

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

## Große Straßenverkehrszählung 2005

Die stärksten vom Schwerverkehr belasteten Ortsdurchfahrten  
im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht im Bundesverkehrs-  
wegeplan in der Bundesrepublik Deutschland

### Bericht Nr. 18

*Fassung vom: 22.07.2008*



### **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) in monatelanger Arbeit 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, vorausgesetzt [www.B30-Oberschwaben.de](http://www.B30-Oberschwaben.de) wird als Urheber genannt. 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 Streckenzuteilung zu Projekten im Bundesverkehrswegeplan .....	7
Methodik der Genauigkeit und mehrfache Fehlerprüfung.....	7
Methodik der Berechnung der Belastungsgrößen .....	8
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>9</b>
Allgemeine Abkürzungen .....	9
Abkürzungen der Bundesländer .....	9
Abkürzungen im Bezug auf die Bundesfernstraßenplanung.....	9
<b>Verkehrszahlen Diagramme .....</b>	<b>13</b>
Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Bundesverkehrswegeplan .....	15
Aufteilung der Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Vordringlichen Bedarf .....	16
Aufteilung der Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht .....	17
Aufteilung der Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Weiteren Bedarf.....	18
<b>Die schlimmen Vier.....</b>	<b>21</b>
B 256 OU Plaidt.....	23
B 10 OU Neu-Ulm.....	31
B 170 Dippoldiswalde-Altenberg .....	39
B 1 OU Erwitte.....	51
Zusammenfassung .....	59
<b>Top 100 Schwerverkehrsstrecken im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht.....</b>	<b>61</b>
<b>Top 100 Schwerverkehrsstrecken die von Ortsumgehungen betroffen sind.....</b>	<b>75</b>



## Hinweise zu dieser Ausgabe

In dieser zweiten Ausgabe von Juli 2008 haben sich fast keine Änderungen gegenüber der ersten Ausgabe von Juli 2007 ergeben.

Die Änderungen betreffen wenige Beschreibungstexte bei bestimmten Ortsumgehungsprojekten, da deren genaue Überprüfung erst im Juli 2008 nach rund 2 Jahren abgeschlossen werden konnte. Darüber hinaus wurden bei dem Projekt B 10 OU Neu-Ulm Infos zu den Einstufungen durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des BUND für Umwelt und Naturschutz ergänzt.

Zu den als Ortsumgehung markierten Projekten muss allerdings noch folgendes angemerkt werden: Nicht nur Strecken, die genau durch Orte führen sind mit "OU" gekennzeichnet, sondern auch jene, die von den geplanten Umgehungen mit betroffen sind. Darüber hinaus bedarf es im Bundesfernstraßenbau bei allen Projekten immer der genauen Betrachtung jedes einzelnen Projekts, was mit dieser Broschüre auch nicht möglich ist. Deshalb kann aus dem Inhalt dieser Broschüre in den meisten Fällen überhaupt nicht geschlossen werden, wie hoch das Verkehrsaufkommen in den zu entlastenden Orten nun ist und ob ein Projekt wirklich sinnvoll ist. Aus diesen Gründen und nach dem Abschluss der Projektprüfungen wurde eine weitere Broschüre veröffentlicht, die diesen Mangel nun behebt. Sie kann im Internet und folgender Adresse aufgerufen werden: [http://www.B30-Oberschwaben.de/html/vergleiche\\_umgehungen.html](http://www.B30-Oberschwaben.de/html/vergleiche_umgehungen.html). Darüber hinaus stehen die Zahlen auch in der Verkehrszahlendatenbank zum Abruf bereit: <http://www.B30-Oberschwaben.de/html/datenbank.html>. Diese Broschüre gibt nur Auskunft darüber wie hoch das Verkehrsaufkommen auf bestimmten Abschnitten im Bundesfernstraßennetz ist. Dies ist ihre einzige Aufgabe.



## 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 Streckenzuteilung zu Projekten im Bundesverkehrswegeplan

In einigen der Berichte dieser Schriftenreihe werden zu Streckenabschnitten deren Einstufung(en) im Bundesverkehrswegeplan 2003 genannt. Dies betrifft vor allem Abschnitte, die durch Ortsumgehungen ersetzt werden sollen. Da nur Abschnitte vorliegen, kann eine Ortsumgehung mehrere Strecken gleichzeitig betreffen. Darüber hinaus werden im Bundesverkehrswegeplan 2003 auch ganze Abschnitte genannt, die eine Vielzahl von Strecken betreffen. Daher weicht die Anzahl der Projekte im Bundesverkehrswegeplan mit der Anzahl der als im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Strecken ab. Des weiteren wurden in den Berichten nur Strecken als im Bundesverkehrswegeplan befindlich markiert, wenn diese im April 2007 noch nicht fertiggestellt waren. Dies erklärt warum einige im Bundesverkehrswegeplan 2003 genannte Strecken nicht mehr aufgeführt sind. Eine weitere Besonderheit ist die Markierung als Ortsumgehung. Projekte, die als Ortsumgehung markiert sind wurden auch als solche gekennzeichnet, wenn nicht eindeutig ermittelt werden konnte, ob es sich wirklich um eine Ortsumgehung oder nur um einen Ausbau handelt. Zur Sicherheit wurden diese Projekte auch als Ortsumgehung markiert.

### Methodik der Genauigkeit und mehrfache Fehlerprüfung

Bei der Aufstellung dieser Berichte wurde auf die Richtigkeit der genannten Projekte im Bundesverkehrswegeplan besonders geachtet. Dazu wurden diese zunächst sorgfältig eingetragen, anschließend noch einmal geprüft. Danach wurden diese vorläufigen Ergebnisse einer großen Personengruppe zur Prüfung vorgelegt, die sich allerdings hauptsächlich auf die Autobahnen beschränkte und nicht viel zu den Bundesstraßen beitrug. Für die Bundesstraßen erfolgte statt dessen eine erneute Prüfung anhand von Straßenkarten. In einem weiteren Schritt wurden alle Ortsumgehungsprojekte ab 16.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt mit Stand 2005 mit Satellitenkarten überprüft. Darüber hinaus wurden alle Ausbauprojekte mit Satellitenkarten überprüft. Dabei wurden unter anderem auch im Bundesverkehrswegeplan als Ortsumgehung geführte Strecken als "Neubau" gekennzeichnet, wenn sich herausstellte, dass es auf den genannten Abschnitten gar keine Ortsdurchfahrten gibt und bekannt war, dass diese noch nicht fertiggestellt wurden. Bei allen Projekten an den Zweifel bestand, wurden

die Bezeichnungen mit Bundesverkehrswegeplan übernommen. Projekte, die Orte betrafen, die nicht gefunden werden konnten, weder in Straßen- noch Satellitenkarten, wurden nur aufgenommen, wenn festgestellt werden konnte, wo diese ungefähr liegen. Des Weiteren wurden keine Projekte aufgenommen die bereits bis April 2007 fertiggestellt waren. In einem letzten Schritt wurde eine erneute Prüfung bei Projekten mit besonders kritischen und hohen Zahlen vorgenommen. Dazu wurde Kontakt mit den zuständigen Straßenbaubehörden bzw. Verwaltungen, Bundesbehörden und betroffenen Kommunen aufgenommen um Fehler zu vermeiden. Dies betraf vor allem Ortsumgehungsprojekte von Bundesstraßen, ab 20.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt mit Stand 2005. Trotz dieses enormen Aufwands, der Monate verschlang, können Fehler trotzdem nicht ausgeschlossen werden für das um Verständnis gebeten wird. Fehler dürfen daher gerne per E-Mail an die Adresse [Webmaster@B30-Oberschwaben.de](mailto:Webmaster@B30-Oberschwaben.de) gemeldet werden.

### **Methodik der Berechnung der Belastungsgrößen**

In diesem Bericht werden zu ausgewählten Strecken Wertungen nach reinem Verkehrsaufkommen abgegeben, die sich nach der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 richten. Da für die Berechnung weiterer Bewertungskomponenten zu viele notwendige Daten fehlten, wurde die Bewertung auf die Belastungsgrößen beschränkt. Für die Berechnung kam folgende Formel zum Einsatz:

$$\text{Belastungsgröße} = (\text{KFZ ohne Schwerverkehr} * \text{Streckenabschnittslänge} * 365) + (\text{Schwerverkehr} * \text{Streckenabschnittslänge} * 2 * 365)$$

Für die Berechnung der Belastungsgrößen pro Jahr wurden die in 2005 ermittelten durchschnittlichen, täglichen Verkehrsmengen herangezogen. Wie aus der Formel ersichtlich ist, wurde der Schwerverkehr nur als doppelt so belastend bewertet, was in der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 so vorgegeben ist. Außerdem erhalten längere Abschnitte eine höhere Belastungsgröße, als kurze, mit der selben Verkehrsstärke. Wenn ein Teil eines Abschnitts bereits ausgebaut war, und nicht ersetzt werden sollte, wurde nur die Länge des nicht ausgebauten Teilabschnitts berücksichtigt.

In einem zweiten Schritt wurden Punkte für die bewerteten Projekte vergeben. Dabei konnten maximal fünf Punkte erreicht werden. Diese fünf Punkte stellen 100 Prozent der stärksten festgestellten Belastung dar. Für jede geringere Belastung wurden entsprechend weniger Punkte mit einer Genauigkeit von halben Punkten vergeben. Die ermittelten Bewertungspunkte werden bei den Projektbeschreibungen mit Sternchen dargestellt.

Die in diesem Bericht vergebenen Bewertungspunkte sind aufgrund anderer zu Grunde liegender Maximalbelastungen nicht mit den Bewertungspunkten in Bericht 17 vergleichbar.

## 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 Teil **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.

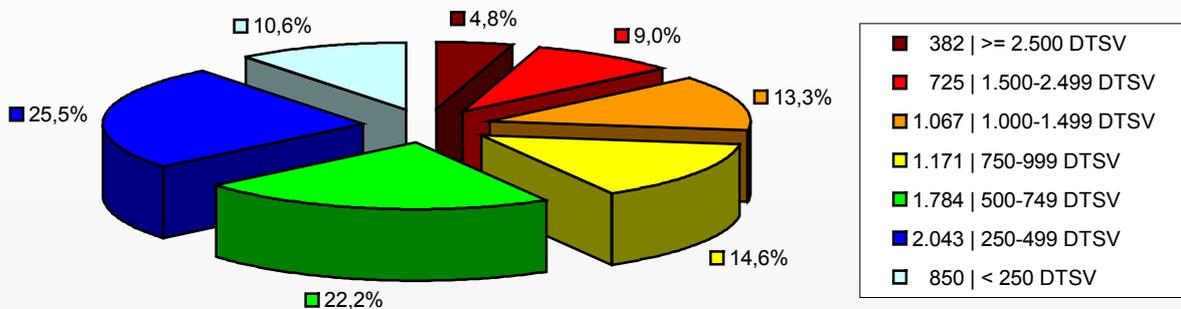
- 02KB Dies ist eine Kombination aus den vorangegangenen Abkürzungen 02 und KK. Dies bedeutet, dass eine neue Straße auf einer neuen Trasse (0) gebaut werden soll, welche nach dem Bau insgesamt zwei (2) Fahrstreifen haben wird, also eine pro Richtung. Das (K) gibt an, dass heute keine Standstreifen vorhanden 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.



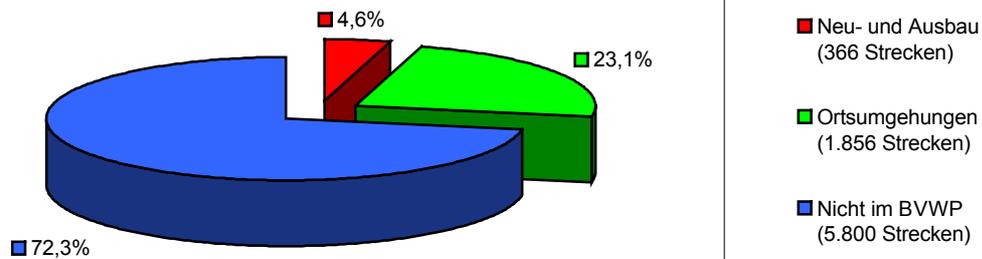


## Verkehrszahlen Diagramme

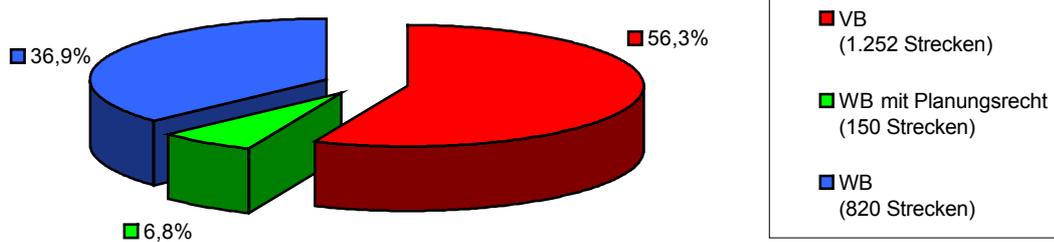
Große Straßenverkehrszählung 2005 - Strecken im Bundesstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland nach durchschnittlicher, täglicher Schwerverkehrsstärke (DTSV)



Neu- und Ausbaubedürftigkeit (Bundesverkehrswegeplanung)



Aufteilung der Strecken im Bundesverkehrswegeplan



Unter Schwerverkehr versteht man alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen. Insgesamt wurde der Schwerverkehr auf 8.022 Bundesstraßenstrecken erfasst. Diese bilden fast das gesamte Bundesstraßennetz in Deutschland ab. Nur auf wenigen Strecken wurde nicht gezählt.

Auf 58,3% der Bundesstraßenstrecken verkehren weniger als 750 Schwerverfahrzeuge im täglichen Durchschnitt. 86,2% alle Strecken haben ein Schwerverkehrsaufkommen von unter 1.500 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt. Lediglich auf 4,8% der Bundesstraßenabschnitte sind täglich mindestens 2.500 schwere Fahrzeuge unterwegs. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 749 schweren Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, der mit 62,3% vertreten ist. Demnach liegt die normale Schwerverkehrsbelastung auf Bundesstraßen in diesem Bereich.

Für 5.800 Strecken (72,3%) besteht kein Aus- bzw. Neubaubedarf oder sind nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Auf 366 (4,6 %) Strecken ist ein Neu- und Ausbau vorgesehen. 1.865 (23,1%) Bundesstraßenstrecken sind von Ortsumgehungen betroffen.

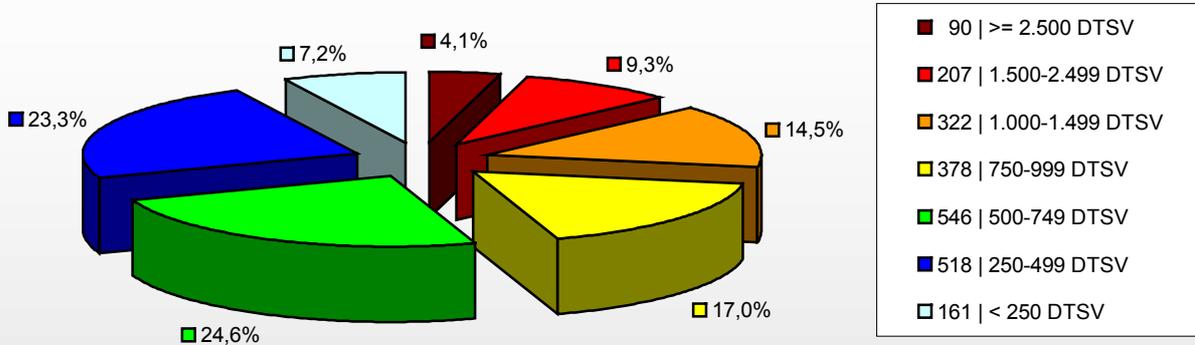
Die 2.222 (27,7 %) im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Strecken gliedern sich zu 56,3% (1.252) in Strecken des Vordringlichen Bedarfs, 36,9% (820) in Strecken des Weiteren Bedarfs und 6,8% (150) in Strecken des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht.

---

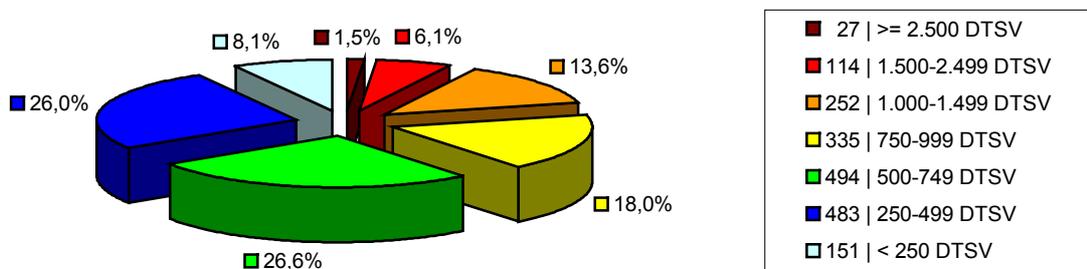
**Hinweis:** Die Prozentwerte wurden mathematisch auf eine Nachkommastelle gerundet. Unter Umständen ist es möglich, dass daher die Summe der Prozentwerte knapp über oder unter 100% liegt. Dieses Problem lässt sich nicht beheben, ohne die Statistik unbrauchbar zu machen.

## Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Bundesverkehrswegeplan

Große Straßenverkehrszählung 2005 - Strecken im Bundesstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland im Bundesverkehrswegeplan nach durchschnittlicher, täglicher Schwerverkehrsstärke (DTSV)



Ortsumgehungen

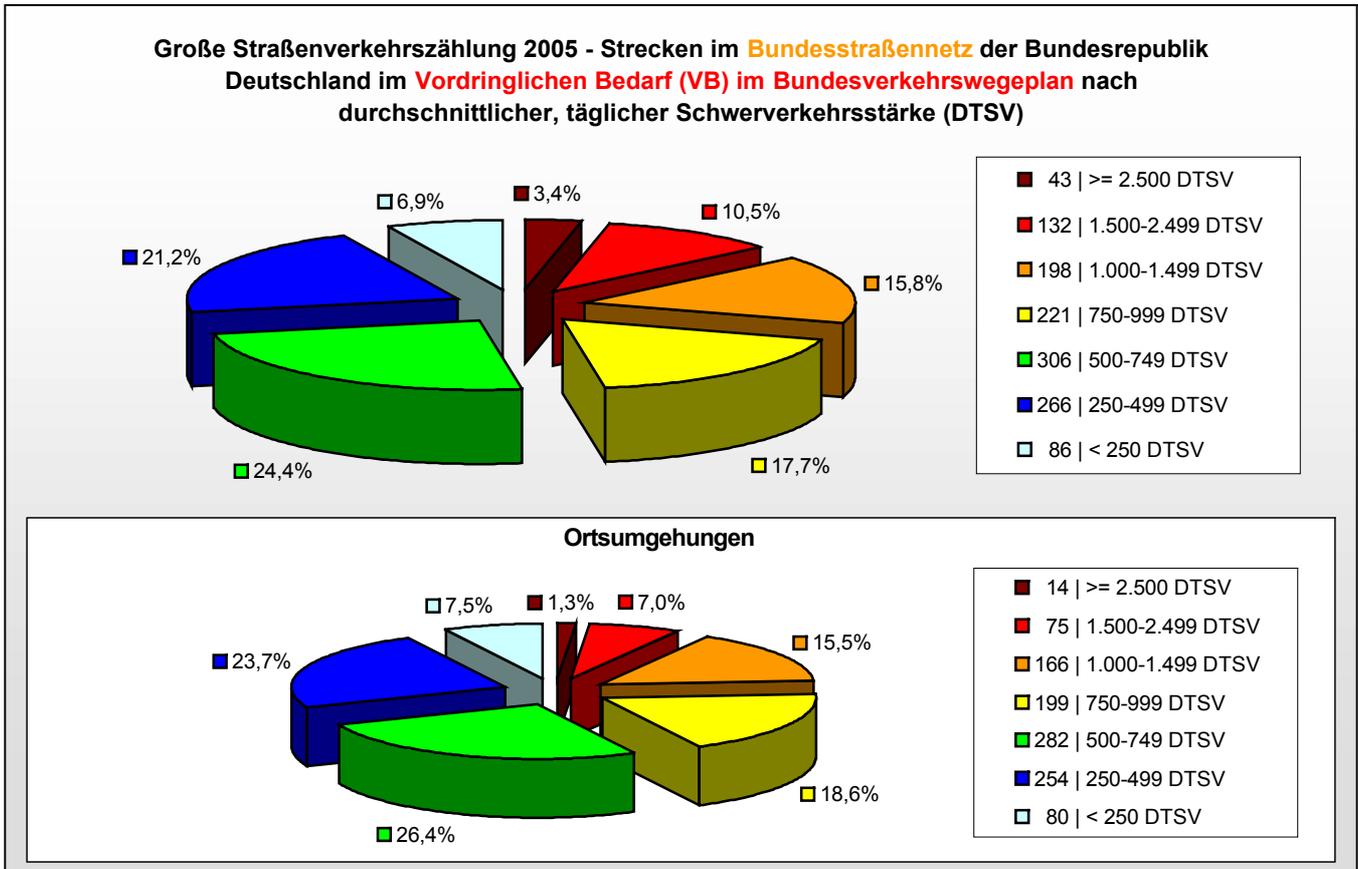


55,1% der im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Bundesstraßenabschnitte haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 86,6% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 999 schweren Fahrzeugen, der mit 64,9% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind und die ausgebaut oder durch Neubauten ersetzt werden sollen in diesem Bereich.

60,7% der im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Bundesstraßenabschnitte, die von Ortsumgehungen betroffen sind haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 92,3% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 999 schweren Fahrzeugen, der mit 70,6% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind und die von Ortsumgehungen betroffen sind in diesem Bereich.

**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.

## Aufteilung der Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan

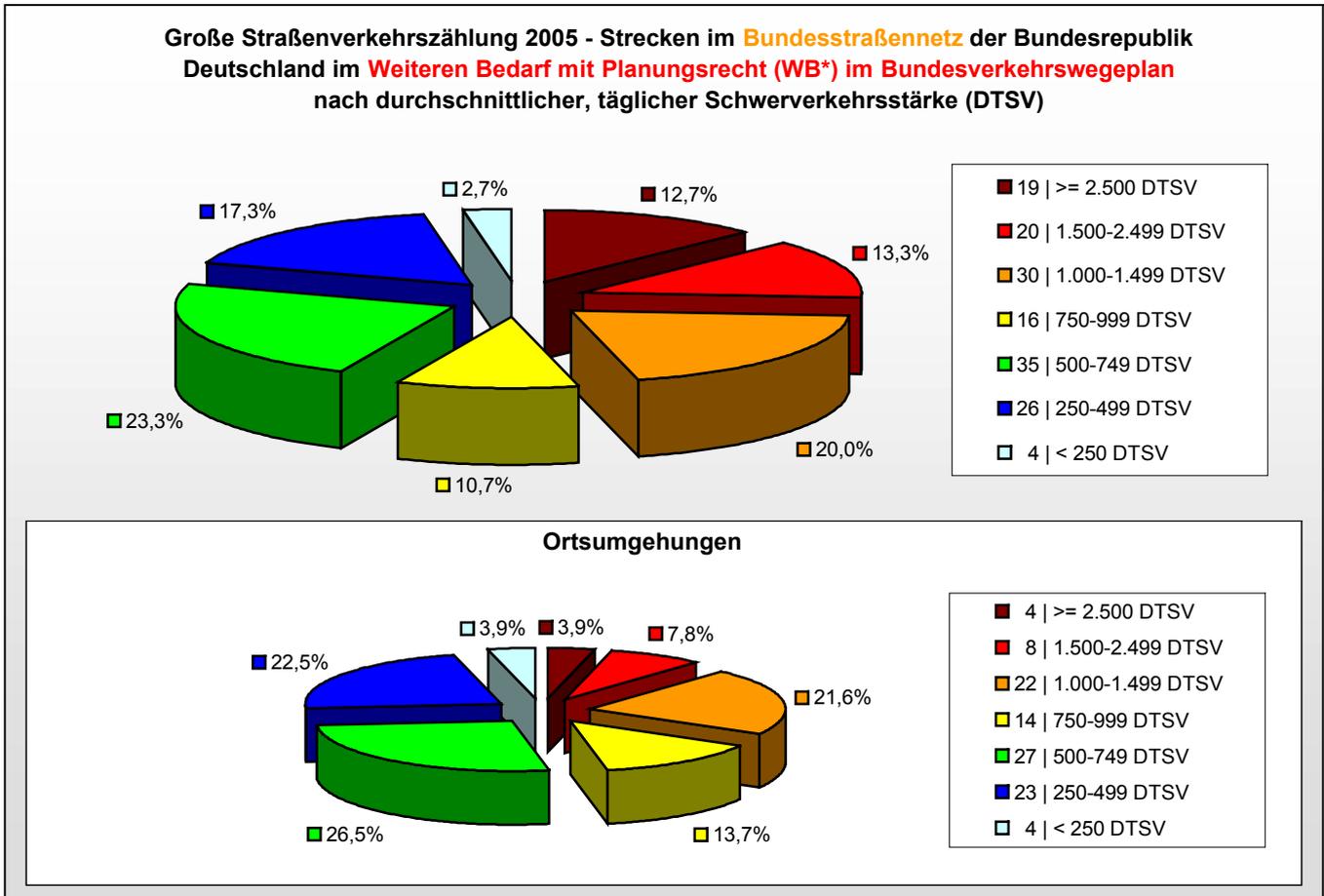


52,5% der im Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Bundesstraßenabschnitte haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 86,0% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 999 schweren Fahrzeugen, der mit 63,3% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind und die ausgebaut oder durch Neubauten ersetzt werden sollen in diesem Bereich.

57,6% der im Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Bundesstraßenabschnitte, die von Ortsumgehungen betroffen sind haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 91,7% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 999 schweren Fahrzeugen, der mit 68,7% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten und von Ortsumgehungen betroffen sind in diesem Bereich.

**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.

## Aufteilung der Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan

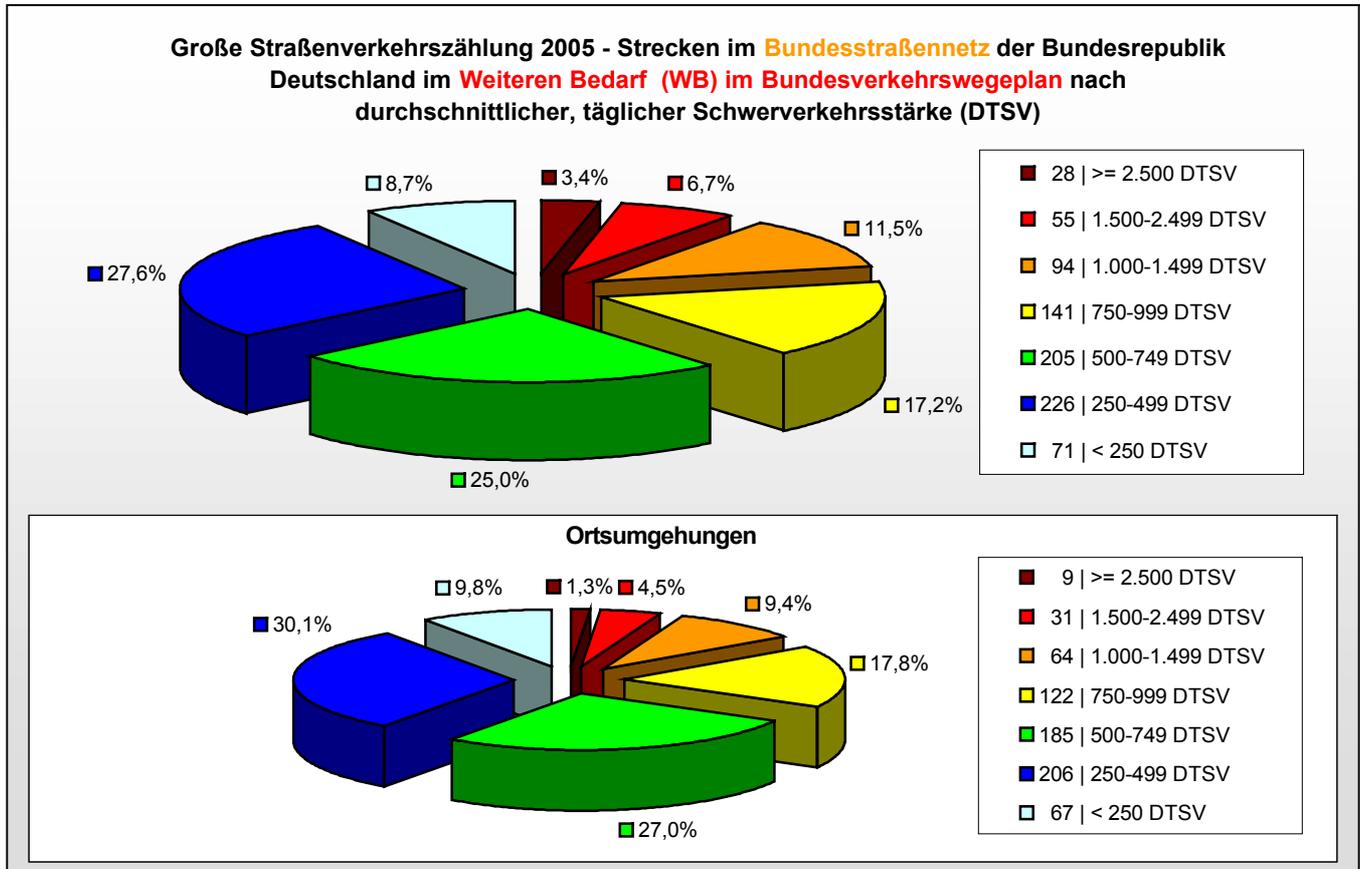


43,3% der im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Bundesstraßenabschnitte haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 74,0% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 999 schweren Fahrzeugen, der mit 51,3% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind und die ausgebaut oder durch Neubauten ersetzt werden sollen in diesem Bereich.

52,9% der im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Bundesstraßenabschnitte, die von Ortsumgehungen betroffen sind haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 88,2% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 999 schweren Fahrzeugen, der mit 62,7% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan enthalten und von Ortsumgehungen betroffen sind in diesem Bereich.

**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.

## Aufteilung der Bundesstraßenschwerverkehrsstrecken im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan



61,3% der im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Bundesstraßenabschnitte haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 90,0% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 999 schweren Fahrzeugen, der mit 69,8% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind und die ausgebaut oder durch Neubauten ersetzt werden sollen in diesem Bereich.

66,9% der im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Bundesstraßenabschnitte, die von Ortsumgehungen betroffen sind haben ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von unter 750 Fahrzeugen. Auf 94,1% sind es weniger als 1.500. Auffällig ist der Bereich von 250 bis 749 schweren Fahrzeugen, der mit 57,1% vertreten ist. Demnach liegt das normale durchschnittliche, tägliche Schwerverkehrsaufkommen der Bundesstraßenabschnitte, die im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten und von Ortsumgehungen betroffen sind in diesem Bereich.

**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 schlimmen Vier

Der größte Teil des Straßengüterverkehrs wird in der Bundesrepublik Deutschland über die Autobahnen abgewickelt. Dennoch gibt es immer noch zahlreiche nicht ausgebaute Bundesstraßen, die zum Teil durch Orte führen, die ein sehr hohes Güterverkehrsaufkommen haben.

Allerdings ist hier der Handlungsspielraum größer, als bei sehr hohen Gesamtverkehrsaufkommen, da Bundesstraßen heute ohne größeren bürokratischen Aufwand jederzeit für den schweren Güterdurchgangsverkehr gesperrt und somit die Orte schnell entlastet werden können.

Dennoch werden diese Sperrungen nur äußerst selten durchgeführt, da dies ein Standortnachteil für die regionalen Unternehmen sein kann.

Nachfolgend werden die "Schlimmen Vier" vorgestellt, welche aus vier Projekten bestehen und vier Ränge belegen. Alle haben eines gemeinsam. Ein durchschnittliches, tägliches Schwerverkehrsaufkommen von mindestens 2.500 schweren Fahrzeugen (mit Stand 2005) in Ortsdurchfahrten und einer Einstufung der Ortsumgehungen im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht.



**Top 4 der Ortsumgehungsprojekte (4 Projekte) im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht mit 2.500 und mehr schweren Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt (Stand 2005)**



# **Rang 1 (Projekt 1)**

## **B 256 OU Plaidt**

Rang 1 (Projekt 1) - B 256 OU Plaidt

### B 256

Die Bundesstraße 256 ist eine 148 km lange Bundesstraße, die in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz vom Bergischen Land bis an die Mosel reicht.

Sie beginnt an der B 237 in Ohl, einem Ortsteil von Wipperfürth in Nordrhein-Westfalen. Die B 256 verläuft zunächst südwärts über Marienheide und Gummersbach nach Remmelsohl, wo sie die B 55 (Köln-Olpe) kreuzt. Anschließend führt sie, zur Schnellstraße ausgebaut, auf die A 4, auf der sie bis zur nächsten Ausfahrt in Richtung Osten verlegt ist. Bei Bergneustadt verlässt sie die A 4 wieder und führt erneut in südlicher Verlaufsrichtung als Schnellstraße in Richtung Waldbröl. Hier endet die Ausbaustrecke. Die B 256 durchquert nun die Gemeinde Windeck, wobei sie das Tal der Sieg erreicht. Sie verlässt es in südlicher Richtung und überquert die Landesgrenze nach Rheinland-Pfalz. Es folgt Hohensayn.

Im Westerwald verläuft die Bundesstraße in südwestlicher Richtung durch Altenkirchen, wo sie auf die B 414 (Altenkirchen-Wetzlar) und die B 8 (Köln-Frankfurt) trifft. Etwa 25 km weiter südwestlich überquert die B 256 die A 3 an der Anschlussstelle Neuwied. Die Stadt Neuwied wird nach weiteren 20 Kilometern erreicht. Hier kreuzt die B 256, zur Schnellstraße ausgebaut, die B 42 am rechten Rheinufer, bevor sie den Fluss über die Raiffeisenbrücke quert und auf die B 9 trifft. Vom Rheintal führt die B 256 über Plaidt hinauf nach Mayen, wo sie an der B 262 endet.



Rang 1 (Projekt 1) - B 256 OU Plaidt

**Plaidt**

Plaidt ist eine Ortsgemeinde in der östlichen Vulkaneifel und das größte Dorf der Verbandsgemeinde Pellenz im rheinland-pfälzischen Landkreis Mayen-Koblenz. Durch Plaidt fließt die Nette. Ursprünglich bestand der Ort aus neun Bauernhöfen und sieben Mühlen. Heute beherbergt er zahlreiche Firmen.

Plaidt liegt verkehrsgünstig an den Autobahnen A 61 (Köln-Ludwigshafen) und A 48 (Koblenz-Trier). Nach Koblenz sind es 15 Minuten, nach Bonn 45, Köln 60 und Mainz ebenfalls 60 Minuten.

Plaidt liegt zwischen Neuwied im Nordosten und der A 61 im Südwesten. Die B 256 durchfährt dabei Plaidt im Nordwesten und bindet die Städte Neuwied und Andernach an die A 61 an. Darüber hinaus stellt die B 256 die dominierende Verbindung von Neuwied und Andernach nach Mayen dar.

Die Ortsumgehung Plaidt im Zuge der B 256 kommt derzeit nicht voran, da sich diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Rheinland-Pfalz
Landkreis	Landkreis Mayen-Koblenz (213.236 Einwohner) (262 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Einwohner	5.947 Einwohner
Nächste Autobahn	A 61 Köln-Rümmelsheim (3,0 km über B 256) (0,0 km Luftlinie)  A 48 Mehren-Montabauer (14,5 km über A 61) (5,4 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Bahnhof Kruft (3,0 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Köln-Bonn (77,5 km über B 256 und B 42) (52,8 km Luftlinie)  Flughafen Hahn (78,0 km über A 61 und B 327) (48,0 km Luftlinie)  Flughafen Frankfurt Main (147,0 km über A 61, A 60, A 66, A 67 und A 3) ( 89,0 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Andernach (1,6 km) (30.983 Einwohner)
Nächste größere Stadt	Andernach (1,6 km) (30.983 Einwohner)

Rang 1 (Projekt 1) - B 256 OU Plaidt

**Neuwied (5,4 km)**  
(65.750 Einwohner)

**Mayen (11,5 km)**  
(19.428 Einwohner)

Die Kilometerangaben sind Näherungswerte

Rang 1 (Projekt 1) - B 256 OU Plaidt

**B 256 OU Plaidt**



Bundesland	Rheinland-Pfalz
Projektnummer	RP8516
Bewertung	★☆☆☆☆ 20.732.292 PKW-Einheiten km/a der stärksten befahrenen, nicht ausgebauten Ortsdurchfahrtsabschnitte, die durch den Bau der Ortsumgehung ersetzt werden würden (im folgenden blau markiert).
	<b>Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b> NKV 4,1 (sagt aber nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus) <i>Entlastung Ortsdurchfahrt:</i> Wird nicht als Ortsdurchfahrt, sondern als Ausbau bewertet. Daher habe das Projekt überhaupt keinen Effekt auf die Ortsdurchfahrt. <i>Begründung des Ministeriums:</i> Liegt nicht vor. <i>Anmerkung:</i> Wird beim Bundesministerium zwar als Ortsumgehung geführt, aber als autobahnähnlicher Ausbau bewertet.
	<b>Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz</b> Der BUND für Umwelt und Naturschutz lehnt dieses Projekt ab, da das Verkehrsaufkommen einen Ausbau nicht rechtfertige.
Einstufung	Weiterer Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht
Bauart	04KK

Rang 1 (Projekt 1) - B 256 OU Plaidt

Planungsstand	Da sich die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 1992 noch im Vordringlichen Bedarf befand liegt inzwischen eine grobe Vorplanung vor. Seit der Abstufung in den Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht, mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003, ruht die Planung.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	5510 0997	B 9 Andernach	L 117 Mies	17.000	2.992	17,6%
	5510 0998	L 117 Mies	Krz. L 117	24.100	3.880	16,1%
	5510 0035	K 62	L 117 Plaidt	18.700	3.403	18,2%
	5610 0345	L 117 Plaidt	K 62	21.000	3.696	17,6%
	5610 0034	L 117	A 61 AS Kruft (35)	14.700	2.720	18,5%
	5610 0110	A 61 AS Kruft (35)	L 119	12.300	1.894	15,4%
Ortsdurchfahrten	1 (Plaidt)					
Beschreibung	<p>Die B 256 ist im Bereich von Plaidt die dominierende Straßenverbindung welche die Städte Neuwied und Andernach an die Bundesautobahn 61 anbindet. Im weiteren Verlauf ist sie die kürzeste Verbindung von Neuwied und Andernach nach Mayen. Zwischen den Städten Neuwied und Andernach und der A 61 durchfährt die B 256 den Ort Plaidt.</p> <p>Die B 256 führt durch den Nordwesten von Plaidt und betrifft hauptsächlich Industriegebiet. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen, was auch mit dem hohen Schwerverkehrsanteil zusammenhängt. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.</p> <p>Auch wenn kaum Wohngebiet betroffen ist handelt es sich trotzdem um eine Ortsdurchfahrt, deren Ortsumgehung sich im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht befindet, die mit ab 2.500 schweren Fahrzeugen belastet ist. Daher wurde dieses Projekt in die "Schlimmen Vier" aufgenommen.</p>					





# **Rang 2 (Projekt 2)**

## **B 10 OU Neu-Ulm**

Rang 2 (Projekt 2) - B 10 OU Neu-Ulm

### B 10

Die Bundesstraße 10 im Südwesten Deutschlands führt in drei Teilabschnitten über eine Länge von rund 300 km von der saarländischen Stadt Lebach bis zur bayerischen Stadt Augsburg.

Ein erster, sehr kurzer, Teil verläuft zwischen den saarländischen Gemeinden Lebach und Eppelborn und dient als Ortsdurchfahrt von Eppelborn und Zubringerstraße von Lebach zur Anschlussstelle Eppelborn der Bundesautobahn A 1. Über die Bundesautobahnen A 1 und A 8 ist die Stadt Pirmasens erreichbar. Dort beginnt die Bundesstraße 10 als Fortführung der Bundesautobahn 8 und führt nach Landau in der Pfalz. Zwischen Landau und Wörth am Rhein wurde sie durch die Bundesautobahn 65 ersetzt. Ab Wörth führt die Bundesstraße 10 wieder über die baden-württembergischen Städte Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart, Esslingen am Neckar, Plochingen, Göppingen, Geislingen an der Steige, Ulm, Neu-Ulm und Neusäß auf einer Länge von rund 250 Kilometern ins bayerische Augsburg.

Bereits Anfang der 1970er Jahre war geplant die Bundesstraße 10 zwischen Pirmasens und Karlsruhe durch die A 8 zu ersetzen, die in diesem Bereich nie gebaut wurde. Im weiteren Verlauf sollte sie zwischen Mühlacker bei Pforzheim bis Neu-Ulm durch die A 80 ersetzt werden, die Mitte der 1970er Jahre zwischen Ulm und Hittistetten in Bau war und auf diesem Teilabschnitt noch vor 1980 fertiggestellt wurde. Von Neu-Ulm bis Günzburg sollte sie durch die A 89 ersetzt werden, die ab 1976 in Bau war. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wurden die geplanten Autobahnen A 80 und A 89 allerdings wieder gestrichen. Seit dem wird die A 80 als Neu- und Ausbau der B 10, die A 89 als Neu- und Ausbau der B 30 fortgesetzt. Das bereits fertiggestellte Teilstück zwischen Ulm und Hittistetten wurde in die Bundesstraße 28 umbenannt, ist aber noch heute blau beschildert. Das Teilstück der fehlenden A 89 zwischen Neu-Ulm und Günzburg wurde teilweise aufgegeben und soll zwischen Neu-Ulm und Nersingen nun als neue B 10 gebaut werden, wenn sich diese nicht im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befände.



Rang 2 (Projekt 2) - B 10 OU Neu-Ulm

**Neu-Ulm**

Neu-Ulm ist eine Große Kreisstadt und Verwaltungssitz des Landkreises Neu-Ulm im bayerischen Regierungsbezirk Schwaben. Die Hochschulstadt liegt an der Westgrenze Bayerns an der Donau gegenüber der durch ihr Münster bekannte Stadt Ulm im Bundesland Baden-Württemberg.

Die Ursprünge Neu-Ulms datieren mit 1810, als Ulm württembergisch wurde und die rechts der Donau liegenden Siedlungen bei Bayern verblieben. Heute ist Neu-Ulm eines von 23 Oberzentren Bayerns und bildet mit Ulm ein länderübergreifendes Doppelzentrum mit mehr als 170.000 Einwohnern.

Neu-Ulm lebt von seinen zahlreichen ansässigen Unternehmen und dem Fremdenverkehr. Am bekanntesten dürften Coca Cola, Südmilch (Weideglück) und Weiss Lebkuchen sein.

Durch Neu-Ulm führen die Eisenbahnlinien Ulm-Augsburg und Ulm-Kempten. Neu-Ulm ist nicht direkt an den Luftverkehr angeschlossen. Die nächsten Flughäfen liegen in Memmingen, Stuttgart, Augsburg und Friedrichshafen, wobei jeder ein spezielles Flugangebot bereit hält. Das Nahverkehrssystem ist gut ausgebaut.

Auch an das Autobahnnetz ist Neu-Ulm über die Bundesstraßen B 10 und B 28 gut angebunden. Da die Stadt Neu-Ulm allerdings den Bau der B 10 Ortsumgehung erneut abgelehnt hat, kommt diese zur Zeit gar nicht voran, da sie sich auf Wunsch der Stadt im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Bayern
Regierungsbezirk	Schwaben
Landkreis	Landkreis Neu-Ulm (163.504 Einwohner) (317 Einwohner je km <sup>2</sup> )
Einwohner	51.461 Einwohner
Nächste Autobahn	A 7 Würzburg-Kempten (4,8 km über B 10) (3,2 km Luftlinie)  A 8 Stuttgart-München (11,0 km über B 10 und A 7) (6,2 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Im Ort
Nächster Flughafen	Flughafen Memmingen (50,0 km über A 7) (46,3 km Luftlinie)  Flughafen Augsburg (80,0 km über A 7 und A 8) (58,0 km Luftlinie)  Flughafen Stuttgart (80,0 km über A 8) (69,0 km Luftlinie)  Flughafen Friedrichshafen (105,0 km über B 30) (88,0 km Luftlinie)

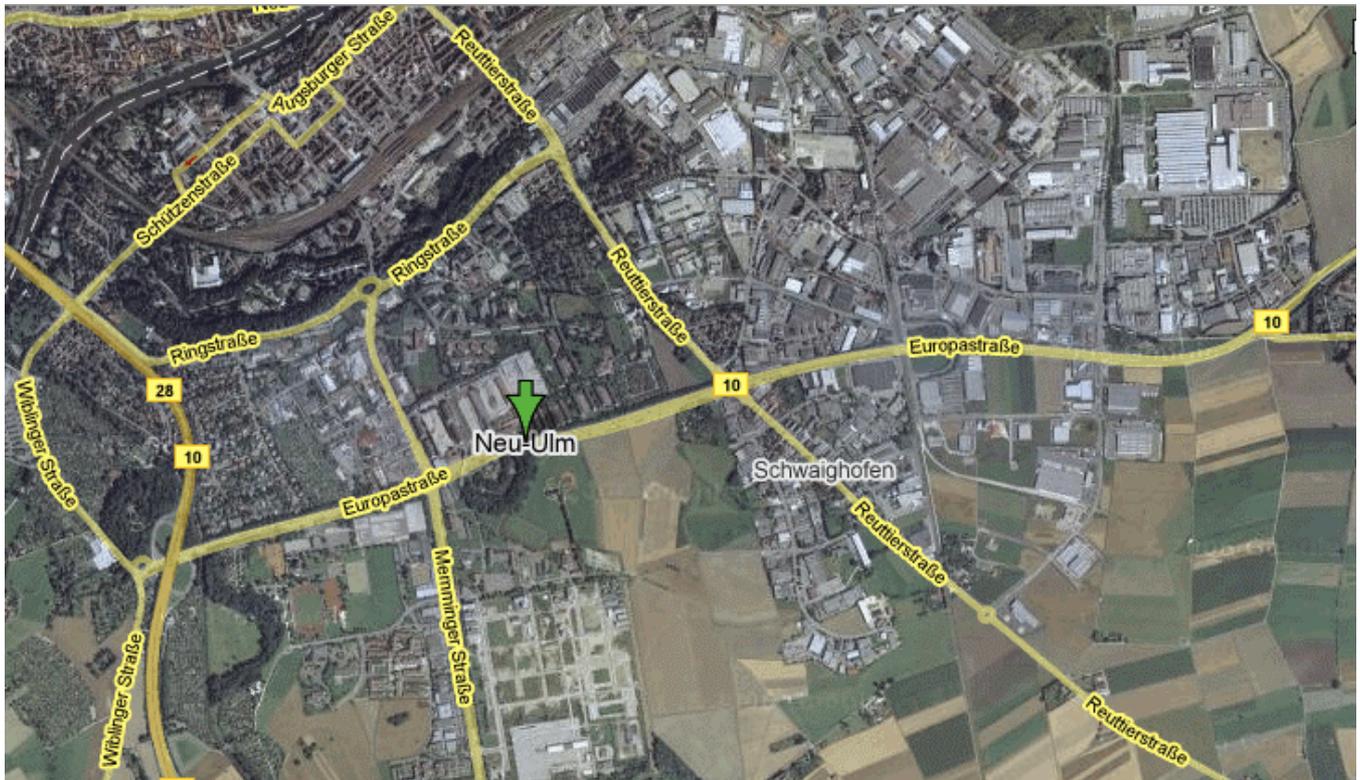
Rang 2 (Projekt 2) - B 10 OU Neu-Ulm

**Nächste größere Stadt** Ulm an der Donau (0,0 km)  
(120.664 Einwohner)

Die Kilometerangaben sind Näherungswerte

Rang 2 (Projekt 2) - B 10 OU Neu-Ulm

**B 10 OU Neu-Ulm**



Bundesland	Bayern
Projektnummer	BY7082
Bewertung	★★★★★
	48.462.419 PKW-Einheiten km/a der stärksten befahrenen, nicht ausgebauten Ortsdurchfahrtsabschnitte, die durch den Bau der Ortsumgehung ersetzt werden würden (im folgenden blau markiert).
	<b>Bewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b> Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7082 keine raumwirksame Bedeutung und für die Entlastung der Ortsdurchfahrt Neu-Ulm keine nennenswerten Effekte.
	<b>Bewertung des BUND für Umwelt und Naturschutz</b> Der BUND lehnt dieses Projekt ohne Begründung ab.
Einstufung	Weiterer Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht
Bauart	04KB
Planungsstand	Ursprünglich war eine Ortsumgehung im Zuge der A 89 in den 1970er Jahren geplant, welche mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 gestrichen wurde. Seit dem Fortführung als B 10 Ortsumgehung von Neu-Ulm, welche in den Bundesverkehrswegeplänen 1992 und 2003 für den Vordringlichen Bedarf vorgesehen war. Die Stadt Neu-Ulm hat allerdings jedes mal den Bau abgelehnt. Statt dessen wurde inzwischen die innerörtliche B 10 (Europastraße)

	großzügig und kreuzungsfrei ausgebaut. Auch wurde die Trasse teilweise tiefergelegt und überdeckelt.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	7626 9115	Neu-Ulm Otto-Hahn-Str.	St 2021	30.600	3.305	10,8%
	7626 9117	St 2021	Neu Ulm	21.700	2.930	13,5%
	7526 9113	Neu Ulm	BAB A 7	24.400	3.270	13,4%
Ortsdurchfahrten	1 (Neu-Ulm)					
Beschreibung	<p>Die B 10 ist einer der wichtigsten Straßen im Großraum Ulm (Donau) auf der baden-württembergischen und Neu-Ulm auf der bayerischen Seite. Durch Ulm ist sie bereist bis zur Ausfahrt Neu-Ulm autobahnähnlich fertiggestellt. Ab der Ausfahrt Neu-Ulm zweigt die B 10 nach Neu-Ulm ab, führt abschnittsweise am Stadtrand vorbei, durchfährt abwechselnd das Stadtgebiet und führt weiter zur Bundesautobahn 7. Die B 10 dient der Stadt Neu-Ulm als Zubringer zu den Bundesautobahnen A 7 und A 8, den Bundesstraßen B 28 und B 30 und teilweise der Anbindung an die Nachbarstadt Ulm (Donau).</p> <p>Die Ortsumgehung Neu-Ulm, im Zuge der neuen B 10, soll ausgehend vom Ausbauende der B 30 am Autobahndreieck Neu-Ulm bis zur A 7 bei Nersingen dem geplanten Verlauf der gestrichenen A 89 erfolgen. Allerdings hat die Stadt Neu-Ulm erneut den Bau abgelehnt. Statt dessen wird derzeit die innerörtliche B 10 (Europastraße) großzügig und kreuzungsfrei ausgebaut.</p> <p>Da eindeutig ermittelt wurde, dass es sich bei der B 10 in Neu-Ulm um eine mit ab 2.500 schweren Fahrzeugen belastete Ortsdurchfahrt handelt, deren Ortsumgehung sich im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht befindet, wurde dieses Projekt in die "Schlimmen Vier" aufgenommen, auch wenn hauptsächlich Industriegebiet betroffen ist und die Neu-Ulmer dieses Projekt anscheinend nicht verwirklicht haben möchten.</p>					





## **Rang 3 (Projekt 3)**

### **B 170 Dippoldiswalde-Altenberg**

Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

### B 170

Die Bundesstraße 170 ist eine deutsche Bundesstraße im Freistaat Sachsen. Sie beginnt in Dresden an der A 4 und endet bei Zinnwald an der Grenze zu Tschechien. Zwischen dem Stadtzentrum von Dresden und der Bundesgrenze bei Zinnwald überwindet sie auf einer Länge von 53 Kilometern einen Höhenunterschied von über 700 Metern. Die Straße ist auf den meisten Teilen nur einstreifig ausgebaut, einige Steigungen sind bergwärts zweistreifig befahrbar. Sie führt häufig direkt durch die Orte, Ortsumgehungen bestehen nur selten. Die Steilstrecken bei Possendorf sowie zwischen Waldbärenburg und Altenberg sind im Winter bergwärts häufig schwer zu passieren, die Talfahrten sind mit LKW nur mit entsprechender Vorsicht zu befahren.

Bei der 1932 eingeführten Nummerierung des Reichsstraßennetzes wurde die Straße von Dresden nach Teplitz noch als Reichsstraße 96 bezeichnet. Später erhielt diese Straße die Bezeichnung Reichsstraße 170. Zwischen 1938, 1939 und 1945 wurde die anschließende Straßenverbindung von Teplitz über Theresienstadt nach Prag ebenfalls als Reichsstraße 170 bezeichnet. In der DDR hieß sie Fernverkehrsstraße 170 (F170) und war eine der wichtigsten Strecken für den Verkehr in Richtung CSSR und Ungarn.

1977 begannen die Bauarbeiten einer Brücke zur Umgehung von Dippoldiswalde, diese wurden jedoch bald unterbrochen und erst in den Jahren 1993 bis 1995 abgeschlossen.

Seit 1989 hatte sich der Verkehr über den Grenzübergang Zinnwald vervielfacht. Um das Osterzgebirge vom Verkehr auf der Bundesstraße 170 zu entlasten, wurde 1994 ein Güterzug für den LKW-Verkehr eingeführt. Vom 25. September 1994 bis zum 19. Juni 2004 verband die "Rollende Landstraße" den Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt mit dem in Böhmen liegenden Lovosice. Täglich verkehrten 10 Züge in beiden Richtungen, ein Zug transportierte 23 LKWs.

Das Hochwasser im August 2002 beschädigte die B 170 zwischen Dippoldiswalde und Altenberg, so dass sie einige Monate nur teilweise befahrbar war. In diesem Zusammenhang wurde eine Verlegung der B 170 aus dem Weißeritztal heraus diskutiert.

Die Belastung durch den LKW-Verkehr nahm so stark zu, dass Anwohner und Bürgerinitiativen mehrfach die Straße blockierten und eine Sperrung für den LKW-Fernverkehr forderten. Fuhren im Jahre 2000 noch täglich 470 LKW durch Schmiedeberg, so waren es 2005 bereits 2.705 LKW pro Tag.



Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

---

Ab dem 15. März 2006 war die B 170 ab Possendorf in Richtung Tschechien für LKW über 12 t wegen Bauarbeiten gesperrt. Seit der Fertigstellung der A 17 von Dresden in Richtung Prag am 21. Dezember 2006 ist die B 170 zwischen Possendorf und dem Grenzübergang Altenberg für den Durchgangsverkehr über 7,5 t in beiden Richtungen gesperrt.

Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

### Dippoldiswalde

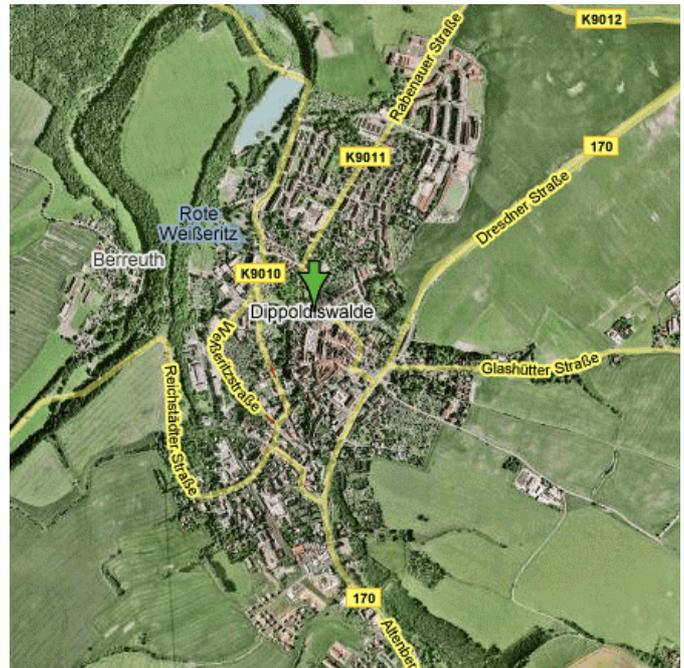
Dippoldiswalde ist eine südlich von Dresden gelegene Stadt mit rund 10.000 Einwohnern in Sachsen. Zu Dippoldiswalde gehören zehn Dörfer. Dippoldiswalde ist die Kreisstadt des auch sehr touristisch geprägten Weißeritzkreises.

Die Stadt liegt im nördlichen Erzgebirge an der Roten Weißeritz, südlich von Dresden auf halbem Weg zwischen Dresden und der Grenze zu Tschechien. Von einigen Punkten ergeben sich schöne Aussichten über Täler der Umgebung.

Zur Kreisstadt Dippoldiswalde gehören seit langem die Ortsteile: Berreuth, Elend, Oberhäslich, Reinberg, Reinholdshain und Ulberndorf. Durch die jüngsten Gebietsreformen kamen vor einigen Jahren die Orte Seifersdorf, Paulsdorf, Reichstädt und Malter hinzu.

Die Anlage der 1218 erstmals urkundlich erwähnten Stadt erfolgte wahrscheinlich um 1200. Erfolgreiche Silbererzfunde gaben dem Markgrafen von Meißen, Dietrich der Bedrängte, Anlass zur Gründung einer Burg, in deren Schutz sich die Stadt entwickelte.

Die Planungen der Ortsumgehung Dippoldiswalde im Zuge der B 170 kommen derzeit nicht voran, da sich diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Sachsen
Landkreis	Weißeritzkreis (121.243 Einwohner) (158 Einwohner pro km <sup>2</sup> )
Einwohner	10.568 Einwohner
Nächste Autobahn	A 4 Chemnitz-Bautzen (27,0 km über B 170) (18,1 km Luftlinie)  A 13 Lübbenau-Dresden (31,0 km über B 170 und A 4) (26,1 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	HBH Dresden (18,5 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Dresden (32,0 km über B 170) (24,8 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Dresden (11,9 km) (504.795 Einwohner)  Altenberg (14,5 km) (37.236 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	

Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

**Ulberndorf**

Ulberndorf liegt im nördlichen Erzgebirge, südlich von Dresden auf halbem Weg zwischen Dresden und der Grenze zu Tschechien und ist ein Teilort von Dippoldiswalde. Ulberndorf wird von der B 170 durchfahren.

Die Planungen der Ortsumgehung Ulberndorf im Zuge der B 170 kommen derzeit nicht voran, da sich diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Sachsen
Landkreis	Weißeritzkreis (121.243 Einwohner) (158 Einwohner pro km <sup>2</sup> )
Einwohner	-
Nächste Autobahn	A 4 Chemnitz-Bautzen (29,4 km über B 170) (20,8 km Luftlinie)
	A 13 Lübbenau-Dresden (33,4 km über B 170 und A 4) (28,7 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	HBH Dresden (21,1 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Dresden (34,4 km über B 170) (27,5 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Dresden (14,8 km) (504.795 Einwohner)
	Altenberg (13,4 km) (37.236 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	



Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

**Schmiedeberg**

Schmiedeberg ist eine kreisangehörige verwaltungsgemeinschaftsfreie Gemeinde im Weißeritzkreis im Sachsen. Die Gemeinde liegt südlich der Landeshauptstadt Dresden und rund 6 km südlich der Kreisstadt Dippoldiswalde. Die B 170 führt durch das Gemeindegebiet.

Zu Schmiedeberg gehören die Ortsteile Ammeldorf, Dönschten, Hennersdorf, Naundorf, Niederpöbel, Obercarsdorf, Oberpöbel, Sadisdorf und Schönfeld.

Schmiedeberg lebt in erster Linie vom Tourismus und den ansässigen Unternehmen. Am bekanntesten dürfte die Schmiedeberger Gießerei GmbH sein.

Die Planungen der Ortsumgebung Schmiedeberg im Zuge der B 170 kommen derzeit nicht voran, da sich diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Sachsen
Landkreis	Weißeritzkreis (121.243 Einwohner) (158 Einwohner pro km <sup>2</sup> )
Einwohner	4.739 Einwohner
Nächste Autobahn	A 4 Chemnitz-Bautzen (35,3 km über B 170) (25,5 km Luftlinie)  A 13 Lübbenau-Dresden (39,3 km über B 170 und A 4) (33,6 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	HBH Dresden (25,8 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Dresden (40,3 km über B 170) (32,3 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Dresden (29,3 km) (504.795 Einwohner)  Altenberg (7,4 km) (37.236 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	

Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

**Kipsdorf**

Der Kurort Kipsdorf ist ein Ortsteil der Stadt Altenberg in Sachsen, im Osterzgebirge an der B 170 zwischen Dresden und Prag, rund 15 km von der Grenze zu Tschechien entfernt.

1510 wurde der Ort von Siedlern, welche sich im Dienste der Herren von Bärenstein befanden, gegründet. Ursprünglich hieß der Ort Kyppsdorf (Kupferdorf), was sich auf den nahe gelegenen Kupferbergbau bezog. 1883 wurde die bis Schmiedeberg reichende Schmalspurbahn bis Kipsdorf erweitert. 1884 gab es im Ort 2 Gaststätten, durch den Bahnanschluss entwickelte sich der Fremdenverkehr rasant, so dass 1910 bereits 10.000 Feriengäste den Ort besuchten. Durch das Hochwasser im Jahr 2002 wurde die Bahnanbindung zu großen Teilen zerstört. Die Gelder für den Wiederaufbau wurden schnell bewilligt, so dass dieser demnächst erfolgen wird.

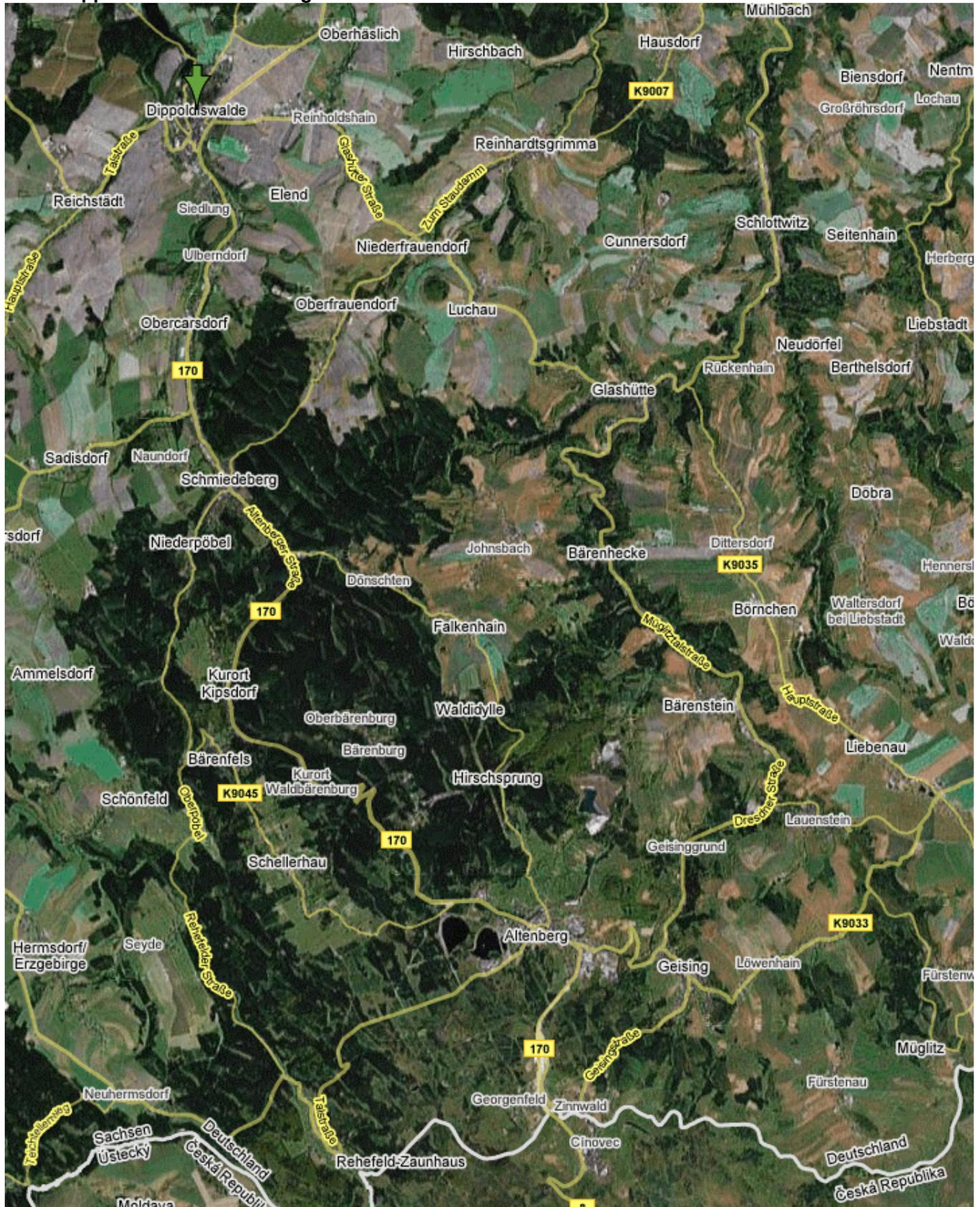
Die Planungen der Ortsumgebung Kipsdorf im Zuge der B 170 kommen derzeit nicht voran, da sich diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Sachsen
Landkreis	Weißeritzkreis (121.243 Einwohner) (158 Einwohner pro km²)
Einwohner	-
Nächste Autobahn	A 4 Chemnitz-Bautzen (38,7 km über B 170) (28,5 km Luftlinie)  A 13 Lübbenau-Dresden (42,7 km über B 170 und A 4) (36,6 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	HBH Dresden (28,9 km)
Nächster Flughafen	Flughafen Dresden (43,7 km über B 170) (35,4 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Dresden (22,3 km) (504.795 Einwohner)  Altenberg (6,5 km) (37.236 Einwohner)
Die Kilometerangaben sind Näherungswerte	

Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

**B 170 Dippoldiswalde - Altenberg**



Rang 3 (Projekt 3) - B 170 Dippoldiswalde-Altenberg

Bundesland	Sachsen					
Projektnummer	SN7704					
Bewertung	 <p>60.642.925 PKW-Einheiten km/a der stärksten befahrenen, nicht ausgebauten Ortsdurchfahrtsabschnitte, die durch den Bau der Ortsumgehung ersetzt werden würden (im folgenden blau markiert).</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 <u>ohne</u> Planungsrecht					
Bauart	02KK					
Planungsstand	Die Planung ruht zur Zeit, da sich die Maßnahme im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan befindet.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	5248 4228	Grenze Tschechien	S 178 Altenberg	7.300	2.628	36,0%
	5248 1102	S 178 Altenberg	K 9026	7.100	2.648	37,3%
	5148 1101	K 9026	B 171 b. Naundorf	7.100	2.705	38,1%
	5148 4294	B 171 b. Naundorf	S 190 Dippoldiswalde	12.300	2.915	23,7%
	5048 1101	S 190 Dippoldiswalde	K 9014 b. Freital	14.800	3.064	20,7%
Ortsdurchfahrten	5 (Dippoldiswalde, Ulberndorf, Obercarsdorf, Schmiedeberg, Kipsdorf)					
Beschreibung	<p>Die B 170 verläuft von Dresden bis zur Tschechischen Grenze bei Altenberg. Dabei durchfährt sie Dippoldiswalde, Ulberndorf, Obercarsdorf, Schmiedeberg und Kipsdorf bis Altenberg. Die B 170 ist in diesem Bereich, auch wenn sie unzureichend ausgebaut ist, trotzdem die einzige brauchbare Straßenverbindung.</p> <p>Seit dem 21. Dezember 2006 ist die B 170 auf dem Abschnitt Possendorf-Dippoldiswalde-Schmiedeberg-Altenberg-Bundesgrenze zu Tschechien für den Durchfahrtsverkehr ab 7,5 Tonnen in beiden Richtungen voll gesperrt. Dadurch hat das Schwerverkehrsaufkommen aus dem Jahr 2005 (oben aufgeführt) inzwischen sehr stark abgenommen.</p> <p>Da für diesen Bericht die Verkehrszahlen von 2005 ausschlaggebend sind, in diesem Jahr die B 170 noch mit ab 2.500 schweren Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt belastet war und sich die Ortsumgehungen im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht befinden, wurde auch dieses Projekt in die "Schlimmen Vier" aufgenommen.</p>					





# **Rang 4 (Projekt 4)**

## **B 1 OU Erwitte**

Rang 4 (Projekt 4) - B 1 OU Erwitte

## B 1

Die Bundesstraße 1 ist eine Bundesstraße in Deutschland und erstreckt sich von der niederländischen Grenze bei Aachen im Westen bis zur polnischen Grenze in Küstrin-Kietz an der Oder.

Bekannteste Teilstrecken sind heute der Rheinfertunnel in Düsseldorf, der Ruhrschnellweg bzw. die A 40 im Ruhrgebiet die historische Glienicker Brücke als Grenzbrücke zur Zeit der deutschen Teilung und die Straßenführung in Berlin, die große Teile ost- und westdeutscher Geschichte repräsentiert.

Die Bundesstraße 1 folgt in großen Teilen dem Verlauf einer uralten Handelsroute, die von der belgischen Nordseeküste beim früheren Hafen Brügge bis in die russische Stadt Nowgorod führte. Auf dieser Route wurde schon vor 2.000 Jahren Handel getrieben.

Die Reichsstraße 1 im Netz der Reichsstraßen führte über 1392 km von Aachen über Jülich, Düsseldorf, Essen, Dortmund, Soest Paderborn, Hameln, Hildesheim, Braunschweig, Magdeburg, Potsdam, Berlin, Altlandsberg, Küstrin, Landsberg (Warthe), Konitz, Dirschau, Elbing, Braunsberg, Königsberg, Insterburg und Gumbinnen bis nach Eydtkuhnen an der damaligen deutsch-litauischen Grenze. Sie war die längste je existierende deutsche Straße.

Im Jahr 1945 bis zur Deutschen Wiedervereinigung wurde die ehemalige Reichsstraße 1 durch den innerdeutschen Grenzverlauf geteilt, so dass die Straße auf beiden Seiten zu einer "Sackgasse" wurde. Auf westdeutscher Seite wurde etwas nördlich die etwa 2 km lange Bundesstraße 1a gebaut, um die Bundesautobahn 2 sowie die westlichen Abfertigungsanlagen des Autobahngrenzüberganges Helmstedt an das Bundesstraßennetz anzuschließen. In Ost-Berlin war die F 1 das wichtigste "Einfallstor" vom Osten her in die Stadt und auch innerstädtisch eine der bedeutendsten Straßen. Man nutzte sie als "Propagandameile", auf der jeweils zum 1. Mai und zum 7. Oktober Paraden stattfanden.

Von 1954 bis 1963 wurde der B 1 Ruhrschnellweg zur vierspurigen Schnellstraße und zur A 430 ausgebaut (heute A 40). Die Streckenführung zwischen Aachen und Neuss wurde auf die Autobahnen A 544, A 44, A 46 und A 57 verlegt.

Die Bundesstraße 1 ist von alters her eine der wichtigsten Verbindungsstraßen. Sie übernimmt in den meisten Orten und Städten, die sie durchquert, eine zentrale Hauptstraßenfunktion. Daraus ergibt sich, dass sie an wichtigen Punkten vorbeigeführt wird, die heute sehenswert sind oder wichtige Funktionen haben.



Rang 4 (Projekt 4) - B 1 OU Erwitte

**Erwitte**

Erwitte ist eine Stadt in Deutschland in Nordrhein-Westfalen im Landkreis Soest. Erwitte liegt etwa 5 km südlich von Lippstadt, 15 km östlich von Soest, rund 60 km von Dortmund und 30 km westlich von Paderborn entfernt. Die Stadt grenzt an Lippstadt, Geseke, Rüthen, Anröchte und Bad Sassendorf und gliedert sich in die 15 Stadtteile Erwitte, Eikeloh, Merklingshausen-Wiggeringhausen, Horn-Millinghausen, Berenbrock, Seringhausen, Stirpe, Ebbinghausen, Böckum, Völlinghausen, Schallern, Norddorf, Schmerlecke, Weckinghausen und Bad Westernkotten.

Erwitte lebt von den ansässigen Unternehmen und dem Tourismus. So gibt es in Erwitte und in den dazugehörigen Gemeinden zahlreiche Sehenswürdigkeiten. Im südlich von Erwitte gelegenen Industriegebiet haben sich große Firmen aus der Zementindustrie niedergelassen.

Erwitte liegt verkehrsgünstig an den Bundesstraßen B 55 und B 1 und der Bundesautobahn 44. Die B 1 durchfährt dabei Erwitte durch die Ortsmitte auf der gesamten Länge. Für den Ort sind zwei Ortsumgehungen vorgesehen. Zur Zeit laufen die Planungen der ersten Ortsumgehung im Zuge der B 55. Die Planungen an der zweiten Ortsumgehung im Zuge der B 1 kommen hingegen gar nicht voran, da sich diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht befindet.



Land	Deutschland
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Regierungsbezirk	Arnsberg
Landkreis	Soest (307.790 Einwohner) (233 Einwohner pro km <sup>2</sup> )
Einwohner	15.895 Einwohner
Nächste Autobahn	A 44 Unna-Braunatal (4,4 km über B 1 und B 55) (2,3 km Luftlinie)  A 33 Bielefeld-Wünnenberg (27,2 km über B 1) (24,9 km Luftlinie)  A 2 Duisburg-Herford (28,4 km über B 55) (24,4 km Luftlinie)
Nächster Bahnhof	Bahnhof Lippstadt (7,0 km)
Nächster Flughafen	Flughafen PB-Lippstadt (18,7 km über B 1) (17,0 km Luftlinie)  Flughafen Dortmund (54,6 km über B 1) (49,0 km Luftlinie)
Nächste größere Stadt	Lippstadt (5,0 km) (67.107 Einwohner)

Rang 4 (Projekt 4) - B 1 OU Erwitte

**Soest (15,0 km)**  
(48.442 Einwohner)

**Warstein (16,4 km)**  
(28.170 Einwohner)

**Paderborn (30,0 km)**  
(144.258 Einwohner)

Die Kilometerangaben sind Näherungswerte

Rang 4 (Projekt 4) - B 1 OU Erwitte

**B 1 OU Erwitte**



Bundesland Nordrhein-Westfalen

Projektnummer NW6605

Bewertung ★☆☆☆☆

12.452.763 PKW-Einheiten km/a der stärksten befahrenen, nicht ausgebauten Ortsdurchfahrtsabschnitte, die durch den Bau der Ortsumgehung ersetzt werden würden (im folgenden blau markiert).

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

NKV 4,9 (sagt aber nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus)

*Entlastung Ortsdurchfahrt:* Geringe 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 kein Bedarf bestünde und der BUND Projekte mit einem so geringen oder gar keinem Nutzen grundsätzlich ablehnt.

Rang 4 (Projekt 4) - B 1 OU Erwitte

Einstufung	Weiterer Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht					
Bauart	02KK					
Planungsstand	Die Planung war bereits sehr weit fortgeschritten als das Projekt mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 vom Vordringlichen in den Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht abgestuft wurde. Seit dem ruht die Planung.					
Verkehrsstärken	<b>Zählstelle</b>	<b>Von</b>	<b>Nach</b>	<b>DTV</b>	<b>SV</b>	<b>SV%</b>
	4315 2410	L 808	B 55	10.700	931	8,7%
	4315 2427	B 55	OD Erwitte	15.400	2.556	16,6%
	4316 5503	L 735	L 536	7.700	670	8,7%
	4316 2402	L 536	OD Geseke	8.000	832	10,4%
Ortsdurchfahrten	1 (Erwitte)					
Beschreibung	<p>Die B 1 durchfährt auf ihrem Weg von Dortmund nach Paderborn die Stadt Erwitte. Parallel zur B 1 verläuft bereits die A 44. Kurz vor Erwitte mündet die autobahnähnlich ausgebaute B 55 in die B 1 und teilt sich mit dieser bis in die Ortsmitte von Erwitte den Weg, wo die B 55 wieder nach Lippstadt abzweigt. Die B 55 ist hier Autobahnzubringer von Lippstadt zur A 44, weshalb auf diesem kurzen, gemeinsamen Abschnitt, das Schwerverkehrsaufkommen plötzlich in die Höhe schnellt.</p> <p>Zur Zeit muss die Planung der neuen B 55 wegen eines Vogelschutzgebietes noch einmal überarbeitet werden. Ende 2007 ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens der neuen B 55 geplant. Der Baubeginn ist für 2010 vorgesehen. Nach dem Bau der neuen B 55 wird voraussichtlich das Schwerverkehrs- und Gesamtverkehrsaufkommen in Erwitte wieder erheblich abnehmen. Ob dann immer noch eine zweite Ortsumgehung (Südtangente) im Zuge der B 1 nötig ist, wird sich noch zeigen.</p> <p>Allerdings besteht vor Ort erhebliches Interesse am Bau der Südtangente im Zuge der B 1, da der Planungsstand bereits sehr stark fortgeschritten war, als die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 2003 aus dem Vordringlichen in den Weiteren Bedarf abgestuft wurde. Zur Zeit wird an eine private Finanzierung als Kommunalstraße gedacht. Das Land Nordrhein-Westfalen steht dem Projekt aufgeschlossen gegenüber und will sich mit einem Zuschuss in einem "erheblichen Umfang" beteiligen. Der Kreis Soest hat angeboten, sich neben der Stadt Erwitte ebenfalls finanziell an der Maßnahme zu beteiligen. Die Herausnahme der B 1 Ortsumgehung Erwitte aus dem Bundesverkehrswegeplan ist geplant.</p> <p>Trotzdem ist die Ortsdurchfahrt von Erwitte immer noch mit ab 2.500 schweren Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt belastet und die Ortsumgehung befindet sich noch im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht. Daher wurde auch dieses Projekt in die "Schlimmen Vier" aufgenommen.</p>					





## Zusammenfassung

### ► Rangfolge der "Schlimmen Vier" im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht nach Schwerverkehrsaufkommen

Rang	Projekt	Bewertung	DTV	SV	SV%	Ortsdurchfahrten	Sonstiges
1	B 256 OU Plaidt	 20.732.292 PKW-Einheiten km/a	21.000 18.700	3.696 3.403	17,6% 18,2%	OD Plaidt	
2	B 10 OU Neu-Ulm	 48.462.448 PKW-Einheiten km/a	30.000 21.700	3.305 2.930	10,8% 13,5%	OD Neu-Ulm	Die Stadt Neu-Ulm hat den Bau abgelehnt.
3	B 170 Dippoldiswalde-Altenberg	 60.642.925 PKW-Einheiten km/a	12.300 7.100 7.100	2.915 2.705 2.648	23,7% 38,1% 37,3%	OD Dippoldiswalde OD Ulberndorf OD Obercarsdorf OD Schmiedeberg OD Kipsdorf	Ist seit 21.12.2006 für LKW ab 7,5 t voll gesperrt.
4	B 1 OU Erwitte	 12.452.763 PKW-Einheiten km/a	15.500	2.556	16,6%	OD Erwitte	Wird voraussichtlich nach dem Bau der neuen B 55 stark entlastet.

### ► Rangfolge der "Schlimmen Vier" im Bundesverkehrswegeplan im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht nach Bewertung

Rang	Projekt	Bewertung	DTV	SV	SV%	Ortsdurchfahrten	Sonstiges
1	B 170 Dippoldiswalde-Altenberg	 60.642.925 PKW-Einheiten km/a	12.300 7.100 7.100	2.915 2.705 2.648	23,7% 38,1% 37,3%	OD Dippoldiswalde OD Ulberndorf OD Obercarsdorf OD Schmiedeberg OD Kipsdorf	Ist seit 21.12.2006 für LKW ab 7,5 t voll gesperrt.
2	B 10 OU Neu-Ulm	 48.462.448 PKW-Einheiten km/a	30.000 21.700	3.305 2.930	10,8% 13,5%	OD Neu-Ulm	Die Stadt Neu-Ulm hat den Bau abgelehnt.
3	B 256 OU Plaidt	 20.732.292 PKW-Einheiten km/a	21.000 18.700	3.696 3.403	17,6% 18,2%	OD Plaidt	
4	B 1 OU Erwitte	 12.452.763 PKW-Einheiten km/a	15.500	2.556	16,6%	OD Erwitte	Wird voraussichtlich nach dem Bau der neuen B 55 stark entlastet.



## Top 100 Schwerverkehrsstrecken im Weiteren Bedarf ohne Planungsrecht, die von Ortsumgehungen betroffen sind.

### Hinweise

Nicht alle der folgenden Strecken führen durch Orte, sondern sind nur vom Bau von Ortsumgehungen mit betroffen. Darüber hinaus werden Strecken nicht mehr zu Projekten zusammengefasst. Daher weicht die Rangfolge der folgenden Liste von der Rang- und teilweise Reihenfolge der auf den vorangegangenen Seiten ausführlich vorgestellten Projekten ab. Wenn nur die einzelnen Strecken betrachtet werden, so ist die Rangfolge der folgenden Liste immer noch korrekt.

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
1	1	B 203	SH	Von: L 148 Wrohm L 128 Nach: OD Hamdorf (RD) Zählstelle: 1722 1183 BVWP: Ortsumgehung Seltsam hohes Schwerverkehrsaufkommen, das irgendwie gar nicht stimmen kann, besonders mit der Angabe "68,0%". Wurde im Zweifelsfall belassen.	5.600	3.808 (68,0%)	WB 02KK
2	2	B 256	RP	Von: L 117 Plaidt Nach: K 62 Zählstelle: 5610 0345 BVWP: Ortsumgehung Die B 256 führt kurz durch den Nordosten von Plaidt und betrifft hauptsächlich Industriegebiet. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen. Für die Ortsumgehungen Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird von den Behörden die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	21.000	3.696 (17,6%)	WB 04KK
3	3	B 256	RP	Von: K 62 Nach: L 117 Plaidt Zählstelle: 5510 0035 BVWP: Ortsumgehung Die B 256 führt kurz durch den Nordosten von Plaidt und betrifft hauptsächlich Industriegebiet. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen. Für die Ortsumgehungen Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird von den Behörden die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	18.700	3.403 (18,2%)	WB 04KK
4	4	B 10	BY	Von: Neu Ulm Otto-Hahn-Str. Nach: St 2021 Zählstelle: 7626 9115 BVWP: Ortsumgehung Die Stadt Neu-Ulm hat den Bau abgelehnt. Statt dessen wird die innerörtliche B 10 (Europastraße) ausgebaut.	30.600	3.305 (10,8%)	WB 04KB
5	5	B 10	BY	Von: St 2021 Nach: Neu Ulm Zählstelle: 7626 9117 BVWP: Ortsumgehung Die Stadt Neu-Ulm hat den Bau abgelehnt. Statt dessen wird die innerörtliche B 10 (Europastraße) ausgebaut.	21.700	2.930 (13,5%)	WB 04KB
6	6	B 170	SN	Von: B 170/B 171 b. Naundorf Nach: B 170/S 190 Dippoldiswalde Zählstelle: 5148 4294 BVWP: Ortsumgehung	12.300	2.915 (23,7%)	WB 02KK
7	7	B 170	SN	Von: B 170/K 9026 Nach: B 170/B 171 b. Naundorf Zählstelle: 5148 1101 BVWP: Ortsumgehung	7.100	2.705 (38,1%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
8	8	B 170	SN	Von: B 170/S 178 Altenberg Nach: B 170/K 9026 Zählstelle: 5248 1102 BVWP: Ortsumgehung	7.100	2.648 (37,3%)	WB 02KK
9	9	B 1	NW	Von: B55 Nach: OD Erwitte Zählstelle: 4315 2427 BVWP: Ortsumgehung	15.400	2.556 (16,6%)	WB 02KK
10	10	B 35	BW	Von: B35/K3502 Helmsheim Nach: B35/B293 Bretten Zählstelle: 6918 1100 BVWP: Ortsumgehung	13.700	2.329 (17,0%)	WB 02KK
11	11	B 31	BW	Von: B31/L128 Kirzarten-Burg Nach: B500/B31/K4961 Hinterzarten Zählstelle: 8014 1100 BVWP: Ortsumgehung	17.200	2.202 (12,8%)	WB 04KK
12	12	B 83	NI	Von: B 83 / B 238 Steinbergen Nach: B 83 Buchholz Zählstelle: 3720 0431 BVWP: Ortsumgehung	16.400	2.181 (13,3%)	WB 02KK
13	13	B 9	RP	Von: L 523 Nach: K 7 Zählstelle: 6316 0392 BVWP: Ortsumgehung	12.300	2.177 (17,7%)	WB 02KK
14	14	B 213	NI	Von: L 67 Nach: B 402 Haselünne Zählstelle: 3310 0434 BVWP: Ortsumgehung	7.900	2.157 (27,3%)	WB 02KK
15	15	B 104	MV	Von: Knoten DM3 Nach: OE Stavenhagen Zählstelle: 2243 0087 BVWP: Ortsumgehung	10.400	2.007 (19,3%)	WB 02KK
16	16	B 25	BY	Von: OD Möttingen Emd. St2221 Nach: S Hoppingen Emd. St2221 Zählstelle: 7129 9149 BVWP: Ortsumgehung	9.600	2.006 (20,9%)	WB 02KK
17	17	B 209	NI	Von: Lüneburg (N), (AS B 4) Nach: Adendorf (Lüner Rennbahn) Zählstelle: 2728 2093 BVWP: Ortsumgehung Die B 209 führt zum größten Teil an Adendorf vorbei. Nur ein kleiner Teil wird noch durchfahren. Der größte Teil des Verkehrs geht von Adendorf selbst aus und führt nach Lüneburg. Bereits kurz nach Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge. Die Einstufung im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht wird mit dem Geldmangel im Bundesfernstraßenbau begründet.	27.800	1.974 (7,1%)	WB 02KK
18	18	B 243	NI	Von: Osterode Nach: Ortsmitte Herzberg Zählstelle: 4327 0446 BVWP: Ortsumgehung OU Herzberg am Harz.	18.400	1.932 (10,5%)	WB 04KB
19	19	B 238	NI	Von: B 83 / L 438 Rinteln Nach: B 83 Steinbergen Zählstelle: 3720 0446 BVWP: Ortsumgehung	17.800	1.922 (10,8%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
20	20	B 42	RP	Von: K 10 Nach: Bad Hönningen (Salzhalle) Zählstelle: 5409 0022 BVWP: Ortsumgehung	14.200	1.874 (13,2%)	WB 02KK
21	21	B 238	NI	Von: L 435 Nach: L 438 Rinteln Zählstelle: 3820 0444 BVWP: Ortsumgehung	17.500	1.733 (9,9%)	WB 02KK
22	22	B 21	BY	Von: Bad Reichenhall-Nord Nach: Weisbach Zählstelle: 8243 9123 BVWP: Ortsumgehung	33.200	1.726 (5,2%)	WB 02KK
23	23	B 303	BY	Von: AS ST 2177 (BAD ALEXANDERSBAD) Nach: AS ST 2177 (MARKTREDWITZ) Zählstelle: 5938 9148 BVWP: Ortsumgehung	15.400	1.679 (10,9%)	WB 04KB
24	24	B 42	RP	Von: L 258 Nach: B 256 Neuwied Zählstelle: 5510 0990 BVWP: Teilortsumgehung	23.500	1.669 (7,1%)	WB 04KK
25	25	B 299	BY	Von: K B85 (Ursensollen) W Nach: AMBERG (Neumühle) Zählstelle: 6537 9110 BVWP: Ortsumgehung	8.000	1.648 (20,6%)	WB 02KK
26	26	B 297	BW	Von: B 297/B 312 Neckartailfingen Nach: B 297/K 1230 Neckarhausen Zählstelle: 7321 1102 BVWP: Ortsumgehung	17.100	1.642 (9,6%)	WB 02KK
27	27	B 2	BY	Von: Dietfurt Nach: Schambach Zählstelle: 7031 9100 BVWP: Ortsumgehung	10.700	1.637 (15,3%)	WB 02KK
28	28	B 65	NI	Von: Bad Nenndorf Nach: Hannover Zählstelle: 3624 0421 BVWP: Ortsumgehung	22.800	1.619 (7,1%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
29	29	B 20	BY	Von: OD-Burghausen Nach: Burghausen-Nord Zählstelle: 7842 9171 BVWP: Ortsumgehung	22.100	1.613 (7,3%)	WB 02KK
30	30	B 303	BY	Von: AS Bad Berneck/Himmelkron (A 9) Nach: Emd. B 2 (OD BAD BERNECK) Zählstelle: 5935 9143 BVWP: Ortsumgehung	8.300	1.594 (19,2%)	WB 04KB
31	31	B 251	HE	Von: OU Korbach, Strother Str. Nach: OU Korbach, Meininghausen Zählstelle: 4719 0214 BVWP: Ortsumgehung	7.600	1.581 (20,8%)	WB 02KK
32	32	B 41	RP	Von: L 108 Bockenau Nach: L 234 Tankstelle Zählstelle: 6112 0022 BVWP: Ortsumgehung	15.800	1.564 (9,9%)	WB 04KK
33	33	B 27	BW	Von: B27/K2000/K2117 Bad Friedrichshall-Kochendorf Nach: B27/L1096 bei Bad Friedrichshall-Jagstfeld Zählstelle: 6721 1101 BVWP: Teilortsumgehungsabschnitt Dieser Abschnitt der B 27 ist bereits ortsdurchfahrtsfrei fertiggestellt. Ein kleiner Abschnitt des Nordabschnittes bis zur L 1096 soll aber im Zuge der OU Jagstfeld neu gebaut werden.	27.800	1.557 (5,6%)	WB 02KK
34	34	B 443	NI	Von: B 6 b. Rethen Nach: B 3 Pattensen Zählstelle: 3724 0470 BVWP: Ortsumgehung	19.200	1.555 (8,1%)	WB 02KK
35	35	B 27	HE	Von: Abzweig Blankenheim (K 74) Nach: Abzweig Bebra (K72) Zählstelle: 5024 0408 BVWP: Ortsumgehung	11.600	1.554 (13,4%)	WB 02KK
36	36	B 30	BW	Von: <b>B30/L285 Gaisbeuren</b> Nach: <b>B30/L275 Bad Waldsee-Süd</b> Zählstelle: <b>8024 1100</b> BVWP: <b>Ortsumgehung</b> Die B 30 durchfährt die Ortschaften Enzisreute und Gaisbeuren. Für die OU Enzisreute ist ein grober Entwurf erstellt. Für die OU Gaisbeuren steht noch nicht einmal die Linienführung fest. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	17.800	1.531 (8,6%)	WB 04KB
37	37	B 3	NI	Von: Wülfingen Nach: Elze Zählstelle: 3824 0415 BVWP: Ortsumgehung	12.100	1.513 (12,5%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
38	38	B 30	BW	<b>Von: B30/L284 AS Baidt/Baienfurt</b> <b>Nach: B30/L285 Gaisbeuren</b> <b>Zählstelle: 8124 1100</b> <b>BVWP: Ortsumgehung</b> Die B 30 durchfährt die Ortschaften Enzisreute und Gaisbeuren. Für die OU Enzisreute ist ein grober Entwurf erstellt. Für die OU Gaisbeuren steht noch nicht einmal die Linienführung fest. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	20.000	1.500 (7,5%)	WB 04KB
39	38	B 30	BW	<b>Von: OD Enzisreute</b> <b>Nach:</b> <b>Zählstelle: 8124 1100</b> <b>BVWP: Ortsumgehung</b> Die B 30 durchfährt die Ortschaften Enzisreute und Gaisbeuren. Für die OU Enzisreute ist ein grober Entwurf erstellt. Für die OU Gaisbeuren steht noch nicht einmal die Linienführung fest. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	20.000	1.500 (7,5%)	WB 04KB
40	38	B 30	BW	<b>Von: OD Gaisbeuren</b> <b>Nach:</b> <b>Zählstelle: 8124 1100</b> <b>BVWP: Ortsumgehung</b> Die B 30 durchfährt die Ortschaften Enzisreute und Gaisbeuren. Für die OU Enzisreute ist ein grober Entwurf erstellt. Für die OU Gaisbeuren steht noch nicht einmal die Linienführung fest. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	20.000	1.500 (7,5%)	WB 04KB
41	39	B 253	HE	<b>Von: Emd. K 36</b> <b>Nach: Emd. K 48 Frohnhausen</b> <b>Zählstelle: 5215 0101</b> <b>BVWP: Ortsumgehung</b> Die B 253 führt durch Frohnhausen bei Dillenburg.	20.400	1.489 (7,3%)	WB 02KK
42	40	B 21	BY	<b>Von: Bad Reichenhall</b> <b>Nach: Bad Reichenhall-Nord</b> <b>Zählstelle: 8243 9122</b> <b>BVWP: Ortsumgehung</b>	19.600	1.470 (7,5%)	WB 02KK
43	41	B 169	SN	<b>Von: B 169/S 201</b> <b>Nach: B 169/S 199</b> <b>Zählstelle: 5044 1104</b> <b>BVWP: Ortsumgehung</b>	9.400	1.466 (15,6%)	WB 02KK
44	42	B 27	NI	<b>Von: Ortsanfang Gieboldehausen</b> <b>Nach: Ortsende Gieboldehausen</b> <b>Zählstelle: 4327 9130</b> <b>BVWP: Ortsumgehung</b>	14.500	1.465 (10,1%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
45	43	B 85	BY	Von: Hasslach Emd. B89 Nach: Emd. KC25 Zählstelle: 5733 9209 BVWP: Ortsumgehung	14.300	1.459 (10,2%)	WB 02KK
46	44	B 41	RP	Von: L 233 Steinhardt Nach: L 108 Waldböckelheim Zählstelle: 6112 0021 BVWP: Ortsumgehung	14.400	1.426 (9,9%)	WB 04KK
47	44	B 303	BY	Von: Emd. ST 2981 (O FICHTELBERG) Nach: Emd. ST 2665 (TROESTAU) Zählstelle: 5937 9146 BVWP: Ortsumgehung	7.200	1.426 (19,8%)	WB 04KB
48	45	B 71	NI	Von: Spithal (L 261) Nach: Bergen/Dumme (L 263) Zählstelle: 3131 0439 BVWP: Ortsumgehung	4.400	1.412 (32,1%)	WB 02KK
49	46	B 3	NI	Von: AS Rade (A 1) Nach: Elstorf (L 235) Zählstelle: 2524 0402 BVWP: Ortsumgehung	13.800	1.408 (10,2%)	WB 02KK
50	47	B 254	HE	Von: OE Fulda Nach: AS K 115 (Grossenlüder-Ost) Zählstelle: 5423 0101 BVWP: Ortsumgehung	15.300	1.392 (9,1%)	WB 02KK
51	48	B 30	BW	Von: <b>OD Mattenhaus</b> Nach: Zählstelle: <b>8024 1102</b> BVWP: <b>Ortsumgehung</b>	<b>11.400</b>	<b>1.391</b> (12,2%)	<b>WB 04KB</b>
52	48	B 30	BW	Von: <b>OD Englerts</b> Nach: Zählstelle: <b>8024 1102</b> BVWP: <b>Ortsumgehung</b>	<b>11.400</b>	<b>1.391</b> (12,1%)	<b>WB 04KB</b>
53	48	B 30	BW	Von: <b>OD Oberessendorf</b> Nach: Zählstelle: <b>8024 1102</b> BVWP: <b>Ortsumgehung</b>	<b>11.400</b>	<b>1.391</b> (12,1%)	<b>WB 04KB</b>
54	48	B 30	BW	Von: <b>B30/L300/K8033 Bad Waldsee-Nord</b> Nach: <b>B30/B465 Oberessendorf</b> Zählstelle: <b>8024 1102</b> BVWP: <b>Ortsumgehung</b>	<b>11.400</b>	<b>1.391</b> (12,2%)	<b>WB 04KB</b>
55	49	B 303	BY	Von: Emd. KR. BT 13 (HOEHENKLINIK) Nach: Emd. ST 2981 (O FICHTELBERG) Zählstelle: 5937 9145 BVWP: Ortsumgehung	6.100	1.385 (22,7%)	WB 04KB

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
56	50	B 20	BY	Von: Burghausen-Nord Nach: MV Zählstelle: 7842 9180 BVWP: Ortsumgehung	13.000	1.378 (10,6%)	WB 02KK
57	51	B 65	NI	Von: Bad Nenndorf Nach: Hannover Zählstelle: 3623 0417 BVWP: Ortsumgehung	16.500	1.370 (8,3%)	WB 02KK
58	52	B 85	BY	Von: Emd. KC25 Nach: Emd. B303 Zählstelle: 5733 9205 BVWP: Ortsumgehung	13.000	1.352 (10,4%)	WB 02KK
59	53	B 71	NI	Von: Bergen/Dumme (L 263) Nach: Landesgrenze Zählstelle: 3131 0711 BVWP: Ortsumgehung	5.100	1.346 (26,4%)	WB 02KK
60	54	B 209	NI	Von: Adendorf (Lüner Rennbahn) Nach: Adendorf/Elba (K 30) Zählstelle: 2728 4641 BVWP: Ortsumgehung Die B 209 führt zum größten Teil an Adendorf vorbei. Nur ein kleiner Teil wird noch durchfahren. Der größte Teil des Verkehrs geht von Adendorf selbst aus und führt nach Lüneburg. Bereits kurz nach Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge. Die Einstufung im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht wird mit dem Geldmangel im Bundesfernstraßenbau begründet.	17.300	1.332 (7,7%)	WB 02KK
61	55	B 71	NI	Von: Uelzen (O), (B 4) Nach: Suhlendorf (L 265) Zählstelle: 3030 0437 BVWP: Ortsumgehung	4.900	1.308 (26,7%)	WB 02KK
62	56	B 233	NW	Von: B 515 Langschede Nach: L 673 Zählstelle: 4512 2207 BVWP: Ortsumgehung	16.600	1.295 (7,8%)	WB 02KK
63	57	B 215	NI	Von: K 2 Nach: B 209 nörd. Sandberge Zählstelle: 3321 0457 BVWP: Ortsumgehung	11.500	1.277 (11,1%)	WB 02KK
64	58	B 62	HE	Von: Alsfeld Nach: AS Alsfeld-Ost (A 5) Zählstelle: 5221 0204 BVWP: Ortsumgehung	9.200	1.270 (13,8%)	WB 02KK
65	59	B 303	BY	Von: Emd. B 2 (OD BAD BERNECK) Nach: Emd. ST 2163 (GOLDMUEHL) Zählstelle: 5936 9144 BVWP: Ortsumgehung	7.100	1.257 (17,7%)	WB 04KB

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
66	60	B 304	BY	Von: RO 41 (Forsting) Nach: Kreuzung mit B 15 Zählstelle: 7939 9205 BVWP: Ortsumgehung	16.700	1.253 (7,5%)	WB 02KK
67	61	B 3	NI	Von: Elstorf (L 235) Nach: Ketzendorf (Kreisgrenze) Zählstelle: 2524 0401 BVWP: Ortsumgehung	8.500	1.250 (14,7%)	WB 02KK
68	62	B 303	BY	Von: Emd. ST 2163 (GOLDMUEHL) Nach: KRZ KR. BT 4 (GLASERMUEHLE) Zählstelle: 5936 9101 BVWP: Ortsumgehung	6.900	1.249 (18,1%)	WB 04KB
69	63	B 72	NI	Von: Strücklingen Nach: Aurich Zählstelle: 2611 0418 BVWP: Ortsumgehung	11.300	1.232 (10,9%)	WB 02KK
70	64	B 8	BY	Von: westl. Diespeck Nach: Neustadt/Ost Zählstelle: 6429 9206 BVWP: Ortsumgehung	11.100	1.221 (11,0%)	WB 02KK
71	65	B 55	NW	Von: B 236 b. Grevenbrück Nach: B 55 Zählstelle: 4814 2301 BVWP: Ortsumgehung	14.300	1.216 (8,5%)	WB 02KK
72	66	B 109	BE	Von: Schönerlinder Chaussee Nach: AS Zubringer Pankow Zählstelle: 3346 0081 BVWP: Ortsumgehung	11.500	1.173 (10,2%)	WB 02KK
73	67	B 27	NI	Von: Ebergötzen Nach: Waake Zählstelle: 4426 0914 BVWP: Ortsumgehung	15.600	1.170 (7,5%)	WB 02KK
74	68	B 39	BW	Von: B39/B39a bei Ellhofen Nach: B39/L1102 Ellhofen Zählstelle: 6821 1107 BVWP: Ortsumgehung	18.100	1.140 (6,3%)	WB 02KK
75	68	B 32	BW	Von: B 32 östl. Hechingen Nach: B 32/L 442 Hausen Zählstelle: 7619 1101 BVWP: Ortsumgehung	15.200	1.140 (7,5%)	WB 02KK
76	69	B 65	NI	Von: Bad Nenndorf Nach: L 390 Barsinghausen Zählstelle: 3623 0416 BVWP: Ortsumgehung	10.000	1.130 (11,3%)	WB 02KK
77	70	B 81	ST	Von: B 81 / L 82 Nach: B 81 / OA Halberstadt Zählstelle: 4131 3803 BVWP: Ortsumgehung	16.100	1.127 (7,0%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
78	71	B 465	BW	Von: B 465/K 1248 Owen Nach: B 465/K 1250 Dettingen Zählstelle: 7322 1113 BVWP: Ortsumgehung	17.300	1.125 (6,5%)	WB 02KK
79	71	B 65	NI	Von: B65 / K 10 Müsingen Nach: B 65 / L 442 Nienstädt Zählstelle: 3720 0421 BVWP: Ortsumgehung	11.600	1.125 (9,7%)	WB 02KK
80	72	B 413	RP	Von: L 258 Nach: K 120 Zählstelle: 5411 0085 BVWP: Ortsumgehung	12.900	1.122 (8,7%)	WB 02KK
81	73	B 25	BY	Von: Emd. St1066 noerdl. Nach: Emd. St1066 suedl. Zählstelle: 6827 9563 BVWP: Ortsumgehung	9.500	1.121 (11,8%)	WB 02KK
82	74	B 214	NI	Von: L611 Watenbüttel Nach: K1 Zählstelle: 3628 0440 BVWP: Ortsumgehung	21.100	1.118 (5,3%)	WB 02KK
83	75	B 215	NI	Von: K 8 Nach: OD Nienburg Zählstelle: 3321 0458 BVWP: Ortsumgehung	9.200	1.113 (12,1%)	WB 02KK
84	76	B 8	BY	Von: Strasskirchen(St2325) Nach: AS Plattling-West (A 92) Zählstelle: 7242 9202 BVWP: Ortsumgehung	7.800	1.108 (14,2%)	WB 02KK
85	77	B 27	HE	Von: AS B 279 (Döllbach) Nach: AS A 7/B 40 Zählstelle: 5524 0306 BVWP: Ortsumgehung	10.900	1.101 (10,1%)	WB 02KK
86	77	B 15	BY	Von: Regensburg (B 15/ St 2144 / R1 b. Eggmühl) Nach: Landshut (B 15/ St 2329 in Köfering) Zählstelle: 7039 9117 BVWP: Ortsumgehung	8.600	1.101 (12,8%)	WB 02KK
87	77	B 214	NI	Von: Schwarmstedt Nach: AS Schwarmstedt (A 7) Zählstelle: 3324 0462 BVWP: Ortsumgehung	8.600	1.101 (12,8%)	WB 02KK
88	78	B 209	NI	Von: Brietlingen (K 1, K 29) Nach: Artlenburg (L 217) Zählstelle: 2628 4642 BVWP: Ortsumgehung	10.000	1.100 (11,0%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
89	79	B 62	HE	Von: Alsfeld Post Nach: Alsfeld Hartmannskreuz Zählstelle: 5221 0205 BVWP: Ortsumgehung	11.100	1.099 (9,9%)	WB 02KK
90	80	B 8	BY	Von: Neustadt/Ost Nach: Emd. NEA 22 Zählstelle: 6429 9204 BVWP: Ortsumgehung	12.900	1.097 (8,5%)	WB 02KK
91	81	B 209	NI	Von: Adendorf (N), (K 30 Nach: Brietlingen (K1/K 29) Zählstelle: 2628 0464 BVWP: Ortsumgehung	12.200	1.086 (8,9%)	WB 02KK
92	81	B 209	NI	Von: Artlenburg (L 217) Nach: Hohnstorf/Elbe (L 219) Zählstelle: 2629 0465 BVWP: Ortsumgehung	9.700	1.086 (11,2%)	WB 02KK
93	82	B 252	NW	Von: K 43, Rheder Nach: B 64, Brakel Zählstelle: 4221 5340 BVWP: Ortsumgehung	7.800	1.084 (13,9%)	WB 02KK
94	83	B 105	MV	Von: OA Bentwisch L 182 Nach: Knoten L 221 Rövershagen Zählstelle: 1839 1716 BVWP: Ortsumgehung	18.300	1.080 (5,9%)	WB 02KK
95	84	B 513	NW	Von: Ende OD Harsewinkel Nach: L 778 Zählstelle: 4015 2330 BVWP: Ortsumgehung	16.200	1.069 (6,6%)	WB 02KK
96	85	B 8	BY	Von: Aiterhofen (B20) Nach: Strasskirchen (St2325) Zählstelle: 7142 9100 BVWP: Ortsumgehung	7.500	1.065 (14,2%)	WB 02KK
97	86	B 85	BY	Von: Pressig Emd. St2201 Nach: Hasslach Emd. B89 Zählstelle: 5733 9210 BVWP: Ortsumgehung	12.200	1.061 (8,7%)	WB 02KK
98	87	B 27	NI	Von: Gieboldehausen Nach: Herzberg Zählstelle: 4327 0414 BVWP: Ortsumgehung	8.900	1.050 (11,8%)	WB 02KK
99	88	B 8	BY	Von: Altmannshausen Nach: Markt Bibart Zählstelle: 6328 9200 BVWP: Ortsumgehung	6.000	1.044 (17,4%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
100	89	B 239	NI	Von: L 343 Wagenfeld Nach: L 344 b. Bockel Zählstelle: 3417 0466 BVWP: Ortsumgehung	6.500	1.021 (15,7%)	WB 02KK
101	90	B 54	HE	Von: Emd. K 479/K 480 Oberzeuzheim Nach: Emd. L 3046/K 482 Zählstelle: 5514 0102 BVWP: Ortsumgehung	12.700	1.016 (8,0%)	WB 02KK
102	91	B 104	MV	Von: Knoten L20 Nach: Knoten DM2 Malchin Zählstelle: 2242 0061 BVWP: Ortsumgehung	7.100	1.008 (14,2%)	WB 02KK
103	92	B 238	NI	Von: Landesgrenze NRW Nach: L 435 Zählstelle: 3820 0445 BVWP: Ortsumgehung	7.900	1.003 (12,7%)	WB 02KK
104	93	B 184	ST	Von: B 246 Königsborn Nach: B 1 Heyrothsberge Zählstelle: 3836 5054 BVWP: Ortsumgehung	14.100	1.001 (7,1%)	WB 02KK
105	94	B 84	TH	Von: B 62 Vacha Nach: B 62 Dorndorf Zählstelle: 5126 6205 BVWP: Ortsumgehung	9.700	999 (10,3%)	WB 02KK
106	95	B 96	BB	Von: Zossen, B 246n Trebbin Nach: AS Rangsdorf, A 10 Zählstelle: 3746 2050 BVWP: Ortsumgehung	14.200	994 (7,0%)	WB 02KK
107	95	B 55	NW	Von: B 55 Nach: L 715 Zählstelle: 4814 2302 BVWP: Ortsumgehung	14.000	994 (7,1%)	WB 02KK
108	96	B 54	HE	Von: Emd. L 3046 Dorchheim Nach: OA Langendernbach Zählstelle: 5414 0101 BVWP: Ortsumgehung	10.200	989 (9,7%)	WB 02KK
109	97	B 10	BW	Von: Geislingen Nach: Luizhausen Zählstelle: 7425 1100 BVWP: Ortsumgehung	12.200	988 (8,1%)	WB 02KK
110	98	B 70	NW	Von: K 15 Nach: K 24 Zählstelle: 4007 2401 BVWP: Ortsumgehung	10.500	987 (9,4%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
111	99	B 290	BW	Von: Abz. K 2847 von B 290 Unterbalb Nach: Beginn K 2801 an B 290 bei Marbach Zählstelle: 6424 1101 BVWP: Ortsumgehung	13.500	986 (7,3%)	WB 02KK
112	99	B 8	BY	Von: Osterhofen Nach: Vilshofen L2119 Zählstelle: 7344 9110 BVWP: Ortsumgehung	7.200	986 (13,7%)	WB 02KK
113	100	B 8	RP	Von: K 23 Nach: L 277 Zählstelle: 5211 0004 BVWP: Ortsumgehung	10.700	984 (9,2%)	WB 02KK





### Top 100 Schwerverkehrsstrecken die von Ortsumgehungen betroffen sind.

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
1	1	B 61	NW	Von: Übergang der A 30 auf die B 61 Nach: KP B 61 / L 772 Zählstelle: 3718 2266 BVWP: Ortsumgehung	35.400	6.089 (17,2%)	VB 04KB als A 30
2	2	B 61	NW	Von: KP B 61 / B 61 Nach: KP B 61 / L 546 Zählstelle: 3718 2269 BVWP: Ortsumgehung	32.200	6.086 (18,9%)	VB 04KB als A 30
3	3	B 203	SH	Von: L 148 Wrohm L 128 Nach: OD Hamdorf (RD) Zählstelle: 1722 1183 BVWP: Ortsumgehung Seltsam hohes Schwerverkehrsaufkommen, das irgendwie gar nicht stimmen kann, besonders mit der Angabe "68,0%". Wurde im Zweifelsfall belassen.	5.600	3.808 (68,0%)	WB 02KK
4	4	B 256	RP	Von: L 117 Plaidt Nach: K 62 Zählstelle: 5610 0345 BVWP: Ortsumgehung Die B 256 führt kurz durch den Nordosten von Plaidt und betrifft hauptsächlich Industriegebiet. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird von den Behörden die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	21.000	3.696 (17,6%)	WB 04KK
5	5	B 256	RP	Von: K 62 Nach: L 117 Plaidt Zählstelle: 5510 0035 BVWP: Ortsumgehung Die B 256 führt kurz durch den Nordosten von Plaidt und betrifft hauptsächlich Industriegebiet. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird von den Behörden die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet.	18.700	3.403 (18,2%)	WB 04KK
6	6	B 10	BY	Von: Neu Ulm Otto-Hahn-Str. Nach: St 2021 Zählstelle: 7626 9115 BVWP: Ortsumgehung Die Stadt Neu-Ulm hat den Bau abgelehnt. Statt dessen wird die innerörtliche B 10 (Europastraße) ausgebaut.	30.600	3.305 (10,8%)	WB 04KB
7	7	B 35	BW	Von: AS Bruchsal A5/B35 Nach: B35/L556 Bruchsal (Erdbeerhof) Zählstelle: 6817 1121 BVWP: Ortsumgehung	31.200	3.276 (10,5%)	WB* 02KK
8	8	B 239	NW	Von: Niederlassungsgrenze Nach: B 61 b. Herford Zählstelle: 3918 2357 BVWP: Ortsumgehung	21.000	3.171 (15,1%)	VB 02KK
9	9	B 35	BW	Von: B35/K3529 Karlsdorf Nach: B35/Ochsenstall Bruchsal Zählstelle: 6817 1120 BVWP: Ortsumgehung	22.000	3.168 (14,4%)	WB* 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
10	10	B 10	BY	Von: St 2021 Nach: Neu Ulm Zählstelle: 7626 9117 BVWP: Ortsumgehung Die Stadt Neu-Ulm hat den Bau abgelehnt. Statt dessen wird die innerörtliche B 10 (Europastraße) ausgebaut.	21.700	2.930 (13,5%)	WB 04KB
11	11	B 4	NI	Von: Uelzen (W), (AS B 71) Nach: Uelzen (W), (AS B 191) Zählstelle: 3029 4233 BVWP: Ortsumgehung	14.100	2.919 (20,7%)	VB 02KK
12	12	B 170	SN	Von: B 170/B 171 b. Naundorf Nach: B 170/S 190 Dippoldiswalde Zählstelle: 5148 4294 BVWP: Ortsumgehung	12.300	2.915 (23,7%)	WB 02KK
13	13	B 27	HE	Von: Abzweig B 80 (Witzenhausen) Nach: Abzweig B 80 (Landesgrenze Thüringen) Zählstelle: 4625 0500 BVWP: Ortsumgehung	12.200	2.843 (23,3%)	VB 02KK
14	14	B 4	NI	Von: Uelzen (W), (AS B 191) Nach: Uelzen (NW), (AS L 250) Zählstelle: 3029 4232 BVWP: Ortsumgehung	13.600	2.842 (20,9%)	VB 02KK
15	15	B 169	SN	Von: A 14 AS Döbeln-Nord (34) Nach: B 169/S 35 Zählstelle: 4844 1101 BVWP: Ortsumgehung	11.100	2.753 (24,8%)	WB* 04KK
16	16	B 10	BW	Von: B 10/K1648 bei Enzweihingen Nach: B10/L1138 bei Hardthof Zählstelle: 7019 1100 BVWP: Ortsumgehung	23.200	2.738 (11,8%)	VB 02KK
17	17	B 170	SN	Von: B 170/K 9026 Nach: B 170/B 171 b. Naundorf Zählstelle: 5148 1101 BVWP: Ortsumgehung	7.100	2.705 (38,1%)	WB 02KK
18	18	B 27	BW	Von: B 27/B463 Balingen/Süd Nach: B 27/B463 Bisingen Zählstelle: 7619 1100 BVWP: Ortsumgehung	33.300	2.697 (8,1%)	WB* 02KK
19	19	B 170	SN	Von: B 170/S 178 Altenberg Nach: B 170/K 9026 Zählstelle: 5248 1102 BVWP: Ortsumgehung	7.100	2.648 (37,3%)	WB 02KK
20	20	B 31	BW	Von: B31 Tunnel Ganterknoten Freiburg Nach: B31/L126/L127 AS Kirchzarten Zählstelle: 8013 1100 BVWP: Ortsumgehung	33.700	2.629 (7,8%)	VB 02KK
21	21	B 4	NI	Von: Uelzen (NO), (AS L 250) Nach: Uelzen (N), Emd. Nordallee Zählstelle: 3029 4231 BVWP: Ortsumgehung	14.700	2.617 (17,8%)	VB 02KK
22	22	B 4	NI	Von: Uelzen (N), (Nordallee) Nach: Kirchweyhe (K 40) Zählstelle: 3029 0423 BVWP: Ortsumgehung	14.900	2.578 (17,3%)	VB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
23	23	B 213	NI	Von: K 161 Nach: L 837 Zählstelle: 3212 0446 BVWP: Ortsumgehung	8.200	2.558 (31,2%)	VB 02KK
24	24	B 1	NW	Von: B55 Nach: OD Erwitte Zählstelle: 4315 2427 BVWP: Ortsumgehung	15.400	2.556 (16,6%)	WB 02KK
25	25	B 73	NI	Von: Neu Wulmstorf (L 235) Nach: Neu Wulmstorf (O), (Landesgrenze Hamburg) Zählstelle: 2524 0443 BVWP: Ortsumgehung Neu Wulmstorf ist ein Vorort von Hamburg.	30.300	2.545 (8,4%)	VB 04KB als A 26
26	26	B 4	NI	Von: Kirchweyhe (K 40) Nach: Barum (K 11) Zählstelle: 2929 4222 BVWP: Ortsumgehung	13.100	2.541 (19,4%)	VB 02KK
27	27	B 55	NW	Von: L536 Lippstadt Nach: L636 Zählstelle: 4316 2440 BVWP: Ortsumgehung	27.500	2.530 (9,2%)	VB 02KK
28	28	B 27	BW	Von: B27/B28 Tübingen Nach: B27/L1208 Tübingen Zählstelle: 7420 1118 BVWP: Ortsumgehung	42.700	2.477 (5,8%)	VB 04KB
29	29	B 6	NI	Von: AS Bremen/Brinkum (A 1) Nach: B 51/B 6 Zählstelle: 2918 0409 BVWP: Ortsumgehung	25.200	2.394 (9,5%)	WB* 02KB
30	30	B 53	RP	Von: K 13 Nach: B 52 b. Pfalzel Zählstelle: 6206 0049 BVWP: Ortsumgehung	14.400	2.390 (16,6%)	VB 02KK
31	31	B 71	ST	Von: AN Dahlenwarsleben (Übergang der A 14 auf die B 71) Nach: L 44 Zählstelle: 3735 5033 BVWP: Ortsumgehung	13.000	2.340 (18,0%)	VB 02KK
32	32	B 35	BW	Von: B35/L556 Bruchsal Bretten Nach: B35/L556 Bruchsal Germersheim Zählstelle: 6817 1122 BVWP: Ortsumgehung	16.300	2.331 (14,3%)	WB* 02KK
33	33	B 35	BW	Von: B35/K3502 Helmsheim Nach: B35/B293 Bretten Zählstelle: 6918 1100 BVWP: Ortsumgehung	13.700	2.329 (17,0%)	WB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
34	34	B 73	NI	Von: Ovelgönne (Kreisgrenze) Nach: Neu Wulmstorf (L 235) Zählstelle: 2524 4431 BVWP: Ortsumgehung Neu Wulmstorf ist ein Vorort von Hamburg.	21.700	2.322 (10,7%)	VB 04KB als A 26
35	35	B 17	BY	Von: Emd. LL 22 O, Kaufering Nach: AS B17 Klosterlechfel Zählstelle: 7831 9155 BVWP: Ortsumgehung	22.800	2.280 (10,0%)	VB 04KB
36	36	B 33	BW	Von: B33/B294 Haslach Nach: B33 OD Hausach Zählstelle: 7714 1102 BVWP: Ortsumgehung	19.800	2.257 (11,4%)	VB 02KK
37	37	B 71	ST	Von: L 44 Nach: B 245 Haldensleben Zählstelle: 3734 3856 BVWP: Ortsumgehung	15.100	2.220 (14,7%)	VB 02KK
38	38	B 31	BW	Von: B31/L128 Kirchzarten-Burg Nach: B500/B31/K4961 Hinterzarten Zählstelle: 8014 1100 BVWP: Ortsumgehung	17.200	2.202 (12,8%)	WB 04KK
39	39	B 169	SN	Von: B 6/B 169 Seehausen Nach: B 169/K 8561 Zählstelle: 4745 1102 BVWP: Ortsumgehung	13.400	2.198 (16,4%)	VB 04KK
40	40	B 73	NI	Von: L 127 Nach: K 40 Zählstelle: 2524 0909 BVWP: Ortsumgehung Zwischen Stade und Neu Wulmstorf	18.700	2.188 (11,7%)	VB 04KB als A 26
41	41	B 83	NI	Von: B 83 / B 238 Steinbergen Nach: B 83 Buchholz Zählstelle: 3720 0431 BVWP: Ortsumgehung	16.400	2.181 (13,3%)	WB 02KK
42	42	B 9	RP	Von: L 523 Nach: K 7 Zählstelle: 6316 0392 BVWP: Ortsumgehung	12.300	2.177 (17,7%)	WB 02KK
43	43	B 213	NI	Von: L 67 Nach: B 402 Haselünne Zählstelle: 3310 0434 BVWP: Ortsumgehung	7.900	2.157 (27,3%)	WB 02KK
44	44	B 73	NI	Von: L 123 Nach: L 130 Zählstelle: 2423 0911 BVWP: Ortsumgehung Zwischen Stade und Neu Wulmstorf	17.700	2.106 (11,9%)	VB 04KB als A 26

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
45	45	B 31	BW	Von: K5739 OD Döggingen Nach: B27/31 Hüfingen-Wasserturm Zählstelle: 8116 1100 BVWP: Ortsumgehung	15.200	2.067 (13,6%)	VB 04KK (OU-Dög)  WB 24KK (Dög-Hüf)
46	46	B 25	BY	Von: S Nördlingen Nach: OD Möttingen Emd. St2221 Zählstelle: 7129 9150 BVWP: Ortsumgehung	11.100	2.065 (18,6%)	VB 02KK
47	47	B 17	BY	Von: AS BAB A96, Landsberg-N Nach: Emd. LL 22 O, Kaufering Zählstelle: 7931 9154 BVWP: Ortsumgehung	28.600	2.059 (7,2%)	VB 02KK
48	48	B 4	NI	Von: Uelzen (SO), (AS L 270) Nach: Uelzen (W), (AS B 71) Zählstelle: 3029 4234 BVWP: Ortsumgehung	11.400	2.041 (17,9%)	VB 02KK
49	49	B 29	BW	Von: B29/K3325 Anschluß Affalterried Nach: B29/L1029 Oberalfingen Zählstelle: 7126 1118 BVWP: Ortsumgehung	15.700	2.025 (12,9%)	VB 02KK
50	50	B 243	NI	Von: Osterhagen Nach: Landesgrenze TH/NI Zählstelle: 4429 0448 BVWP: Ortsumgehung	11.700	2.012 (17,2%)	VB 04KK  VB 02KK (BSa-Th)
51	51	B 47	HE	Von: L 3261 Nach: L 3110 Rosengarten Zählstelle: 6316 0315 BVWP: Ortsumgehung OU Rosengarten, östlich von Worms	19.300	2.007 (10,4%)	VB 04KK
52	51	B 104	MV	Von: Knoten DM3 Nach: OE Stavenhagen Zählstelle: 2243 0087 BVWP: Ortsumgehung	10.400	2.007 (19,3%)	WB 02KK
53	52	B 25	BY	Von: OD Möttingen Emd. St2221 Nach: S Hoppingen Emd. St2221 Zählstelle: 7129 9149 BVWP: Ortsumgehung	9.600	2.006 (20,9%)	WB 02KK
54	53	B 209	NI	Von: Lüneburg (N), (AS B 4) Nach: Adendorf (Lüner Rennbahn) Zählstelle: 2728 2093 BVWP: Ortsumgehung Die B 209 führt zum größten Teil an Adendorf vorbei. Nur ein kleiner Teil wird noch durchfahren. Der größte Teil des Verkehrs geht von Adendorf selbst aus und führt nach Lüneburg. Bereits kurz nach Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge. Die Einstufung im Weiteren Bedarf <u>ohne</u> Planungsrecht wird mit dem Geldmangel im Bundesfernstraßenbau begründet.	27.800	1.974 (7,1%)	WB 02KK
55	54	B 55	NW	Von: OD Erwitte Nach: L536 Lippstadt Zählstelle: 4316 2400 BVWP: Ortsumgehung	16.100	1.964 (12,2%)	VB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
56	55	B 73	NI	Von: K 26 nach Jork Nach: L 127 Zählstelle: 2523 0429 BVWP: Ortsumgehung Zwischen Stade und Neu Wulmstorf	16.600	1.959 (11,8%)	VB 04KB als A 26
57	56	B 33	BW	Von: B33 OD Hausach Nach: B33/B294 Hausach Zählstelle: 7715 1102 BVWP: Ortsumgehung	13.700	1.945 (14,2%)	VB 02KK
58	57	B 64	NW	Von: K13 Kreis Gütersloh Nach: K52 Kreis Gütersloh Zählstelle: 4115 2255 BVWP: Ortsumgehung	12.200	1.940 (15,9%)	WB* 02KK
59	58	B 243	NI	Von: Osterode Nach: Ortsmitte Herzberg Zählstelle: 4327 0446 BVWP: Ortsumgehung OU Herzberg am Harz.	18.400	1.932 (10,5%)	WB 04KB
60	59	B 63	NW	Von: L 663 Nach: AS Hamm (A 2) Zählstelle: 4313 2205 BVWP: Ortsumgehung	18.500	1.924 (10,4%)	VB 02KK
61	60	B 238	NI	Von: B 83 / L 438 Rinteln Nach: B 83 Steinbergen Zählstelle: 3720 0446 BVWP: Ortsumgehung	17.800	1.922 (10,8%)	WB 02KK
62	61	B 29	BW	Von: B29 Auf-und Abfahrt Lorch Ost Nach: B29 Auf-und Abfahrt Schwäbisch Gmünd Zählstelle: 7224 1105 BVWP: Ortsumgehung	24.600	1.919 (7,8%)	VB 02KK
63	62	B 256	RP	Von: A 61 AS Krufft (35) Nach: L 119 Zählstelle: 5610 0110 BVWP: Ortsumgehung	12.300	1.894 (15,4%)	VB 02KK
64	63	B 312	BW	Von: B 312/L 382 Reutlingen Nach: B 312/L 380 Abzweig Eningen Zählstelle: 7521 1111 BVWP: Ortsumgehung Reutlingen Scheibengipfeltunnel	35.500	1.882 (5,3%)	VB 02KK
65	64	B 42	RP	Von: K 10 Nach: Bad Hönningen (Salzhalle) Zählstelle: 5409 0022 BVWP: Ortsumgehung	14.200	1.874 (13,2%)	WB 02KK
66	65	B 486	HE	Von: Mörfelden Nach: AS Langen/Mörfelden (A 5) Zählstelle: 6017 0194 BVWP: Ortsumgehung	21.400	1.840 (8,6%)	VB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
67	66	B 55	NW	Von: K47 Nach: L875 Zählstelle: 4316 2450 BVWP: Ortsumgehung	14.600	1.825 (12,5%)	VB 02KK
68	67	B 33	BW	Von: B3/B33 Offenburg, Flugplatz Nach: B33/L99 Strohbach Zählstelle: 7513 1103 BVWP: Ortsumgehung	19.400	1.824 (9,4%)	VB 02KK (bis. Elg.)  WB 24KB (bis Stei.)
69	67	B 27	BW	Von: B 27/L 435 Schömberg/Süd Nach: B 27/L442 Anschl. Rosswangen Zählstelle: 7718 1102 BVWP: Ortsumgehung	16.000	1.824 (11,4%)	WB* 02KK
70	68	B 249	HE	Von: Abzweig L 3244 Nach: Gebendorfer Hüttchen Zählstelle: 4826 0601 BVWP: Ortsumgehung	10.400	1.810 (17,4%)	VB 04KK
71	69	B 29	BW	Von: B29/L1157 Verteiler Iggingen Nach: B29/L1158 Mögglingen Ri. Heuchlingen Zählstelle: 7125 1102 BVWP: Ortsumgehung	17.000	1.802 (10,6%)	VB 04KB
72	70	B 73	NI	Von: L 125 Nach: L 123 Zählstelle: 2423 0428 BVWP: Ortsumgehung Zwischen Stade und Neu Wulmstorf	18.100	1.792 (9,9%)	VB 04KB als A 26
73	70	B 29	BW	Von: B29/L1158 Mögglingen Ri. Heuchlingen Nach: B29/L1165 Essingen Bahnhof Zählstelle: 7126 1101 BVWP: Ortsumgehung	16.000	1.792 (11,2%)	VB 04KB
74	71	B 322	NI	Von: A 1 Delmenhorst-Ost (58) Nach: B 439 b. Groß Mackenstedt Zählstelle: 2918 0471 BVWP: Ortsumgehung	12.800	1.779 (13,9%)	VB 02KK
75	72	B 1	BB	Von: Tasdorf, L 303 Nach: AS Berlin-Hellersdorf, A 10 Zählstelle: 3548 3632 BVWP: Ortsumgehung	20.200	1.778 (8,8%)	VB 02KK
76	73	B 169	SN	Von: B 169/S 35 Nach: B 169/S 30 Zählstelle: 4744 1103 BVWP: Ortsumgehung	8.700	1.775 (20,4%)	WB* 04KK
77	74	B 10	BW	Von: B10 Karlsruhe-Durlach Nach: B3/B10 Karlsruhe-Durlach Zählstelle: 6916 1101 BVWP: Ortsumgehung	33.300	1.765 (5,3%)	VB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
78	75	B 4	NI	Von: L321, Meine Nach: L320 Ribbelsbüttel Zählstelle: 3529 0416 BVWP: Ortsumgehung	20.200	1.757 (8,7%)	VB 04KK
79	76	B 4	NI	Von: Holdenstedt (AS K 17) Nach: Uelzen (S), (AS L 270) Zählstelle: 3029 4235 BVWP: Ortsumgehung	8.600	1.746 (20,3%)	VB 02KK
80	77	B 16	BY	Von: Lauingen OE Nach: Dillingen OA Zählstelle: 7428 9128 BVWP: Ortsumgehung	20.500	1.743 (8,5%)	VB 02KK
81	78	B 63	NW	Von: L 663 Nach: AS Hamm (A 2) Zählstelle: 4313 2200 BVWP: Ortsumgehung	17.000	1.734 (10,2%)	VB 02KK
82	78	B 169	SN	Von: B 169/S 30 Nach: B 169/S 86 Zählstelle: 4745 1105 BVWP: Ortsumgehung	8.800	1.734 (19,7%)	VB 04KK
83	79	B 238	NI	Von: L 435 Nach: L 438 Rinteln Zählstelle: 3820 0444 BVWP: Ortsumgehung	17.500	1.733 (9,9%)	WB 02KK
84	80	B 31	BW	Von: B31/B33 Stetten (Sabaknoten) Nach: B31/K7745 Immenstaad Zählstelle: 8321 1101 BVWP: Ortsumgehung	18.400	1.730 (9,4%)	VB 04KB
85	81	B 21	BY	Von: Bad Reichenhall-Nord Nach: Weisbach Zählstelle: 8243 9123 BVWP: Ortsumgehung	33.200	1.726 (5,2%)	WB 02KK
86	82	B 47	HE	Von: L 3110 Rosengarten Nach: Anschluß B 44 Zählstelle: 6316 0314 BVWP: Ortsumgehung OU Rosengarten, östlich von Worms	16.100	1.723 (10,7%)	VB 04KK
87	83	B 80	TH	Von: L 1015 Nach: L 2048 Zählstelle: 4528 4445 BVWP: Ortsumgehung	7.500	1.710 (22,8%)	VB 04KB als A 38
88	84	B 73	NI	Von: L 130 Nach: K 26 nach Harsefeld Zählstelle: 2423 0432 BVWP: Ortsumgehung Zwischen Stade und Neu Wulmstorf	16.900	1.707 (10,1%)	VB 04KB als A 26

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
89	85	B 2	SN	Von: B 2/B 184 b. Seehausen Nach: B 2/S 4 Zählstelle: 4540 1101 BVWP: Ortsumgehung	14.100	1.706 (12,1%)	VB 02KK
90	85	B 64	NW	Von: K 22 Nach: Bauamtsgrenze Zählstelle: 4014 2305 BVWP: Ortsumgehung	10.400	1.706 (16,4%)	WB* 02KK
91	86	B 62	NW	Von: B62/B62n Siegen Hüttentalstraße Nach: AS Siegen (A 45) Zählstelle: 5113 2151 BVWP: Ortsumgehung	26.500	1.696 (6,4%)	VB 02KK
92	86	B 252	HE	Von: Göttingen Nach: OA Wetter Zählstelle: 5118 0429 BVWP: Ortsumgehung	13.900	1.696 (12,2%)	VB 02KK
93	87	B 3	NI	Von: Adelheidsdorf Nach: Celle (Westercele) Zählstelle: 3426 3324 BVWP: Ortsumgehung	22.700	1.680 (7,4%)	VB 02KK
94	88	B 303	BY	Von: AS ST 2177 (BAD ALEXANDERSBAD) Nach: AS ST 2177 (MARKTREDWITZ) Zählstelle: 5938 9148 BVWP: Ortsumgehung	15.400	1.679 (10,9%)	WB 04KB
95	88	B 300	BY	Von: Schrobenhausen Nach: St 2043 Zählstelle: 7433 9101 BVWP: Ortsumgehung	11.500	1.679 (14,6%)	VB 02KK
96	89	B 252	HE	Von: Herzhausen Nach: Dorffitter Zählstelle: 4719 0210 BVWP: Ortsumgehung	8.800	1.672 (19,0%)	VB 02KK
97	90	B 42	RP	Von: L 258 Nach: B 256 Neuwied Zählstelle: 5510 0990 BVWP: Teilortsumgehung	23.500	1.669 (7,1%)	WB 04KK
98	91	B 314	BW	Von: B314/L158/K6506 Untereggingen Nach: B315/K6597 Grimmelshofen Zählstelle: 8216 1103 BVWP: Ortsumgehung	8.700	1.653 (19,0%)	VB 02KK
99	92	B 25	BY	Von: Wallerstein Emd. St 1060 W Nach: Nördlingen Emd. B 29 Zählstelle: 7128 9155 BVWP: Ortsumgehung	8.500	1.649 (19,4%)	VB 02KK

Nr	Rang	Straße	BL	Infos	DTV	SV (SV%)	BVWP
100	93	B 299	BY	Von: K B85 (Ursensollen) W Nach: AMBERG (Neumühle) Zählstelle: 6537 9110 BVWP: Ortsumgehung	8.000	1.648 (20,6%)	WB 02KK
101	94	B 297	BW	Von: B 297/B 312 Neckartailfingen Nach: B 297/K 1230 Neckarhausen Zählstelle: 7321 1102 BVWP: Ortsumgehung	17.100	1.642 (9,6%)	WB 02KK
102	94	B 239	NW	Von: L 804 Nach: AS Herford/Bad Salzufen (A 2) Zählstelle: 3918 2292 BVWP: Ortsumgehung	16.100	1.642 (10,2%)	VB 02KK
103	95	B 252	HE	Von: OE Wetter Nach: Simtshausen Zählstelle: 5018 0406 BVWP: Ortsumgehung	12.900	1.638 (12,7%)	VB 02KK
104	96	B 2	BY	Von: Dietfurt Nach: Schambach Zählstelle: 7031 9100 BVWP: Ortsumgehung	10.700	1.637 (15,3%)	WB 02KK
105	97	B 2	BY	Von: Dettenheim Nach: Weissenburg/Sued Zählstelle: 6931 9101 BVWP: Ortsumgehung	14.600	1.635 (11,2%)	VB 02KK
106	98	B 29	BW	Von: B29 Auf-und Abfahrt Schwäbisch Gmünd Nach: B29/L1075 Schwäbisch Gmünd Zählstelle: 7224 1106 BVWP: Ortsumgehung	16.000	1.632 (10,2%)	VB 02KK
107	99	B 65	NI	Von: Bad Nenndorf Nach: Hannover Zählstelle: 3624 0421 BVWP: Ortsumgehung	22.800	1.619 (7,1%)	WB 02KK
108	100	B 20	BY	Von: OD-Burghausen Nach: Burghausen-Nord Zählstelle: 7842 9171 BVWP: Ortsumgehung	22.100	1.613 (7,3%)	WB 02KK



