71	<b>OU Munster</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	663 6,7%	ÖKO	WB 02KK
207	89	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Florstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	545 5,5%	ÖKO	WB 02KK
208	89	RP	B 414	<b>OU Kirburg</b> Weiterer Bedarf	9.900	891 9,0%		WB 02KK
209	90	NW	B 236	<b>OU Hallenberg</b> Weiterer Bedarf	9.800	813 8,3%		WB 02KK
210	90	BY	B 388	<b>OU Brombach</b> Weiterer Bedarf	9.800	598 6,1%		WB 02KK
211	91	NW	B 70	<b>OU Stadtlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.700	776 8,0%	ÖKO	WB 02KK
212	91	TH	B 84	<b>OU Vacha</b> Weiterer Bedarf	9.700	999 10,3%		WB 02KK
213	91	BY	A 94	<b>AS Simbach am Inn/West - Simbach am Inn/Ost</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Simbach	9.700	941 8,7%		WB 04KB

214	91	RP	B 420	<b>OU Gau-Bickelheim</b> Weiterer Bedarf	9.700	776 8,0%		WB 02KK
215	92	BW	B 27	<b>OU Hardheim</b> Weiterer Bedarf	9.600	662 6,9%		WB 02KK
216	92	RP	B 48	<b>Bad Kreuznach (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	9.600	480 5,0%		WB 02KK
217	92	NW	B 57	<b>OU Baal</b> Weiterer Bedarf	9.600	730 7,6%		WB 02KK
218	92	NW	B 59	<b>OU Allrath</b> Weiterer Bedarf	9.600	835 8,7%		WB 02KK
219	92	TH	B 85	<b>OU Bad Berka</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.600	490 5,1%	ÖKO	WB 02KK
220	93	NI	B 1	<b>Marienau - Mehle</b> Weiterer Bedarf, OU Hemmendorf, OU Benstorf	9.500	798 7,4%		WB 02KK
221	94	NI	B 71	<b>OU Zeven</b> Weiterer Bedarf	9.400	968 10,3%		WB 02KK
222	94	SN	B 169	<b>OU Rossau/Greifendorf</b> Weiterer Bedarf	9.400	1.466 15,6%		WB 02KK
223	94	SH	B 202	<b>OU Selent</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.400	376 4,0%	ÖKO	WB 02KK
224	94	BW	B 311	<b>OU Immendingen</b> Weiterer Bedarf	9.400	808 8,6%		WB 02KK
225	94	NI	B 436	<b>OU Friedeburg</b> Weiterer Bedarf	9.400	790 8,4%		WB 02KK
226	95	BY	B 13	<b>OU Dornhausen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
227	95	BY	B 13	<b>OU Theilenhofen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
228	95	BY	B 13	<b>OU Unterasbach</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
229	95	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Kirchveischede</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888.	9.300	865 9,3%		WB 02KK
230	95	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Bilstein</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das höhere Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888. Das niedrigere Verkehrsaufkommen wird in Bilstein von Grevnbrück (K 7) bis zur Einmündung der L 715 im Ort erreicht.	9.300	865 9,3%		WB 02KK
231	95	BY	B 310	<b>OU Füssen 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.300	456 4,9%	ÖKO	WB 02KK
232	96	NW	B 7	<b>OU Warburg/Scherfede</b> Weiterer Bedarf	9.200	690 7,5%		WB 02KK

233	96	NI	B 215	<b>OU Landesbergen</b> Weiterer Bedarf	9.200	1.113 12,1%		WB 02KK
234	97	SH	B 76	<b>OU Fleckeby</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	491 5,4%	ÖKO	WB 02KK
235	97	SH	B 203	<b>Osterhof - Büsum</b> Weiterer Bedarf, OU Osterhof, OU Oesterdeichstrich	9.100	346 3,8%		WB 02KK
236	97	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Ehlen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
237	97	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Dörnberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
238	98	BY	B 32	<b>OU Opfenbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	729 8,1%		WB 02KK
239	98	NW	B 221	<b>OU Brüggel/Genholt</b> Weiterer Bedarf	9.000	540 6,0%		WB 02KK
240	98	NI	B 240	<b>OU Eime</b> Weiterer Bedarf	9.000	576 6,4%		WB 02KK
241	98	NW	B 256	<b>OU Gummersbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	414 4,6%		WB 02KK
242	98	HE	B 454	<b>OU Neustadt (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	9.000	369 4,1%		WB 02KK
243	98	SH	B 501	<b>OU Grömitz</b> Weiterer Bedarf	9.000	333 3,7%		WB 02KK
244	99	BW	B 27	<b>OU Neukirch</b> Weiterer Bedarf	8.900	1.006 11,3%		WB 02KK
245	99	NI	B 51	<b>OU Twistringen</b> Weiterer Bedarf	8.900	1.095 12,3%		WB 02KK
246	99	TH	B 93	<b>Altenburg - OU Gößnitz</b> Weiterer Bedarf, OU Zehma, OU Lehndorf, OU Gardschütz, OU Mockern	8.900	1.193 13,4%		WB 02KK
247	99	RP	B 413	<b>OU Merkelbach</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK
248	99	RP	B 413	<b>OU Wied</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK
249	100	RP	B 53	<b>OU Andel</b> Weiterer Bedarf	8.800	502 5,7%		WB 02KK
250	100	TH	B 62n	<b>OU Zella-Mehlis</b> Weiterer Bedarf. Auf den ersten Blick ein seltsames Projekt, da durch Zella-Mehlis die B 280 führt und die B 62 bereits beim rund 46 km entfernten Barchfeld an der B 19 endet. Auf den zweiten Blick ist tatsächlich der Weiterbau der B 62 von Barchfeld bis zur A 71 bei Zella-Mehlis geplant, allerdings noch nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Dabei wurde die B 19 von Barchfeld zur A 71 bereits leistungsfähig ausgebaut. Die "fehlende leistungsfähige Verbindung zur A 71" ist damit bereits vorhanden.	8.800	458 5,2%		WB 02KK
251	100	NW	B 70	<b>OU Südlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	766 8,7%	ÖKO	WB 02KK
252	100	NI	B 83	<b>OU Grohnde</b> Weiterer Bedarf	8.800	739 8,4%		WB 02KK

253	100	BB	B 96	<b>OU Zossen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	660 7,5%	ÖKO	WB 02KK
254	100	HE	B 275	<b>OU Usingen/Merzhausen</b> Weiterer Bedarf	8.800	440 5,0%		WB 02KK
255	100	HE	B 275	<b>OU Ranstadt/Ober-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	572 6,5%	ÖKO	WB 02KK

- von insgesamt 621 Projekten mit 168 Rängen -

**Top 100 Ortsumgehungsprojekte in Deutschland**  
**(alle Projekte ohne Beachtung des tatsächlichen Nutzens - Lesen Sie dazu die Broschüre "Orts-  
umgehungsprojekte in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte")**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Westteil m. Anteil Rheinbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02/04
2	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02KK
3	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 04KK
4	2	BW	B 29	<b>Nordosttring Stuttgart</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Stuttgart (OU Türkheim, OU Bad Cannstatt, OU Burgholzof, OU Zuffenhausen) (Variante C1). Die B 10, B 14, B 29 sind in Stuttgart zu großen Teilen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Der Nordosttring soll in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BW6286 keine raumwirksamen Effekte. Bis 2015 prognostizierte Verkehrsmenge: 27.000 Kfz/24h.	69.300	1.802 2,6%	ÖKO	WB 04KB
5	3	HB	B 6n	<b>Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
6	4	BY	B 2	<b>Verlegung bei Gersthofen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2 ist bei Gersthofen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Sie führt durch Gersthofen zwischen Industrie- und Wohngebiet. Die Wohngebiete liegen nicht direkt an der Straße und werden mit Lärmschutzwällen und dichter Bepflanzung abgeschirmt.	48.900	4.401 9,0%		VB 04KK
7	5	BY	B 26n	<b>westl. AD Würzburg/West (A 3) - Karlstadt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Entlastung B 27, OU Retzbach, OU Thüngersheim, OU Veitshöchheim, OU Zell am Main, Entlastung B 8, OU Würzburg-Grombühl. In der OD Würzburg-Grombühl wird eine Belastung von 32.500 Kfz/24h erreicht. Die höchste Belastung von 46.200 Kfz/24h wird zwischen Würzburg und Veitshöchheim auf dem bereits autobahnähnlich ausgebauten Abschnitt erreicht. 31.600 Kfz/24h sind es in Veitshöchheim, wobei die B 27 hier bereits als eine Art Umgehung ausgebaut ist, allerdings dennoch durch den Ort führt, aber kein Gebäude direkt an der Straße steht. Auch Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Veitshöchheim sinkt das Verkehrsaufkommen rapide, bis Thüngersheim auf 14.000, bis Retzbach auf 11.800 und von dort im weiteren Verlauf auf lediglich 4.800 Kfz/24h.	46.200	2.864 6,2%		WB* 04KB
8	6	BY	A 73	<b>Coburg - Ebersdorf b.Coburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Coburg	43.400	2.474 4,7%		VB 04KB
9	7	BY	B 2	<b>Entlastungstunnel Starnberg</b> Vordringlicher Bedarf	40.300	1.209 3,0%		VB 02KK
10	8	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK
11	8	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK
12	9	HE	B 26	<b>NO-OU Darmstadt</b> Vordringlicher Bedarf	37.000	2.516 6,8%		VB 02KK
13	10	BW	B 312	<b>OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	35.500	1.882 5,3%		VB 02KK

14	11	NW	A 33	<b>AS Bielefeld/Brackwede - AK Bielefeld</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bielefeld-Brackwede, OU Senne.	33.900	1.695 4,0%		VB 04KB
15	12	BW	B 31	<b>Stadttunnel Freiburg</b> Vordringlicher Bedarf	33.700	2.629 7,8%		VB 02KK
16	12	BW	B 31	<b>OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Freiburg, OU Freiburg-Ebnet	33.700	2.629 7,8%		VB 04KB
17	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahren Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY8184 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
18	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahren Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
19	14	BW	B 535	<b>OU Schwetzingen/Plankstadt</b> Vordringlicher Bedarf	32.900	1.086 3,3%		VB 04KK
20	15	BY	B 10	<b>AD Neu-Ulm (B 30) - Neu-Ulm (Finn.Str)</b> Weiterer Bedarf, der Bau wurde von der Stadt Neu-Ulm abgelehnt, um zunächst den sehr kostspieligen Ausbau der Ortsdurchfahrt mit Tieferlegung und teilweiser Überdeckung zu erreichen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7082 keine raumwirksamen Effekte.	30.600	3.305 10,8%		WB 04KB
21	16	HH	A 26	<b>Rübke - Moorburg (A 7)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 73, OU Fischbeck, OU Neu-Wulmstorf, OU Ovelgönne	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
22	17	BW	B 27	<b>Nehren - Bodelshausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Offerdingen, OU Bad Sebastiansweiler. Die	30.100	2.197 7,3%		VB 04KB

				Höchstbelastung von 30.100 Kfz/24h wird zwischen Bodelshausen und Bad Sebastiansweiler erreicht.				
23	17	BW	B 29a	<b>Aalen/Unterkochen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. OU Aalen, OU Unterkochen. Die B 29a ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll von der bestehenden B 29 bei Aalen über Unterkochen und Ebnat zur A 7 führen. Sowohl die B 29, als auch die B 19 sind bei Aalen und Unterkochen bereits als eine Art Umgehung ausgebaut. Die Straßen führen hauptsächlich durch Industriegebiet, Wohngebiet wird abschnittsweise tangiert, wobei kein Gebäude an der Straße steht. Lärmschutzwände sind abschnittsweise vorhanden. Lediglich die L 1084 führt teilweise durch Unterkochen, wobei Wohngebiet hauptsächlich tangiert wird. Hier werden 8.800 Fahrzeuge erreicht. Die höchste Belastung von 30.100 Fahrzeugen wird auf der B 27 von Essingen bis zum Aalener Dreieck mit der B 19 erreicht. Dieser Abschnitt tangiert Industriegebiet. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	30.100	2.649 8,8%		WB* 02KK
24	18	NI	B 51	<b>A 33 - K 316</b> Vordringlicher Bedarf, OU Osnabrück	29.900	1.674 5,6%		VB 04KK
25	19	NW	B 229	<b>S-OU Remscheid/Lennep</b> Vordringlicher Bedarf	29.400	1.470 5,0%		VB 02KK
26	20	NW	B 56	<b>O-OU Düren (Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	29.100	1.601 5,5%		VB 04KK
27	21	BY	B 17	<b>W-OU Landsberg</b> Vordringlicher Bedarf	28.600	2.059 7,2%		VB 02KK
28	21	BY	B 17	<b>OU Kaufering</b> Vordringlicher Bedarf	28.600	2.059 7,2%		VB 04KB
29	22	BW	B 27	<b>Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Tübingen	28.300	1.868 6,6%		VB 04KB
30	22	BW	B 27	<b>Tübingen (Bläsibad) - Nehren</b> Vordringlicher Bedarf. Ausbau mit Tunnel Dußlingen.	28.300	1.868 6,6%		VB 24KB
31	23	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 1. BA (B 419 - B 49)</b> Weiterer Bedarf. OU Trier. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.	27.800	1.168 4,2%		WB 02KK
32	23	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 2. BA (B 49 - A 64)</b> Weiterer Bedarf. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.	27.800	1.168 4,2%		WB 04KK
33	23	NI	B 209	<b>s Lauenburg - ö Lüneburg</b> Weiterer Bedarf, OU Brietlingen, OU Moorburg, OU Adendorf. Die höchste Belastung wird in Adendorf erreicht. Dabei fahren auf dem	27.800	1.974 7,1%		WB 02KK

				stärksten befahrenen Abschnitt von der Anschlussstelle der B 4 bis zur ersten Kreuzung bei Adendorf (Abzweigung zum Industriegebiet "Lüner Rennbahn") 27.800 Fahrzeuge. Hiervon ist allerdings nur Industriegebiet betroffen. Im weiteren Verlauf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 17.300 Fahrzeuge, das abschnittsweise durch Siedlungsgebiete von Adendorf führt. Nach dem Ortsende von Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge und sinkt bis Brietlingen sogar auf 10.000. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI6140 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten.				
34	24	BY	B 300	<b>OU Vogelsang</b> Vordringlicher Bedarf	27.500	1.595 5,8%		VB 04KK
35	25	BY	B 15n	<b>Essenbach - Geisenhausen</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*, Entlastung B 15, OU Altheim, OU Landshut, OU Krumhausen, OU Niederkam, OU Grammelkam, OU Halchelstuhl, OU Münchsdorf, Entlastung B 299, OU Landshut, OU Barteith, OU Oberschönbach, OU Straßgrub, OU Ried an der Straße, OU Allkofen, OU Geisenhausen. Die höchste Belastung wird nur auf der autobahnähnlich ausgebauten B 15 in Landshut erreicht. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	27.400	1.589 5,8%	ÖKO	WB* 04KB
36	26	BY	B 472	<b>OU Bad Tölz</b> Vordringlicher Bedarf	26.700	961 3,6%		VB 02KK
37	27	NI	B 1	<b>OU Hildesheim-Himmelsthür (West- u. Mittelteil)</b> Vordringlicher Bedarf	26.400	1.584 5,0%		VB 04KK
38	27	HE	B 455	<b>OU Wiesbaden/Fichten</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.400	607 2,3%		WB* 02KK
39	28	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 273 - B 1)</b> Weiterer Bedarf. Für Potsdam sind im Bundesverkehrswegeplan bereits drei weitere Ortsumgehungen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Diese sollen bereits zu einer Entlastung führen. Darüber hinaus ist der Quell-Zielverkehr einer so großen Stadt mit rund 150.000 Einwohnern erheblich.	26.200	707 1,7%		WB 02KK
40	28	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 1 - B 2)</b> Vordringlicher Bedarf	26.200	707 1,7%		VB 02KK
41	28	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 2 - L 40)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.200	707 1,7%		WB* 02KK
42	29	NW	B 58	<b>OU Wesel (ö Rheinbrücke - B 8)</b> Vordringlicher Bedarf	25.600	2.483 9,7%		VB 04KK
43	29	BW	B 464	<b>Böblingen - Holzgerlingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 464 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die in Reutlingen beginnt und kurz nach der A 81 bei Böblingen endet. In einem ersten Schritt soll die B 464 von Böblingen bis Holzgerlingen verlegt werden. In einem zweiten Schritt ist der Weiterbau von der A 81 bis zur A 8 bei Renningen geplant. Im ersten Schritt ist die OU Böblingen geplant.	25.600	1.101 4,3%		VB 02KB
44	30	BW	B 30	<b>Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach - BA 6 (Ravensburg-Süd - Eschach)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ravensburg. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	25.500	1.282 5,0%		VB 04KK

45	31	NI	B 6n	<b>OU Stuhr-Brinkum</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*	25.200	2.394 9,5%	ÖKO	WB* 02KB
46	32	HE	A 66	<b>AS Schlüchtern/Nord - AS Neuho/West</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Flieden	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB
47	32	HE	A 66	<b>AS Neuho/West - AS Neuho/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Neuho	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB
48	33	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	24.600	1.919 7,8%		VB 02KK
49	34	BY	B 2	<b>OU Meitingen</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	3.479 14,2%		VB 04KK
50	34	HE	B 3	<b>OU Karben/Kloppenheim</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	1.005 4,1%		VB 02KK
51	35	BW	B 10	<b>OU Berghausen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Berghausen liegt zwischen Karlsruhe und Remchingen. In Berghausen beginnt die B 293, welche nach Heilbronn führt. Auf der B 10 selbst werden ab dem östlichen Ortsausgang lediglich 11.600-12.900 Kfz/24h erreicht. Nur zusammen mit der B 293 kommt das Verkehrsaufkommen von 24.000 Kfz/24h zu Stande. Im Zuge der B 293 ist eine weitere Umgehung für Berghausen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht vorgesehen. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	24.000	1.152 4,8%		WB* 02KK
52	36	BY	B 2	<b>OU Puchheim</b> Vordringlicher Bedarf	23.400	913 3,9%		VB 02KK
53	37	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
54	38	SH	B 76	<b>OU Preetz</b> Vordringlicher Bedarf	23.000	690 3,0%		VB 02KK
55	39	BY	B 15n	<b>Pfaffing (B 304) - Kolbermoor (A 8)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Maggle, OU Kornberg, OU Elend, OU Zainach, OU Lengdorf, OU Wieden, OU Pfaffenhofen, OU Rosenheim. Die höchste Belastung wird in Rosenheim erreicht, wobei für Rosenheim bereits eine weitere OU im Zuge der B 15 vorgesehen ist, auf den übrigen Abschnitten beträgt die Höchstbelastung 15.100 Kfz/24h. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	22.900	1.420 6,2%		WB 04KB
56	39	SH	A 20	<b>Bad Segeberg (A 21) - Weede</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB
57	39	BW	B 317	<b>Lörrach - Weil am Rhein</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lörrach	22.900	1.327 5,8%		VB 02KK
58	40	NI	B 3	<b>OU Celle (Südteil)</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK
59	40	NI	B 3	<b>s Celle - n Ehlershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Adelheidsdorf, OU Nienhorst	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK

60	40	BW	B 10	<b>Süßen/Ost - Gingen/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.634 7,2%		VB 04KK
61	40	BW	B 31	<b>OU Eriskirch</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.793 7,9%		VB 02KK
62	41	BW	B 28	<b>OU Metzingen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	22.400	941 4,2%		VB 04KK
63	42	NW	B 236	<b>Dortmund/Remberg - Dortmund/Schueruferstraße</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schüren	22.200	799 3,6%		VB 04KB
64	43	BW	B 3	<b>OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) (6)</b> Weiterer Bedarf. Die Ortsumgehung Sinzheim befindet sich erst seit 2004 im Bundesverkehrswegeplan. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde sie zunächst nicht berücksichtigt. Erst nach der Ausübung erheblichen Drucks und der Zusicherung der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wurde sie mit Mühe und Not im Jahr 2004 doch noch neu in den Bundesverkehrswegeplan als Neuaufnahme 66b in den Weiteren Bedarf aufgenommen. Dabei wurden bereits erhebliche Vorleistungen für die Ortsumgehung erbracht. Die B 3 wurde bereits im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Rheintaltrasse zwischen Achern und Bühl neben die Bahngleise verlegt. Dabei wurden Ortsumgehungen für Achern, Sasbach, Ottersweier, Bühl und Oos geschaffen und ebenfalls neben die Bahn verlegt. Auch die Teilortsdurchfahrt Affenteil wurde beseitigt. Als Lücke und einzige Ortsdurchfahrt vor Baden-Baden blieb Sinzheim. Auch bei Sinzheim sind bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden. Die neue Trasse führt als fast unbenutzte Landesstraße an der Bahn entlang, allerdings ohne Anschluss an die B 3 südlich von Sinzheim. Es fehlen noch eine größere Straßenbrücke und mehrere Bachdurchlässe. Damit wäre die OU Sinzheim fertiggestellt. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	22.100	729 3,3%		WB 02KK
65	43	BY	B 20	<b>OU Burghausen</b> Weiterer Bedarf. Die Situation in Burghausen ist das Ergebnis einer verfehlten Verkehrsplanung. Zwar ist bereits eine gute Umfahrung vorhanden, auf die aus Richtung Süden kommend direkt gelangt wird, allerdings muss aus Richtung Norden bei der Anschlussstelle Wacker-Chemie abgefahren werden. Offiziell wurde diese Ortsumgehungsstrecke nie als Umgehung deklariert, wodurch die meisten Fahrzeuge durch die Stadt fahren. Die Umgehung wurde im Bereich Hechenberg bereits wieder verbaut und die Anbindung im Süden an die B 20 über die St 2107 ist nicht sehr zweckmäßig. Zusätzlich ist in Burghausen der innerörtliche Verkehr auf der B 20 so hoch, dass eine Ortsumgehung kaum keine Entlastung bringen würde. So beträgt der Verkehr auf dem stärksten befahren Abschnitt der Ortsdurchfahrt 22.100 Fahrzeuge. Kurz nach dem südlichen Ortsausgang sind es aber nur noch 2.500. Auch nach dem nördlichen Ortsausgang sind es nur noch 13.000 Fahrzeuge, die zur A 94 rollen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	22.100	1.613 7,3%		WB 02KK
66	43	SN	B 169	<b>OU Bad Schlema</b> Weiterer Bedarf. Bad Schlema hat bereits eine mehrstreifige Ortsumgehung, die allerdings am Stadtrand doch noch durch den Ort führt. Allerdings steht kein Gebäude direkt an der Straße und Lärmschutzwände sind vorhanden. Es soll noch eine Ortsumgehung gebaut werden. Diese soll wohl diesmal tatsächlich vollständig um den Ort führen.	22.100	1.459 6,6%		WB 02KK
67	44	BW	B 312	<b>OU Pfullingen bei Reutlingen</b> Vordringlicher Bedarf	22.000	1.144 5,2%		VB 02KK
68	44	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK

				erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Alaufstiegs. OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau				
69	45	HE	A 44	<b>AD Kassel/Ost - AS Hessisch-Lichtenau/West (mit Erw. A 7)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	21.900	2.300 9,5%		VB 04KB
70	46	HE	B 486	<b>OU Mörfelden</b> Vordringlicher Bedarf	21.400	1.840 8,6%		VB 02KK
71	47	BW	B 10	<b>Gingen/Ost - Geislingen/Mitte</b> Vordringlicher Bedarf	21.300	1.342 6,3%		VB 02KK
72	47	RP	B 42	<b>OU Koblenz-Ehrenbreitstein</b> Vordringlicher Bedarf	21.300	788 3,7%		VB 04KK
73	48	NW	B 61	<b>OU Barkhausen (mit Weserauentunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	21.200	1.166 5,5%		VB 04KK
74	49	NI	B 6n	<b>Bad Harzburg (A 395) - Lgr. NI/ST</b> Vordringlicher Bedarf	21.100	1.709 8,1%		VB 04KK
75	49	NI	B 214	<b>OU Watenbüttel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Rund 2 km nördlich von Watenbüttel verläuft bereits die A 2, wenige Kilometer im Osten die A 391 und A 392. Nur auf einem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt werden 21.100 Fahrzeug erreicht. Die geplante Ortsumgehung von Watenbüttel im Zuge der B 214 wird keine starke Entlastung bewirken, da ein Großteil des Verkehrs von Watenbüttel selbst aus geht und zur Bundesautobahn A 2 und nach Braunschweig führt. Die geplante Ortsumgehung im Norden wird nur im untergeordneten Maße eine Entlastung bewirken. Der Zuflussverkehr nach Watenbüttel wird durch diese nicht aufgenommen, da es keine nördlichen Zulaufstrecken gibt. Hinzu kommt die Betroffenheit von drei Flüssen und dem Wegfall von Überschwemmungsgebieten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Watenbüttel beträgt nur 0,98. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI8164 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Watenbüttel.	21.100	1.118 5,3%	ÖKO	WB 02KK
76	50	RP	B 256	<b>OU Plaidt</b> Weiterer Bedarf. Die B 256 umfährt Plaidt zum größten Teil, führt allerdings im Nordwesten kurz durch die Gemeinde. Dabei ist hauptsächlich Industriegebiet betroffen. Direkt an der Straße steht, bis auf eine Ausnahme, kein Wohngebäude, wobei nicht bekannt ist, ob dieses bewohnt ist. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen, was auch mit dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen zusammenhängt. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8516 keine raumwirksamen Effekte.	21.000	3.696 17,6%		WB 04KK
77	51	BW	B 14	<b>Nellmersbach - Winnenden/Mitte</b>	20.900	1.275		VB

				Vordringlicher Bedarf, OU Hartmannsweiler, OU Winnenden		6,1%		04KB
78	51	BY	A 94	<b>Pastetten - Dorfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Hohenlinden, OU Birkach, OU Straßmaier	20.900	2.424 10,6%		VB 04KB
79	52	BY	B 2	<b>OU Ost Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.800	1.019 4,9%		WB* 02KK
80	53	SN	B 107	<b>A 4 - Ebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
81	53	SN	B 107	<b>Ebersdorf - Südverbund Chemnitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
82	54	BY	B 16	<b>OU Dillingen</b> Vordringlicher Bedarf	20.500	1.743 8,5%		VB 02KK
83	54	BY	B 19	<b>Heuberg - Immenstadt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stein im Allgäu, OU Seifen	20.500	1.169 5,7%		VB 04KK
84	55	BE	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
85	55	BB	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
86	55	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
87	56	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im Vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
88	56	RP	B 9	<b>Verlegung bei Worms</b> Weiterer Bedarf. Die B 9 ist bei Worms bereits zum Teil autobahnähnlich ausgebaut. Lediglich ein kurzer Abschnitt verläuft am Rande der Stadtgebiete oder durch Industriegebiete. Dabei steht allerdings kein Wohngebäude an der Straße, Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Auskunft der Stadt Worms wird im Zuge des Neubaus der Wormser Rheinbrücke der B 47, die B 6 bereits verlegt. Die Verlegung erfolgt um rund 100m in Richtung Rheinufer. In diesem Zuge wird ein weiterer neuer Anschluss der B 9 in Höhe der Gibichstraße an das nördliche Hafengebiet gebaut, hinzu kommt eine Unterführung der B 9 in einem Trogbauwerk unter der B 47, eine Überführung der B 9 über die Rheinstraße, eine Fußgängerüberführung am Berliner Ring über die B 9 sowie zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen rund um den Straßenbau. Die Arbeiten haben bereits im Mai 2005 begonnen und sollen noch im Sommer 2008 abgeschlossen werden. Zur weiteren Entlastung wurde die B 9 nach Aussagen von Klaus Hagemann MdB bereits im Mai 2005 zusätzlich für den Schwerlastverkehr von Worms bis Mainz gesperrt. Die genannten Zahlen des SV wurden vor der Sperrung erhoben. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8048 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Worms.	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK

89	57	BB	B 1	<b>OU Tasdorf</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.778 7,8%		VB 02KK
90	57	BY	B 4	<b>Verlegung n Coburg</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.495 7,4%		VB 04KK
91	57	NI	B 4	<b>Gifhorn - Röttgesbüttel</b> Vordringlicher Bedarf, OU Röttgesbüttel, OU Ausbüttel	20.200	1.757 8,7%		VB 04KK
92	57	BY	A 73	<b>Herbartswind - Coburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Coburg	20.200	1.495 6,4%		VB 04KB
93	57	NI	B 75	<b>OU Dibbersen</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.232 6,1%		VB 04KK
94	57	NI	B 215	<b>OU Verden</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.200	1.212 6,0%		WB* 02KK
95	58	NW	B 58	<b>OU Wesel</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.106 5,5%		VB 04KK
96	58	BY	B 304	<b>OU Zorneding</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.206 6,0%		VB 02KK
97	59	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf. Bereits 1958 wurde die OU Gaisbeuren beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Gaisbeuren wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Gaisbeuren ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, konkrete Trassenvarianten gibt es nicht. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Teil-Oberzentrum) und Ravensburg (Teil-Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Teil-Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge im Tag mehr fahren. Dabei ist Gaisbeuren die letzte größere Ortsdurchfahrt zwischen Ravensburg und Ulm (Donau) und mit den einzigen Ampeln auf diesem Streckenabschnitt das größte Nadelöhr. Im Tagesverlauf bilden sich immer wieder lange Staus. Auch ereignen sich rund um Gaisbeuren zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da fast der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen bemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005, innerhalb von nur fünf Jahren, um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
98	59	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf. Bereits 1958 wurde die OU Enzisreute beantragt.	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

				<p>Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Enzisreute wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Enzisreute ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, allerdings gibt es zumindest eine grobe Trassenvariante. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Teil-Oberzentrum) und Ravensburg (Teil-Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Teil-Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge im Tag mehr fahren. Dabei wird Enzisreute auf der gesamten Länge durchfahren. Auch ereignen sich rund um Enzisreute zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen gemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005 um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.</p>				
99	60	RP	B 9	<b>OU Nierstein</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	733 3,7%		VB 02KK
100	60	BW	B 33	<b>OU Haslach</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	2.257 11,4%		VB 02KK
101	61	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK
102	61	SN	B 87n	<b>AS Leipzig/Mitte (A 14) - s Eilenburg (3)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Taucha, OU Gordemitz, OU Jesewitz, OU Wölpern, OU Eilenburg. (3) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Leipzig und Eilenburg erfordert vertiefende Untersuchungen der nördlichen Variante A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg. Über den Fortgang der Untersuchungen bzw. Planungen ist regelmäßig zu berichten."	19.700	985 5,0%		VB 04KK
103	61	NW	B 220	<b>OU Kleve-Kellen - B 57</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kellen, OU Warbeyen	19.700	946 4,8%		VB 02KK
104	62	NI	A 26	<b>Stade - Horneburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Dollern, OU Agathenburg	19.600	1.705 7,7%		VB 04KB

105	62	BW	B 463	<b>OU Lautlingen</b> Vordringlicher Bedarf	19.600	1.490 7,6%		VB 02KK
106	62	BY	B 469	<b>Obernburg - Trennfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Trennfurt, OU Wörth am Main	19.600	1.470 7,5%		VB 04KK
107	63	SN	B 6	<b>OU Bennewitz</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.443 7,4%		VB 02KK
108	63	NW	B 67	<b>Bocholt - Rhede</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bocholt, OU Rhede	19.500	1.365 7,0%		VB 02KK
109	63	NI	B 441	<b>OU Wunstorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.580 8,1%		VB 02KK
110	64	RP	B 9	<b>OU Bad Breisig</b> Weiterer Bedarf	19.400	951 4,9%		WB 02KK
111	64	BW	B 31	<b>OU Hinterzarten-Oberhöllsteig</b> Weiterer Bedarf	19.400	2.270 11,7%		WB 04KK
112	64	BW	B 33	<b>A 5 - Elgersweier</b> vordringlicher Bedarf, OU Offenburg. Es ist zwar bereits eine gute Südumfahrung vorhanden, diese hat allerdings keinen Anschluss an die A 5. Die neue Querspange A 5 - Elgersweiler soll das nun beheben. Probleme dürfte dabei der zwischen der heutigen B 33 und der A 5 liegende Flughafen Offenburg bereiten.	19.400	1.824 9,4%		VB 02KK
113	65	NW	A 46	<b>Menden (B 515) - Arnsberg-Neheim</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Menden, OU Niederbarge, OU Wimbern, OU Voßwinkel	19.300	1.139 4,9%		VB 04KB
114	65	HE	B 47	<b>Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten (einschließlich)</b> vordringlicher Bedarf	19.300	2.007 10,4%		VB 04KK
115	66	BY	B 2	<b>AS Derching (A 8) - Friedberg</b> Weiterer Bedarf, OU Augsburg-Hochzoll-Süd, OU Friedberg. Für Friedberg ist noch eine OU im Zuge der B 300 vorgesehen.	19.100	936 4,9%		WB 04KK
116	66	BY	B 2	<b>OU Kissing</b> vordringlicher Bedarf	19.100	936 4,9%		VB 02KK
117	66	NI	B 74	<b>OU Ritterhude</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	19.100	917 4,8%		WB* 02KK
118	66	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK
119	66	NI	B 217	<b>OU Weetzen und OU Evestorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	802 4,2%		VB 04KK
120	67	BY	B 19	<b>OU Waltenhofen</b> vordringlicher Bedarf	19.000	1.026 5,4%		VB 04KK
121	67	NI	B 213	<b>Verlegung nÖ Nordhorn</b> Vordringlicher Bedarf	19.000	- -		VB 02KK
122	67	BY	B 289	<b>OU Kulmbach/Ost - Untersteinach</b> vordringlicher Bedarf, OU Kauerdorf, OU Untersteinach	19.000	- -		VB 02KK
123	68	HE	B 3	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Vordringlicher Bedarf	18.800	733 3,9%		VB 02KK
124	68	HE	B 8	<b>OU Kelkheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	18.800	376 2,0%	ÖKO	WB 04KK
125	68	BY	B 19	<b>Kuhnen - Herzmanns</b> Vordringlicher Bedarf, OU Herzmanns	18.800	1.128 6,0%		VB 04KK

126	68	BY	B 19	<b>Herzmanns - Heuberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oberdorf, OU Herzmanns	18.800	1.128 6,0%		VB 04KK
127	69	NI	A 26	<b>Horneburg - Buxtehude</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Buxtehude, OU Neukloster, OU Schragenberg	18.700	2.188 10,7%		VB 04KK
128	69	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Lochbrücke. Projekt 3W6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	18.700	576 3,1%		VB 04KB
129	69	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Friedrichshafen. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	18.700	576 3,1%		VB 04KB
130	69	BY	B 300	<b>OU Diedorf</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
131	69	BY	B 300	<b>OU Gessertshausen</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
132	69	NW	A 445	<b>AS Hamm/Rhynern - AS Werl/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 63, OU Osterflirich, OU Hilbeck	18.700	2.038 9,9%		VB 04KB
133	69	HE	B 486	<b>OU Dreieich/Offenthal</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	842 4,5%		VB 02KK
134	70	NI	B 82	<b>OU Langelsheim/Astfeld</b> Vordringlicher Bedarf	18.600	1.246 6,7%		VB 02KK
135	70	SN	B 174	<b>Verlegung Chemnitz - Gornau</b> Vordringlicher Bedarf, OU Gornau	18.600	1.023 5,5%		VB 04KB
136	71	NW	B 66	<b>Bielefeld/Hillegossen - Leopoldshausen/Asemissen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ubedissen, OU Rollkrug	18.500	1.184 6,4%		VB 04KB
137	72	BY	B 8	<b>OU Biebelried</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
138	72	BW	B 31	<b>Stetten - Immenstaad</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hagnau	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
139	72	BW	B 31	<b>Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Fischbach, OU Neuhäuser, OU Windhag, OU Friedrichshafen	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
140	72	HE	B 38	<b>OU Mörlenbach (alternativ: Untersuchung Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	920 5,0%		VB 02KK
141	72	NW	B 65	<b>OU Minden</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
142	72	NI	B 243	<b>OU Herzberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	18.400	1.932 10,5%	ÖKO	WB 04KB
143	73	NW	B 8	<b>OU Hennef/Uckerath</b> Vordringlicher Bedarf	18.300	878 4,8%		VB 02KK

144	73	MV	B 105	<b>OU Rövershagen</b> Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK
145	74	BW	B 32	<b>OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	18.200	1.022 5,6%		WB 02KK
146	74	SL	B 41	<b>OU Ottweiler</b> vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK
147	75	BW	B 3	<b>OU Bühl und OU Ottersweier (Nordabschnitt) (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	18.100	597 3,3%		VB 02KK
148	75	BW	B 14	<b>OU Oppenweiler</b> vordringlicher Bedarf	18.100	1.430 7,9%		VB 02KK
149	75	BW	B 36	<b>OU Durmersheim</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	706 3,9%		VB 02KK
150	75	BW	B 39	<b>OU Eilhofen</b> Weiterer Bedarf	18.100	1.140 6,3%		WB 02KK
151	75	SN	B 173	<b>Verlegung in Flöha</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	1.068 5,9%		VB 02KK
152	76	NW	A 33	<b>AS Halle/Steinhagen - AS Bielefeld/Brackwede</b> vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bielefeld-Brackwede	18.000	1.422 6,9%		VB 04KB
153	76	NW	B 239	<b>OU Bad Salzuflen/Schötmar - Lage</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nienheide, OU Holzhausen	18.000	1.494 8,3%		VB 02KK
154	77	NW	B 63	<b>OU Hamm (Mittel- u. Südabschnitt)</b> vordringlicher Bedarf	17.900	985 5,5%		VB 02KK
155	77	NI	B 65	<b>OU Nienstädt/Sülbeck</b> Vordringlicher Bedarf	17.900	1.307 7,3%		VB 02KK
156	77	NI	B 73	<b>OU Cuxhaven - Otterndorf</b> vordringlicher Bedarf, OU Cuxhaven, OU Altenbruch	17.900	483 2,7%		VB 02KK
157	77	NW	B 258	<b>OU Roetgen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	17.900	895 5,0%		WB* 02KK
158	77	BW	B 294	<b>OU Bauschlott</b> vordringlicher Bedarf	17.900	913 5,1%		VB 02KK
159	78	BY	B 14	<b>OU Reichenschwand</b> Weiterer Bedarf	17.800	943 5,3%		WB 02KK
160	78	NI	B 238	<b>OU Steinbergen</b> Weiterer Bedarf	17.800	1.922 10,8%		WB 02KK
161	78	BW	B 466	<b>Süßen - w Donzdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Süßen	17.800	1.121 6,3%		VB 02KK
162	78	NW	B 474	<b>OU Datteln</b> vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	17.800	1.050 5,9%		VB 02KK
163	79	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren. Projekt BW6513 ist Teil	17.700	589 3,3%		VB 04KB

				einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.				
164	79	BW	B 415	<b>Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach</b> Weiterer Bedarf, OU Lahr, OU Kuhbach, OU Reichenbach	17.700	779 4,4%		WB 02KK
165	79	NW	B 508	<b>OU Kreuztal/Ferndorf</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
166	79	NW	B 508	<b>S-OU Hilchenbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
167	80	HE	B 8	<b>OU Elz</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	915 5,2%		VB 02KK
168	80	HE	B 8	<b>OU Königstein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.600	458 2,6%	ÖKO	WB 04KK
169	80	BY	B 19	<b>Fischen (Entlastungstunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	581 3,3%		VB 02KK
170	81	NW	B 9	<b>OU Kleve</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	648 3,7%		VB 02KK
171	81	SN	B 101	<b>OU Lauter</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK
172	81	SN	B 101	<b>Verlegung in Aue (B 101 - B 169)</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK
173	81	SN	B 101	<b>T-OU Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf	17.500	998 5,7%		WB 02KK
174	81	ST	B 189	<b>OU Wolmirstedt</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	1.418 8,1%		VB 04KK
175	81	BW	B 464	<b>OU Reutlingen (Dietwegtrasse)</b> Weiterer Bedarf	17.500	718 4,1%		WB 02KK
176	82	NW	A 30	<b>Löhne - Rehme</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bad Oeynhaus	17.400	1.114 6,7%		VB 04KB
177	83	BW	B 28	<b>Verlegung bei Aach</b> Weiterer Bedarf	17.300	1.263 7,3%		WB 02KK
178	83	BW	B 465	<b>OU Owen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.300	1.125 6,5%	ÖKO	WB 02KK
179	84	BW	B 31	<b>OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Falkensteig	17.200	2.202 12,8%		WB* 02KK
180	85	BB	B 2n	<b>B 273 - B 2 nw Potsdam</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Potsdam. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zur Zeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehungen durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten.	17.100	752 4,4%	ÖKO	WB 02KK
181	85	HE	B 3	<b>OU Karben/Okarben</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	941 5,5%		VB 02KK

182	85	BY	B 173	<b>OU Unterrodach</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.522 8,9%		WB 02KK
183	85	HE	B 277	<b>OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	923 5,4%		VB 02KK
184	85	BW	B 297	<b>OU Neckartailfingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.642 9,6%		WB 02KK
185	85	BY	B 388	<b>OU Erding (Anbindung FH)</b> Weiterer Bedarf	17.100	821 4,8%		WB 02KK
186	86	NI	B 1	<b>S-OU Hameln</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	- -		VB 02KK
187	86	NI	B 1	<b>OU Reher und Groß Berkel</b> Weiterer Bedarf	17.000	- -		WB 02KK
188	86	BW	B 19	<b>OU Gaisbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	935 5,5%		VB 02KK
189	86	BW	B 28	<b>OU Blaustein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.000	578 3,4%	ÖKO	WB 02KK
190	86	BW	B 29	<b>OU Mögglingen</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	1.802 10,6%		VB 04KB
191	86	BY	B 318	<b>W-OU Gmund am Tegernsee</b> Weiterer Bedarf	17.000	544 3,2%		WB 02KK
192	87	BY	B 304	<b>OU Ebersberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	980 5,8%		VB 02KK
193	87	BY	B 304	<b>OU Eglharting/Kirchseeon</b> Weiterer Bedarf	16.900	980 5,8%		WB 02KK
194	87	HE	B 426	<b>Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	1.014 6,0%		VB 02KK
195	88	NI	B 27	<b>OU Waake</b> Weiterer Bedarf	16.800	1.126 6,7%		WB 02KK
196	88	NI	B 51	<b>OU Bad Iburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	16.800	974 5,8%	ÖKO	WB 02KK
197	88	SL	B 51	<b>OU Ensdorf (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	16.800	672 4,0%		VB 02KK
198	88	NW	B 239	<b>Herford (A 2) - Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Aspe	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
199	88	NW	B 239	<b>OU Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
200	88	RP	B 266	<b>OU Bad Bodendorf</b> Weiterer Bedarf	16.800	924 5,5%		WB 04KK
201	89	BW	B 27	<b>OU Jagstfeld</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.035 6,2%		WB 02KK
202	89	NW	B 239	<b>Kirchlengern - Herford</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oberbehme, OU Schweicheln-Bermbeck	16.700	1.186 7,1%		VB 02KK
203	89	HE	B 260	<b>OU Schlangenbad/Wambach</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	635 3,8%		VB 02KK

204	89	BY	B 299	<b>OU Neumarkt/Oberpfalz</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	1.386 8,3%		VB 02KK
205	89	BY	B 304	<b>OU Forsting</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.253 7,5%		WB 02KK
206	90	HE	B 38	<b>OU Rimbach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.600	647 3,9%		WB* 02KK
207	90	NW	B 233	<b>OU Fröndenberg/Langschede</b> Weiterer Bedarf	16.600	1.295 7,8%		WB 02KK
208	91	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.386 8,4%		VB 04KK
209	91	NW	A 33	<b>AS Borgholzhausen - AS Halle/Steinhagen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bödinghausen, OU Halle (Westfalen)	16.500	2.393 13,5%		VB 04KB
210	91	RP	B 42	<b>T-OU Neuwied</b> Weiterer Bedarf. Die B 42 ist bei Neuwied zum größten Teil bereits autobahnähnlich als Schnellstraße ausgebaut, führt zwar zum Teil durch die Stadt, allerdings hauptsächlich entfernt von Siedlungsgebieten und bevorzugt durch Industriegebiete. Nur ein sehr kurzer Abschnitt führt noch durch Siedlungsgebiet. Zur Zeit liegt für die Umgehung eine Machbarkeitsstudie vor, die eine bautechnisch und städtebaulich komplexe Tunnellösung für den gesamten Abschnitt mit entsprechend hohem Investitionsaufwand vorsieht. Die Planung ruht allerdings zur Zeit, da die Stadt Neuwied für einen weiteren Neu- und Ausbau keinen Bedarf sieht und "eventuell zur gegebenen Zeit" eine Aufstufung beantragen möchte.	16.500	1.172 7,1%		WB 04KK
211	91	HE	B 45	<b>OU Höchst im Odenwald</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	891 5,4%		VB 02KK
212	91	NI	B 65	<b>Wichtringhausen - Ronnenberg</b> Weiterer Bedarf, OU Wichtringhausen, OU Nordgoltern, OU Göxe, OU Ditterke, OU Everloh, OU Rittergut Erichshof	16.500	1.370 8,3%		WB 02KK
213	91	SN	B 101	<b>OU Freiberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.023 6,2%		VB 02KK
214	91	SN	B 174	<b>OU Marienberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	842 5,1%		VB 02KK
215	91	SH	B 199	<b>OU Handewitt</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK
216	91	BW	B 311	<b>Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Donaurieden, OU Erbach	16.500	1.683 10,2%		VB 02KK
217	92	SH	A 20	<b>Lübeck - AS Genin</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck,	16.400	558 2,4%		VB 04KB
218	92	SH	A 20	<b>AS Genin - Groß Grönu</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck	16.400	558 2,4%		VB 04KB
219	92	NW	B 59	<b>OU Pulheim</b> Vordringlicher Bedarf	16.400	918 5,6%		VB 02KK
220	93	BW	B 35	<b>OU Bruchsal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.300	2.331 14,3%		WB* 02KK
221	93	NW	B 229	<b>OU Langenfeld</b> Weiterer Bedarf	16.300	685 4,2%		WB 02KK
222	94	ST	B 81	<b>OU Egelin/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.328 8,2%		VB 04KK

223	94	BB	B 96	<b>OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB	16.200	1.523 9,4%	ÖKO	VB 04KK
224	94	BB	B 96	<b>OU Oranienburg</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.523 9,4%		VB 04KK
225	94	NW	B 513	<b>OU Harsewinkel</b> Weiterer Bedarf	16.200	1.069 6,6%		WB 02KK
226	95	BW	B 28	<b>Verlegung in Freudenstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	982 6,1%		VB 02KK
227	95	HE	B 49	<b>OU Reiskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	918 5,7%		VB 02KK
228	95	NW	B 55	<b>W-OU Erwitte</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.964 12,2%		VB 02KK
229	95	ST	B 81	<b>OU Halberstadt</b> Weiterer Bedarf	16.100	1.127 7,0%		WB 02KK
230	95	SN	B 92	<b>OU Oelsnitz (Vogtland)</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.626 10,1%		VB 02KK
231	95	SN	B 96	<b>Westtangente Bautzen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bautzen keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	16.100	1.014 6,3%		WB* 02KK
232	95	HE	B 275	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	16.100	467 2,9%		WB 02KK
233	95	SL	B 423	<b>OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	564 3,5%		VB 02KK
234	96	NW	B 8	<b>Wesel - Friedrichsfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 04KK
235	96	NW	B 8	<b>Friedrichsfeld - Dinslaken</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 02KK
236	96	BW	B 27	<b>Balingen/Süd - Dotternhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Dotternhausen, OU Erzingen, OU Endingen. Die Höchstbelastung von 16.000 Kfz/24h wird nur in Dotternhausen erreicht.	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
237	96	BW	B 27	<b>OU Schömburg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
238	96	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.632 10,2%		VB 02KK
239	96	HE	B 38	<b>OU Reinheim/Spachbrücken</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	656 4,1%		VB 02KK
240	96	RP	B 41	<b>OU Hochstetten-Dhaun</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.248 7,8%		VB 02KK

241	96	TH	B 281	<b>OU Gorndorf</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.120 7,0%		VB 04KK
242	96	BY	B 304	<b>OU Traunstein 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	672 4,2%		VB 02KK
243	97	BW	B 35	<b>OU Helmsheim</b> Weiterer Bedarf	15.900	2.178 13,7%		WB 02KK
244	98	BW	B 14	<b>OU Spaichingen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.800	869 5,5%		WB* 02KK
245	98	BW	B 14	<b>OU Rietheim-Weilheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	869 5,5%		WB 02KK
246	98	NI	A 33	<b>Osnabrück/Belm Nord - Osnabrück/Belm Süd</b> vordringlicher Bedarf, Entlastung B 51, OU Belm	15.800	1.738 10,0%		VB 04KB
247	98	RP	B 41	<b>OU Waldböckelheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	1.564 9,9%		WB 04KK
248	98	NW	A 46	<b>AS Hemer - Menden</b> vordringlicher Bedarf, S-OU Menden (Sauerland)	15.800	995 5,3%		VB 04KB
249	98	NI	B 51	<b>K 316 - Belm</b> Vordringlicher Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		VB 04KK
250	98	NI	B 51	<b>Belm - Ostercappeln</b> Weiterer Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		WB 02KK
251	98	NW	B 66	<b>OU Oerlinghausen/Helpup</b> Vordringlicher Bedarf	15.800	916 5,8%		VB 02KK
252	98	BB	B 179	<b>OU Königs Wusterhausen (6)</b> vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	15.800	774 4,9%		VB 02KK
253	99	MV	A 20	<b>AS Neubrandenburg/Ost - AS Friedland</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Neubrandenburg, OU Sponholz, OU Pragsdorf, OU Cölpin, OU Alt Käbelich, OU Petersdorf, OU Canzow	15.700	1.146 6,3%		VB 04KB
254	99	NI	A 39	<b>Wolfsburg (B 188) - Lüneburg (1. BA Uelzen- Lüneburg)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 4, OU Melbeck, OU Grünhagen, OU Jelmstorf, OU Tätendorf, OU Kirchweyhe, OU Uelzen	15.700	2.575 15,4%	ÖKO	VB 04KB
255	99	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/West - AS Hessisch-Lichtenau/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
256	99	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/Ost - AS Waldkappel/Ost</b> vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Walburg, OU Küchen, OU Harmuthsachsen	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
257	99	RP	B 54	<b>OU Rennerod</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.083 6,9%		VB 02KK
258	99	NW	B 58	<b>OU Wesel-Büderich (B 58 - L 460)</b> vordringlicher Bedarf	15.700	1.601 10,2%		VB 02KK
259	99	SN	B 107	<b>OU Grimma</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.021 6,5%		VB 02KK
260	99	NW	B 265	<b>OU Hürth/Hermülheim</b> vordringlicher Bedarf	15.700	832 5,3%		VB 04KK
261	99	BW	B 466	<b>OU Heidenheim (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	15.700	801 5,1%		WB 02KK

262	99	NW	B 484	<b>OU Lohmar</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	455 2,9%		VB 02KK
263	99	NW	B 508	<b>T-OU Kreuztal</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	738 4,7%		VB 02KK
264	100	SH	A 20	<b>A 23 - A 7</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, OU Bad Bramstedt, OU Hitzhusen, OU Wrist, OU Mühlenbarbek, OU Itzehoe	15.600	3.058 18,6%		VB 04KB
265	100	NI	B 27	<b>Bad Lauterberg - Scharzfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Scharzfeld	15.600	1.763 11,3%		VB 02KK
266	100	HE	B 38	<b>OU Fürth (Odenwald)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.600	936 6,0%		WB* 02KK
267	100	TH	B 88	<b>OU Rothenstein</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	733 4,7%		VB 02KK
268	100	SL	B 269	<b>Verlegung bei Lebach</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	1.014 6,5%		VB 02KK
269	100	BW	B 298	<b>OU Mutlangen</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	858 5,5%		VB 02KK

- von insgesamt 1.775 Projekten mit 241 Rängen -

