

# Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte

Stand 2003 - 2005 - 2007

Lektorierte Ausgabe



---

#### **4. Ausgabe - Lektorierte Ausgabe**

Sonntag, 27. November 2016

#### **Kontakt**

Wenn Sie Fragen oder Anregungen haben, wenden Sie sich bitte an [info@b30-oberschwaben.de](mailto:info@b30-oberschwaben.de)

#### **Umschlag**

Oberes Foto: B 30 Ortseingang Ravensburg aus Richtung Friedrichshafen. Unteres Foto: B 30 Ortsdurchfahrt Gaisbeuren in Fahrtrichtung Ravensburg auf Höhe der Einmündung der L 285, kurz vor dem südlichen Ortsausgang.

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>6</b>
<b>Einige Worte des Autors</b> .....	<b>8</b>
Der Bundesverkehrswegelan 2003 ist ungerecht .....	8
Regierung Gerhard Schröder hat viele Umgehungen um 20 bis 30 Jahre verzögert .....	8
Der Bau einer Umgehung hängt auch vom Bundesland ab .....	8
Resignation und seltsame Ansichten vor Ort machen Umgehungen für Orte mit sehr hohen Verkehrsaufkommen oft noch schwieriger.....	10
<b>Grundwissen: Kurze Vorbemerkungen</b> .....	<b>12</b>
Über diese Broschüre .....	12
Zum Bundesfernstraßenbau .....	12
Zu den Verkehrszahlen .....	12
Die wichtigsten Abkürzungen.....	13
Quellen .....	13
<b>Grundwissen: Definitionen der Verkehrsstärken</b> .....	<b>16</b>
Niedriges Aufkommen .....	16
Aufkommen in mittlerer Höhe .....	16
Hohes Aufkommen.....	16
Sehr hohes Aufkommen .....	16
"Normales" Aufkommen.....	16
<b>Allgemeines zu den Ortsumgehungsprojekten</b> .....	<b>18</b>
Verkehrsaufkommen der Bundesländer .....	18
Anzahl der Projekte der Bundesländer.....	20
Verkehrsaufkommen der Orte, die kurzfristig eine Umgehung erhalten .....	21
Verkehrsaufkommen der Orte, die langfristig eine Umgehung erhalten .....	22
<b>Was in Deutschland alles gebaut wird oder geplant ist</b> .....	<b>24</b>
Umgehungen mit zweifelhaftem Nutzen.....	24
Grenzüberschreitende Umgehungen, bei denen das Nachbarland keinen Bedarf erkennen kann.....	34
Umgehungen mit negativem Nutzen .....	35
Umgehungen, die eigentlich gar keine sind.....	36
Umgehung für Privatstraße des Bundes in Truppenübungsplatz .....	38
Auch wenn der Verkehr jedes Jahr abnimmt, muss die Autobahn gebaut werden .....	39
Erst die Ortsdurchfahrt ausbauen, dann die Umgehung .....	40
Ach so stark befahrene Ortsdurchfahrten.....	41
Verkehrsplanung der Extraklasse .....	42
Wenn auch mal das Land bezahlt.....	43
<b>Was in Deutschland nicht gebaut wird</b> .....	<b>45</b>
Umgehung fast fertig, aber doch nur im Weiteren Bedarf .....	45
Nach 50 Jahren immer noch keine Linie bestimmt und im Weiteren Bedarf.....	46
Wenn tatsächliche Verkehrsaufkommen auf niedrigere Werte herabgesetzt werden .....	48
<b>Ortsumgehungen mit hohem Nutzen und Verkehrsaufkommen auf Autobahnniveau in den Orten und dennoch wird kein Handlungsbedarf gesehen</b> .....	<b>49</b>
<b>Ortsumgehungen ohne Nutzen und sehr geringen Verkehrsaufkommen in den Orten, bei denen ein sehr hoher Handlungsbedarf gesehen wird</b> .....	<b>51</b>
<b>Ortsumgehungsprojekte in Deutschland</b> .....	<b>55</b>
Aufteilung der Projekte nach Verkehrsaufkommen.....	55
<b>Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen</b> .....	<b>56</b>
Rangliste der Projekte im Vordringlichen Bedarf .....	157
Rangliste der Projekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht.....	215
Rangliste der Projekte im Weiteren Bedarf.....	223

Top 10 der deutschen Härtefälle.....	261
Die deutschen Flop 10.....	265
<b>Baden-Württemberg.....</b>	<b>267</b>
Aufteilung der Projekte in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen.....	267
Rangliste der Projekte in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen.....	268
Top 10 der baden-württembergischen Härtefälle.....	282
Die baden-württembergischen Flop 10.....	285
<b>Bayern .....</b>	<b>287</b>
Aufteilung der Projekte in Bayern nach Verkehrsaufkommen.....	287
Rangliste der Projekte in Bayern nach Verkehrsaufkommen.....	288
Top 10 der bayrischen Härtefälle.....	302
Die bayrischen Flop 10.....	303
<b>Berlin .....</b>	<b>305</b>
Aufteilung der Projekte in Berlin nach Verkehrsaufkommen.....	305
Rangliste der Projekte in Berlin nach Verkehrsaufkommen.....	306
Top 10 der Berliner Härtefälle.....	307
Die Berliner Flop 10.....	308
<b>Brandenburg .....</b>	<b>309</b>
Aufteilung der Projekte in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen.....	309
Rangliste der Projekte in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen.....	310
Top 10 der brandenburgischen Härtefälle.....	322
Die brandenburgischen Flop 10.....	323
<b>Bremen .....</b>	<b>325</b>
Aufteilung der Projekte in Bremen nach Verkehrsaufkommen.....	325
Rangliste der Projekte in Bremen nach Verkehrsaufkommen.....	326
Top 10 der bremer Härtefälle.....	327
Die bremer Flop 10.....	328
<b>Hamburg.....</b>	<b>329</b>
Aufteilung der Projekte in Hamburg nach Verkehrsaufkommen.....	329
Rangliste der Projekte in Hamburg nach Verkehrsaufkommen.....	330
Top 10 der hamburgener Härtefälle.....	331
Die hamburgener Flop 10.....	332
<b>Hessen.....</b>	<b>333</b>
Aufteilung der Projekte in Hessen nach Verkehrsaufkommen.....	333
Rangliste der Projekte in Hessen nach Verkehrsaufkommen.....	334
Top 10 der hessischen Härtefälle.....	342
Die hessischen Flop 10.....	343
<b>Mecklenburg-Vorpommern.....</b>	<b>345</b>
Aufteilung der Projekte in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen.....	345
Rangliste der Projekte in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen.....	346
Top 10 der mecklenburg-vorpommerschen Härtefälle.....	350
Die mecklenburg-vorpommerschen Flop 10.....	351
<b>Niedersachsen .....</b>	<b>353</b>
Aufteilung der Projekte in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen.....	353
Rangliste der Projekte in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen.....	354
Top 10 der niedersächsischen Härtefälle.....	365
Die niedersächsischen Flop 10.....	366
<b>Nordrhein-Westfalen.....</b>	<b>367</b>
Aufteilung der Projekte in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen.....	367
Rangliste der Projekte in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen.....	368
Top 10 der nordrhein-westfälischen Härtefälle.....	379
Die nordrhein-westfälischen Flop 10.....	380

<b>Rheinland-Pfalz</b> .....	<b>381</b>
Aufteilung der Projekte in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen.....	381
Rangliste der Projekte in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen.....	382
Top 10 der rheinland-pfälzischen Härtefälle.....	390
Die rheinland-pfälzischen Flop 10.....	391
<b>Saarland</b> .....	<b>393</b>
Aufteilung der Projekte im Saarland nach Verkehrsaufkommen.....	393
Rangliste der Projekte im Saarland nach Verkehrsaufkommen.....	394
Top 10 der saarländischen Härtefälle.....	395
Die saarländischen Flop 10.....	396
<b>Sachsen</b> .....	<b>397</b>
Aufteilung der Projekte in Sachsen nach Verkehrsaufkommen.....	397
Rangliste der Projekte in Sachsen nach Verkehrsaufkommen.....	398
Top 10 der sächsischen Härtefälle.....	405
Die sächsischen Flop 10.....	406
<b>Sachsen-Anhalt</b> .....	<b>407</b>
Aufteilung der Projekte in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen.....	407
Rangliste der Projekte in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen.....	408
Top 10 der sachsen-anhaltischen Härtefälle.....	413
Die sachsen-anhaltischen Flop 10.....	414
<b>Schleswig-Holstein</b> .....	<b>415</b>
Aufteilung der Projekte in Schleswig-Holstein nach Verkehrsaufkommen.....	415
Rangliste der Projekte in Schleswig-Holstein nach Verkehrsaufkommen.....	416
Top 10 der schleswig-holsteinischen Härtefälle.....	419
Die schleswig-holsteinischen Flop 10.....	420
<b>Thüringen</b> .....	<b>421</b>
Aufteilung der Projekte in Thüringen nach Verkehrsaufkommen.....	421
Rangliste der Projekte in Thüringen nach Verkehrsaufkommen.....	422
Top 10 der thüringischen Härtefälle.....	430
Die thüringischen Flop 10.....	431
<b>Was wäre wenn</b> .....	<b>433</b>
...die B 4 OD Meine in einem anderen Bundesland wäre?.....	433
...die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in einen anderen Bundesland wären?.....	438
...die B 188 OD Vorsfelde in einem anderen Bundesland wäre?.....	442
...die B 253 OD Frohnhausen in einem anderen Bundesland wäre?.....	445
...die B 312 OD Lichtenstein in einem anderen Bundesland wäre?.....	449
<b>Anhang</b> .....	<b>454</b>
Abkürzungen.....	454
Allgemeine Abkürzungen.....	454
Abkürzungen der Bundesländer.....	454
Abkürzungen im Bezug auf die Verkehrszahlen.....	454
Abkürzungen im Bezug auf die Bundesfernstraßenplanung.....	454
Definitionen.....	456
Top 10.....	456
Flop 10.....	456
Methodik.....	457
Methodik der großen Straßenverkehrszahlungen.....	457
Methodik im Zuge der Erstellung dieser Broschüre.....	457

## **Vorwort**

Die Bundesverkehrswegeplanung richtet sich nach dem Bedarf, überall wo es notwendig ist werden Ortsumgehungen gebaut, im Bundesstraßennetz gibt es kaum Engpässe, wenige Ortsdurchfahrten mit sehr hohen Verkehrsaufkommen erhalten bevorzugt eine Umgehung, Verkehrsaufkommen von 9.000 Fahrzeugen in Ortsdurchfahrten sind enorm, wichtige Ortsumgehungen werden nicht auf die lange Bank geschoben, in den neuen Bundesländern ist die Situation am schlimmsten, die reichsten Bundesländer brauchen nicht mehr viel und können vieles selbst bezahlen, die Situation vor Ort ist am allerschlimmsten und in Teilorten nicht der Rede wert. So wird es immer wieder von vielen Seiten gepredigt und fast jeder glaubt es.

Aber stimmt das wirklich? Wird wirklich nur nach Bedarf gebaut? Werden Ortsdurchfahrten mit sehr hohen Verkehrsaufkommen wirklich bevorzugt entlastet? Sind die Orte im Osten wirklich am schlimmsten betroffen? Brauchen Bundesländer wie Baden-Württemberg und Bayern nichts mehr? Und wo ist es nun wirklich am schlimmsten?

Diese Broschüre offenbart erstmals wie es im Ortsumgebungsbau in Deutschland wirklich aussieht, welche Verkehrsaufkommen wo wirklich erreicht werden, wie Projekte mit geringem Nutzen für geringe Verkehrsaufkommen bevorzugt werden, wie Projekte mit hohem Nutzen und sehr hohen Verkehrsaufkommen als nicht so wichtig behandelt werden, wo es wirklich am schlimmsten ist.



## Einige Worte des Autors

Bisher war bekannt, dass sich in Deutschland der Bau von Ortsumgehungen im Zuge der Bundesfernstraßen nicht immer nach dem Bedarf richtet. Was im Rahmen der Recherchen zu dieser Broschüre ans Licht kam, hat dies noch übertroffen. Nachfolgend möchte ich kurz darauf eingehen.

### Der Bundesverkehrswegeplan 2003<sup>1</sup> ist ungerecht

Zunächst ist klarzustellen: Wenn von Bundesverkehrswegeplan 2003 gesprochen wird, ist eigentlich der Bedarfsplan der Bundesfernstraßen von 2004 gemeint. Der Bundesverkehrswegeplan ist zwar ein Planungsinstrument, entfaltet jedoch keine rechtliche Wirkung. Rechtliche Wirkung entfalten die Bundesfernstraßenausbaugesetze, denen der Bedarfsplan der Bundesfernstraßen als Anlage beiliegt. Dieser Bedarfsplan enthält die Projekte des im Vorfeld erarbeiteten Bundesverkehrswegeplans.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 ist ungerecht. Der Bundestagsdrucksache 15/3412<sup>2</sup> ist ab Seite 102 ein Protokoll angehängt, in dem die Bundesregierung Gerhard Schröder (SPD) bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP) alle von der Union vorgeschlagenen Projekte abgelehnt hat. Was noch nachdenklicher stimmt, die Union hat nicht Stellung zu vielen Projekten mit sehr hohen Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten bezogen oder dort einen Handlungsbedarf gesehen. Zum Zuge sind vor allem Orte mit geringem Verkehrsaufkommen gekommen, während Orte mit sehr hohem Verkehrsaufkommen leer ausgegangen sind.

### Regierung Gerhard Schröder hat viele Umgehungen um 20 bis 30 Jahre verzögert

Die enthaltenen Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 sprechen ebenfalls eine klare Sprache. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 gilt noch bis 2015, enthält aber für manche Länder sehr viele nicht bis dahin realisierbare Vorhaben im Vordringlichen Bedarf, vom Weiteren Bedarf ganz zu schweigen. Damit hat die Rot-Grünen Regierung für zahlreiche Orte mit sehr hohen Verkehrsaufkommen, vor allem in den alten Bundesländern, jede Hoffnung auf eine schnelle Lösung für mindestens 20 bis 30 Jahre genommen. Nicht einmal alle Projekte mit der höchsten Stufe (Vordringlicher Bedarf) lassen sich bis 2015 finanzieren und realisieren und werden damit noch viele weitere Jahre, die mit als "weniger wichtig" eingestuft Vorhaben (Weiterer Bedarf) aufschieben, egal wie hoch das Verkehrsaufkommen ist.

### Der Bau einer Umgehung hängt auch vom Bundesland ab

Die Realisierung von Ortsumgehungen hängt davon ab, in welchem Bundesland sich ein Projekt befindet. So hätten viele Projekte mit sehr hohen Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten eine höhere Realisierungschance, wenn sich diese in anderen Bundesländern befänden.

Am verfahrensten ist die Situation in Baden-Württemberg. Bereits mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wurden dort fast alle Autobahnplanungen ersatzlos gestrichen oder durch einige Bundesstraßenplanungen ersetzt. Wir sprechen hierbei von heutigen Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten, die eigentlich durch Autobahnen ersetzt werden sollten. Autobahnen die bereits in Bau waren wurden um 1980 zu Bundesstraßen abgestuft oder umbenannt<sup>3</sup>. In keinem anderen Bundesland wurden so viele geplante Autobahnen gestrichen. Lediglich die Planungen der A 7, A 81 und A 96 haben zum größten Teil überlebt. Die Pläne der A 98 wurden stark gekürzt. Vollständig gestrichen oder teilweise durch Bundesstraßenplanungen ersetzt wurden:

---

<sup>1</sup> Bundesverkehrswegeplan 2003: [http://www.bmvbs.de/dokumente/-\\_302.16211/Publikationen/dokument.htm](http://www.bmvbs.de/dokumente/-_302.16211/Publikationen/dokument.htm)

<sup>2</sup> Bundestagsdrucksache 15/3412: <http://dip.bundestag.de/btd/15/034/1503412.pdf>

<sup>3</sup> **Quellen**

Straßenbaubericht 1975: <http://dip.bundestag.de/btd/07/056/0705677.pdf>

Straßenbaubericht 1976: <http://dip.bundestag.de/btd/08/007/0800713.pdf>

Straßenbaubericht 1977: <http://dip.bundestag.de/btd/08/020/0802017.pdf>

Straßenbaubericht 1978: <http://dip.bundestag.de/btd/08/031/0803116.pdf>

Straßenbaubericht 1979: <http://dip.bundestag.de/btd/08/041/0804129.pdf>



- ✘ A 8 Karlsruhe - Pirmasens  
(Planung eingestellt und teilweise aufgegeben, andere Linienführung, ersetzt durch B 10 bis Landau, später umgestuft zu A 65, von dort ersetzt durch B 10, noch lange nicht fertiggestellt)
- ✘ A 45 Stuttgart - Frankfurt (Main)  
(Planung eingestellt, fast vollständig gestrichen, teilweise ersetzt durch A 81 mit anderer Linienführung, geplanter Nord-Ostring Stuttgart nicht gebaut, stark gekürzt, nur noch teilweise im Weiteren Bedarf enthalten.)
- ✘ A 80 Ulm - Stuttgart - Mannheim  
(Anfang 1970 in Bau, Bau 1980 eingestellt, fertige Autobahnabschnitte zu Bundesstraße B 10 und B 28 abgestuft, ersetzt durch A 8, B 10, B 28 (Ulm - Hittistetten) und B 35, von Ulm - Hittistetten noch heute blau beschildert, heute nur noch Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen vorgesehen)
- ✘ A 81 Engen - Konstanz  
(Andere Führung ab dem AK Hegau, ersetzt durch B 33, neue B 33 noch lange nicht fertiggestellt)
- ✘ A 83 Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen  
(1973 in Bau, Bau 1980 eingestellt, teilweise gestrichen, fertige Autobahnabschnitte zu Bundesstraße 27 abgestuft, ersetzt durch B 27, verbliebene Abschnitte noch lange nicht fertiggestellt)
- ✘ A 84 Stuttgart - Straßburg  
(Planung eingestellt, vollständig gestrichen, ersetzt durch B 28)
- ✘ A 85 Bad Waldsee/Ravensburg - Reutlingen - Stuttgart - Schwäbisch Hall  
(Ab 1976 in Bau, Bau 1980 eingestellt, Planung eingestellt von Stuttgart - Ravensburg und gestrichen, fertige Autobahnabschnitte bei Stuttgart zu Bundesstraße 14 abgestuft, ersetzt durch B 14, B 32, B 312, B 313, heute zum größten Teil nur noch Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen vorgesehen)
- ✘ A 86 Ulm - Freiburg - Landesgrenze Frankreich  
(Ab 1975 in Bau, Bau 1980 eingestellt, fast vollständig gestrichen, fertiger Autobahnabschnitt bei Donaueschingen in A 864 umbenannt, ersetzt durch B 31 und B 311, heute zum größten Teil nur noch Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen vorgesehen)
- ✘ A 87 Stuttgart - Aalen  
(Anfang 1970 in Bau, Bau 1980 eingestellt, fertige Autobahnabschnitte zu Bundesstraße 29 abgestuft, ersetzt durch B 29, noch lange nicht fertiggestellt)
- ✘ A 88 Memmingen - Riedlingen  
(Anfang 1970 einbahnig bei Memmingen in Bau, Bau und Planung 1980 eingestellt, vollständig gestrichen, ersetzt durch B 312, geplant sind heute nur noch Ortsumgehungen, noch lange nicht fertiggestellt)
- ✘ A 89 Günzburg - Ulm - Biberach - Bad Waldsee - Ravensburg - Friedrichshafen  
(1976 in Bau, Bau 1980 eingestellt, in Bau befindliche stark fortgeschrittene Abschnitte noch bis 1981 als B 30 fertiggebaut, fertige Autobahnabschnitte bei Ulm, Achstetten und Biberach in Bundesstraße 30 umbenannt, von der A 8 bei Günzburg bis zur A 7 bei Nersingen ersatzlos gestrichen, ersetzt von der A 7 bei Nersingen bis zum heutigen Ausbauende am AD Neu-Ulm durch B 10, Weiterbau immer noch im Weiteren Bedarf, ersetzt vom AD Neu-Ulm bis Friedrichshafen durch B 30 (zum größten Teil im Weiteren Bedarf), blaue Beschilderung auf der B 30 vor Ulm heute immer noch vorhanden, stark lückenhaft, über Jahrzehnte noch lange nicht fertiggestellt)
- ✘ A 98 Überlingen - Lindau - südlich München  
(Ab 1975 einbahnig in Bau. Bau 1980 von Überlingen - München eingestellt, gestrichen von Lindau bis München, kurzer Teilabschnitt bei Kempten in A 980 umbenannt, weiterer Abschnitt bei Überlingen noch vorhanden, Rest ersetzt durch B 31 mit anderer Linienführung, Teil der B 31 von Überlingen - Lindau sehr stark lückenhaft und noch lange nicht fertiggestellt)

Seit der Streichung geht es im Autobahnbau in Baden-Württemberg kaum noch voran - obwohl fast alles gestrichen wurde. Die Fortführung der gestrichenen Autobahnprojekte als Bundesstraße geht ebenfalls nur sehr schleppend voran und ist bis heute noch lange nicht abgeschlossen. Seit der Wiedervereinigung läuft im Autobahnbau noch viel weniger. Auch der Ausbau der Bundesstraßen, welche die gestrichenen Autobahnen ersetzen, stockt noch mehr.

Durch die Streichung zahlreicher Autobahnplanungen im Jahr 1980 und den Einsparungen durch die Wiedervereinigung Deutschlands 1990 ist über die Jahrzehnte eine enormer Nachholbedarf entstanden, vor allem an den Bundesstraßen, die gestrichene Autobahnen ersetzen, der Verkehr ist dennoch gekommen. Durch die Lage an den drei Nachbarländern Frankreich, Österreich und der Schweiz ist Baden-Württemberg auch zu einem

Transitland, vor allem für den alpenquerenden Güterverkehr, geworden. Der Bund ist allerdings nicht dazu bereit Baden-Württemberg Mittel in überproportionaler Höhe zuzuweisen, so wie es seit der Wende mit den neuen Bundesländern und den angrenzenden Länder an die neuen Länder gemacht wird. Dabei sind die meisten Verkehrsprojekte Deutsche Einheit inzwischen abgeschlossen, so dass Geld zur Verfügung stehen würde. Allerdings wird schnell klar was mit den Geldern, die nun nicht mehr für den Aufbau Ost benötigt werden gemacht werden soll. Ein Teil soll eingespart werden, das heißt der Verkehrshaushalt wird gekürzt, der Rest soll weiterhin bevorzugt an in den neuen Bundesländern gehen, da hier sehr viele Bundesstraßen sehr kostspielig neu trassiert werden sollen, damit "der Standard der alten Bundesländer" erreicht werde, wie es unter Punkt 1.2.3 im Straßenbaubericht 2007<sup>4</sup> nachlesen ist. Zugegeben ist in den neuen Bundesländern teilweise noch ein Nachholbedarf vorhanden, aber nicht überall.

Während in den neuen Bundesländern erneut milliarden schwere Begehrlichkeiten aufkommen, sind in Baden-Württemberg zurzeit Projekte mit einem Volumen von rund 1,1 Milliarden Euro planfestgestellt und können nicht realisiert werden. Die Pläne verfallen nach spätestens 10 Jahren, dann beginnt die Planung von Neuem. Zusätzlich fehlen zurzeit bei den in Bau befindlichen Maßnahmen 750 Millionen Euro, weitere 800 Millionen fehlen bei den Maßnahmen, bei denen zurzeit die Planfeststellung läuft. Insgesamt fehlen rund 2,7 Milliarden Euro alleine in Baden-Württemberg. Das Land erhält vom Bund allerdings im Durchschnitt nur 175 Millionen Euro pro Jahr. Um alleine diesen Nachholbedarf abzubauen werden 16 Jahre benötigt, erst dann kommen die restlichen Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans, die voraussichtlich erst bis 2035 abgearbeitet werden können. Danach folgen die Maßnahmen im Weiteren Bedarfs des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans. Bis alle Projekte in Baden-Württemberg realisiert sind, dauert es somit bis mindestens 2050 bis 2060.

Damit keine Pläne verfallen, werden in Baden-Württemberg bevorzugt Projekt mit niedrigen Kosten verwirklicht, egal wie gering das Verkehrsaufkommen ist. Denn je niedriger die Kosten, desto mehr Projekte können realisiert werden. Projekte die Orte von sehr hohen Verkehrsaufkommen entlasten und damit im Bau auch aufwendig und sehr teuer sind, schauen in die Röhre und haben in Baden-Württemberg die niedrigsten Realisierungschancen im gesamten Bundesgebiet - vor allem wenn trotz der sehr hohen Verkehrsaufkommen nur eine sehr geringe Bedeutung beigemessen wird.

### **Resignation und seltsame Ansichten vor Ort machen Umgehungen für Orte mit sehr hohen Verkehrsaufkommen oft noch schwieriger**

Ein Teil der Recherchen befasste sich damit, wie die Situation vor Ort gesehen wird. Auch hier gibt es zum Teil abenteuerliches zu berichten. So sind viele Bürgerinnen und Bürger, teilweise sogar Bürgermeister und Landräte der Ansicht, dass es genau bei ihnen am allerschlimmsten ist. Interessanterweise gilt dies oft auch für das Gegenteil, "die Situation vor Ort sei doch nicht so schlimm und anderswo ist es noch viel schlimmer" oder "hier ist es nicht schlimm und dort auch nicht." Häufig wird auch die Meinung vertreten, dass die Höhe des Verkehrsaufkommens keine Rolle spielt. Egal ob 5.000, 10.000, 15.000 oder 20.000 Kraftfahrzeuge/24h in einer Ortsdurchfahrt, oft wird davon ausgegangen, dass die Belastung überall gleich ist. Zitat: "20.000? Du glaubst doch wohl nicht wirklich, dass es bei denen mit 10.000 besser ist!" Dabei steigen die Belastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens<sup>5</sup>.

Interessantes wurde hin und wieder bei Kommunen gefunden, die hohe bis sehr hohe Verkehrsaufkommen in den Orten haben, denn hier scheiden sich die Geister. Ausschlaggebend ist wie lange schon auf eine Umgehung gewartet wird, wie lange die Anwohner dort leben und ob eine Entlastung möglich ist, denn dies ist in Städten und großen Gemeinden aufgrund des Quell-Ziel- und innerörtlichen Verkehrs (Binnenverkehrs) nicht immer möglich. Sehr häufig kommt es vor allem bei Umweltfragen auch zu massiven Konflikten.

Mancherorts, wo Ortsumgehungen seit mehr als 30 Jahren gefordert werden - das kommt nicht selten vor - hat die Stimmung oft in Resignation umgeschlagen. Viele Menschen vertreten die Meinung, dass sowieso nichts gemacht werden könne, aus gutem Grund kein Geld das sei und wenn wirklich etwas notwendig sei, schon lange etwas unternommen worden wäre.

Ungerechte Zustände herrschen oft auch dann, wenn "lediglich" ein Ortsteil (Ortschaft) von sehr hohen Verkehrsaufkommen betroffen ist, der Hauptort (Stadt oder Gemeinde) aber nicht, da dieser meist bereits eine

<sup>4</sup> Straßenbaubericht 2007: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/073/1607394.pdf>

<sup>5</sup> • Handbuch Umgebungslärm: <http://gpool.lfrz.at/gpool/export/media/file/Umgebungslaerm.pdf>

• Emissionsmindernde Maßnahmen im Straßenverkehr: [http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/14243/emissionsmindernede\\_massnahmen\\_strassenverkehr\\_03.05.pdf?command=downloadContent&filename=emissionsmindernede\\_massnahmen\\_strassenverkehr\\_03.05.pdf](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/14243/emissionsmindernede_massnahmen_strassenverkehr_03.05.pdf?command=downloadContent&filename=emissionsmindernede_massnahmen_strassenverkehr_03.05.pdf)

Umgehung hat. Wichtiger ist hier, dass der Verkehr gut fließt - Anwohner spielen eine untergeordnete Rolle. Fließt der Verkehr, wird meist kein oder nur ein geringer Bedarf gesehen. In vielen Kommunen wird das Thema erst gar nicht behandelt, es als weniger gravierend dargestellt und hin und wieder auch verheimlicht, da negative Auswirkungen auf den Tourismus und die Wirtschaft befürchtet werden. Da wundert es nicht, dass häufig die "sehr gut Verkehrsanbindung" angepriesen wird, mit nur sehr wenigen Minuten Fahrzeit nach A und B.

Zusammenfassend ließ sich feststellen: Je niedriger das Verkehrsaufkommen in einer Ortsdurchfahrt, desto eher wird eine Umgehung gefordert, desto eher wird gebaut. Je mehr in der Umgebung gebaut wird, desto eher wird eine Umgehung gefordert. Je mehr die Verkehrsstärke in kurzer Zeit zugenommen hat, desto aggressiver wird eine Umgehung gefordert. Ist ein Hauptort betroffen, so wird dies meist als das größte Problem angesehen und hier sehr rasch gehandelt. Ist eine Ortschaft bzw. ein Ortsteil von sehr hohen Verkehrsaufkommen betroffen, wird die Situation meist heruntergespielt und als nicht so gravierend dargestellt. Die bei sehr hohen Verkehrsaufkommen hohen Kosten sind abschreckend: Projekte mit geringeren Kosten sind oftmals für die Länder und den Bund ausschlaggebend, egal wie niedrig das Verkehrsaufkommen, der Nutzen und die Entlastungswirkung der Orte ist. Argumentiert wird, dass, wenn Projekte mit niedrigen Kosten bevorzugt verwirklicht werden, mehr gebaut werden könne.

**Der Autor**  
**Franz Fischer**

## Grundwissen: Kurze Vorbemerkungen

### Über diese Broschüre

Diese Broschüre wurde so kurz wie möglich in Tabellenform gehalten. Nur dadurch ist der Überblick gegeben.

Im Zuge der Erstellung dieser Broschüre wurde nicht nur Ortsumgehungsprojekte berücksichtigt, die sich als solche im Bundesverkehrswegeplan 2003 finden. Dies ergäbe eine Gesamtprojektzahl von ungefähr 1.400. Es wurden auch alle anderen Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 berücksichtigt, durch die ebenfalls eine Entlastung für mindestens einen Ort zu erwarten ist. Nur durch die Beachtung dieser Projekte ergab sich eine Projektzahl von 1.775. Entscheidend war, dass ein Projekt eine Umgehung für mindestens einen Ort darstellt oder auf mindestens einen Ort eine entlastende Wirkung hat. Hinzu kommt ein Ortsumgehungsprojekt aus Baden-Württemberg, das sich nicht im Bundesverkehrswegeplan befindet - in die Rubrik "Kein Bedarf" fällt - sodass eine Gesamtprojektzahl von 1.776 zu Stande kam.

Die Projekte in dieser Broschüre wurden nicht nur nach reinem Verkehrsaufkommen, sondern darüber hinaus in den Abschnitten "Was in Deutschland alles gebaut wird oder geplant ist" und "Was in Deutschland nicht gebaut wird" sowie in den Top- und Floptabellen, nach der Projektbewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Untersuchungen von Ingenieurbüros und Feststellungen in Planfeststellungsbeschlüssen bewertet. Aus diesen umfangreichen Bewertungen wurden Auszüge veröffentlicht. Eine reine Projektbewertung nach Verkehrsaufkommen ist nicht sinnvoll.

Die Verkehrszahlen in dieser Broschüre beziehen sich auf die höchsten Belastungen in den Orten. In vielen Fällen werden auf Teilen der Ortsdurchfahrten auch niedrigere Verkehrsaufkommen erreicht. Eine vollständige Liste steht im Internet bereit unter <http://www.B30-Oberschwaben.de/scripts/DTVArchiveSearch.php?mode=1>.

Die Erstellung dieser Broschüre hat inklusive Vorarbeiten ungefähr 2 Jahre gedauert. Alle Projekte wurden zwei mal unabhängig voneinander geprüft.

### Zum Bundesfernstraßenbau

In der Bundesrepublik Deutschland ist der Bund für den Bau von Bundesfernstraßen verantwortlich, wobei ein Teil der Aufgaben nach Artikel 85 und 90 des Grundgesetzes<sup>6</sup> auf die Länder übertragen ist. Für die Finanzierung von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesfernstraßen ist der Bund alleine verantwortlich, anders gesagt, der Bund trägt alleine die Kosten. Daher sind im Bundesfernstraßenbau auch die reichsten Bundesländer auf die Gelder des Bundes angewiesen. Die Kosten, welche die Länder überwiegend tragen, sind die Planungskosten.

Die Länder entscheiden mit ihren Planungsschwerpunkten, welche Projekte zuerst realisiert werden, der Bund ist für die Finanzierung verantwortlich. Da die Planungen in vielen Bundesländern auf die zu erwartenden Mittelzuweisungen des Bundes ausgerichtet sind, entscheidet somit auch der Bund darüber wann bei Projekten mit der Planung begonnen wird und diese realisiert werden.

### Zu den Verkehrszahlen

Bei den großen Straßenverkehrszählung werden alle 5 Jahre die Verkehrsaufkommen auf fast allen Streckenabschnitten der Bundesautobahnen und Bundesstraßen gezählt. Nur auf wenigen Abschnitten wird aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht gezählt. Die letzte Zählung fand 2005 statt, die nächste ist für 2010 geplant. Allerdings dauert die Auswertung der erhobenen Verkehrsstärken in der Regel 2 bis 3 Jahre, so dass die Ergebnisse der nächsten Zählungen in 2010 ungefähr erst in 2012-2013 veröffentlicht werden.

---

<sup>6</sup> Grundgesetz: <http://www.gesetze-im-internet.de/gg/index.html>

## Die wichtigsten Abkürzungen

- DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge im Mittel aller Tage eines Jahres. Das heißt, an Werktagen werden meist noch höhere Verkehrsaufkommen erreicht, an Wochenenden, Sonn- und Feiertagen in der Regel meist niedrigere. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge ist keine Höchstbelastung, die an wenigen Tagen eines Jahres erreicht werden. Die Verkehrshöchstbelastungen können erheblich höher liegen.
- SV Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr. Mit Schwerverkehr werden alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen bezeichnet. Auch hier verhält sich der Schwerverkehr wie beim DTV.
- VB Vordringlicher Bedarf. Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan mit der höchsten Stufe eingestuft sind und deren Verwirklichung, Fertigstellung oder Baubeginn bis 2015 geplant ist. Diese Projekte gelten als überaus wichtig.
- WB\* Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Projekte im Bundesverkehrswegeplan, deren Verwirklichung bzw. Baubeginn vor 2015 unwahrscheinlich ist, allerdings geplant werden dürfen. Der WB\* ist sozusagen ein Notpflaster für Projekte, die nicht den VB aufgenommen wurden.
- WB Weiterer Bedarf. Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan als nicht so dringlich eingestuft sind, allerdings als baufähig gelten. Diese Projekte dürfen nicht beplant werden. Nach Berechnungen des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) können alle Projekte im WB frühestens bis 2040 verwirklicht werden.
- KB Bedeutet "kein Bedarf". Wird für Projekte verwendet, die nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind, vor allem, da bei diesen meist die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Steht KB nicht allein, sondern in Kombination mit Zahlen, steht KB für "keine" und "beidseitig" und bezieht sich auf Standstreifen.

Alle Abkürzungen sind im Anhang verzeichnet.

## Quellen

Dieser Broschüre liegen u. a. Informationen aus folgenden Quellen zu Grunde:

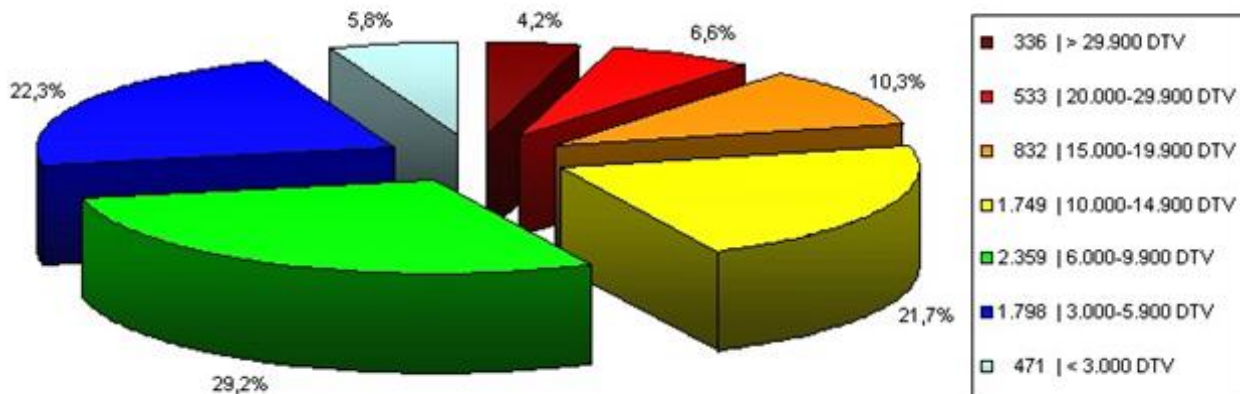
- ▶ Aktueller Bundesverkehrswegeplan 2003  
(<http://www.bmvs.de/dokumente/-,302.16211/Publikationen/dokument.htm>)
- ▶ Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005  
([http://www.bast.de/nn\\_42248/DE/Statistik/Verkehrsdaten/verkehrsdaten-node.html?\\_\\_nn=true](http://www.bast.de/nn_42248/DE/Statistik/Verkehrsdaten/verkehrsdaten-node.html?__nn=true))
- ▶ DPERON  
(<http://www.dperon.rbgp.pl/de/index.htm>)
- ▶ DEGES  
(<http://www.deges.de>)
- ▶ <http://b253.frohnhausen.org>
- ▶ <http://maps.google.de>
- ▶ <http://ratsinfo.schwaebischhall.de/index.php/Kategorie:Index:Str%C3%9Fe>
- ▶ <http://redaktion.trier.de/praefectus/trier? SID=00123219018032& bereich=artikel& aktion=detail&idartikel=125304>
- ▶ [http://schwarzwald-baar-kreis.de/session/bi/vo0050.php?\\_\\_kvonr=564&voselect=187](http://schwarzwald-baar-kreis.de/session/bi/vo0050.php?__kvonr=564&voselect=187)
- ▶ <http://thueringen.nabu.de/imperia/md/content/thueringen/stellungnahmen/4.pdf>
- ▶ <http://villingen-schwenningen.bawue.spd.de/download/text/060929verkehrsplanung.pdf>
- ▶ [www.a94-nie.de](http://www.a94-nie.de)
- ▶ [www.abgeordnetenwatch.de](http://www.abgeordnetenwatch.de)
- ▶ [www.ace-online.de](http://www.ace-online.de)
- ▶ [www.adac.de](http://www.adac.de)
- ▶ [www.arge-nord-ost.de](http://www.arge-nord-ost.de)
- ▶ [www.asv-bremen.de/detail.php?gsid=bremen122.c.2686.de](http://www.asv-bremen.de/detail.php?gsid=bremen122.c.2686.de)
- ▶ [www.b178.de](http://www.b178.de)
- ▶ [www.b474n.de](http://www.b474n.de)
- ▶ [www.b50neu.de](http://www.b50neu.de)
- ▶ [www.b6n.de](http://www.b6n.de)
- ▶ [www.b87n.bund-hessen.de](http://www.b87n.bund-hessen.de)

- ▶ [www.bad-laasphe.de/standard/page.sys/157.htm](http://www.bad-laasphe.de/standard/page.sys/157.htm)
- ▶ [www.baysis.bayern.de](http://www.baysis.bayern.de)
- ▶ [www.bernhardkaster.de](http://www.bernhardkaster.de)
- ▶ [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- ▶ [www.brandenburg.de/cms/detail.php/bb2.c.445535.de](http://www.brandenburg.de/cms/detail.php/bb2.c.445535.de)
- ▶ [www.bs-krimi.de/bs-sued/nachrichten2003\\_2005/2003\\_07\\_03\\_a39.htm](http://www.bs-krimi.de/bs-sued/nachrichten2003_2005/2003_07_03_a39.htm)
- ▶ [www.bvwp.de](http://www.bvwp.de)
- ▶ [www.clearingstelle-verkehr.de](http://www.clearingstelle-verkehr.de)
- ▶ [www.detmold.ihk.de/ihkwww/auwi/verkehr/verkehrsanbindung/bvwp.pdf](http://www.detmold.ihk.de/ihkwww/auwi/verkehr/verkehrsanbindung/bvwp.pdf)
- ▶ [www.detmold.ihk.de/ihkwww/auwi/verkehr/verkehrsanbindung/Strassenbauprojekt.pdf](http://www.detmold.ihk.de/ihkwww/auwi/verkehr/verkehrsanbindung/Strassenbauprojekt.pdf)
- ▶ [www.deutsches-architektur-forum.de/forum/archive/index.php?t-5192.html](http://www.deutsches-architektur-forum.de/forum/archive/index.php?t-5192.html)
- ▶ [www.dperon.rbgp.pl/de/file/raumplanung.pdf](http://www.dperon.rbgp.pl/de/file/raumplanung.pdf)
- ▶ [www.fichtelgebirgsautobahn.de](http://www.fichtelgebirgsautobahn.de)
- ▶ [www.freiewaehler.de/ov/remseck/akt\\_themen/03\\_03\\_ortstermin.htm](http://www.freiewaehler.de/ov/remseck/akt_themen/03_03_ortstermin.htm)
- ▶ [www.freiewaehler.de/ov/remseck/akt\\_themen/bilder/03\\_03\\_ortstermin/karte.jpg](http://www.freiewaehler.de/ov/remseck/akt_themen/bilder/03_03_ortstermin/karte.jpg)
- ▶ [www.fulda-meiningen.de](http://www.fulda-meiningen.de)
- ▶ [www.gemeinde-meine.de](http://www.gemeinde-meine.de)
- ▶ [www.greiffer.com/bue/index.html](http://www.greiffer.com/bue/index.html)
- ▶ [www.hamm.de/3889\\_4128.html](http://www.hamm.de/3889_4128.html)
- ▶ [www.hohenlohekreis.de/de/hohenlohekreis/aktuelles/download/direkt/hok20031128.pdf](http://www.hohenlohekreis.de/de/hohenlohekreis/aktuelles/download/direkt/hok20031128.pdf)
- ▶ [www.ihk-arnsberg.de](http://www.ihk-arnsberg.de)
- ▶ [www.ihk-nordwestfalen.de](http://www.ihk-nordwestfalen.de)
- ▶ [www.innenministerium.baden-wuerttemberg.de](http://www.innenministerium.baden-wuerttemberg.de)
- ▶ [www.innenministerium.bayern.de](http://www.innenministerium.bayern.de)
- ▶ [www.keine-a39.de](http://www.keine-a39.de)
- ▶ [www.keine-suedumgehung-limburg.de/news.php](http://www.keine-suedumgehung-limburg.de/news.php)
- ▶ [www.klaus-hagemann.de/index.php?Itemid=57&id=165&option=com\\_content&task=view](http://www.klaus-hagemann.de/index.php?Itemid=57&id=165&option=com_content&task=view)
- ▶ [www.lbm.rlp.de/Projekte/cms/konstruktiver\\_ingenieurbau/tunnel2.html](http://www.lbm.rlp.de/Projekte/cms/konstruktiver_ingenieurbau/tunnel2.html)
- ▶ [www.lvp.nrw.de](http://www.lvp.nrw.de)
- ▶ [www.map24.de](http://www.map24.de)
- ▶ [www.mauttabelle.de](http://www.mauttabelle.de)
- ▶ [www.muenster.org/nordtangente/index.php](http://www.muenster.org/nordtangente/index.php)
- ▶ [www.nrbw.de/News-file-article-sid-5.html](http://www.nrbw.de/News-file-article-sid-5.html)
- ▶ [www.ortsumgehung-badlaasphe.de](http://www.ortsumgehung-badlaasphe.de)
- ▶ [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)
- ▶ [www.regierung.oberfranken.bayern.de/down/Dringlichkeitslisten.pdf](http://www.regierung.oberfranken.bayern.de/down/Dringlichkeitslisten.pdf)
- ▶ [www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1147026/index.html](http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1147026/index.html)
- ▶ [www.rpvols.homepage.t-online.de/c\\_iii62.htm](http://www.rpvols.homepage.t-online.de/c_iii62.htm)
- ▶ [www.shbapa.bayern.de](http://www.shbapa.bayern.de)
- ▶ [www.spd-kreis-freising.de/ovs/hallbergmoos/ortsterminb388n.php](http://www.spd-kreis-freising.de/ovs/hallbergmoos/ortsterminb388n.php)
- ▶ [www.spedition-kohlmann.de/index.php?id=205&dor=news\\_thumb](http://www.spedition-kohlmann.de/index.php?id=205&dor=news_thumb)
- ▶ [www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Landesdaten/v5c02.asp](http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/UmweltVerkehr/Landesdaten/v5c02.asp)
- ▶ [www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de\\_ib01\\_jahrtab1.asp](http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_ib01_jahrtab1.asp)
- ▶ [www.stbaa.bayern.de](http://www.stbaa.bayern.de)
- ▶ [www.stbaab.bayern.de](http://www.stbaab.bayern.de)
- ▶ [www.stbaba.bayern.de](http://www.stbaba.bayern.de)
- ▶ [www.stbala.bayern.de](http://www.stbala.bayern.de)
- ▶ [www.stbar.bayern.de](http://www.stbar.bayern.de)
- ▶ [www.stbasw.bayern.de](http://www.stbasw.bayern.de)
- ▶ [www.stbawm.bayern.de](http://www.stbawm.bayern.de)
- ▶ [www.strassen.nrw.de/projekte](http://www.strassen.nrw.de/projekte)
- ▶ [www.suedtangente.de](http://www.suedtangente.de)
- ▶ [www.suedumgehung-wesel.de](http://www.suedumgehung-wesel.de)
- ▶ [www.thueringen.de/de/tlbv/bauprojekte](http://www.thueringen.de/de/tlbv/bauprojekte)
- ▶ [www.thueringen.de/de/tlbv/bauprojekte/projektliste/l1048\\_neubau\\_ou\\_schaala](http://www.thueringen.de/de/tlbv/bauprojekte/projektliste/l1048_neubau_ou_schaala)
- ▶ [www.trier.de](http://www.trier.de)
- ▶ [www.uba.uni-erlangen.de](http://www.uba.uni-erlangen.de)
- ▶ [www.urteile.net/Y2/103954.html](http://www.urteile.net/Y2/103954.html)
- ▶ [www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/redakteure/vcd\\_aktiv/vcd\\_aktionen/Auswertung\\_Mautflucht\\_060628.pdf](http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure/vcd_aktiv/vcd_aktionen/Auswertung_Mautflucht_060628.pdf)
- ▶ [www.verkehr.nrw.de/cipp/verkehr/lib/all/lob/return\\_download.ticket.g\\_u\\_e\\_s\\_t/bid.3356/no\\_mime\\_type.0/~-/Strb\\_b99.pdf](http://www.verkehr.nrw.de/cipp/verkehr/lib/all/lob/return_download.ticket.g_u_e_s_t/bid.3356/no_mime_type.0/~-/Strb_b99.pdf)
- ▶ [www.visualoekologie.de/projliste.html](http://www.visualoekologie.de/projliste.html)

- ▶ [www.wesel.de/C1256B060034E319/71EB214379103725C1256AC5005C117F/BABE72A15BF655C7C1256FB900509602](http://www.wesel.de/C1256B060034E319/71EB214379103725C1256AC5005C117F/BABE72A15BF655C7C1256FB900509602)
- ▶ [www.westspange-nea.de](http://www.westspange-nea.de)
- ▶ [www.westspange-nea.de/pic/stadtplan.jpg](http://www.westspange-nea.de/pic/stadtplan.jpg)
- ▶ [www.worms.de/deutsch/wirtschaft/verkehr/nibelungenbruecke.php](http://www.worms.de/deutsch/wirtschaft/verkehr/nibelungenbruecke.php)
- ▶ [www.xfaweb.baden-wuerttemberg.de/bofaweb/berichte/bs03/bs030061.html](http://www.xfaweb.baden-wuerttemberg.de/bofaweb/berichte/bs03/bs030061.html)

## Grundwissen: Definitionen der Verkehrsstärken

Einteilung der in 2005 erhobenen Verkehrsaufkommen auf den Bundesstraßen in Verkehrsstärkenklassen



Ausgehend von den in 2005 erhobenen Verkehrsaufkommen auf Bundesstraßen werden nachfolgende Definitionen gebildet. Es ist zu beachten, dass die Definitionen fast alle Streckenabschnitte von Bundesstraßen in Deutschland einschließen, wenige Abschnitte, auf denen nicht gezählt wurde, sind daher nicht enthalten, haben allerdings kaum eine Auswirkung. Einbezogen wurden nicht nur Strecken von Ortsdurchfahrten, sondern auch alle anderen Außerortstrecken.

### Niedriges Aufkommen

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken von **100 bis 5.900 Kraftfahrzeuge/24h** mit einem Anteil von 28,1% aller Bundesstraßenabschnitte. Es wird immer auf ganze Hundert aufgerundet.

### Aufkommen in mittlerer Höhe

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken von **6.000 bis 14.900 Kraftfahrzeuge/24h** mit einem Anteil von 50,9% aller Bundesstraßenabschnitte. Es wird immer auf ganze Hundert aufgerundet.

### Hohes Aufkommen

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken von **15.000 bis 19.900 Kraftfahrzeuge/24h** mit einem Anteil von 10,3% aller Bundesstraßenabschnitte. Es wird immer auf ganze Hundert aufgerundet.

### Sehr hohes Aufkommen

Durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen **ab 20.000 Kraftfahrzeuge/24h** mit einem Anteil von 10,8% aller Bundesstraßenabschnitte. Es wird immer auf ganze Hundert aufgerundet.

### "Normales" Aufkommen

Bezogen auf die Verkehrszählung 2005 wurde ermittelt, dass das "normale" Verkehrsaufkommen auf Bundesstraßen zwischen 100 und 14.900 Kfz/24h liegt und das Autobahnniveau bei 20.000 Kfz/24h beginnt. Der Zwischenbereich von 15.000 bis 19.900 Kfz/24h stellt Verkehrsstärken dar, die über dem Bundesstraßenniveau liegen, allerdings noch nicht das Autobahnniveau erreicht haben.

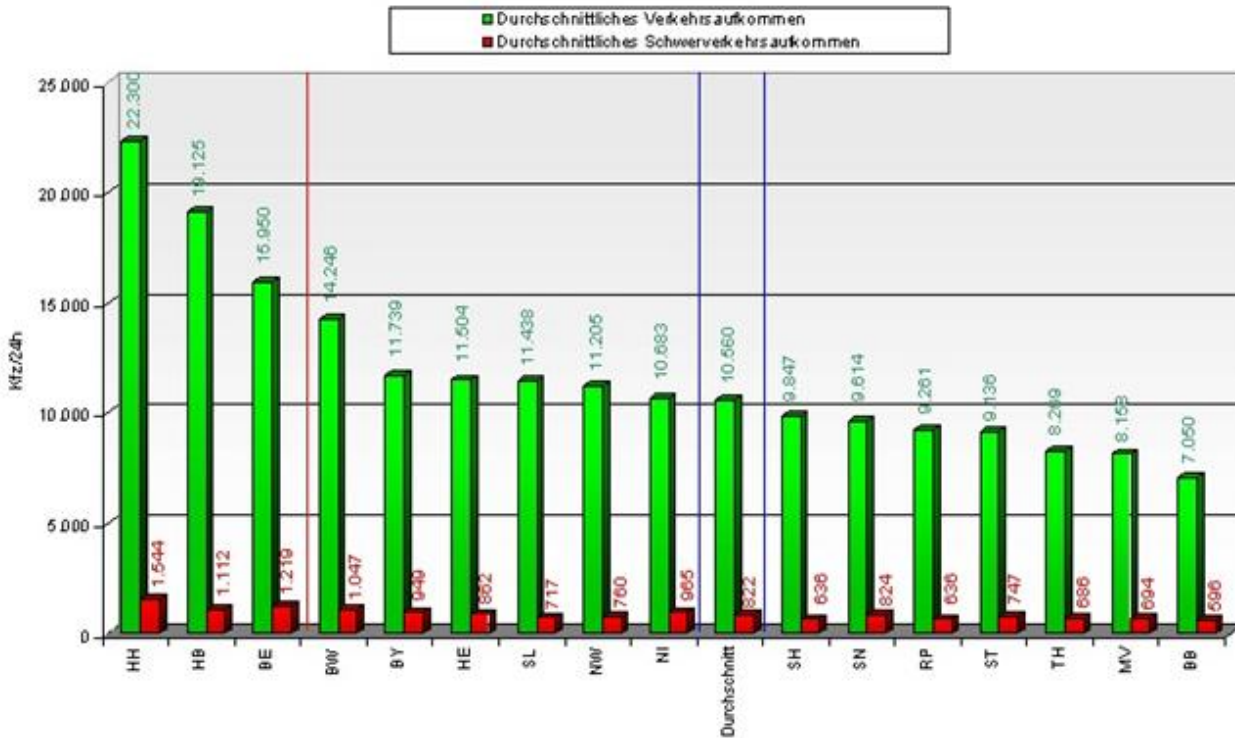




## Allgemeines zu den Ortsumgehungsprojekten

### Verkehrsaufkommen der Bundesländer

**Durchschnittliches Verkehrsaufkommen in den Ortschaften, die eine Umgehungen erhalten sollen**  
 Hinweis: Aufgrund ihrer Struktur sind die Zahlen der Stadtstaaten BE, HB und HH nicht mit denen der anderen Bundesländer vergleichbar.



Land	DTV	SV	SV%
HH	22.300	1.544	6,9%
HB	19.125	1.112	5,8%
BE	15.950	1.219	7,6%
BW	14.246	1.047	7,3%
BY	11.739	949	8,1%
HE	11.504	862	7,5%
SL	11.438	717	6,3%
NW	11.205	760	6,8%
NI	10.683	965	9,0%
<b>Durchschnitt</b>	<b>10.560</b>	<b>822</b>	<b>7,8%</b>
SH	9.847	636	6,5%
SN	9.614	824	8,6%
RP	9.261	636	6,9%
ST	9.136	747	8,2%
TH	8.269	686	8,3%
MV	8.158	694	8,5%
BB	7.050	596	8,5%

Aufgrund der Struktur der Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin sind hier Ortsumgehungen äußerst selten. Werden diese dennoch gebaut, so bestimmen in diesen sehr stark bebauten Gebieten, mit einer erheblichen Bevölkerungsdichte, eine Hand voll Projekte, zum Teil mit sehr hohen Verkehrsaufkommen, den Durchschnittswert. Daher sind die Zahlen dieser Länder nicht mit den anderen Bundesländern vergleichbar.

Bei den Stadtstaaten hat Hamburg mit 22.300 Kfz/24h im Durchschnitt das höchste Verkehrsaufkommen in den Orten, die eine Umgehung erhalten sollen, bei den Bundesländern belegt Baden-Württemberg mit 14.246 Kfz/24h

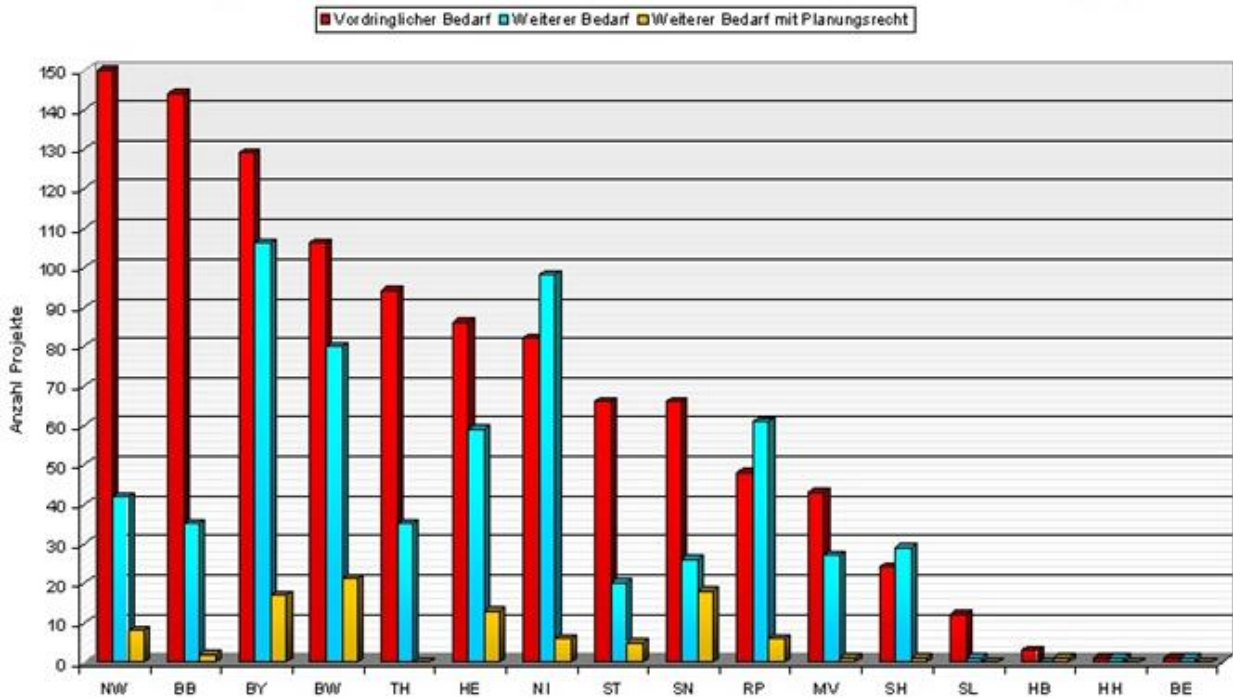
den ersten Platz, wobei der Bundesdurchschnitt bei 10.560 Kfz/24h liegt. An letzter Stelle folgt Brandenburg mit lediglich 7.050 Kfz/24h.

Das selbe Bild zeichnet sich bei den Schwerverkehrsaufkommen ab. Hamburg liegt bei den Stadtstaaten mit 1.544 schweren Kfz/24h auf dem ersten Platz, bei den Bundesländern liegt Baden-Württemberg wieder auf dem ersten Platz, dieses mal mit 1.047 schweren Kfz/24h, wobei der Bundesdurchschnitt bei 822 liegt. An letzter Stelle folgt wieder Brandenburg mit lediglich 596 schweren Kfz/24h.

## Anzahl der Projekte der Bundesländer

Anzahl der Ortsumgehungsprojekte nach Bundesland und Einstufung

Hinweis: Aufgrund ihrer Struktur ist die Anzahl der Projekte in den Stadtstaaten BE, HB und HH immer sehr gering.

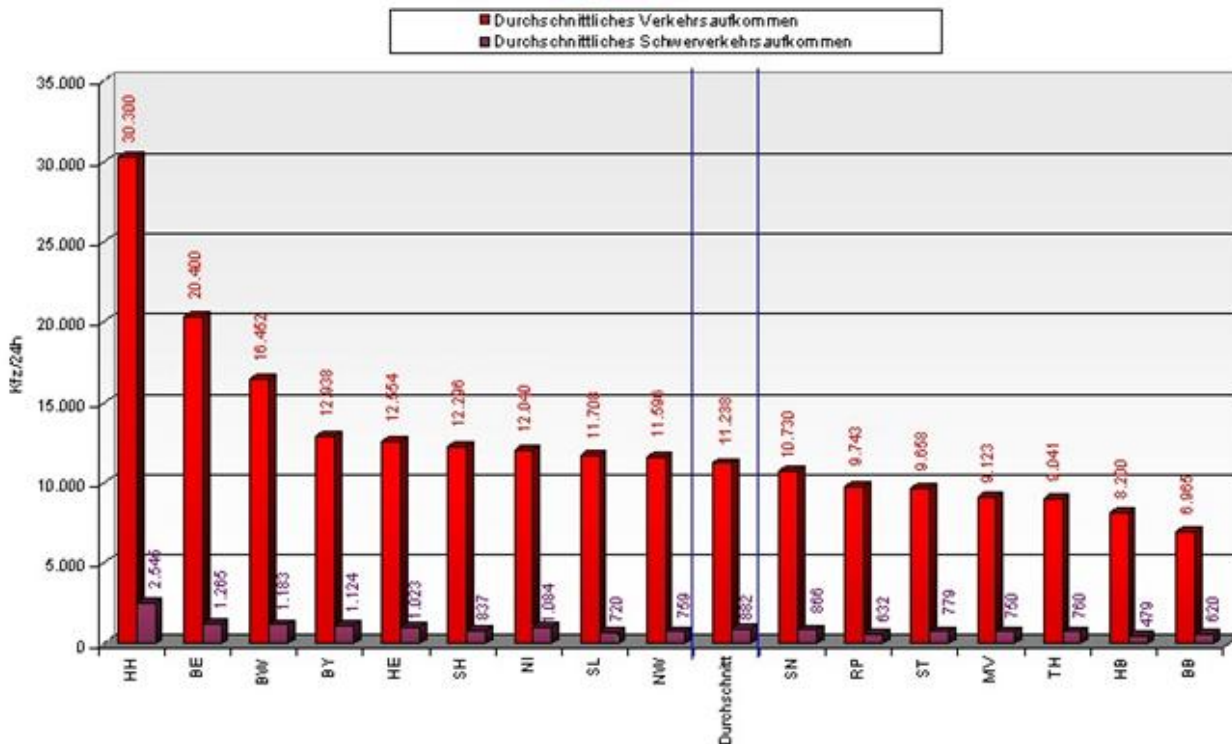


Land	Projekte VB	Projekte WB	Projekte WB*	Projekte KB
NW	150	42	8	0
BB	144	35	2	0
BY	129	106	17	0
BW	106	80	21	1
TH	94	35	0	0
HE	86	59	13	0
NI	82	98	6	0
ST	66	20	5	0
SN	66	26	18	0
RP	48	61	6	0
MV	43	27	1	0
SH	24	29	1	0
SL	12	1	0	0
HB	3	0	1	0
HH	1	1	0	0
BE	1	1	0	0

Die meisten Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2003 hat Nordrhein-Westfalen mit 150 Projekten, an zweiter Stelle folgt Brandenburg mit 144 Projekten, gefolgt von Bayern mit 129. Auf dem letzten Platz folgt Berlin mit lediglich einem Projekt. Das Bundesland mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten, das kein Stadtstaat ist, Baden-Württemberg, kann sich über 106 Projekte im Vordringlichen Bedarf freuen.

## Verkehrsaufkommen der Orte, die kurzfristig eine Umgehung erhalten

**Durchschnittliches Verkehrsaufkommen in den Ortschaften, die kurzfristig (VB) eine Umgehung erhalten sollen**  
 Hinweis: Aufgrund ihrer Struktur sind die Zahlen der Stadtstaaten BE, HB und HH nicht mit denen der anderen Bundesländer vergleichbar.



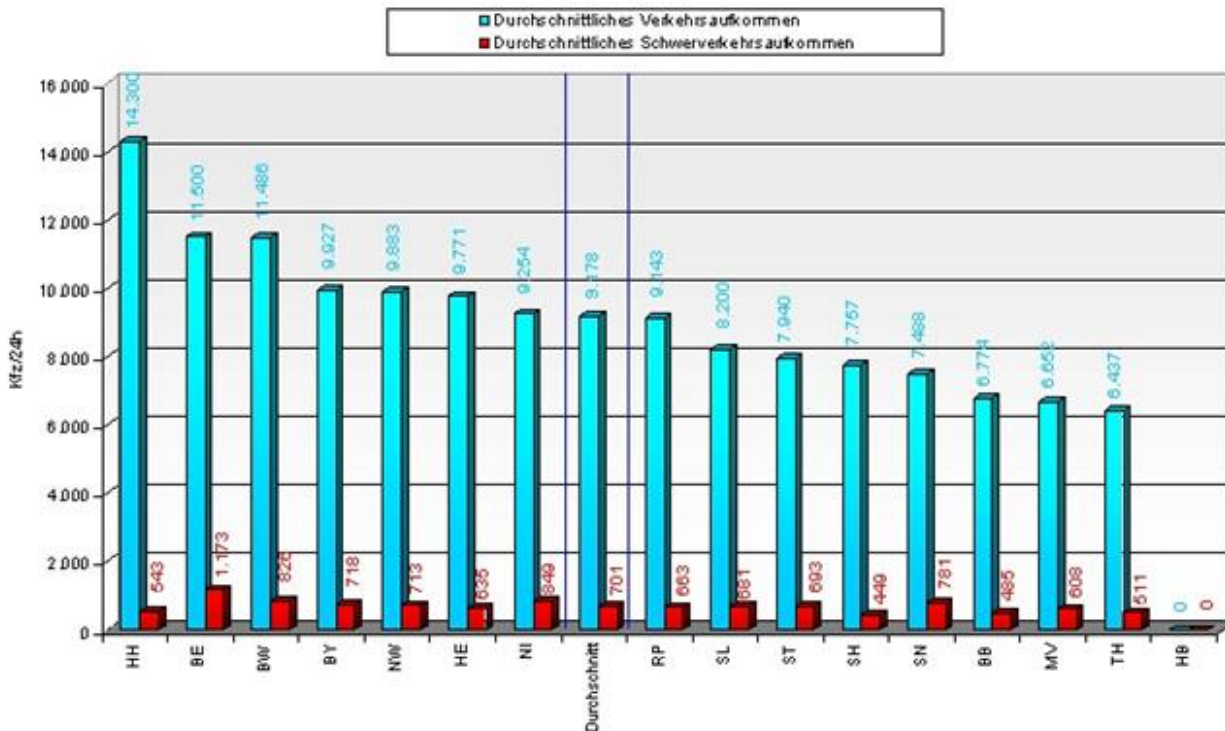
Land	DTV	SV	SV%
HH	30.300	2.545	8,4%
BE	20.400	1.265	6,2%
BW	16.452	1.183	7,2%
BY	12.938	1.124	8,7%
HE	12.554	1.023	8,1%
SH	12.296	837	6,8%
NI	12.040	1.084	9,0%
SL	11.708	720	6,1%
NW	11.596	759	6,5%
<b>Durchschnitt</b>	<b>11.238</b>	<b>882</b>	<b>7,8%</b>
SN	10.730	866	8,1%
RP	9.743	632	6,5%
ST	9.658	779	8,1%
MV	9.123	750	8,2%
TH	9.041	760	8,4%
HB	8.200	479	5,8%
BB	6.965	620	8,9%

Aufgrund der Struktur der Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin sind hier Ortsumgehungen äußerst selten. Werden diese dennoch gebaut, so bestimmen in diesen sehr stark bebauten Gebieten, mit einer erheblichen Bevölkerungsdichte, eine Hand voll Projekte, zum Teil mit sehr hohen Verkehrsaufkommen, den Durchschnittswert. Daher sind die Zahlen dieser Länder nicht mit den anderen Bundesländern vergleichbar.

Bei den Stadtstaaten liegt das Verkehrsaufkommen in den Orten, die kurzfristig eine Umgehung erhalten sollen in Hamburg mit 30.300 Kfz/24h am höchsten. Bei den Bundesländern, die keine Stadtstaaten sind, steht Baden-Württemberg mit 16.452 Kfz/24h an erster Stelle, wobei der Bundesdurchschnitt bei 11.238 Kfz/24h liegt. Den letzten Platz belegt wieder Brandenburg mit lediglich 6.965 Kfz/24h. Weitgehend das selbe Bild zeigt sich beim Schwerverkehr. An erster Stelle bei den Stadtstaaten steht Hamburg, an erster bei den anderen Bundesländern Baden-Württemberg.

## Verkehrsaufkommen der Orte, die langfristig eine Umgehung erhalten

**Durchschnittliches Verkehrsaufkommen in den Ortschaften, die langfristig (WB) eine Umgehung erhalten sollen**  
 Hinweis: Aufgrund ihrer Struktur sind die Zahlen der Stadtstaaten BE, HB und HH nicht mit denen der anderen Bundesländer vergleichbar.



Land	DTV	SV	SV%
HH	14.300	543	3,8%
BE	11.500	1.173	10,2%
BW	11.486	826	7,2%
BY	9.927	718	7,2%
NW	9.883	713	7,2%
HE	9.771	635	6,5%
NI	9.254	849	9,2%
<b>Durchschnitt</b>	<b>9.178</b>	<b>701</b>	<b>7,6%</b>
RP	9.143	663	7,3%
SL	8.200	681	8,3%
ST	7.940	693	8,7%
SH	7.757	449	5,8%
SN	7.488	781	10,4%
BB	6.774	485	7,2%
MV	6.652	608	9,1%
TH	6.437	511	7,9%
HB	0	0	0,0%

Aufgrund der Struktur der Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin sind hier Ortsumgehungen äußerst selten. Werden diese dennoch gebaut, so bestimmen in diesen sehr stark bebauten Gebieten, mit einer erheblichen Bevölkerungsdichte, eine Hand voll Projekte, zum Teil mit sehr hohen Verkehrsaufkommen, den Durchschnittswert. Daher sind die Zahlen dieser Länder nicht mit den anderen Bundesländern vergleichbar.

Bei den Stadtstaaten liegt das Verkehrsaufkommen in den Orten, die langfristig eine Umgehung erhalten sollen in Hamburg mit 14.300 Kfz/24h am höchsten. Bei den Bundesländern, die keine Stadtstaaten sind, steht Baden-Württemberg mit 11.486 Kfz/24h an erster Stelle, wobei der Bundesdurchschnitt bei 9.178 Kfz/24h liegt. Den letzten Platz belegt dieses mal Thüringen mit lediglich 6.437 Kfz/24h. Bremen wird so gut bedient, dass es über keine Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf verfügt.



## Was in Deutschland alles gebaut wird oder geplant ist

### Umgehungen mit zweifelhaftem Nutzen

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
4	2	BW	B 29	<b>Nordosttring Stuttgart</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Stuttgart (OU Türkheim, OU Bad Cannstatt, OU Burgholzof, OU Zuffenhausen) (Variante C1). Die B 10, B 14, B 29 sind in Stuttgart zu großen Teilen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Der Nordosttring soll in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BW6286 allerdings keine raumwirksamen Effekte. Bis 2015 prognostizierte Verkehrsmenge: 27.000 Kfz/24h.	69.300	1.802 2,6%	ÖKO	WB 04KB
6	4	BY	B 2	<b>Verlegung bei Gersthofen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2 ist bei Gersthofen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Sie führt durch Gersthofen zwischen Industrie- und Wohngebiet. Die Wohngebiete liegen nicht direkt an der Straße und werden mit Lärmschutzwällen und dichter Bepflanzung abgeschirmt.	48.900	4.401 9,0%		VB 04KK
17	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY8184 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
18	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
31	23	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 1. BA (B 419 - B 49)</b> Weiterer Bedarf. OU Trier. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier	27.800	1.168 4,2%		WB 02KK



				vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.				
32	23	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 2. BA (B 49 - A 64)</b> Weiterer Bedarf. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.	27.800	1.168 4,2%		WB 04KK
33	23	NI	B 209	<b>s Lauenburg - ö Lüneburg</b> Weiterer Bedarf, OU Brietlingen, OU Moorburg, OU Adendorf. Die höchste Belastung wird in Adendorf erreicht. Dabei fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt von der Anschlussstelle der B 4 bis zur ersten Kreuzung bei Adendorf (Abzweigung zum Industriegebiet "Lüner Rennbahn") 27.800 Fahrzeuge. Hiervon ist allerdings nur Industriegebiet betroffen. Im weiteren Verlauf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 17.300 Fahrzeuge, das abschnittsweise durch Siedlungsgebiete von Adendorf führt. Nach dem Ortsende von Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge und sinkt bis Brietlingen sogar auf 10.000. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI6140 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten.	27.800	1.974 7,1%		WB 02KK
75	49	NI	B 214	<b>OU Watenbüttel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Rund 2 km nördlich von Watenbüttel verläuft bereits die A 2, wenige Kilometer im Osten die A 391 und A 392. Nur auf einem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt werden 21.100 Fahrzeug erreicht. Die geplante Ortsumgehung von Watenbüttel im Zuge der B 214 wird keine starke Entlastung bewirken, da ein Großteil des Verkehrs von Watenbüttel selbst aus geht und zur Bundesautobahn A 2 und nach Braunschweig führt. Die geplante Ortsumgehung im Norden wird nur im untergeordneten Maße eine Entlastung bewirken. Der Zuflussverkehr nach Watenbüttel wird durch diese nicht aufgenommen, da es keine nördlichen Zulaufstrecken gibt. Hinzu kommt die Betroffenheit von drei Flüssen und dem Wegfall von Überschwemmungsgebieten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Watenbüttel beträgt nur 0,98. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI8164 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerte Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Watenbüttel.	21.100	1.118 5,3%	ÖKO	WB 02KK
76	50	RP	B 256	<b>OU Plaidt</b> Weiterer Bedarf. Die B 256 umfährt Plaidt zum größten Teil, führt allerdings im Nordwesten kurz durch die Gemeinde. Dabei ist	21.000	3.696 17,6%		WB 04KK

				hauptsächlich Industriegebiet betroffen. Direkt an der Straße steht, bis auf eine Ausnahme, kein Wohngebäude, wobei nicht bekannt ist, ob dieses bewohnt ist. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen, was auch mit dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen zusammenhängt. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8516 keine raumwirksamen Effekte.				
88	56	RP	B 9	<b>Verlegung bei Worms</b> Weiterer Bedarf. Die B 9 ist bei Worms bereits zum Teil autobahnähnlich ausgebaut. Lediglich ein kurzer Abschnitt verläuft am Rande der Stadtgebiete oder durch Industriegebiete. Dabei steht allerdings kein Wohngebäude an der Straße, Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Auskunft der Stadt Worms wird im Zuge des Neubaus der Wormser Rheinbrücke der B 47, die B 6 bereits verlegt. Die Verlegung erfolgt um rund 100m in Richtung Rheinufer. In diesem Zuge wird ein weiterer neuer Anschluss der B 9 in Höhe der Gibichstraße an das nördliche Hafengebiet gebaut, hinzu kommt eine Unterführung der B 9 in einem Trogbauwerk unter der B 47, eine Überführung der B 9 über die Rheinstraße, eine Fußgängerüberführung am Berliner Ring über die B 9 sowie zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen rund um den Straßenbau. Die Arbeiten haben bereits im Mai 2005 begonnen und sollen noch im Sommer 2008 abgeschlossen werden. Zur weiteren Entlastung wurde die B 9 nach Aussagen von Klaus Hagemann MdB bereits im Mai 2005 zusätzlich für den Schwerlastverkehr von Worms bis Mainz gesperrt. Die genannten Zahlen des SV wurden vor der Sperrung erhoben. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8048 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Worms.	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK
231	95	SN	B 96	<b>Westtangente Bautzen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bautzen keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	16.100	1.014 6,3%		WB* 02KK
272	102	NW	B 1	<b>S-OU Erwitte</b> Weiterer Bedarf, Erwitte erhält zurzeit auch eine OU im Zuge der B 55, ob dann noch eine OU im Zuge der B 1 notwendig ist, wird sich noch zeigen. Inzwischen ist geplant die OU Erwitte im Zuge der B 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan zu nehmen und als Kreisstraße zu bauen, als zweite Südumgehung neben der A 44.	15.400	2.556 15,6%		WB 02KK
422	122	SN	B 97	<b>Bernsdorf - Lauta</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Verlegung der B 97 von Bernsdorf zur B 96alt bei Lauta. Im Regionalplan für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien heißt es dazu: "Weiterführung des Verkehrs von Burkau-Kamenz-Bernsdorf in Richtung A 13 (BB) und Entlastung von Hoyerswerda." Allerdings führt der Verkehr von Burkau (A 4) und Kamenz gar nicht über Hoyerswerda zur A 13, da dies ein Umweg wäre. Diese Zubringerfunktion übernehmen ab Bernsdorf die S 92 und L 57 bis zur A 13 bei Ruhland, noch Kilometer, bevor Hoyerswerda erreicht wird. Dies führt zum Schluss, dass eventuell Verkehr der B 97 über die B 96 geleitet werden soll, um Hoyerswerda zu entlasten. Allerdings sind die B 97 sowie die B 96 bei Hoyerswerda bereits sehr gut ausgebaut. Die B 97 führt zwar in der Ort, verläuft dort allerdings entlang der Jenschwitz und tangiert Siedlungs- und Industriegebiet, wobei kein Wohngebäude direkt an der Straße steht. Die B 96 führt ausschließlich am Stadtrand vorbei, bis sie auf die B 97 trifft. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V.	13.400	1.139 8,5%		WB* 02KK

				hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 97 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.				
461	127	NI	B 79	<b>OU Wolfenbüttel</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wolfenbüttel beträgt nur -0,01 (MINUS NULL KOMMA NULL EINS). Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt keine raumwirksame Bedeutung und für die Entlastung der OD Wolfenbüttel keine nennenswerten Effekte.	12.900	400 3,1%		WB 02KK
537	136	BY	B 303n	<b>Gefrees - A 93 oder Alternative A 93 - AD A9 / A70</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*. Die B 303n ist eine neue geplante autobahnähnliche Bundesstraße in Bayern. Sie soll die Fichtelgebirgsautobahn ersetzen und bei Gefrees an der A 9 abzweigen und über die A 93 bei Thiersheim nach Schirnding führen. Alternativ soll sie am Dreieck A 9/A70 beginnen und über die A 93 nach Schirnding führen. Die bestehende B 303, die bereits in den 1990er Jahren teilweise ausgebaut wurde, soll ersetzt werden. Ob die "Autobahn" wirklich notwendig ist, wird von einigen Gutachten in Frage gestellt. So dominiert der lokale Quell-Zielverkehr. Darüber hinaus hat das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren um 20% abgenommen, da das Verkehrsaufkommen in der Regel jährlich um 4% fällt. Die automatische Dauerzählstelle in Schirnding weist nach, dass der Verkehr rückläufig ist, auch wenn dieser 2005 und 2006 wieder gestiegen ist, allerdings dennoch im Rahmen der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 bis 2015 im Rahmen der Prognosen nicht mehr als 20% der prognostizierten Steigerung erreicht hat und immer noch unter dem Wert von 1993 liegt. Die Politik vor Ort hat inzwischen reagiert und möchte die "Fichtelgebirgsautobahn" aus dem nächsten Bundesverkehrswegeplan nehmen. So fordert der SPD-Landtagsabgeordnete Dr. Christoph Rabenstein die sofortige Einstellung aller Planungen. Einen entsprechenden Antrag habe seine Fraktion im Landtag gestellt. Auch Bayerns Innenminister Herrmann hat die Lage erkannt und teilt in der Pressemitteilung 272/08 mit: "Um in Europa dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben zu können, brauchen wir ein fittes, leistungsfähiges Autobahnnetz ohne Staus. Deshalb plädiere ich dafür, dass der Bund einen Investitionsschwerpunkt auf den Ausbau der wichtigsten Verkehrsmagistralen setzt. Wir brauchen ein Nachholprogramm Westdeutschland", forderte Innenminister Joachim Herrmann am 19. Juni 2008 in München." Im Zuge der B 303n sollten folgende Ortsumgehungen realisiert werden: OU Tröstau.	12.000	- -	ÖKO	WB* 04KB
659	149	ST	B 185	<b>OU Hoym</b> Vordringlicher Bedarf. Wird zwar im BVWP als B 185 Süd-OU Hoym genannt, ist allerdings ein B 6 OU-Projekt. Gleichzeitig ist eine zweite OU für Hoym im Zuge der B 6n im Norden geplant.	10.800	1.415 13,1%		VB 02KK
826	163	MV	B 96	<b>OU Neustrelitz</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am	9.400	808 8,6%		VB 02KK

				Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neustrelitz keine verkehrlichen Defizite der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.				
900	168	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK
901	168	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK
1.059	179	SN	B 96	<b>OU Hoyerswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	7.800	733 9,4%		VB 02KK
1.221	190	BB	B 158n	<b>Bad Freienwalde/Wriezen - Bgr. D/PL</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Wriezen (B 167). Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Wriezen keine verkehrlichen Defizite auf der B158 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	6.700	315 4,7%	ÖKO	WB 02KK
1.238	191	BB	B 166	<b>OU Schwedt (mit Grenzübergang)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als	6.600	403 6,1%		VB 02KK

				Ergebnis wurde festgehalten, dass in Schwedt keine verkehrlichen Defizite auf der B 166 feststellbar sind. Als grenzüberschreitendes Projekt werde dieses zurzeit nur von deutscher Seite vorangetrieben. Die polnische Seite ist von der Notwendigkeit überhaupt nicht überzeugt. Da es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handele sei ein langfristiger Planungsbedarf vorhanden.				
1.268	193	NI	B 244	<b>Hankensbüttel - Wittlingen</b> Weiterer Bedarf, OU Hankensbüttel, OU Alt Isenhagen, OU Glünsingen, OU Wittlingen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt lediglich nur 0,49. Mit Ausnahme der OU Hankensbüttel. Hier beträgt das NKV sogar nur -0,01 (MINUS NULL KOMMA NULL EINS) und ist somit völlig unwirtschaftlich. Hinzu kommt, dass die B 244 in diesem Bereich nur von lokaler Bedeutung ist. Das heißt, der zwischenörtliche Verkehr dominiert. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.400	576 9,0%		WB 02KK
1.359	198	BY	B 286	<b>S-OU Maibach</b> Vordringlicher Bedarf. Begründung: Zur vorsorglichen Entlastung der OD Maibach, da diese zwischen der A 71 und Schweinfurt liegt, obwohl Schweinfurt über die B 303 viel besser an die A 71 angeschlossen ist.	5.900	248 4,2%		VB 02KK
1.396	201	BB	B 167	<b>OU Platkow/Gusow</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Platkow/Gusow keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	5.600	330 5,9%		VB 02KK
1.491	208	SN	B 169	<b>OU Stützengrün/Hundshübel</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Stützengrün-Hundshübel.	4.900	368 7,5%		VB 02KK
1.503	209	BY	B 26n	<b>Karlstadt - AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stetten (Karstadt), OU Thüngen, OU Binsfeld, OU Halsheim, OU Müdesheim, OU Marbach, OU Heugrumbach, OU Arnstein, OU Gänsheim. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung irgend einer Ortsdurchfahrt.	4.800	470 9,8%		VB 04KB
1.511	209	ST	B 176	<b>OU Weißenfels/Nord</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Weißenfels.	4.800	509 10,6%		VB 02KK
1.517	209	NI	B 248	<b>OU Ehra</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Ehra beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr	4.800	389 8,1%		WB 02KK

				höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Auch aus den Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht hervor, dass keine raumwirksamen Effekt festgestellt werden können und das Projekt keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der OD Ehra hat.				
1.519	209	NI	B 248	<b>OU Tappenbeck</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Tappenbeck beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Auch aus den Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht hervor, dass keine raumwirksamen Effekt festgestellt werden können und das Projekt keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der OD Tappenbeck hat.	4.800	389 8,1%		WB 02KK
1.531	110	BB	B 246	<b>OU Schneeberg/Beeskow</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Schneeberg-Beeskow.	4.700	418 8,9%		VB 02KK
1.545	211	BW	B 465	<b>Schorndorf - Göppingen</b> Weiterer Bedarf. Die B 465 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die von Leutkirch im Allgäu bis nach Kirchheim unter Teck führt. Im Zuge der B 465 ist ein neuer Abschnitt von der B 29 bei Schorndorf bis zur B 10 bei Göppingen geplant. In einem weiteren Schritt soll der Weiterbau bis zur A 8 erfolgen. In erster Linie soll eine neue leistungsfähige Verbindung entstehen. Entlastung L 1147, OU Adelberg, OU Rechberghausen, OU Bartenbach.	4.600	203 4,4%		WB 02KK
1.557	212	BY	B 11	<b>OU Bayerisch Eisenstein</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Bayerisch Eisenstein.	4.400	167 3,8%		VB 02KK
1.573	214	MV	B 191	<b>N-OU Plau am See</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Plau am See.	4.300	430 10,0%		VB 02KK
1.579	215	BB	B 167	<b>OU Neuhardenberg</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neuhardenberg keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	4.200	286 6,8%		VB 02KK
1.590	216	HE	B 458	<b>OU Hilders/Wickers</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Hilders-Wickers.	4.100	373 9,1%		VB 02KK
1.608	219	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (sö Abschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Gaildorf.	3.800	331 8,7%		VB 02KK

1.632	220	BB	B 167	<b>OU Dolgeln/Libbenichen</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Dolgeln/Libbenichen keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	3.700	204 5,5%		VB 02KK
1.636	221	SN	B 98	<b>OU Thiendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Thiendorf.	3.600	832 23,1%		VB 02KK
1.677	226	NW	B 474	<b>OU Coesfeld/Lette</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
1.678	227	HB	B 74	<b>Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße (A 270)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rönnebeck. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Bremen-Rönnebeck.	3.000	87 2,9%		VB 02KK
1.689	231	BB	B 246	<b>OU Trebbin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Trebbin. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Trebbin. Weitere Umgehungen vorgesehen.	2.500	123 4,9%		VB 02KK
1.692	232	BB	B 101	<b>OU Jüterbog</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.693	232	BB	B 101	<b>OU Kloster Zinna</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Kloster Zinna.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.694	232	BB	B 101	<b>OU Hohenahlsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Hohenahlsdorf.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.695	232	BB	B 101	<b>OU Welsickendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Welsickendorf.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.701	236	BB	B 101	<b>OU Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Hartmannsdorf.	2.000	398 19,9%		VB 02KK
1.702	236	BB	B 101	<b>OU Horst</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Horst.	2.000	398 19,9%		VB 02KK
1.708	-	BB	B 2n	<b>OU Parstein</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Parstein wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens und der geringen Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK

1.709	-	BB	B 2n	<b>OU Neuendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Neuendorf wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens und der lediglich mittleren Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	-	-	VB 02KK
1.710	-	BB	B 2n	<b>OU Oderberg/Neuenhagen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Oderberg/Neuenhagen wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	-	-	VB 02KK
1.739	-	BY	B 131n	<b>OU Alfershäuser/Thalmässing</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt keine raumwirksame Bedeutung und auf die Entlastung der OD Alfershäuser-Thalmässing keine nennenswerten Effekte.	-	-	-	WB 02KK
1.740	-	BY	B 131n	<b>OU Laibstadt/Aberzhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt keine raumwirksame Bedeutung und auf die Entlastung der OD Laibstadt-Aberzhausen keine nennenswerten Effekte.	-	-	-	WB 02KK
1.741	-	BY	B 131n	<b>Ellingen - Höttingen - Fiegenstall</b> Weiterer Bedarf, OU Ellingen, OU Höttingen, OU Fiegenstall. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt keine raumwirksame Bedeutung und auf die Entlastung der OD Ellingen, Höttingen und Fiegenstall keine nennenswerten Effekte.	-	-	-	WB 02KK
1.749	-	BB	B 168n	<b>OU Trampe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt keine raumwirksame Bedeutung und auf die Entlastung der OD Trampe keine nennenswerten Effekte	-	-	ÖKO	WB 02KK
1.750	-	BB	B 168n	<b>OU Heckelberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist geplante eine neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Projekt keine raumwirksame Bedeutung und auf die Entlastung der OD Heckelberg keine nennenswerten Effekte	-	-	ÖKO	WB 02KK



1.765	-	BY	B 388n	<b>B 388 - Hallbergmoos (Anbindung FH)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 388n ist eine neue geplante Bundesstraße in Bayern. Sie soll nördlich von München an die bestehende B 388 bei Fischerhäuser anschließen und parallel zur A 9, A 92, B 11 und St 2053 zur FS 44, dem Flughafen München führen.	-	-	-	VB 02KK
1.771	-	BY	B 505	<b>OU Höchststadt an der Aisch</b> Weiterer Bedarf. Höchststadt hat bereits eine Umgehung im Zuge der B 470 und eine weitere im Zuge der A 3. Die B 505 endet an der A 3 kurz vor Höchststadt. Es ist geplant noch eine Umgehung im Zuge der B 505 zu bauen.	-	-	-	WB 02KK

**Grenzüberschreitende Umgehungen, bei denen das Nachbarland keinen Bedarf erkennen kann**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1.238	191	BB	B 166	<p><b>OU Schwedt (mit Grenzübergang)</b></p> <p>Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Schwedt keine verkehrlichen Defizite auf der B 166 feststellbar sind. Als grenzüberschreitendes Projekt werde dieses zurzeit nur von deutscher Seite vorangetrieben. Die polnische Seite ist von der Notwendigkeit überhaupt nicht überzeugt. Da es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handele sei ein langfristiger Planungsbedarf vorhanden.</p> <p>Interessant ist auch, was der Bund für Umwelt- und Naturschutz schreibt, wenn man die Aspekte weg lässt, die nicht nachgeprüft werden konnten: "Bei Schwedt an der Oder wird ein neuer Grenzübergang nach Polen geplant. Sowohl für den ex brandenburgischen Ministerpräsidenten und aktuellen Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe als auch für Nachfolger Matthias Platzeck hat das Projekt eine hohe politische Priorität. Beide versprechen sich davon einen wirtschaftlichen Aufschwung für Schwedt. So soll die geplante Straße Verkehrsströme in die Region lenken und die Anbindung der Stadt Schwedt gewährleisten. Für 2015 werden vom Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen in den Rohdaten vom Mai 2002 nur 214 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Dieser Wert liegt sogar unter der Rundungsgrenze. Im Entwurf des BVWP 2003 sind 0 Fahrzeuge pro 24 Stunden ausgewiesen. Erstaunlicherweise wurde dennoch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,6 errechnet. Wie die hohen Nutzen angesichts eines nur 3 km südlich gelegenen Grenzübergangs (der in den letzten Jahren für 20 Mio. Euro ausgebaut wurde) ermittelt werden konnten, ist für den BUND nicht nachvollziehbar. Denn auch die städtebauliche Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes konnte keine Entlastung für die Anwohner der Durchfahrtsstraßen in Schwedt durch die neue Straße belegen. Erklärbar sind aber die niedrigen Kosten für den Grenzübergang über die Oder: Da die Grenze vor der Oder liegt, müsste die Brücke über den Fluss von polnischer Seite finanziert werden."</p> <p>Auch wenn kein Bedarf erkennbar ist, ist dies ein gutes Beispiel was mit Politik im Straßenbau in Deutschland alles möglich wird, vor allem, wenn das Nachbarland den größten Teil der Kosten zu tragen hat.</p>	6.600	403 6,1%		VB 02KK

## Umgehungen mit negativem Nutzen

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
461	127	NI	B 79	<b>OU Wolfenbüttel</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ( <b>NKV</b> ) der OU Wolfenbüttel beträgt nur <b>-0,01</b> . Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	12.900	400 3,1%		WB 02KK
1.268	193	NI	B 244	<b>Hankensbüttel - Wittingen</b> Weiterer Bedarf, OU Hankensbüttel, OU Alt Isenhagen, OU Glünsingen, OU Wittlingen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ( <b>NKV</b> ) dieses Projekts beträgt lediglich nur <b>0,49</b> . Mit Ausnahme der OU Hankensbüttel. Hier beträgt das <b>NKV sogar nur -0,01</b> und ist somit völlig unwirtschaftlich. Hinzu kommt, dass die B 244 in diesem Bereich nur von lokaler Bedeutung ist. Das heißt, der zwischenörtliche Verkehr dominiert. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.400	576 9,0%		WB 02KK

## Umgehungen, die eigentlich gar keine sind

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
17	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Kirchholtunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY8184 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
18	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
1.423	202	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg - OU Brilon/Alme</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Zwischen Bad Wünnenberg und Alme gibt es keine Ortsdurchfahrten und für Bad Wünnenberg sowie Alme sind bereits Umgehungen im Zuge der B 480 vorgesehen. Dazu teilt der Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V. in der Broschüre "Arbeitskreis B 55" mit: "Die Verbindung über die B 480 ist allerdings wegen des zum Teil nur sehr unzureichenden Ausbaustandards mit zahlreichen Ortsdurchfahrten sowie dem topographisch ungünstigen Verlauf zwischen Wünnenberg und Brilon-Alme sowie Olsberg und Winterberg nur begrenzt leistungsfähig ... In dem gesamten Raum befinden sich weitere Straßenzüge in Bundesstraßenqualität, die jedoch vielfach nur Teilräume erschließen."	5.500	666 12,1%	ÖKO	WB 02KK
1.770	-	NW	B 481	<b>OU Münster</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Münster, im Zuge der B 481n, ist gar keine Umgehung, da diese mitten in die Stadt führen soll. Eine Erklärung hierzu findet sich bei der IHK Nord-Westfalen: "Die benachbarten Oberzentren Münster und Bielefeld sind verkehrsinfrastrukturell völlig unzureichend miteinander verbunden ... Die nördliche Weiterführung der B 51 bis zur B 481 (Schiffahrter Damm) wird nach ihrer Realisierung die Funktion einer dringend benötigten Nord-Süd-Tangente <b>im östlichen Stadtgebiet</b> übernehmen ... Durch die <b>Ausgestaltung des Verkehrsknotens</b>	-	-		VB 02KK

			<p><b>Warendorfer Straße</b> wird die Bedeutung der Umgehungsstraße (B 481n) Münster als Bestandteil einer das gesamte Münsterland durchlaufenden Ost-West-Achse gestärkt." (<a href="http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php">http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php</a>) Was die Umgehung m Zuge der B 481 betrifft? Diese Aufgabe übernimmt bereits die A 1.</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--

## Umgehung für Privatstraße des Bundes in Truppenübungsplatz

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1.753	-	BB	B 189n	<b>OU Babitz</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.	-	-		VB 02KK
1.754	-	BB	B 189n	<b>OU Wittstock/Dosse</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.	-	-		VB 02KK
1.755	-	BB	B 189n	<b>Netzer Ergänzung L 15 - Lgr. BB/MV</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.	-	-		VB 02KK

**Auch wenn der Verkehr jedes Jahr abnimmt, muss die Autobahn gebaut werden**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
537	136	BY	B 303n	<p><b>Gefrees - A 93 oder Alternative A 93 - AD A9 / A70</b></p> <p>Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*. Die B 303n ist eine neue geplante autobahnähnliche Bundesstraße in Bayern. Sie soll die Fichtelgebirgsautobahn ersetzen und bei Gefrees an der A 9 abzweigen und über die A 93 bei Thiersheim nach Schirnding führen. Alternativ soll sie am Dreieck A 9/A70 beginnen und über die A 93 nach Schirnding führen. <b>Die bestehende B 303</b>, die bereits <b>in den 1990er Jahren teilweise ausgebaut wurde</b>, soll ersetzt werden. Ob die "Autobahn" wirklich notwendig ist, wird von einigen <b>Gutachten in Frage gestellt</b>. So <b>dominiert der lokale Quell-Zielverkehr</b>. Darüber hinaus hat <b>das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren um 20% abgenommen, da das Verkehrsaufkommen in der Regel jährlich um 4% fällt</b>. Die automatische Dauerkontrollstation in Schirnding weist nach, dass der Verkehr rückläufig ist, auch wenn dieser 2005 und 2006 wieder gestiegen ist, allerdings dennoch im Rahmen der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 bis 2015 im Rahmen der Prognosen nicht mehr als 20% der prognostizierten Steigerung erreicht hat und immer noch unter dem Wert von 1993 liegt. Die Politik vor Ort hat inzwischen reagiert und möchte die "Fichtelgebirgsautobahn" aus dem nächsten Bundesverkehrswegeplan nehmen. So fordert der SPD-Landtagsabgeordnete Dr. Christoph Rabenstein die sofortige Einstellung aller Planungen. Einen entsprechenden Antrag habe seine Fraktion im Landtag gestellt. Auch Bayerns Innenminister Herrmann hat die Lage erkannt und teilt in der Pressemitteilung 272/08 mit: "Um in Europa dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben zu können, brauchen wir ein fittes, leistungsfähiges Autobahnnetz ohne Staus. Deshalb plädiere ich dafür, dass der Bund einen Investitionsschwerpunkt auf den Ausbau der wichtigsten Verkehrsmagistralen setzt. Wir brauchen ein Nachholprogramm Westdeutschland", forderte Innenminister Joachim Herrmann am 19. Juni 2008 in München." Im Zuge der B 303n sollten folgende Ortsumgehungen realisiert werden: OU Tröstau.</p>	12.000	- -	ÖKO	WB* 04KB

**Erst die Ortsdurchfahrt ausbauen, dann die Umgehung**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
20	15	BY	B 10	<b>AD Neu-Ulm (B 30) - Neu-Ulm (Finn.Str)</b> Weiterer Bedarf, der Bau wurde von der Stadt Neu-Ulm abgelehnt, um zunächst den sehr kostspieligen Ausbau der Ortsdurchfahrt mit Tieferlegung und teilweiser Überdeckung zu erreichen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7082 keine raumwirksamen Effekte.	30.600	3.305 10,8%		WB 04KB



## Ach so stark befahrene Ortsdurchfahrten

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1.596	218	RP	B 50	<p><b>Longkamp - Hochscheid (B 327)</b>  Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Longkamp. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und <b>autobahnähnlich</b> über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund <b>des sehr hohen Verkehrsaufkommens (Anmerkung: 3.900 Kfz/24h)</b> einerseits <b>nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen</b>. Andererseits wird hierdurch <b>die Bevölkerung</b> in den Ortsdurchfahrten <b>unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet</b>." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.</p>	3.900	133 3,4%	ÖKO	WB 04KK

## Verkehrsplanung der Extraklasse

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
65	43	BY	B 20	<p><b>OU Burghausen</b></p> <p>Weiterer Bedarf. Die Situation in Burghausen ist das Ergebnis einer verfehlten Verkehrsplanung. Zwar <b>ist bereits eine gute Umfahrung vorhanden</b>, auf die aus Richtung Süden kommend direkt gelangt wird, <b>allerdings muss aus Richtung Norden bei der Anschlussstelle Wacker-Chemie abgefahren werden. Offiziell wurde diese Ortsumgehungsstrecke nie als Umgehung deklariert</b>, wodurch die meisten Fahrzeuge durch die Stadt fahren. <b>Die Umgehung wurde im Bereich Hechenberg bereits wieder verbaut und die Anbindung im Süden an die B 20 über die St 2107 ist nicht sehr zweckmäßig.</b> Zusätzlich ist in Burghausen der innerörtliche Verkehr auf der B 20 so hoch, dass eine Ortsumgehung kaum keine Entlastung bringen würde. So beträgt der Verkehr auf dem stärksten befahren Abschnitt der Ortsdurchfahrt 22.100 Fahrzeuge. Kurz nach dem südlichen Ortsausgang sind es aber nur noch 2.500. Auch nach dem nördlichen Ortsausgang sind es nur noch 13.000 Fahrzeuge, die zur A 94 rollen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.</p>	22.100	1.613 7,3%		WB 02KK

## Wenn auch mal das Land bezahlt

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1.645	222	TH	B 90n	<b>OU Griesheim</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. <b>Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen.</b> Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm <b>hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut.</b> In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der <b>1.145 Meter lange Pörzbergtunnel</b> , der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und <b>die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt.</b> Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	3.500	231 6,6%		VB 02KK
1.731	-	TH	B 90n	<b>OU Kleinliebringen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. <b>Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen.</b> Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm <b>hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut.</b> In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der <b>1.145 Meter lange Pörzbergtunnel</b> , der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und <b>die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt.</b> Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	-	- -		VB 02KK
1.732	-	TH	B 90n	<b>OU Geilsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. <b>Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen.</b> Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm <b>hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut.</b> In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der <b>1.145 Meter lange Pörzbergtunnel</b> , der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und <b>die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt.</b>	-	- -		VB 02KK

				Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.				
1.733	-	TH	B 90n	<p><b>OU Hammersfeld</b></p> <p>Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. <b>Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen.</b> Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm <b>hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut.</b> In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der <b>1.145 Meter lange Pörzbergtunnel</b>, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und <b>die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt.</b> Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.</p>	-	-		VB 02KK

## Was in Deutschland nicht gebaut wird

### Umgehung fast fertig, aber doch nur im Weiteren Bedarf

- keine -

Dem einzigen Projekt, auf das dies zutrifft, wurde am 29. Juli 2008 vom Bund ein Planungsrecht anerkannt. Dabei handelte es sich um:

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
64	43	BW	B 3	<p><b>OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) (6)</b></p> <p>Weiterer Bedarf. Die Ortsumgehung Sinzheim befindet sich erst seit 2004 im Bundesverkehrswegeplan. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde sie zunächst nicht berücksichtigt. Erst nach der Ausübung erheblichen Drucks und der Zusicherung der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wurde sie mit Mühe und Not im Jahr 2004 doch noch neu in den Bundesverkehrswegeplan als Neuaufnahme 66b in den Weiteren Bedarf aufgenommen. Dabei wurden bereits erhebliche Vorleistungen für die Ortsumgehung erbracht. Die B 3 wurde bereits im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Rheinaltrasse zwischen Achern und Bühl neben die Bahngleise verlegt. Dabei wurden Ortsumgehungen für Achern, Sasbach, Ottersweier, Bühl und Oos geschaffen und ebenfalls neben die Bahn verlegt. Auch die Teilortsdurchfahrt Affenteil wurde beseitigt. Als Lücke und einzige Ortsdurchfahrt vor Baden-Baden blieb Sinzheim. Auch bei Sinzheim sind bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden. Die neue Trasse führt als fast unbenutzte Landesstraße an der Bahn entlang, allerdings ohne Anschluss an die B 3 südlich von Sinzheim. Es fehlen noch eine größere Straßenbrücke und mehrere Bachdurchlässe. Damit wäre die OU Sinzheim fertiggestellt. Inzwischen ist der Bau ein Stück näher gerückt. Am 29. Juli 2008 stimmte der Bund der Weiterführung der Planung zu. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Planung aufgenommen und wird das Projekt schnellstmöglich realisieren. (6)</p> <p>Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."</p>	22.100	729 3,3%		WB 02KK

## Nach 50 Jahren immer noch keine Linie bestimmt und im Weiteren Bedarf

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

			<p>die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge m Tag mehr fahren. Dabei wird Enzisreute auf der gesamten Länge durchfahren. Auch ereignen sich rund um Enzisreute zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da der gesamte Ort verlärmt wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen bemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005 um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.</p>				
--	--	--	--	--	--	--	--

**Wenn tatsächliche Verkehrsaufkommen auf niedrigere Werte heruntergesetzt werden**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
667	149	BW	B 311n	<b>Sigmaringen (L 456) - Mengen</b> Weiterer Bedarf. Die B 311n ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll westlich von Sigmaringen an der L 456 beginnen und nach Mengen führen. Zwar wird eine höchste Belastung auf einem kurzen Teilabschnitt zwischen Sigmaringen und Sigmaringendorf von 20.100 Fahrzeuge erreicht, diese sei allerdings nicht relevant. Daher wird die Höchstbelastung vom Bund mit 10.800 Fahrzeugen angesetzt. Entlastung B 32, OU Sigmaringen, OU Sigmaringendorf, OU Scheer.	10.800	367 3,4%		WB 02KK



## Ortsumgehungen mit hohem Nutzen und Verkehrsaufkommen auf Autobahnniveau in den Orten und dennoch wird kein Handlungsbedarf gesehen

Nr.	Top	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Albaufstiegs. OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
3	3	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
4	4	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im Vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
5	5	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf. Bereits 1958 wurde die OU Gaisbeuren beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Gaisbeuren wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Gaisbeuren ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, konkrete Trassenvarianten gibt es nicht. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Oberzentrum) und Ravensburg (Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

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

- keine weiteren in Deutschland -

## Ortsumgehungen ohne Nutzen und sehr geringen Verkehrsaufkommen in den Orten, bei denen ein sehr hoher Handlungsbedarf gesehen wird

Nr.	Flop	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BB	B 101	<b>OU Horst</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Horst.	2.000	398 19,9%		VB 02KK
2	1	BB	B 101	<b>OU Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Hartmannsdorf.	2.000	398 19,9%		VB 02KK
3	2	BB	B 101	<b>OU Welsickendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Welsickendorf.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
4	2	BB	B 101	<b>OU Hohenahlsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Hohenahlsdorf.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
5	2	BB	B 101	<b>OU Kloster Zinna</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Kloster Zinna.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
6	2	BB	B 101	<b>OU Jüterbog</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	2.400	487 20,3%		VB 02KK
7	3	BB	B 246	<b>OU Trebbin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Trebbin. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Trebbin. Weitere Umgehungen vorgesehen.	2.500	123 4,9%		VB 02KK
8	4	BY	B 16	<b>OU Apfeltrach/Dirlewang</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	2.700	286 10,6%		VB 02KK
9	5	HB	B 74	<b>Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße (A 270)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rönnebeck. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Bremen-Rönnebeck.	3.000	87 2,9%		VB 02KK
10	6	NW	B 474	<b>OU Coesfeld/Lette</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
11	6	TH	B 281	<b>OU Miesitz</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	3.100	316 10,2%		VB 02KK
12	6	HE	B 252	<b>OU Diemelstadt/Rhoden</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	3.100	632 20,4%		VB 02KK
13	6	MV	A 20	<b>AS Strasburg - AS Pasewalk/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Strasburg. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	3.100	276 7,9%		VB 04KB
14	6	MV	A 20	<b>AS Friedland - AS Strasburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Woldegk, OU Mildenitz. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	3.100	319 9,3%		VB 04KB
15	7	HE	B 249	<b>OU Wanfried</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden.	3.300	455 13,8%		VB 02KK
16	7	BB	B 183	<b>OU Bad Liebenwerda</b> Vordringlicher Bedarf. Sehr geringer Nutzen, daher keine Projektbewertung vorhanden. Es sind weitere Umgehungen für Bad	3.300	102 3,1%		VB 02KK

				Liebenwerda vorgesehen.				
17	8	SN	B 98	<b>OU Thiendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Thiendorf.	3.600	832 23,1%		VB 02KK
18	9	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (sö Abschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Gaildorf.	3.800	331 8,7%		VB 02KK
19	10	HE	B 458	<b>OU Hilders/Wickers</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Hilders-Wickers.	4.100	373 9,1%		VB 02KK
20	11	MV	B 191	<b>N-OU Plau am See</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Plau am See.	4.300	430 10,0%		VB 02KK
21	12	BY	B 11	<b>OU Bayerisch Eisenstein</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Bayerisch Eisenstein.	4.400	167 3,8%		VB 02KK
22	13	BB	B 246	<b>OU Schneeberg/Beeskow</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Schneeberg-Beeskow.	4.700	418 8,9%		VB 02KK
23	14	ST	B 176	<b>OU Weißenfels/Nord</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Weißenfels.	4.800	509 10,6%		VB 02KK
24	14	BY	B 26n	<b>Karlstadt - AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf. OU Stetten (Karstadt), OU Thüngen, OU Binsfeld, OU Halsheim, OU Müdesheim, OU Marbach, OU Heugrumbach, OU Arnstein, OU Gänsheim. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung irgend einer Ortsdurchfahrt.	4.800	470 9,8%		VB 04KB
25	15	SN	B 169	<b>OU Stützengrün/Hundshübel</b> Vordringlicher Bedarf. Keine raumwirksame Bedeutung, keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der OD Stützengrün-Hundshübel.	4.900	368 7,5%		VB 02KK

- keine weiteren mit weniger als 5.000 Kfz/24h -

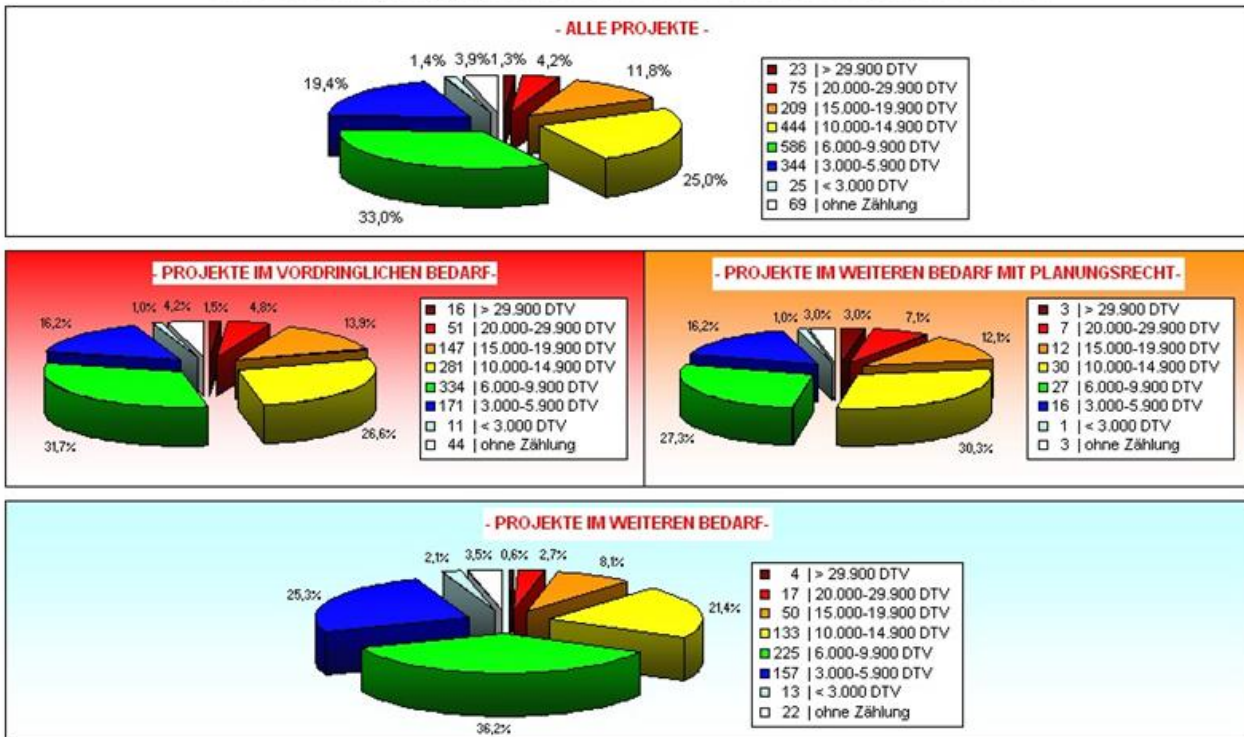




## Ortsumgehungsprojekte in Deutschland

### Aufteilung der Projekte nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



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

#### **Alle Ortsumgehungsprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2003**

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

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

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

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

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

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

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

## Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Westteil m. Anteil Rheinbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02/04	
2	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02KK	
3	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 04KK	
4	2	BW	B 29	<b>Nordostring Stuttgart</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Stuttgart (OU Türkheim, OU Bad Cannstatt, OU Burgholzof, OU Zuffenhausen) (Variante C1). Die B 10, B 14, B 29 sind in Stuttgart zu großen Teilen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Der Nordostring soll in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BW6286 keine raumwirksamen Effekte. Bis 2015 prognostizierte Verkehrsmenge: 27.000 Kfz/24h.	69.300	1.802 2,6%	ÖKO	WB 04KB	
5	3	HB	B 6n	<b>Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB	
6	4	BY	B 2	<b>Verlegung bei Gersthofen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2 ist bei Gersthofen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Sie führt durch Gersthofen zwischen Industrie- und Wohngebiet. Die Wohngebiete liegen nicht direkt an der Straße und werden mit Lärmschutzwällen und dichter Bepflanzung abgeschirmt.	48.900	4.401 9,0%		VB 04KK	
7	5	BY	B 26n	<b>westl. AD Würzburg/West (A 3) - Karlstadt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Entlastung B 27, OU Retzbach, OU Thüngersheim, OU Veitshöchheim, OU Zell am Main, Entlastung B 8, OU Würzburg-Grombühl. In der OD Würzburg-Grombühl wird eine Belastung von 32.500 Kfz/24h erreicht. Die höchste Belastung von 46.200 Kfz/24h wird zwischen Würzburg und Veitshöchheim auf dem bereits autobahnähnlich ausgebauten Abschnitt erreicht. 31.600 Kfz/24h sind es in Veitshöchheim, wobei die B 27 hier bereits als eine Art Umgehung ausgebaut ist, allerdings dennoch durch den Ort führt, aber kein Gebäude direkt an der Straße steht. Auch Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Veitshöchheim sinkt das Verkehrsaufkommen rapide, bis Thüngersheim auf 14.000, bis Retzbach auf 11.800 und von dort im weiteren Verlauf auf lediglich 4.800 Kfz/24h.	46.200	2.864 6,2%		WB* 04KB	
8	6	BY	A 73	<b>Coburg - Ebersdorf b.Coburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Coburg	43.400	2.474 4,7%		VB 04KB	
9	7	BY	B 2	<b>Entlastungstunnel Starnberg</b> Vordringlicher Bedarf	40.300	1.209 3,0%		VB 02KK	
10	8	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK	
11	8	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK	
12	9	HE	B 26	<b>NO-OU Darmstadt</b> Vordringlicher Bedarf	37.000	2.516 6,8%		VB 02KK	
13	10	BW	B 312	<b>OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	35.500	1.882 5,3%		VB 02KK	
14	11	NW	A 33	<b>AS Bielefeld/Brackwede - AK Bielefeld</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bielefeld-Brackwede, OU Senne.	33.900	1.695 4,0%		VB 04KB	



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

15	12	BW	B 31	<b>Stadttunnel Freiburg</b> Vordringlicher Bedarf	33.700	2.629 7,8%		VB 02KK
16	12	BW	B 31	<b>OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Freiburg, OU Freiburg-Ebnet	33.700	2.629 7,8%		VB 04KB
17	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY8184 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
18	13	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
19	14	BW	B 535	<b>OU Schwetzingen/Plankstadt</b> Vordringlicher Bedarf	32.900	1.086 3,3%		VB 04KK
20	15	BY	B 10	<b>AD Neu-Ulm (B 30) - Neu-Ulm (Finn.Str)</b> Weiterer Bedarf, der Bau wurde von der Stadt Neu-Ulm abgelehnt, um zunächst den sehr kostspieligen Ausbau der Ortsdurchfahrt mit Tieferlegung und teilweiser Überdeckung zu erreichen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7082 keine raumwirksamen Effekte.	30.600	3.305 10,8%		WB 04KB
21	16	HH	A 26	<b>Rübke - Moorburg (A 7)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 73, OU Fischbeck, OU Neu-Wulmstorf, OU Ovelgönne	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
22	17	BW	B 27	<b>Nehren - Bodelshausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ofterdingen, OU Bad Sebastiansweiler. Die Höchstbelastung von 30.100 Kfz/24h wird zwischen Bodelshausen und Bad Sebastiansweiler erreicht.	30.100	2.197 7,3%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

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

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Industriegebiet betroffen. Im weiteren Verlauf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 17.300 Fahrzeuge, das abschnittsweise durch Siedlungsgebiete von Adendorf führt. Nach dem Ortsende von Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge und sinkt bis Brietlingen sogar auf 10.000. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI6140 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten.				
34	24	BY	B 300	<b>OU Vogelsang</b> Vordringlicher Bedarf	27.500	1.595 5,8%		VB 04KK
35	25	BY	B 15n	<b>Essenbach - Geisenhausen</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*, Entlastung B 15, OU Altheim, OU Landshut, OU Krumhausen, OU Niederkam, OU Grammelkam, OU Halchelstuhl, OU Münchsdorf, Entlastung B 299, OU Landshut, OU Barteith, OU Oberschönbach, OU Straßgrub, OU Ried an der Straße, OU Allkofen, OU Geisenhausen. Die höchste Belastung wird nur auf der autobahnähnlich ausgebauten B 15 in Landshut erreicht. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	27.400	1.589 5,8%	ÖKO	WB* 04KB
36	26	BY	B 472	<b>OU Bad Tölz</b> Vordringlicher Bedarf	26.700	961 3,6%		VB 02KK
37	27	NI	B 1	<b>OU Hildesheim-Himmelsthür (West- u. Mittelteil)</b> Vordringlicher Bedarf	26.400	1.584 5,0%		VB 04KK
38	27	HE	B 455	<b>OU Wiesbaden/Fichten</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.400	607 2,3%		WB* 02KK
39	28	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 273 - B 1)</b> Weiterer Bedarf. Für Potsdam sind im Bundesverkehrswegeplan bereits drei weitere Ortsumgehungen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Diese sollen bereits zu einer Entlastung führen. Darüber hinaus ist der Quell-Zielverkehr einer so großen Stadt mit rund 150.000 Einwohnern erheblich.	26.200	707 1,7%		WB 02KK
40	28	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 1 - B 2)</b> Vordringlicher Bedarf	26.200	707 1,7%		VB 02KK
41	28	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 2 - L 40)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.200	707 1,7%		WB* 02KK
42	29	NW	B 58	<b>OU Wesel (ö Rheinbrücke - B 8)</b> Vordringlicher Bedarf	25.600	2.483 9,7%		VB 04KK
43	29	BW	B 464	<b>Böblingen - Holzgerlingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 464 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die in Reutlingen beginnt und kurz nach der A 81 bei Böblingen endet. In einem ersten Schritt soll die B 464 von Böblingen bis Holzgerlingen verlegt werden. In einem zweiten Schritt ist der Weiterbau von der A 81 bis zur A 8 bei Renningen geplant. Im ersten Schritt ist die OU Böblingen geplant.	25.600	1.101 4,3%		VB 02KB
44	30	BW	B 30	<b>Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach - BA 6 (Ravensburg-Süd - Eschach)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ravensburg. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe jenseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	25.500	1.282 5,0%		VB 04KK
45	31	NI	B 6n	<b>OU Stuhr-Brinkum</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*	25.200	2.394 9,5%	ÖKO	WB* 02KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

46	32	HE	A 66	<b>AS Schlüchtern/Nord - AS Neuhof/West</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Flieden	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB
47	32	HE	A 66	<b>AS Neuhof/West - AS Neuhof/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Neuhof	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB
48	33	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	24.600	1.919 7,8%		VB 02KK
49	34	BY	B 2	<b>OU Meitingen</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	3.479 14,2%		VB 04KK
50	34	HE	B 3	<b>OU Karben/Kloppenheim</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	1.005 4,1%		VB 02KK
51	35	BW	B 10	<b>OU Berghausen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Berghausen liegt zwischen Karlsruhe und Remchingen. In Berghausen beginnt die B 293, welche nach Heilbronn führt. Auf der B 10 selbst werden ab dem östlichen Ortsausgang lediglich 11.600-12.900 Kfz/24h erreicht. Nur zusammen mit der B 293 kommt das Verkehrsaufkommen von 24.000 Kfz/24h zu Stande. Im Zuge der B 293 ist eine weitere Umgehung für Berghausen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht vorgesehen. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	24.000	1.152 4,8%		WB* 02KK
52	36	BY	B 2	<b>OU Puchheim</b> Vordringlicher Bedarf	23.400	913 3,9%		VB 02KK
53	37	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
54	38	SH	B 76	<b>OU Preetz</b> Vordringlicher Bedarf	23.000	690 3,0%		VB 02KK
55	39	BY	B 15n	<b>Pfaffing (B 304) - Kolbermoor (A 8)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Maggle, OU Kornberg, OU Elend, OU Zainach, OU Lengdorf, OU Wieden, OU Pfaffenhofen, OU Rosenheim. Die höchste Belastung wird in Rosenheim erreicht, wobei für Rosenheim bereits eine weitere OU im Zuge der B 15 vorgesehen ist, auf den übrigen Abschnitten beträgt die Höchstbelastung 15.100 Kfz/24h. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	22.900	1.420 6,2%		WB 04KB
56	39	SH	A 20	<b>Bad Segeberg (A 21) - Weede</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB
57	39	BW	B 317	<b>Lörrach - Weil am Rhein</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lörrach	22.900	1.327 5,8%		VB 02KK
58	40	NI	B 3	<b>OU Celle (Südteil)</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK
59	40	NI	B 3	<b>s Celle - n Ehlershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Adelheidsdorf, OU Nienhorst	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK
60	40	BW	B 10	<b>Süßen/Ost - Gingen/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.634 7,2%		VB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

61	40	BW	B 31	<b>OU Eriskirch</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.793 7,9%		VB 02KK
62	41	BW	B 28	<b>OU Metzingen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	22.400	941 4,2%		VB 04KK
63	42	NW	B 236	<b>Dortmund/Remberg - Dortmund/Schueruferstraße</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schüren	22.200	799 3,6%		VB 04KB
64	43	BW	B 3	<b>OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) (6)</b> Weiterer Bedarf. Die Ortsumgehung Sinzheim befindet sich erst seit 2004 im Bundesverkehrswegeplan. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde sie zunächst nicht berücksichtigt. Erst nach der Ausübung erheblichen Drucks und der Zusicherung der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wurde sie mit Mühe und Not im Jahr 2004 doch noch neu in den Bundesverkehrswegeplan als Neuaufnahme 66b in den Weiteren Bedarf aufgenommen. Dabei wurden bereits erhebliche Vorleistungen für die Ortsumgehung erbracht. Die B 3 wurde bereits im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Rheintaltrasse zwischen Achern und Bühl neben die Bahngleise verlegt. Dabei wurden Ortsumgehungen für Achern, Sasbach, Ottersweier, Bühl und Oos geschaffen und ebenfalls neben die Bahn verlegt. Auch die Teilortsdurchfahrt Affenteil wurde beseitigt. Als Lücke und einzige Ortsdurchfahrt vor Baden-Baden blieb Sinzheim. Auch bei Sinzheim sind bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden. Die neue Trasse führt als fast unbenutzte Landesstraße an der Bahn entlang, allerdings ohne Anschluss an die B 3 südlich von Sinzheim. Es fehlen noch eine größere Straßenbrücke und mehrere Bachdurchlässe. Damit wäre die OU Sinzheim fertiggestellt. Inzwischen ist der Bau ein Stück näher gerückt. Am 29. Juli 2008 stimmte der Bund der Weiterführung der Planung zu. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Planung aufgenommen und wird das Projekt schnellstmöglich realisieren. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	22.100	729 3,3%		WB 02KK
65	43	BY	B 20	<b>OU Burghausen</b> Weiterer Bedarf. Die Situation in Burghausen ist das Ergebnis einer verfehlten Verkehrsplanung. Zwar ist bereits eine gute Umfahrung vorhanden, auf die aus Richtung Süden kommend direkt gelangt wird, allerdings muss aus Richtung Norden bei der Anschlussstelle Wacker-Chemie abgefahren werden. Offiziell wurde diese Ortsumgehungsstrecke nie als Umgehung deklariert, wodurch die meisten Fahrzeuge durch die Stadt fahren. Die Umgehung wurde im Bereich Hechenberg bereits wieder verbaut und die Anbindung im Süden an die B 20 über die St 2107 ist nicht sehr zweckmäßig. Zusätzlich ist in Burghausen der innerörtliche Verkehr auf der B 20 so hoch, dass eine Ortsumgehung kaum keine Entlastung bringen würde. So beträgt der Verkehr auf dem stärksten befahren Abschnitt der Ortsdurchfahrt 22.100 Fahrzeuge. Kurz nach dem südlichen Ortsausgang sind es aber nur noch 2.500. Auch nach dem nördlichen Ortsausgang sind es nur noch 13.000 Fahrzeuge, die zur A 94 rollen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	22.100	1.613 7,3%		WB 02KK
66	43	SN	B 169	<b>OU Bad Schlema</b> Weiterer Bedarf. Bad Schlema hat bereits eine mehrstreifige Ortsumgehung, die allerdings am Stadtrand doch noch durch den Ort führt. Allerdings steht kein Gebäude direkt an der Straße und Lärmschutzwände sind vorhanden. Es soll noch eine Ortsumgehung gebaut werden. Diese soll wohl diesmal tatsächlich vollständig um den Ort führen.	22.100	1.459 6,6%		WB 02KK
67	44	BW	B 312	<b>OU Pfullingen bei Reutlingen</b> Vordringlicher Bedarf	22.000	1.144 5,2%		VB 02KK
68	44	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

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

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

77	51	BW	B 14	<b>Nellmersbach - Winnenden/Mitte</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hartmannsweiler, OU Winnenden	20.900	1.275 6,1%		VB 04KB
78	51	BY	A 94	<b>Pastetten - Dorfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Hohenlinden, OU Birkach, OU Straßmaier	20.900	2.424 10,6%		VB 04KB
79	52	BY	B 2	<b>OU Ost Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.800	1.019 4,9%		WB* 02KK
80	53	SN	B 107	<b>A 4 - Ebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
81	53	SN	B 107	<b>Ebersdorf - Südverbund Chemnitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
82	54	BY	B 16	<b>OU Dillingen</b> Vordringlicher Bedarf	20.500	1.743 8,5%		VB 02KK
83	54	BY	B 19	<b>Heuberg - Immenstadt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stein im Allgäu, OU Seifen	20.500	1.169 5,7%		VB 04KK
84	55	BE	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
85	55	BB	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
86	55	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
87	56	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im Vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
88	56	RP	B 9	<b>Verlegung bei Worms</b> Weiterer Bedarf. Die B 9 ist bei Worms bereits zum Teil autobahnähnlich ausgebaut. Lediglich ein kurzer Abschnitt verläuft am Rande der Stadtgebiete oder durch Industriegebiete. Dabei steht allerdings kein Wohngebäude an der Straße, Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Auskunft der Stadt Worms wird im Zuge des Neubaus der Wormser Rheinbrücke der B 47, die B 6 bereits verlegt. Die Verlegung erfolgt um rund 100m in Richtung Rheinufer. In diesem Zuge wird ein weiterer neuer Anschluss der B 9 in Höhe der Gibichstraße an das nördliche Hafengebiet gebaut, hinzu kommt eine Unterführung der B 9 in einem Trogbauwerk unter der B 47, eine Überführung der B 9 über die Rheinstraße, eine Fußgängerüberführung am Berliner Ring über die B 9 sowie zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen rund um den Straßenbau. Die Arbeiten haben bereits im Mai 2005 begonnen und sollen noch im Sommer 2008 abgeschlossen werden. Zur weiteren Entlastung wurde die B 9 nach Aussagen von Klaus Hagemann MdB bereits im Mai 2005 zusätzlich für den Schwerlastverkehr von Worms bis Mainz gesperrt. Die genannten Zahlen des SV wurden vor der Sperrung erhoben. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8048 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Worms.	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

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



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				<p>Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Enzisreute wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Enzisreute ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, allerdings gibt es zumindest eine grobe Trassenvariante. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Oberzentrum) und Ravensburg (Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge m Tag mehr fahren. Dabei wird Enzisreute auf der gesamten Länge durchfahren. Auch ereignen sich rund um Enzisreute zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen bemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005 um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die nächste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.</p>				
99	60	RP	B 9	<b>OU Nierstein</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	733 3,7%		VB 02KK
100	60	BW	B 33	<b>OU Haslach</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	2.257 11,4%		VB 02KK
101	61	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK
102	61	SN	B 87n	<b>AS Leipzig/Mitte (A 14) - s Eilenburg (3)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante nochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Taucha, OU Gordemitz, OU Jesewitz, OU Wölpern, OU Eilenburg. (3) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Leipzig und Eilenburg erfordert vertiefende Untersuchungen der nördlichen Variante A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg. Über den Fortgang der Untersuchungen bzw. Planungen ist regelmäßig zu berichten."	19.700	985 5,0%		VB 04KK
103	61	NW	B 220	<b>OU Kleve-Kellen - B 57</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kellen, OU Warbeyen	19.700	946 4,8%		VB 02KK
104	62	NI	A 26	<b>Stade - Horneburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Dollern, OU Agathenburg	19.600	1.705 7,7%		VB 04KB
105	62	BW	B 463	<b>OU Lautlingen</b>	19.600	1.490		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		7,6%		02KK
106	62	BY	B 469	<b>Obernburg - Trennfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Trennfurt, OU Wörth am Main	19.600	1.470 7,5%		VB 04KK
107	63	SN	B 6	<b>OU Bennewitz</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.443 7,4%		VB 02KK
108	63	NW	B 67	<b>Bocholt - Rhede</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bocholt, OU Rhede	19.500	1.365 7,0%		VB 02KK
109	63	NI	B 441	<b>OU Wunstorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.580 8,1%		VB 02KK
110	64	RP	B 9	<b>OU Bad Breisig</b> Weiterer Bedarf	19.400	951 4,9%		WB 02KK
111	64	BW	B 31	<b>OU Hinterzarten-Oberhöllsteig</b> Weiterer Bedarf	19.400	2.270 11,7%		WB 04KK
112	64	BW	B 33	<b>A 5 - Elgersweier</b> Vordringlicher Bedarf, OU Offenburg. Es ist zwar bereits eine gute Südumfahrung vorhanden, diese hat allerdings keinen Anschluss an die A 5. Die neue Querspange A 5 - Elgersweiler soll das nun beheben. Probleme dürfte dabei der zwischen der heutigen B 33 und der A 5 liegende Flughafen Offenburg bereiten.	19.400	1.824 9,4%		VB 02KK
113	65	NW	A 46	<b>Menden (B 515) - Arnsberg-Neheim</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Menden, OU Niederbarge, OU Wimbern, OU Voßwinkel	19.300	1.139 4,9%		VB 04KB
114	65	HE	B 47	<b>Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten (einschließlich)</b> Vordringlicher Bedarf	19.300	2.007 10,4%		VB 04KK
115	66	BY	B 2	<b>AS Derching (A 8) - Friedberg</b> Weiterer Bedarf, OU Augsburg-Hochzoll-Süd, OU Friedberg. Für Friedberg ist noch eine OU im Zuge der B 300 vorgesehen.	19.100	936 4,9%		WB 04KK
116	66	BY	B 2	<b>OU Kissing</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	936 4,9%		VB 02KK
117	66	NI	B 74	<b>OU Ritterhude</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	19.100	917 4,8%		WB* 02KK
118	66	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK
119	66	NI	B 217	<b>OU Weetzen und OU Evestorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	802 4,2%		VB 04KK
120	67	BY	B 19	<b>OU Waltenhofen</b> Vordringlicher Bedarf	19.000	1.026 5,4%		VB 04KK
121	67	NI	B 213	<b>Verlegung nördlich Nordhorn</b> Vordringlicher Bedarf	19.000	- -		VB 02KK
122	67	BY	B 289	<b>OU Kulmbach/Ost - Untersteinach</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kauerndorf, OU Untersteinach	19.000	- -		VB 02KK
123	68	HE	B 3	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Vordringlicher Bedarf	18.800	733 3,9%		VB 02KK
124	68	HE	B 8	<b>OU Kelkheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	18.800	376 2,0%	ÖKO	WB 04KK
125	68	BY	B 19	<b>Kuhnen - Herzmanns</b> Vordringlicher Bedarf, OU Herzmanns	18.800	1.128 6,0%		VB 04KK
126	68	BY	B 19	<b>Herzmanns - Heuberg</b>	18.800	1.128		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf. OU Oberdorf, OU Herzmanns		6,0%		04KK
127	69	NI	A 26	<b>Horneburg - Buxtehude</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Buxtehude, OU Neukloster, OU Schragenberg	18.700	2.188 10,7%		VB 04KK
128	69	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Lochbrücke. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	18.700	576 3,1%		VB 04KB
129	69	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Friedrichshafen. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	18.700	576 3,1%		VB 04KB
130	69	BY	B 300	<b>OU Diedorf</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
131	69	BY	B 300	<b>OU Gessertshausen</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
132	69	NW	A 445	<b>AS Hamm/Rhynern - AS Werl/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 63, OU Osterflerich, OU Hilbeck	18.700	2.038 9,9%		VB 04KB
133	69	HE	B 486	<b>OU Dreieich/Offenthal</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	842 4,5%		VB 02KK
134	70	NI	B 82	<b>OU Langelsheim/Astfeld</b> Vordringlicher Bedarf	18.600	1.246 6,7%		VB 02KK
135	70	SN	B 174	<b>Verlegung Chemnitz - Gornau</b> Vordringlicher Bedarf, OU Gornau	18.600	1.023 5,5%		VB 04KB
136	71	NW	B 66	<b>Bielefeld/Hillegossen - Leopoldshausen/Asemissen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ubbedissen, OU Rollkrug	18.500	1.184 6,4%		VB 04KB
137	72	BY	B 8	<b>OU Biebelried</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
138	72	BW	B 31	<b>Stetten - Immenstaad</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hagnau	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
139	72	BW	B 31	<b>Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Fischbach, OU Neuhäuser, OU Windhag, OU Friedrichshafen	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
140	72	HE	B 38	<b>OU Mörlenbach (alternativ: Untersuchung Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	920 5,0%		VB 02KK
141	72	NW	B 65	<b>OU Minden</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
142	72	NI	B 243	<b>OU Herzberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	18.400	1.932 10,5%	ÖKO	WB 04KB
143	73	NW	B 8	<b>OU Hennef/Uckerath</b> Vordringlicher Bedarf	18.300	878 4,8%		VB 02KK
144	73	MV	B 105	<b>OU Rövershagen</b> Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

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

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.				
164	79	BW	B 415	<b>Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach</b> Weiterer Bedarf, OU Lahr, OU Kuhbach, OU Reichenbach	17.700	779 4,4%		WB 02KK
165	79	NW	B 508	<b>OU Kreuztal/Ferndorf</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
166	79	NW	B 508	<b>S-OU Hilchenbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
167	80	HE	B 8	<b>OU Elz</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	915 5,2%		VB 02KK
168	80	HE	B 8	<b>OU Königstein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.600	458 2,6%	ÖKO	WB 04KK
169	80	BY	B 19	<b>Fischen (Entlastungstunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	581 3,3%		VB 02KK
170	81	NW	B 9	<b>OU Kleve</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	648 3,7%		VB 02KK
171	81	SN	B 101	<b>OU Lauter</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK
172	81	SN	B 101	<b>Verlegung in Aue (B 101 - B 169)</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK
173	81	SN	B 101	<b>T-OU Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf	17.500	998 5,7%		WB 02KK
174	81	ST	B 189	<b>OU Wolmirstedt</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	1.418 8,1%		VB 04KK
175	81	BW	B 464	<b>OU Reutlingen (Dietwegtrasse)</b> Weiterer Bedarf	17.500	718 4,1%		WB 02KK
176	82	NW	A 30	<b>Löhne - Rehme</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bad Oeynhausen	17.400	1.114 6,7%		VB 04KB
177	83	BW	B 28	<b>Verlegung bei Aach</b> Weiterer Bedarf	17.300	1.263 7,3%		WB 02KK
178	83	BW	B 465	<b>OU Owen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.300	1.125 6,5%	ÖKO	WB 02KK
179	84	BW	B 31	<b>OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Falkensteig	17.200	2.202 12,8%		WB* 02KK
180	85	BB	B 2n	<b>B 273 - B 2 nw Potsdam</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Potsdam. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten.	17.100	752 4,4%	ÖKO	WB 02KK
181	85	HE	B 3	<b>OU Karben/Okarben</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	941 5,5%		VB 02KK
182	85	BY	B 173	<b>OU Unterrodach</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.522 8,9%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

183	85	HE	B 277	<b>OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	923 5,4%		VB 02KK
184	85	BW	B 297	<b>OU Neckartailfingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.642 9,6%		WB 02KK
185	85	BY	B 388	<b>OU Erding (Anbindung FH)</b> Weiterer Bedarf	17.100	821 4,8%		WB 02KK
186	86	NI	B 1	<b>S-OU Hameln</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	- -		VB 02KK
187	86	NI	B 1	<b>OU Reher und Groß Berkel</b> Weiterer Bedarf	17.000	- -		WB 02KK
188	86	BW	B 19	<b>OU Gaisbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	935 5,5%		VB 02KK
189	86	BW	B 28	<b>OU Blaustein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.000	578 3,4%	ÖKO	WB 02KK
190	86	BW	B 29	<b>OU Möggingen</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	1.802 10,6%		VB 04KB
191	86	BY	B 318	<b>W-OU Gmund am Tegernsee</b> Weiterer Bedarf	17.000	544 3,2%		WB 02KK
192	87	BY	B 304	<b>OU Ebersberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	980 5,8%		VB 02KK
193	87	BY	B 304	<b>OU Eglharting/Kirchseeon</b> Weiterer Bedarf	16.900	980 5,8%		WB 02KK
194	87	HE	B 426	<b>Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	1.014 6,0%		VB 02KK
195	88	NI	B 27	<b>OU Waake</b> Weiterer Bedarf	16.800	1.126 6,7%		WB 02KK
196	88	NI	B 51	<b>OU Bad Iburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	16.800	974 5,8%	ÖKO	WB 02KK
197	88	SL	B 51	<b>OU Ensdorf (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	16.800	672 4,0%		VB 02KK
198	88	NW	B 239	<b>Herford (A 2) - Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Aspe	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
199	88	NW	B 239	<b>OU Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
200	88	RP	B 266	<b>OU Bad Bodendorf</b> Weiterer Bedarf	16.800	924 5,5%		WB 04KK
201	89	BW	B 27	<b>OU Jagstfeld</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.035 6,2%		WB 02KK
202	89	NW	B 239	<b>Kirchlengern - Herford</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oberbehme, OU Schweichel-Bermbeck	16.700	1.186 7,1%		VB 02KK
203	89	HE	B 260	<b>OU Schlangenbad/Wambach</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	635 3,8%		VB 02KK
204	89	BY	B 299	<b>OU Neumarkt/Oberpfalz</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	1.386 8,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

205	89	BY	B 304	<b>OU Forsting</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.253 7,5%		WB 02KK
206	90	HE	B 38	<b>OU Rimbach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.600	647 3,9%		WB* 02KK
207	90	NW	B 233	<b>OU Fröndenberg/Langschede</b> Weiterer Bedarf	16.600	1.295 7,8%		WB 02KK
208	91	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.386 8,4%		VB 04KK
209	91	NW	A 33	<b>AS Borgholzhausen - AS Halle/Steinhagen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bödinghausen, OU Halle (Westfalen)	16.500	2.393 13,5%		VB 04KB
210	91	RP	B 42	<b>T-OU Neuwied</b> Weiterer Bedarf. Die B 42 ist bei Neuwied zum Teil bereits autobahnähnlich als Schnellstraße ausgebaut, führt zwar zum Teil durch die Stadt, allerdings hauptsächlich entfernt von Siedlungsgebieten und bevorzugt durch Industriegebiete. Nur ein sehr kurzer Abschnitt führt noch durch Siedlungsgebiet. Zurzeit liegt für die Umgehung eine Machbarkeitsstudie vor, die eine bautechnisch und städtebaulich komplexe Tunnellösung für den gesamten Abschnitt mit entsprechend hohem Investitionsaufwand vorsieht. Die Planung ruht allerdings zurzeit, da die Stadt Neuwied für einen weiteren Neu- und Ausbau keinen Bedarf sieht und "eventuell zur gegebenen Zeit" eine Aufstufung beantragen möchte.	16.500	1.172 7,1%		WB 04KK
211	91	HE	B 45	<b>OU Höchst im Odenwald</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	891 5,4%		VB 02KK
212	91	NI	B 65	<b>Wichtringhausen - Ronnenberg</b> Weiterer Bedarf, OU Wichtringhausen, OU Nordgoltern, OU Göxe, OU Ditterke, OU Everloh, OU Rittergut Erichshof	16.500	1.370 8,3%		WB 02KK
213	91	SN	B 101	<b>OU Freiberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.023 6,2%		VB 02KK
214	91	SN	B 174	<b>OU Marienberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	842 5,1%		VB 02KK
215	91	SH	B 199	<b>OU Handewitt</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK
216	91	BW	B 311	<b>Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Donaurieden, OU Erbach	16.500	1.683 10,2%		VB 02KK
217	92	SH	A 20	<b>Lübeck - AS Genin</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck,	16.400	558 2,4%		VB 04KB
218	92	SH	A 20	<b>AS Genin - Groß Grönau</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck	16.400	558 2,4%		VB 04KB
219	92	NW	B 59	<b>OU Pulheim</b> Vordringlicher Bedarf	16.400	918 5,6%		VB 02KK
220	93	BW	B 35	<b>OU Bruchsal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.300	2.331 14,3%		WB* 02KK
221	93	NW	B 229	<b>OU Langenfeld</b> Weiterer Bedarf	16.300	685 4,2%		WB 02KK
222	94	ST	B 81	<b>OU Egeln/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.328 8,2%		VB 04KK
223	94	BB	B 96	<b>OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB	16.200	1.523 9,4%	ÖKO	VB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

224	94	BB	B 96	<b>OU Oranienburg</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.523 9,4%		VB 04KK
225	94	NW	B 513	<b>OU Harsewinkel</b> Weiterer Bedarf	16.200	1.069 6,6%		WB 02KK
226	95	BW	B 28	<b>Verlegung in Freudenstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	982 6,1%		VB 02KK
227	95	HE	B 49	<b>OU Reiskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	918 5,7%		VB 02KK
228	95	NW	B 55	<b>W-OU Erwitte</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.964 12,2%		VB 02KK
229	95	ST	B 81	<b>OU Halberstadt</b> Weiterer Bedarf	16.100	1.127 7,0%		WB 02KK
230	95	SN	B 92	<b>OU Oelsnitz (Vogtland)</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.626 10,1%		VB 02KK
231	95	SN	B 96	<b>Westtangente Bautzen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bautzen keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	16.100	1.014 6,3%		WB* 02KK
232	95	HE	B 275	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	16.100	467 2,9%		WB 02KK
233	95	SL	B 423	<b>OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	564 3,5%		VB 02KK
234	96	NW	B 8	<b>Wesel - Friedrichsfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 04KK
235	96	NW	B 8	<b>Friedrichsfeld - Dinslaken</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 02KK
236	96	BW	B 27	<b>Balingen/Süd - Dotternhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Dotternhausen, OU Erzingen, OU Edingen. Die Höchstbelastung von 16.000 Kfz/24h wird nur in Dotternhausen erreicht.	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
237	96	BW	B 27	<b>OU Schömberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
238	96	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.632 10,2%		VB 02KK
239	96	HE	B 38	<b>OU Reinheim/Spachbrücken</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	656 4,1%		VB 02KK
240	96	RP	B 41	<b>OU Hochstetten-Dhaun</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.248 7,8%		VB 02KK
241	96	TH	B 281	<b>OU Gorndorf</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.120 7,0%		VB 04KK
242	96	BY	B 304	<b>OU Traunstein 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	672 4,2%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

243	97	BW	B 35	<b>OU Helmsheim</b> Weiterer Bedarf	15.900	2.178 13,7%		WB 02KK
244	98	BW	B 14	<b>OU Spaichingen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.800	869 5,5%		WB* 02KK
245	98	BW	B 14	<b>OU Rietheim-Weilheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	869 5,5%		WB 02KK
246	98	NI	A 33	<b>Osnabrück/Belm Nord - Osnabrück/Belm Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 51, OU Belm	15.800	1.738 10,0%		VB 04KB
247	98	RP	B 41	<b>OU Waldböckelheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	1.564 9,9%		WB 04KK
248	98	NW	A 46	<b>AS Hemer - Menden</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Menden (Sauerland)	15.800	995 5,3%		VB 04KB
249	98	NI	B 51	<b>K 316 - Belm</b> Vordringlicher Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		VB 04KK
250	98	NI	B 51	<b>Belm - Ostercappeln</b> Weiterer Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		WB 02KK
251	98	NW	B 66	<b>OU Oerlinghausen/Helpup</b> Vordringlicher Bedarf	15.800	916 5,8%		VB 02KK
252	98	BB	B 179	<b>OU Königs Wusterhausen (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	15.800	774 4,9%		VB 02KK
253	99	MV	A 20	<b>AS Neubrandenburg/Ost - AS Friedland</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Neubrandenburg, OU Sponholz, OU Pragsdorf, OU Cölpin, OU Alt Käbelich, OU Petersdorf, OU Canzow	15.700	1.146 6,3%		VB 04KB
254	99	NI	A 39	<b>Wolfsburg (B 188) - Lüneburg (1. BA Uelzen- Lüneburg)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 4, OU Melbeck, OU Grünhagen, OU Jelmstorf, OU Tätendorf, OU Kirchweyhe, OU Uelzen	15.700	2.575 15,4%	ÖKO	VB 04KB
255	99	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/West - AS Hessisch-Lichtenau/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
256	99	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/Ost - AS Waldkappel/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Walburg, OU Küchen, OU Harmuthsachsen	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
257	99	RP	B 54	<b>OU Rennerod</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.083 6,9%		VB 02KK
258	99	NW	B 58	<b>OU Wesel-Büderich (B 58 - L 460)</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.601 10,2%		VB 02KK
259	99	SN	B 107	<b>OU Grimma</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.021 6,5%		VB 02KK
260	99	NW	B 265	<b>OU Hürth/Hermülheim</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	832 5,3%		VB 04KK
261	99	BW	B 466	<b>OU Heidenheim (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	15.700	801 5,1%		WB 02KK
262	99	NW	B 484	<b>OU Lohmar</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	455 2,9%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

263	99	NW	B 508	<b>T-OU Kreuztal</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	738 4,7%		VB 02KK
264	100	SH	A 20	<b>A 23 - A 7</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, OU Bad Bramstedt, OU Hitzhusen, OU Wrist, OU Mühlenbarbek, OU Itzehoe	15.600	3.058 18,6%		VB 04KB
265	100	NI	B 27	<b>Bad Lauterberg - Scharzfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Scharzfeld	15.600	1.763 11,3%		VB 02KK
266	100	HE	B 38	<b>OU Fürth (Odenwald)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.600	936 6,0%		WB* 02KK
267	100	TH	B 88	<b>OU Rothenstein</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	733 4,7%		VB 02KK
268	100	SL	B 269	<b>Verlegung bei Lebach</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	1.014 6,5%		VB 02KK
269	100	BW	B 298	<b>OU Mutlangen</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	858 5,5%		VB 02KK
270	101	NW	B 1	<b>OU Werl</b> Vordringlicher Bedarf	15.500	837 4,4%		VB 02KK
271	101	BY	A 94	<b>Dorfen - Heldenstein</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Rainbach, OU Kühnam	15.500	2.077 12,4%		VB 04KB
272	102	NW	B 1	<b>S-OU Erwitte</b> Weiterer Bedarf, Erwitte erhält zurzeit auch eine OU im Zuge der B 55, ob dann noch eine OU im Zuge der B 1 notwendig ist, wird sich noch zeigen. Inzwischen ist geplant die OU Erwitte im Zuge der B 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan zu nehmen und als Kreisstraße zu bauen, als zweite Südumgehung neben der A 44.	15.400	2.556 15,6%		WB 02KK
273	102	BY	B 2	<b>OU Untersteinbach</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.679 10,9%		VB 04KB
274	102	BY	B 17n	<b>Steingaden - Roßhaupten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Buching, OU Füssen. Die B 17n ist eine geplante neue Bundesstraße in Bayern, die es bisher nicht gibt. Sie soll von Steingaden über Roßhaupten zur A 7 bei Hopferau führen.	15.400	539 3,5%	ÖKO	WB 02KK
275	102	SH	B 76	<b>OU Gettorf</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	601 3,9%		VB 02KK
276	102	MV	B 104	<b>OU Neubrandenburg (B 96 Nord - B 104 Ost)</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.124 7,3%		VB 02KK
277	102	MV	B 104	<b>OU Neubrandenburg (B 104 West - B 96 Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.124 7,3%		VB 02KK
278	102	NW	B 525	<b>OU Nottuln</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	955 6,2%		VB 02KK
279	103	SH	A 20	<b>Weede - Geschendorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	15.300	1.805 10,8%		VB 04KB
280	103	SH	A 20	<b>Geschendorf - Lübeck (A 1)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	15.300	1.805 10,8%		VB 04KB
281	103	BW	B 36	<b>OU Graben-Neudorf</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	918 6,0%		VB 02KK
282	103	ST	B 87	<b>OU Naumburg</b> Vordringlicher Bedarf. Im Zuge der OU Naumburg ist eine rund	15.300	1.025 6,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				1.200m lange Talbrücke geplant.				
283	103	ST	B 183	<b>OU Bitterfeld</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	949 6,2%		VB 02KK
284	103	HE	B 254	<b>W-OU Fulda</b> Weiterer Bedarf	15.300	1.392 9,1%		WB 02KK
285	103	BY	B 304	<b>OU Altenmarkt (mit Aubergtunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	1.285 8,4%		VB 02KK
286	104	ST	B 1	<b>OU Burg</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	912 5,0%		VB 02KK
287	104	BY	B 2	<b>Verlegung in Fürstenfeldbruck</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	699 4,6%		VB 02KK
288	104	HE	B 3	<b>OU Butzbach (Windhof - A 5)</b> Weiterer Bedarf, OU Butzbach, OU Nieder-Weisel	15.200	821 5,4%		WB 02KK
289	104	BW	B 31	<b>OU Döggingen</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	2.067 13,6%		VB 04KK
290	104	BW	B 32	<b>OU Jungingen</b> Weiterer Bedarf	15.200	1.140 7,5%		WB 02KK
291	104	NW	B 229	<b>OU Lüdenscheid/Brügge (Westfalen)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.200	- -		WB* 02KK
292	104	RP	B 256	<b>OU Straßenhaus</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	745 4,9%		VB 02KK
293	104	BW	B 464	<b>Renningen - Sindelfingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 464 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die in Reutlingen beginnt und kurz nach der A 81 bei Böblingen endet. In einem ersten Schritt soll die B 464 von Böblingen bis Holzgerlingen verlegt werden. In einem zweiten Schritt ist der Weiterbau von der A 81 bis zur A 8 bei Renningen geplant. Im zweiten Schritt ist die Entlastung der L 1185, OU Maichingen, OU Magstadt geplant.	15.200	448 2,9%		VB 02KK
294	105	BY	B 15	<b>Westtangente Rosenheim</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	1.133 7,5%		VB 02KK
295	105	ST	B 71n	<b>A 14 - Haldensleben</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 71n ist eine geplante Bundesstraße in Sachsen-Anhalt. Sie soll von Haldensleben zur geplanten A 14 in der Nähe des Mittellandkanals führen. OU Wedringen, OU Vahldorf, OU Groß Ammensleben	15.100	2.220 14,7%		VB 02KK
296	105	NW	B 239	<b>OU Lage</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	861 5,7%		VB 02KK
297	105	HE	B 277	<b>OU Haiger</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	1.268 8,4%		VB 02KK
298	105	HE	B 456	<b>OU Usingen</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	453 3,0%		VB 02KK
299	105	SH	B 502	<b>Kiel - Brodersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Neumühlen-Dietrichsdorf, OU Mönkeberg, OU Kitzberg, OU Heikendorf, OU Neuheikendorf, OU Brodersdorf.	15.100	332 2,2%		VB 04KK
300	106	BW	B 3	<b>OU Wasser (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	15.000	555 3,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

301	106	RP	B 49	<b>OU Neuhäusel</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	675 4,5%		VB 02KK
302	106	SL	B 51	<b>OU Besseringen</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	675 4,5%		VB 02KK
303	106	TH	B 62	<b>OU Bad Salungen 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	1.170 7,8%		VB 02KK
304	106	TH	B 62	<b>OU Bad Salungen 5. BA (Werraquerung)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ettmarshausen, OU Immelbom, OU Barchfeld	15.000	1.170 7,8%		VB 02KK
305	106	BY	B 85	<b>OU Heinersreuth/Altenplos</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.000	825 5,5%		WB* 02KK
306	106	NI	B 212	<b>OU Ellwürden</b> Weiterer Bedarf	15.000	795 5,3%		WB 02KK
307	106	BY	B 307	<b>OU Schliersee</b> Weiterer Bedarf	15.000	375 2,5%		WB 02KK
308	107	NI	B 4	<b>OU Uelzen</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	2.578 17,3%		VB 02KK
309	107	NI	B 4	<b>OU Kirchweyhe</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	2.578 17,3%		VB 02KK
310	107	BW	B 10	<b>Mühlacker - Lienzingen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	14.900	1.237 8,3%	ÖKO	WB 02KK
311	107	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Buch. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
312	107	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Reute. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
313	107	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Siglishofen. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
314	107	BW	B 39	<b>OU Mühlhausen bei Wiesloch (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	14.900	760 5,1%		VB 02KK
315	107	NI	B 72	<b>OU Norden</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	507 3,4%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

316	107	BY	B 299	<b>OU Tacherting/Trostberg</b> Weiterer Bedarf	14.900	1.073 7,2%		WB 02KK
317	108	NW	B 1	<b>OU Salzkotten</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	607 3,1%		VB 02KK
318	108	BY	B 15n	<b>Ergoldsbach - Essenbach</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Ergoldsbach, OU Siegensdorf, OU Martinshausen, OU Oberunsbach, OU Unterunsbach, OU Essenbach. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	14.800	1.214 8,2%		VB 04KB
319	108	HE	B 54	<b>OU Hadamar/Oberzeuzheim</b> Weiterer Bedarf	14.800	1.140 7,7%		WB 02KK
320	108	HE	B 62	<b>OU Biedenkopf/Eckelshausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	755 5,1%		VB 02KK
321	108	HE	B 83	<b>OU Rotenburg/Lispenshausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	977 6,6%		VB 02KK
322	108	ST	B 100	<b>OU Brehna 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	1.362 9,2%		VB 04KK
323	108	RP	B 256	<b>OU Rengsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	592 4,0%		VB 02KK
324	109	BY	B 2	<b>OU Eschenau</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	559 3,8%		VB 02KK
325	109	BW	B 39	<b>OU Willsbach</b> Weiterer Bedarf	14.700	809 5,5%		WB 02KK
326	109	TH	B 88	<b>OU Kahla</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	985 6,7%		VB 02KK
327	109	MV	B 111	<b>OU Wolgast</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	750 5,1%		VB 02KK
328	109	RP	B 256	<b>OU Kruft</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	2.720 18,5%		VB 02KK
329	109	BW	B 312	<b>Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Biberach (Riß)	14.700	662 4,5%	ÖKO	WB 02KK
330	110	BY	B 2	<b>OU Dettenheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	1.635 11,2%		VB 02KK
331	110	BW	B 3	<b>OU Bad Krozingen (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	14.600	161 1,1%		VB 02KK
332	110	SN	B 6	<b>Verlegung in Machern</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	1.095 7,5%		VB 02KK
333	110	BW	B 19	<b>OU Bad Mergentheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	891 6,1%		VB 02KK
334	111	ST	B 6n	<b>Köthen - A 9</b> Vordringlicher Bedarf, OU Porst, OU Mosigkau, OU Kochstedt, OU Dessau	14.500	1.030 7,1%		VB 02KK
335	111	NW	B 9	<b>Westtangente Krefeld</b> Weiterer Bedarf	14.500	479 3,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

336	111	BY	B 15n	<b>Geisenhausen - Velden</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 299, OU Geisenhausen, OU Johannesbergham, OU Kiemannssetten, Entlastung B 388, OU Wofering, OU Trauterfing, OU Johanneskirchen, OU Landesberg, OU Bründl, OU Haselbach, OU Mariaberg, OU Große Vils, Entlastung B 15, OU Münchsorf, OU Holzhub, OU Loiting, OH Hohenpolding. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	14.500	1.421 9,8%		VB 02KK
337	111	NI	B 27	<b>OU Gieboldehausen</b> Weiterer Bedarf	14.500	1.465 10,1%		WB 02KK
338	111	HE	B 44	<b>OU Groß-Gerau/Dornheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	754 5,2%		VB 02KK
339	111	NW	B 51	<b>Bergisch Born</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
340	111	HE	B 252	<b>OU Twistetal/Berndorf</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.500	1.537 10,6%		WB* 02KK
341	111	BW	B 294	<b>OU Elzach</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
342	111	BW	B 294	<b>OU Winden</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
343	111	BY	B 308	<b>OU Immenstadt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.500	479 3,3%		WB* 02KK
344	111	BW	B 467	<b>Querspange Tettng</b> Weiterer Bedarf. Neubau der B 467 von Tettng über Kehlen bis zur neuen geplanten B 30 nördlich von Friedrichshafen. OU Liebenau, OU Langentrog.	14.500	740 5,1%		WB 02KK
345	112	BW	B 28	<b>OU Metzingen 1. BA Umfahrung Neuhausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	864 6,0%		VB 04KK
346	112	RP	B 41	<b>OU Martinstein</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	1.152 8,0%		VB 02KK
347	112	RP	B 53	<b>OU Biewer und OU Pfalzel</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	2.390 16,6%		VB 02KK
348	112	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (B 198 - A 11)</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	878 6,1%		VB 02KK
349	112	TH	B 281	<b>W-OU Saalfeld</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	749 5,2%		VB 02KK
350	113	TH	A 73	<b>AD Suhl - AS Suhl/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 247, OU Suhl	14.300	987 5,9%		VB 04KB
351	113	TH	A 73	<b>AS Suhl/Süd - AS Schleusingen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 247, OU Hirschbach, OU Erlau, OU Schleusingen	14.300	987 5,9%		VB 04KB
352	113	BY	B 85	<b>Stockheim - Gundelsdorf</b> Weiterer Bedarf, OU Stockheim, OU Haßlach, OU Gundelsdorf	14.300	1.459 10,2%		WB 02KK
353	113	BY	B 279	<b>OU Baunach</b> Vordringlicher Bedarf	14.300	829 5,8%		VB 02KK
354	113	HH	B 431	<b>OU Rissen</b> Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK
355	113	SH	B 431	<b>Verlegung in Wedel</b> Vordringlicher Bedarf	14.300	543 3,8%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

356	114	ST	B 2	<b>OU Eutzsch</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.065 7,5%		VB 02KK
357	114	BW	B 14	<b>OU Michelfeld</b> Weiterer Bedarf	14.200	824 5,8%		WB 02KK
358	114	BW	B 19	<b>Verlegung in Herbrechtingen</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.306 9,2%		VB 02KK
359	114	BW	B 31	<b>Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hochstetten, OU Mühlín, OU Rothaus, OU Oberrimsingen, OU Münzingen, OU Tiengen	14.200	1.420 10,0%		VB 02KK
360	114	BW	B 31	<b>Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Hochstetten, OU Mühlín, OU Rothaus, OU Oberrimsingen, OU Münzingen, OU Tiengen	14.200	1.420 10,0%		WB* 02KK
361	114	BB	B 96	<b>OU Groß Machnow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	14.200	994 7,0%	ÖKO	WB 02KK
362	114	BB	B 102n	<b>S-OU Brandenburg</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.193 8,4%		VB 02KK
363	114	NI	B 213	<b>OU Lohne</b> Weiterer Bedarf, OU Lohne-Südlohne, OU Rükél	14.200	2.016 14,2%		WB 02KK
364	115	SN	B 2	<b>OU Krostitz/Hohenossig (2)</b> Vordringlicher Bedarf. (2) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Es ist zu prüfen, ob die Maßnahme im Zusammenhang mit der Realisierung der VKE Neubau B 87n: A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg im Zuge der Verknüpfung der B 37n an die B 2 durchgeführt werden kann."	14.100	1.706 12,1%		VB 02KK
365	115	NI	B 6	<b>OU Oelber und OU Baddeckenstedt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelber, OU Baddeckenstedt.	14.100	1.227 8,7%	ÖKO	WB 02KK
366	115	BW	B 10	<b>OU Luizhausen</b> Vordringlicher Bedarf, die OU Luizhausen ist bereits fertiggestellt.	14.100	1.227 8,7%		VB 02KK
367	115	HE	B 84	<b>OU Hünfeld</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	832 5,9%		VB 02KK
368	115	SN	B 95	<b>OU Ehrenfriedersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	747 5,3%		VB 02KK
369	115	ST	B 184	<b>OU Heyrothsberge - Menz - Wahlitz</b> Weiterer Bedarf	14.100	1.001 7,1%		WB 02KK
370	115	NW	B 258	<b>OU Imgenbroich</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	465 3,3%		VB 02KK
371	116	NW	B 7	<b>Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480a)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bestwig, OU Nuttlar, OU Antfeld, OU Altenbüren	14.000	1.246 8,9%		VB 02KK
372	116	BW	B 28n	<b>Rottenburg - Tübingen</b> Vordringlicher Bedarf, L 361 OU Rottenburg, L 370 OU Bühl, OU Kilchberg, OU Weilheim. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	14.000	661 4,7%		VB 02KK
373	116	NI	A 31	<b>Lingen - Schüttorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 403, OU Nordhorn, OU Brandlecht, OU Isterberg	14.000	1.022 6,3%		VB 04KB
374	116	BW	B 32	<b>OU Amtzell 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Tunnel Amtzell/Geiselharz	14.000	938 6,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

375	116	NW	B 55	<b>OU Warstein/Belecke</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.092 7,8%		VB 02KK
376	116	NW	B 55	<b>OU Warstein</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.092 7,8%		VB 02KK
377	116	MV	B 105	<b>OU Bad Doberan</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	574 4,1%		VB 02KK
378	116	HE	B 249	<b>OU Eschwege</b> Vordringlicher Bedarf. OU Eschwege, OU Niederhone	14.000	1.134 8,1%		VB 04KK
379	116	NI	B 403	<b>OU Neuenhaus</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.022 7,3%		VB 02KK
380	116	NI	B 403	<b>N-OU Nordhorn</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.022 7,3%		VB 02KK
381	116	BW	B 462	<b>OU Schramberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.000	1.036 7,4%		WB* 02KK
382	116	HE	B 521	<b>OU Altenstadt</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	658 4,7%		VB 02KK
383	117	NI	A 39	<b>Wolfsburg (B 188) - Lüneburg (2. BA Uelzen-Wolfsburg)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 4, OU Breitenhees, OU Sprakensehl, OU Groß Oesingen, OU Wichelnförth	13.900	1.682 11,1%	ÖKO	VB 04KB
384	117	RP	B 39	<b>N-OU Neustadt an der Weinstraße</b> Weiterer Bedarf	13.900	542 3,9%		WB 02KK
385	117	NW	B 57	<b>OU Alsdorf (ö der Halde)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	445 3,2%		VB 02KK
386	117	NW	B 58	<b>OU Wulfen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.900	1.098 7,9%		WB* 02KK
387	117	HE	B 252	<b>OU Niederwetter</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
388	117	HE	B 252	<b>OU Wetter (Hessen)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
389	117	HE	B 252	<b>OU Lahntal/Göttingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
390	117	NI	B 442	<b>OU Eimbeckhausen (alternativ: Prüfung Troglage)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.043 7,5%		VB 02KK
391	118	NI	B 3	<b>OU Elstorf</b> Weiterer Bedarf	13.800	1.408 10,2%		WB 02KK
392	118	BW	B 10	<b>Verlegung in Enzweihingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	3.105 22,5%		VB 02KK
393	118	ST	A 14	<b>B 190neu - B 189</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, OU Colbitz, OU Dolle, OU Buchholz, OU Stendal (2), OU Erxleben, OU Osterberg (2), OU Seehausen (2)	13.800	1.463 9,6%	ÖKO	VB 04KB
394	118	ST	B 188	<b>OU Tangermünde</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	759 5,5%		VB 02KK
395	118	NI	B 209	<b>OU Lauenburg (mit Elbequerung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.800	1.214 8,8%		WB* 02KK
396	118	HE	B 456	<b>T-OU Weilburg</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	511 3,7%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

397	119	NW	A 46	<b>AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar (einschl. Zubringer B 480)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Bestwig, OU Nuttlar, Entlastung B 480, OU Olsberg	13.700	1.206 7,8%		VB 04KB
398	119	RP	B 50	<b>A 1/A 60 - B 50 alt (Platten)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wengerohr. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.	13.700	932 6,8%		VB 04KK
399	119	NW	B 67	<b>Kervenheim (A 57 - L 77)</b> Vordringlicher Bedarf, Verlegung der B 67 von Kehrum bis zur A 57 bei Kervenheim, OU Kalkar, OU Goch.	13.700	836 6,1%		VB 02KB
400	119	BY	B 173	<b>OU Oberlangenstadt - Küps</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.700	1.356 9,9%		WB* 04KK
401	119	HE	B 260	<b>OU Eltville/Martinthal</b> Weiterer Bedarf	13.700	699 5,1%		WB 02KK
402	119	TH	B 281	<b>OU Pößneck</b> Vordringlicher Bedarf	13.700	1.521 11,1%		VB 02KK
403	120	BY	B 19	<b>OU Langenwang</b> Weiterer Bedarf	13.600	653 4,8%		WB 02KK
404	120	BW	B 28n	<b>OU Ergenzingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	13.600	1.006 7,4%		VB 02KK
405	120	HE	B 45	<b>OU Nidderau/Windecken</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	408 3,0%		VB 02KK
406	120	HE	B 45	<b>OU Nidderau/Heldenbergen</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	408 3,0%		VB 02KK
407	120	NW	B 54	<b>OU Ochtrup - OU Steinfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ochtrup, OU Langenhorst, OU Steinfurt	13.600	1.496 11,0%		VB 02KK
408	120	ST	B 79	<b>Halberstadt - OU Harsleben</b> Vordringlicher Bedarf, große OU Halberstadt und OU Harsleben	13.600	721 5,3%		VB 02KK
409	120	BY	B 85	<b>OU Altenkreith</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	1.578 11,6%		VB 02KK
410	120	SN	B 174	<b>OU Großolbersdorf/Hohndorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	734 5,4%		VB 02KK
411	120	BW	B 317	<b>OU Atzenbach</b> Weiterer Bedarf	13.600	666 4,9%		WB 02KK
412	121	HE	A 4	<b>A 4 Kirchheim - A 49</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, Entlastung B 454, OU Frielingen, OU Gersdorf, OU Wahlshausen, OU Oberaula, OU Aterode, OU Neukirchen, OU Rückershausen, OU Riebelsdorf, OU Trutzheim, OU Schwalmstadt	13.500	689 4,1%	ÖKO	WB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

413	121	TH	B 4	<b>OU Gebesee</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	1.445 10,7%		VB 02KK
414	121	NI	B 188	<b>OU Burgdorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	743 5,5%		VB 02KK
415	121	ST	B 189	<b>OU Stendal</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	729 5,4%		VB 02KK
416	121	NW	B 256	<b>OU Waldbröl/Denklingen</b> Weiterer Bedarf	13.500	419 3,1%		WB 02KK
417	121	BW	B 290	<b>OU Königshofen</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	986 7,3%		VB 02KK
418	121	BW	B 290	<b>Königshofen - Bad Mergentheim</b> Weiterer Bedarf, OU Unterbalbach, OU Edelfingen. Für Bad Mergentheim ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 19 vorgesehen.	13.500	986 7,3%		WB 02KK
419	121	BW	B 296	<b>Kernstadtentlastung Calw</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	621 4,6%		VB 02KK
420	121	BW	B 518	<b>OU Wehr</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	662 4,9%		VB 02KK
421	122	HE	B 8	<b>OU Limburg/Lindenholzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	764 5,7%		VB 02KK
422	122	SN	B 97	<b>Bernsdorf - Lauta</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Verlegung der B 97 von Bernsdorf zur B 96alt bei Lauta. Im Regionalplan für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien heißt es dazu: "Weiterführung des Verkehrs von Burkau-Kamenz-Bernsdorf in Richtung A 13 (BB) und Entlastung von Hoyerswerda." Allerdings führt der Verkehr von Burkau (A 4) und Kamenz gar nicht über Hoyerswerda zur A 13, da dies ein Umweg wäre. Diese Zubringerfunktion übernehmen ab Bernsdorf die S 92 und L 57 bis zur A 13 bei Ruhland, noch Kilometer, bevor Hoyerswerda erreicht wird. Dies führt zum Schluss, dass eventuell Verkehr der B 97 über die B 96 geleitet werden soll, um Hoyerswerda zu entlasten. Allerdings sind die B 97 sowie die B 96 bei Hoyerswerda bereits sehr gut ausgebaut. Die B 97 führt zwar an der Straße steht. Die B 96 führt ausschließlich am Stadtrand vorbei, bis sie auf die B 97 trifft. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 97 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	13.400	1.139 8,5%		WB* 02KK
423	122	BB	B 168	<b>OU Peitz</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	844 6,3%		VB 02KK
424	122	SN	B 169	<b>Riesa - Salbitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oesitz, OU Kalbitz, OU Seehausen, OU Plotitz, OU Stösitz, OU Panitz, OU Stauchitz, OU Weichteritz	13.400	2.198 16,4%		VB 04KK
425	122	BY	B 173	<b>Lichtenfels - Zettlitz 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hochstadt am Main	13.400	1.889 14,1%		VB 04KK
426	122	NW	B 258	<b>OU Aachen/Brand</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	482 3,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

427	123	NI	B 3	<b>OU Celle (Nordteil)</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 02KK
428	123	NI	B 3	<b>OU Celle (Mittelteil)</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 04KK
429	123	NI	B 3	<b>OU Groß Hehlen</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 02KK
430	123	BW	B 19	<b>OU Schwäbisch Hall - Gelbingen</b> Weiterer Bedarf. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Stuttgart ist die ursprüngliche großräumige Ortsumgehung von Schwäbisch Hall durch eine Neukonzeption mit zwei kleinräumigen Ortsumgehungen von Schwäbisch Hall-Gelbingen und von Untermünkheim ersetzt worden. Schwäbisch Hall selbst soll im Zuge der B 19 keine Ortsumgehung erhalten, statt dessen wird die B 19/B 14 auf ihrem gemeinsamen Verlauf autobahnähnlich ausgebaut.	13.300	1.184 8,9%		WB 02KK
431	123	HE	A 44	<b>AS Waldkappel/Ost - AS Sontra/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Bischhausen	13.300	2.341 16,6%		VB 04KB
432	123	SH	B 75	<b>OU Bargteheide</b> Weiterer Bedarf	13.300	532 4,0%		WB 02KK
433	123	BB	B 97n	<b>Netzer Ergänzung südöstlich Cottbus</b> Vordringlicher Bedarf. Verlegung der B 97 südöstlich von Cottbus. OU Groß Oßnig, OU Gallinchen.	13.300	1.144 8,6%		VB 02KK
434	123	NW	B 237	<b>OU Wipperfürth</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	692 5,2%		VB 02KK
435	123	BW	B 462	<b>OU Dunningen</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	1.277 9,6%		VB 02KK
436	124	BY	B 2	<b>OU Röttenbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.571 11,9%		VB 02KK
437	124	BY	B 2	<b>OU Wernsbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.571 11,9%		VB 04KB
438	124	BY	B 13	<b>OU Lehrberg - Unterheßbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	647 4,9%		VB 02KK
439	124	BY	B 16	<b>OU Kötz</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.360 10,3%		VB 02KK
440	124	BW	B 36	<b>OU Bietigheim</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	581 4,4%		VB 02KK
441	124	RP	A 64	<b>Nordumgehung Trier 1. BA</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 53	13.200	977 6,4%		WB 04KB
442	124	MV	B 104	<b>N-OU Schwerin 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	884 6,7%		VB 02KK
443	124	MV	B 104	<b>N-OU Schwerin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	884 6,7%		VB 02KK
444	124	MV	B 104	<b>OU Schwerin/Friedrichsthal</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
445	124	MV	B 104	<b>OU Lützwitz</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
446	124	RP	B 271	<b>OU Kirchheim</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	462 3,5%		VB 02KK
447	124	BY	B 300	<b>OU Dasing</b>	13.200	845		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		6,4%		02KK
448	124	BY	B 300	<b>OU Friedberg (Augsburg)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.200	845 6,4%		WB* 02KK
449	125	TH	B 7	<b>Gotha - Ohrdruf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Schwabhausen	13.100	1.546 11,8%	ÖKO	WB 02KK
450	125	TH	B 247	<b>A 4 - OU Schwabhausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schwabhausen	13.100	1.546 11,8%		VB 04KK
451	126	BY	B 16	<b>OU Höchstädt</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	1.261 9,7%		VB 02KK
452	126	BY	B 23	<b>W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	403 3,1%		VB 02KK
453	126	RP	B 38	<b>OU Impflingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	494 3,8%		VB 02KK
454	126	BY	B 85	<b>OU Knellendorf</b> Weiterer Bedarf	13.000	1.352 10,4%		WB 02KK
455	126	SN	B 101	<b>OU Siebenlehn</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	1.586 12,2%		VB 02KK
456	126	NW	B 239	<b>OU Lübbecke</b> Weiterer Bedarf	13.000	897 6,9%		WB 02KK
457	126	NW	B 266	<b>OU Mechernich/Roggendorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	910 7,0%		VB 02KK
458	127	HE	B 3	<b>OU Wöllstadt/Nieder- und OU Ober-Wöllstadt</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	684 5,3%		VB 02KK
459	127	TH	B 4	<b>S-OU Sondershausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.109 8,6%		VB 02KK
460	127	NW	B 57	<b>S-OU Baesweiler</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	452 3,5%		VB 02KK
461	127	NI	B 79	<b>OU Wolfenbüttel</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wolfenbüttel beträgt nur -0,01. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	12.900	400 3,1%		WB 02KK
462	127	BB	B 167	<b>OU Neuruppin</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	980 7,6%		VB 02KK
463	127	HE	B 252	<b>OU Todenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.638 12,7%		VB 02KK
464	127	HE	B 252	<b>OU Simtshausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.638 12,7%		VB 02KK
465	127	RP	B 413	<b>OU Dierdorf</b> Weiterer Bedarf	12.900	1.122 8,7%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

466	128	RP	B 54	<b>OU Waldmühlen</b> Weiterer Bedarf	12.800	909 7,1%		WB 02KK
467	128	HE	B 83	<b>OU Hofgeismar</b> Vordringlicher Bedarf	12.800	435 3,4%		VB 02KK
468	128	NW	B 256	<b>OU Derschlag</b> Weiterer Bedarf	12.800	550 4,3%		WB 02KK
469	128	BY	B 300	<b>OU Heimertingen</b> Weiterer Bedarf	12.800	960 7,5%		WB 02KK
470	128	NI	B 322	<b>OU Groß Mackenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	12.800	1.779 13,9%		VB 02KK
471	128	BY	B 472	<b>OU Waakirchen</b> Weiterer Bedarf	12.800	614 4,8%		WB 02KK
472	129	SH	B 5	<b>OU Bredstedt</b> Vordringlicher Bedarf	12.700	749 5,9%		VB 02KK
473	129	SH	B 5	<b>OU Breklum - OU Struckum</b> Vordringlicher Bedarf, OU Beckum, OU Borsbüll, OU Fehsholm, OU Struckum	12.700	749 5,9%		VB 02KK
474	129	HE	B 38	<b>OU Fürth/Lörzenbach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.700	775 6,1%		WB* 02KK
475	129	ST	A 38	<b>AS Roßla - Wallhausen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 80, OU Bennungen, OU Hohlsted	12.700	1.308 9,3%		VB 04KB
476	129	NW	B 51	<b>OU Köln/Meschenich</b> Vordringlicher Bedarf	12.700	483 3,8%		VB 02KK
477	130	BY	B 2	<b>N-OU Murnau</b> Weiterer Bedarf	12.600	466 3,7%		WB 02KK
478	130	BY	B 15n	<b>Saalhaupt (A 93) - Neufahrn</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Obertraubling, OU Köfering, OU Alteglofsheim, OU Hagelstadt, OU Grünthal, OU Kraxenhöfen, OU Eggmühl, OU Unterdeggenbach, OU Buchhausen, OU Winkelmühle, OU Neufahrn (Niederbayern). Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	12.600	643 5,1%		VB 04KK
479	130	BY	B 20	<b>OU Bayerisch Gmain (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	12.600	517 4,1%		WB 02KK
480	130	SN	A 72	<b>AS B 7n (einschl. Zubringer Altenburg) - AS Süd Borna</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Frohbürg, OU Bubendorf, OU Wyhra-Neukirchen, OU Zedtlitz, OU Borna	12.600	832 5,6%		VB 04KB
481	130	SN	B 95	<b>OU Borna</b> Vordringlicher Bedarf	12.600	832 6,6%		VB 04KK
482	130	NW	B 238	<b>W-OU Lemgo (Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	12.600	706 5,6%		VB 02KK
483	130	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Sonnefeld	12.600	1.222 9,7%		VB 02KK
484	130	RP	B 423	<b>OU Schönenberg-Kübelberg</b> Weiterer Bedarf	12.600	403 3,2%		WB 02KK
485	131	TH	B 19	<b>OU Fambach</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.513 12,1%		VB 02KK
486	131	TH	B 19	<b>Wernshausen - Niederschmalkalden</b> Vordringlicher Bedarf, OU Niederschmalkalden	12.500	1.513 12,1%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

487	131	HE	B 27	<b>OU Ludwigsau/Friedlos</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.163 9,3%		VB 02KK
488	131	HE	B 27	<b>OU Ludwigsau/Mecklar</b> Weiterer Bedarf	12.500	1.163 9,3%		WB 02KK
489	131	BW	B 32	<b>OU Staig</b> Weiterer Bedarf	12.500	738 5,9%		WB 02KK
490	131	BW	B 32	<b>Verlegung bei Blitzenreute</b> Weiterer Bedarf	12.500	738 5,9%		WB 02KK
491	131	NW	B 64	<b>Brakel/Hembsen - Höxter</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ottbergen, OU Maygadessen	12.500	938 7,5%		VB 02KK
492	131	NI	B 212	<b>OU Rodenkirchen/Sürwürden und OU Rodenkircherwupp</b> vordringlicher Bedarf	12.500	1.413 11,3%		VB 02KK
493	131	NW	B 229	<b>OU Arnsberg/Müschede</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.175 9,4%		VB 02KK
494	132	NW	B 1	<b>OU Blomberg/Istrup</b> vordringlicher Bedarf	12.400	744 5,0%		VB 02KK
495	132	BY	B 2	<b>OU Forth</b> Weiterer Bedarf	12.400	397 3,2%		WB 02KK
496	132	BY	A 6	<b>AK Pfreimd - Woppenhof</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 14, OU Wernberg-Köblitz, OU Deindorf, OU Braunetsrieth	12.400	5.915 47,7%		VB 04KB
497	132	NW	B 51	<b>OU Wermelskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	347 2,8%		VB 02KK
498	132	ST	B 180	<b>OU Rothenschirmbach und Verlegung Eisleben</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	980 7,9%		VB 02KK
499	132	HE	B 275	<b>OU Unter-Mörlen und Bad Nauheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.400	533 4,3%		WB* 02KK
500	132	BW	B 313	<b>OU Grafenberg</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	570 4,6%		VB 02KK
501	133	NI	B 27	<b>OU Bad Lauterberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.300	541 4,4%	ÖKO	WB 02KK
502	133	BW	B 32	<b>OU Herbertingen mit Verlegung B 311</b> vordringlicher Bedarf	12.300	1.501 12,2%		VB 02KK
503	133	BW	B 32	<b>OU Bad Saulgau (kleine Lösung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.300	1.501 12,2%		WB* 02KK
504	133	BW	B 34	<b>OU Oberlauchringen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.300	664 5,4%		WB* 02KK
505	133	NW	B 63	<b>OU Wickede</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
506	133	NI	B 72	<b>OU Moordorf</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
507	133	SN	B 170	<b>OU Dippoldiswalde - Altenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Dippoldiswalde, OU Ulberndorf, OU Obercarsdorf, OU Schmiedeberg, OU Kurort Kipsdorf, OU Kurort Waldbärenburg, OU Altenberg. Seit dem 21. Dezember 2006 ist die B 170 auf dem Abschnitt Possendorf-Dippoldiswalde-Schmiedeberg-Altenberg-Bundesgrenze zu Tschechien für den Durchgangsverkehr ab 7,5 Tonnen in beiden Richtungen voll gesperrt. Dadurch hat das	12.300	2.915 23,7%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Schwerverkehrsaufkommen inzwischen sehr stark abgenommen. Neben der Verlegung der B 170 wurde inzwischen in wenigen Kilometern Entfernung auch die parallele A 17 gebaut.				
508	133	NI	B 210	<b>OU Aurich</b> Vordringlicher Bedarf, OU Aurich, OU Extum	12.300	947 7,7%		VB 02KK
509	133	NI	B 210	<b>Aurich - Riepe</b> Vordringlicher Bedarf, OU Harsweg, OU Suurhusen, OU Loppersum, OU Victorburermarsch, OU Georgsheil, OU Südbrockmerland, OU Moordorf	12.300	947 7,7%		VB 02KK
510	133	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.300	898 7,3%	ÖKO	WB 02KK
511	134	BW	B 10	<b>Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.200	988 8,1%		WB* 02KK
512	134	BW	B 10	<b>OU Urspring</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
513	134	BW	B 10	<b>OU Amstetten</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
514	134	BW	B 27	<b>OU Jestetten</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	390 3,2%		VB 02KK
515	134	NW	B 64	<b>OU Herzebrock/Clarholz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.200	1.940 15,9%		WB* 02KK
516	134	BY	B 85	<b>OU Pressig</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	1.501 12,3%		VB 02KK
517	134	ST	B 91	<b>N-OU Zeitz-Theißen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
518	134	ST	B 91	<b>OU Zeitz-Theißen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
519	134	ST	B 91	<b>OU Theißen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
520	134	SN	B 92	<b>OU Bad Elsterberg</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	927 7,6%		VB 02KK
521	134	NW	B 237	<b>OU Hückeswagen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	622 5,1%		VB 02KK
522	134	NI	B 241	<b>OU Hammenstedt</b> Weiterer Bedarf	12.200	927 7,6%		WB 02KK
523	134	NI	B 241	<b>Sudheim - Katlenburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Höckelheim, OU Northeim, 2. OU Hammerstedt, OU Katlenberg	12.200	927 7,6%	ÖKO	WB 02KK
524	134	HE	B 253	<b>T-OU Melsungen</b> Weiterer Bedarf	12.200	891 7,3%		WB 02KK
525	134	BW	B 292	<b>OU Östringen</b> Kein Bedarf. Die OU Östringen befindet sich nicht im Bundesverkehrswegeplan. Von Seiten der Gemeinde wird der Bau einer Ortsumgehung in zunehmendem Maße gefordert. Erste Untersuchungen zeigten, dass die von den Bewohnern als sehr hoch empfundene Belastung in den Ortsdurchfahrt vor allem auf den starken Quell- und Zielverkehr zurückzuführen ist. Ob eine Umgehungsstraße tatsächlich die erhoffte Entlastung bringt ist laut Innenministerium Baden-Württemberg fraglich und würde aufgrund der Lage zwischen A 5 und A 6 zu einer Mehrbelastung der umliegenden Gemeinden im Zuge der B 292 führen, sodass auch diese bald eine Umgehung fordern würden.	12.200	915 7,5%		KB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

526	134	BY	B 388	<b>OU Moosinning</b> Weiterer Bedarf	12.200	805 6,6%		WB 02KK
527	134	HE	B 486	<b>OU Rödermark/Urberach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.200	512 4,2%	ÖKO	WB 02KK
528	135	NI	B 3	<b>OU Wülfingen</b> Weiterer Bedarf	12.100	1.513 12,5%		WB 02KK
529	135	SN	A 17	<b>AS Kesselsdorf -AS Dresden/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Dresden, Entlastung B 172	12.100	738 5,1%		VB 04KB
530	135	SN	A 17	<b>AS Dresden/Süd - AS Pirna</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Dresden, Entlastung B 172	12.100	738 5,1%		VB 04KB
531	136	MV	A 20	<b>AS Anklam - AS Neubrandenburg/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Klempenow, OU Burow	12.000	960 7,0%		VB 04KB
532	136	NW	B 229	<b>OU Balve</b> Weiterer Bedarf	12.000	660 5,5%		WB 02KK
533	136	NW	B 229	<b>OU Radevormwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.000	648 5,4%	ÖKO	WB 02KK
534	136	HE	B 254	<b>Wabern/Hebel</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK
535	136	HE	B 254	<b>OU Wabern/Unshausen</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK
536	136	BW	B 293	<b>N-OU Berghausen/OU Jöhlingen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.000	1.020 8,5%		WB* 02KK
537	136	BY	B 303n	<b>Gefrees - A 93 oder Alternative A 93 - AD A9 / A70</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*. Die B 303n ist eine neue geplante autobahnähnliche Bundesstraße in Bayern. Sie soll die Fichtelgebirgsautobahn ersetzen und bei Gefrees an der A 9 abzweigen und über die A 93 bei Thiersheim nach Schirnding führen. Alternativ soll sie am Dreieck A 9/A70 beginnen und über die A 93 nach Schirnding führen. Die bestehende B 303, die bereits in den 1990er Jahren teilweise ausgebaut wurde, soll ersetzt werden. Ob die "Autobahn" wirklich notwendig ist, wird von einigen Gutachten in Frage gestellt. So dominiert der lokale Quell-Zielverkehr. Darüber hinaus hat das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren um 20% abgenommen, da das Verkehrsaufkommen in der Regel jährlich um 4% fällt. Die automatische Dauerzählstelle in Schirnding weist nach, dass der Verkehr rückläufig ist, auch wenn dieser 2005 und 2006 wieder gestiegen ist, allerdings dennoch im Rahmen der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 bis 2015 im Rahmen der Prognosen nicht mehr als 20% der prognostizierten Steigerung erreicht hat und immer noch unter dem Wert von 1993 liegt. Die Politik vor Ort hat inzwischen reagiert und möchte die "Fichtelgebirgsautobahn" aus dem nächsten Bundesverkehrswegeplan nehmen. So fordert der SPD-Landtagsabgeordnete Dr. Christoph Rabenstein die sofortige Einstellung aller Planungen. Einen entsprechenden Antrag habe seine Fraktion im Landtag gestellt. Auch Bayerns Innenminister Herrmann hat die Lage erkannt und teilt in der Pressemitteilung 272/08 mit: "Um in Europa dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben zu können, brauchen wir ein fittes, leistungsfähiges Autobahnnetz ohne Staus. Deshalb plädiere ich dafür, dass der Bund einen Investitionsschwerpunkt auf den Ausbau der wichtigsten Verkehrsmagistralen setzt. Wir brauchen ein Nachholprogramm Westdeutschland", forderte Innenminister Joachim Herrmann am 19. Juni 2008 in München." Im Zuge der B 303n sollten folgende Ortsumgehungen realisiert werden: OU Tröstau.	12.000	- -	ÖKO	WB* 04KB
538	136	BY	B 470	<b>OU Gremsdorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.000	768 6,4%	ÖKO	WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

539	137	TH	B 281	<b>OU Triptis</b> Vordringlicher Bedarf	11.990	1.031 8,6%		VB 02KK
540	138	TH	B 7	<b>OU Weimar/Ost</b> Weiterer Bedarf	11.900	607 5,1%		WB 02KK
541	138	BW	B 27	<b>OU Neckarburken</b> Weiterer Bedarf	11.900	714 6,0%		WB 02KK
542	138	BW	B 27	<b>OU Offenau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.900	988 8,3%		WB* 02KK
543	138	HE	B 38	<b>OU Groß-Bieberau</b> Weiterer Bedarf	11.900	643 5,4%		WB 02KK
544	138	HE	B 254	<b>OU Wartenberg/Angersbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	1.012 8,5%		VB 02KK
545	138	HE	B 254	<b>OU Wartenberg/Landenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	1.012 8,5%		VB 02KK
546	138	HE	B 254	<b>OU Lauterbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	928 7,8%		VB 02KK
547	138	HE	B 275	<b>OU Waldems/Esch</b> Weiterer Bedarf	11.900	309 2,6%		WB 02KK
548	138	SH	B 431	<b>OU Holm</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.900	452 3,8%	ÖKO	WB 02KK
549	139	BY	B 13	<b>OU Eichstätt</b> Weiterer Bedarf	11.800	696 5,9%		WB 02KK
550	139	BY	B 15n	<b>Velden - Schwindegg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung St 2087, OU Velden, OU Erzmansdorf, OU Oberensbach, OU Brandstätt, OU Steeg, OU Loinbruck, OU Buchbach, Entlastung B 15, OU Taufkirchen (Vils), OU Jaibing, OU Dorfen. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.800	956 8,1%	ÖKO	WB 04KB
551	139	ST	A 71	<b>AD Oberröblingen (A 38) - Lgr. ST/TH</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 86, OU Oberröblingen, OU Edersleben	11.800	649 4,5%		VB 04KB
552	139	NI	B 211	<b>OU Loyerberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Loy-Loyerberg	11.800	1.274 10,8%		VB 02KK
553	139	BY	B 470	<b>W-OU Forchheim</b> Vordringlicher Bedarf	11.800	944 8,0%		VB 02KK
554	139	BY	B 470	<b>O-OU Forchheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.800	944 8,0%		WB* 02KK
555	140	BB	B 2	<b>OU Michendorf</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	562 4,8%		VB 02KK
556	140	BW	B 27	<b>OU Zollhaus</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
557	140	BW	B 27	<b>OU Randen</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
558	140	BW	B 27	<b>OU Behla</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
559	140	BB	B 158	<b>OU Seefeld</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	644 5,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

560	140	BB	B 158	<b>OU Werneuchen</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	644 5,5%		VB 02KK
561	140	NI	B 243	<b>Bad Lauterberg - Bad Sachsa</b> Vordringlicher Bedarf, OU Barbis, OU Bartolde, OU Osterhagen	11.700	2.012 17,2%		VB 04KK
562	140	TH	B 247	<b>Ammern - B 249</b> Vordringlicher Bedarf, OU Unstruttal, OU Mühlhausen (Thüringen)	11.700	971 8,3%		VB 02KK
563	140	TH	B 247	<b>B 249 - Höngeda</b> Vordringlicher Bedarf, OU Mühlhausen (Thüringen)	11.700	971 8,3%		VB 02KK
564	140	TH	B 247	<b>OU Großgottorn</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	971 8,3%		VB 02KK
565	140	HE	B 519	<b>OU Hofheim am Taunus (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	11.700	339 2,9%		VB 02KK
566	141	SN	B 2	<b>OU Bad Dübener 1. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.600	905 7,8%		WB* 02KK
567	141	SN	B 2	<b>OU Bad Dübener 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.600	905 7,8%		WB* 02KK
568	141	BY	B 15n	<b>Rechtmehrung (B 15) - Pfaffing (B 304)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Au, OU Ferchensee, OU Fischbach, OU Wending. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.600	1.183 10,2%		WB 04KB
569	141	BY	B 16	<b>N-OU Kaufbeuren</b> Weiterer Bedarf	11.600	464 4,0%		WB 02KK
570	141	BW	B 32	<b>OU Horb am Neckar</b> Vordringlicher Bedarf	11.600	545 4,7%		VB 02KK
571	141	BW	B 34	<b>Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bietingen	11.600	986 8,5%		VB 02KK
572	141	NI	B 65	<b>Bückeberg - Vehlen</b> Weiterer Bedarf, OU Münsingen	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK
573	141	NI	B 65	<b>OU Vehlen</b> Weiterer Bedarf	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK
574	141	MV	B 105	<b>OU Stralsund 5. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.600	928 8,0%		VB 02KK
575	141	BB	B 158n	<b>SO-OU Bad Freienwalde</b> Vordringlicher Bedarf, 1. OU Bad Freienwalde	11.600	418 3,6%		VB 02KK
576	141	BB	B 167n	<b>OU Bad Freienwalde</b> Vordringlicher Bedarf, 3. OU Bad Freienwalde	11.600	418 3,6%		VB 02KK
577	142	RP	B 42	<b>OU Leutesdorf</b> Weiterer Bedarf	11.500	897 7,8%		WB 02KK
578	142	NW	B 65	<b>Lübbecke - Hille/Eickhorst</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Lübbecke, OU Eilhausen, OU Nettelstedt, OU Eickhorst	11.500	575 5,0%	ÖKO	WB 02KK
579	142	BE	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK
580	142	BB	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

581	142	ST	A 143	<b>AD Halle/Saale - AS Halle-Neustadt</b> Vordringlicher Bedarf, West-OU Halle/Saale	11.500	587 4,1%		VB 04KB
582	142	ST	A 143	<b>AS Halle-Neustadt - AD Halle/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, West-OU Halle/Saale	11.500	587 4,1%		VB 04KB
583	142	NI	B 215	<b>Rohrsen - Erichshagen</b> Weiterer Bedarf, OU Rohrsen, OU Drakenburg, OU Nienburg- Erichshagen	11.500	1.277 11,1%		WB 02KK
584	142	NW	B 239	<b>OU Horn/Bad Meinberg</b> Vordringlicher Bedarf	11.500	529 4,6%		VB 02KK
585	142	HE	B 252	<b>OU Münchhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.500	1.553 13,5%		VB 02KK
586	142	BW	B 465	<b>OU Münsingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	11.500	679 5,9%		WB 02KK
587	143	NW	B 8	<b>OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	217 1,9%		VB 04KK
588	143	NW	B 8	<b>OU Düsseldorf/Wittlaer 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	217 1,9%		VB 04KK
589	143	MV	A 20	<b>AS Jarmen/Süd - AS Anklam</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Völschow, OU Groß Below	11.400	1.391 11,2%		VB 04KB
590	143	HE	B 26	<b>OU Babenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	1.322 11,6%		VB 02KK
591	143	BW	B 30	<b>Oberessendorf - Bad Waldsee</b> Weiterer Bedarf, OU Oberessendorf, OU Hebershaus, OU Englerts, OU Schellenberg, OU Mattenhaus	11.400	1.378 12,1%		WB 04KB
592	143	NW	B 56	<b>O-OU Düren (Süd)</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	456 4,0%		VB 02KK
593	143	NI	B 71	<b>OU Soltau</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK
594	143	SN	B 95	<b>OU Wiesa/Schönfeld</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK
595	143	ST	B 181	<b>OU Günthersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	980 8,6%		VB 02KK
596	143	NW	B 229	<b>OU Neuenrade</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	775 6,8%		VB 02KK
597	143	HE	B 255	<b>SO-OU Gladenbach</b> Weiterer Bedarf	11.400	559 4,9%		WB 02KK
598	143	TH	B 281	<b>OU Krölpä</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	901 7,9%		VB 02KK
599	144	BW	B 33	<b>Verlegung bei Meersburg</b> Weiterer Bedarf	11.300	701 6,2%		WB 02KK
600	144	HE	B 45	<b>OU Erbach (Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	542 4,8%		VB 02KK
601	144	ST	B 87	<b>Südtangente Weißenfels</b> Weiterer Bedarf	11.300	768 6,8%		WB 02KK
602	144	BW	B 293	<b>OU Bretten/Gölshausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	1.367 12,1%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

603	144	RP	B 327	<b>OU Kastellaun</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	712 6,3%		VB 02KK
604	144	RP	B 420	<b>OU Wörrstadt-Sulzheim</b> Weiterer Bedarf	11.300	735 6,5%		WB 02KK
605	145	HE	B 8	<b>OU Glashütten</b> Weiterer Bedarf	11.200	246 2,2%		WB 02KK
606	145	BY	B 11	<b>Deggendorf - Grafling</b> Vordringlicher Bedarf, OU Niederkandelbach, OU Großtiefenbach, OU Graflingen	11.200	672 6,0%		VB 02KK
607	145	TH	B 19	<b>Meiningen/Nord - Untermaßfeld</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
608	145	TH	B 19	<b>Osttangente Meiningen (B 280 - A 71)</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
609	145	TH	B 19	<b>OU Meiningen (B 19 - B 280)</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
610	145	BW	B 30	<b>Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach - BA 6 (Ravensburg-Süd - Eschach)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Untereschach. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	11.200	388 3,5%		VB 04KK
611	145	MV	B 96	<b>OU Greifswald 4. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	907 8,1%		VB 02KK
612	145	SH	B 206	<b>N-OU Itzehoe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	582 5,2%	ÖKO	WB 02KK
613	145	SH	B 207	<b>Lübeck - Pogeez</b> Vordringlicher Bedarf, OU Groß Sarau, OU Pogeez	11.200	571 5,1%		VB 02KK
614	145	BY	B 301	<b>N-OU Freising</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	650 5,8%		VB 02KK
615	145	NW	B 399	<b>N-OU Düren 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	258 2,3%		VB 02KK
616	145	NW	B 399	<b>N-OU Düren 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	258 2,3%		VB 04KK
617	145	SH	B 431	<b>OU Uetersen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	437 3,9%	ÖKO	WB 02KK
618	145	BY	B 470	<b>OU Diespeck</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	930 8,3%		VB 02KK
619	146	TH	B 19	<b>OU Wasungen</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	1.210 10,9%		VB 02KK
620	146	BY	B 25	<b>N-OU Nördlingen</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	2.065 18,6%		VB 02KK
621	146	BY	B 25	<b>OU Möttingen</b> Weiterer Bedarf	11.100	2.065 18,6%		WB 02KK
622	146	HE	B 62	<b>OU Alsfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.100	1.099 9,9%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

623	146	SN	B 169	<b>Salbitz - Döbeln (A 14)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Osterau	11.100	2.753 24,8%		WB* 04KK
624	146	HE	B 253	<b>OU Breidenbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	844 7,6%		VB 02KK
625	146	HE	B 276	<b>OU Brachtal/Schlierbach</b> Weiterer Bedarf	11.100	400 3,6%		WB 02KK
626	146	BY	B 304	<b>OU Steinhöring</b> Weiterer Bedarf	11.100	821 7,4%		WB 02KK
627	146	NW	B 475	<b>W-OU Ennigerloh</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	1.454 13,1%		VB 02KK
628	147	RP	B 8	<b>OU Hasselbach</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.001 9,1%		WB 02KK
629	147	BY	B 13	<b>OU Stadeln</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
630	147	BY	B 13	<b>OU Schlungenhof</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
631	147	BY	B 20	<b>OU Laufen</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	759 6,9%		VB 02KK
632	147	BY	B 20	<b>Grenzbrücke s Laufen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, S-OU Laufen (Deutschland), S-OU Oberndorf (Österreich)	11.000	759 6,9%	ÖKO	WB 02KK
633	147	NW	B 67	<b>Rhede - Borken</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rhede, OU Borken	11.000	913 8,3%		VB 02KK
634	147	ST	B 81	<b>OU Gröningen</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	880 8,0%		VB 02KK
635	147	NI	B 83	<b>OU Steinbergen/Deckbergen</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.243 11,3%		WB 02KK
636	147	SN	B 93	<b>Schneeberg - Bgr. D/CZ 5)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.000	528 4,8%		WB* 02KK
637	147	BB	B 102	<b>OU Premnitz</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	418 3,8%		VB 02KK
638	147	NI	B 211	<b>Mittelort - Brake</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oldenbrok, OU Strückhausermoor, OU Coldewey, OU Popkenhöhe, OU Hammelwarder Außendeich, OU Meyershofen	11.000	1.331 12,1%		VB 02KK
639	147	NI	B 215	<b>Erichshagen - Nienburg</b> Weiterer Bedarf, OU Nienburg	11.000	- -		WB 02KK
640	147	NW	B 236	<b>OU Nachrodt</b> Weiterer Bedarf	11.000	847 7,7%		WB 02KK
641	147	RP	B 270	<b>OU Katzweiler</b> Weiterer Bedarf	11.000	528 4,8%		WB 02KK
642	147	RP	B 327	<b>OU Gödenroth</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	814 7,4%		VB 02KK
643	147	NI	B 442	<b>OU Hachmühlen</b> Weiterer Bedarf	11.000	814 7,4%		WB 02KK
644	148	BY	B 20	<b>OU Furth im Wald</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	1.275 11,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

645	148	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Rothemann</b> Weiterer Bedarf	10.900	1.101 10,1%		WB 02KK
646	148	HE	B 62	<b>OU Dautphetal/Buchenau</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	785 7,2%		VB 02KK
647	148	BB	B 112	<b>OU Eisenhüttenstadt</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Eisenhüttenstadt. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Eisenhüttenstadt keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	10.900	589 5,4%		VB 02KK
648	148	BY	B 173	<b>OU Zeyern</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	1.570 14,4%		VB 02KK
649	148	HB	B 212	<b>Lgr. NI/HB - Bremen (A 281)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühen	10.900	643 5,9%		VB 02KK
650	148	NI	B 212	<b>OU Bookholzberg</b> Weiterer Bedarf	10.900	643 5,9%		WB 02KK
651	148	HE	B 275	<b>OU Ober-Mörlen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.900	480 4,4%		WB* 02KK
652	148	BY	B 304	<b>OU Nunhausen/Matzing</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.900	981 9,0%		WB* 02KK
653	149	ST	B 6n	<b>Benzingerode - Bernburg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Benzingerode, OU Heimbürg, OU Blankenburg (Harz), OU Timmenrode, OU Thale, OU Neinstedt, OU Quedlinburg, OU Morgenrot, OU Hoym, OU Aschersleben, OU Güsten, OU Ilberstedt	10.800	1.415 13,1%		VB 04KB
654	149	ST	B 6n	<b>Quedlinburg - Hoym - Frose</b> Vordringlicher Bedarf, OU Quedlinburg, OU Morgenrot, OU Hoym	10.800	1.415 13,1%		VB 04KB
655	149	BW	B 12	<b>OU Isny (BW- und BY-Anteil)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	864 8,0%		VB 02KK
656	149	ST	A 38	<b>Görsbach (Lgr. TH/ST) - AS Roßla</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 80, OU Görsbach, OU Berga, OU Roßla	10.800	1.242 10,5%		VB 04KB
657	149	BY	A 94	<b>Prienbach/Ost - Malching</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Malching	10.800	940 7,7%		WB 04KB
658	149	BB	B 101	<b>s Kerzendorf - n OU Trebbin (OU Thyrow)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Thyrow, OU Trebbin	10.800	788 7,3%		VB 04KB
659	149	ST	B 185	<b>OU Hoym</b> Vordringlicher Bedarf. Wird zwar im BWWP als B 185 Süd-OU Hoym genannt, ist allerdings ein B 6 OU-Projekt. Gleichzeitig ist eine zweite OU für Hoym im Zuge der B 6n im Norden geplant.	10.800	1.415 13,1%		VB 02KK
660	149	ST	B 187	<b>OU Coswig (Anhalt)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	940 8,7%		VB 02KK
661	149	ST	B 187	<b>OU Griebo</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	940 8,7%		VB 02KK
662	149	ST	B 187	<b>N-OU Wittenberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.800	940 8,7%		WB* 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

663	149	MV	B 196	<b>OU Bergen (Rügen)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	508 4,7%		VB 02KK
664	149	TH	B 247	<b>OU Höngeda</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	842 7,8%		VB 02KK
665	149	SL	B 269	<b>Querspange Ensdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Saarlouis	10.800	1.274 11,8%		VB 02KK
666	149	SL	B 269	<b>OU Saarlouis/Fraulautern mit Anbindung an B 51</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	1.274 11,8%		VB 02KK
667	149	BW	B 311n	<b>Sigmaringen (L 456) - Mengen</b> Weiterer Bedarf. Die B 311n ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll westlich von Sigmaringen an der L 456 beginnen und nach Mengen führen. Zwar wird eine höchste Belastung auf einem kurzen Teilabschnitt zwischen Sigmaringen und Sigmaringendorf von 20.100 Fahrzeuge erreicht, diese sei allerdings nicht relevant. Daher wird die Höchstbelastung vom Bund mit 10.800 Fahrzeugen angesetzt. Entlastung B 32, OU Sigmaringen, OU Sigmaringendorf, OU Scheer.	10.800	367 3,4%		WB 02KK
668	149	HE	B 455	<b>OU Friedberg/Dorheim</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	508 4,7%		VB 02KK
669	150	BY	B 2	<b>OU Dietfurt (Mittelfranken)</b> Weiterer Bedarf	10.700	1.637 15,3%		WB 02KK
670	150	ST	B 6n	<b>OU Köthen</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	824 7,7%		VB 02KK
671	150	NW	B 55	<b>OU Meschede</b> Weiterer Bedarf	10.700	631 5,9%		WB 02KK
672	150	HB	B 71	<b>n Lgr. HB/NI (B 6) - AS Bremerhaven/Wulsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wulstorf	10.700	706 6,6%		VB 02KK
673	150	SH	B 104	<b>OU Schlutup 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	942 8,8%		VB 02KK
674	150	ST	B 185	<b>O-OU Köthen</b> Weiterer Bedarf	10.700	824 7,7%		WB 02KK
675	150	NI	B 210	<b>O-OU Schortens</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	610 5,7%		VB 04KK
676	150	NI	B 210	<b>W-OU Schortens</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	610 5,7%		VB 02KK
677	150	NI	B 248	<b>OU Lüchow</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	792 7,4%		VB 02KK
678	150	HE	B 252	<b>OU Twistetal/Twiste</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.700	1.519 14,2%		WB* 02KK
679	150	HE	B 521	<b>OU Schöneck/Büdesheim</b> Weiterer Bedarf	10.700	439 4,1%		WB 02KK
680	151	BY	B 2	<b>OU Mammendorf</b> Weiterer Bedarf	10.600	530 5,0%		WB 02KK
681	151	NI	B 3	<b>OU Arnum</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.007 9,5%		VB 02KK
682	151	NI	B 3	<b>OU Westerfeld</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.007 9,5%		VB 04KK
683	151	BY	B 16	<b>Nittenau - Roding</b> Vordringlicher Bedarf, OU Altenkreith, OU Oberdorf	10.600	498 4,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

684	151	NW	B 55	<b>OU Eslohe</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	880 8,3%		VB 02KK
685	151	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Heimboldshausen</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
686	151	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Röhrigshof</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
687	151	NI	B 69	<b>OU Vechta (Nordteil)</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.420 13,4%		VB 02KK
688	151	BB	B 97	<b>OU Spremberg/Schwarze Pumpe</b> Vordringlicher Bedarf. Entlastung südbrandenburgisches Mittelzentrum Spremberg vom Durchgangsverkehr und Standortaufwertung Industriegebiet Schwarze Pumpe.	10.600	1.134 10,7%		VB 02KK
689	151	MV	B 192	<b>OU Waren (B 192 West - B 108 Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	986 9,3%		VB 02KK
690	151	NW	B 221	<b>OU Unterbruch</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	541 5,1%		VB 02KK
691	151	HE	B 255	<b>OU Herborn/Herbornseelbach</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	774 7,3%		VB 02KK
692	151	RP	B 427	<b>OU Oberhausen-Hergersweiler - OU Winden-Minderslachen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.600	477 4,5%	ÖKO	WB 02KK
693	152	MV	A 20	<b>AS Neubrandenburg/Nord - AS Neubrandenburg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Neddemin, O-OU Neubrandenburg, Entlastung B 104, OU Küssow	10.500	788 6,5%		VB 04KB
694	152	BY	B 22	<b>OU Eckersdorf</b> Weiterer Bedarf	10.500	347 3,3%		WB 02KK
695	152	SN	A 72	<b>AK Chemnitz/Süd - AS Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Hartmannsdorf	10.500	1.754 15,7%		VB 04KB
696	152	SN	A 72	<b>AS Hartmannsdorf - AS Niederfrohna</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Mühlau	10.500	1.754 15,7%		VB 04KB
697	152	ST	B 81	<b>OU Kroppenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	1.113 10,6%		VB 02KK
698	152	MV	B 96	<b>OU Neubrandenburg (B 104 Ost - B 96 Süd)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neubrandenburg zwar in der Innenstadt eine hohe Verkehrsbelastung herrscht und die Erreichbarkeit der A 20 aus Richtung Süden nicht ausreichend gut genug ist, allerdings in der Gesamtbetrachtung keine unmittelbarer Handlungsbedarf erkennbar ist.	10.500	788 7,5%		VB 04KK
699	152	BB	B 112	<b>OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als	10.500	609 5,8%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Ergebnis wurde festgehalten, dass in Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind. Ein Informationsaustausch wird als sinnvoll vorgeschlagen, der den projektbezogenen Handlungsbedarf klären soll.				
700	152	NI	B 209	<b>OU Walsrode</b> Weiterer Bedarf	10.500	630 6,0%		WB 02KK
701	152	HE	B 253	<b>OU Frankenberg/Röddenau und OU Frankenberg (Eder)</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	672 6,4%		VB 02KK
702	152	BY	B 300	<b>OU Weichenried</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	1.670 15,9%		VB 02KK
703	152	BW	B 462	<b>Verlegung in Baiersbronn</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.500	525 5,0%		WB* 02KK
704	152	BW	B 465	<b>OU Lenningen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.500	840 8,0%	ÖKO	WB 02KK
705	153	BY	B 23	<b>OU Saulgrub</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	489 4,7%		VB 02KK
706	153	BY	B 23	<b>OU Ettal</b> Weiterer Bedarf	10.400	489 4,7%		WB 02KK
707	153	HE	B 27	<b>OU Hauneg/Sieglos</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.394 13,4%		VB 02KK
708	153	HE	B 27	<b>OU Hauneck/Unterhaun und OU Hauneck/Oberhaun</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.394 13,4%		VB 02KK
709	153	NW	B 64	<b>OU Beelen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.400	1.706 16,4%		WB* 02KK
710	153	NI	B 65	<b>OU Dungenbeck</b> Weiterer Bedarf	10.400	884 8,5%		WB 02KK
711	153	SN	B 95	<b>OU Thum</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	458 4,4%		VB 02KK
712	153	MV	B 104	<b>S-OU Stavenhagen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.400	2.007 19,3%	ÖKO	WB 02KK
713	153	MV	B 191	<b>OU Parchim</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	957 9,2%		VB 02KK
714	153	RP	B 255	<b>OU Niederahr</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.040 10,0%		VB 02KK
715	153	RP	B 257	<b>OU Altenahr 2. BA</b> Weiterer Bedarf	10.400	270 2,6%		WB 02KK
716	153	SL	B 269	<b>Bgr. F/D - Lisdorf (A 620)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Felsberg, OU Neuhof	10.400	426 4,1%		VB 02KK
717	153	BY	B 279	<b>OU Reckendorf</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	655 6,3%		VB 02KK
718	153	BW	B 290	<b>OU Rot am See</b> Weiterer Bedarf	10.400	905 8,7%		WB 02KK
719	153	SH	B 432	<b>OU Leezen</b> Weiterer Bedarf	10.400	770 7,4%		WB 02KK
720	154	MV	B 5	<b>S-OU Ludwigslust</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	1.009 9,8%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

721	154	MV	A 14	<b>Schwerin (A 24) - Lgr. MV/BB</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 5, OU Grabow, OU Ludwigslust	10.300	1.009 8,8%	ÖKO	VB 04KB
722	154	RP	B 41	<b>OU Rötsweler</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	721 7,0%		VB 02KK
723	154	RP	B 54	<b>OU Flacht-Niederneisen</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	505 4,9%		VB 02KK
724	154	TH	B 88	<b>Bücheloh - Gehren</b> Vordringlicher Bedarf, OU Illmenau, OU Langewiesen, OU Gehren	10.300	484 4,7%		VB 02KK
725	154	SN	B 180	<b>OU Stollberg</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	536 5,2%		VB 02KK
726	154	HE	B 254	<b>OU Lauterbach/Maar</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	1.009 9,8%		VB 02KK
727	154	SH	B 432	<b>OU Itzstedt</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK
728	154	SH	B 432	<b>OU Kayhude</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK
729	154	SH	B 432	<b>OU Nahe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	10.300	639 6,2%	ÖKO	WB 02KK
730	154	HE	B 458	<b>OU Dipperz</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	608 5,9%		VB 02KK
731	154	BW	B 465	<b>Querspange Mettenberg</b> Weiterer Bedarf. Die Querspange Mettenberg ist inzwischen nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Sie soll aufgrund der höheren Realisierungschancen nun als L 267 gebaut werden und Durchgangsverkehr von den B 312 und B 465 sowie der bestehenden L 267 in Biberach an der Riß und Herrlishöfen abziehen. Nur zusammen mit der geplanten Wolfentalquerspange im Zuge der B 312 ist somit eine Entlastung der B 312 OD Biberach möglich. OU Biberach (Riß), OU Herrlishöfen.	10.300	886 8,6%		WB 02KK
732	155	HE	B 8	<b>OU Brechen/Niederbrechen</b> Weiterer Bedarf	10.200	418 4,1%		WB 02KK
733	155	HE	B 54	<b>OU Dornburg/Langendernbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	10.200	989 9,7%	ÖKO	WB 02KK
734	156	TH	B 7	<b>OU Eisenberg</b> Weiterer Bedarf	10.100	758 7,5%		WB 02KK
735	156	BY	B 11	<b>OU Ruhmannsfelden</b> Vordringlicher Bedarf	10.100	768 7,6%		VB 02KK
736	156	BY	B 15n	<b>Neufahrn - Ergoldsbach</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Neufahrn, OU Iffelkofen, OU Ergoldsbach. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	10.100	1.212 12,0%		VB 04KB
737	156	RP	B 54	<b>OU Hahnstätten</b> Weiterer Bedarf	10.100	566 5,6%		WB 02KK
738	156	NI	B 73	<b>Cadenberge - Himmelpforten</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Althemmoor, OU Warste, OU Hemmoor, OU Basbeck, OU Hechthausen, OU Hutloh, OU Burweg	10.100	687 6,8%		WB* 02KK
739	156	SN	B 95	<b>OU Burkhardttsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	10.100	626 6,2%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

740	157	NI	B 6	<b>OU Rhene</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelberg, OU Baddeckenstedt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt nur 0,72. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	10.000	1.110 11,1%	ÖKO	WB 02KK
741	157	BY	B 16	<b>OU Ichenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	890 8,9%		VB 02KK
742	157	TH	B 19	<b>OU Schwallungen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	870 8,7%		VB 02KK
743	157	BY	B 20	<b>OU Berchtesgaden (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	10.000	290 2,9%		WB 02KK
744	157	NW	B 62	<b>OU Bad Laasphe</b> Vordringlicher Bedarf. Nach Auskunft der Stadt Bad Laasphe stellt 'die Ortsdurchfahrt der B 62 Bad Laasphe eine erhebliche verkehrliche Belastung und damit eine deutliche Einschränkung von Lebensqualität und Entwicklungspotential dar.'	10.000	410 4,1%		VB 02KK
745	157	NW	B 65	<b>Preußisch Oldendorf - Lübbecke</b> Vordringlicher Bedarf, OU Preußisch Oldendorf, OU Holzhausen, OU Untermehnen, OU Lübbecke	10.000	510 5,1%		VB 02KK
746	157	SN	B 173	<b>OU Mülsen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	730 7,3%		VB 02KK
747	157	HE	B 252	<b>OU Vöhl/Dorfitter</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	1.480 14,8%		VB 02KK
748	157	BY	B 299	<b>OU Mühlhausen/Oberpfalz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	- -		VB 02KK
749	157	MV	B 321	<b>OU Crivitz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
750	157	MV	B 321	<b>OU Bandenitz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
751	157	MV	B 321	<b>OU Warsow</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
752	157	NW	B 475	<b>OU Lippetal/Oestinghausen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	710 7,1%		VB 02KK
753	158	TH	B 4	<b>OU Nordhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	693 7,0%		VB 02KK
754	158	BY	B 15n	<b>Schwindegg (A 94) - Rechtsmehring (B 15)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Armstorf, OU Kleinschwindau, OU Großschwindau, OU Eiermühle, OU Sankt Wolfang, OU Straßberg, OU Grünbach, OU Esbaum. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt, OU Moos, OU Neuberg, OU Wolfau.	9.900	901 9,1%		WB 02KK
755	158	NW	B 56	<b>OU Puffendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	782 7,9%		VB 02KB
756	158	NW	B 66	<b>OU Lemgo</b>	9.900	545		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		5,5%		02KK
757	158	NI	B 71	<b>OU Munster</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	663 6,7%	ÖKO	WB 02KK
758	158	SN	B 87n	<b>s Torgau - n Torgau</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Torgau	9.900	1.049 10,6%	ÖKO	VB 04KK
759	158	SN	B 98	<b>T-OU Großenhain</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	1.445 14,6%		VB 02KK
760	158	SN	B 178	<b>Obercunnersdorf - Niederoderwitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Strahwalde, OH Herrnhut	9.900	554 5,6%		VB 02KK
761	158	MV	B 192	<b>OU Waren (B 108 Nord - B 192 Ost)</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	970 9,8%		VB 02KK
762	158	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Florstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	545 5,5%	ÖKO	WB 02KK
763	158	RP	B 414	<b>OU Kirburg</b> Weiterer Bedarf	9.900	891 9,0%		WB 02KK
764	158	NW	B 475	<b>OU Ennigerloh/Westkirchen</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	1.109 11,2%		VB 02KK
765	158	NW	B 525	<b>OU Nottuln/Darup</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	752 7,6%		VB 02KK
766	159	TH	A 73	<b>AS Schleusingen - AS Eisfeld/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Wiedersbach, OU Brattendorf, OU Brünn (Thüringen)	9.800	1.313 12,4%		VB 04KB
767	159	SN	B 173	<b>OU Mylau/Vogtl.</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	627 6,4%		VB 02KK
768	159	TH	B 176	<b>OU Sömmerda</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	461 4,7%		VB 02KK
769	159	NW	B 236	<b>OU Hallenberg</b> Weiterer Bedarf	9.800	813 8,3%		WB 02KK
770	159	NI	B 247	<b>OU Duderstadt</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	931 9,5%		VB 02KK
771	159	TH	B 247	<b>OU Bad Langensalza 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	784 8,0%		VB 02KK
772	159	TH	B 247	<b>OU Bad Langensalza 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	784 8,0%		VB 02KK
773	159	NW	B 258	<b>OU Höfen</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	441 4,5%		VB 02KK
774	159	BY	B 388	<b>OU Brombach</b> Weiterer Bedarf	9.800	598 6,1%		WB 02KK
775	159	HE	B 457	<b>OU Büdingen/Büches (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.800	343 3,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

776	159	BY	B 472	<b>OU Hohenpeißenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	617 6,3%		VB 02KK
777	159	NW	B 477	<b>O-OU Rommerskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	745 7,6%		VB 02KK
778	160	BY	A 7	<b>AS Nesselwang - Füssen (B 310) (o Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 309, OU Nesselwang, OU Wank, OU Kappel, OU Weißbach, Entlastung B 310, OU Kreuzegg, OU Oberkirch, OU Weißensee	9.700	815 7,4%		VB 04KB
779	160	BW	B 12	<b>OU Großholzleute</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	902 9,3%		VB 02KK
780	160	NW	B 70	<b>OU Stadtlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.700	776 8,0%	ÖKO	WB 02KK
781	160	TH	B 84	<b>OU Vacha</b> Weiterer Bedarf	9.700	999 10,3%		WB 02KK
782	160	BY	A 94	<b>AS Simbach am Inn/West - Simbach am Inn/Ost</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Simbach	9.700	941 8,7%		WB 04KB
783	160	BB	B 112	<b>OU Neuzelle</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	563 5,8%		VB 02KK
784	160	NI	B 188	<b>OU Danndorf/Velpke</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	407 4,2%		VB 02KK
785	160	RP	B 257	<b>OU Wolsfeld</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	524 5,4%		VB 02KK
786	160	TH	B 281	<b>OU Rockendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	883 9,1%		VB 02KK
787	160	BY	B 299	<b>OU Weihmichl</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.700	1.203 12,4%		WB* 02KK
788	160	BW	B 312	<b>OU Uttenweiler</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	524 5,4%		VB 02KK
789	160	RP	B 420	<b>OU Gau-Bickelheim</b> Weiterer Bedarf	9.700	776 8,0%		WB 02KK
790	161	SH	B 5	<b>N-OU Lauenburg/Elbe</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.600	1.075 11,2%		WB* 02KK
791	161	HE	B 8	<b>OU Bad Camberg und OU Bad Camberg-Erbach und OU Bad Camberg-Würges</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	326 3,4%		VB 02KK
792	161	BY	B 23	<b>OU Oberau</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	470 4,9%		VB 02KK
793	161	BW	B 27	<b>OU Hardheim</b> Weiterer Bedarf	9.600	662 6,9%		WB 02KK
794	161	RP	B 48	<b>Bad Kreuznach (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	9.600	480 5,0%		WB 02KK
795	161	NW	B 57	<b>OU Baal</b> Weiterer Bedarf	9.600	730 7,6%		WB 02KK
796	161	NW	B 59	<b>OU Allrath</b> Weiterer Bedarf	9.600	835 8,7%		WB 02KK
797	161	TH	B 85	<b>OU Bad Berka</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.600	490 5,1%	ÖKO	WB 02KK
798	161	SN	B 87	<b>OU Eilenburg</b>	9.600	1.267		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		13,2%		02KK
799	161	SN	B 87n	<b>n Eilenburg - s Torgau (4)</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Eilenburg, OU Doberschütz, OU Mockrehna. (4) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen nördlich Eilenburg und südlich Torgau erfordert vertiefende Untersuchungen, die sich insbesondere mit der Nutzung des vorhandenen Trassenkorridors der B 87 zu befassen haben."	9.600	1.267 13,2%	ÖKO	WB* 04KK
800	161	TH	B 93	<b>Osttangente Altenburg 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	797 8,3%		VB 02KK
801	161	TH	B 93	<b>Osttangente Altenburg 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	797 8,3%		VB 02KK
802	161	BB	B 112	<b>OU Forst</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	499 5,2%		VB 02KK
803	161	SN	B 169	<b>OU Göltzschtal</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	614 6,4%		VB 02KK
804	161	HE	B 249	<b>OU Meinhard/Frieda</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	922 9,6%		VB 02KK
805	161	HE	B 249	<b>OU Meinhard/Schwebda</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	922 9,6%		VB 02KK
806	161	BY	B 286	<b>OU Arnshausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	384 4,0%		VB 02KK
807	161	HE	B 519	<b>OU Flörsheim, OU Wicker, OU Weilbach (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.600	298 3,1%		VB 02KK
808	162	BB	B 1	<b>OU Herzfelde</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.283 12,5%		VB 02KK
809	162	NI	B 1	<b>Marienu - Mehle</b> Weiterer Bedarf, OU Hemmendorf, OU Benstorf	9.500	798 7,4%		WB 02KK
810	162	BY	B 20	<b>OU Malgersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.387 14,6%		VB 02KK
811	162	BY	B 25	<b>OU Dinkelsbühl</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.169 12,3%		VB 02KK
812	162	BW	B 34	<b>OU Grenzach</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	244 2,6%		VB 02KK
813	162	BW	B 34	<b>OU Wyhlen</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	244 2,6%		VB 02KK
814	162	RP	B 47	<b>OU Eisenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	627 6,6%		VB 02KK
815	162	NI	B 68	<b>OU Bersenbrück</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.064 11,2%		VB 02KK
816	162	BY	A 73	<b>Ebersdorf b. Coburg - Lichtenfels</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 289, OU Untersiemau, OU	9.500	684 6,2%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Obersiemau, OU Buch, OU Lichtenfels				
817	162	ST	B 86	<b>NO-OU Riestedt</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	504 5,3%		VB 02KK
818	162	SN	B 178	<b>Löbau - Obercunnersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Löbau	9.500	523 5,5%		VB 02KK
819	162	RP	B 427	<b>OU Dahn</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.500	504 5,3%		WB* 02KK
820	163	RP	B 9	<b>Oppenheim - OU Guntersblum</b> vordringlicher Bedarf	9.400	592 6,3%		VB 02KK
821	163	NW	B 54	<b>OU Gronau</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	1.335 14,2%		VB 02KK
822	163	NW	B 58	<b>OU Geldern</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.400	761 8,1%		WB* 02KK
823	163	TH	B 62	<b>OU Dorndorf/Merkers</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	780 8,3%		VB 02KK
824	163	NI	B 71	<b>OU Zeven</b> Weiterer Bedarf	9.400	968 10,3%		WB 02KK
825	163	NI	B 73	<b>OU Otterndorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	583 6,2%		VB 02KK
826	163	MV	B 96	<b>OU Neustrelitz</b> vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neustrelitz keine verkehrlichen Defizite der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	9.400	808 8,6%		VB 02KK
827	163	SN	B 169	<b>OU Rossau/Greifendorf</b> Weiterer Bedarf	9.400	1.466 15,6%		WB 02KK
828	163	ST	B 180	<b>OU Hettstedt - Mansfeld - Klostermannsfeld</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	846 9,0%		VB 02KK
829	163	SH	B 202	<b>OU Selent</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.400	376 4,0%	ÖKO	WB 02KK
830	163	NW	B 238	<b>OU Lemgo</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	611 6,5%		VB 02KK
831	163	BW	B 311	<b>OU Immendingen</b> Weiterer Bedarf	9.400	808 8,6%		WB 02KK
832	163	NI	B 436	<b>OU Friedeburg</b> Weiterer Bedarf	9.400	790 8,4%		WB 02KK
833	164	SH	B 5	<b>N-OU Geesthacht - A 25/B 5</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	753 8,1%		VB 02KK
834	164	HE	B 7	<b>OU Calden</b> vordringlicher Bedarf	9.300	502 5,4%		VB 02KK
835	164	BY	B 11	<b>Verlegung bei Schweinhütt</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	456 4,9%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

836	164	BY	B 13	<b>OU Dornhausen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
837	164	BY	B 13	<b>OU Theilenhofen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
838	164	BY	B 13	<b>OU Unterasbach</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
839	164	BW	B 28n	<b>OU Schopfloch</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	9.300	660 7,1%		VB 02KK
840	164	HE	B 49	<b>OU Reiskirchen/Lindenstruth</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	381 4,1%		VB 02KK
841	164	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Kirchveischede</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888.	9.300	865 9,3%		WB 02KK
842	164	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Bilstein</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das höhere Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888. Das niedrigere Verkehrsaufkommen wird in Bilstein von Grevenbrück (K 7) bis zur Einmündung der L 715 im Ort erreicht.	9.300	865 9,3%		WB 02KK
843	164	NI	B 68	<b>OU Badbergen</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	1.042 11,2%		VB 02KK
844	164	SN	B 96	<b>Verlegung Eibau - B 178</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Eibau, OU Oderwitz, OU Niederoderwitz, OU Mittelherwigsdorf, OU Zittau	9.300	474 5,1%		WB* 02KK
845	164	NW	B 238	<b>OU Kalletal/Hohenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	632 6,8%		VB 02KK
846	164	BY	B 310	<b>OU Füssen 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.300	456 4,9%	ÖKO	WB 02KK
847	164	NW	B 480	<b>OU Olsberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	884 9,5%		VB 02KK
848	164	BY	B 533	<b>OU Schwarzach (Hengersberg)</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	818 8,8%		VB 02KK
849	165	NW	B 7	<b>OU Warburg/Scherfede</b> Weiterer Bedarf	9.200	690 7,5%		WB 02KK
850	165	TH	B 7	<b>Altenburg - Lgr. TH/SN</b> Vordringlicher Bedarf, OU Altenburg, OU Windischleuba	9.200	626 6,8%		VB 02KK
851	165	SH	A 20	<b>A 7 - Bad Segeberg (A 21)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, OU Rotenhahn, OU Wittenborn, OU Schafhaus, OU Bockhorn, OU Euhlenrue, OU Hasenmoor	9.200	1.086 10,8%		VB 04KB
852	165	BB	B 169	<b>OU Senftenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	524 5,7%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

853	165	BB	B 169	<b>OU Schwarzheide/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	524 5,7%		VB 02KK
854	165	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 04KK
855	165	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 04KK
856	165	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 02KK
857	165	SN	B 175	<b>Verlegung in Glauchau 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Glauchau	9.200	1.214 13,2%		VB 04KK
858	165	NI	B 210	<b>Verlegung s Emden</b> Vordringlicher Bedarf, OU Emden	9.200	708 7,7%		VB 02KK
859	165	NI	B 215	<b>OU Landesbergen</b> Weiterer Bedarf	9.200	1.113 12,1%		WB 02KK
860	165	NI	B 244	<b>OU Helmstedt</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	442 4,8%		VB 02KK
861	165	MV	B 321	<b>OU Pampow</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	506 5,5%		VB 02KK
862	165	HE	B 457	<b>OU Hungen</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	616 6,7%		VB 02KK
863	166	BY	B 14	<b>OU Sulzbach-Rosenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	619 6,8%		VB 02KK
864	166	SH	B 76	<b>OU Fleckeby</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	491 5,4%	ÖKO	WB 02KK
865	166	SN	B 172	<b>OU Pirna</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	328 3,6%		VB 04KK
866	166	SH	B 203	<b>Osterhof - Büsum</b> Weiterer Bedarf, OU Osterhof, OU Oesterdeichstrich	9.100	346 3,8%		WB 02KK
867	166	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Ehlen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
868	166	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Dörnberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
869	166	BW	B 312	<b>OU Ringschnait</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	801 8,8%		VB 02KK
870	166	BW	B 312	<b>OU Ochsenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	801 8,8%		VB 02KK
871	167	BY	B 19	<b>OU Werneck (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.000	864 9,6%		VB 02KK
872	167	TH	B 19	<b>OU Wutha/Farnroda</b> Vordringlicher Bedarf.	9.000	342 3,8%		VB 02KK
873	167	BY	B 22	<b>OU Aichig</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	513 5,7%		VB 02KK
874	167	BY	B 32	<b>OU Opfenbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	729 8,1%		WB 02KK
875	167	RP	B 54	<b>Lgr. HE/RP (L 319) - Freindiez</b>	9.000	522		WB*

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf mit Planungsrecht		5,8%		02KK
876	167	NW	B 66	<b>OU Bartrup</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	594 6,6%		VB 02KK
877	167	BB	B 87	<b>OU Müllrose</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	531 5,9%		VB 02KK
878	167	BB	B 87	<b>OU Markendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	531 5,9%		VB 02KK
879	167	SN	B 101	<b>OU Brand-Erbisdorf</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.000	630 7,0%		WB* 02KK
880	167	SN	B 169	<b>OU Lichtensee</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	1.431 15,9%		VB 02KK
881	167	NI	B 212	<b>OU Berne (ohne Huntebrücke - L 875)</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	594 6,6%		VB 02KK
882	167	NW	B 221	<b>OU Brügggen/Genholt</b> Weiterer Bedarf	9.000	540 6,0%		WB 02KK
883	167	NI	B 240	<b>OU Eime</b> Weiterer Bedarf	9.000	576 6,4%		WB 02KK
884	167	TH	B 247	<b>OU Teistungen</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	630 7,0%		VB 02KK
885	167	NW	B 256	<b>OU Gummersbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	414 4,6%		WB 02KK
886	167	RP	B 260	<b>OU Fachbach - OU Bad Ems</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	414 4,6%		VB 02KK
887	167	RP	B 260	<b>OU Dausenau</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	414 4,6%		VB 02KK
888	167	BY	B 303	<b>OU Untersteinach</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	- -		VB 02KK
889	167	HE	B 452	<b>OU Wehretal/Reichensachsen</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	504 5,6%		VB 02KK
890	167	HE	B 454	<b>OU Neustadt (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	9.000	369 4,1%		WB 02KK
891	167	NW	B 484	<b>OU Overath</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	261 2,9%		VB 02KK
892	167	SH	B 501	<b>OU Grömitz</b> Weiterer Bedarf	9.000	333 3,7%		WB 02KK
893	168	BW	B 3	<b>OU Sandweier (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.900	196 2,2%		VB 02KK
894	168	BW	B 3	<b>OU Rastatt-Süd (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.900	196 2,2%		WB* 02KK
895	168	BW	B 27	<b>OU Neukirch</b> Weiterer Bedarf	8.900	1.006 11,3%		WB 02KK
896	168	NI	B 51	<b>OU Twistringen</b>	8.900	1.095		WB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf		12,3%		02KK
897	168	SN	A 72	<b>AS Penig - AS B 7n</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Langenleuba-Oberhain, OU Altmörbitz	8.900	1.246 13,0%		VB 04KB
898	168	BY	B 85	<b>OU Neukirchen vorm Wald</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	587 6,6%		VB 02KK
899	168	TH	B 93	<b>Altenburg - OU Gößnitz</b> Weiterer Bedarf, OU Zehma, OU Lehdorf, OU Gardschütz, OU Mockern	8.900	1.193 13,4%		WB 02KK
900	168	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK
901	168	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK
902	168	BB	B 169	<b>OU Drebkau</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
903	168	BB	B 169	<b>OU Neupetershain/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
904	168	BB	B 169	<b>OU Lindchen</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
905	168	BB	B 169	<b>OU Allmosen</b> Vordringlicher Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	8.900	783 8,8%		VB 02KK
906	168	NW	B 221	<b>OU Wildenrath</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	356 4,0%		VB 02KK
907	168	NW	B 221	<b>OU Arsbeck</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	356 4,0%		VB 02KK
908	168	TH	B 247	<b>OU Leinefelde</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	712 8,0%		VB 02KK
909	168	TH	B 247	<b>OU Kalmerode</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	712 8,0%		VB 02KK
910	168	BY	B 388	<b>OU Taufkirchen (Vils)</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	739 8,3%		VB 02KK
911	168	RP	B 413	<b>OU Merkelbach</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK
912	168	RP	B 413	<b>OU Wied</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

913	169	BW	B 29a	<b>OU Ebnat (w Ebnat - A 7) (6)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 29a ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll von der bestehenden B 29 bei Aalen über Unterkochen und Ebnat zur A 7 führen. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.800	385 4,4%		VB 02KK
914	169	RP	B 53	<b>OU Andel</b> Weiterer Bedarf	8.800	502 5,7%		WB 02KK
915	169	TH	B 62n	<b>OU Zella-Mehlis</b> Weiterer Bedarf. Auf den ersten Blick ein seltsames Projekt, da durch Zella-Mehlis die B 280 führt und die B 62 bereits beim rund 46 km entfernten Barchfeld an der B 19 endet. Auf den zweiten Blick ist tatsächlich der Weiterbau der B 62 von Barchfeld bis zur A 71 bei Zella-Mehlis geplant, allerdings noch nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Dabei wurde die B 19 von Barchfeld zur A 71 bereits leistungsfähig ausgebaut. Die "fehlende leistungsfähige Verbindung zur A 71" ist damit bereits vorhanden.	8.800	458 5,2%		WB 02KK
916	169	NW	B 70	<b>OU Südlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	766 8,7%	ÖKO	WB 02KK
917	169	NI	B 83	<b>OU Grohnde</b> Weiterer Bedarf	8.800	739 8,4%		WB 02KK
918	169	BB	B 96	<b>OU Zossen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	660 7,5%	ÖKO	WB 02KK
919	169	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	792 9,0%		VB 02KK
920	169	HE	B 275	<b>OU Usingen/Merzhausen</b> Weiterer Bedarf	8.800	440 5,0%		WB 02KK
921	169	HE	B 275	<b>OU Ranstadt/Ober-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	572 6,5%	ÖKO	WB 02KK
922	169	BW	B 311	<b>OU Neuhausen ob Eck</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	1.109 12,6%		VB 02KK
923	169	BW	B 311	<b>Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	1.109 12,6%		VB 02KK
924	170	BY	B 8	<b>Neustadt (Aisch) Westspange zur B 470</b> Weiterer Bedarf, OU Neustadt-Riedfeld	8.700	966 11,1%		WB 02KK
925	170	RP	B 39	<b>OU Geinsheim</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	374 4,3%		VB 02KK
926	170	NW	B 59	<b>OU Sinsteden</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	592 6,8%		VB 02KK
927	170	ST	B 91	<b>OU Deuben</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	766 8,8%		VB 02KK
928	170	ST	B 91	<b>OU Naundorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	766 8,8%		VB 02KK
929	170	NW	B 236	<b>OU Grevenbrück</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	635 7,3%		VB 02KK
930	170	HE	B 254	<b>OU Großenlüder/Müs</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.700	966 11,1%	ÖKO	WB 02KK
931	170	HE	B 278	<b>OU Tann (Rhön)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.700	626 7,2%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

932	170	TH	B 281	<b>OU Mittelpölnitz</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	974 11,2%		VB 02KK
933	170	BY	B 287	<b>OU Nüdlingen</b> Weiterer Bedarf	8.700	383 4,4%		WB 02KK
934	170	BW	B 290	<b>OU Wallhausen</b> Weiterer Bedarf	8.700	748 8,6%		WB 02KK
935	170	BW	B 314	<b>OU Grimmelshofen</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	1.653 19,0%		VB 02KK
936	170	BW	B 466	<b>OU Böhmenkirch</b> Weiterer Bedarf	8.700	905 10,4%		WB 02KK
937	170	SH	B 502	<b>Segeberger Landstr. (B 502) - Ellerbek</b> Weiterer Bedarf, OU Gaarden, OU Ellerbek	8.700	209 2,4%		WB 02KK
938	171	BY	B 13	<b>OU Merkendorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	791 9,2%		VB 02KK
939	171	BY	B 15	<b>OU Hagelstadt</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.101 12,8%		WB 02KK
940	171	RP	B 41	<b>OU Niederbrombach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	645 7,5%		VB 02KK
941	171	RP	B 41	<b>OU Oberbrombach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	645 7,5%		VB 02KK
942	171	HE	B 54	<b>AS Limburg/Süd - Lgr. HE/RP</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Limburg, OU Diez	8.600	654 7,6%		WB* 02KK
943	171	NW	B 58	<b>OU Ahlen</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	593 6,9%		VB 02KK
944	171	SN	B 173	<b>OU Bernsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	482 5,6%		VB 02KK
945	171	SN	B 173	<b>T-OU Reichenbach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	662 7,7%		VB 02KK
946	171	NI	B 214	<b>OU Schwarmstedt</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.101 12,8%		WB 02KK
947	171	ST	B 244	<b>OU Wernigerode</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. 2. OU Wernigerode	8.600	353 4,1%		WB* 02KK
948	171	HE	B 275	<b>OU Idstein/Eschenhahn</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	284 3,3%		VB 02KK
949	171	HE	B 275	<b>Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenhain</b> Weiterer Bedarf	8.600	370 4,3%		WB 02KK
950	171	BW	B 311	<b>OU Obermarchtal</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.221 14,2%		WB 02KK
951	171	BW	B 317	<b>OU Schönau im Schwarzwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.600	550 6,4%	ÖKO	WB 02KK
952	171	BW	B 463	<b>Westtangente Pforzheim 1. BA Große Tunnellösung (Arlingertunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	525 6,1%		VB 02KK
953	171	BW	B 463	<b>Westtangente Pforzheim 2. BA Große Tunnellösung (Sonnenbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.600	525 6,1%		WB* 02KK
954	171	BW	B 463	<b>OU Unterreichenbach</b> Weiterer Bedarf	8.600	525 6,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

955	171	BY	B 466	<b>OU Brand/Geislohe</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	671 7,8%		VB 02KK
956	172	NI	B 1	<b>Coppenbrügge - Marienau</b> Vordringlicher Bedarf, OU Coppenbrücke, OU Marienau	8.500	595 6,0%		VB 02KK
957	172	BB	B 5	<b>OU Bückwitz</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	884 10,4%		VB 02KK
958	172	BY	B 25	<b>OU Wallerstein/Ehringen</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	1.649 19,4%		VB 02KK
959	172	NI	A 26	<b>Anbindung B 3 - A 26</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 5, OU Ovelgönne	8.500	1.250 13,7%		VB 02KK
960	172	NW	B 66	<b>Lage - Lemgo (B 239a - B 238n)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lage, OU Hörstmar	8.500	306 3,6%		VB 02KK
961	172	TH	B 88	<b>Ohrdruf - Spange B 247/B 88</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ohrdruf	8.500	553 6,5%		VB 02KK
962	172	BB	B 96	<b>OU Löwenberg/Teschendorf (n B 167)</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	825 9,7%		VB 02KK
963	172	MV	B 109	<b>OU Anklam 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	740 8,7%		VB 02KK
964	172	MV	B 192	<b>OU Anklam 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 192 führt zwar nicht nach Anklam, sondern verläuft von Zurow bei Wismar bis Neubrandenburg, dennoch ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 192 vorgesehen.	8.500	740 8,7%		VB 02KK
965	172	NW	B 221	<b>OU Wassenberg</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	264 3,1%		VB 02KK
966	172	RP	B 270	<b>OU Hirschhorn</b> Weiterer Bedarf	8.500	408 4,8%		WB 02KK
967	172	HE	B 275	<b>OU Ossenheim</b> Weiterer Bedarf	8.500	468 5,5%		WB 02KK
968	172	BW	B 294	<b>Südwesttangente Bretten</b> Weiterer Bedarf	8.500	731 8,6%		WB 02KK
969	172	HE	B 426	<b>OU Pfungstadt</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	570 6,7%		VB 02KK
970	173	ST	B 6n	<b>OU Bernburg</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	521 6,2%		VB 02KK
971	173	BW	B 28	<b>OU Oberkirch und OU Lautenbach</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	588 7,0%		VB 02KK
972	173	BY	B 32	<b>OU Auers-Riedhirsch</b> Weiterer Bedarf	8.400	504 6,0%		WB 02KK
973	173	RP	B 50	<b>B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu</b> Vordringlicher Bedarf, OU Zeltlingen. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltlingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere	8.400	470 5,6%		VB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.				
974	173	NW	B 56	<b>Bgr. D/NL - Tüddern</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wehr	8.400	353 4,2%		VB 02KK
975	173	NW	B 56	<b>Tüddern - Gangelt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Süsterseel, OU Gangelt	8.400	353 4,2%		VB 02KK
976	173	NW	B 56	<b>OU Euskirchen/Kuchenheim</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	554 6,6%		VB 02KK
977	173	NW	B 56	<b>OU Ludendorf/Essig</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	554 6,6%		VB 02KK
978	173	SN	B 96n	<b>Lgr. SN/BB - Hoyerswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden. OU Lauta Dorf, OU Lauta, OU Nardt.	8.400	823 9,8%		VB 02KK
979	173	NI	B 216	<b>N-OU Dahlenburg</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	714 8,5%		VB 02KK
980	173	NW	B 237	<b>Bergisch Born - Hückeswagen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bergisch Born, OU Bornfeld, OU Langenbusch, OU Karlsruhe (bei Bergisch Born)	8.400	664 7,9%		VB 02KK
981	173	HE	B 275	<b>OU Ortenberg/Selters</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	8.400	395 4,7%	ÖKO	WB 02KK
982	174	BW	B 14	<b>Verlegung bei Stockach</b> Weiterer Bedarf	8.300	2.009 24,2%		WB 02KK
983	174	RP	B 48	<b>OU Enkenbach-Alsenborn</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	440 5,3%		VB 02KK
984	174	NI	B 73	<b>Otterndorf - Cadenberge</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nackenbüttel, OU Mahrdorf, OU Belum, OU Neuhaus (Oste), OU Dingwörden	8.300	714 8,6%		VB 02KK
985	174	TH	B 89	<b>OU Sonneberg</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	374 4,5%		VB 02KK
986	174	ST	B 184	<b>OU Roßlau/Tornau</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	764 9,2%		VB 02KK
987	174	ST	B 184	<b>OU Zerbst 2. BA</b> Weiterer Bedarf	8.300	764 9,2%		WB 02KK
988	174	ST	B 187	<b>OU Iserbegka - Elster - Listerfehrda</b> Weiterer Bedarf	8.300	1.112 13,4%		WB 02KK
989	174	ST	B 187	<b>OU Mühlanger</b> Weiterer Bedarf	8.300	1.112 13,4%		WB 02KK
990	174	MV	B 198	<b>OU Mirow - Lgr. MV/BB</b> Vordringlicher Bedarf, OU Zirtow, OU Wesenberg, OU Groß Trebbow	8.300	689 8,3%		VB 02KK
991	174	NW	B 235	<b>S-OU Lüdinghausen</b> Weiterer Bedarf	8.300	423 5,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

992	174	BW	B 297	<b>OU Lorch</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	623 7,5%		VB 02KK
993	174	BW	B 311	<b>OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.300	1.394 16,8%		WB* 02KK
994	174	BY	B 470	<b>OU Oberndorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
995	174	BY	B 470	<b>OU Ipsheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
996	174	BY	B 470	<b>OU Dottenheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
997	175	NI	B 1	<b>OU Burgstemmen</b> Weiterer Bedarf	8.200	738 8,0%		WB 02KK
998	175	NI	B 1	<b>OU Mahlernten</b> Weiterer Bedarf	8.200	738 8,0%		WB 02KK
999	175	TH	B 19	<b>OU Barchfeld 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	500 6,1%		VB 02KK
1.000	175	TH	B 19	<b>OU Stockhausen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	713 8,7%		VB 02KK
1.001	175	NI	B 64	<b>Brunsen (B 3) - Groß Rhüden (A 7)</b> Weiterer Bedarf, OU Greene, OU Kreiensen, OU Seboldshausen	8.200	795 9,7%		WB 02KK
1.002	175	NI	B 73	<b>OU Cadenberge</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	574 7,0%		VB 02KK
1.003	175	TH	B 93	<b>OU Gößnitz und OU Löhmingen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	763 9,3%		VB 02KK
1.004	175	SN	B 175	<b>OU Döbeln/Masten</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	795 9,7%		VB 02KK
1.005	175	ST	B 187	<b>OU Jessen</b> Weiterer Bedarf	8.200	599 7,3%		WB 02KK
1.006	175	NI	B 213	<b>OU Lastrup</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	2.558 31,2%		VB 02KK
1.007	175	TH	B 247	<b>OU Worbis</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	705 8,6%		VB 02KK
1.008	175	SL	B 269	<b>Verlegung bei Nalbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	681 8,3%		WB 02KK
1.009	175	BY	B 299	<b>OU Unterneukirchen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	705 8,6%		VB 02KK
1.010	175	BW	B 311	<b>OU Unlingen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	1.132 13,8%		VB 02KK
1.011	175	RP	B 413	<b>OU Mündersbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	763 9,3%		WB 02KK
1.012	175	RP	B 413	<b>OU Höchstenbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	763 9,3%		WB 02KK
1.013	175	NW	B 483	<b>OU Schwelm 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	517 6,3%		VB 02KK
1.014	175	NW	B 483	<b>OU Schwelm 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	517 6,3%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.015	176	NI	B 1	<b>OU Elze</b> Weiterer Bedarf	8.100	672 7,3%		WB 02KK
1.016	176	BB	B 5	<b>OU Berge</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	1.037 12,8%		VB 02KK
1.017	176	BY	B 16	<b>OU Unterhausen und Oberhausen</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	1.669 20,6%		VB 02KK
1.018	176	RP	B 37	<b>OU Hochspeyer (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.100	267 3,3%		VB 02KK
1.019	176	HE	B 45	<b>OU Niddatal/Ilbenstadt</b> Weiterer Bedarf	8.100	356 4,4%		WB 02KK
1.020	176	NI	B 64	<b>OU Negenborn</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	689 8,5%		VB 02KK
1.021	176	NI	B 64n	<b>ö Lobach - Brunsen (B 3)</b> Weiterer Bedarf. Die B 64n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen. Sie soll die vorhandene B 64 durch eine Neutrassierung ersetzen und zahlreiche Orte vom Verkehr entlasten. OU Negenborn, OU Eschershausen, OU Wickensen, OU Mainzholzen, OU Wenzen.	8.100	689 8,5%		WB 02KK
1.022	176	SN	B 107	<b>OU Trebsen</b> Weiterer Bedarf	8.100	737 9,1%		WB 02KK
1.023	176	ST	B 185	<b>OU Mosigkau</b> Weiterer Bedarf	8.100	575 7,1%		WB 02KK
1.024	176	NI	B 209	<b>OU Amelinghausen</b> Weiterer Bedarf	8.100	761 9,4%		WB 02KK
1.025	176	ST	B 246	<b>OU Oschersleben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.100	713 8,8%		WB* 02KK
1.026	176	NI	B 248	<b>OU Lobmachersen</b> Weiterer Bedarf	8.100	656 8,1%		WB 02KK
1.027	176	NI	B 248	<b>OU Beinum</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	8.100	656 8,1%		WB 02KK
1.028	176	NI	B 443	<b>OU Koldingen</b> Weiterer Bedarf	8.100	454 5,6%		WB 02KK
1.029	177	BB	B 1	<b>OU Groß Kreuz</b> Weiterer Bedarf	8.000	568 6,1%		WB 02KK
1.030	177	BW	B 28	<b>OU Blaubeuren/Gerhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.000	544 6,8%	ÖKO	WB 02KK
1.031	177	NW	B 62	<b>Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel</b> Vordringlicher Bedarf, OU Siegen-Südwest, OU Birken	8.000	592 7,4%		VB 02KK
1.032	177	NW	B 62	<b>OU Erndtebrück und OU Schameder</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	616 7,7%		VB 02KK
1.033	177	TH	B 85	<b>OU Buttstedt</b> Weiterer Bedarf	8.000	512 6,4%		WB 02KK
1.034	177	BB	B 101	<b>OU Bad Liebenwerda</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	800 10,0%		VB 02KK
1.035	177	BB	B 101	<b>OU Elsterwerda</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	800 10,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.036	177	SN	B 101	<b>OU Schlettau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.000	472 5,9%		WB* 02KK
1.037	177	MV	B 104	<b>OU Pasewalk</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	496 6,2%		VB 02KK
1.038	177	MV	B 104	<b>OU Löcknitz</b> Weiterer Bedarf	8.000	496 6,2%		WB 02KK
1.039	177	HE	B 251	<b>OU Willingen (Upland)</b> Weiterer Bedarf	8.000	448 5,6%		WB 02KK
1.040	177	BW	B 463	<b>Verlegung bei Hirsau</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	392 4,9%		VB 02KK
1.041	178	BY	B 2	<b>OU Hattenhofen</b> Weiterer Bedarf	7.900	553 7,0%		WB 02KK
1.042	178	SN	B 2	<b>OU Groitzsch/Audigast</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.900	703 8,9%		WB* 02KK
1.043	178	HE	B 62	<b>OU Lahntal/Sterzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	719 9,1%		VB 02KK
1.044	178	HE	B 62	<b>OU Lahntal/Goßfelden</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	719 9,1%		VB 02KK
1.045	178	SH	B 201	<b>OU Süderbrarup</b> Weiterer Bedarf	7.900	482 6,1%		WB 02KK
1.046	178	SH	B 203	<b>OU Klein-Wittensee und OU Groß-Wittensee</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	427 5,4%		VB 02KK
1.047	178	NI	B 213	<b>OU Bawinkel</b> Weiterer Bedarf	7.900	2.157 27,3%		WB 02KK
1.048	178	NI	B 238	<b>OU Möllenbeck</b> Weiterer Bedarf	7.900	1.003 12,7%		WB 02KK
1.049	178	HE	B 252	<b>OU Burgwald/Ernsthausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	1.201 15,2%		VB 02KK
1.050	178	BW	B 465	<b>OU Warthausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	395 5,0%		VB 02KK
1.051	179	TH	B 4	<b>N-OU Sondershausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.201 15,4%		VB 02KK
1.052	179	BY	B 8	<b>OU Straßkirchen</b> Weiterer Bedarf	7.800	1.108 14,2%		WB 02KK
1.053	179	BY	B 16	<b>OU Schwenningen</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.131 14,5%		VB 02KK
1.054	179	BY	B 16	<b>OU Tapfheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.131 14,5%		VB 02KK
1.055	179	NW	B 57	<b>OU Gereonsweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	523 6,7%		VB 02KK
1.056	179	RP	A 64	<b>Nordumgehung Trier 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung B 53	7.800	710 8,1%	ÖKO	WB 04KB
1.057	179	BY	A 94	<b>Malching - Tutting</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Malching, OU Schambach	7.800	913 10,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.058	179	BY	A 94	<b>Tutting - Pocking (A 3)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Thalling	7.800	913 10,7%		VB 04KB
1.059	179	SN	B 96	<b>OU Hoyerswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	7.800	733 9,4%		VB 02KK
1.060	179	BB	B 102n	<b>N-OU Brandenburg</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	445 5,7%		VB 02KK
1.061	179	ST	B 183	<b>OU Prosigk</b> Weiterer Bedarf	7.800	538 6,9%		WB 02KK
1.062	179	NI	B 209	<b>OU Rethem</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	608 7,8%	ÖKO	WB 02KK
1.063	179	NW	B 252	<b>OU Brakel/Rheder</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	1.084 13,9%	ÖKO	WB 02KK
1.064	179	NW	B 265	<b>OU Schleiden/Gemünd</b> Weiterer Bedarf	7.800	398 5,1%		WB 02KK
1.065	179	RP	B 271	<b>OU Herxheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	211 2,7%		VB 02KK
1.066	179	BY	B 279	<b>OU Wegfurt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	858 11,0%	ÖKO	WB 02KK
1.067	179	NW	B 517	<b>Krombach (A 4) - OU Kirchhudem/Welschen-Ennest</b> Vordringlicher Bedarf, OU Krombach, OU Littfeld	7.800	406 5,2%		VB 02KK
1.068	180	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (n Abschnitt)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	7.700	585 7,6%		WB* 02KK
1.069	180	BY	B 20	<b>Cham - Rissmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Reisach, OU Oberbühl, OU Trebersdorf, OU Höfen	7.700	1.247 16,2%		VB 02KK
1.070	180	BY	B 20	<b>OU Wiltling/Traitsching</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.247 16,2%		VB 02KK
1.071	180	NW	B 57	<b>OU Marienbaum</b> Weiterer Bedarf	7.700	485 6,3%		WB 02KK
1.072	180	NI	B 69	<b>OU Vechta (Südteil)</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.140 14,8%		VB 02KK
1.073	180	TH	B 88	<b>OU Großeutersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	431 5,6%		VB 02KK
1.074	180	SN	B 173	<b>OU Freiberg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	462 6,0%		VB 02KK
1.075	180	BB	B 189n	<b>OU Kemnitz</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK
1.076	180	BB	B 189n	<b>OU Heiligengrabe</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK
1.077	180	BB	B 189n	<b>OU Pritzwalk (B 103 - B 189n)</b>	7.700	1.070		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		13,9%		02KK
1.078	180	NI	B 215	<b>OU Leese</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.700	847 11,0%	ÖKO	WB 02KK
1.079	180	RP	B 271	<b>OU Bockenheim</b> Weiterer Bedarf	7.700	169 2,2%		WB 02KK
1.080	180	RP	B 410	<b>OU Gerolstein-Pelm</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.700	477 6,2%	ÖKO	WB 02KK
1.081	180	NI	B 446	<b>OU Esplingerode</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	508 6,6%		VB 02KK
1.082	180	BW	B 466	<b>OU Donzdorf</b> Weiterer Bedarf	7.700	785 10,2%		WB 02KK
1.083	181	BY	B 17	<b>OU Steingaden</b> Weiterer Bedarf	7.600	410 5,4%		WB 02KK
1.084	181	BY	B 17n	<b>Roßhaupten - Hopferau (A 7)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Steingaden, OU Graben, OU Schlauch, OU Unterreithen, OU Birnbaum, OU Trauchgau, OU Halblech. Die B 17n ist eine geplante neue Bundesstraße in Bayern, die es bisher nicht gibt. Sie soll von Steingaden über Roßhaupten zur A 7 bei Hopferau führen.	7.600	410 5,4%	ÖKO	WB 02KK
1.085	181	HE	B 27	<b>OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.573 20,7%		VB 02KK
1.086	181	NI	B 51	<b>W-OU Diepholz 1.BA</b> vordringlicher Bedarf	7.600	1.018 13,4%		VB 02KK
1.087	181	NW	B 57	<b>N-OU Baesweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	448 5,9%		VB 02KK
1.088	181	NI	B 61	<b>OU Barenburg</b> vordringlicher Bedarf	7.600	1.018 13,4%		VB 02KK
1.089	181	NI	B 64	<b>OU Bevern</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	319 4,2%		VB 02KK
1.090	181	SN	B 98	<b>OU Glaubitz</b> Weiterer Bedarf	7.600	844 11,1%		WB 02KK
1.091	181	SN	B 98	<b>OU Wildenhain</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.600	844 11,1%	ÖKO	WB 02KK
1.092	181	MV	B 109	<b>OU Levenhagen</b> vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Levenhagen keine verkehrlichen Defizite auf der B 109 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	7.600	570 7,5%		VB 02KK
1.093	181	BY	B 173	<b>OU Wallenfels</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.155 15,2%		VB 02KK
1.094	181	SN	B 173	<b>OU Neumark</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	600 7,9%		VB 02KK
1.095	181	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Ober-Florstadt</b>	7.600	456	ÖKO	WB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko		6,0%		02KK
1.096	181	NW	B 399	<b>OU Gey</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	236 3,1%		VB 02KK
1.097	181	BY	B 588	<b>OU Reischach</b> Weiterer Bedarf	7.600	768 10,1%		WB 02KK
1.098	182	BW	B 29	<b>OU Pflaumloch</b> Weiterer Bedarf	7.500	1.028 13,7%		WB 02KK
1.099	182	BW	B 29	<b>OU Trochtelfingen bei Bopfingen</b> Weiterer Bedarf	7.500	1.028 13,7%		WB 02KK
1.100	182	BW	B 32	<b>OU Burladingen</b> Weiterer Bedarf	7.500	555 7,4%		WB 02KK
1.101	182	SL	B 41	<b>OU Wolfersweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	473 6,3%		VB 02KK
1.102	182	NW	B 67	<b>Reken - Dülmen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Reken, OU Groß Reken, OU Merfeld	7.500	960 12,8%		VB 02KK
1.103	182	TH	A 71	<b>AS Heldrungen - AS Sömmerda</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 86, OU Heldrungen, Entlastung B 85, OU Gorsleben, OU Etzleben, OU Schillingstedt, OU Kölleda	7.500	698 8,3%		VB 04KB
1.104	182	NI	B 74	<b>N-OU Bremervörde (Teilstück der A 22)</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	615 8,2%		VB 02KK
1.105	182	TH	B 84	<b>OU Bad Langensalza 3. BA</b> Weiterer Bedarf	7.500	608 8,1%		WB 02KK
1.106	182	SN	B 98	<b>OU Schönfeld</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	1.448 19,3%		VB 02KK
1.107	182	MV	B 104	<b>OU Sternberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	7.500	803 10,7%	ÖKO	WB 02KK
1.108	182	TH	B 249	<b>OU Mühlhausen (B 247 - L 1016)</b> Vordringlicher Bedarf. 2. OU Mühlhausen	7.500	795 10,6%		VB 02KK
1.109	182	BY	B 299	<b>OU Pressath 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	263 3,5%		VB 02KK
1.110	182	NW	B 475	<b>OU Beckum/Neubeckum</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	1.470 19,6%		VB 02KK
1.111	183	HE	B 3	<b>OU Fuldata/Ihringshausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	1.399 18,9%		VB 02KK
1.112	183	TH	B 4	<b>OU Straußfurt</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	710 9,6%		VB 02KK
1.113	183	TH	B 4	<b>OU Greußen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	710 9,6%		VB 02KK
1.114	183	BY	B 16	<b>OU Pfaffenhausen/Hausen</b> Weiterer Bedarf	7.400	592 8,0%		WB 02KK
1.115	183	RP	B 47	<b>Verlegung bei Worms</b> Vordringlicher Bedarf, T-OU Monsheim, OU Pfeddersheim, OU Worms-Pfiffligheim	7.400	118 1,6%		VB 04KK
1.116	183	NW	B 66	<b>OU Lage/Kachtenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	429 5,8%		VB 02KK
1.117	183	NW	B 70	<b>OU Ahaus/Wülten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	7.400	607 8,2%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.118	183	BB	B 169	<b>OU Plessa</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	866 11,7%		VB 02KK
1.119	183	BB	B 169	<b>OU Elsterwerda</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	866 11,7%		VB 02KK
1.120	183	SN	B 173	<b>OU Mohorn</b> Weiterer Bedarf	7.400	518 7,0%		WB 02KK
1.121	183	NI	B 214	<b>OU Bersenbrück</b> Weiterer Bedarf. Es ist noch eine OU Bersenbrück im Zuge der B 68 vorgesehen.	7.400	977 13,2%		WB 02KK
1.122	183	HE	B 251	<b>OU Korbach/Meininghausen</b> Weiterer Bedarf	7.400	681 9,2%		WB 02KK
1.123	183	SN	B 282	<b>OU Mehltheur</b> Weiterer Bedarf	7.400	888 12,0%		WB 02KK
1.124	183	SN	B 282	<b>OU Syrau</b> Weiterer Bedarf	7.400	888 12,0%		WB 02KK
1.125	183	NI	B 446	<b>OU Lütgenrode</b> Weiterer Bedarf	7.400	422 5,7%		WB 02KK
1.126	183	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	659 8,9%		VB 02KK
1.127	184	NI	B 3	<b>OU Bergen</b> Weiterer Bedarf	7.300	752 10,3%		WB 02KK
1.128	184	HE	B 27	<b>OU Eschwege/Eltmannshausen und OU Eschwege/Niddawitzhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.300	1.409 19,3%		WB* 02KK
1.129	184	HE	B 37	<b>OU Neckarsteinach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.300	329 4,5%		WB* 02KK
1.130	184	NW	B 56	<b>OU Soller</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	139 1,9%		VB 02KK
1.131	184	BB	B 109	<b>OU Wandlitz</b> Weiterer Bedarf	7.300	562 7,7%		WB 02KK
1.132	184	SH	B 203	<b>Kappeln - Ellenberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kappeln, OU Ellenberg	7.300	234 3,2%		VB 04KK
1.133	184	TH	B 247	<b>OU Wintzingerode</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	767 10,5%		VB 02KK
1.134	184	TH	B 247	<b>OU Ferna</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	767 10,5%		VB 02KK
1.135	184	NW	B 264	<b>OU Golzheim (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.300	628 8,6%		VB 02KK
1.136	184	NW	B 475	<b>OU Saerbeck</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	453 6,2%		VB 02KK
1.137	185	TH	B 4	<b>OU Oberspier</b> Weiterer Bedarf	7.200	713 9,9%		WB 02KK
1.138	185	SH	B 5	<b>OU Hattstedt</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	497 6,9%		VB 02KK
1.139	185	BY	B 8	<b>OU Künzing</b>	7.200	986		WB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf		13,7%		02KK
1.140	185	HE	B 44	<b>OU Groß-Rohrheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	302 4,2%		VB 02KK
1.141	185	ST	B 87	<b>OU Bad Kösen</b> Vordringlicher Bedarf. Im Zuge der OU Bad Kösen ist eine rund 1.200m lange Talbrücke geplant.	7.200	655 9,1%		VB 02KK
1.142	185	TH	B 88	<b>OU Kirchhasel</b> Weiterer Bedarf	7.200	367 5,1%		WB 02KK
1.143	185	MV	B 105	<b>OU Ribnitz</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	979 13,6%		VB 02KK
1.144	185	SN	B 174	<b>OU Hirtstein/Reitzenhain</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	187 2,6%		VB 02KK
1.145	185	ST	B 183	<b>OU Sandersdorf 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	684 9,5%		VB 02KK
1.146	185	NI	B 240	<b>OU Halle</b> Weiterer Bedarf	7.200	770 10,7%		WB 02KK
1.147	185	NI	B 248	<b>OU Jameln</b> Weiterer Bedarf	7.200	670 9,3%		WB 02KK
1.148	185	NI	B 248	<b>OU Schaafhausen</b> Weiterer Bedarf	7.200	670 9,3%		WB 02KK
1.149	185	NW	B 264	<b>S-OU Weisweiler (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.200	511 7,1%		VB 02KK
1.150	185	BY	B 289	<b>OU Mainroth</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	886 12,3%		VB 02KK
1.151	185	BY	B 289	<b>OU Rothwind - Fassoldshof</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rothwind, OU Fassoldshof	7.200	886 12,3%		VB 02KK
1.152	186	NI	B 1	<b>OU Mehle</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	653 8,2%		VB 02KK
1.153	186	NI	B 1	<b>OU Aerzen</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	824 10,6%		VB 02KK
1.154	186	BW	B 3	<b>OU Karlsruhe/Wolfartsweier (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.100	256 3,6%		VB 02KK
1.155	186	BY	B 8	<b>OU Osterhofen</b> Weiterer Bedarf	7.100	717 10,1%		WB 02KK
1.156	186	ST	B 80	<b>S-OU Riestedt</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 80 wurde inzwischen zur L 151 abgestuft. Die S-OU Riestedt ist nun Bestandteil der B 86.	7.100	419 5,9%		VB 02KK
1.157	186	NW	B 83	<b>OU Beverungen und OU Lauenförde</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	596 8,4%		VB 02KK
1.158	186	ST	B 87	<b>OU Eckartsberga</b> Weiterer Bedarf	7.100	320 4,5%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.159	186	BB	B 96	<b>OU Gransee/Altlüdersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	760 10,7%		VB 02KK
1.160	186	MV	B 104	<b>OU Malchin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	7.100	1.008 14,2%	ÖKO	WB 02KK
1.161	186	NI	B 248	<b>Querspange Braunschweig/Rüningen - A 39</b> Vordringlicher Bedarf, OU Braunschweig-Rüningen	7.100	696 9,8%		VB 02KK
1.162	186	RP	B 255	<b>OU Oberahr</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	632 8,9%		VB 02KK
1.163	186	RP	B 255	<b>OU Ettinghausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	632 8,9%		VB 02KK
1.164	186	RP	B 256	<b>OU Hamm (Sieg)</b> Weiterer Bedarf	7.100	646 9,1%		WB 02KK
1.165	186	BY	B 304	<b>OU Obing</b> Weiterer Bedarf	7.100	653 9,2%		WB 02KK
1.166	186	BW	B 312	<b>OU Zwiefalten</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	7.100	639 9,0%		WB 02KK
1.167	186	RP	B 427	<b>OU Hinterweidenthal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.100	369 5,2%		WB* 02KK
1.168	187	SN	B 2	<b>OU Krostitz/Krenschitz</b> Weiterer Bedarf	7.000	672 9,6%		WB 02KK
1.169	187	BY	B 13	<b>OU Gollhofen</b> Weiterer Bedarf	7.000	574 8,2%		WB 02KK
1.170	187	BB	A 14	<b>Lgr. ST/BB - Lgr. BB/MV</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 189, OU Wittenberge (2), OU Perleberg (2), Entlastung B 5, OU Perleberg (3), OU Karstädt (2)	7.000	1.071 14,3%	ÖKO	VB 04KB
1.171	187	RP	B 48	<b>OU Klingenmünster</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	336 4,8%		VB 02KK
1.172	187	NW	B 59	<b>OU Rommerskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	651 9,3%		VB 02KK
1.173	187	NI	B 68	<b>OU Essen (Oldenburg)</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	756 10,8%		VB 02KK
1.174	187	SN	B 96	<b>Groß Särchen - Königswartha</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Groß Särchen, OU Wartha, OU Caminau, OU Königswartha	7.000	693 9,9%	ÖKO	WB 02KK
1.175	187	BB	B 189	<b>Perleberg - Weisen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Perleberg, OU Weisen	7.000	1.071 15,3%		VB 02KK
1.176	187	BB	B 189	<b>OU Weisen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	1.071 15,3%		VB 02KK
1.177	187	HE	B 255	<b>OU Weimar (Lahn)</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	469 6,7%		VB 02KK
1.178	187	BY	B 299	<b>OU Garching an der Alz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.000	756 10,8%		WB* 02KK
1.179	187	BY	B 301	<b>OU Puttenhausen</b> Weiterer Bedarf	7.000	567 8,1%		WB 02KK
1.180	187	BY	B 303	<b>OU Stadtsteinach</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	- -		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.181	187	BW	B 312	<b>OU Edenbachen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	854 12,2%		VB 02KK
1.182	188	BB	B 1	<b>OU Kietz/Küstrin</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	262 2,8%		VB 02KK
1.183	188	BB	B 1	<b>OU Seelow (West- u. Nord-OU)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	400 4,8%		VB 02KK
1.184	188	BB	B 1	<b>OU Manschnow</b> Weiterer Bedarf	6.900	317 3,8%		WB 02KK
1.185	188	BW	B 32	<b>OU Boms</b> Weiterer Bedarf	6.900	476 6,9%		WB 02KK
1.186	188	BB	B 87	<b>OU Luckau</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	918 13,3%		VB 02KK
1.187	188	BB	B 87	<b>OU Duben</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	918 13,3%		VB 02KK
1.188	188	TH	B 88	<b>OU Friedrichroda</b> Weiterer Bedarf	6.900	359 5,2%		WB 02KK
1.189	188	SN	B 101	<b>OU Scheibenberg</b> Weiterer Bedarf	6.900	552 8,0%		WB 02KK
1.190	188	MV	B 104	<b>OU Teterow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.900	738 10,7%	ÖKO	WB 02KK
1.191	188	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (A 11 - B 2)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	297 4,3%		VB 02KK
1.192	188	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (B 2 - B 167)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	297 4,3%		VB 02KK
1.193	188	ST	B 180	<b>OU Pretzsch</b> Weiterer Bedarf	6.900	787 11,4%		WB 02KK
1.194	188	ST	B 187	<b>OU Roßlau</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.900	932 13,5%		WB 02KK
1.195	188	SH	B 206	<b>OU Bad Bramstedt</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	669 9,7%		VB 02KK
1.196	188	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	435 6,3%		VB 02KK
1.197	188	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck, Elbebrücke</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	435 6,3%		VB 02KK
1.198	188	RP	B 257	<b>OU Hönningen (Ahr)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	338 4,9%		VB 02KK
1.199	188	SL	B 423	<b>Verlegung in Blieskastel</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	380 5,5%		VB 02KK
1.200	189	SH	B 5	<b>OU Marne</b> Weiterer Bedarf	6.800	442 6,5%		WB 02KK
1.201	189	BY	B 16	<b>OU Marktobendorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	449 6,6%		VB 02KK
1.202	189	BY	B 16	<b>OU Rieder</b> Weiterer Bedarf	6.800	449 6,6%		WB 02KK
1.203	189	BY	B 16	<b>OU Steinbach</b> Weiterer Bedarf	6.800	449 6,6%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.204	189	RP	B 38	<b>Oberotterbach - Schweigen</b> Weiterer Bedarf, OU Schweigen, OU Rechtenbach, OU Oberotterbach	6.800	381 5,6%		WB 02KK
1.205	189	RP	B 48	<b>OU Imsweiler</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	449 6,6%		VB 02KK
1.206	189	MV	B 110	<b>OU Gnoien</b> Weiterer Bedarf	6.800	598 8,8%		WB 02KK
1.207	189	TH	B 175	<b>OU Burkersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	564 8,3%		VB 02KK
1.208	189	ST	B 188	<b>OU Uchtsprunge - Staats - Vinzelberg</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	435 6,4%		VB 02KK
1.209	189	NW	B 252	<b>OU Brakel/Siddessen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.800	945 13,9%	ÖKO	WB 02KK
1.210	189	HE	B 253	<b>OU Frankenberg/Geismar</b> Weiterer Bedarf	6.800	578 8,5%		WB 02KK
1.211	189	HE	B 254	<b>OU Alsfeld/Eudorf</b> Weiterer Bedarf	6.800	714 10,5%		WB 02KK
1.212	189	BY	B 286	<b>OU Oerlenbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	204 3,0%		VB 02KK
1.213	189	BY	B 301	<b>OU Au in der Hallertau</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	306 4,5%		VB 02KK
1.214	189	BY	B 301	<b>OU Rudelzhausen</b> Weiterer Bedarf	6.800	306 4,5%		WB 02KK
1.215	190	TH	B 19	<b>Wilhelmsthal - OU Wutha/Farnroda</b> Vordringlicher Bedarf, Wilhelmsthal, OU Eisenach	6.700	616 9,2%		VB 02KK
1.216	190	TH	B 19	<b>OU Waldfisch</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	456 6,8%		VB 02KK
1.217	190	TH	B 19	<b>OU Gumpelstadt</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	456 6,8%		VB 02KK
1.218	190	SL	B 51	<b>OU Saarlouis/Fraulautern - OU Roden (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	6.700	610 9,1%		VB 02KK
1.219	190	NW	B 62	<b>Hilchenbach/Grund - Altenteich mit OU Lützel</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	489 7,3%		VB 02KK
1.220	190	NW	B 70	<b>OU Wettringen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	603 9,0%		VB 02KK
1.221	190	BB	B 158n	<b>Bad Freienwalde/Wriezen - Bgr. D/PL</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Wriezen (B 167). Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Wriezen keine verkehrlichen Defizite auf der B158 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	6.700	315 4,7%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.222	190	BB	B 169	<b>OU Gröditz (Lgr. SN/BB - B 101)</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	677 10,1%		VB 02KK
1.223	190	SN	B 169	<b>OU Gröditz</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	677 10,1%		VB 02KK
1.224	190	ST	B 180	<b>S-OU Aschersleben - Quenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	683 10,2%		VB 02KK
1.225	190	SH	B 206	<b>Itzehoe - Bad Bramstedt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Mühlenbarbek, OU Wrist, OU Förden Barl	6.700	650 9,7%	ÖKO	WB 02KK
1.226	190	NW	B 236	<b>OU Winterberg/Züsch</b> Weiterer Bedarf	6.700	824 12,3%		WB 02KK
1.227	190	BW	B 290	<b>OU Blaufelden</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	630 9,4%		VB 02KK
1.228	190	BW	B 313	<b>OU Großengstingen</b> Weiterer Bedarf	6.700	436 6,5%		WB 02KK
1.229	191	NI	B 1	<b>OU Einum und Bettmar</b> Weiterer Bedarf	6.600	488 6,4%		WB 04KK
1.230	191	NI	B 1	<b>OU Groß Lafferde</b> Weiterer Bedarf	6.600	488 6,4%		WB 02KK
1.231	191	RP	B 38	<b>OU Ingenheim</b> Weiterer Bedarf	6.600	178 2,7%		WB 02KK
1.232	191	NI	B 51	<b>OU Barnstorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	766 11,6%		VB 02KK
1.233	191	NI	B 51	<b>OU Cornau</b> Weiterer Bedarf	6.600	766 11,6%		WB 02KK
1.234	191	TH	B 89	<b>OU Hildburghausen</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	409 6,2%		VB 02KK
1.235	191	SN	B 101	<b>OU Annaberg-Buchholz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.600	224 3,4%		WB* 02KK
1.236	191	MV	B 104	<b>OU Rehna</b> Weiterer Bedarf	6.600	686 10,4%		WB 02KK
1.237	191	MV	B 105	<b>S-OU Neubukow</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	482 7,3%		VB 02KK
1.238	191	BB	B 166	<b>OU Schwedt (mit Grenzübergang)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Schwedt keine verkehrlichen Defizite auf der B 166 feststellbar sind. Als grenzüberschreitendes Projekt werde dieses zurzeit nur von deutscher Seite vorangetrieben. Die polnische Seite ist von der Notwendigkeit überhaupt nicht überzeugt. Da es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handele sei ein langfristiger Planungsbedarf vorhanden.	6.600	403 6,1%		VB 02KK
1.239	191	SN	B 180	<b>OU Thalheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.600	13 0,2%		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.240	191	NI	B 188	<b>OU Meinersen</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	647 9,8%		VB 02KK
1.241	191	NI	B 218	<b>OU Ueffeln</b> Weiterer Bedarf	6.600	772 11,7%		WB 02KK
1.242	191	NI	B 241	<b>OU Dorste</b> Weiterer Bedarf	6.600	634 9,6%		WB 02KK
1.243	191	BY	B 300	<b>OU Krumbach</b> Weiterer Bedarf	6.600	- -		WB 02KK
1.244	191	BY	B 466	<b>OU Wassermungenau</b> Weiterer Bedarf	6.600	568 8,6%		WB 02KK
1.245	191	NW	B 480	<b>OU Olsberg/Wiemeringhausen</b> Weiterer Bedarf	6.600	700 10,6%		WB 02KK
1.246	191	NW	B 480	<b>OU Winterberg/Niedersfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.600	700 10,6%	ÖKO	WB 02KK
1.247	192	SH	B 5	<b>OU Meldorf</b> Weiterer Bedarf	6.500	390 6,0%		WB 02KK
1.248	192	TH	B 7	<b>OU Tüttleben</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	345 5,3%		VB 02KK
1.249	192	TH	B 7	<b>OU Gotha</b> Weiterer Bedarf	6.500	345 5,3%		WB 02KK
1.250	192	HE	B 8	<b>OU Waldems/Esch</b> Weiterer Bedarf	6.500	228 3,5%		WB 02KK
1.251	192	BY	B 19	<b>OU Giebelstadt - Euerhausen</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	507 7,8%		VB 02KK
1.252	192	TH	B 85	<b>OU Pflanzwirbach</b> Weiterer Bedarf	6.500	546 8,4%		WB 02KK
1.253	192	SN	B 156	<b>OU Malschwitz/Niedergurig</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	332 5,1%		VB 02KK
1.254	192	NI	B 239	<b>OU Wagenfeld</b> Weiterer Bedarf	6.500	1.021 15,7%		WB 02KK
1.255	192	RP	B 255	<b>OU Rothenbach und OU Langenhahn</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	722 11,1%		VB 02KK
1.256	192	RP	B 410	<b>OU Watzerath</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.500	605 9,3%		WB 02KK
1.257	193	SN	B 6	<b>OU Dresden-Cossebaude</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	525 8,2%		VB 02KK
1.258	193	ST	A 14	<b>Lgr. BB/ST - B 190neu</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 189, OU Geestgottberg (2)	6.400	742 10,6%	ÖKO	VB 04KB
1.259	193	BY	B 22	<b>OU Waldeck</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	518 8,1%		VB 02KK
1.260	193	RP	B 47	<b>OU Wachenheim</b> Weiterer Bedarf	6.400	506 7,9%		WB 02KK
1.261	193	RP	B 54	<b>OU Rennerod/Emmerichenhain</b> Weiterer Bedarf	6.400	992 15,5%		WB 02KK
1.262	193	HE	B 62	<b>OU Kirtorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.263	193	HE	B 62	<b>OU Kirtorf/Ober-Gleen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
1.264	193	HE	B 62	<b>OU Alsfeld/Angenrod</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
1.265	193	HE	B 62	<b>OU Alsfeld/Leusel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
1.266	193	NI	B 214	<b>OU Diepholz 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	1.357 21,2%		VB 02KK
1.267	193	TH	B 243	<b>OU Günzerode</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	851 13,3%		VB 02KK
1.268	193	NI	B 244	<b>Hankensbüttel - Wittlingen</b> Weiterer Bedarf, OU Hankensbüttel, OU Alt Isenhagen, OU Glünsingen, OU Wittlingen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt lediglich nur 0,49. Mit Ausnahme der OU Hankensbüttel. Hier beträgt das NKV sogar nur -0,01 und ist somit völlig unwirtschaftlich. Hinzu kommt, dass die B 244 in diesem Bereich nur von lokaler Bedeutung ist. Das heißt, der zwischenörtliche Verkehr dominiert. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.400	576 9,0%		WB 02KK
1.269	193	NW	B 258	<b>OU Aachen/Kornelimünster</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.400	294 4,6%		WB* 02KK
1.270	193	SH	B 430	<b>OU Schmalensee</b> Weiterer Bedarf	6.400	429 6,7%		WB 02KK
1.271	193	BW	B 462	<b>OU Forbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	704 11,0%	ÖKO	WB 02KK
1.272	193	BW	B 465	<b>OU Ehingen/Berg</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	499 7,8%		VB 02KK
1.273	193	BW	B 465	<b>OU Weisel</b> Weiterer Bedarf	6.400	499 7,8%		WB 02KK
1.274	193	BW	B 465	<b>OU Ehingen</b> Weiterer Bedarf	6.400	499 7,8%		WB 02KK
1.275	194	BB	B 1	<b>Potsdam/Werder - A 10</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Neuplötzin	6.300	397 5,3%		WB* 02KK
1.276	194	NW	B 1	<b>OU Blomberg/Herrentrup</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	435 5,9%		VB 02KK
1.277	194	NW	B 56	<b>N-OU Much</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	233 3,7%		VB 02KK
1.278	194	NW	B 67	<b>Jedem (L 77 - L 174)</b> Vordringlicher Bedarf, Verlegung der B 67 von Kehrum bis zur A 57 bei Kervenheim, OU Kalkar, OU Goch.	6.300	347 5,5%		VB 02KB
1.279	194	NI	B 71	<b>OU Rotenburg (Wümme)</b> Weiterer Bedarf	6.300	258 4,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.280	194	NI	B 79	<b>OU Remlingen</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Remlingen beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.300	296 4,7%		WB 02KK
1.281	194	NI	B 79	<b>OU Wittmar</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wittmar beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.300	296 4,7%		WB 02KK
1.282	194	ST	B 81	<b>OU Blankenburg</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	447 7,1%		VB 02KK
1.283	194	ST	B 81	<b>OU Hasselfelde</b> Weiterer Bedarf	6.300	391 6,2%		WB 02KK
1.284	194	MV	B 109	<b>OU Anklam 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	1.071 17,0%		VB 02KK
1.285	194	ST	B 245	<b>OU Bebertal</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	454 7,2%		VB 02KK
1.286	194	BY	B 299	<b>OU Waldsassen/Hundsbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	170 2,7%		VB 02KK
1.287	194	BW	B 313	<b>Engstingen/Haid - Trochtelfingen</b> Weiterer Bedarf, OU Trochtelfingen, OU Haid	6.300	447 7,1%		WB 02KK
1.288	194	BW	B 313	<b>Inneringen - Jungnau</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, Entlastung B 32/B 312 OU Jungnau, OU Veringendorf, OU Veringenstadt, OU Hermentingen, OU Hettingen, OU Gammertingen, OU Bronnen, OU Mariaberg, OU Mägerkingen	6.300	447 7,1%	ÖKO	WB 02KK
1.289	194	SH	B 431	<b>OU Glückstadt</b> Weiterer Bedarf	6.300	391 6,2%		WB 02KK
1.290	194	HE	B 450	<b>S-OU Bad Arolsen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.300	340 5,4%		WB* 02KK
1.291	194	BY	B 470	<b>OU Uehlfeld/Demantsfürth</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	662 10,5%		VB 02KK
1.292	195	TH	B 4	<b>OU Ilfeld</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	601 9,7%		VB 02KK
1.293	195	TH	B 4	<b>OU Niedersachswerfen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	601 9,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.294	195	BY	B 11	<b>OU Wallgau/Krün</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.200	260 4,2%	ÖKO	WB 02KK
1.295	195	NW	B 56	<b>OU Swisttal/Miel (mit AS A 61)</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	260 4,2%		VB 02KK
1.296	195	BY	B 85	<b>OU Neubäu</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	942 15,2%		VB 02KK
1.297	195	TH	B 85	<b>S-OU Bad Frankenhausen (Kyffhäuser)</b> Weiterer Bedarf	6.200	186 3,0%		WB 02KK
1.298	195	SN	B 173	<b>OU Lichtenstein</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	366 5,9%		VB 02KK
1.299	195	BY	B 299	<b>OU Neuhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.200	1.004 16,2%		WB* 02KK
1.300	195	NI	B 445	<b>OU Sebexen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	521 8,4%		VB 02KK
1.301	195	BW	B 492	<b>OU Hermaringen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	555 9,0%		VB 02KK
1.302	195	BW	B 492	<b>OU Brenz</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	555 9,0%		VB 02KK
1.303	196	BY	B 2	<b>OU Zedtwitz</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	317 5,2%		VB 02KK
1.304	196	BY	B 16	<b>OU Wattenweiler/Höselhurst</b> Weiterer Bedarf	6.100	543 8,9%		WB 02KK
1.305	196	TH	B 19	<b>OU Witzelroda</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	482 7,9%		VB 02KK
1.306	196	MV	A 20	<b>AS Sanitz - AS Tessin</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 110, OU Tessin	6.100	500 7,2%		VB 04KB
1.307	196	RP	B 51	<b>OU Konz-Könen</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	525 8,6%		VB 02KK
1.308	196	TH	B 88	<b>Gehren - Pennewitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Gehren, OU Jesuborn, OU Pennewitz	6.100	421 6,9%		VB 02KK
1.309	196	BB	B 102	<b>OU Dahnsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	683 11,2%		VB 02KK
1.310	196	BB	B 102	<b>OU Treuenbrietzen</b> Weiterer Bedarf	6.100	683 11,2%		WB 02KK
1.311	196	NI	B 191	<b>OU Dannenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.100	805 13,2%	ÖKO	WB 02KK
1.312	196	NI	B 214	<b>OU Thuine/Freren</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	628 10,3%		VB 02KK
1.313	196	NW	B 236	<b>OU Lennestadt/Saalhausen</b> Weiterer Bedarf	6.100	451 7,4%		WB 02KK
1.314	196	NW	B 256	<b>OU Marienheide</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	500 8,2%		VB 02KK
1.315	196	RP	B 270	<b>OU Olsbrücken</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	427 7,0%		VB 02KK
1.316	196	BY	B 299	<b>OU Grafenwöhr</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	525 8,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.317	196	BW	B 312	<b>OU Engstingen</b> Weiterer Bedarf	6.100	549 9,0%		WB 02KK
1.318	196	BW	B 313	<b>OU Engelswies und OU Vilsingen</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.100	561 9,2%		WB 02KK
1.319	196	HE	B 455	<b>OU Nidda/Borsdorf</b> Weiterer Bedarf	6.100	268 4,4%		WB 02KK
1.320	196	BW	B 463	<b>OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)</b> Weiterer Bedarf	6.100	348 5,7%		WB 02KK
1.321	196	NW	B 475	<b>OU Lippetal/Hultrop</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	598 9,8%		VB 02KK
1.322	197	BY	B 8	<b>OU Markt Bibart</b> Weiterer Bedarf	6.000	1.044 17,4%		WB 02KK
1.323	197	RP	B 62	<b>OU Mudersbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	402 6,7%		VB 02KK
1.324	197	TH	B 62	<b>OU Vacha - Badelachen</b> Weiterer Bedarf	6.000	534 8,9%		WB 02KK
1.325	197	NI	B 71	<b>Uelzen - B 4n</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Uelzen	6.000	498 8,3%	ÖKO	WB 02KK
1.326	197	TH	B 84	<b>OU Behringen</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	666 11,1%		VB 02KK
1.327	197	BB	B 96	<b>OU Fürstenberg (Havel)</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	804 13,4%		VB 02KK
1.328	197	SN	B 98	<b>OU Bischofswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bischofswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 98 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	6.000	360 6,0%		VB 02KK
1.329	197	MV	B 105	<b>OU Selmsdorf</b> Weiterer Bedarf	6.000	444 7,4%		WB 02KK
1.330	197	BB	B 156	<b>OU Spremberg</b> Weiterer Bedarf	6.000	372 6,2%		WB 02KK
1.331	197	SN	B 171	<b>OU Zöblitz</b> Weiterer Bedarf	6.000	342 5,7%		WB 02KK
1.332	197	ST	B 180	<b>OU Schneidlingen</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	480 8,0%		VB 02KK
1.333	197	SN	B 182	<b>OU Strehla</b> Weiterer Bedarf	6.000	654 10,9%		WB 02KK
1.334	197	SH	B 209	<b>N-OU Schwarzenbek</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	600 10,0%		VB 02KK
1.335	197	SH	B 209	<b>OU Lütau</b> Weiterer Bedarf	6.000	600 10,0%		WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.336	197	HE	B 252	<b>OU Burgwald/Bottendorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	1.416 23,6%		VB 02KK
1.337	197	NW	B 265	<b>OU Erftstadt/Lechenich</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	486 8,1%		VB 02KK
1.338	197	RP	B 412	<b>OU Burgbrohl</b> Weiterer Bedarf	6.000	372 6,2%		WB 02KK
1.339	198	SN	B 2	<b>OU Schönwölkau/Lindenhayn</b> Weiterer Bedarf	5.900	513 8,7%		WB 02KK
1.340	198	SN	B 2	<b>OU Bad Dübén/Wellaune</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	513 8,7%		VB 02KK
1.341	198	HE	B 42	<b>OU Rüdeshelm</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	425 7,2%		VB 02KK
1.342	198	RP	B 51	<b>OU Ayl</b> Weiterer Bedarf	5.900	454 7,7%		WB 02KK
1.343	198	SH	B 77	<b>OU Hohenwestedt</b> Weiterer Bedarf	5.900	631 10,7%		WB 02KK
1.344	198	TH	B 88	<b>OU Dorndorf/Steudnitz 1. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.900	507 8,6%	ÖKO	WB 02KK
1.345	198	TH	B 88	<b>OU Dorndorf/Steudnitz 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.900	507 8,6%	ÖKO	WB 02KK
1.346	198	SN	B 101	<b>OU Meißen (linkselbisch)</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	578 9,8%		VB 02KK
1.347	198	BB	B 167	<b>OU Altruppin</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	325 5,5%		VB 02KK
1.348	198	BB	B 167	<b>OU Wulkow</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	325 5,5%		VB 02KK
1.349	198	SN	B 173	<b>OU Oederan</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.900	443 7,5%		WB* 02KK
1.350	198	ST	B 180	<b>NW-OU Aschersleben 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	431 7,3%		VB 02KK
1.351	198	ST	B 180	<b>OU Querfurt</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	413 7,0%		VB 02KK
1.352	198	TH	B 180	<b>OU Meuselwitz</b> Weiterer Bedarf	5.900	637 10,8%		WB 02KK
1.353	198	TH	B 180	<b>OU Rositz - Altenburg</b> Weiterer Bedarf	5.900	637 10,8%		WB 02KK
1.354	198	ST	B 184	<b>OU Leitzkau</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	979 16,6%		VB 02KK
1.355	198	TH	B 243	<b>Nordhausen - K 4</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hesserode, OU Kleinwechsungen	5.900	779 13,2%		VB 04KK
1.356	198	NW	B 265	<b>OU Weiler in der Ebene</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	407 6,9%		VB 02KB
1.357	198	HE	B 275	<b>OU Lauterbach und OU Lauterbach/Blitzenrod</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.900	354 6,0%	ÖKO	WB 02KK
1.358	198	BY	B 279	<b>OU Oberweissenbrunn</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	785 13,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.359	198	BY	B 286	<b>S-OU Maibach</b> Vordringlicher Bedarf. Begründung: Zur vorsorglichen Entlastung der OD Maibach, da diese zwischen der A 71 und Schweinfurt liegt, obwohl Schweinfurt über die B 303 viel besser an die A 71 angeschlossen ist.	5.900	248 4,2%		VB 02KK
1.360	198	NW	B 477	<b>W-OU Kerpen/Blatzheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	714 12,1%		VB 02KK
1.361	199	HE	B 83	<b>OU Trendelburg/Deisel</b> Weiterer Bedarf	5.800	313 5,4%		WB 02KK
1.362	199	BY	B 85	<b>OU Eberhardsreuth</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	406 7,0%	ÖKO	WB 02KK
1.363	199	BY	B 85	<b>OU Gumpenreit</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.800	406 7,0%		WB* 02KK
1.364	199	TH	B 88	<b>OU Zeutsch</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	307 5,3%		VB 02KK
1.365	199	TH	B 88	<b>OU Uhlstädt</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	307 5,3%		VB 02KK
1.366	199	BB	B 101	<b>OU Trebbin, OU Kliestow und OU Wiesenhagen</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	487 8,4%		VB 04KB
1.367	199	BB	B 101	<b>OU Luckenwalde</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	487 8,4%		VB 02KK
1.368	199	SN	B 107	<b>T-OU Colditz (mit Neubau Muldebrücke)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	551 9,5%	ÖKO	WB 02KK
1.369	199	MV	B 110	<b>OU Dargun</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	667 11,5%		VB 02KK
1.370	199	BB	B 166	<b>OU Passow</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	597 10,3%		VB 02KK
1.371	199	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.800	534 9,2%		WB* 02KK
1.372	199	ST	B 180	<b>OU Kretzschau - Döschwitz</b> Weiterer Bedarf	5.800	510 8,8%		WB 02KK
1.373	199	ST	B 183	<b>OU Gnetsch</b> Weiterer Bedarf	5.800	650 11,2%		WB 02KK
1.374	199	NI	B 191	<b>OU Eschede</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	731 12,6%	ÖKO	WB 02KK
1.375	199	NI	B 241	<b>Bollensen - Volpriehausen</b> Weiterer Bedarf, OU Bollensen, OU Gierswalde, OU Volpriehausen	5.800	354 6,1%		WB 02KK
1.376	199	NI	B 241	<b>OU Uslar</b> Weiterer Bedarf	5.800	354 6,1%		WB 02KK
1.377	199	BB	B 246	<b>B 112 - BGr D/PL mit Grenzübergang Eisenhüttenstadt/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, OU Eisenhüttenstadt. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Eisenhüttenstadt selbst keine verkehrlichen	5.800	255 4,4%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Defizite auf der B 246 feststellbar sind, allerdings der fehlende Grenzübergang ein Problem ist. Auch gäbe es Probleme mit der Finanzierung von polnischer Seite. Die finanzielle Absicherung auf polnischer Seite sei daher noch zu klären.				
1.378	199	BB	B 246	<b>OU Grunow</b> Weiterer Bedarf	5.800	255 4,4%	WB 02KK	
1.379	199	ST	B 246a	<b>OU Gommern</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	389 6,7%	VB 02KK	
1.380	199	ST	B 246a	<b>OU Plötzky</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	389 6,7%	VB 02KK	
1.381	199	TH	B 249	<b>OU Mühlhausen (L 1016 - B 249)</b> Weiterer Bedarf. 2. OU Mühlhausen	5.800	273 4,7%	WB 02KK	
1.382	199	TH	B 249	<b>OU Grabe - Körner</b> Vordringlicher Bedarf, OU Grabe, OU Körner	5.800	273 4,7%	VB 02KK	
1.383	199	RP	B 269	<b>OU Birkenfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	829 14,3%	ÖKO WB 02KK	
1.384	199	BY	B 299	<b>OU Tanzfleck</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	679 11,7%	VB 02KK	
1.385	200	SL	B 41	<b>A 62 - Wolfersweiler</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nohfelden	5.700	445 7,8%	VB 02KK	
1.386	200	BB	B 97	<b>OU Cottbus (B 97 N - A 15)</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	530 9,3%	VB 02KK	
1.387	200	BB	B 97	<b>OU Cottbus (A 15 - B 97 S)</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	530 9,3%	VB 02KK	
1.388	200	ST	B 180	<b>OU Naumburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.700	610 10,7%	ÖKO WB 02KK	
1.389	200	ST	B 184	<b>OU Gommern/Dannigkow</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	673 11,8%	VB 02KK	
1.390	201	BB	B 87	<b>OU Naundorf bei Brück</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	683 12,2%	VB 02KK	
1.391	201	BB	B 87	<b>OU Lübben (Spreewald)</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	683 12,2%	VB 02KK	
1.392	201	TH	B 88	<b>OU Camburg</b> Weiterer Bedarf	5.600	470 8,4%	WB 02KK	
1.393	201	SN	B 101	<b>OU Markersbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	297 5,3%	VB 02KK	
1.394	201	MV	B 109	<b>OU Belling</b> Weiterer Bedarf	5.600	465 8,3%	WB 02KK	
1.395	201	MV	B 109	<b>OU Jatznick</b> Weiterer Bedarf	5.600	465 8,3%	WB 02KK	
1.396	201	BB	B 167	<b>OU Platkow/Gusow</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Platkow/Gusow keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit	5.600	330 5,9%	VB 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.				
1.397	201	BB	B 188	<b>OU Rathenow</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	487 8,7%		VB 02KK
1.398	201	MV	B 198	<b>S-OU Mirow</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	627 11,2%		VB 02KK
1.399	201	SH	B 203	<b>OU Hamdorf</b> Weiterer Bedarf	5.600	381 6,8%		WB 02KK
1.400	201	RP	B 271	<b>OU Herxheim - Bad Dürkheim</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kallstadt, OU Ungstein	5.600	202 3,6%		VB 02KK
1.401	201	BY	B 299	<b>OU Neumarkt-St. Veit</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	521 9,3%		VB 02KK
1.402	201	BW	B 465	<b>OU Sontheim</b> Weiterer Bedarf	5.600	487 8,7%		WB 02KK
1.403	201	BW	B 465	<b>OU Ingerkingen</b> Weiterer Bedarf	5.600	487 8,7%		WB 02KK
1.404	201	BY	B 472	<b>OU Bertoldshofen</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	465 8,3%		VB 02KK
1.405	201	BW	B 500	<b>Tieferlegung in Häusern</b> Weiterer Bedarf	5.600	493 8,8%		WB 02KK
1.406	202	NI	B 83	<b>OU Stahle</b> Weiterer Bedarf	5.500	- -		WB 02KK
1.407	202	BB	B 96	<b>OU Sonnewalde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	545 9,9%	ÖKO	WB 02KK
1.408	202	ST	B 107	<b>OU Oranienbaum</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	330 6,0%		VB 02KK
1.409	202	MV	B 110	<b>OU Murchin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	242 4,4%	ÖKO	WB 02KK
1.410	202	MV	B 110	<b>OU Demmin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	660 12,0%	ÖKO	WB 02KK
1.411	202	BB	B 115	<b>OU Döbern</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	303 5,5%		VB 02KK
1.412	202	BB	B 167	<b>OU Bückwitz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
1.413	202	BB	B 167	<b>OU Metzelthin</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
1.414	202	BB	B 167	<b>OU Ganzer</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
1.415	202	BB	B 167	<b>OU Kerzlin/Wildberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
1.416	202	BB	B 167	<b>OU Dabergotz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
1.417	202	ST	B 188	<b>OU Klosterneuendorf - Jävenitz - Hottendorf</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	407 7,4%		VB 02KK
1.418	202	MV	B 194	<b>OU Loitz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	677 12,3%		VB 02KK
1.419	202	NI	B 248	<b>OU Grabow</b> Weiterer Bedarf	5.500	589 10,7%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.420	202	NW	B 265	<b>OU Heimbach/Hergarten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	781 14,2%	ÖKO	WB 02KK
1.421	202	BY	B 299	<b>OU Neustadt (Donau)/Mühlhausen</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	1.210 22,0%		VB 02KK
1.422	202	BW	B 465	<b>OU Seeburg</b> Weiterer Bedarf	5.500	418 7,6%		WB 02KK
1.423	202	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg - OU Brilon/Alme</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Zwischen Bad Wünnenberg und Alme gibt es keine Ortsdurchfahrten und für Bad Wünnenberg sowie Alme sind bereits Umgehungen im Zuge der B 480 vorgesehen. Dazu teilt der Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V. in der Broschüre "Arbeitskreis B 55" mit: "Die Verbindung über die B 480 ist allerdings wegen des zum Teil nur sehr unzureichenden Ausbaustandards mit zahlreichen Ortsdurchfahrten sowie dem topographisch ungünstigen Verlauf zwischen Wünnenberg und Brilon-Alme sowie Olsberg und Winterberg nur begrenzt leistungsfähig ... In dem gesamten Raum befinden sich weitere Straßenzüge in Bundesstraßenqualität, die jedoch vielfach nur Teilräume erschließen."	5.500	666 12,1%	ÖKO	WB 02KK
1.424	202	NW	B 480	<b>OU Brilon/Alme</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.500	666 12,1%		WB* 02KK
1.425	203	BY	B 2	<b>OU Althegnenberg</b> Weiterer Bedarf	5.400	400 7,4%		WB 02KK
1.426	203	BW	B 28	<b>OU Feldstetten</b> Weiterer Bedarf	5.400	545 10,1%		WB 02KK
1.427	203	BW	B 32	<b>Neufra - Gammertingen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Gammertingen	5.400	443 8,2%	ÖKO	WB 02KK
1.428	203	TH	B 84	<b>OU Reichenbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	659 12,2%		VB 02KK
1.429	203	BB	B 101	<b>OU Brandis</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	778 14,4%		VB 02KK
1.430	203	BB	B 101	<b>OU Herzberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	778 14,4%		VB 02KK
1.431	203	BB	B 102	<b>OU Jüterbog</b> Weiterer Bedarf	5.400	578 10,7%		WB 02KK
1.432	203	NW	B 229	<b>Arnsberg/Müschede - Arnsberg/Hüsten</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hüsten	5.400	491 9,1%		VB 02KK
1.433	203	RP	B 255	<b>OU Ailertchen</b> Weiterer Bedarf	5.400	724 13,4%		WB 02KK
1.434	203	HE	B 451	<b>OU Witzenhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.400	464 8,6%	ÖKO	WB 02KK
1.435	204	NI	B 3	<b>OU Varrigsen</b> Weiterer Bedarf	5.300	864 16,3%		WB 02KK
1.436	204	NI	B 3	<b>OU Ammensen</b> Weiterer Bedarf	5.300	864 16,3%		WB 02KK
1.437	204	TH	B 7	<b>OU Großstöbnitz</b> Weiterer Bedarf	5.300	413 7,8%		WB 02KK
1.438	204	BB	B 102	<b>OU Belzig</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	668 12,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.439	204	BB	B 167	<b>OU Bad Freienwalde (Ostteil)</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Bad Freienwalde	5.300	249 4,7%		VB 02KK
1.440	204	BB	B 167	<b>OU Hohenfinow/Falkenberg</b> vordringlicher Bedarf	5.300	249 4,7%		VB 02KK
1.441	204	BB	B 168	<b>OU Lieberose</b> Weiterer Bedarf	5.300	472 8,9%		WB 02KK
1.442	204	SH	B 202	<b>OU Garding</b> Weiterer Bedarf	5.300	244 4,6%		WB 02KK
1.443	204	RP	B 270	<b>OU Wolfstein</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	265 5,0%		VB 02KK
1.444	204	BY	B 289	<b>OU Weissdorf</b> Weiterer Bedarf	5.300	339 6,4%		WB 02KK
1.445	204	BY	B 289	<b>OU Münchberg</b> Weiterer Bedarf	5.300	339 6,4%		WB 02KK
1.446	204	BW	B 292	<b>OU Adelsheim</b> vordringlicher Bedarf. Die OU Adelsheim ist als gemeinsames Projekt mit der OU Osterburken geplant.	5.300	239 4,5%		VB 02KK
1.447	204	BW	B 292	<b>OU Osterburken</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Osterburken ist als gemeinsames Projekt mit der OU Adelsheim geplant.	5.300	239 4,5%		VB 02KK
1.448	205	RP	B 8	<b>OU Höchstenbach</b> Weiterer Bedarf	5.200	359 6,9%		WB 02KK
1.449	205	HE	B 44	<b>OU Gernsheim/Klein-Rohrheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	504 9,7%		VB 02KK
1.450	205	SH	B 77	<b>OU Rimmels</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.200	650 12,5%	ÖKO	WB 02KK
1.451	205	ST	B 79	<b>OU Athenstedt</b> Weiterer Bedarf	5.200	400 7,7%		WB 02KK
1.452	205	NW	B 238	<b>OU Kalletal/Langenholzhausen</b> vordringlicher Bedarf	5.200	359 6,9%		VB 02KK
1.453	205	BW	B 465	<b>OU Bremelau</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	614 11,8%		VB 02KK
1.454	205	BY	B 533	<b>Grafenau - Hohenau</b> Weiterer Bedarf, OU Lichteneck, OU Neudorf, OU Kapfham, OU Saldenau	5.200	270 5,2%		WB 02KK
1.455	206	HE	B 62	<b>OU Kirtorf/Lehrbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	775 15,2%	ÖKO	WB 02KK
1.456	206	NI	B 71	<b>OU Beverstedt</b> vordringlicher Bedarf	5.100	995 19,5%		VB 02KK
1.457	206	NI	B 71	<b>OU Bergen (Dumme)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	1.346 26,4%	ÖKO	WB 02KK
1.458	206	BB	B 87	<b>OU Kolochau</b> vordringlicher Bedarf	5.100	709 13,9%		VB 02KK
1.459	206	BB	B 87	<b>OU Schlieben</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	709 13,9%		VB 02KK
1.460	206	BB	B 87	<b>OU Herzberg (Elster)</b> vordringlicher Bedarf	5.100	689 13,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.461	206	TH	B 94	<b>OU Zeulenroda</b> Weiterer Bedarf	5.100	337 6,6%		WB 02KK
1.462	206	SN	B 173	<b>OU Oberlungwitz/Mittelbach (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	5.100	413 8,1%		VB 02KK
1.463	206	MV	B 192	<b>OU Goldberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	490 9,6%	ÖKO	WB 02KK
1.464	206	MV	B 197	<b>OU Friedland</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	5.100	357 7,0%		WB 02KK
1.465	206	NI	B 218	<b>OU Merzen</b> Weiterer Bedarf	5.100	831 16,3%		WB 02KK
1.466	206	NW	B 239	<b>OU Horn/Bad Meinberg/Belle</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	413 8,1%	ÖKO	WB 02KK
1.467	206	NI	B 241	<b>Volpriehausen - Ellierode</b> Vordringlicher Bedarf, OU Volpriehausen, OU Goseplack, OU Ellierode	5.100	439 8,6%		VB 02KK
1.468	206	TH	B 243	<b>OU Holbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	872 17,1%		VB 02KK
1.469	206	BY	B 285	<b>OU Stockheim - Mellrichstadt (A 71)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Stockheim	5.100	235 4,6%	ÖKO	WB 02KK
1.470	206	BY	B 388	<b>OU Oberzell</b> Weiterer Bedarf	5.100	393 7,7%		WB 02KK
1.471	206	BY	B 388	<b>OU Untergriesbach</b> Weiterer Bedarf	5.100	393 7,7%		WB 02KK
1.472	207	NW	A 31	<b>Hubertushof - AS Gronau/Ochtrup</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 403, OU Bad Bentheim	5.000	- -		VB 04KB
1.473	207	RP	B 49	<b>OU Wittlich-Neuerburg</b> Weiterer Bedarf	5.000	255 5,1%		WB 02KK
1.474	207	NW	B 70	<b>OU Heek</b> Weiterer Bedarf	5.000	535 10,7%		WB 02KK
1.475	207	BB	B 102	<b>OU Neustadt/Dosse</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	350 7,0%		VB 02KK
1.476	207	BB	B 109	<b>OU Prenzlau</b> Weiterer Bedarf	5.000	305 6,1%		WB 02KK
1.477	207	SN	B 115	<b>OU Krauschwitz 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	340 6,8%		VB 02KK
1.478	207	NI	B 216	<b>OU Görde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.000	605 12,1%	ÖKO	WB 02KK
1.479	207	NI	B 241	<b>OU Katlenburg/Lindau</b> Weiterer Bedarf	5.000	- -		WB 02KK
1.480	207	NW	B 266	<b>OU Kesternich</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	265 5,3%		VB 02KK
1.481	207	BY	B 279	<b>OU Voccawind</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	735 14,7%		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.482	207	BY	B 279	<b>OU Maroldsweisach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	735 14,7%		WB* 02KK
1.483	207	TH	B 281	<b>OU Neuhaus am Rennsteig</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	395 7,9%		VB 02KK
1.484	207	MV	B 321	<b>OU Hagenow</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	395 7,9%		VB 02KK
1.485	207	BY	B 388	<b>OU Dirnaich</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	725 14,5%		VB 02KK
1.486	207	BW	B 462	<b>Verlegung in Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	645 12,9%		WB* 02KK
1.487	208	ST	B 2	<b>O-OU Wittenberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	495 10,1%		VB 02KK
1.488	208	NI	B 71	<b>OU Groß Liedern</b> Weiterer Bedarf	4.900	1.308 26,7%		WB 02KK
1.489	208	HE	B 83	<b>OU Bad Karlshafen</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	402 8,2%		VB 02KK
1.490	208	NW	B 83	<b>OU Bad Karlshafen - Lgr. HE/NW</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	402 8,2%		VB 02KK
1.491	208	SN	B 169	<b>OU Stützengrün/Hundshübel</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	368 7,5%		VB 02KK
1.492	208	MV	B 191	<b>OU Neustadt-Glewe</b> Weiterer Bedarf	4.900	211 4,3%		WB 02KK
1.493	208	MV	B 191	<b>OU Ludwigslust</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.900	211 4,3%	ÖKO	WB 02KK
1.494	208	NW	B 237	<b>OU Kierspe</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	309 6,3%		VB 02KK
1.495	208	RP	B 255	<b>OU Hellenhahn-Schellenberg</b> Weiterer Bedarf	4.900	529 10,8%		WB 02KK
1.496	208	RP	B 255	<b>OU Höhn</b> Weiterer Bedarf	4.900	529 10,8%		WB 02KK
1.497	208	RP	B 255	<b>OU Rehe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.900	529 10,8%	ÖKO	WB 02KK
1.498	208	BY	B 279	<b>OU Ermershausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.900	799 16,3%		WB* 02KK
1.499	208	BY	B 533	<b>OU Auerbach</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	578 11,8%		VB 02KK
1.500	209	BY	B 13	<b>OU Stopfenheim</b> Weiterer Bedarf	4.800	485 10,1%		WB 02KK
1.501	209	BY	B 13	<b>OU Rothenstein</b> Weiterer Bedarf	4.800	547 11,4%		WB 02KK
1.502	209	BY	B 13	<b>OU Rupertsbuch</b> Weiterer Bedarf	4.800	547 11,4%		WB 02KK
1.503	209	BY	B 26n	<b>Karlstadt - AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stetten (Karstadt), OU Thüngen, OU Binsfeld, OU Halsheim, OU Müdesheim, OU Marbach, OU Heugrumbach, OU Arnstein, OU Gänsheim	4.800	470 9,8%		VB 04KB



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.504	209	RP	B 54	<b>OU Irmtraut</b> Weiterer Bedarf	4.800	581 12,1%		WB 02KK
1.505	209	TH	B 84	<b>OU Marksuhl</b> Weiterer Bedarf	4.800	499 10,4%		WB 02KK
1.506	209	TH	B 84	<b>OU Dönges</b> Weiterer Bedarf	4.800	499 10,4%		WB 02KK
1.507	209	BB	B 112	<b>OU Guben 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	442 9,2%		VB 02KK
1.508	209	BB	B 112	<b>OU Guben 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	442 9,2%		VB 02KK
1.509	209	TH	B 175	<b>OU Frießnitz</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	542 11,3%		VB 02KK
1.510	209	TH	B 175	<b>OU Großebbersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	542 11,3%		VB 02KK
1.511	209	ST	B 176	<b>OU Weißenfels/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	509 10,6%		VB 02KK
1.512	209	MV	B 191	<b>Ludwigslust - Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Karstädt, OU Eldena, OU Malk Göhren, OU Malliß, OU Heiddorf	4.800	782 16,3%	ÖKO	WB 02KK
1.513	209	MV	B 194	<b>W-OU Stavenhagen</b> Weiterer Bedarf	4.800	485 10,1%		WB 02KK
1.514	209	SH	B 208	<b>OU Ratzeburg</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	307 6,4%		VB 02KK
1.515	209	NI	B 240	<b>OU Marienhagen</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	370 7,7%		VB 02KK
1.516	209	NI	B 240	<b>OU Weenzen</b> Weiterer Bedarf	4.800	370 7,7%		WB 02KK
1.517	209	NI	B 248	<b>OU Ehra</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Ehra beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	4.800	389 8,1%		WB 02KK
1.518	209	NI	B 248	<b>OU Jembke</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Jembke beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	4.800	389 8,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.519	209	NI	B 248	<b>OU Tappenbeck</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Tappenbeck beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	4.800	389 8,1%		WB 02KK
1.520	209	HE	B 253	<b>OU Haina (Kloster)/Löhlbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.800	379 7,9%	ÖKO	WB 02KK
1.521	209	BW	B 465	<b>OU Altsteußlingen</b> Weiterer Bedarf	4.800	576 12,0%		WB 02KK
1.522	209	BY	B 472	<b>OU Peißenberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	403 8,4%		VB 02KK
1.523	209	NW	B 476	<b>OU Sassenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.800	178 3,7%	ÖKO	WB 02KK
1.524	210	NW	A 1	<b>Lommersdorf (Lgr. NW/RP) - AS Adenau (m Ahrthalbrücke)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
1.525	210	RP	A 1	<b>Lommersdorf (Lgr. RP/NW) - AS Adenau</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
1.526	210	RP	A 1	<b>AS Adenau - Kelberg</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258, B 257	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
1.527	210	MV	A 20	<b>AS Gützkow - AS Jarmen/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Breechen, OU Jarmen	4.700	381 7,1%		VB 04KB
1.528	210	NW	B 54	<b>Olpe/Krombach (A 4) - Kreuztal</b> Vordringlicher Bedarf. Verlängerung der A 4 von deren Ausbauende am AS Krombach bis Kreuztal. OU Krombach, OU Stendenbach, OU Eichen, OU Hammerhaus, OU Kreuztal.	4.700	691 14,7%		VB 04KB
1.529	210	SN	B 115	<b>OU Krauschwitz 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	404 8,6%		VB 02KK
1.530	210	MV	B 198	<b>W-OU Mirow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	602 12,8%		VB 02KK
1.531	210	BB	B 246	<b>OU Schneeberg/Beeskow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	418 8,9%		VB 02KK
1.532	210	BB	B 246	<b>OU Nunsdorf</b> Weiterer Bedarf	4.700	442 9,4%		WB 02KK
1.533	210	BB	B 246	<b>OU Bornow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	418 8,9%		VB 02KK
1.534	210	TH	B 281	<b>OU Lichte/Schmiedefeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.700	268 5,7%	ÖKO	WB 02KK
1.535	210	TH	B 281	<b>OU Reichmannsdorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.700	268 5,7%	ÖKO	WB 02KK
1.536	210	BW	B 294	<b>OU Loßburg</b>	4.700	531		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		11,3%		02KK
1.537	211	BB	B 102	<b>OU Rhinow</b> Weiterer Bedarf	4.600	248 5,4%		WB 02KK
1.538	211	BB	B 103	<b>OU Pritzwalk 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	534 11,6%		VB 02KK
1.539	211	BB	B 103	<b>OU Pritzwalk 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	534 11,6%		VB 02KK
1.540	211	BB	B 167	<b>OU Liebenwalde</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	616 13,4%		VB 02KK
1.541	211	SN	B 182	<b>OU Dommitzsch/Greudnitz, OU Wörblitz und OU Proschwitz</b> Weiterer Bedarf	4.600	409 8,9%		WB 02KK
1.542	211	RP	B 267	<b>S-OU Altenahr</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. 2. OU Altenahr.	4.600	138 3,0%	ÖKO	WB 02KK
1.543	211	BY	B 285	<b>OU Ostheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.600	193 4,2%	ÖKO	WB 02KK
1.544	211	BY	B 285	<b>OU Heufurt-Nordheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.600	193 4,2%	ÖKO	WB 02KK
1.545	211	BW	B 465	<b>Schorndorf - Göppingen</b> Weiterer Bedarf. Die B 465 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die von Leutkirch im Allgäu bis nach Kirchheim unter Teck führt. Im Zuge der B 465 ist ein neuer Abschnitt von der B 29 bei Schorndorf bis zur B 10 bei Göppingen geplant. In einem weiteren Schritt soll der Weiterbau bis zur A 8 erfolgen. In erster Linie soll eine neue leistungsfähige Verbindung entstehen. Entlastung L 1147, OU Adelberg, OU Rechberghausen, OU Bartenbach.	4.600	203 4,4%		WB 02KK
1.546	212	NW	A 1	<b>AS Lommersdorf - Lgr. NW/RP</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für jen VB, Entlastung B 258, OU Ahrdorf	4.500	693 14,4%	ÖKO	VB 04KB
1.547	212	BY	B 13	<b>OU Oberickelsheim</b> Weiterer Bedarf	4.500	450 10,0%		WB 02KK
1.548	212	HE	A 44	<b>AS Sontra/Nord - AS Ulfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 400, OU Ulfen	4.500	1.544 33,3%		VB 04KB
1.549	212	NI	B 75	<b>OU Scheeßel</b> Weiterer Bedarf	4.500	743 16,5%		WB 02KK
1.550	212	NI	B 75	<b>OU Tostedt/Wistedt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.500	743 16,5%		WB* 02KK
1.551	212	TH	B 89	<b>Eisfeld - Sachsenbrunn</b> Vordringlicher Bedarf, 3. OU Eisfeld	4.500	365 8,1%		VB 02KK
1.552	212	TH	B 89	<b>OU Schalkau</b> Weiterer Bedarf	4.500	365 8,1%		WB 02KK
1.553	212	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.500	135 3,0%		VB 02KK
1.554	212	HE	B 251	<b>OU Waldeck/Freienhagen</b> Weiterer Bedarf	4.500	374 8,3%		WB 02KK
1.555	212	BY	B 279	<b>OU Junkersdorf</b> Weiterer Bedarf	4.500	455 10,1%		WB 02KK
1.556	212	BY	B 279	<b>OU Pfarrweisach</b>	4.500	455		WB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf		10,1%		02KK
1.557	213	BY	B 11	<b>OU Bayerisch Eisenstein</b> Vordringlicher Bedarf	4.400	167 3,8%		VB 02KK
1.558	213	NI	B 191	<b>OU Stöcken</b> Weiterer Bedarf	4.400	594 13,5%		WB 02KK
1.559	213	SH	B 202	<b>OU Seeth</b> Weiterer Bedarf	4.400	216 4,9%		WB 02KK
1.560	213	TH	B 243	<b>OU Mackenrode</b> Vordringlicher Bedarf	4.400	730 16,6%		VB 02KK
1.561	213	BW	B 312	<b>OU Huldstetten</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
1.562	213	BW	B 312	<b>OU Pfronstetten</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
1.563	213	BW	B 312	<b>OU Tigerfeld</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
1.564	214	NW	A 1	<b>AS Blankenheim - AS Lommersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung, B 258 OU Blankenheim, OU Ahrhütte	4.300	499 10,6%		VB 04KB
1.565	214	SN	B 6	<b>OU Kühren</b> Weiterer Bedarf	4.300	959 22,3%		WB 02KK
1.566	214	TH	B 86	<b>OU Weißensee</b> Weiterer Bedarf	4.300	525 12,2%		WB 02KK
1.567	214	BB	B 167	<b>OU Vevais</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
1.568	214	BB	B 167	<b>OU Kunersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
1.569	214	BB	B 167	<b>OU Gottesgabe</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
1.570	214	TH	B 176	<b>OU Kölledda 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	348 8,1%		VB 02KK
1.571	214	BB	B 189	<b>OU Groß-Pankow</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	495 11,5%		VB 02KK
1.572	214	BB	B 189	<b>OU Retzin</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	495 11,5%		VB 02KK
1.573	214	MV	B 191	<b>N-OU Plau am See</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	430 10,0%		VB 02KK
1.574	214	MV	B 191	<b>S-OU Plau am See</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.300	430 10,0%		WB* 02KK
1.575	214	NW	B 241	<b>OU Beverungen/Dalhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.300	486 11,3%	ÖKO	WB 02KK
1.576	214	SN	B 283	<b>Verlegung in Aue</b> Weiterer Bedarf	4.300	275 6,4%		WB 02KK
1.577	215	BB	B 5	<b>OU Perleberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.200	525 12,5%		VB 02KK
1.578	215	TH	B 88	<b>OU Crawinkel</b> Weiterer Bedarf	4.200	286 6,8%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.579	215	BB	B 167	<b>OU Neuhardenberg</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neuhardenberg keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	4.200	286 6,8%		VB 02KK
1.580	215	ST	B 188	<b>OU Miesterhorst</b> Vordringlicher Bedarf	4.200	315 7,5%		VB 02KK
1.581	215	SN	B 282	<b>OU Mühltroff</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.200	815 19,4%	ÖKO	WB 02KK
1.582	215	BY	B 289	<b>OU Seulbitz</b> Weiterer Bedarf	4.200	328 7,8%		WB 02KK
1.583	215	RP	B 417	<b>OU Hirschberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.200	185 4,4%	ÖKO	WB 02KK
1.584	215	BW	B 500	<b>OU Schönwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.200	223 5,3%	ÖKO	WB 02KK
1.585	216	SN	B 175	<b>OU Rochlitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.100	394 9,6%	ÖKO	WB 02KK
1.586	216	BB	B 189	<b>OU Kuhbier</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	455 11,1%		VB 02KK
1.587	216	BY	B 300	<b>OU Thannhausen</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	435 10,6%		VB 02KK
1.588	216	BW	B 313	<b>OU Krumbach</b> Weiterer Bedarf	4.100	496 12,1%		WB 02KK
1.589	216	RP	B 414	<b>OU Nister-Möhrendorf</b> Weiterer Bedarf	4.100	529 12,9%		WB 02KK
1.590	216	HE	B 458	<b>OU Hilders/Wickers</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	373 9,1%		VB 02KK
1.591	216	NI	B 461	<b>OU Carolinensiel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.100	98 2,4%	ÖKO	WB 02KK
1.592	217	ST	B 187	<b>OU Holzdorf</b> Weiterer Bedarf	4.000	688 17,2%		WB 02KK
1.593	217	ST	B 246	<b>OU Wanzleben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.000	336 8,4%		WB* 02KK
1.594	217	BY	B 388	<b>OU Wegscheid</b> Weiterer Bedarf	4.000	376 9,4%		WB 02KK
1.595	217	RP	B 427	<b>OU Busenberg</b> Weiterer Bedarf	4.000	180 4,5%		WB 02KK
1.596	218	RP	B 50	<b>Longkamp - Hochscheid (B 327)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Longkamp. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zellingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: 'Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden	3.900	133 3,4%	ÖKO	WB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.				
1.597	218	BB	B 87	<b>OU Biebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	534 13,7%		VB 02KK
1.598	218	TH	B 94	<b>OU Schleiz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.900	257 6,6%	ÖKO	WB 02KK
1.599	218	BB	B 109	<b>OU Templin</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	222 5,7%		VB 02KK
1.600	218	BB	B 109n	<b>OU Zehdenick</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.900	222 5,7%	ÖKO	WB 02KK
1.601	218	ST	B 187a	<b>OU Aken - B 184 (mit Elbquerung)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU mit großer Elbbrücke (soll Fähre ersetzen.)	3.900	144 3,7%	ÖKO	WB 02KK
1.602	218	NI	B 243	<b>Bad Sachsa - Lgr. NI/TH</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nuexel	3.900	581 14,9%		VB 02KK
1.603	218	NI	B 248	<b>OU Brome</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	343 8,8%		VB 02KK
1.604	218	BY	B 301	<b>OU Reichertshausen</b> Weiterer Bedarf	3.900	285 7,3%		WB 02KK
1.605	218	RP	B 417	<b>OU Diez (kleine Tunnellösung)</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	125 3,2%		VB 02KK
1.606	218	RP	B 417	<b>OU Altendiez</b> Weiterer Bedarf	3.900	125 3,2%		WB 02KK
1.607	218	RP	B 421	<b>OU Stadtkyll</b> Weiterer Bedarf	3.900	254 6,5%		WB 02KK
1.608	219	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (sö Abschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	331 8,7%		VB 02KK
1.609	219	NI	B 79	<b>OU Semmenstedt</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Semmenstedt beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	3.800	262 6,9%		WB 02KK
1.610	219	BB	B 87	<b>OU Ranzig</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	650 17,1%		VB 02KK
1.611	219	BB	B 97n	<b>OU Heinersbrück</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	369 9,7%		VB 02KK
1.612	219	BB	B 101	<b>OU Wiederau</b>	3.800	646		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		17,0%		02KK
1.613	219	BB	B 101	<b>OU Langennaundorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	646 17,0%		VB 02KK
1.614	219	MV	B 104	<b>OU Woldegk</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.800	445 11,7%	ÖKO	WB 02KK
1.615	220	BB	B 2	<b>OU Schwedt/Vierraden</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	696 18,8%		VB 02KK
1.616	220	SN	B 6n	<b>Verlegung sw Torgau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	303 8,2%		WB* 02KK
1.617	220	SN	B 6n	<b>OU Bad Düben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
1.618	220	SN	B 6n	<b>OU Kossa/Görschütz und OU Pressel mit Verlegung</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
1.619	220	ST	B 6n	<b>OU Schwemsal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
1.620	220	RP	B 48	<b>OU Waldrohrbach</b> Weiterer Bedarf	3.700	181 4,9%		WB 02KK
1.621	220	RP	B 48	<b>OU Mannweiler-Coelln</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.700	222 6,0%	ÖKO	WB 02KK
1.622	220	RP	B 48	<b>OU Dielkirchen-Steingruben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	222 6,0%		WB* 02KK
1.623	220	RP	B 48	<b>OU Steckweiler</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.700	222 6,0%	ÖKO	WB 02KK
1.624	220	BB	B 87	<b>OU Löhsten</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	633 17,1%		VB 02KK
1.625	220	BB	B 87	<b>OU Hohenbucko</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	603 16,3%		VB 02KK
1.626	220	TH	B 88	<b>Spange B 247/B 88 bei Nauendorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Grafenhain	3.700	218 5,9%		VB 02KK
1.627	220	BB	B 96	<b>OU Finsterwalde</b> Weiterer Bedarf	3.700	322 8,7%		WB 02KK
1.628	220	BB	B 101	<b>OU Winkel</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	688 18,6%		VB 02KK
1.629	220	BB	B 103	<b>OU Meyenburg</b> Weiterer Bedarf	3.700	540 14,6%		WB 02KK
1.630	220	MV	B 104	<b>OU Güstrow</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	340 9,2%		VB 02KK
1.631	220	SN	B 156	<b>Uhyst - Boxberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Uhyst	3.700	300 8,1%	ÖKO	WB 02KK
1.632	220	BB	B 167	<b>OU Dolgelin/Libbenichen</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als	3.700	204 5,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Ergebnis wurde festgehalten, dass in Dolgeln/Libbenichen keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.				
1.633	221	HE	A 44	<b>AS Ulfen - AD Wommen (A 4)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 400, OU Unhausen	3.600	1.300 35,1%		VB 04KB
1.634	221	BB	B 87	<b>OU Mittweide</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	670 18,6%		VB 02KK
1.635	221	BB	B 87	<b>OU Trebatsch/Sabrodt</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	670 18,6%		VB 02KK
1.636	221	SN	B 98	<b>OU Thiendorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	832 23,1%		VB 02KK
1.637	221	SH	B 202	<b>OU Norderstapel</b> Weiterer Bedarf	3.600	180 5,0%		WB 02KK
1.638	221	NI	B 240	<b>NO-OU Eschershausen</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	295 8,2%		VB 02KK
1.639	221	RP	B 427	<b>OU Bad Bergzabern</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	151 4,2%		VB 02KK
1.640	221	RP	B 427	<b>OU Lauterschwan-Birkenhördt</b> Weiterer Bedarf	3.600	151 4,2%		WB 02KK
1.641	221	BY	B 492	<b>OU Obermedlingen</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	493 13,7%		VB 02KK
1.642	222	RP	A 1	<b>Kelberg - Daun</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 421, OU Daun	3.500	375 9,7%		VB 04KB
1.643	222	TH	B 85	<b>OU Teichel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.500	350 10,0%	ÖKO	WB 02KK
1.644	222	TH	B 88	<b>OU Gräfenroda/Frankenrain</b> Weiterer Bedarf	3.500	231 6,6%		WB 02KK
1.645	222	TH	B 90n	<b>OU Griesheim</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinlebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	3.500	231 6,6%		VB 02KK
1.646	222	BB	B 102n	<b>OU Ragösen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.500	245 7,0%	ÖKO	WB 02KK
1.647	222	BB	B 167	<b>OU Herzberg</b>	3.500	399		VB



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		11,4%		02KK
1.648	222	BB	B 167	<b>OU Grieben</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
1.649	222	BB	B 167	<b>OU Löwenberg/Neulöwenberg</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
1.650	222	ST	B 185	<b>OU Ballenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	77 2,2%		VB 02KK
1.651	222	ST	B 188	<b>OU Oebisfelde</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	329 9,4%		VB 02KK
1.652	222	BY	B 299	<b>OU Ursensollen</b> Weiterer Bedarf	3.500	382 10,9%		WB 02KK
1.653	223	BY	B 25	<b>OU Greiselbach</b> Vordringlicher Bedarf	3.400	867 25,5%		VB 02KK
1.654	223	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 3. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.400	697 20,5%	ÖKO	WB 02KK
1.655	223	NI	B 242	<b>OU Clausthal-Zellerfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.400	150 4,4%	ÖKO	WB 02KK
1.656	224	BB	B 87	<b>OU Wüstermarke</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	673 20,4%		VB 02KK
1.657	224	BB	B 87	<b>OU Langengrassau</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	673 20,4%		VB 02KK
1.658	224	BB	B 102	<b>OU Dahme</b> Weiterer Bedarf	3.300	347 10,5%		WB 02KK
1.659	224	SN	B 171	<b>T-OU Olbernhau</b> Weiterer Bedarf	3.300	218 6,6%		WB 02KK
1.660	224	BB	B 183	<b>OU Marxdorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	432 13,1%		VB 02KK
1.661	224	BB	B 183	<b>OU Lausitz</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	432 13,1%		VB 02KK
1.662	224	BB	B 183	<b>OU Bad Liebenwerda</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	102 3,1%		VB 02KK
1.663	224	HE	B 249	<b>OU Wanfried</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	455 13,8%		VB 02KK
1.664	224	BW	B 313	<b>OU Inneringen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Durch Inneringen führt die K 8201. Der Verkehr der B 313 von rund 6.300 Fahrzeugen soll teilweise auf diese Kreisstraße verlagert werden. Die Ortsumgehung soll daher vorsorglich gebaut werden.	3.300	232 7,0%	ÖKO	WB 02KK
1.665	225	BB	B 2	<b>OU Marzahna</b> Weiterer Bedarf	3.200	522 16,3%		WB 02KK
1.666	225	SH	B 431	<b>OU Brokdorf</b> Weiterer Bedarf	3.200	224 7,0%		WB 02KK
1.667	225	SH	B 431	<b>OU St. Margarethen</b> Weiterer Bedarf	3.200	224 7,0%		WB 02KK
1.668	225	NW	B 517	<b>OU Welschen-Ennest</b> Vordringlicher Bedarf	3.200	234 7,3%		VB 02KK
1.669	226	MV	A 20	<b>AS Friedland - AS Strasburg</b>	3.100	319		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Woldegk, OU Mildnitz		9,3%		04KB
1.670	226	MV	A 20	<b>AS Strasburg - AS Pasewalk/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Strasburg	3.100	276 7,9%		VB 04KB
1.671	226	MV	B 104	<b>OU Strasburg</b> Weiterer Bedarf	3.100	319 10,3%		WB 02KK
1.672	226	HE	B 252	<b>OU Diemelstadt/Rhoden</b> Vordringlicher Bedarf	3.100	632 20,4%		VB 02KK
1.673	226	TH	B 281	<b>OU Miesitz</b> Vordringlicher Bedarf	3.100	316 10,2%		VB 02KK
1.674	226	BY	B 466	<b>OU Westheim</b> Weiterer Bedarf	3.100	391 12,6%		WB 02KK
1.675	226	NW	B 474	<b>OU Dülmen (Nordabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
1.676	226	NW	B 474	<b>OU Dülmen (Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
1.677	226	NW	B 474	<b>OU Coesfeld/Lette</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
1.678	227	HB	B 74	<b>Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße (A 270)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rönnebeck	3.000	87 2,9%		VB 02KK
1.679	227	NI	B 79	<b>OU Roklum</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Roklum beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	3.000	- -		WB 02KK
1.680	227	SH	B 202	<b>OU Tating</b> Vordringlicher Bedarf	3.000	36 1,2%		VB 02KK
1.681	227	NI	B 240	<b>Fölziehausen - Eschershausen</b> Weiterer Bedarf, OU Holzen-lth, OU Capellenhagen	3.000	339 11,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.682	228	BB	B 2	<b>OU Treuenbrietzen</b> Weiterer Bedarf	2.900	409 14,1%		WB 02KK
1.683	228	TH	B 85	<b>OU Probstzella</b> Weiterer Bedarf	2.900	334 11,5%		WB 02KK
1.684	229	BY	B 16	<b>OU Apfeltrach/Dirlewang</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	286 10,6%		VB 02KK
1.685	229	ST	B 27	<b>T-OU Hüttenrode</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	84 3,1%		VB 02KK
1.686	230	ST	B 86	<b>OU Annarode - OU Siebigerode - Mansfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Annarode, OU Siebigerode mit Neubau bis Mansfeld B 242.	2.600	229 8,8%		VB 02KK
1.687	230	HE	B 454	<b>OU Neukirchen/Asterode</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.600	226 8,7%	ÖKO	WB 02KK
1.688	231	BB	B 87	<b>OU Leibchel</b> Vordringlicher Bedarf	2.500	460 18,4%		VB 02KK
1.689	231	BB	B 246	<b>OU Trebbin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Trebbin	2.500	123 4,9%		VB 02KK
1.690	231	BY	B 285	<b>OU Fladungen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.500	140 5,6%	ÖKO	WB 02KK
1.691	232	NI	B 4	<b>OU Hohegeiß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.400	175 7,3%	ÖKO	WB 02KK
1.692	232	BB	B 101	<b>OU Jüterbog</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.693	232	BB	B 101	<b>OU Kloster Zinna</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.694	232	BB	B 101	<b>OU Hohenahlsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.695	232	BB	B 101	<b>OU Welsickendorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.696	232	BY	B 299	<b>OU Pondorf</b> Weiterer Bedarf	2.400	238 9,9%		WB 02KK
1.697	233	MV	B 198	<b>OU Bredenfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.300	359 15,6%	ÖKO	WB 02KK
1.698	234	BW	B 28n	<b>OU Horb (kleine Lösung)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	2.200	86 3,9%		VB 02KK
1.699	235	BB	B 107	<b>OU Glöwen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.100	250 11,9%	ÖKO	WB 02KK
1.700	235	RP	B 258	<b>OU Virneburg</b> Weiterer Bedarf	2.100	101 4,8%		WB 02KK
1.701	236	BB	B 101	<b>OU Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
1.702	236	BB	B 101	<b>OU Horst</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
1.703	237	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Döllbach</b> Weiterer Bedarf	1.700	241 14,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.704	238	BY	B 299	<b>Verlegung bei Hessenreuth</b> Weiterer Bedarf	1.600	110 6,9%		WB 02KK
1.705	239	BB	B 246	<b>OU Christendorf</b> Weiterer Bedarf	1.500	294 19,6%		WB 02KK
1.706	240	RP	B 410	<b>OU Dockweiler</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	1.400	134 9,6%		WB* 02KK
1.707	241	MV	B 195	<b>OU Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	1.300	85 6,5%	ÖKO	WB 02KK
1.708	-	BB	B 2n	<b>OU Parstein</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Parstein wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens und der geringen Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK
1.709	-	BB	B 2n	<b>OU Neuendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Neuendorf wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens und der lediglich mittleren Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK
1.710	-	BB	B 2n	<b>OU Oderberg/Neuenhagen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Oderberg/Neuenhagen wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK
1.711	-	BB	B 5	<b>OU Lietzow</b> Vordringlicher Bedarf	-	- -		VB 02KK
1.712	-	BY	B 13	<b>OU Holzkirchen</b> Weiterer Bedarf	-	- -		WB 02KK
1.713	-	BY	B 25	<b>A 7 - B 25 alt (Feuchtwangen)</b> Weiterer Bedarf. Entlastung St1066. OU Reichenbach, OU Sommerau.	-	- -		WB 02KK
1.714	-	BW	B 33	<b>OU Hornberg</b> Vordringlicher Bedarf	-	- -		VB 02KK
1.715	-	BW	B 33	<b>OU Gutach</b> Weiterer Bedarf	-	- -		WB 02KK
1.716	-	RP	B 50	<b>Zubringer B 53 neu - B 50 alt (Longkamp)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Graach an der Mosel. In der OD Graach wurde aus wirtschaftlichen Gründen der Verkehr nicht gezählt. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: 'Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand	-	- -		VB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.				
1.717	-	HE	B 54n	<b>B 54 - Lgr. HE/RP</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die B 54n soll beginnend am Ausbauende Siegen in südlicher Richtung unter der Siegtalbrücke hindurch bis zur B 52 bei Niederschelderhütte weitergebaut werden. Der dabei neue Bühlentunnel soll zur Entlastung der dortigen Ortsdurchfahrten beitragen. Mit dem Bau soll 2008 begonnen werden. OU Siegen-Südwest, OU Eisenfeld.	-	-	-	WB* 02KK
1.718	-	RP	B 54n	<b>Lgr. HE/RP (L 319) - B 54</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die B 54n soll beginnend am Ausbauende Siegen in südlicher Richtung unter der Siegtalbrücke hindurch bis zur B 52 bei Niederschelderhütte weitergebaut werden. Der dabei neue Bühlentunnel soll zur Entlastung der dortigen Ortsdurchfahrten beitragen. Mit dem Bau soll 2008 begonnen werden. OU Siegen-Südwest, OU Eisenfeld.	-	-	-	WB* 02KK
1.719	-	NW	B 56	<b>Gangelt - AS Hainsberg (A 46/B 221)</b> Vordringlicher Bedarf. Netzergänzung Gangelt - Heinsberg. Entlastung L 227, OU Kreuzrath, OU Birgden, OU Waldenrath.	-	-	-	VB 02KK
1.720	-	NW	B 58	<b>OU Beckum</b> Vordringlicher Bedarf	-	-	-	VB 02KK
1.721	-	NW	B 64	<b>OU Warendorf</b> Vordringlicher Bedarf	-	-	-	VB 02KK
1.722	-	NW	B 66	<b>Blomberg/Großenmarpe (L 712) - Bartrup (B 66)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 66 soll von Bartrup nach Großenmarpe weitergebaut werden. Entlastung L 758, OU Selbeck.	-	-	-	VB 02KK
1.723	-	NI	B 83	<b>OU Wehrbergen</b> Vordringlicher Bedarf	-	-	-	VB 02KK
1.724	-	TH	B 85	<b>Südknotten (B85/B88) - Ankerwerk (Rudolstadt)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Volkstedt, OU Rudolstadt	-	-	-	VB 02KK
1.725	-	HE	B 87n	<b>Fulda - Meiningen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid. Alleine dieser soll zwischen 100 und 120 Mio. Euro kosten. Entlastung L 3174, OU Margrethenhaun, OU Weiershof, OU Oberrüst, OU Nusterrasen, OU Esbachsgraben, OU Lahrbach, OU Wendershausen, OU Hardathurm, OU Dippach. Entlastung L 1124, OU Unterweid, OU Kaltenwestheim, OU Mittelsdorf, OU Kaltensundheim.	-	-	-	VB 02KK
1.726	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Melkers/Walldorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit	-	-	-	VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.				
1.727	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Dörrrensolz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
1.728	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Stepfershausen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
1.729	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Herpf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
1.730	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Oberkatz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
1.731	-	TH	B 90n	<b>OU Kleinliebrungen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld,	-	-		VB 02KK

				Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehungen Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.				
1.732	-	TH	B 90n	<b>OU Geilsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehungen Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	-	-	-	VB 02KK
1.733	-	TH	B 90n	<b>OU Hammersfeld</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehungen Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	-	-	-	VB 02KK
1.734	-	BB	B 96n	<b>OU Ruhland</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei	-	-	-	VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.				
1.735	-	BB	B 96n	<b>OU Schwarzbach</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-		VB 02KK
1.736	-	BB	B 96n	<b>OU Hosena</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-		VB 02KK
1.737	-	MV	B 117	<b>OU Bützow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Bützow liegt zurzeit an keiner Bundesstraße und wird nur durch Landesstraßen erschlossen. Die Bundesstraße 117 ist eine geplante Bundesstraße, die es zurzeit noch nicht gibt. Sie soll an der B 105 in Kröpelin beginnen und in südlicher Richtung zur Anschlussstelle Kröpelin an der Bundesautobahn 20 führen. Die Länge der B 117 würde ca. 16 km betragen. Eine Verlängerung der Bundesstraße 117 in Richtung Bützow ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Ortsumgehung vorgesehen.	-	-	ÖKO	WB 02KK
1.738	-	MV	B 119	<b>OU Bad Sülze</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Bad Sülze liegt zurzeit an keiner Bundesstraße und wird nur durch Landesstraßen erschlossen. Die Bundesstraße 119 ist eine geplante Bundesstraße in Mecklenburg-Vorpommern, die es zurzeit noch nicht gibt. Ein genauer Verlauf steht noch nicht fest. Für Bad Sülze ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 eine Ortsumgehung vorgesehen.	-	-	ÖKO	WB 02KK
1.739	-	BY	B 131n	<b>OU Alfershäuser/Thalmässing</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-		WB 02KK
1.740	-	BY	B 131n	<b>OU Laibstadt/Aberzhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-		WB 02KK
1.741	-	BY	B 131n	<b>Ellingen - Höttingen - Fiegenstall</b> Weiterer Bedarf, OU Ellingen, OU Höttingen, OU Fiegenstall. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-		WB 02KK
1.742	-	BB	B 168n	<b>OU Pfaffendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und	-	-		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Pfaffendorf keine verkehrlichen Defizite feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.					
1.743	-	BB	B 168n	<b>OU Groß Rietz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Groß Rietz keine verkehrlichen Defizite feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	-	-	-		VB 02KK
1.744	-	BB	B 168n	<b>OU Prötzel</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
1.745	-	BB	B 168n	<b>OU Predikow</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
1.746	-	BB	B 168n	<b>OU Schönfelde</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
1.747	-	BB	B 168n	<b>OU Beerfelde</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
1.748	-	BB	B 168n	<b>OU Trebus</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
1.749	-	BB	B 168n	<b>OU Trampe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-	ÖKO	WB 02KK
1.750	-	BB	B 168n	<b>OU Heckelberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist geplante eine neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-	ÖKO	WB 02KK
1.751	-	BB	B 168n	<b>OU Tiefensee</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-	ÖKO	WB 02KK
1.752	-	TH	B 176n	<b>OU Gräfontonna</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 176n ist eine geplante neue Bundesstraße in Thüringen, die es bisher noch nicht gibt. Sie soll von Bad Langensalza (B 84) nach Andisleben (B 4) verlaufen.	-	-	-		VB 02KK
1.753	-	BB	B 189n	<b>OU Babitz</b>	-	-	-		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der Schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.			-		02KK
1.754	-	BB	B 189n	<b>OU Wittstock/Dosse</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der Schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.			-	-	VB 02KK
1.755	-	BB	B 189n	<b>Netzer Ergänzung L 15 - Lgr. BB/MV</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der Schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.			-	-	VB 02KK
1.756	-	BB	B 190n	<b>OU Breddin</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 190n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Sie soll die geplante A 39 mit der geplanten A 14 verbinden. In der Weiterführung ist eine weitere Anbindung an die A 24 geplant.			-	-	VB 02KK
1.757	-	BB	B 190n	<b>OU Stüdenitz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 190n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Sie soll die geplante A 39 mit der geplanten A 14 verbinden. In der Weiterführung ist eine weitere Anbindung an die A 24 geplant.			-	-	VB 02KK
1.758	-	SH	B 199	<b>Niebüll - Leck</b> Weiterer Bedarf, OU Klixbüll, OU Klixbülfeld, OU Leck			-	-	WB 02KK
1.759	-	HE	B 253	<b>OU Eschenburg/Wissenbach</b> Weiterer Bedarf.			-	-	WB 02KK
1.760	-	NW	B 258	<b>OU Konzen</b> Vordringlicher Bedarf			-	-	VB 02KK
1.761	-	RP	B 266	<b>Remagen (B 9) - Linz (B 42) (Rheinbrücke)</b>			-	-	WB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf, OU Kripp		-		02KK
1.762	-	TH	B 281	<b>OU Könitz</b> Vordringlicher Bedarf. Es gibt nur eine OD Könitz im Zuge der L1106. Die B 281 liegt rund eine Kilometer entfernt.	-	-		VB 02KK
1.763	-	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Neubau B 303 Sonnefeld-Johannisthal, Entlastung St 2200, OU Mödlitz, OU Beikheim	-	-		VB 02KK
1.764	-	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Neubau B 303 Sonnefeld-Johannisthal, Entlastung St 2200, OU Johannisthal	-	-		VB 02KK
1.765	-	BY	B 388n	<b>B 388 - Hallbergmoos (Anbindung FH)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 388n ist eine neue geplante Bundesstraße in Bayern. Sie soll nördlich von München an die bestehende B 388 bei Fischerhäuser anschließen und parallel zur A 9, A 92, B 11 und St 2053 zur FS 44, dem Flughafen München führen. Ein zweiter Bauabschnitt ist im Vilstal geplant. Hier soll die B 388n die neue B 15n an Vilsbiburg anschließen. OU Erching.	-	-		VB 02KK
1.766	-	NI	B 443	<b>OU Gestorf</b> Weiterer Bedarf. Die L 422 führt durch das niedersächsische Gestorf. Die B 443 endet bereits ein paar Kilometer nördlich in Pattensen.	-	-		WB 02KK
1.767	-	BY	B 470	<b>OU Birkenfeld</b> Weiterer Bedarf	-	-		WB 02KK
1.768	-	NW	B 474	<b>OU Waltrop</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	-	-		VB 04KK
1.769	-	NW	B 477	<b>OU Butzheim/Frixheim</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
1.770	-	NW	B 481	<b>OU Münster</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Münster, im Zuge der B 481n, ist gar keine Umgehung, da diese mitten in die Stadt führen soll. Eine Erklärung hierzu findet sich bei der IHK Nord-Westfalen: "Die benachbarten Oberzentren Münster und Bielefeld sind verkehrsinfrastrukturell völlig unzureichend miteinander verbunden ... Die nördliche Weiterführung der B 51 bis zur B 481 (Schiffahrter Damm) wird nach ihrer Realisierung die Funktion einer dringend benötigten Nord-Süd-Tangente im östlichen Stadtgebiet übernehmen ... Durch die Ausgestaltung des Verkehrsknotens Warendorfer Straße wird die Bedeutung der Umgehungsstraße (B 481n) Münster als Bestandteil einer das gesamte Münsterland durchlaufenden Ost-West-Achse gestärkt." ( <a href="http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php">http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php</a> ) Was die Umgehung im Zuge der B 481 betrifft? Diese Aufgabe übernimmt bereits die A 1.	-	-		VB 02KK
1.771	-	BY	B 505	<b>OU Höchststadt an der Aisch</b> Weiterer Bedarf. Höchststadt hat bereits eine Umgehung im Zuge der B 470 und eine weitere im Zuge der A 3. Die B 505 endet an der A 3 kurz vor Höchststadt. Es ist geplant noch eine Umgehung im Zuge der B 505 zu bauen.	-	-		WB 02KK
1.772	-	BW	B 523	<b>Villingen - Schwenningen 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Villingen	-	-		WB* 02KK
1.773	-	NW	B 528	<b>OU Süd Kamp-Lintfort (West)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Bundesstraße 528 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll sehr kurz werden und	-	-		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 1: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				die Ortsumgehung für Kamp-Lintfort bilden. Der erste Bauabschnitt wurde bereits fertiggestellt und am 19. Dezember 2006 für den Verkehr freigegeben. Der zweite Abschnitt ist noch in Planung.				
1.774	-	NW	B 528	<b>OU Süd Kamp-Lintfort (Ost)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Bundesstraße 528 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll sehr kurz werden und die Ortsumgehung für Kamp-Lintfort bilden. Der erste Bauabschnitt wurde bereits fertiggestellt und am 19. Dezember 2006 für den Verkehr freigegeben. Der zweite Abschnitt ist noch in Planung.	-	-		VB 02KK
1.775	-	NW	B 611	<b>Löhne/Wittel - Vlotho/Exter</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 611 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll von der A 2 bei Vlotho-Exter abzweigen und zum Autobahnkreuz Löhne-Wittel der B 61 und der A 30 führen. Die geplante Trasse verläuft weitgehend auf der derzeitigen Landesstraße 773. Dabei ist auch die OU Heideholz geplant. Die B 611 ist die Fortsetzung der Planung der B 61n.	-	-		VB 02KK
1.776	-	BY	B 999	<b>OU Rödental</b> Vordringlicher Bedarf. Unter der Nummer B 999 werden neue Bundesstraßen geplant, die noch keine endgültige Nummer haben und somit später noch einmal umbenannt werden. Derzeit ist die OU Rödental in Bayern im Rahmen einer neuen Bundesstraße unter der Nummer B 999 in Bau. Sie soll von der A 73 im Nordosten Coburgs abzweigen, als Ortsumgehung von Rödental vorbei weiter über Neustadt bei Coburg zur B 89 nach Sonneberg führen. Dabei soll die St 2202 ersetzt werden. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Dezember 2006, die Fertigstellung ist für 2009 geplant.	-	-		VB 02KK

## Rangliste der Projekte im Vordringlichen Bedarf

Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Westteil m. Anteil Rheinbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02/04
2	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02KK
3	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 04KK
4	2	BY	B 2	<b>Verlegung bei Gersthofen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2 ist bei Gersthofen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Sie führt durch Gersthofen zwischen Industrie- und Wohngebiet. Die Wohngebiete liegen nicht direkt an der Straße und werden mit Lärmschutzwällen und dichter Bepflanzung abgeschirmt.	48.900	4.401 9,0%		VB 04KK
5	3	BY	A 73	<b>Coburg - Ebersdorf b.Coburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Coburg	43.400	2.474 4,7%		VB 04KB
6	4	BY	B 2	<b>Entlastungstunnel Starnberg</b> Vordringlicher Bedarf	40.300	1.209 3,0%		VB 02KK
7	5	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK
8	5	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK
9	6	HE	B 26	<b>NO-OU Darmstadt</b> Vordringlicher Bedarf	37.000	2.516 6,8%		VB 02KK
10	7	BW	B 312	<b>OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	35.500	1.882 5,3%		VB 02KK
11	8	NW	A 33	<b>AS Bielefeld/Brackwede - AK Bielefeld</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bielefeld-Brackwede, OU Senne	33.900	1.695 4,0%		VB 04KB
12	9	BW	B 31	<b>Stadttunnel Freiburg</b> Vordringlicher Bedarf	33.700	2.629 7,8%		VB 02KK
13	9	BW	B 31	<b>OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Freiburg, OU Freiburg-Ebnet	33.700	2.629 7,8%		VB 04KB
14	10	BW	B 535	<b>OU Schwetzingen/Plankstadt</b> Vordringlicher Bedarf	32.900	1.086 3,3%		VB 04KK
15	11	HH	A 26	<b>Rübke - Moorburg (A 7)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 73, OU Fischbeck, OU Neu-Wulmstorf, OU Ovelgönne	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
16	12	BW	B 27	<b>Nehren - Bodelshausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Offerdingen, OU Bad Sebastiansweiler. Die Höchstbelastung von 30.100 Kfz/24h wird zwischen Bodelshausen und Bad Sebastiansweiler erreicht.	30.100	2.197 7,3%		VB 04KB
17	13	NI	B 51	<b>A 33 - K 316</b> Vordringlicher Bedarf, OU Osnabrück	29.900	1.674 5,6%		VB 04KK
18	14	NW	B 229	<b>S-OU Remscheid/Lennep</b> Vordringlicher Bedarf	29.400	1.470 5,0%		VB 02KK
19	15	NW	B 56	<b>O-OU Düren (Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	29.100	1.601 5,5%		VB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

20	16	BY	B 17	<b>W-OU Landsberg</b> Vordringlicher Bedarf	28.600	2.059 7,2%		VB 02KK
21	16	BY	B 17	<b>OU Kaufering</b> Vordringlicher Bedarf	28.600	2.059 7,2%		VB 04KB
22	17	BW	B 27	<b>Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Tübingen	28.300	1.868 6,6%		VB 04KB
23	17	BW	B 27	<b>Tübingen (Bläsibad) - Nehren</b> Vordringlicher Bedarf. Ausbau mit Tunnel Dußlingen.	28.300	1.868 6,6%		VB 24KB
24	18	BY	B 300	<b>OU Vogelsang</b> Vordringlicher Bedarf	27.500	1.595 5,8%		VB 04KK
25	19	BY	B 472	<b>OU Bad Tölz</b> Vordringlicher Bedarf	26.700	961 3,6%		VB 02KK
26	20	NI	B 1	<b>OU Hildesheim-Himmelsthür (West- u. Mittelteil)</b> Vordringlicher Bedarf	26.400	1.584 5,0%		VB 04KK
27	21	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 1 - B 2)</b> Vordringlicher Bedarf	26.200	707 1,7%		VB 02KK
28	22	NW	B 58	<b>OU Wesel (ö Rheinbrücke - B 8)</b> Vordringlicher Bedarf	25.600	2.483 9,7%		VB 04KK
29	22	BW	B 464	<b>Böblingen - Holzgerlingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 464 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die in Reutlingen beginnt und kurz nach der A 81 bei Böblingen endet. In einem ersten Schritt soll die B 464 von Böblingen bis Holzgerlingen verlegt werden. In einem zweiten Schritt ist der Weiterbau von der A 81 bis zur A 8 bei Renningen geplant. Im ersten Schritt ist die OU Böblingen geplant.	25.600	1.101 4,3%		VB 02KB
30	23	BW	B 30	<b>Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach - BA 6 (Ravensburg-Süd - Eschach)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ravensburg. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	25.500	1.282 5,0%		VB 04KK
31	24	HE	A 66	<b>AS Schlüchtern/Nord - AS Neuhof/West</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Flieden	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB
32	24	HE	A 66	<b>AS Neuhof/West - AS Neuhof/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Neuhof	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB
33	25	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	24.600	1.919 7,8%		VB 02KK
34	26	BY	B 2	<b>OU Meitingen</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	3.479 14,2%		VB 04KK
35	26	HE	B 3	<b>OU Karben/Kloppenheim</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	1.005 4,1%		VB 02KK
36	27	BY	B 2	<b>OU Puchheim</b> Vordringlicher Bedarf	23.400	913 3,9%		VB 02KK
37	28	SH	B 76	<b>OU Preetz</b> Vordringlicher Bedarf	23.000	690 3,0%		VB 02KK
38	29	SH	A 20	<b>Bad Segeberg (A 21) - Weede</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg				
39	29	BW	B 317	<b>Lörrach - Weil am Rhein</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lörrach	22.900	1.327 5,8%		VB 02KK
40	30	NI	B 3	<b>OU Celle (Südteil)</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK
41	30	NI	B 3	<b>s Celle - n Ehlershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Adelheidsdorf, OU Nienhorst	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK
42	30	BW	B 10	<b>Süßen/Ost - Gingen/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.634 7,2%		VB 04KK
43	30	BW	B 31	<b>OU Eriskirch</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.793 7,9%		VB 02KK
44	31	BW	B 28	<b>OU Metzingen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	22.400	941 4,2%		VB 04KK
45	32	NW	B 236	<b>Dortmund/Remberg - Dortmund/Schueruferstraße</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schüren	22.200	799 3,6%		VB 04KB
46	33	BW	B 312	<b>OU Pfullingen bei Reutlingen</b> Vordringlicher Bedarf	22.000	1.144 5,2%		VB 02KK
47	34	HE	A 44	<b>AD Kassel/Ost - AS Hessisch-Lichtenau/West (mit Erw. A 7)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	21.900	2.300 9,5%		VB 04KB
48	35	HE	B 486	<b>OU Mörfelden</b> Vordringlicher Bedarf	21.400	1.840 8,6%		VB 02KK
49	36	BW	B 10	<b>Gingen/Ost - Geislingen/Mitte</b> Vordringlicher Bedarf	21.300	1.342 6,3%		VB 02KK
50	36	RP	B 42	<b>OU Koblenz-Ehrenbreitstein</b> Vordringlicher Bedarf	21.300	788 3,7%		VB 04KK
51	37	NW	B 61	<b>OU Barkhausen (mit Weserauentunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	21.200	1.166 5,5%		VB 04KK
52	38	NI	B 6n	<b>Bad Harzburg (A 395) - Lgr. NI/ST</b> Vordringlicher Bedarf	21.100	1.709 8,1%		VB 04KK
53	39	BW	B 14	<b>Nellmersbach - Winnenden/Mitte</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hartmannsweiler, OU Winnenden	20.900	1.275 6,1%		VB 04KB
54	39	BY	A 94	<b>Pastetten - Dorfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Hohenlinden, OU Birkach, OU Straßmaier	20.900	2.424 10,6%		VB 04KB
55	40	SN	B 107	<b>A 4 - Ebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
56	40	SN	B 107	<b>Ebersdorf - Südverbund Chemnitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
57	41	BY	B 16	<b>OU Dillingen</b> Vordringlicher Bedarf	20.500	1.743 8,5%		VB 02KK
58	41	BY	B 19	<b>Heuberg - Immenstadt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stein im Allgäu, OU Seifen	20.500	1.169 5,7%		VB 04KK
59	42	BE	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
60	42	BB	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

61	43	BB	B 1	<b>OU Tasdorf</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.778 7,8%		VB 02KK
62	43	BY	B 4	<b>Verlegung n Coburg</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.495 7,4%		VB 04KK
63	43	NI	B 4	<b>Gifhorn - Röttgesbüttel</b> Vordringlicher Bedarf, OU Röttgesbüttel, OU Ausbüttel	20.200	1.757 8,7%		VB 04KK
64	43	BY	A 73	<b>Herbartswind - Coburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Coburg	20.200	1.495 6,4%		VB 04KB
65	43	NI	B 75	<b>OU Dibbersen</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.232 6,1%		VB 04KK
66	44	NW	B 58	<b>OU Wesel</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.106 5,5%		VB 04KK
67	44	BY	B 304	<b>OU Zorneding</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.206 6,0%		VB 02KK
68	45	RP	B 9	<b>OU Nierstein</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	733 3,7%		VB 02KK
69	45	BW	B 33	<b>OU Haslach</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	2.257 11,4%		VB 02KK
70	46	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK
71	46	SN	B 87n	<b>AS Leipzig/Mitte (A 14) - s Eilenburg (3)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Taucha, OU Gordemitz, OU Jesewitz, OU Wölpert, OU Eilenburg. (3) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Leipzig und Eilenburg erfordert vertiefende Untersuchungen der nördlichen Variante A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg. Über den Fortgang der Untersuchungen bzw. Planungen ist regelmäßig zu berichten."	19.700	985 5,0%		VB 04KK
72	46	NW	B 220	<b>OU Kleve-Kellen - B 57</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kellen, OU Warbeyen	19.700	946 4,8%		VB 02KK
73	47	NI	A 26	<b>Stade - Horneburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Dollern, OU Agathenburg	19.600	1.705 7,7%		VB 04KB
74	47	BW	B 463	<b>OU Lautlingen</b> Vordringlicher Bedarf	19.600	1.490 7,6%		VB 02KK
75	47	BY	B 469	<b>Obernburg - Trennfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Trennfurt, OU Wörth am Main	19.600	1.470 7,5%		VB 04KK
76	48	SN	B 6	<b>OU Bennewitz</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.443 7,4%		VB 02KK
77	48	NW	B 67	<b>Bocholt - Rhede</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bocholt, OU Rhede	19.500	1.365 7,0%		VB 02KK
78	48	NI	B 441	<b>OU Wunstorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.580 8,1%		VB 02KK
79	49	BW	B 33	<b>A 5 - Elgersweier</b> Vordringlicher Bedarf, OU Offenburg. Es ist zwar bereits eine gute Südumfahrung vorhanden, diese hat allerdings keinen Anschluss an die A 5. Die neue Querspange A 5 - Elgersweier soll das nun	19.400	1.824 9,4%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				beheben. Probleme dürfte dabei der zwischen der heutigen B 33 und der A 5 liegende Flughafen Offenburg bereiten.				
80	50	NW	A 46	<b>Menden (B 515) - Arnsberg-Neheim</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Menden, OU Niederbarge, OU Wimbern, OU Voßwinkel	19.300	1.139 4,9%		VB 04KB
81	50	HE	B 47	<b>Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten (einschließlich)</b> Vordringlicher Bedarf	19.300	2.007 10,4%		VB 04KK
82	51	BY	B 2	<b>OU Kissing</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	936 4,9%		VB 02KK
83	51	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK
84	51	NI	B 217	<b>OU Weetzen und OU Evestorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	802 4,2%		VB 04KK
85	52	BY	B 19	<b>OU Waltenhofen</b> Vordringlicher Bedarf	19.000	1.026 5,4%		VB 04KK
86	52	NI	B 213	<b>Verlegung nördlich Nordhorn</b> Vordringlicher Bedarf	19.000	- -		VB 02KK
87	52	BY	B 289	<b>OU Kulmbach/Ost - Untersteinach</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kauerndorf, OU Untersteinach	19.000	- -		VB 02KK
88	53	HE	B 3	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Vordringlicher Bedarf	18.800	733 3,9%		VB 02KK
89	53	BY	B 19	<b>Kuhnen - Herzmanns</b> Vordringlicher Bedarf, OU Herzmanns	18.800	1.128 6,0%		VB 04KK
90	53	BY	B 19	<b>Herzmanns - Heuberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oberdorf, OU Herzmanns	18.800	1.128 6,0%		VB 04KK
91	54	NI	A 26	<b>Horneburg - Buxtehude</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Buxtehude, OU Neukloster, OU Schragenberg	18.700	2.188 10,7%		VB 04KK
92	54	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Lochbrücke. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	18.700	576 3,1%		VB 04KB
93	54	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Friedrichshafen. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	18.700	576 3,1%		VB 04KB
94	54	BY	B 300	<b>OU Diedorf</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
95	54	BY	B 300	<b>OU Gessertshausen</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
96	54	NW	A 445	<b>AS Hamm/Rhynern - AS Werl/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 63, OU Osterfließ, OU Hilbeck	18.700	2.038 9,9%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

97	54	HE	B 486	<b>OU Dreieich/Offenthal</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	842 4,5%		VB 02KK
98	55	NI	B 82	<b>OU Langelsheim/Astfeld</b> Vordringlicher Bedarf	18.600	1.246 6,7%		VB 02KK
99	55	SN	B 174	<b>Verlegung Chemnitz - Gornau</b> Vordringlicher Bedarf, OU Gornau	18.600	1.023 5,5%		VB 04KB
100	56	NW	B 66	<b>Bielefeld/Hillegossen - Leopoldshausen/Asemissen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ubbedissen, OU Rollkrug	18.500	1.184 6,4%		VB 04KB
101	57	BY	B 8	<b>OU Biebelried</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
102	57	BW	B 31	<b>Stetten - Immenstaad</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hagnau	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
103	57	BW	B 31	<b>Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Fischbach, OU Neuhäuser, OU Windhag, OU Friedrichshafen	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
104	57	HE	B 38	<b>OU Mörlenbach (alternativ: Untersuchung Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	920 5,0%		VB 02KK
105	57	NW	B 65	<b>OU Minden</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
106	58	NW	B 8	<b>OU Hennef/Uckerath</b> Vordringlicher Bedarf	18.300	878 4,8%		VB 02KK
107	59	SL	B 41	<b>OU Ottweiler</b> Vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK
108	60	BW	B 3	<b>OU Bühl und OU Ottersweier (Nordabschnitt) (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	18.100	597 3,3%		VB 02KK
109	60	BW	B 14	<b>OU Oppenweiler</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	1.430 7,9%		VB 02KK
110	60	BW	B 36	<b>OU Durmersheim</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	706 3,9%		VB 02KK
111	60	SN	B 173	<b>Verlegung in Flöha</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	1.068 5,9%		VB 02KK
112	61	NW	A 33	<b>AS Halle/Steinhagen - AS Bielefeld/Brackwede</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bielefeld-Brackwede	18.000	1.422 6,9%		VB 04KB
113	61	NW	B 239	<b>OU Bad Salzuflen/Schötmar - Lage</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nienheide, OU Holzhausen	18.000	1.494 8,3%		VB 02KK
114	62	NW	B 63	<b>OU Hamm (Mittel- u. Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	17.900	985 5,5%		VB 02KK
115	62	NI	B 65	<b>OU Nienstädt/Sülbeck</b> Vordringlicher Bedarf	17.900	1.307 7,3%		VB 02KK
116	62	NI	B 73	<b>OU Cuxhaven - Otterndorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Cuxhaven, OU Altenbruch	17.900	483 2,7%		VB 02KK
117	62	BW	B 294	<b>OU Bauschlott</b> Vordringlicher Bedarf	17.900	913 5,1%		VB 02KK
118	63	BW	B 466	<b>Süßen - w Donzdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Süßen	17.800	1.121 6,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

119	63	NW	B 474	<b>OU Datteln</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	17.800	1.050 5,9%		VB 02KK
120	64	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	17.700	589 3,3%		VB 04KB
121	64	NW	B 508	<b>OU Kreuztal/Ferndorf</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
122	64	NW	B 508	<b>S-OU Hilchenbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
123	65	HE	B 8	<b>OU Elz</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	915 5,2%		VB 02KK
124	65	BY	B 19	<b>Fischen (Entlastungstunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	581 3,3%		VB 02KK
125	66	NW	B 9	<b>OU Kleve</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	648 3,7%		VB 02KK
126	66	SN	B 101	<b>OU Lauter</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK
127	66	SN	B 101	<b>Verlegung in Aue (B 101 - B 169)</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK
128	66	ST	B 189	<b>OU Wolmirstedt</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	1.418 8,1%		VB 04KK
129	67	NW	A 30	<b>Löhne - Rehme</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bad Oeynhausen	17.400	1.114 6,7%		VB 04KB
130	68	HE	B 3	<b>OU Karben/Okarben</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	941 5,5%		VB 02KK
131	68	HE	B 277	<b>OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	923 5,4%		VB 02KK
132	69	NI	B 1	<b>S-OU Hameln</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	- -		VB 02KK
133	69	BW	B 19	<b>OU Gaisbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	935 5,5%		VB 02KK
134	69	BW	B 29	<b>OU Möggingen</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	1.802 10,6%		VB 04KB
135	70	BY	B 304	<b>OU Ebersberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	980 5,8%		VB 02KK
136	70	HE	B 426	<b>Verlegung bei Mühlthal/Nieder-Ramstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	1.014 6,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

137	71	SL	B 51	<b>OU Ensdorf (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	16.800	672 4,0%		VB 02KK
138	71	NW	B 239	<b>Herford (A 2) - Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Aspe	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
139	71	NW	B 239	<b>OU Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
140	72	NW	B 239	<b>Kirchlengern - Herford</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oberbehme, OU Schweicheln-Bermbeck	16.700	1.186 7,1%		VB 02KK
141	72	HE	B 260	<b>OU Schlangenbad/Wambach</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	635 3,8%		VB 02KK
142	72	BY	B 299	<b>OU Neumarkt/Oberpfalz</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	1.386 8,3%		VB 02KK
143	73	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.386 8,4%		VB 04KK
144	73	NW	A 33	<b>AS Borgholzhausen - AS Halle/Steinhagen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bödinghausen, OU Halle (Westfalen)	16.500	2.393 13,5%		VB 04KB
145	73	HE	B 45	<b>OU Höchst im Odenwald</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	891 5,4%		VB 02KK
146	73	SN	B 101	<b>OU Freiberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.023 6,2%		VB 02KK
147	73	SN	B 174	<b>OU Marienberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	842 5,1%		VB 02KK
148	73	SH	B 199	<b>OU Handewitt</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK
149	73	BW	B 311	<b>Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Donaurieden, OU Erbach	16.500	1.683 10,2%		VB 02KK
150	74	SH	A 20	<b>Lübeck - AS Genin</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck,	16.400	558 2,4%		VB 04KB
151	74	SH	A 20	<b>AS Genin - Groß Grönau</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck	16.400	558 2,4%		VB 04KB
152	74	NW	B 59	<b>OU Pulheim</b> Vordringlicher Bedarf	16.400	918 5,6%		VB 02KK
153	75	ST	B 81	<b>OU Egelin/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.328 8,2%		VB 04KK
154	75	BB	B 96	<b>OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB	16.200	1.523 9,4%	ÖKO	VB 04KK
155	75	BB	B 96	<b>OU Oranienburg</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.523 9,4%		VB 04KK
156	76	BW	B 28	<b>Verlegung in Freudenstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	982 6,1%		VB 02KK
157	76	HE	B 49	<b>OU Reiskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	918 5,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

158	76	NW	B 55	<b>W-OU Erwitte</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.964 12,2%		VB 02KK
159	76	SN	B 92	<b>OU Oelsnitz (Vogtland)</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.626 10,1%		VB 02KK
160	76	SL	B 423	<b>OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	564 3,5%		VB 02KK
161	77	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.632 10,2%		VB 02KK
162	77	HE	B 38	<b>OU Reinheim/Spachbrücken</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	656 4,1%		VB 02KK
163	77	RP	B 41	<b>OU Hochstetten-Dhaun</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.248 7,8%		VB 02KK
164	77	TH	B 281	<b>OU Gorndorf</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.120 7,0%		VB 04KK
165	77	BY	B 304	<b>OU Traunstein 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	672 4,2%		VB 02KK
166	78	NI	A 33	<b>Osnabrück/Belm Nord - Osnabrück/Belm Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 51, OU Belm	15.800	1.738 10,0%		VB 04KB
167	78	NW	A 46	<b>AS Hemer - Menden</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Menden (Sauerland)	15.800	995 5,3%		VB 04KB
168	78	NI	B 51	<b>K 316 - Belm</b> Vordringlicher Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		VB 04KK
169	78	NW	B 66	<b>OU Oerlinghausen/Helpup</b> Vordringlicher Bedarf	15.800	916 5,8%		VB 02KK
170	78	BB	B 179	<b>OU Königs Wusterhausen (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	15.800	774 4,9%		VB 02KK
171	79	MV	A 20	<b>AS Neubrandenburg/Ost - AS Friedland</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Neubrandenburg, OU Sponholz, OU Pragsdorf, OU Cölpin, OU Alt Käbelich, OU Petersdorf, OU Canzow	15.700	1.146 6,3%		VB 04KB
172	79	NI	A 39	<b>Wolfsburg (B 188) - Lüneburg (1. BA Uelzen- Lüneburg)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 4, OU Melbeck, OU Grünhagen, OU Jelmstorf, OU Tätendorf, OU Kirchweyhe, OU Uelzen	15.700	2.575 15,4%	ÖKO	VB 04KB
173	79	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/West - AS Hessisch-Lichtenau/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
174	79	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/Ost - AS Waldkappel/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Walburg, OU Küchen, OU Harmuthsachsen	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
175	79	RP	B 54	<b>OU Rennerod</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.083 6,9%		VB 02KK
176	79	NW	B 58	<b>OU Wesel-Büderich (B 58 - L 460)</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.601 10,2%		VB 02KK
177	79	SN	B 107	<b>OU Grimma</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.021 6,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

178	79	NW	B 265	<b>OU Hürth/Hermülheim</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	832 5,3%		VB 04KK
179	79	NW	B 484	<b>OU Lohmar</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	455 2,9%		VB 02KK
180	79	NW	B 508	<b>T-OU Kreuztal</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	738 4,7%		VB 02KK
181	80	SH	A 20	<b>A 23 - A 7</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, OU Bad Bramstedt, OU Hitzhusen, OU Wrist, OU Mühlenbarbek, OU Itzehoe	15.600	3.058 18,6%		VB 04KB
182	80	NI	B 27	<b>Bad Lauterberg - Scharzfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Scharzfeld	15.600	1.763 11,3%		VB 02KK
183	80	TH	B 88	<b>OU Rothenstein</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	733 4,7%		VB 02KK
184	80	SL	B 269	<b>Verlegung bei Lebach</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	1.014 6,5%		VB 02KK
185	80	BW	B 298	<b>OU Mutlangen</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	858 5,5%		VB 02KK
186	81	NW	B 1	<b>OU Werl</b> Vordringlicher Bedarf	15.500	837 4,4%		VB 02KK
187	81	BY	A 94	<b>Dorfen - Heldenstein</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Rainbach, OU Kühnam	15.500	2.077 12,4%		VB 04KB
188	82	BY	B 2	<b>OU Untersteinbach</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.679 10,9%		VB 04KB
189	82	SH	B 76	<b>OU Gettorf</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	601 3,9%		VB 02KK
190	82	MV	B 104	<b>OU Neubrandenburg (B 96 Nord - B 104 Ost)</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.124 7,3%		VB 02KK
191	82	MV	B 104	<b>OU Neubrandenburg (B 104 West - B 96 Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.124 7,3%		VB 02KK
192	82	NW	B 525	<b>OU Nottuln</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	955 6,2%		VB 02KK
193	83	SH	A 20	<b>Weede - Geschendorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	15.300	1.805 10,8%		VB 04KB
194	83	SH	A 20	<b>Geschendorf - Lübeck (A 1)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	15.300	1.805 10,8%		VB 04KB
195	83	BW	B 36	<b>OU Graben-Neudorf</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	918 6,0%		VB 02KK
196	83	ST	B 87	<b>OU Naumburg</b> Vordringlicher Bedarf. Im Zuge der OU Naumburg ist eine rund 1.200m lange Talbrücke geplant.	15.300	1.025 6,7%		VB 02KK
197	83	ST	B 183	<b>OU Bitterfeld</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	949 6,2%		VB 02KK
198	83	BY	B 304	<b>OU Altenmarkt (mit Aubergtunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	1.285 8,4%		VB 02KK
199	84	ST	B 1	<b>OU Burg</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	912 5,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

200	84	BY	B 2	<b>Verlegung in Fürstenfeldbruck</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	699 4,6%		VB 02KK
201	84	BW	B 31	<b>OU Döggingen</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	2.067 13,6%		VB 04KK
202	84	RP	B 256	<b>OU Straßenhaus</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	745 4,9%		VB 02KK
203	84	BW	B 464	<b>Renningen - Sindelfingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 464 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die in Reutlingen beginnt und kurz nach der A 81 bei Böblingen endet. In einem ersten Schritt soll die B 464 von Böblingen bis Holzgerlingen verlegt werden. In einem zweiten Schritt ist der Weiterbau von der A 81 bis zur A 8 bei Renningen geplant. Im zweiten Schritt ist die Entlastung der L 1185, OU Maichingen, OU Magstadt geplant.	15.200	448 2,9%		VB 02KK
204	85	BY	B 15	<b>Westtangente Rosenheim</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	1.133 7,5%		VB 02KK
205	85	ST	B 71n	<b>A 14 - Haldensleben</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 71n ist eine geplante Bundesstraße in Sachsen-Anhalt. Sie soll von Haldensleben zur geplanten A 14 in der Nähe des Mittellandkanals führen. OU Wedringen, OU Vahldorf, OU Groß Ammensleben	15.100	2.220 14,7%		VB 02KK
206	85	NW	B 239	<b>OU Lage</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	861 5,7%		VB 02KK
207	85	HE	B 277	<b>OU Haiger</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	1.268 8,4%		VB 02KK
208	85	HE	B 456	<b>OU Usingen</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	453 3,0%		VB 02KK
209	85	SH	B 502	<b>Kiel - Brodersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Neumühlen-Dietrichsdorf, OU Mönkeberg, OU Kitzeberg, OU Heikendorf, OU Neuheikendorf, OU Brodersdorf.	15.100	332 2,2%		VB 04KK
210	86	BW	B 3	<b>OU Wasser (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	15.000	555 3,7%		VB 02KK
211	86	RP	B 49	<b>OU Neuhäusel</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	675 4,5%		VB 02KK
212	86	SL	B 51	<b>OU Besseringen</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	675 4,5%		VB 02KK
213	86	TH	B 62	<b>OU Bad Salzungen 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	1.170 7,8%		VB 02KK
214	86	TH	B 62	<b>OU Bad Salzungen 5. BA (Werraquerung)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ettmarshausen, OU Immelbom, OU Barchfeld	15.000	1.170 7,8%		VB 02KK
215	87	NI	B 4	<b>OU Uelzen</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	2.578 17,3%		VB 02KK
216	87	NI	B 4	<b>OU Kirchweyhe</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	2.578 17,3%		VB 02KK
217	87	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Buch. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe	14.900	499 3,3%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.				
218	87	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Reute. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
219	87	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Siglishofen. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
220	87	BW	B 39	<b>OU Mühlhausen bei Wiesloch (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	14.900	760 5,1%		VB 02KK
221	87	NI	B 72	<b>OU Norden</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	507 3,4%		VB 02KK
222	88	NW	B 1	<b>OU Salzkotten</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	607 3,1%		VB 02KK
223	88	BY	B 15n	<b>Ergoldsbach - Essenbach</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Ergoldsbach, OU Siegensdorf, OU Martinshausen, OU Oberunsbach, OU Unterunsbach, OU Essenbach. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	14.800	1.214 8,2%		VB 04KB
224	88	HE	B 62	<b>OU Biedenkopf/Eckelshausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	755 5,1%		VB 02KK
225	88	HE	B 83	<b>OU Rotenburg/Lispenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	977 6,6%		VB 02KK
226	88	ST	B 100	<b>OU Brehna 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	1.362 9,2%		VB 04KK
227	88	RP	B 256	<b>OU Rengsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	592 4,0%		VB 02KK
228	89	BY	B 2	<b>OU Eschenau</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	559 3,8%		VB 02KK
229	89	TH	B 88	<b>OU Kahla</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	985 6,7%		VB 02KK
230	89	MV	B 111	<b>OU Wolgast</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	750 5,1%		VB 02KK
231	89	RP	B 256	<b>OU Kruff</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	2.720 18,5%		VB 02KK
232	90	BY	B 2	<b>OU Dettenheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	1.635 11,2%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

233	90	BW	B 3	<b>OU Bad Krozingen (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	14.600	161 1,1%		VB 02KK
234	90	SN	B 6	<b>Verlegung in Machern</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	1.095 7,5%		VB 02KK
235	90	BW	B 19	<b>OU Bad Mergentheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	891 6,1%		VB 02KK
236	91	ST	B 6n	<b>Köthen - A 9</b> Vordringlicher Bedarf, OU Porst, OU Mosigkau, OU Kochstedt, OU Dessau	14.500	1.030 7,1%		VB 02KK
237	91	BY	B 15n	<b>Geisenhausen - Velden</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 299, OU Geisenhausen, OU Johannesbergham, OU Kiemannssetten, Entlastung B 388, OU Wofering, OU Trauterfing, OU Johanneskirchen, OU Landesberg, OU Bründl, OU Haselbach, OU Mariaberg, OU Große Vils, Entlastung B 15, OU Münchsdorf, OU Holzhub, OU Loiting, OH Hohenpolding. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	14.500	1.421 9,8%		VB 02KK
238	91	HE	B 44	<b>OU Groß-Gerau/Dornheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	754 5,2%		VB 02KK
239	91	NW	B 51	<b>Bergisch Born</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
240	91	BW	B 294	<b>OU Elzach</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
241	91	BW	B 294	<b>OU Winden</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
242	92	BW	B 28	<b>OU Metzingen 1. BA Umfahrung Neuhausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	864 6,0%		VB 04KK
243	92	RP	B 41	<b>OU Martinstein</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	1.152 8,0%		VB 02KK
244	92	RP	B 53	<b>OU Biewer und OU Pfalzel</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	2.390 16,6%		VB 02KK
245	92	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (B 198 - A 11)</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	878 6,1%		VB 02KK
246	92	TH	B 281	<b>W-OU Saalfeld</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	749 5,2%		VB 02KK
247	93	TH	A 73	<b>AD Suhl - AS Suhl/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 247, OU Suhl	14.300	987 5,9%		VB 04KB
248	93	TH	A 73	<b>AS Suhl/Süd - AS Schleusingen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 247, OU Hirschbach, OU Erlau, OU Schleusingen	14.300	987 5,9%		VB 04KB
249	93	BY	B 279	<b>OU Baunach</b> Vordringlicher Bedarf	14.300	829 5,8%		VB 02KK
250	93	SH	B 431	<b>Verlegung in Wedel</b> Vordringlicher Bedarf	14.300	543 3,8%		VB 02KK
251	94	ST	B 2	<b>OU Eutzsch</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.065 7,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

252	94	BW	B 19	<b>Verlegung in Herbrechtingen</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.306 9,2%		VB 02KK
253	94	BW	B 31	<b>Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hochstetten, OU Mühlh, OU Rothaus, OU Oberrimsingen, OU Münzingen, OU Tiengen	14.200	1.420 10,0%		VB 02KK
254	94	BB	B 102n	<b>S-OU Brandenburg</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.193 8,4%		VB 02KK
255	95	SN	B 2	<b>OU Krostitz/Hohenossig (2)</b> Vordringlicher Bedarf. (2) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Es ist zu prüfen, ob die Maßnahme im Zusammenhang mit der Realisierung der VKE Neubau B 87n: A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg im Zuge der Verknüpfung der B 87n an die B 2 durchgeführt werden kann."	14.100	1.706 12,1%		VB 02KK
256	95	BW	B 10	<b>OU Luizhausen</b> Vordringlicher Bedarf, die OU Luizhausen ist bereits fertiggestellt.	14.100	1.227 8,7%		VB 02KK
257	95	HE	B 84	<b>OU Hünfeld</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	832 5,9%		VB 02KK
258	95	SN	B 95	<b>OU Ehrenfriedersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	747 5,3%		VB 02KK
259	95	NW	B 258	<b>OU Imgenbroich</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	465 3,3%		VB 02KK
260	96	NW	B 7	<b>Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480a)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bestwig, OU Nuttlar, OU Antfeld, OU Altenbüren	14.000	1.246 8,9%		VB 02KK
261	96	BW	B 28n	<b>Rottenburg - Tübingen</b> Vordringlicher Bedarf, L 361 OU Rottenburg, L 370 OU Bühl, OU Kilchberg, OU Weilheim. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	14.000	661 4,7%		VB 02KK
262	96	NI	A 31	<b>Lingen - Schüttorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 403, OU Nordhorn, OU Brandlecht, OU Isterberg	14.000	1.022 6,3%		VB 04KB
263	96	BW	B 32	<b>OU Amtzell 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Tunnel Amtzell/Geiselharz	14.000	938 6,7%		VB 02KK
264	96	NW	B 55	<b>OU Warstein/Belecke</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.092 7,8%		VB 02KK
265	96	NW	B 55	<b>OU Warstein</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.092 7,8%		VB 02KK
266	96	MV	B 105	<b>OU Bad Doberan</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	574 4,1%		VB 02KK
267	96	HE	B 249	<b>OU Eschwege</b> Vordringlicher Bedarf. OU Eschwege, OU Niederhone	14.000	1.134 8,1%		VB 04KK
268	96	NI	B 403	<b>OU Neuenhaus</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.022 7,3%		VB 02KK
269	96	NI	B 403	<b>N-OU Nordhorn</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.022 7,3%		VB 02KK
270	96	HE	B 521	<b>OU Altenstadt</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	658 4,7%		VB 02KK
271	97	NI	A 39	<b>Wolfsburg (B 188) - Lüneburg (2. BA Uelzen-Wolfsburg)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für	13.900	1.682 11,1%	ÖKO	VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				den VB, Entlastung B 4, OU Breitenhees, OU Sprakensehl, OU Groß Oesingen, OU Wichelnförth				
272	97	NW	B 57	<b>OU Alsdorf (ö der Halde)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	445 3,2%		VB 02KK
273	97	HE	B 252	<b>OU Niederwetter</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
274	97	HE	B 252	<b>OU Wetter (Hessen)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
275	97	HE	B 252	<b>OU Lahntal/Göttingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
276	97	NI	B 442	<b>OU Eimbeckhausen (alternativ: Prüfung Troglage)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.043 7,5%		VB 02KK
277	98	BW	B 10	<b>Verlegung in Enzweihingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	3.105 22,5%		VB 02KK
278	98	ST	A 14	<b>B 190neu - B 189</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, OU Colbitz, OU Dolle, OU Buchholz, OU Stendal (2), OU Erxleben, OU Osterberg (2), OU Seehausen (2)	13.800	1.463 9,6%	ÖKO	VB 04KB
279	98	ST	B 188	<b>OU Tangermünde</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	759 5,5%		VB 02KK
280	98	HE	B 456	<b>T-OU Weilburg</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	511 3,7%		VB 02KK
281	99	NW	A 46	<b>AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar (einschl. Zubringer B 480)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Bestwig, OU Nuttlar, Entlastung B 480, OU Olsberg	13.700	1.206 7,8%		VB 04KB
282	99	RP	B 50	<b>A 1/A 60 - B 50 alt (Platten)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wengerohr. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.	13.700	932 6,8%		VB 04KK
283	99	NW	B 67	<b>Kervenheim (A 57 - L 77)</b> Vordringlicher Bedarf, Verlegung der B 67 von Kehrum bis zur A 57 bei Kervenheim, OU Kalkar, OU Goch.	13.700	836 6,1%		VB 02KB
284	99	TH	B 281	<b>OU Pößneck</b> Vordringlicher Bedarf	13.700	1.521 11,1%		VB 02KK
285	100	BW	B 28n	<b>OU Ergenzingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	13.600	1.006 7,4%		VB 02KK
286	100	HE	B 45	<b>OU Nidderau/Windecken</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	408 3,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

287	100	HE	B 45	<b>OU Nidderau/Heldenbergen</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	408 3,0%		VB 02KK
288	100	NW	B 54	<b>OU Ochtrup - OU Steinfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ochtrup, OU Langenhorst, OU Steinfurt	13.600	1.496 11,0%		VB 02KK
289	100	ST	B 79	<b>Halberstadt - OU Harsleben</b> Vordringlicher Bedarf, große OU Halberstadt und OU Harsleben	13.600	721 5,3%		VB 02KK
290	100	BY	B 85	<b>OU Altenkreith</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	1.578 11,6%		VB 02KK
291	100	SN	B 174	<b>OU Großolbersdorf/Hohndorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	734 5,4%		VB 02KK
292	101	TH	B 4	<b>OU Gebesee</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	1.445 10,7%		VB 02KK
293	101	NI	B 188	<b>OU Burgdorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	743 5,5%		VB 02KK
294	101	ST	B 189	<b>OU Stendal</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	729 5,4%		VB 02KK
295	101	BW	B 290	<b>OU Königshofen</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	986 7,3%		VB 02KK
296	101	BW	B 296	<b>Kernstadtentlastung Calw</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	621 4,6%		VB 02KK
297	101	BW	B 518	<b>OU Wehr</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	662 4,9%		VB 02KK
298	102	HE	B 8	<b>OU Limburg/Lindenholzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	764 5,7%		VB 02KK
299	102	BB	B 168	<b>OU Peitz</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	844 6,3%		VB 02KK
300	102	SN	B 169	<b>Riesa - Salbitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oesitz, OU Kalbitz, OU Seehausen, OU Plotitz, OU Stösitz, OU Panitz, OU Stauchitz, OU Weichteritz	13.400	2.198 16,4%		VB 04KK
301	102	BY	B 173	<b>Lichtenfels - Zettlitz 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hochstadt am Main	13.400	1.889 14,1%		VB 04KK
302	102	NW	B 258	<b>OU Aachen/Brand</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	482 3,6%		VB 02KK
303	103	NI	B 3	<b>OU Celle (Nordteil)</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 02KK
304	103	NI	B 3	<b>OU Celle (Mittelteil)</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 04KK
305	103	NI	B 3	<b>OU Groß Hehlen</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 02KK
306	103	HE	A 44	<b>AS Waldkappel/Ost - AS Sontra/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Bischhausen	13.300	2.341 16,6%		VB 04KB
307	103	BB	B 97n	<b>Netzer Ergänzung südöstlich Cottbus</b> Vordringlicher Bedarf. Verlegung der B 97 südöstlich von Cottbus. OU Groß Oßnig, OU Gallinchen.	13.300	1.144 8,6%		VB 02KK
308	103	NW	B 237	<b>OU Wipperfürth</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	692 5,2%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

309	103	BW	B 462	<b>OU Dunningen</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	1.277 9,6%		VB 02KK
310	104	BY	B 2	<b>OU Röttenbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.571 11,9%		VB 02KK
311	104	BY	B 2	<b>OU Wernsbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.571 11,9%		VB 04KB
312	104	BY	B 13	<b>OU Lehrberg - Unterheßbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	647 4,9%		VB 02KK
313	104	BY	B 16	<b>OU Kötz</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.360 10,3%		VB 02KK
314	104	BW	B 36	<b>OU Bietigheim</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	581 4,4%		VB 02KK
315	104	MV	B 104	<b>N-OU Schwerin 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	884 6,7%		VB 02KK
316	104	MV	B 104	<b>N-OU Schwerin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	884 6,7%		VB 02KK
317	104	RP	B 271	<b>OU Kirchheim</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	462 3,5%		VB 02KK
318	104	BY	B 300	<b>OU Dasing</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	845 6,4%		VB 02KK
319	105	TH	B 247	<b>A 4 - OU Schwabhausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schwabhausen	13.100	1.546 11,8%		VB 04KK
320	106	BY	B 16	<b>OU Höchstädt</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	1.261 9,7%		VB 02KK
321	106	BY	B 23	<b>W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	403 3,1%		VB 02KK
322	106	RP	B 38	<b>OU Impflingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	494 3,8%		VB 02KK
323	106	SN	B 101	<b>OU Siebenlehn</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	1.586 12,2%		VB 02KK
324	106	NW	B 266	<b>OU Mechernich/Roggendorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	910 7,0%		VB 02KK
325	107	HE	B 3	<b>OU Wöllstadt/Nieder- und OU Ober-Wöllstadt</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	684 5,3%		VB 02KK
326	107	TH	B 4	<b>S-OU Sondershausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.109 8,6%		VB 02KK
327	107	NW	B 57	<b>S-OU Baesweiler</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	452 3,5%		VB 02KK
328	107	BB	B 167	<b>OU Neuruppin</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	980 7,6%		VB 02KK
329	107	HE	B 252	<b>OU Todenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.638 12,7%		VB 02KK
330	107	HE	B 252	<b>OU Simtshausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.638 12,7%		VB 02KK
331	108	HE	B 83	<b>OU Hofgeismar</b> Vordringlicher Bedarf	12.800	435 3,4%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

332	108	NI	B 322	<b>OU Groß Mackenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	12.800	1.779 13,9%		VB 02KK
333	109	SH	B 5	<b>OU Bredstedt</b> Vordringlicher Bedarf	12.700	749 5,9%		VB 02KK
334	109	SH	B 5	<b>OU Breklum - OU Struckum</b> Vordringlicher Bedarf, OU Beckum, OU Borsbüll, OU Fehsholm, OU Struckum	12.700	749 5,9%		VB 02KK
335	109	ST	A 38	<b>AS Roßla - Wallhausen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 80, OU Bennungen, OU Hohlsted	12.700	1.308 9,3%		VB 04KB
336	109	NW	B 51	<b>OU Köln/Meschenich</b> Vordringlicher Bedarf	12.700	483 3,8%		VB 02KK
337	110	BY	B 15n	<b>Saalhaupt (A 93) - Neufahrn</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Obertraubling, OU Köfering, OU Alteglofsheim, OU Hagelstadt, OU Grünthal, OU Kraxenhöfen, OU Eggmühl, OU Unterdeggenbach, OU Buchhausen, OU Winkelmühle, OU Neufahrn (Niederbayern). Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	12.600	643 5,1%		VB 04KK
338	110	SN	A 72	<b>AS B 7n (einschl. Zubringer Altenburg) - AS Süd Borna</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Frohburg, OU Bubendorf, OU Wyhra-Neukirchen, OU Zedtlitz, OU Borna	12.600	832 5,6%		VB 04KB
339	110	SN	B 95	<b>OU Borna</b> Vordringlicher Bedarf	12.600	832 6,6%		VB 04KK
340	110	NW	B 238	<b>W-OU Lemgo (Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	12.600	706 5,6%		VB 02KK
341	110	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Sonnefeld	12.600	1.222 9,7%		VB 02KK
342	111	TH	B 19	<b>OU Fambach</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.513 12,1%		VB 02KK
343	111	TH	B 19	<b>Wernshausen - Niederschmalkalden</b> Vordringlicher Bedarf, OU Niederschmalkalden	12.500	1.513 12,1%		VB 02KK
344	111	HE	B 27	<b>OU Ludwigsau/Friedlos</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.163 9,3%		VB 02KK
345	111	NW	B 64	<b>Brakel/Hembsen - Höxter</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ottbergen, OU Maygadessen	12.500	938 7,5%		VB 02KK
346	111	NI	B 212	<b>OU Rodenkirchen/Sürwürden und OU Rodenkircherwarp</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.413 11,3%		VB 02KK
347	111	NW	B 229	<b>OU Arnsberg/Müschede</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.175 9,4%		VB 02KK
348	112	NW	B 1	<b>OU Blomberg/Istrup</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	744 5,0%		VB 02KK
349	112	BY	A 6	<b>AK Pfreimd - Woppenhof</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 14, OU Wernberg-Köblitz, OU Deindorf, OU Braunetsrieth	12.400	5.915 46,7%		VB 04KB
350	112	NW	B 51	<b>OU Wermelskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	347 2,8%		VB 02KK
351	112	ST	B 180	<b>OU Rothenschirmbach und Verlegung Eisleben</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	980 7,9%		VB 02KK
352	112	BW	B 313	<b>OU Grafenberg</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	570 4,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

353	113	BW	B 32	<b>OU Herbertingen mit Verlegung B 311</b> Vordringlicher Bedarf	12.300	1.501 12,2%		VB 02KK
354	113	NI	B 210	<b>OU Aurich</b> Vordringlicher Bedarf, OU Aurich, OU Extum	12.300	947 7,7%		VB 02KK
355	113	NI	B 210	<b>Aurich - Riepe</b> Vordringlicher Bedarf, OU Harsweg, OU Suurhusen, OU Loppersum, OU Victorburermarsch, OU Georgsheil, OU Südbrockmerland, OU Moordorf	12.300	947 7,7%		VB 02KK
356	114	BW	B 27	<b>OU Jestetten</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	390 3,2%		VB 02KK
357	114	BY	B 85	<b>OU Pressig</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	1.501 12,3%		VB 02KK
358	114	ST	B 91	<b>N-OU Zeitz-Theißen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
359	114	ST	B 91	<b>OU Zeitz-Theißen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
360	114	ST	B 91	<b>OU Theißen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
361	114	SN	B 92	<b>OU Bad Elsterberg</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	927 7,6%		VB 02KK
362	114	NW	B 237	<b>OU Hückeswagen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	622 5,1%		VB 02KK
363	115	SN	A 17	<b>AS Kesselsdorf -AS Dresden/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Dresden, Entlastung B 172	12.100	738 5,1%		VB 04KB
364	115	SN	A 17	<b>AS Dresden/Süd - AS Pirna</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Dresden, Entlastung B 172	12.100	738 5,1%		VB 04KB
365	116	MV	A 20	<b>AS Anklam - AS Neubrandenburg/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Klempenow, OU Burow	12.000	960 7,0%		VB 04KB
366	117	TH	B 281	<b>OU Triptis</b> Vordringlicher Bedarf	11.990	1.031 8,6%		VB 02KK
367	118	HE	B 254	<b>OU Wartenberg/Angersbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	1.012 8,5%		VB 02KK
368	118	HE	B 254	<b>OU Wartenberg/Landenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	1.012 8,5%		VB 02KK
369	118	HE	B 254	<b>OU Lauterbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	928 7,8%		VB 02KK
370	119	ST	A 71	<b>AD Oberröblingen (A 38) - Lgr. ST/TH</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 86, OU Oberröblingen, OU Edersleben	11.800	649 4,5%		VB 04KB
371	119	NI	B 211	<b>OU Loyerberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Loy-Loyerberg	11.800	1.274 10,8%		VB 02KK
372	119	BY	B 470	<b>W-OU Forchheim</b> Vordringlicher Bedarf	11.800	944 8,0%		VB 02KK
373	120	BB	B 2	<b>OU Michendorf</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	562 4,8%		VB 02KK
374	120	BW	B 27	<b>OU Zollhaus</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

375	120	BW	B 27	<b>OU Randen</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
376	120	BW	B 27	<b>OU Behla</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
377	120	BB	B 158	<b>OU Seefeld</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	644 5,5%		VB 02KK
378	120	BB	B 158	<b>OU Werneuchen</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	644 5,5%		VB 02KK
379	120	NI	B 243	<b>Bad Lauterberg - Bad Sachsa</b> Vordringlicher Bedarf, OU Barbis, OU Bartolffelde, OU Osterhagen	11.700	2.012 17,2%		VB 04KK
380	120	TH	B 247	<b>Ammern - B 249</b> Vordringlicher Bedarf, OU Unstruttal, OU Mühlhausen (Thüringen)	11.700	971 8,3%		VB 02KK
381	120	TH	B 247	<b>B 249 - Höngeda</b> Vordringlicher Bedarf, OU Mühlhausen (Thüringen)	11.700	971 8,3%		VB 02KK
382	120	TH	B 247	<b>OU Großengottern</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	971 8,3%		VB 02KK
383	120	HE	B 519	<b>OU Hofheim am Taunus (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	11.700	339 2,9%		VB 02KK
384	121	BW	B 32	<b>OU Horb am Neckar</b> Vordringlicher Bedarf	11.600	545 4,7%		VB 02KK
385	121	BW	B 34	<b>Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bietingen	11.600	986 8,5%		VB 02KK
386	121	MV	B 105	<b>OU Stralsund 5. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.600	928 8,0%		VB 02KK
387	121	BB	B 158n	<b>SO-OU Bad Freienwalde</b> Vordringlicher Bedarf, 1. OU Bad Freienwalde	11.600	418 3,6%		VB 02KK
388	121	BB	B 167n	<b>OU Bad Freienwalde</b> Vordringlicher Bedarf, 3. OU Bad Freienwalde	11.600	418 3,6%		VB 02KK
389	122	ST	A 143	<b>AD Halle/Saale - AS Halle-Neustadt</b> Vordringlicher Bedarf, West-OU Halle/Saale	11.500	587 4,1%		VB 04KB
390	122	ST	A 143	<b>AS Halle-Neustadt - AD Halle/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, West-OU Halle/Saale	11.500	587 4,1%		VB 04KB
391	122	NW	B 239	<b>OU Horn/Bad Meinberg</b> Vordringlicher Bedarf	11.500	529 4,6%		VB 02KK
392	122	HE	B 252	<b>OU Münchhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.500	1.553 13,5%		VB 02KK
393	123	NW	B 8	<b>OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	217 1,9%		VB 04KK
394	123	NW	B 8	<b>OU Düsseldorf/Wittlaer 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	217 1,9%		VB 04KK
395	123	MV	A 20	<b>AS Jarmen/Süd - AS Anklam</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Völschow, OU Groß Below	11.400	1.391 11,2%		VB 04KB
396	123	HE	B 26	<b>OU Babenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	1.322 11,6%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

397	123	NW	B 56	<b>O-OU Düren (Süd)</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	456 4,0%		VB 02KK
398	123	ST	B 181	<b>OU Günthersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	980 8,6%		VB 02KK
399	123	NW	B 229	<b>OU Neuenrade</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	775 6,8%		VB 02KK
400	123	TH	B 281	<b>OU Krölpa</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	901 7,9%		VB 02KK
401	124	HE	B 45	<b>OU Erbach (Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	542 4,8%		VB 02KK
402	124	BW	B 293	<b>OU Bretten/Gölshausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	1.367 12,1%		VB 02KK
403	124	RP	B 327	<b>OU Kastellaun</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	712 6,3%		VB 02KK
404	125	BY	B 11	<b>Deggendorf - Grafing</b> Vordringlicher Bedarf, OU Niederkandelbach, OU Großtiefenbach, OU Grafingen	11.200	672 6,0%		VB 02KK
405	125	TH	B 19	<b>Meiningen/Nord - Untermaßfeld</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
406	125	TH	B 19	<b>Osttangente Meiningen (B 280 - A 71)</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
407	125	TH	B 19	<b>OU Meiningen (B 19 - B 280)</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
408	125	BW	B 30	<b>Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach - BA 6 (Ravensburg-Süd - Eschach)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Untereschach. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe jenseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	11.200	388 3,5%		VB 04KK
409	125	MV	B 96	<b>OU Greifswald 4. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	907 8,1%		VB 02KK
410	125	SH	B 207	<b>Lübeck - Pogeez</b> Vordringlicher Bedarf, OU Groß Sarau, OU Pogeez	11.200	571 5,1%		VB 02KK
411	125	BY	B 301	<b>N-OU Freising</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	650 5,8%		VB 02KK
412	125	NW	B 399	<b>N-OU Düren 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	258 2,3%		VB 02KK
413	125	NW	B 399	<b>N-OU Düren 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	258 2,3%		VB 04KK
414	125	BY	B 470	<b>OU Diespeck</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	930 8,3%		VB 02KK
415	126	TH	B 19	<b>OU Wasungen</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	1.210 10,9%		VB 02KK
416	126	BY	B 25	<b>N-OU Nördlingen</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	2.065 18,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

417	126	HE	B 253	<b>OU Breidenbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	844 7,6%		VB 02KK
418	126	NW	B 475	<b>W-OU Ennigerloh</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	1.454 13,1%		VB 02KK
419	127	BY	B 20	<b>OU Laufen</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	759 6,9%		VB 02KK
420	127	NW	B 67	<b>Rhede - Borken</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rhede, OU Borken	11.000	913 8,3%		VB 02KK
421	127	ST	B 81	<b>OU Gröningen</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	880 8,0%		VB 02KK
422	127	BB	B 102	<b>OU Premnitz</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	418 3,8%		VB 02KK
423	127	NI	B 211	<b>Mittelort - Brake</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oldenbrok, OU Strückhausermoor, OU Coldewey, OU Popkenhöge, OU Hammelwarder Außendeich, OU Meyershofen	11.000	1.331 12,1%		VB 02KK
424	127	RP	B 327	<b>OU Gödenroth</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	814 7,4%		VB 02KK
425	128	BY	B 20	<b>OU Furth im Wald</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	1.275 11,7%		VB 02KK
426	128	HE	B 62	<b>OU Dautphetal/Buchenau</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	785 7,2%		VB 02KK
427	128	BB	B 112	<b>OU Eisenhüttenstadt</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Eisenhüttenstadt. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Eisenhüttenstadt keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	10.900	589 5,4%		VB 02KK
428	128	BY	B 173	<b>OU Zeyern</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	1.570 14,4%		VB 02KK
429	128	HB	B 212	<b>Lgr. NI/HB - Bremen (A 281)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühren	10.900	643 5,9%		VB 02KK
430	129	ST	B 6n	<b>Benzingerode - Bernburg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Benzingerode, OU Heimbürg, OU Blankenburg (Harz), OU Timmenrode, OU Thale, OU Neinstedt, OU Quedlinburg, OU Morgenrot, OU Hoym, OU Aschersleben, OU Güsten, OU Ilberstedt	10.800	1.415 13,1%		VB 04KB
431	129	ST	B 6n	<b>Quedlinburg - Hoym - Frose</b> Vordringlicher Bedarf, OU Quedlinburg, OU Morgenrot, OU Hoym	10.800	1.415 13,1%		VB 04KB
432	129	BW	B 12	<b>OU Isny (BW- und BY-Anteil)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	864 8,0%		VB 02KK
433	129	ST	A 38	<b>Görsbach (Lgr. TH/ST) - AS Roßla</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 80, OU Görsbach, OU Berga, OU Roßla	10.800	1.242 10,5%		VB 04KB
434	129	BB	B 101	<b>s Kerzendorf - n OU Trebbin (OU Thyrow)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Thyrow, OU Trebbin	10.800	788 7,3%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

435	129	ST	B 185	<b>OU Hoym</b> Vordringlicher Bedarf. Wird zwar im BWWP als B 185 Süd-OU Hoym genannt, ist allerdings ein B 6 OU-Projekt. Gleichzeitig ist eine zweite OU für Hoym im Zuge der B 6n im Norden geplant.	10.800	1.415 13,1%		VB 02KK
436	129	ST	B 187	<b>OU Coswig (Anhalt)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	940 8,7%		VB 02KK
437	129	ST	B 187	<b>OU Griebo</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	940 8,7%		VB 02KK
438	129	MV	B 196	<b>OU Bergen (Rügen)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	508 4,7%		VB 02KK
439	129	TH	B 247	<b>OU Höngeda</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	842 7,8%		VB 02KK
440	129	SL	B 269	<b>Querspange Ensdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Saarlouis	10.800	1.274 11,8%		VB 02KK
441	129	SL	B 269	<b>OU Saarlouis/Fraulautern mit Anbindung an B 51</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	1.274 11,8%		VB 02KK
442	129	HE	B 455	<b>OU Friedberg/Dorheim</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	508 4,7%		VB 02KK
443	130	ST	B 6n	<b>OU Köthen</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	824 7,7%		VB 02KK
444	130	HB	B 71	<b>n Lgr. HB/NI (B 6) - AS Bremerhaven/Wulsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wulstorf	10.700	706 6,6%		VB 02KK
445	130	SH	B 104	<b>OU Schlutup 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	942 8,8%		VB 02KK
446	130	NI	B 210	<b>O-OU Schortens</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	610 5,7%		VB 04KK
447	130	NI	B 210	<b>W-OU Schortens</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	610 5,7%		VB 02KK
448	130	NI	B 248	<b>OU Lüchow</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	792 7,4%		VB 02KK
449	131	NI	B 3	<b>OU Arnum</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.007 9,5%		VB 02KK
450	131	NI	B 3	<b>OU Westerfeld</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.007 9,5%		VB 04KK
451	131	BY	B 16	<b>Nittenau - Roding</b> Vordringlicher Bedarf, OU Altenkreith, OU Oberdorf	10.600	498 4,7%		VB 02KK
452	131	NW	B 55	<b>OU Eslohe</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	880 8,3%		VB 02KK
453	131	NI	B 69	<b>OU Vechta (Nordteil)</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.420 13,4%		VB 02KK
454	131	BB	B 97	<b>OU Spremberg/Schwarze Pumpe</b> Vordringlicher Bedarf. Entlastung südbrandenburgisches Mittelzentrum Spremberg vom Durchgangsverkehr und Standortaufwertung Industriegebiet Schwarze Pumpe.	10.600	1.134 10,7%		VB 02KK
455	131	MV	B 192	<b>OU Waren (B 192 West - B 108 Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	986 9,3%		VB 02KK
456	131	NW	B 221	<b>OU Unterbruch</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	541 5,1%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

457	131	HE	B 255	<b>OU Herborn/Herbornseelbach</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	774 7,3%		VB 02KK
458	132	MV	A 20	<b>AS Neubrandenburg/Nord - AS Neubrandenburg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Neddeemin, O-OU Neubrandenburg, Entlastung B 104, OU Küssow	10.500	788 6,5%		VB 04KB
459	132	SN	A 72	<b>AK Chemnitz/Süd - AS Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Hartmannsdorf	10.500	1.754 15,7%		VB 04KB
460	132	SN	A 72	<b>AS Hartmannsdorf - AS Niederfrohna</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Mühlau	10.500	1.754 15,7%		VB 04KB
461	132	ST	B 81	<b>OU Kroppenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	1.113 10,6%		VB 02KK
462	132	MV	B 96	<b>OU Neubrandenburg (B 104 Ost - B 96 Süd)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neubrandenburg zwar in der Innenstadt eine hohe Verkehrsbelastung herrscht und die Erreichbarkeit der A 20 aus Richtung Süden nicht ausreichend gut genug ist, allerdings in der Gesamtbetrachtung keine unmittelbarer Handlungsbedarf erkennbar ist.	10.500	788 7,5%		VB 04KK
463	132	BB	B 112	<b>OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind. Ein Informationsaustausch wird als sinnvoll vorgeschlagen, der den projektbezogenen Handlungsbedarf klären soll.	10.500	609 5,8%		VB 02KK
464	132	HE	B 253	<b>OU Frankenberg/Röddenau und OU Frankenberg (Eder)</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	672 6,4%		VB 02KK
465	132	BY	B 300	<b>OU Weichenried</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	1.670 15,9%		VB 02KK
466	133	BY	B 23	<b>OU Saulgrub</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	489 4,7%		VB 02KK
467	133	HE	B 27	<b>OU Hauneg/Sieglos</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.394 13,4%		VB 02KK
468	133	HE	B 27	<b>OU Hauneck/Unterhaun und OU Hauneck/Oberhaun</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.394 13,4%		VB 02KK
469	133	SN	B 95	<b>OU Thum</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	458 4,4%		VB 02KK
470	133	MV	B 191	<b>OU Parchim</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	957 9,2%		VB 02KK
471	133	RP	B 255	<b>OU Niederahr</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.040 10,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

472	133	SL	B 269	<b>Bgr. F/D - Lisdorf (A 620)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Felsberg, OU Neuhof	10.400	426 4,1%		VB 02KK
473	133	BY	B 279	<b>OU Reckendorf</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	655 6,3%		VB 02KK
474	134	MV	B 5	<b>S-OU Ludwigslust</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	1.009 9,8%		VB 02KK
475	134	MV	A 14	<b>Schwerin (A 24) - Lgr. MV/BB</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 5, OU Grabow, OU Ludwigslust	10.300	1.009 8,8%	ÖKO	VB 04KB
476	134	RP	B 41	<b>OU Rötweiler</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	721 7,0%		VB 02KK
477	134	RP	B 54	<b>OU Flacht-Niederneisen</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	505 4,9%		VB 02KK
478	134	TH	B 88	<b>Bücheloh - Gehren</b> Vordringlicher Bedarf, OU Illmenau, OU Langewiesen, OU Gehren	10.300	484 4,7%		VB 02KK
479	134	SN	B 180	<b>OU Stollberg</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	536 5,2%		VB 02KK
480	134	HE	B 254	<b>OU Lauterbach/Maar</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	1.009 9,8%		VB 02KK
481	134	HE	B 458	<b>OU Dipperz</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	608 5,9%		VB 02KK
482	135	BY	B 11	<b>OU Ruhmannsfelden</b> Vordringlicher Bedarf	10.100	768 7,6%		VB 02KK
483	135	BY	B 15n	<b>Neufahrn - Ergoldsbach</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Neufahrn, OU Iffelkofen, OU Ergoldsbach. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	10.100	1.212 12,0%		VB 04KB
484	135	SN	B 95	<b>OU Burkhardtsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	10.100	626 6,2%		VB 02KK
485	136	BY	B 16	<b>OU Ichenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	890 8,9%		VB 02KK
486	136	TH	B 19	<b>OU Schwallungen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	870 8,7%		VB 02KK
487	136	NW	B 62	<b>OU Bad Laasphe</b> Vordringlicher Bedarf. Nach Auskunft der Stadt Bad Laasphe stellt "die Ortsdurchfahrt der B 62 Bad Laasphe eine erhebliche verkehrliche Belastung und damit eine deutliche Einschränkung von Lebensqualität und Entwicklungspotential dar."	10.000	410 4,1%		VB 02KK
488	136	NW	B 65	<b>Preußisch Oldendorf - Lübbecke</b> Vordringlicher Bedarf, OU Preußisch Oldendorf, OU Holzhausen, OU Untermehnen, OU Lübbecke	10.000	510 5,1%		VB 02KK
489	136	SN	B 173	<b>OU Mülsen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	730 7,3%		VB 02KK
490	136	HE	B 252	<b>OU Vöhl/Dorfitter</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	1.480 14,8%		VB 02KK
491	136	BY	B 299	<b>OU Mühlhausen/Oberpfalz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	- -		VB 02KK
492	136	MV	B 321	<b>OU Crivitz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

493	136	MV	B 321	<b>OU Bandenitz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
494	136	MV	B 321	<b>OU Warsow</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
495	136	NW	B 475	<b>OU Lippetal/Oestinghausen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	710 7,1%		VB 02KK
496	137	TH	B 4	<b>OU Nordhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	693 7,0%		VB 02KK
497	137	NW	B 56	<b>OU Puffendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	782 7,9%		VB 02KB
498	137	NW	B 66	<b>OU Lemgo</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	545 5,5%		VB 02KK
499	137	SN	B 87n	<b>s Torgau - n Torgau</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Torgau	9.900	1.049 10,6%	ÖKO	VB 04KK
500	137	SN	B 98	<b>T-OU Großenhain</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	1.445 14,6%		VB 02KK
501	137	SN	B 178	<b>Obercunnersdorf - Niederoderwitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Strahwalde, OH Herrnhut	9.900	554 5,6%		VB 02KK
502	137	MV	B 192	<b>OU Waren (B 108 Nord - B 192 Ost)</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	970 9,8%		VB 02KK
503	137	NW	B 475	<b>OU Ennigerloh/Westkirchen</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	1.109 11,2%		VB 02KK
504	137	NW	B 525	<b>OU Nottuln/Darup</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	752 7,6%		VB 02KK
505	138	TH	A 73	<b>AS Schleusingen - AS Eisfeld/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Wiedersbach, OU Brattendorf, OU Brünn (Thüringen)	9.800	1.313 12,4%		VB 04KB
506	138	SN	B 173	<b>OU Mylau/Vogtl.</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	627 6,4%		VB 02KK
507	138	TH	B 176	<b>OU Sömmerda</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	461 4,7%		VB 02KK
508	138	NI	B 247	<b>OU Duderstadt</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	931 9,5%		VB 02KK
509	138	TH	B 247	<b>OU Bad Langensalza 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	784 8,0%		VB 02KK
510	138	TH	B 247	<b>OU Bad Langensalza 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	784 8,0%		VB 02KK
511	138	NW	B 258	<b>OU Höfen</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	441 4,5%		VB 02KK
512	138	HE	B 457	<b>OU Büdingen/Büches (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.800	343 3,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

513	138	BY	B 472	<b>OU Hohenpeißenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	617 6,3%		VB 02KK
514	138	NW	B 477	<b>O-OU Rommerskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	745 7,6%		VB 02KK
515	139	BY	A 7	<b>AS Nesselwang - Füssen (B 310) (o Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 309, OU Nesselwang, OU Wank, OU Kappel, OU Weißbach, Entlastung B 310, OU Kreuzegg, OU Oberkirch, OU Weißensee	9.700	815 7,4%		VB 04KB
516	139	BW	B 12	<b>OU Großholzleute</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	902 9,3%		VB 02KK
517	139	BB	B 112	<b>OU Neuzelle</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	563 5,8%		VB 02KK
518	139	NI	B 188	<b>OU Danndorf/Velpke</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	407 4,2%		VB 02KK
519	139	RP	B 257	<b>OU Wolsfeld</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	524 5,4%		VB 02KK
520	139	TH	B 281	<b>OU Rockendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	883 9,1%		VB 02KK
521	139	BW	B 312	<b>OU Uttenweiler</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	524 5,4%		VB 02KK
522	140	HE	B 8	<b>OU Bad Camberg und OU Bad Camberg-Erbach und OU Bad Camberg-Würges</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	326 3,4%		VB 02KK
523	140	BY	B 23	<b>OU Oberau</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	470 4,9%		VB 02KK
524	140	SN	B 87	<b>OU Eilenburg</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	1.267 13,2%		VB 02KK
525	140	TH	B 93	<b>Osttangente Altenburg 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	797 8,3%		VB 02KK
526	140	TH	B 93	<b>Osttangente Altenburg 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	797 8,3%		VB 02KK
527	140	BB	B 112	<b>OU Forst</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	499 5,2%		VB 02KK
528	140	SN	B 169	<b>OU Göltzschtal</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	614 6,4%		VB 02KK
529	140	HE	B 249	<b>OU Meinhard/Frieda</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	922 9,6%		VB 02KK
530	140	HE	B 249	<b>OU Meinhard/Schwebda</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	922 9,6%		VB 02KK
531	140	BY	B 286	<b>OU Arnshausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	384 4,0%		VB 02KK
532	140	HE	B 519	<b>OU Flörsheim, OU Wicker, OU Weilbach (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.600	298 3,1%		VB 02KK
533	141	BB	B 1	<b>OU Herzfelde</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.283 12,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

534	141	BY	B 20	<b>OU Malgersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.387 14,6%		VB 02KK
535	141	BY	B 25	<b>OU Dinkelsbühl</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.169 12,3%		VB 02KK
536	141	BW	B 34	<b>OU Grenzach</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	244 2,6%		VB 02KK
537	141	BW	B 34	<b>OU Wyhlen</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	244 2,6%		VB 02KK
538	141	RP	B 47	<b>OU Eisenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	627 6,6%		VB 02KK
539	141	NI	B 68	<b>OU Bersenbrück</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.064 11,2%		VB 02KK
540	141	BY	A 73	<b>Ebersdorf b. Coburg - Lichtenfels</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 289, OU Untersiemau, OU Obersiemau, OU Buch, OU Lichtenfels	9.500	684 6,2%		VB 04KB
541	141	ST	B 86	<b>NO-OU Riestedt</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	504 5,3%		VB 02KK
542	141	SN	B 178	<b>Löbau - Obercunnersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Löbau	9.500	523 5,5%		VB 02KK
543	142	RP	B 9	<b>Oppenheim - OU Guntersblum</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	592 6,3%		VB 02KK
544	142	NW	B 54	<b>OU Gronau</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	1.335 14,2%		VB 02KK
545	142	TH	B 62	<b>OU Dorndorf/Merkers</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	780 8,3%		VB 02KK
546	142	NI	B 73	<b>OU Otterndorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	583 6,2%		VB 02KK
547	142	MV	B 96	<b>OU Neustrelitz</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neustrelitz keine verkehrlichen Defizite der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	9.400	808 8,6%		VB 02KK
548	142	ST	B 180	<b>OU Hettstedt - Mansfeld - Klostermannsfeld</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	846 9,0%		VB 02KK
549	142	NW	B 238	<b>OU Lemgo</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	611 6,5%		VB 02KK
550	143	SH	B 5	<b>N-OU Geesthacht - A 25/B 5</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	753 8,1%		VB 02KK
551	143	HE	B 7	<b>OU Calden</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	502 5,4%		VB 02KK
552	143	BY	B 11	<b>Verlegung bei Schweinhütt</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	456 4,9%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

553	143	BW	B 28n	<b>OU Schopfloch</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	9.300	660 7,1%		VB 02KK
554	143	HE	B 49	<b>OU Reiskirchen/Lindenstruth</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	381 4,1%		VB 02KK
555	143	NI	B 68	<b>OU Badbergen</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	1.042 11,2%		VB 02KK
556	143	NW	B 238	<b>OU Kalletal/Hohenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	632 6,8%		VB 02KK
557	143	NW	B 480	<b>OU Olsberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	884 9,5%		VB 02KK
558	143	BY	B 533	<b>OU Schwarzach (Hengersberg)</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	818 8,8%		VB 02KK
559	144	TH	B 7	<b>Altenburg - Lgr. TH/SN</b> Vordringlicher Bedarf, OU Altenburg, OU Windischleuba	9.200	626 6,8%		VB 02KK
560	144	SH	A 20	<b>A 7 - Bad Segeberg (A 21)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, OU Rotenhahn, OU Wittenborn, OU Schafhaus, OU Bockhorn, OU Euhlenrue, OU Hasenmoor	9.200	1.086 10,8%		VB 04KB
561	144	BB	B 169	<b>OU Senftenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	524 5,7%		VB 02KK
562	144	BB	B 169	<b>OU Schwarzheide/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	524 5,7%		VB 02KK
563	144	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 04KK
564	144	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 04KK
565	144	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 02KK
566	144	SN	B 175	<b>Verlegung in Glauchau 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Glauchau	9.200	1.214 13,2%		VB 04KK
567	144	NI	B 210	<b>Verlegung s Emden</b> Vordringlicher Bedarf, OU Emden	9.200	708 7,7%		VB 02KK
568	144	NI	B 244	<b>OU Helmstedt</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	442 4,8%		VB 02KK
569	144	MV	B 321	<b>OU Pampow</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	506 5,5%		VB 02KK
570	144	HE	B 457	<b>OU Hungen</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	616 6,7%		VB 02KK
571	145	BY	B 14	<b>OU Sulzbach-Rosenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	619 6,8%		VB 02KK
572	145	SN	B 172	<b>OU Pirna</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	328 3,6%		VB 04KK
573	145	BW	B 312	<b>OU Ringschnait</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	801 8,8%		VB 02KK
574	145	BW	B 312	<b>OU Ochsenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	801 8,8%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

575	146	BY	B 19	<b>OU Werneck (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.000	864 9,6%		VB 02KK
576	146	TH	B 19	<b>OU Wutha/Farnroda</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	342 3,8%		VB 02KK
577	146	BY	B 22	<b>OU Aichig</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	513 5,7%		VB 02KK
578	146	NW	B 66	<b>OU Bartrup</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	594 6,6%		VB 02KK
579	146	BB	B 87	<b>OU Müllrose</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	531 5,9%		VB 02KK
580	146	BB	B 87	<b>OU Markendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	531 5,9%		VB 02KK
581	146	SN	B 169	<b>OU Lichtensee</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	1.431 15,9%		VB 02KK
582	146	NI	B 212	<b>OU Berne (ohne Huntebrücke - L 875)</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	594 6,6%		VB 02KK
583	146	TH	B 247	<b>OU Teistungen</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	630 7,0%		VB 02KK
584	146	RP	B 260	<b>OU Fachbach - OU Bad Ems</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	414 4,6%		VB 02KK
585	146	RP	B 260	<b>OU Dausenau</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	414 4,6%		VB 02KK
586	146	BY	B 303	<b>OU Untersteinach</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	- -		VB 02KK
587	146	HE	B 452	<b>OU Wehretal/Reichensachsen</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	504 5,6%		VB 02KK
588	146	NW	B 484	<b>OU Overath</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	261 2,9%		VB 02KK
589	147	BW	B 3	<b>OU Sandweier (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.900	196 2,2%		VB 02KK
590	147	SN	A 72	<b>AS Penig - AS B 7n</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Langenleuba-Oberhain, OU Altmöritz	8.900	1.246 13,0%		VB 04KB
591	147	BY	B 85	<b>OU Neukirchen vorm Wald</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	587 6,6%		VB 02KK
592	147	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

593	147	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK
594	147	BB	B 169	<b>OU Drebkau</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
595	147	BB	B 169	<b>OU Neupetershain/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
596	147	BB	B 169	<b>OU Lindchen</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
597	147	BB	B 169	<b>OU Allmosen</b> Vordringlicher Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	8.900	783 8,8%		VB 02KK
598	147	NW	B 221	<b>OU Wildenrath</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	356 4,0%		VB 02KK
599	147	NW	B 221	<b>OU Arsbeck</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	356 4,0%		VB 02KK
600	147	TH	B 247	<b>OU Leinefelde</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	712 8,0%		VB 02KK
601	147	TH	B 247	<b>OU Kalmerode</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	712 8,0%		VB 02KK
602	147	BY	B 388	<b>OU Taufkirchen (Vils)</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	739 8,3%		VB 02KK
603	148	BW	B 29a	<b>OU Ebnat (w Ebnat - A 7) (6)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 29a ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll von der bestehenden B 29 bei Aalen über Unterkochen und Ebnat zur A 7 führen. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.800	385 4,4%		VB 02KK
604	148	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	792 9,0%		VB 02KK
605	148	BW	B 311	<b>OU Neuhausen ob Eck</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	1.109 12,6%		VB 02KK
606	148	BW	B 311	<b>Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	1.109 12,6%		VB 02KK
607	149	RP	B 39	<b>OU Geinsheim</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	374 4,3%		VB 02KK
608	149	NW	B 59	<b>OU Sinsteden</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	592 6,8%		VB 02KK
609	149	ST	B 91	<b>OU Deuben</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	766 8,8%		VB 02KK
610	149	ST	B 91	<b>OU Naundorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	766 8,8%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

611	149	NW	B 236	<b>OU Grevenbrück</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	635 7,3%		VB 02KK
612	149	TH	B 281	<b>OU Mittelpölnitz</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	974 11,2%		VB 02KK
613	149	BW	B 314	<b>OU Grimmelshofen</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	1.653 19,0%		VB 02KK
614	150	BY	B 13	<b>OU Merkendorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	791 9,2%		VB 02KK
615	150	RP	B 41	<b>OU Niederbrombach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	645 7,5%		VB 02KK
616	150	RP	B 41	<b>OU Oberbrombach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	645 7,5%		VB 02KK
617	150	NW	B 58	<b>OU Ahlen</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	593 6,9%		VB 02KK
618	150	SN	B 173	<b>OU Bernsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	482 5,6%		VB 02KK
619	150	SN	B 173	<b>T-OU Reichenbach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	662 7,7%		VB 02KK
620	150	HE	B 275	<b>OU Idstein/Eschenhahn</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	284 3,3%		VB 02KK
621	150	BW	B 463	<b>Westtangente Pforzheim 1. BA Große Tunnellösung (Arlingertunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	525 6,1%		VB 02KK
622	150	BY	B 466	<b>OU Brand/Geislohe</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	671 7,8%		VB 02KK
623	151	NI	B 1	<b>Coppenbrügge - Marienau</b> Vordringlicher Bedarf, OU Coppenbrücke, OU Marienau	8.500	595 6,0%		VB 02KK
624	151	BB	B 5	<b>OU Bückwitz</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	884 10,4%		VB 02KK
625	151	BY	B 25	<b>OU Wallerstein/Ehringen</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	1.649 19,4%		VB 02KK
626	151	NI	A 26	<b>Anbindung B 3 - A 26</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 5, OU Ovelgönne	8.500	1.250 13,7%		VB 02KK
627	151	NW	B 66	<b>Lage - Lemgo (B 239a - B 238n)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lage, OU Hörstmar	8.500	306 3,6%		VB 02KK
628	151	TH	B 88	<b>Ohrdruf - Spange B 247/B 88</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ohrdruf	8.500	553 6,5%		VB 02KK
629	151	BB	B 96	<b>OU Löwenberg/Teschendorf (n B 167)</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	825 9,7%		VB 02KK
630	151	MV	B 109	<b>OU Anklam 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	740 8,7%		VB 02KK
631	151	MV	B 192	<b>OU Anklam 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 192 führt zwar nicht nach Anklam, sondern verläuft von Zurow bei Wismar bis Neubrandenburg, dennoch ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 192 vorgesehen.	8.500	740 8,7%		VB 02KK
632	151	NW	B 221	<b>OU Wassenberg</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	264 3,1%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

633	151	HE	B 426	<b>OU Pfungstadt</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	570 6,7%		VB 02KK
634	152	ST	B 6n	<b>OU Bernburg</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	521 6,2%		VB 02KK
635	152	BW	B 28	<b>OU Oberkirch und OU Lautenbach</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	588 7,0%		VB 02KK
636	152	RP	B 50	<b>B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu</b> Vordringlicher Bedarf, OU Zeltlingen. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltlingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.	8.400	470 5,6%		VB 04KK
637	152	NW	B 56	<b>Bgr. D/NL - Tüddern</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wehr	8.400	353 4,2%		VB 02KK
638	152	NW	B 56	<b>Tüddern - Gangelt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Süsterseel, OU Gangelt	8.400	353 4,2%		VB 02KK
639	152	NW	B 56	<b>OU Euskirchen/Kuchenheim</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	554 6,6%		VB 02KK
640	152	NW	B 56	<b>OU Ludendorf/Essig</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	554 6,6%		VB 02KK
641	152	SN	B 96n	<b>Lgr. SN/BB - Hoyerswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden. OU Lauta Dorf, OU Lauta, OU Nardt.	8.400	823 9,8%		VB 02KK
642	152	NI	B 216	<b>N-OU Dahlenburg</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	714 8,5%		VB 02KK
643	152	NW	B 237	<b>Bergisch Born - Hückeswagen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bergisch Born, OU Bornfeld, OU Langenbusch, OU Karlsruhe (bei Bergisch Born)	8.400	664 7,9%		VB 02KK
644	153	RP	B 48	<b>OU Enkenbach-Alsenborn</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	440 5,3%		VB 02KK
645	153	NI	B 73	<b>Otterndorf - Cadenberge</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nackenbüttel, OU Mahrdorf, OU Belum, OU Neuhaus (Oste), OU Dingwörden	8.300	714 8,6%		VB 02KK
646	153	TH	B 89	<b>OU Sonneberg</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	374 4,5%		VB 02KK
647	153	ST	B 184	<b>OU Roßlau/Tornau</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	764 9,2%		VB 02KK
648	153	MV	B 198	<b>OU Mirow - Lgr. MV/BB</b> Vordringlicher Bedarf, OU Zirtow, OU Wesenberg, OU Groß Trebbow	8.300	689 8,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

649	153	BW	B 297	<b>OU Lorch</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	623 7,5%		VB 02KK
650	154	TH	B 19	<b>OU Barchfeld 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	500 6,1%		VB 02KK
651	154	TH	B 19	<b>OU Stockhausen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	713 8,7%		VB 02KK
652	154	NI	B 73	<b>OU Cadenberge</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	574 7,0%		VB 02KK
653	154	TH	B 93	<b>OU Gößnitz und OU Löhmingen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	763 9,3%		VB 02KK
654	154	SN	B 175	<b>OU Döbeln/Masten</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	795 9,7%		VB 02KK
655	154	NI	B 213	<b>OU Lastrup</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	2.558 31,2%		VB 02KK
656	154	TH	B 247	<b>OU Worbis</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	705 8,6%		VB 02KK
657	154	BY	B 299	<b>OU Unterneukirchen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	705 8,6%		VB 02KK
658	154	BW	B 311	<b>OU Unlingen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	1.132 13,8%		VB 02KK
659	154	NW	B 483	<b>OU Schwelm 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	517 6,3%		VB 02KK
660	154	NW	B 483	<b>OU Schwelm 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	517 6,3%		VB 02KK
661	155	BB	B 5	<b>OU Berge</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	1.037 12,8%		VB 02KK
662	155	BY	B 16	<b>OU Unterhausen und Oberhausen</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	1.669 20,6%		VB 02KK
663	155	RP	B 37	<b>OU Hochspeyer (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.100	267 3,3%		VB 02KK
664	155	NI	B 64	<b>OU Negenborn</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	689 8,5%		VB 02KK
665	156	NW	B 62	<b>Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel</b> Vordringlicher Bedarf, OU Siegen-Südwest, OU Birken	8.000	592 7,4%		VB 02KK
666	156	NW	B 62	<b>OU Erndtebrück und OU Schameder</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	616 7,7%		VB 02KK
667	156	BB	B 101	<b>OU Bad Liebenwerda</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	800 10,0%		VB 02KK
668	156	BB	B 101	<b>OU Elsterwerda</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	800 10,0%		VB 02KK
669	156	MV	B 104	<b>OU Pasewalk</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	496 6,2%		VB 02KK
670	156	BW	B 463	<b>Verlegung bei Hirsau</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	392 4,9%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

671	157	HE	B 62	<b>OU Lahntal/Sterzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	719 9,1%		VB 02KK
672	157	HE	B 62	<b>OU Lahntal/Goßfelden</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	719 9,1%		VB 02KK
673	157	SH	B 203	<b>OU Klein-Wittensee und OU Groß-Wittensee</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	427 5,4%		VB 02KK
674	157	HE	B 252	<b>OU Burgwald/Ernsthausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	1.201 15,2%		VB 02KK
675	157	BW	B 465	<b>OU Warthausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	395 5,0%		VB 02KK
676	158	TH	B 4	<b>N-OU Sondershausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.201 15,4%		VB 02KK
677	158	BY	B 16	<b>OU Schwenningen</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.131 14,5%		VB 02KK
678	158	BY	B 16	<b>OU Tapfheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.131 14,5%		VB 02KK
679	158	NW	B 57	<b>OU Gereonsweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	523 6,7%		VB 02KK
680	158	BY	A 94	<b>Malching - Tutting</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Malching, OU Schambach	7.800	913 10,7%		VB 02KK
681	158	BY	A 94	<b>Tutting - Pocking (A 3)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Thalling	7.800	913 10,7%		VB 04KB
682	158	SN	B 96	<b>OU Hoyerswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	7.800	733 9,4%		VB 02KK
683	158	BB	B 102n	<b>N-OU Brandenburg</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	445 5,7%		VB 02KK
684	158	RP	B 271	<b>OU Herxheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	211 2,7%		VB 02KK
685	158	NW	B 517	<b>Krombach (A 4) - OU Kirchhundem/Welschen-Ennest</b> Vordringlicher Bedarf, OU Krombach, OU Littfeld	7.800	406 5,2%		VB 02KK
686	159	BY	B 20	<b>Cham - Rissmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Reisach, OU Oberbühl, OU Trebersdorf, OU Höfen	7.700	1.247 16,2%		VB 02KK
687	159	BY	B 20	<b>OU Wilting/Traitsching</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.247 16,2%		VB 02KK
688	159	NI	B 69	<b>OU Vechta (Südteil)</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.140 14,8%		VB 02KK
689	159	TH	B 88	<b>OU Großeutersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	431 5,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

690	159	SN	B 173	<b>OU Freiberg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	462 6,0%		VB 02KK
691	159	BB	B 189n	<b>OU Kemnitz</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK
692	159	BB	B 189n	<b>OU Heiligengrabe</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK
693	159	BB	B 189n	<b>OU Pritzwalk (B 103 - B 189n)</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK
694	159	NI	B 446	<b>OU Esplingerode</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	508 6,6%		VB 02KK
695	160	HE	B 27	<b>OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.573 20,7%		VB 02KK
696	160	NI	B 51	<b>W-OU Diepholz 1.BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.018 13,4%		VB 02KK
697	160	NW	B 57	<b>N-OU Baesweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	448 5,9%		VB 02KK
698	160	NI	B 61	<b>OU Barenburg</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.018 13,4%		VB 02KK
699	160	NI	B 64	<b>OU Bevern</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	319 4,2%		VB 02KK
700	160	MV	B 109	<b>OU Levenhagen</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Levenhagen keine verkehrlichen Defizite auf der B 109 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	7.600	570 7,5%		VB 02KK
701	160	BY	B 173	<b>OU Wallenfels</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.155 15,2%		VB 02KK
702	160	SN	B 173	<b>OU Neumark</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	600 7,9%		VB 02KK
703	160	NW	B 399	<b>OU Gey</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	236 3,1%		VB 02KK
704	161	SL	B 41	<b>OU Wolfersweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	473 6,3%		VB 02KK
705	161	NW	B 67	<b>Reken - Dülmen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Reken, OU Groß Reken, OU Merfeld	7.500	960 12,8%		VB 02KK
706	161	TH	A 71	<b>AS Heldrungen - AS Sömmerda</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 86, OU Heldrungen, Entlastung B 35, OU Gorsleben, OU Etzleben, OU Schillingstedt, OU Kölleda	7.500	698 8,3%		VB 04KB
707	161	NI	B 74	<b>N-OU Bremervörde (Teilstück der A 22)</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	615 8,2%		VB 02KK
708	161	SN	B 98	<b>OU Schönfeld</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	1.448 19,3%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

709	161	TH	B 249	<b>OU Mühlhausen (B 247 - L 1016)</b> Vordringlicher Bedarf. 2. OU Mühlhausen	7.500	795 10,6%		VB 02KK
710	161	BY	B 299	<b>OU Pressath 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	263 3,5%		VB 02KK
711	161	NW	B 475	<b>OU Beckum/Neubeckum</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	1.470 19,6%		VB 02KK
712	162	HE	B 3	<b>OU Fuldataal/Ihringshausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	1.399 18,9%		VB 02KK
713	162	TH	B 4	<b>OU Straußfurt</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	710 9,6%		VB 02KK
714	162	TH	B 4	<b>OU Greußen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	710 9,6%		VB 02KK
715	162	RP	B 47	<b>Verlegung bei Worms</b> Vordringlicher Bedarf, T-OU Monsheim, OU Pfeddersheim, OU Worms-Pfiffligheim	7.400	118 1,6%		VB 04KK
716	162	NW	B 66	<b>OU Lage/Kachtenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	429 5,8%		VB 02KK
717	162	BB	B 169	<b>OU Plessa</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	866 11,7%		VB 02KK
718	162	BB	B 169	<b>OU Elsterwerda</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	866 11,7%		VB 02KK
719	162	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	659 8,9%		VB 02KK
720	163	NW	B 56	<b>OU Soller</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	139 1,9%		VB 02KK
721	163	SH	B 203	<b>Kappeln - Ellenberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kappeln, OU Ellenberg	7.300	234 3,2%		VB 04KK
722	163	TH	B 247	<b>OU Wintzingerode</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	767 10,5%		VB 02KK
723	163	TH	B 247	<b>OU Ferna</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	767 10,5%		VB 02KK
724	163	NW	B 264	<b>OU Golzheim (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.300	628 8,6%		VB 02KK
725	163	NW	B 475	<b>OU Saerbeck</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	453 6,2%		VB 02KK
726	164	SH	B 5	<b>OU Hattstedt</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	497 6,9%		VB 02KK
727	164	HE	B 44	<b>OU Groß-Rohrheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	302 4,2%		VB 02KK
728	164	ST	B 87	<b>OU Bad Kösen</b> Vordringlicher Bedarf. Im Zuge der OU Bad Kösen ist eine rund 1.200m lange Talbrücke geplant.	7.200	655 9,1%		VB 02KK
729	164	MV	B 105	<b>OU Ribnitz</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	979 13,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

730	164	SN	B 174	<b>OU Hirtstein/Reitzenhain</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	187 2,6%		VB 02KK
731	164	ST	B 183	<b>OU Sandersdorf 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	684 9,5%		VB 02KK
732	164	NW	B 264	<b>S-OU Weisweiler (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.200	511 7,1%		VB 02KK
733	164	BY	B 289	<b>OU Mainroth</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	886 12,3%		VB 02KK
734	164	BY	B 289	<b>OU Rothwind - Fassoldshof</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rothwind, OU Fassoldshof	7.200	886 12,3%		VB 02KK
735	165	NI	B 1	<b>OU Mehle</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	653 8,2%		VB 02KK
736	165	NI	B 1	<b>OU Aerzen</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	824 10,6%		VB 02KK
737	165	BW	B 3	<b>OU Karlsruhe/Wolfartsweier (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.100	256 3,6%		VB 02KK
738	165	ST	B 80	<b>S-OU Riestedt</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 80 wurde inzwischen zur L 151 abgestuft. Die S-OU Riestedt ist nun Bestandteil der B 86.	7.100	419 5,9%		VB 02KK
739	165	NW	B 83	<b>OU Beverungen und OU Lauenförde</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	596 8,4%		VB 02KK
740	165	BB	B 96	<b>OU Gransee/Altlüdersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	760 10,7%		VB 02KK
741	165	NI	B 248	<b>Querspange Braunschweig/Rüningen - A 39</b> Vordringlicher Bedarf, OU Braunschweig-Rüningen	7.100	696 9,8%		VB 02KK
742	165	RP	B 255	<b>OU Oberahr</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	632 8,9%		VB 02KK
743	165	RP	B 255	<b>OU Ettinghausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	632 8,9%		VB 02KK
744	166	BB	A 14	<b>Lgr. ST/BB - Lgr. BB/MV</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 189, OU Wittenberge (2), OU Perleberg (2), Entlastung B 5, OU Perleberg (3), OU Karstädt (2)	7.000	1.071 14,3%	ÖKO	VB 04KB
745	166	RP	B 48	<b>OU Klingenmünster</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	336 4,8%		VB 02KK
746	166	NW	B 59	<b>OU Rommerskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	651 9,3%		VB 02KK
747	166	NI	B 68	<b>OU Essen (Oldenburg)</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	756 10,8%		VB 02KK
748	166	BB	B 189	<b>Perleberg - Weisen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Perleberg, OU Weisen	7.000	1.071 15,3%		VB 02KK
749	166	BB	B 189	<b>OU Weisen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	1.071 15,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

750	166	HE	B 255	<b>OU Weimar (Lahn)</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	469 6,7%		VB 02KK
751	166	BY	B 303	<b>OU Stadtsteinach</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	- -		VB 02KK
752	166	BW	B 312	<b>OU Edenbachen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	854 12,2%		VB 02KK
753	167	BB	B 1	<b>OU Kietz/Küstrin</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	262 2,8%		VB 02KK
754	167	BB	B 1	<b>OU Seelow (West- u. Nord-OU)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	400 4,8%		VB 02KK
755	167	BB	B 87	<b>OU Luckau</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	918 13,3%		VB 02KK
756	167	BB	B 87	<b>OU Duben</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	918 13,3%		VB 02KK
757	167	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (A 11 - B 2)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	297 4,3%		VB 02KK
758	167	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (B 2 - B 167)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	297 4,3%		VB 02KK
759	167	SH	B 206	<b>OU Bad Bramstedt</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	669 9,7%		VB 02KK
760	167	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	435 6,3%		VB 02KK
761	167	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck, Elbebrücke</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	435 6,3%		VB 02KK
762	167	RP	B 257	<b>OU Hönningen (Ahr)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	338 4,9%		VB 02KK
763	167	SL	B 423	<b>Verlegung in Blieskastel</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	380 5,5%		VB 02KK
764	168	BY	B 16	<b>OU Marktoberdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	449 6,6%		VB 02KK
765	168	RP	B 48	<b>OU Imsweiler</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	449 6,6%		VB 02KK
766	168	TH	B 175	<b>OU Burkersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	564 8,3%		VB 02KK
767	168	ST	B 188	<b>OU Uchtspringe - Staats - Vinzelberg</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	435 6,4%		VB 02KK
768	168	BY	B 286	<b>OU Oerlenbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	204 3,0%		VB 02KK
769	168	BY	B 301	<b>OU Au in der Hallertau</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	306 4,5%		VB 02KK
770	169	TH	B 19	<b>Wilhelmsthal - OU Wutha/Farnroda</b> Vordringlicher Bedarf, Wilhelmsthal, OU Eisenach	6.700	616 9,2%		VB 02KK
771	169	TH	B 19	<b>OU Waldfish</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	456 6,8%		VB 02KK
772	169	TH	B 19	<b>OU Gumpelstadt</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	456 6,8%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

773	169	SL	B 51	<b>OU Saarlouis/Fraulautern - OU Roden (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	6.700	610 9,1%		VB 02KK
774	169	NW	B 62	<b>Hilchenbach/Grund - Altenteich mit OU Lützel</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	489 7,3%		VB 02KK
775	169	NW	B 70	<b>OU Wettringen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	603 9,0%		VB 02KK
776	169	BB	B 169	<b>OU Gröditz (Lgr. SN/BB - B 101)</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	677 10,1%		VB 02KK
777	169	SN	B 169	<b>OU Gröditz</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	677 10,1%		VB 02KK
778	169	ST	B 180	<b>S-OU Aschersleben - Quenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	683 10,2%		VB 02KK
779	169	BW	B 290	<b>OU Blaufelden</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	630 9,4%		VB 02KK
780	170	NI	B 51	<b>OU Barnstorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	766 11,6%		VB 02KK
781	170	TH	B 89	<b>OU Hildburghausen</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	409 6,2%		VB 02KK
782	170	MV	B 105	<b>S-OU Neubukow</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	482 7,3%		VB 02KK
783	170	BB	B 166	<b>OU Schwedt (mit Grenzübergang)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Schwedt keine verkehrlichen Defizite auf der B 166 feststellbar sind. Als grenzüberschreitendes Projekt werde dieses zurzeit nur von deutscher Seite vorangetrieben. Die polnische Seite ist von der Notwendigkeit überhaupt nicht überzeugt. Da es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handle sei ein langfristiger Planungsbedarf vorhanden.	6.600	403 6,1%		VB 02KK
784	170	NI	B 188	<b>OU Meinersen</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	647 9,8%		VB 02KK
785	171	TH	B 7	<b>OU Tüttleben</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	345 5,3%		VB 02KK
786	171	BY	B 19	<b>OU Giebelstadt - Euerhausen</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	507 7,8%		VB 02KK
787	171	SN	B 156	<b>OU Malschwitz/Niedergurig</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	332 5,1%		VB 02KK
788	171	RP	B 255	<b>OU Rothenbach und OU Langenhahn</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	722 11,1%		VB 02KK
789	172	SN	B 6	<b>OU Dresden-Cossebaude</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	525 8,2%		VB 02KK
790	172	ST	A 14	<b>Lgr. BB/ST - B 190neu</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 189, OU Geestgottberg (2)	6.400	742 10,6%	ÖKO	VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

791	172	BY	B 22	<b>OU Waldeck</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	518 8,1%		VB 02KK
792	172	NI	B 214	<b>OU Diepholz 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	1.357 21,2%		VB 02KK
793	172	TH	B 243	<b>OU Günzerode</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	851 13,3%		VB 02KK
794	172	BW	B 465	<b>OU Ehingen/Berg</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	499 7,8%		VB 02KK
795	173	NW	B 1	<b>OU Blomberg/Herrentrup</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	435 5,9%		VB 02KK
796	173	NW	B 56	<b>N-OU Much</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	233 3,7%		VB 02KK
797	173	NW	B 67	<b>Uedem (L 77 - L 174)</b> Vordringlicher Bedarf, Verlegung der B 67 von Kehrum bis zur A 57 bei Kervenheim, OU Kalkar, OU Goch.	6.300	347 5,5%		VB 02KB
798	173	ST	B 81	<b>OU Blankenburg</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	447 7,1%		VB 02KK
799	173	MV	B 109	<b>OU Anklam 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	1.071 17,0%		VB 02KK
800	173	ST	B 245	<b>OU Bebertal</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	454 7,2%		VB 02KK
801	173	BY	B 299	<b>OU Waldsassen/Hundsbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	170 2,7%		VB 02KK
802	173	BY	B 470	<b>OU Uehfeld/Demantsfürth</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	662 10,5%		VB 02KK
803	174	TH	B 4	<b>OU Ilfeld</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	601 9,7%		VB 02KK
804	174	TH	B 4	<b>OU Niedersachswerfen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	601 9,7%		VB 02KK
805	174	NW	B 56	<b>OU Swisttal/Miel (mit AS A 61)</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	260 4,2%		VB 02KK
806	174	BY	B 85	<b>OU Neubäu</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	942 15,2%		VB 02KK
807	174	SN	B 173	<b>OU Lichtenstein</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	366 5,9%		VB 02KK
808	174	NI	B 445	<b>OU Sebexen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	521 8,4%		VB 02KK
809	174	BW	B 492	<b>OU Hermaringen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	555 9,0%		VB 02KK
810	174	BW	B 492	<b>OU Brenz</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	555 9,0%		VB 02KK
811	175	BY	B 2	<b>OU Zedtwitz</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	317 5,2%		VB 02KK
812	175	TH	B 19	<b>OU Witzelroda</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	482 7,9%		VB 02KK
813	175	MV	A 20	<b>AS Sanitz - AS Tessin</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 110, OU Tessin	6.100	500 7,2%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

814	175	RP	B 51	<b>OU Konz-Könen</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	525 8,6%		VB 02KK
815	175	TH	B 88	<b>Gehren - Pennewitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Gehren, OU Jesuborn, OU Pennewitz	6.100	421 6,9%		VB 02KK
816	175	BB	B 102	<b>OU Dahnsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	683 11,2%		VB 02KK
817	175	NI	B 214	<b>OU Thuine/Freren</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	628 10,3%		VB 02KK
818	175	NW	B 256	<b>OU Marienheide</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	500 8,2%		VB 02KK
819	175	RP	B 270	<b>OU Olsbrücken</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	427 7,0%		VB 02KK
820	175	BY	B 299	<b>OU Grafenwöhr</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	525 8,6%		VB 02KK
821	175	NW	B 475	<b>OU Lippetal/Hultrop</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	598 9,8%		VB 02KK
822	176	RP	B 62	<b>OU Mudersbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	402 6,7%		VB 02KK
823	176	TH	B 84	<b>OU Behringen</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	666 11,1%		VB 02KK
824	176	BB	B 96	<b>OU Fürstenberg (Havel)</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	804 13,4%		VB 02KK
825	176	SN	B 98	<b>OU Bischofswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bischofswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 98 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	6.000	360 6,0%		VB 02KK
826	176	ST	B 180	<b>OU Schneidlingen</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	480 8,0%		VB 02KK
827	176	SH	B 209	<b>N-OU Schwarzenbek</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	600 10,0%		VB 02KK
828	176	HE	B 252	<b>OU Burgwald/Bottendorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	1.416 23,6%		VB 02KK
829	176	NW	B 265	<b>OU Erftstadt/Lechenich</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	486 8,1%		VB 02KK
830	177	SN	B 2	<b>OU Bad Dübén/Wellaune</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	513 8,7%		VB 02KK
831	177	HE	B 42	<b>OU Rüdesheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	425 7,2%		VB 02KK
832	177	SN	B 101	<b>OU Meißen (linkselbisch)</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	578 9,8%		VB 02KK
833	177	BB	B 167	<b>OU Altruppín</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	325 5,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

834	177	BB	B 167	<b>OU Wulkow</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	325 5,5%		VB 02KK
835	177	ST	B 180	<b>NW-OU Aschersleben 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	431 7,3%		VB 02KK
836	177	ST	B 180	<b>OU Querfurt</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	413 7,0%		VB 02KK
837	177	ST	B 184	<b>OU Leitzkau</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	979 16,6%		VB 02KK
838	177	TH	B 243	<b>Nordhausen - K 4</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hesserode, OU Kleinwechungen	5.900	779 13,2%		VB 04KK
839	177	NW	B 265	<b>OU Weiler in der Ebene</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	407 6,9%		VB 02KB
840	177	BY	B 279	<b>OU Oberweissenbrunn</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	785 13,3%		VB 02KK
841	177	BY	B 286	<b>S-OU Maibach</b> Vordringlicher Bedarf. Begründung: Zur vorsorglichen Entlastung der OD Maibach, da diese zwischen der A 71 und Schweinfurt liegt, obwohl Schweinfurt über die B 303 viel besser an die A 71 angeschlossen ist.	5.900	248 4,2%		VB 02KK
842	177	NW	B 477	<b>W-OU Kerpen/Blatzheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	714 12,1%		VB 02KK
843	178	TH	B 88	<b>OU Zeutsch</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	307 5,3%		VB 02KK
844	178	TH	B 88	<b>OU Uhlstädt</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	307 5,3%		VB 02KK
845	178	BB	B 101	<b>OU Trebbin, OU Kliestow und OU Wiesenhagen</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	487 8,4%		VB 04KB
846	178	BB	B 101	<b>OU Luckenwalde</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	487 8,4%		VB 02KK
847	178	MV	B 110	<b>OU Dargun</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	667 11,5%		VB 02KK
848	178	BB	B 166	<b>OU Passow</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	597 10,3%		VB 02KK
849	178	BB	B 246	<b>B 112 - BGr D/PL mit Grenzübergang Eisenhüttenstadt/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, OU Eisenhüttenstadt. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Eisenhüttenstadt selbst keine verkehrlichen Defizite auf der B 246 feststellbar sind, allerdings der fehlende Grenzübergang ein Problem ist. Auch gäbe es Probleme mit der Finanzierung von polnischer Seite. Die finanzielle Absicherung auf polnischer Seite sei daher noch zu klären.	5.800	255 4,4%		VB 02KK
850	178	ST	B 246a	<b>OU Gommern</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	389 6,7%		VB 02KK
851	178	ST	B 246a	<b>OU Plötzky</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	389 6,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

852	178	TH	B 249	<b>OU Grabe - Körner</b> Vordringlicher Bedarf, OU Grabe, OU Körner	5.800	273 4,7%		VB 02KK
853	178	BY	B 299	<b>OU Tanzfleck</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	679 11,7%		VB 02KK
854	179	SL	B 41	<b>A 62 - Wolfersweiler</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nohfelden	5.700	445 7,8%		VB 02KK
855	179	BB	B 97	<b>OU Cottbus (B 97 N - A 15)</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	530 9,3%		VB 02KK
856	179	BB	B 97	<b>OU Cottbus (A 15 - B 97 S)</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	530 9,3%		VB 02KK
857	179	ST	B 184	<b>OU Gommern/Dannigkow</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	673 11,8%		VB 02KK
858	180	BB	B 87	<b>OU Naundorf bei Brück</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	683 12,2%		VB 02KK
859	180	BB	B 87	<b>OU Lübben (Spreewald)</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	683 12,2%		VB 02KK
860	180	SN	B 101	<b>OU Markersbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	297 5,3%		VB 02KK
861	180	BB	B 167	<b>OU Platkow/Gusow</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Platkow/Gusow keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	5.600	330 5,9%		VB 02KK
862	180	BB	B 188	<b>OU Rathenow</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	487 8,7%		VB 02KK
863	180	MV	B 198	<b>S-OU Mirow</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	627 11,2%		VB 02KK
864	180	RP	B 271	<b>OU Herxheim - Bad Dürkheim</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kallstadt, OU Ungstein	5.600	202 3,6%		VB 02KK
865	180	BY	B 299	<b>OU Neumarkt-St. Veit</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	521 9,3%		VB 02KK
866	180	BY	B 472	<b>OU Bertoldshofen</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	465 8,3%		VB 02KK
867	181	ST	B 107	<b>OU Oranienbaum</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	330 6,0%		VB 02KK
868	181	BB	B 115	<b>OU Döbern</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	303 5,5%		VB 02KK
869	181	BB	B 167	<b>OU Bückwitz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
870	181	BB	B 167	<b>OU Metzelthin</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
871	181	BB	B 167	<b>OU Ganzer</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

872	181	BB	B 167	<b>OU Kerzlin/Wildberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
873	181	BB	B 167	<b>OU Dabergotz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
874	181	ST	B 188	<b>OU Klosterneuendorf - Jävenitz - Hottendorf</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	407 7,4%		VB 02KK
875	181	MV	B 194	<b>OU Loitz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	677 12,3%		VB 02KK
876	181	BY	B 299	<b>OU Neustadt (Donau)/Mühlhausen</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	1.210 22,0%		VB 02KK
877	182	TH	B 84	<b>OU Reichenbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	659 12,2%		VB 02KK
878	182	BB	B 101	<b>OU Brandis</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	778 14,4%		VB 02KK
879	182	BB	B 101	<b>OU Herzberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	778 14,4%		VB 02KK
880	182	NW	B 229	<b>Arnsberg/Müschede - Arnsberg/Hüsten</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hüsten	5.400	491 9,1%		VB 02KK
881	183	BB	B 102	<b>OU Belzig</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	668 12,6%		VB 02KK
882	183	BB	B 167	<b>OU Bad Freienwalde (Ostteil)</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Bad Freienwalde	5.300	249 4,7%		VB 02KK
883	183	BB	B 167	<b>OU Hohenfinow/Falkenberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	249 4,7%		VB 02KK
884	183	RP	B 270	<b>OU Wolfstein</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	265 5,0%		VB 02KK
885	183	BW	B 292	<b>OU Adelsheim</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Adelsheim ist als gemeinsames Projekt mit der OU Osterburken geplant.	5.300	239 4,5%		VB 02KK
886	183	BW	B 292	<b>OU Osterburken</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Osterburken ist als gemeinsames Projekt mit der OU Adelsheim geplant.	5.300	239 4,5%		VB 02KK
887	184	HE	B 44	<b>OU Gernsheim/Klein-Rohrheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	504 9,7%		VB 02KK
888	184	NW	B 238	<b>OU Kalletal/Langenholzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	359 6,9%		VB 02KK
889	184	BW	B 465	<b>OU Bremelau</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	614 11,8%		VB 02KK
890	185	NI	B 71	<b>OU Beverstedt</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	995 19,5%		VB 02KK
891	185	BB	B 87	<b>OU Kolochau</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	709 13,9%		VB 02KK
892	185	BB	B 87	<b>OU Schlieben</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	709 13,9%		VB 02KK
893	185	BB	B 87	<b>OU Herzberg (Elster)</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	689 13,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

894	185	SN	B 173	<b>OU Oberlungwitz/Mittelbach (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	5.100	413 8,1%		VB 02KK
895	185	NI	B 241	<b>Volpriehausen - Ellierode</b> Vordringlicher Bedarf, OU Volpriehausen, OU Goseplack, OU Ellierode	5.100	439 8,6%		VB 02KK
896	185	TH	B 243	<b>OU Holbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	872 17,1%		VB 02KK
897	186	NW	A 31	<b>Hubertushof - AS Gronau/Ochtrup</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 403, OU Bad Bentheim	5.000	- -		VB 04KB
898	186	BB	B 102	<b>OU Neustadt/Dosse</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	350 7,0%		VB 02KK
899	186	SN	B 115	<b>OU Krauschwitz 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	340 6,8%		VB 02KK
900	186	NW	B 266	<b>OU Kesternich</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	265 5,3%		VB 02KK
901	186	TH	B 281	<b>OU Neuhaus am Rennsteig</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	395 7,9%		VB 02KK
902	186	MV	B 321	<b>OU Hagenow</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	395 7,9%		VB 02KK
903	186	BY	B 388	<b>OU Dirnaich</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	725 14,5%		VB 02KK
904	187	ST	B 2	<b>O-OU Wittenberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	495 10,1%		VB 02KK
905	187	HE	B 83	<b>OU Bad Karlshafen</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	402 8,2%		VB 02KK
906	187	NW	B 83	<b>OU Bad Karlshafen - Lgr. HE/NW</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	402 8,2%		VB 02KK
907	187	SN	B 169	<b>OU Stützengrün/Hundshübel</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	368 7,5%		VB 02KK
908	187	NW	B 237	<b>OU Kierspe</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	309 6,3%		VB 02KK
909	187	BY	B 533	<b>OU Auerbach</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	578 11,8%		VB 02KK
910	188	BY	B 26n	<b>Karlstadt - AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stetten (Karstadt), OU Thüngen, OU Binsfeld, OU Halsheim, OU Müdesheim, OU Marbach, OU Heugrumbach, OU Arnstein, OU Gänsheim	4.800	470 9,8%		VB 04KB
911	188	BB	B 112	<b>OU Guben 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	442 9,2%		VB 02KK
912	188	BB	B 112	<b>OU Guben 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	442 9,2%		VB 02KK
913	188	TH	B 175	<b>OU Frießnitz</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	542 11,3%		VB 02KK
914	188	TH	B 175	<b>OU Großbebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	542 11,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

915	188	ST	B 176	<b>OU Weißenfels/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	509 10,6%		VB 02KK
916	188	SH	B 208	<b>OU Ratzeburg</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	307 6,4%		VB 02KK
917	188	NI	B 240	<b>OU Marienhagen</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	370 7,7%		VB 02KK
918	188	BY	B 472	<b>OU Peißenberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	403 8,4%		VB 02KK
919	189	NW	A 1	<b>Lommersdorf (Lgr. NW/RP) - AS Adenau (m Ahrthalbrücke)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
920	189	RP	A 1	<b>Lommersdorf (Lgr. RP/NW) - AS Adenau</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
921	189	RP	A 1	<b>AS Adenau - Kelberg</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258, B 257	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
922	189	MV	A 20	<b>AS Gützkow - AS Jarmen/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Breechen, OU Jarmen	4.700	381 7,1%		VB 04KB
923	189	NW	B 54	<b>Olpe/Krombach (A 4) - Kreuztal</b> Vordringlicher Bedarf. Verlängerung der A 4 von deren Ausbauende am AS Krombach bis Kreuztal. OU Krombach, OU Stendenbach, OU Eichen, OU Hammerhaus, OU Kreuztal.	4.700	691 14,7%		VB 04KB
924	189	SN	B 115	<b>OU Krauschwitz 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	404 8,6%		VB 02KK
925	189	MV	B 198	<b>W-OU Mirow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	602 12,8%		VB 02KK
926	189	BB	B 246	<b>OU Schneeberg/Beeskow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	418 8,9%		VB 02KK
927	189	BB	B 246	<b>OU Bornow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	418 8,9%		VB 02KK
928	189	BW	B 294	<b>OU Loßburg</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	531 11,3%		VB 02KK
929	190	BB	B 103	<b>OU Pritzwalk 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	534 11,6%		VB 02KK
930	190	BB	B 103	<b>OU Pritzwalk 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	534 11,6%		VB 02KK
931	190	BB	B 167	<b>OU Liebenwalde</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	616 13,4%		VB 02KK
932	191	NW	A 1	<b>AS Lommersdorf - Lgr. NW/RP</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258, OU Ahrdorf	4.500	693 14,4%	ÖKO	VB 04KB
933	191	HE	A 44	<b>AS Sontra/Nord - AS Ulfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 400, OU Ulfen	4.500	1.544 33,3%		VB 04KB
934	191	TH	B 89	<b>Eisfeld - Sachsenbrunn</b> Vordringlicher Bedarf, 3. OU Eisfeld	4.500	365 8,1%		VB 02KK
935	191	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.500	135 3,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

936	192	BY	B 11	<b>OU Bayerisch Eisenstein</b> Vordringlicher Bedarf	4.400	167 3,8%		VB 02KK
937	192	TH	B 243	<b>OU Mackenrode</b> Vordringlicher Bedarf	4.400	730 16,6%		VB 02KK
938	193	NW	A 1	<b>AS Blankenheim - AS Lommersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung, B 258 OU Blankenheim, OU Ahrhütte	4.300	499 10,6%		VB 04KB
939	193	BB	B 167	<b>OU Vevais</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
940	193	BB	B 167	<b>OU Kunersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
941	193	BB	B 167	<b>OU Gottesgabe</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
942	193	TH	B 176	<b>OU Kölleda 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	348 8,1%		VB 02KK
943	193	BB	B 189	<b>OU Groß-Pankow</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	495 11,5%		VB 02KK
944	193	BB	B 189	<b>OU Retzin</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	495 11,5%		VB 02KK
945	193	MV	B 191	<b>N-OU Plau am See</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	430 10,0%		VB 02KK
946	194	BB	B 5	<b>OU Perleberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.200	525 12,5%		VB 02KK
947	194	BB	B 167	<b>OU Neuhardenberg</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neuhardenberg keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	4.200	286 6,8%		VB 02KK
948	194	ST	B 188	<b>OU Miesterhorst</b> Vordringlicher Bedarf	4.200	315 7,5%		VB 02KK
949	195	BB	B 189	<b>OU Kuhbier</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	455 11,1%		VB 02KK
950	195	BY	B 300	<b>OU Thannhausen</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	435 10,6%		VB 02KK
951	195	HE	B 458	<b>OU Hilders/Wickers</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	373 9,1%		VB 02KK
952	196	BB	B 87	<b>OU Biebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	534 13,7%		VB 02KK
953	196	BB	B 109	<b>OU Templin</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	222 5,7%		VB 02KK
954	196	NI	B 243	<b>Bad Sachsa - Lgr. NI/TH</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nuexel	3.900	581 14,9%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

955	196	NI	B 248	<b>OU Brome</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	343 8,8%		VB 02KK
956	196	RP	B 417	<b>OU Diez (kleine Tunnellösung)</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	125 3,2%		VB 02KK
957	197	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (sö Abschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	331 8,7%		VB 02KK
958	197	BB	B 87	<b>OU Ranzig</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	650 17,1%		VB 02KK
959	197	BB	B 97n	<b>OU Heinersbrück</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	369 9,7%		VB 02KK
960	197	BB	B 101	<b>OU Wiederau</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	646 17,0%		VB 02KK
961	197	BB	B 101	<b>OU Langennaundorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	646 17,0%		VB 02KK
962	198	BB	B 2	<b>OU Schwedt/Vierraden</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	696 18,8%		VB 02KK
963	198	BB	B 87	<b>OU Löhsten</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	633 17,1%		VB 02KK
964	198	BB	B 87	<b>OU Hohenbucko</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	603 16,3%		VB 02KK
965	198	TH	B 88	<b>Spange B 247/B 88 bei Nauendorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Grafenhain	3.700	218 5,9%		VB 02KK
966	198	BB	B 101	<b>OU Winkel</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	688 18,6%		VB 02KK
967	198	MV	B 104	<b>OU Güstrow</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	340 9,2%		VB 02KK
968	198	BB	B 167	<b>OU Dolgelin/Libbenichen</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Dolgelin/Libbenichen keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	3.700	204 5,5%		VB 02KK
969	199	HE	A 44	<b>AS Ulfen - AD Wommen (A 4)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 400, OU Unhausen	3.600	1.300 35,1%		VB 04KB
970	199	BB	B 87	<b>OU Mittweide</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	670 18,6%		VB 02KK
971	199	BB	B 87	<b>OU Trebatsch/Sabrodt</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	670 18,6%		VB 02KK
972	199	SN	B 98	<b>OU Thiendorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	832 23,1%		VB 02KK
973	199	NI	B 240	<b>NO-OU Eschershausen</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	295 8,2%		VB 02KK
974	199	RP	B 427	<b>OU Bad Bergzabern</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	151 4,2%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

975	199	BY	B 492	<b>OU Obermedlingen</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	493 13,7%		VB 02KK
976	200	RP	A 1	<b>Kelberg - Daun</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 421, OU Daun	3.500	375 9,7%		VB 04KB
977	200	TH	B 90n	<b>OU Griesheim</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	3.500	231 6,6%		VB 02KK
978	200	BB	B 167	<b>OU Herzberg</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
979	200	BB	B 167	<b>OU Grieben</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
980	200	BB	B 167	<b>OU Löwenberg/Neulöwenberg</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
981	200	ST	B 185	<b>OU Ballenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	77 2,2%		VB 02KK
982	200	ST	B 188	<b>OU Oebisfelde</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	329 9,4%		VB 02KK
983	201	BY	B 25	<b>OU Greiselbach</b> Vordringlicher Bedarf	3.400	867 25,5%		VB 02KK
984	202	BB	B 87	<b>OU Wüstermarke</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	673 20,4%		VB 02KK
985	202	BB	B 87	<b>OU Langengrassau</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	673 20,4%		VB 02KK
986	202	BB	B 183	<b>OU Marxdorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	432 13,1%		VB 02KK
987	202	BB	B 183	<b>OU Lausitz</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	432 13,1%		VB 02KK
988	202	BB	B 183	<b>OU Bad Liebenwerda</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	102 3,1%		VB 02KK
989	202	HE	B 249	<b>OU Wanfried</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	455 13,8%		VB 02KK
990	203	NW	B 517	<b>OU Welschen-Ennest</b> Vordringlicher Bedarf	3.200	234 7,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

991	204	MV	A 20	<b>AS Friedland - AS Strاسبurg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Woldegk, OU Mildenheim	3.100	319 9,3%		VB 04KB
992	204	MV	A 20	<b>AS Strاسبurg - AS Pasewalk/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Strاسبurg	3.100	276 7,9%		VB 04KB
993	204	HE	B 252	<b>OU Diemelstadt/Rhoden</b> Vordringlicher Bedarf	3.100	632 20,4%		VB 02KK
994	204	TH	B 281	<b>OU Miesitz</b> Vordringlicher Bedarf	3.100	316 10,2%		VB 02KK
995	204	NW	B 474	<b>OU Dülmen (Nordabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
996	204	NW	B 474	<b>OU Dülmen (Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
997	204	NW	B 474	<b>OU Coesfeld/Lette</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
998	205	HB	B 74	<b>Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße (A 270)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rönnebeck	3.000	87 2,9%		VB 02KK
999	205	SH	B 202	<b>OU Tating</b> Vordringlicher Bedarf	3.000	36 1,2%		VB 02KK
1.000	206	BY	B 16	<b>OU Apfeltrach/Dirlewang</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	286 10,6%		VB 02KK
1.001	206	ST	B 27	<b>T-OU Hüttenrode</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	84 3,1%		VB 02KK
1.002	207	ST	B 86	<b>OU Annarode - OU Siebigerode - Mansfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Annarode, OU Siebigerode mit Neubau bis Mansfeld B 242.	2.600	229 8,8%		VB 02KK
1.003	208	BB	B 87	<b>OU Leibchel</b> Vordringlicher Bedarf	2.500	460 18,4%		VB 02KK
1.004	208	BB	B 246	<b>OU Trebbin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Trebbin	2.500	123 4,9%		VB 02KK
1.005	209	BB	B 101	<b>OU Jüterbog</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.006	209	BB	B 101	<b>OU Kloster Zinna</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.007	209	BB	B 101	<b>OU Hohenahlsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.008	209	BB	B 101	<b>OU Welsickendorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
1.009	210	BW	B 28n	<b>OU Horb (kleine Lösung)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	2.200	86 3,9%		VB 02KK
1.010	211	BB	B 101	<b>OU Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
1.011	211	BB	B 101	<b>OU Horst</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
1.012	-	BB	B 2n	<b>OU Parstein</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Parstein wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens und der geringen Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK
1.013	-	BB	B 2n	<b>OU Neuendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Neuendorf wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens und der lediglich mittleren Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK
1.014	-	BB	B 2n	<b>OU Oderberg/Neuenhagen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Oderberg/Neuenhagen wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK
1.015	-	BB	B 5	<b>OU Lietzow</b> Vordringlicher Bedarf	-	- -		VB 02KK
1.016	-	BW	B 33	<b>OU Hornberg</b> Vordringlicher Bedarf	-	- -		VB 02KK
1.017	-	RP	B 50	<b>Zubringer B 53 neu - B 50 alt (Longkamp)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Graach an der Mosel. In der OD Graach wurde aus wirtschaftlichen Gründen der Verkehr nicht gezählt. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltigen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird	-	- -		VB 04KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.				
1.018	-	NW	B 56	<b>Gangelt - AS Hainsberg (A 46/B 221)</b> Vordringlicher Bedarf. Netzergänzung Gangelt - Heinsberg. Entlastung L 227, OU Kreuzrath, OU Birgden, OU Waldenrath.	-	-		VB 02KK
1.019	-	NW	B 58	<b>OU Beckum</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
1.020	-	NW	B 64	<b>OU Warendorf</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
1.021	-	NW	B 66	<b>Blomberg/Großenmarpe (L 712) - Bartrup (B 66)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 66 soll von Bartrup nach Großenmarpe weitergebaut werden. Entlastung L 758, OU Selbeck.	-	-		VB 02KK
1.022	-	NI	B 83	<b>OU Wehrbergen</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
1.023	-	TH	B 85	<b>Südknoten (B85/B88) - Ankerwerk (Rudolstadt)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Volkstedt, OU Rudolstadt	-	-		VB 02KK
1.024	-	HE	B 87n	<b>Fulda - Meiningen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid. Alleine dieser soll zwischen 100 und 120 Mio. Euro kosten. Entlastung L 3174, OU Margrethenhaun, OU Weiershof, OU Obernüst, OU Nusterrasen, OU Esbachsgraben, OU Lahrbach, OU Wendershausen, OU Hardathurm, OU Dippach. Entlastung L 1124, OU Unterweid, OU Kaltenwestheim, OU Mittelsdorf, OU Kaltensundheim.	-	-		VB 02KK
1.025	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Melkers/Walldorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
1.026	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Dörrensolz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

1.027	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Stepfershausen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-	-	VB 02KK
1.028	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Herpf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-	-	VB 02KK
1.029	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Oberkatz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-	-	VB 02KK
1.030	-	TH	B 90n	<b>OU Kleinliebringen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	-	-	-	VB 02KK
1.031	-	TH	B 90n	<b>OU Geilsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im	-	-	-	VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehungen Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.				
1.032	-	TH	B 90n	<b>OU Hammersfeld</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen der K 2 und die Ortsumgehungen Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	-	-	-	VB 02KK
1.033	-	BB	B 96n	<b>OU Ruhland</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-	-	VB 02KK
1.034	-	BB	B 96n	<b>OU Schwarzbach</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-	-	VB 02KK
1.035	-	BB	B 96n	<b>OU Hosena</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-	-	VB 02KK
1.036	-	BB	B 168n	<b>OU Pfaffendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt	-	-	-	VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Pfaffendorf keine verkehrlichen Defizite feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.				
1.037	-	BB	B 168n	<b>OU Groß Rietz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Groß Rietz keine verkehrlichen Defizite feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	-	-		VB 02KK
1.038	-	TH	B 176n	<b>OU Gräfontonna</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 176n ist eine geplante neue Bundesstraße in Thüringen, die es bisher noch nicht gibt. Sie soll von Bad Langensalza (B 84) nach Andisleben (B 4) verlaufen.	-	-		VB 02KK
1.039	-	BB	B 189n	<b>OU Babitz</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.	-	-		VB 02KK
1.040	-	BB	B 189n	<b>OU Wittstock/Dosse</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.	-	-		VB 02KK
1.041	-	BB	B 189n	<b>Netzergänzung L 15 - Lgr. BB/MV</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst	-	-		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.				
1.042	-	BB	B 190n	<b>OU Breddin</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 190n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Sie soll die geplante A 39 mit der geplanten A 14 verbinden. In der Weiterführung ist eine weitere Anbindung an die A 24 geplant.	-	-		VB 02KK
1.043	-	BB	B 190n	<b>OU Stüdenitz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 190n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Sie soll die geplante A 39 mit der geplanten A 14 verbinden. In der Weiterführung ist eine weitere Anbindung an die A 24 geplant.	-	-		VB 02KK
1.044	-	NW	B 258	<b>OU Konzen</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
1.045	-	TH	B 281	<b>OU Könitz</b> Vordringlicher Bedarf. Es gibt nur eine OD Könitz im Zuge der L1106. Die B 281 liegt rund eine Kilometer entfernt.	-	-		VB 02KK
1.046	-	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Neubau B 303 Sonnefeld-Johannisthal, Entlastung St 2200, OU Mödlitz, OU Beikheim	-	-		VB 02KK
1.047	-	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Neubau B 303 Sonnefeld-Johannisthal, Entlastung St 2200, OU Johannisthal	-	-		VB 02KK
1.048	-	BY	B 388n	<b>B 388 - Hallbergmoos (Anbindung FH)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 388n ist eine neue geplante Bundesstraße in Bayern. Sie soll nördlich von München an die bestehende B 388 bei Fischerhäuser anschließen und parallel zur A 9, A 92, B 11 und St 2053 zur FS 44, dem Flughafen München führen. Ein zweiter Bauabschnitt ist im Vilstal geplant. Hier soll die B 388n die neue B 15n an Vilsbiburg anschließen. OU Erching.	-	-		VB 02KK
1.049	-	NW	B 474	<b>OU Waltrop</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	-	-		VB 04KK
1.050	-	NW	B 477	<b>OU Butzheim/Frixheim</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
1.051	-	NW	B 481	<b>OU Münster</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Münster, im Zuge der B 481n, ist gar keine Umgehung, da diese mitten in die Stadt führen soll. Eine Erklärung hierzu findet sich bei der IHK Nord-Westfalen: "Die benachbarten Oberzentren Münster und Bielefeld sind verkehrsinfrastrukturell völlig unzureichend miteinander verbunden ... Die nördliche Weiterführung der B 51 bis zur B 481 (Schiffahrter Damm) wird nach ihrer Realisierung die Funktion einer dringend benötigten Nord-Süd-Tangente im östlichen Stadtgebiet übernehmen ... Durch die Ausgestaltung des Verkehrsknotens Warendorfer Straße wird die Bedeutung der Umgehungsstraße (B 481n) Münster als Bestandteil einer das gesamte Münsterland durchlaufenden Ost-West-Achse gestärkt." ( <a href="http://www.ihk-">http://www.ihk-</a>	-	-		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 2: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Vordringlichen Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				<a href="http://nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php">nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php</a> ) Was die Umgehung im Zuge der B 481 betrifft? Diese Aufgabe übernimmt bereits die A 1.				
1.052	-	NW	B 528	<b>OU Süd Kamp-Lintfort (West)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Bundesstraße 528 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll sehr kurz werden und die Ortsumgehung für Kamp-Lintfort bilden. Der erste Bauabschnitt wurde bereits fertiggestellt und am 19. Dezember 2006 für den Verkehr freigegeben. Der zweite Abschnitt ist noch in Planung.	-	-	-	VB 02KK
1.053	-	NW	B 528	<b>OU Süd Kamp-Lintfort (Ost)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Bundesstraße 528 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll sehr kurz werden und die Ortsumgehung für Kamp-Lintfort bilden. Der erste Bauabschnitt wurde bereits fertiggestellt und am 19. Dezember 2006 für den Verkehr freigegeben. Der zweite Abschnitt ist noch in Planung.	-	-	-	VB 02KK
1.054	-	NW	B 611	<b>Löhne/Wittel - Vlotho/Exter</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 611 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll von der A 2 bei Vlotho-Exter abzweigen und zum Autobahnkreuz Löhne-Wittel der B 61 und der A 30 führen. Die geplante Trasse verläuft weitgehend auf der derzeitigen Landesstraße 773. Dabei ist auch die OU Heideholz geplant. Die B 611 ist die Fortsetzung der Planung der B 61n.	-	-	-	VB 02KK
1.055	-	BY	B 999	<b>OU Rödental</b> Vordringlicher Bedarf. Unter der Nummer B 999 werden neue Bundesstraßen geplant, die noch keine endgültige Nummer haben und somit später noch einmal umbenannt werden. Derzeit ist die OU Rödental in Bayern im Rahmen einer neuen Bundesstraße unter der Nummer B 999 in Bau. Sie soll von der A 73 im Nordosten Coburgs abzweigen, als Ortsumgehung von Rödental vorbei weiter über Neustadt bei Coburg zur B 89 nach Sonneberg führen. Dabei soll die St 2202 ersetzt werden. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Dezember 2006, die Fertigstellung ist für 2009 geplant.	-	-	-	VB 02KK

## Rangliste der Projekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht

Tabelle 3: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in Deutschland nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HB	B 6n	<b>Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
2	2	BY	B 26n	<b>westl. AD Würzburg/West (A 3) - Karlstadt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Entlastung B 27, OU Retzbach, OU Thüngersheim, OU Veitshöchheim, OU Zell am Main, Entlastung B 8, OU Würzburg-Grombühl. In der OD Würzburg-Grombühl wird eine Belastung von 32.500 Kfz/24h erreicht. Die höchste Belastung von 46.200 Kfz/24h wird zwischen Würzburg und Veitshöchheim auf dem bereits autobahnähnlich ausgebauten Abschnitt erreicht. 31.600 Kfz/24h sind es in Veitshöchheim, wobei die B 27 hier bereits als eine Art Umgehung ausgebaut ist, allerdings dennoch durch den Ort führt, aber kein Gebäude direkt an der Straße steht. Auch Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Veitshöchheim sinkt das Verkehrsaufkommen rapide, bis Thüngersheim auf 14.000, bis Retzbach auf 11.800 und von dort im weiteren Verlauf auf lediglich 4.800 Kfz/24h.	46.200	2.864 6,2%		WB* 04KB
3	3	BW	B 29a	<b>Aalen/Unterkochen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. OU Aalen, OU Unterkochen. Die B 29a ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll von der bestehenden B 29 bei Aalen über Unterkochen und Ebnat zur A 7 führen. Sowohl die B 29, als auch die B 19 sind bei Aalen und Unterkochen bereits als eine Art Umgehung ausgebaut. Die Straßen führen hauptsächlich durch Industriegebiet, Wohngebiet wird abschnittsweise tangiert, wobei kein Gebäude an der Straße steht. Lärmschutzwände sind abschnittsweise vorhanden. Lediglich die L 1084 führt teilweise durch Unterkochen, wobei Wohngebiet hauptsächlich tangiert wird. Hier werden 8.800 Fahrzeuge erreicht. Die höchste Belastung von 30.100 Fahrzeugen wird auf der B 27 von Essingen bis zum Aalener Dreieck mit der B 19 erreicht. Dieser Abschnitt tangiert Industriegebiet. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	30.100	2.649 8,8%		WB* 02KK
4	4	BY	B 15n	<b>Essenbach - Geisenhausen</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*, Entlastung B 15, OU Altheim, OU Landshut, OU Krumhausen, OU Niederkam, OU Grammelkam, OU Halchelstuhl, OU Münchsorf, Entlastung B 299, OU Landshut, OU Barteith, OU Oberschönbach, OU Straßgrub, OU Ried an der Straße, OU Allkofen, OU Geisenhausen. Die höchste Belastung wird nur auf der autobahnähnlich ausgebauten B 15 in Landshut erreicht. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	27.400	1.589 5,8%	ÖKO	WB* 04KB
5	5	HE	B 455	<b>OU Wiesbaden/Fichten</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.400	607 2,3%		WB* 02KK
6	6	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 2 - L 40)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.200	707 1,7%		WB* 02KK
7	7	NI	B 6n	<b>OU Stuhr-Brinkum</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*	25.200	2.394 9,5%	ÖKO	WB* 02KB
8	8	BW	B 10	<b>OU Berghausen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Berghausen liegt zwischen Karlsruhe und Remchingen. In Berghausen beginnt die B 293, welche nach Heilbronn führt. Auf der B 10 selbst werden ab dem östlichen Ortsausgang lediglich 11.600-12.900 Kfz/24h erreicht. Nur zusammen mit der B 293 kommt das Verkehrsaufkommen von 24.000 Kfz/24h zu Stande. Im Zuge der B 293 ist eine weitere Umgehung für Berghausen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht vorgesehen. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der	24.000	1.152 4,8%		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 3: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."				
9	9	BY	B 2	<b>OU Ost Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.800	1.019 4,9%		WB* 02KK
10	10	NI	B 215	<b>OU Verden</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.200	1.212 6,0%		WB* 02KK
11	11	NI	B 74	<b>OU Ritterhude</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	19.100	917 4,8%		WB* 02KK
12	12	NW	B 258	<b>OU Roetgen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	17.900	895 5,0%		WB* 02KK
13	13	BW	B 31	<b>OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Falkensteig	17.200	2.202 12,8%		WB* 02KK
14	14	HE	B 38	<b>OU Rimbach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.600	647 3,9%		WB* 02KK
15	15	BW	B 35	<b>OU Bruchsal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.300	2.331 14,3%		WB* 02KK
16	16	SN	B 96	<b>Westtangente Bautzen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bautzen keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	16.100	1.014 6,3%		WB* 02KK
17	17	BW	B 27	<b>Balingen/Süd - Dotternhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Dotternhausen, OU Erzingen, OU Edingen. Die Höchstbelastung von 16.000 Kfz/24h wird nur in Dotternhausen erreicht.	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
18	17	BW	B 27	<b>OU Schömborg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
19	18	BW	B 14	<b>OU Spaichingen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.800	869 5,5%		WB* 02KK
20	19	HE	B 38	<b>OU Fürth (Odenwald)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.600	936 6,0%		WB* 02KK
21	20	NW	B 229	<b>OU Lüdenscheid/Brügge (Westfalen)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.200	- -		WB* 02KK
22	21	BY	B 85	<b>OU Heinersreuth/Altenplos</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.000	825 5,5%		WB* 02KK
23	22	HE	B 252	<b>OU Twistetal/Berndorf</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.500	1.537 10,6%		WB* 02KK
24	22	BY	B 308	<b>OU Immenstadt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.500	479 3,3%		WB* 02KK
25	23	BW	B 31	<b>Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Hochstetten, OU Mühlín, OU Rothaus, OU Oberrimsingen, OU Münzingen, OU Tiengen	14.200	1.420 10,0%		WB* 02KK
26	24	BW	B 462	<b>OU Schramberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.000	1.036 7,4%		WB* 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 3: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

27	25	NW	B 58	<b>OU Wulfen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.900	1.098 7,9%		WB* 02KK
28	26	NI	B 209	<b>OU Lauenburg (mit Elbequerung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.800	1.214 8,8%		WB* 02KK
29	27	BY	B 173	<b>OU Oberlangenstadt - Küps</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.700	1.356 9,9%		WB* 04KK
30	28	SN	B 97	<b>Bernsdorf - Lauta</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Verlegung der B 97 von Bernsdorf zur B 96alt bei Lauta. Im Regionalplan für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien heißt es dazu: "Weiterführung des Verkehrs von Burkau-Kamenz-Bernsdorf in Richtung A 13 (BB) und Entlastung von Hoyerswerda." Allerdings führt der Verkehr von Burkau (A 4) und Kamenz gar nicht über Hoyerswerda zur A 13, da dies ein Umweg wäre. Diese Zubringerfunktion übernehmen ab Bernsdorf die S 92 und L 57 bis zur A 13 bei Ruhland, noch Kilometer, bevor Hoyerswerda erreicht wird. Dies führt zum Schluss, dass eventuell Verkehr der B 97 über die B 96 geleitet werden soll, um Hoyerswerda zu entlasten. Allerdings sind die B 97 sowie die B 96 bei Hoyerswerda bereits sehr gut ausgebaut. Die B 97 führt zwar an der Straße, verläuft dort allerdings entlang der Jenschwitz und tangiert Siedlungs- und Industriegebiet, wobei kein Wohngebäude direkt an der Straße steht. Die B 96 führt ausschließlich am Stadtrand vorbei, bis sie auf die B 97 trifft. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 97 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	13.400	1.139 8,5%		WB* 02KK
31	29	BY	B 300	<b>OU Friedberg (Augsburg)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.200	845 6,4%		WB* 02KK
32	30	HE	B 38	<b>OU Fürth/Lörzenbach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.700	775 6,1%		WB* 02KK
33	31	HE	B 275	<b>OU Unter-Mörlen und Bad Nauheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.400	533 4,3%		WB* 02KK
34	32	BW	B 32	<b>OU Bad Saulgau (kleine Lösung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.300	1.501 12,2%		WB* 02KK
35	32	BW	B 34	<b>OU Oberlauchringen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.300	664 5,4%		WB* 02KK
36	33	BW	B 10	<b>Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.200	988 8,1%		WB* 02KK
37	33	NW	B 64	<b>OU Herzebrock/Clarholz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.200	1.940 15,9%		WB* 02KK
38	34	BW	B 293	<b>N-OU Berghausen/OU Jöhlingen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.000	1.020 8,5%		WB* 02KK
39	34	BY	B 303n	<b>Gefrees - A 93 oder Alternative A 93 - AD A9 / A70</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*. Die B 303n ist eine neue geplante autobahnähnliche Bundesstraße in Bayern. Sie soll die Fichtelgebirgsautobahn ersetzen und bei Gefrees an der A 9 abzweigen und über die A 93 bei Thiersheim nach Schirnding führen. Alternativ soll sie am Dreieck A 9/A70 beginnen und über die A 93 nach Schirnding führen. Die bestehende B 303, die bereits in den 1990er Jahren teilweise ausgebaut wurde, soll ersetzt werden. Ob	12.000	- -	ÖKO	WB* 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 3: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				die "Autobahn" wirklich notwendig ist, wird von einigen Gutachten in Frage gestellt. So dominiert der lokale Quell-Zielverkehr. Darüber hinaus hat das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren um 20% abgenommen, da das Verkehrsaufkommen in der Regel jährlich um 4% fällt. Die automatische Dauerzählstelle in Schirnding weist nach, dass der Verkehr rückläufig ist, auch wenn dieser 2005 und 2006 wieder gestiegen ist, allerdings dennoch im Rahmen der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 bis 2015 im Rahmen der Prognosen nicht mehr als 20% der prognostizierten Steigerung erreicht hat und immer noch unter dem Wert von 1993 liegt. Die Politik vor Ort hat inzwischen reagiert und möchte die "Fichtelgebirgsautobahn" aus dem nächsten Bundesverkehrswegeplan nehmen. So fordert der SPD-Landtagsabgeordnete Dr. Christoph Rabenstein die sofortige Einstellung aller Planungen. Einen entsprechenden Antrag habe seine Fraktion im Landtag gestellt. Auch Bayerns Innenminister Herrmann hat die Lage erkannt und teilt in der Pressemitteilung 272/08 mit: "Um in Europa dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben zu können, brauchen wir ein fittes, leistungsfähiges Autobahnnetz ohne Staus. Deshalb plädiere ich dafür, dass der Bund einen Investitionsschwerpunkt auf den Ausbau der wichtigsten Verkehrsmagistralen setzt. Wir brauchen ein Nachholprogramm Westdeutschland", forderte Innenminister Joachim Herrmann am 19. Juni 2008 in München." Im Zuge der B 303n sollten folgende Ortsumgehungen realisiert werden: OU Tröstau.				
40	35	BW	B 27	<b>OU Offenau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.900	988 8,3%	WB* 02KK	
41	36	BY	B 470	<b>O-OU Forchheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.800	944 8,0%	WB* 02KK	
42	37	SN	B 2	<b>OU Bad Dübén 1. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.600	905 7,8%	WB* 02KK	
43	37	SN	B 2	<b>OU Bad Dübén 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.600	905 7,8%	WB* 02KK	
44	38	SN	B 169	<b>Salbitz - Döbeln (A 14)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Osterau	11.100	2.753 24,8%	WB* 04KK	
45	39	SN	B 93	<b>Schneeberg - Bgr. D/CZ 5)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.000	528 4,8%	WB* 02KK	
46	40	HE	B 275	<b>OU Ober-Mörlen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.900	480 4,4%	WB* 02KK	
47	40	BY	B 304	<b>OU Nunhausen/Matzing</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.900	981 9,0%	WB* 02KK	
48	41	ST	B 187	<b>N-OU Wittenberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.800	940 8,7%	WB* 04KK	
49	42	HE	B 252	<b>OU Twistetal/Twiste</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.700	1.519 14,2%	WB* 02KK	
50	43	BW	B 462	<b>Verlegung in Baiersbronn</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.500	525 5,0%	WB* 02KK	
51	44	NW	B 64	<b>OU Beelen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.400	1.706 16,4%	WB* 02KK	
52	45	NI	B 73	<b>Cadenberge - Himmelpforten</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Althemmoor, OU Warste, OU Hemmoor, OU Basbeck, OU Hechthausen, OU Hutloh, OU Burweg	10.100	687 6,8%	WB* 02KK	
53	46	BY	B 299	<b>OU Weihmichl</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.700	1.203 12,4%	WB* 02KK	
54	47	SH	B 5	<b>N-OU Lauenburg/Elbe</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.600	1.075 11,2%	WB* 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 3: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

55	47	SN	B 87n	<b>n Eilenburg - s Torgau (4)</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Eilenburg, OU Doberschütz, OU Mockrehna. (4) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen nördlich Eilenburg und südlich Torgau erfordert vertiefende Untersuchungen, die sich insbesondere mit der Nutzung des vorhandenen Trassenkorridors der B 87 zu befassen haben."	9.600	1.267 13,2%	ÖKO	WB* 04KK
56	48	RP	B 427	<b>OU Dahn</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.500	504 5,3%		WB* 02KK
57	49	NW	B 58	<b>OU Geldern</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.400	761 8,1%		WB* 02KK
58	50	SN	B 96	<b>Verlegung Eibau - B 178</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Eibau, OU Oderwitz, OU Niederoderwitz, OU Mittelherwigsdorf, OU Zittau	9.300	474 5,1%		WB* 02KK
59	51	RP	B 54	<b>Lgr. HE/RP (L 319) - Freyendiez</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.000	522 5,8%		WB* 02KK
60	51	SN	B 101	<b>OU Brand-Erbisdorf</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.000	630 7,0%		WB* 02KK
61	52	BW	B 3	<b>OU Rastatt-Süd (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.900	196 2,2%		WB* 02KK
62	53	HE	B 54	<b>AS Limburg/Süd - Lgr. HE/RP</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Limburg, OU Diez	8.600	654 7,6%		WB* 02KK
63	53	ST	B 244	<b>OU Wernigerode</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. 2. OU Wernigerode	8.600	353 4,1%		WB* 02KK
64	53	BW	B 463	<b>Westtangente Pforzheim 2. BA Große Tunnellösung (Sonnenbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.600	525 6,1%		WB* 02KK
65	54	BW	B 311	<b>OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.300	1.394 16,8%		WB* 02KK
66	55	ST	B 246	<b>OU Oschersleben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.100	713 8,8%		WB* 02KK
67	56	SN	B 101	<b>OU Schlettau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.000	472 5,9%		WB* 02KK
68	57	SN	B 2	<b>OU Groitzsch/Audigast</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.900	703 8,9%		WB* 02KK
69	58	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (n Abschnitt)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	7.700	585 7,6%		WB* 02KK
70	59	HE	B 27	<b>OU Eschwege/Eltmannshausen und OU Eschwege/Niddawitzhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.300	1.409 19,3%		WB* 02KK
71	59	HE	B 37	<b>OU Neckarsteinach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.300	329 4,5%		WB* 02KK
72	60	RP	B 427	<b>OU Hinterweidenthal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.100	369 5,2%		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 3: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

73	61	BY	B 299	<b>OU Garching an der Alz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.000	756 10,8%		WB* 02KK
74	62	SN	B 101	<b>OU Annaberg-Buchholz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.600	224 3,4%		WB* 02KK
75	62	SN	B 180	<b>OU Thalheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.600	13 0,2%		WB* 02KK
76	63	NW	B 258	<b>OU Aachen/Kornelimünster</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.400	294 4,6%		WB* 02KK
77	64	BB	B 1	<b>Potsdam/Werder - A 10</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Neuplötzin	6.300	397 5,3%		WB* 02KK
78	64	HE	B 450	<b>S-OU Bad Arolsen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.300	340 5,4%		WB* 02KK
79	65	BY	B 299	<b>OU Neuhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.200	1.004 16,2%		WB* 02KK
80	66	SN	B 173	<b>OU Oederan</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.900	443 7,5%		WB* 02KK
81	67	BY	B 85	<b>OU Gumpenreit</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.800	406 7,0%		WB* 02KK
82	67	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.800	534 9,2%		WB* 02KK
83	68	NW	B 480	<b>OU Brilon/Alme</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.500	666 12,1%		WB* 02KK
84	69	BY	B 279	<b>OU Voccawind</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	735 14,7%		WB* 02KK
85	69	BY	B 279	<b>OU Maroldsweisach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	735 14,7%		WB* 02KK
86	69	BW	B 462	<b>Verlegung in Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	645 12,9%		WB* 02KK
87	70	BY	B 279	<b>OU Ermershausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.900	799 16,3%		WB* 02KK
88	71	NI	B 75	<b>OU Tostedt/Wistedt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.500	743 16,5%		WB* 02KK
89	72	MV	B 191	<b>S-OU Plau am See</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.300	430 10,0%		WB* 02KK
90	73	ST	B 246	<b>OU Wanzleben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.000	336 8,4%		WB* 02KK
91	74	SN	B 6n	<b>Verlegung sw Torgau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	303 8,2%		WB* 02KK
92	74	SN	B 6n	<b>OU Bad Dübén</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
93	74	SN	B 6n	<b>OU Kossa/Görschlitze und OU Pressel mit Verlegung</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
94	74	ST	B 6n	<b>OU Schwemsa</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
95	74	RP	B 48	<b>OU Dielkirchen-Steingruben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	222 6,0%		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 3: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

96	75	RP	B 410	<b>OU Dockweiler</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	1.400	134 9,6%		WB* 02KK
97	-	HE	B 54n	<b>B 54 - Lgr. HE/RP</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die B 54n soll beginnend am Ausbauende Siegen in südlicher Richtung unter der Siegtalbrücke hindurch bis zur B 52 bei Niederschelderhütte weitergebaut werden. Der dabei neue Bühlunnel soll zur Entlastung der dortigen Ortsdurchfahrten beitragen. Mit dem Bau soll 2008 begonnen werden. OU Siegen-Südwest, OU Eisenfeld.	-	-		WB* 02KK
98	-	RP	B 54n	<b>Lgr. HE/RP (L 319) - B 54</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die B 54n soll beginnend am Ausbauende Siegen in südlicher Richtung unter der Siegtalbrücke hindurch bis zur B 52 bei Niederschelderhütte weitergebaut werden. Der dabei neue Bühlunnel soll zur Entlastung der dortigen Ortsdurchfahrten beitragen. Mit dem Bau soll 2008 begonnen werden. OU Siegen-Südwest, OU Eisenfeld.	-	-		WB* 02KK
99	-	BW	B 523	<b>Villingen - Schweningen 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Villingen	-	-		WB* 02KK



## Rangliste der Projekte im Weiteren Bedarf

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

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.				
6	4	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 2. BA (B 49 - A 64)</b> Weiterer Bedarf. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.	27.800	1.168 4,2%		WB 04KK
7	4	NI	B 209	<b>s Lauenburg - ö Lüneburg</b> Weiterer Bedarf, OU Brietlingen, OU Moorburg, OU Adendorf. Die höchste Belastung wird in Adendorf erreicht. Dabei fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt von der Anschlussstelle der B 4 bis zur ersten Kreuzung bei Adendorf (Abzweigung zum Industriegebiet "Lüner Rennbahn") 27.800 Fahrzeuge. Hiervon ist allerdings nur Industriegebiet betroffen. Im weiteren Verlauf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 17.300 Fahrzeuge, das abschnittsweise durch Siedlungsgebiete von Adendorf führt. Nach dem Ortsende von Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge und sinkt bis Brietlingen sogar auf 10.000. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI6140 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten.	27.800	1.974 7,1%		WB 02KK
8	5	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 273 - B 1)</b> Weiterer Bedarf. Für Potsdam sind im Bundesverkehrswegeplan bereits drei weitere Ortsumgehungen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Diese sollen bereits zu einer Entlastung führen. Darüber hinaus ist der Quell-Zielverkehr einer so großen Stadt mit rund 150.000 Einwohnern erheblich.	26.200	707 1,7%		WB 02KK
9	6	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
10	7	BY	B 15n	<b>Pfaffing (B 304) - Kolbermoor (A 8)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Maggle, OU Kornberg, OU Elend, OU Zainach, OU Lengdorf, OU Wieden, OU Pfaffenhofen, OU Rosenheim. Die höchste Belastung wird in Rosenheim erreicht, wobei für Rosenheim bereits eine weitere OU im Zuge der B 15 vorgesehen ist, auf den übrigen Abschnitten beträgt die Höchstbelastung 15.100 Kfz/24h. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	22.900	1.420 6,2%		WB 04KB
11	8	BW	B 3	<b>OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) (6)</b> Weiterer Bedarf. Die Ortsumgehung Sinzheim befindet sich erst seit 2004 im Bundesverkehrswegeplan. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde sie zunächst nicht berücksichtigt. Erst nach der Ausübung erheblichen Drucks und der Zusicherung der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wurde sie mit Mühe und Not im Jahr 2004 doch noch neu in den Bundesverkehrswegeplan als Neuaufnahme 66b in den Weiteren	22.100	729 3,3%		WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Bedarf aufgenommen. Dabei wurden bereits erhebliche Vorleistungen für die Ortsumgehung erbracht. Die B 3 wurde bereits im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Rheintaltrasse zwischen Achern und Bühl neben die Bahngleise verlegt. Dabei wurden Ortsumgehungen für Achern, Sasbach, Ottersweier, Bühl und Oos geschaffen und ebenfalls neben die Bahn verlegt. Auch die Teilortsdurchfahrt Affenteil wurde beseitigt. Als Lücke und einzige Ortsdurchfahrt vor Baden-Baden blieb Sinzheim. Auch bei Sinzheim sind bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden. Die neue Trasse führt als fast unbenutzte Landesstraße an der Bahn entlang, allerdings ohne Anschluss an die B 3 südlich von Sinzheim. Es fehlen noch eine größere Straßenbrücke und mehrere Bachdurchlässe. Damit wäre die OU Sinzheim fertiggestellt. Inzwischen ist der Bau ein Stück näher gerückt. Am 29. Juli 2008 stimmte der Bund der Weiterführung der Planung zu. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Planung aufgenommen und wird das Projekt schnellstmöglich realisieren. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."				
12	8	BY	B 20	<b>OU Burghausen</b> Weiterer Bedarf. Die Situation in Burghausen ist das Ergebnis einer verfehlten Verkehrsplanung. Zwar ist bereits eine gute Umfahrung vorhanden, auf die aus Richtung Süden kommend direkt gelangt wird, allerdings muss aus Richtung Norden bei der Anschlussstelle Wacker-Chemie abgefahren werden. Offiziell wurde diese Ortsumgehungsstrecke nie als Umgehung deklariert, wodurch die meisten Fahrzeuge durch die Stadt fahren. Die Umgehung wurde im Bereich Hechenberg bereits wieder verbaut und die Anbindung im Süden an die B 20 über die St 2107 ist nicht sehr zweckmäßig. Zusätzlich ist in Burghausen der innerörtliche Verkehr auf der B 20 so hoch, dass eine Ortsumgehung kaum keine Entlastung bringen würde. So beträgt der Verkehr auf dem stärksten befahren Abschnitt der Ortsdurchfahrt 22.100 Fahrzeuge. Kurz nach dem südlichen Ortsausgang sind es aber nur noch 2.500. Auch nach dem nördlichen Ortsausgang sind es nur noch 13.000 Fahrzeuge, die zur A 94 rollen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.	22.100	1.613 7,3%		WB 02KK
13	8	SN	B 169	<b>OU Bad Schlema</b> Weiterer Bedarf. Bad Schlema hat bereits eine mehrstreifige Ortsumgehung, die allerdings am Stadtrand doch noch durch den Ort führt. Allerdings steht kein Gebäude direkt an der Straße und Lärmschutzwände sind vorhanden. Es soll noch eine Ortsumgehung gebaut werden. Diese soll wohl diesmal tatsächlich vollständig um den Ort führen.	22.100	1.459 6,6%		WB 02KK
14	9	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Albaufstiegs. OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
15	10	NI	B 214	<b>OU Watenbüttel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Rund 2 km nördlich von Watenbüttel verläuft bereits die A 2, wenige Kilometer im Osten die A 391 und A 392. Nur auf einem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt werden 21.100 Fahrzeug erreicht. Die geplante Ortsumgehung von Watenbüttel im Zuge der B 214 wird keine starke Entlastung bewirken, da ein Großteil des Verkehrs von Watenbüttel selbst aus geht und zur Bundesautobahn A 2 und nach Braunschweig führt. Die geplante Ortsumgehung im Norden wird nur im untergeordneten Maße eine Entlastung bewirken. Der Zuflussverkehr nach Watenbüttel wird durch diese nicht aufgenommen, da es keine nördlichen Zulaufstrecken gibt. Hinzu kommt die Betroffenheit von drei Flüssen und dem Wegfall von	21.100	1.118 5,3%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Überschwemmungsgebieten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Watenbüttel beträgt nur 0,98. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI8164 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Watenbüttel.				
16	11	RP	B 256	<b>OU Plaidt</b> Weiterer Bedarf. Die B 256 umfährt Plaidt zum größten Teil, führt allerdings im Nordwesten kurz durch die Gemeinde. Dabei ist hauptsächlich Industriegebiet betroffen. Direkt an der Straße steht, bis auf eine Ausnahme, kein Wohngebäude, wobei nicht bekannt ist, ob dieses bewohnt ist. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen, was auch mit dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen zusammenhängt. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8516 keine raumwirksamen Effekte.	21.000	3.696 17,6%		WB 04KK
17	12	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
18	13	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
19	13	RP	B 9	<b>Verlegung bei Worms</b> Weiterer Bedarf. Die B 9 ist bei Worms bereits zum Teil autobahnähnlich ausgebaut. Lediglich ein kurzer Abschnitt verläuft am Rande der Stadtgebiete oder durch Industriegebiete. Dabei steht allerdings kein Wohngebäude an der Straße, Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Auskunft der Stadt Worms wird im Zuge des Neubaus der Wormser Rheinbrücke der B 47, die B 6 bereits verlegt. Die Verlegung erfolgt um rund 100m in Richtung Rheinufer. In diesem Zuge wird ein weiterer neuer Anschluss der B 9 in Höhe der Gibichstraße an das nördliche Hafengebiet gebaut, hinzu kommt eine Unterführung der B 9 in einem Trogbauwerk unter der B 47, eine Überführung der B 9 über die Rheinstraße, eine Fußgängerüberführung am Berliner Ring über die B 9 sowie zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen rund um den Straßenbau. Die Arbeiten haben bereits im Mai 2005 begonnen und sollen noch im Sommer 2008 abgeschlossen werden. Zur weiteren Entlastung wurde die B 9 nach Aussagen von Klaus Hagemann MdB bereits im Mai 2005 zusätzlich für den Schwerlastverkehr von Worms bis Mainz gesperrt. Die genannten Zahlen des SV wurden vor der Sperrung erhoben. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8048 keine raumwirksamen	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

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

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

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

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

38	27	BB	B 2n	<b>B 273 - B 2 nw Potsdam</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Potsdam. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehung durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten.	17.100	752 4,4%	ÖKO	WB 02KK
39	27	BY	B 173	<b>OU Unterrodach</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.522 8,9%		WB 02KK
40	27	BW	B 297	<b>OU Neckartailfingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.642 9,6%		WB 02KK
41	27	BY	B 388	<b>OU Erding (Anbindung FH)</b> Weiterer Bedarf	17.100	821 4,8%		WB 02KK
42	28	NI	B 1	<b>OU Reher und Groß Berkel</b> Weiterer Bedarf	17.000	- -		WB 02KK
43	28	BW	B 28	<b>OU Blaustein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.000	578 3,4%	ÖKO	WB 02KK
44	28	BY	B 318	<b>W-OU Gmund am Tegernsee</b> Weiterer Bedarf	17.000	544 3,2%		WB 02KK
45	29	BY	B 304	<b>OU Eglharting/Kirchseeon</b> Weiterer Bedarf	16.900	980 5,8%		WB 02KK
46	30	NI	B 27	<b>OU Waake</b> Weiterer Bedarf	16.800	1.126 6,7%		WB 02KK
47	30	NI	B 51	<b>OU Bad Iburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	16.800	974 5,8%	ÖKO	WB 02KK
48	30	RP	B 266	<b>OU Bad Bodendorf</b> Weiterer Bedarf	16.800	924 5,5%		WB 04KK
49	31	BW	B 27	<b>OU Jagstfeld</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.035 6,2%		WB 02KK
50	31	BY	B 304	<b>OU Forsting</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.253 7,5%		WB 02KK
51	32	NW	B 233	<b>OU Fröndenberg/Langschede</b> Weiterer Bedarf	16.600	1.295 7,8%		WB 02KK
52	33	RP	B 42	<b>T-OU Neuwied</b> Weiterer Bedarf. Die B 42 ist bei Neuwied zum Teil bereits autobahnähnlich als Schnellstraße ausgebaut, führt zwar zum Teil durch die Stadt, allerdings hauptsächlich entfernt von Siedlungsgebieten und bevorzugt durch Industriegebiete. Nur ein sehr kurzer Abschnitt führt noch durch Siedlungsgebiet. Zurzeit liegt für die Umgehung eine Machbarkeitsstudie vor, die eine bautechnisch und städtebaulich komplexe Tunnellösung für den gesamten Abschnitt mit entsprechend hohem Investitionsaufwand vorsieht. Die Planung ruht allerdings zurzeit, da die Stadt Neuwied für einen weiteren Neu- und Ausbau keinen Bedarf sieht und "eventuell zur gegebenen Zeit" eine Aufstufung beantragen möchte.	16.500	1.172 7,1%		WB 04KK
53	33	NI	B 65	<b>Wichtringhausen - Ronnenberg</b> Weiterer Bedarf, OU Wichtringhausen, OU Nordgoltern, OU Göxe, OU Ditterke, OU Everloh, OU Rittergut Erichshof	16.500	1.370 8,3%		WB 02KK
54	34	NW	B 229	<b>OU Langenfeld</b> Weiterer Bedarf	16.300	685 4,2%		WB 02KK
55	35	NW	B 513	<b>OU Harsewinkel</b> Weiterer Bedarf	16.200	1.069 6,6%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

56	36	ST	B 81	<b>OU Halberstadt</b> Weiterer Bedarf	16.100	1.127 7,0%		WB 02KK
57	36	HE	B 275	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	16.100	467 2,9%		WB 02KK
58	37	NW	B 8	<b>Wesel - Friedrichsfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 04KK
59	37	NW	B 8	<b>Friedrichsfeld - Dinslaken</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 02KK
60	38	BW	B 35	<b>OU Helmsheim</b> Weiterer Bedarf	15.900	2.178 13,7%		WB 02KK
61	39	BW	B 14	<b>OU Rietheim-Weilheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	869 5,5%		WB 02KK
62	39	RP	B 41	<b>OU Waldböckelheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	1.564 9,9%		WB 04KK
63	39	NI	B 51	<b>Belm - Ostercappeln</b> Weiterer Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		WB 02KK
64	40	BW	B 466	<b>OU Heidenheim (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	15.700	801 5,1%		WB 02KK
65	41	NW	B 1	<b>S-OU Erwitte</b> Weiterer Bedarf, Erwitte erhält zurzeit auch eine OU im Zuge der B 55, ob dann noch eine OU im Zuge der B 1 notwendig ist, wird sich noch zeigen. Inzwischen ist geplant die OU Erwitte im Zuge der B 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan zu nehmen und als Kreisstraße zu bauen, als zweite Südumgehung neben der A 44.	15.400	2.556 15,6%		WB 02KK
66	41	BY	B 17n	<b>Steingaden - Roßhaupten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Buching, OU Füssen. Die B 17n ist eine geplante neue Bundesstraße in Bayern, die es bisher nicht gibt. Sie soll von Steingaden über Roßhaupten zur A 7 bei Hopferau führen.	15.400	539 3,5%	ÖKO	WB 02KK
67	42	HE	B 254	<b>W-OU Fulda</b> Weiterer Bedarf	15.300	1.392 9,1%		WB 02KK
68	43	HE	B 3	<b>OU Butzbach (Windhof - A 5)</b> Weiterer Bedarf, OU Butzbach, OU Nieder-Weisel	15.200	821 5,4%		WB 02KK
69	43	BW	B 32	<b>OU Jungingen</b> Weiterer Bedarf	15.200	1.140 7,5%		WB 02KK
70	44	NI	B 212	<b>OU Ellwürden</b> Weiterer Bedarf	15.000	795 5,3%		WB 02KK
71	44	BY	B 307	<b>OU Schliersee</b> Weiterer Bedarf	15.000	375 2,5%		WB 02KK
72	45	BW	B 10	<b>Mühlacker - Lienzingen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	14.900	1.237 8,3%	ÖKO	WB 02KK
73	45	BY	B 299	<b>OU Tacherting/Trostberg</b> Weiterer Bedarf	14.900	1.073 7,2%		WB 02KK
74	46	HE	B 54	<b>OU Hadamar/Oberzeuzheim</b> Weiterer Bedarf	14.800	1.140 7,7%		WB 02KK
75	47	BW	B 39	<b>OU Willsbach</b> Weiterer Bedarf	14.700	809 5,5%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

76	47	BW	B 312	<b>Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Biberach (Riß)	14.700	662 4,5%	ÖKO	WB 02KK
77	48	NW	B 9	<b>Westtangente Krefeld</b> Weiterer Bedarf	14.500	479 3,3%		WB 02KK
78	48	NI	B 27	<b>OU Gieboldehausen</b> Weiterer Bedarf	14.500	1.465 10,1%		WB 02KK
79	48	BW	B 467	<b>Querspange Tettngang</b> Weiterer Bedarf. Neubau der B 467 von Tettngang über Kehlen bis zur neuen geplanten B 30 nördlich von Friedrichshafen. OU Liebenau, OU Langentrog.	14.500	740 5,1%		WB 02KK
80	49	BY	B 85	<b>Stockheim - Gundelsdorf</b> Weiterer Bedarf, OU Stockheim, OU Haßlach, OU Gundelsdorf	14.300	1.459 10,2%		WB 02KK
81	49	HH	B 431	<b>OU Rissen</b> Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK
82	50	BW	B 14	<b>OU Michelfeld</b> Weiterer Bedarf	14.200	824 5,8%		WB 02KK
83	50	BB	B 96	<b>OU Groß Machnow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	14.200	994 7,0%	ÖKO	WB 02KK
84	50	NI	B 213	<b>OU Lohne</b> Weiterer Bedarf, OU Lohne-Südlohne, OU Rükel	14.200	2.016 14,2%		WB 02KK
85	51	NI	B 6	<b>OU Oelber und OU Baddeckenstedt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelberg, OU Baddeckenstedt.	14.100	1.227 8,7%	ÖKO	WB 02KK
86	51	ST	B 184	<b>OU Heyrothsberge - Menz - Wahlitz</b> Weiterer Bedarf	14.100	1.001 7,1%		WB 02KK
87	52	RP	B 39	<b>N-OU Neustadt an der Weinstraße</b> Weiterer Bedarf	13.900	542 3,9%		WB 02KK
88	53	NI	B 3	<b>OU Elstorf</b> Weiterer Bedarf	13.800	1.408 10,2%		WB 02KK
89	54	HE	B 260	<b>OU Eltville/Martinsthal</b> Weiterer Bedarf	13.700	699 5,1%		WB 02KK
90	55	BY	B 19	<b>OU Langenwang</b> Weiterer Bedarf	13.600	653 4,8%		WB 02KK
91	55	BW	B 317	<b>OU Atzenbach</b> Weiterer Bedarf	13.600	666 4,9%		WB 02KK
92	56	HE	A 4	<b>A 4 Kirchheim - A 49</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung B 454, OU Frielingen, OU Gersdorf, OU Wahlshausen, OU Oberaula, OU Aterode, OU Neukirchen, OU Rückershausen, OU Riebelsdorf, OU Trutzhain, OU Schwalmstadt	13.500	689 4,1%	ÖKO	WB 04KB
93	56	NW	B 256	<b>OU Waldbröl/Denklingen</b> Weiterer Bedarf	13.500	419 3,1%		WB 02KK
94	56	BW	B 290	<b>Königshofen - Bad Mergentheim</b> Weiterer Bedarf, OU Unterbalbach, OU Edelfingen. Für Bad Mergentheim ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 19 vorgesehen.	13.500	986 7,3%		WB 02KK
95	57	BW	B 19	<b>OU Schwäbisch Hall - Gelbingen</b> Weiterer Bedarf. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Stuttgart ist die ursprüngliche großräumige Ortsumgehung von Schwäbisch Hall durch eine Neukonzeption mit zwei kleinräumigen	13.300	1.184 8,9%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Ortsumgehungen von Schwäbisch Hall-Gelbingen und von Untermünkeim ersetzt worden. Schwäbisch Hall selbst soll im Zuge der B 19 keine Ortsumgehung erhalten, statt dessen wird die B 19/B 14 auf ihrem gemeinsamen Verlauf autobahnähnlich ausgebaut.				
96	57	SH	B 75	<b>OU Bargteheide</b> Weiterer Bedarf	13.300	532 4,0%		WB 02KK
97	58	RP	A 64	<b>Nordumgehung Trier 1. BA</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 53	13.200	977 6,4%		WB 04KB
98	58	MV	B 104	<b>OU Schwerin/Friedrichsthal</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
99	58	MV	B 104	<b>OU Lützw</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
100	59	TH	B 7	<b>Gotha - Ohrdruf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Schwabhausen	13.100	1.546 11,8%	ÖKO	WB 02KK
101	60	BY	B 85	<b>OU Knellendorf</b> Weiterer Bedarf	13.000	1.352 10,4%		WB 02KK
102	60	NW	B 239	<b>OU Lübbecke</b> Weiterer Bedarf	13.000	897 6,9%		WB 02KK
103	61	NI	B 79	<b>OU Wolfenbüttel</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wolfenbüttel beträgt nur -0,01. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	12.900	400 3,1%		WB 02KK
104	61	RP	B 413	<b>OU Dierdorf</b> Weiterer Bedarf	12.900	1.122 8,7%		WB 02KK
105	62	RP	B 54	<b>OU Waldmühlen</b> Weiterer Bedarf	12.800	909 7,1%		WB 02KK
106	62	NW	B 256	<b>OU Derschlag</b> Weiterer Bedarf	12.800	550 4,3%		WB 02KK
107	62	BY	B 300	<b>OU Heimertingen</b> Weiterer Bedarf	12.800	960 7,5%		WB 02KK
108	62	BY	B 472	<b>OU Waakirchen</b> Weiterer Bedarf	12.800	614 4,8%		WB 02KK
109	63	BY	B 2	<b>N-OU Murnau</b> Weiterer Bedarf	12.600	466 3,7%		WB 02KK
110	63	BY	B 20	<b>OU Bayerisch Gmain (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	12.600	517 4,1%		WB 02KK
111	63	RP	B 423	<b>OU Schönenberg-Kübelberg</b> Weiterer Bedarf	12.600	403 3,2%		WB 02KK
112	64	HE	B 27	<b>OU Ludwigsau/Mecklar</b> Weiterer Bedarf	12.500	1.163 9,3%		WB 02KK
113	64	BW	B 32	<b>OU Staig</b>	12.500	738		WB



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf		5,9%		02KK
114	64	BW	B 32	<b>Verlegung bei Blitzenreute</b> Weiterer Bedarf	12.500	738 5,9%		WB 02KK
115	65	BY	B 2	<b>OU Forth</b> Weiterer Bedarf	12.400	397 3,2%		WB 02KK
116	66	NI	B 27	<b>OU Bad Lauterberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.300	541 4,4%	ÖKO	WB 02KK
117	66	NW	B 63	<b>OU Wickede</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
118	66	NI	B 72	<b>OU Moordorf</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
119	66	SN	B 170	<b>OU Dippoldiswalde - Altenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Dippoldiswalde, OU Ulberndorf, OU Obercarsdorf, OU Schmiedeberg, OU Kurort Kipsdorf, OU Kurort Waldbärenburg, OU Altenberg. Seit dem 21. Dezember 2006 ist die B 170 auf dem Abschnitt Possendorf-Dippoldiswalde-Schmiedeberg-Altenberg-Bundesgrenze zu Tschechien für den Durchgangsverkehr ab 7,5 Tonnen in beiden Richtungen voll gesperrt. Dadurch hat das Schwerverkehrsaufkommen inzwischen sehr stark abgenommen. Neben der Verlegung der B 170 wurde inzwischen in wenigen Kilometern Entfernung auch die parallele A 17 gebaut.	12.300	2.915 23,7%	ÖKO	WB 02KK
120	66	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.300	898 7,3%	ÖKO	WB 02KK
121	67	BW	B 10	<b>OU Urspring</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
122	67	BW	B 10	<b>OU Amstetten</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
123	67	NI	B 241	<b>OU Hammenstedt</b> Weiterer Bedarf	12.200	927 7,6%		WB 02KK
124	67	NI	B 241	<b>Sudheim - Katlenburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Höckelheim, OU Northeim, 2. OU Hammerstedt, OU Katlenburg	12.200	927 7,6%	ÖKO	WB 02KK
125	67	HE	B 253	<b>T-OU Melsungen</b> Weiterer Bedarf	12.200	891 7,3%		WB 02KK
126	67	BY	B 388	<b>OU Moosinning</b> Weiterer Bedarf	12.200	805 6,6%		WB 02KK
127	67	HE	B 486	<b>OU Rödermark/Urberach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.200	512 4,2%	ÖKO	WB 02KK
128	68	NI	B 3	<b>OU Wülfingen</b> Weiterer Bedarf	12.100	1.513 12,5%		WB 02KK
129	69	NW	B 229	<b>OU Balve</b> Weiterer Bedarf	12.000	660 5,5%		WB 02KK
130	69	NW	B 229	<b>OU Radevormwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.000	648 5,4%	ÖKO	WB 02KK
131	69	HE	B 254	<b>Wabern/Hebel</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK
132	69	HE	B 254	<b>OU Wabern/Unshausen</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

133	69	BY	B 470	<b>OU Gremsdorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	12.000	768 6,4%	ÖKO	WB 02KK
134	70	TH	B 7	<b>OU Weimar/Ost</b> Weiterer Bedarf	11.900	607 5,1%		WB 02KK
135	70	BW	B 27	<b>OU Neckarburken</b> Weiterer Bedarf	11.900	714 6,0%		WB 02KK
136	70	HE	B 38	<b>OU Groß-Bieberau</b> Weiterer Bedarf	11.900	643 5,4%		WB 02KK
137	70	HE	B 275	<b>OU Waldems/Esch</b> Weiterer Bedarf	11.900	309 2,6%		WB 02KK
138	70	SH	B 431	<b>OU Holm</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	11.900	452 3,8%	ÖKO	WB 02KK
139	71	BY	B 13	<b>OU Eichstätt</b> Weiterer Bedarf	11.800	696 5,9%		WB 02KK
140	71	BY	B 15n	<b>Velden - Schwindegg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, Entlastung St 2087, OU Velden, OU Erzmansdorf, OU Oberensbach, OU Brandstätt, OU Steeg, OU Loinbruck, OU Buchbach, Entlastung B 15, OU Taufkirchen (Vils), OU Jaibing, OU Dorfen. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.800	956 8,1%	ÖKO	WB 04KB
141	72	BY	B 15n	<b>Rechtmehring (B 15) - Pfaffing (B 304)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Au, OU Ferchensee, OU Fischbach, OU Wending. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.600	1.183 10,2%		WB 04KB
142	72	BY	B 16	<b>N-OU Kaufbeuren</b> Weiterer Bedarf	11.600	464 4,0%		WB 02KK
143	72	NI	B 65	<b>Bückeburg - Vehlen</b> Weiterer Bedarf, OU Münsingen	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK
144	72	NI	B 65	<b>OU Vehlen</b> Weiterer Bedarf	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK
145	73	RP	B 42	<b>OU Leutesdorf</b> Weiterer Bedarf	11.500	897 7,8%		WB 02KK
146	73	NW	B 65	<b>Lübbecke - Hille/Eickhorst</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Lübbecke, OU Eilhausen, OU Nettelstedt, OU Eickhorst	11.500	575 5,0%	ÖKO	WB 02KK
147	73	BE	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK
148	73	BB	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK
149	73	NI	B 215	<b>Rohrsen - Erichshagen</b> Weiterer Bedarf, OU Rohrsen, OU Drakenburg, OU Nienburg-Erichshagen	11.500	1.277 11,1%		WB 02KK
150	73	BW	B 465	<b>OU Münsingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	11.500	679 5,9%		WB 02KK
151	74	BW	B 30	<b>Oberessendorf - Bad Waldsee</b> Weiterer Bedarf, OU Oberessendorf, OU Hebershaus, OU Englerts, OU Schellenberg, OU Mattenhaus	11.400	1.378 12,1%		WB 04KB
152	74	NI	B 71	<b>OU Soltau</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

153	74	SN	B 95	<b>OU Wiesa/Schönfeld</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK
154	74	HE	B 255	<b>SO-OU Gladenbach</b> Weiterer Bedarf	11.400	559 4,9%		WB 02KK
155	75	BW	B 33	<b>Verlegung bei Meersburg</b> Weiterer Bedarf	11.300	701 6,2%		WB 02KK
156	75	ST	B 87	<b>Südtangente Weißenfels</b> Weiterer Bedarf	11.300	768 6,8%		WB 02KK
157	75	RP	B 420	<b>OU Wörrstadt-Sulzheim</b> Weiterer Bedarf	11.300	735 6,5%		WB 02KK
158	76	HE	B 8	<b>OU Glashütten</b> Weiterer Bedarf	11.200	246 2,2%		WB 02KK
159	76	SH	B 206	<b>N-OU Itzehoe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	582 5,2%	ÖKO	WB 02KK
160	76	SH	B 431	<b>OU Uetersen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	437 3,9%	ÖKO	WB 02KK
161	77	BY	B 25	<b>OU Möttingen</b> Weiterer Bedarf	11.100	2.065 18,6%		WB 02KK
162	77	HE	B 62	<b>OU Aisfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.100	1.099 9,9%	ÖKO	WB 02KK
163	77	HE	B 276	<b>OU Brachtal/Schlierbach</b> Weiterer Bedarf	11.100	400 3,6%		WB 02KK
164	77	BY	B 304	<b>OU Steinhöring</b> Weiterer Bedarf	11.100	821 7,4%		WB 02KK
165	78	RP	B 8	<b>OU Hasselbach</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.001 9,1%		WB 02KK
166	78	BY	B 13	<b>OU Stadeln</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
167	78	BY	B 13	<b>OU Schlungenhof</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
168	78	BY	B 20	<b>Grenzbrücke s Laufen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, S-OU Laufen (Deutschland), S-OU Oberndorf (Österreich)	11.000	759 6,9%	ÖKO	WB 02KK
169	78	NI	B 83	<b>OU Steinbergen/Deckbergen</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.243 11,3%		WB 02KK
170	78	NI	B 215	<b>Erichshagen - Nienburg</b> Weiterer Bedarf, OU Nienburg	11.000	- -		WB 02KK
171	78	NW	B 236	<b>OU Nachrodt</b> Weiterer Bedarf	11.000	847 7,7%		WB 02KK
172	78	RP	B 270	<b>OU Katzweiler</b> Weiterer Bedarf	11.000	528 4,8%		WB 02KK
173	78	NI	B 442	<b>OU Hachmühlen</b> Weiterer Bedarf	11.000	814 7,4%		WB 02KK
174	79	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Rothemann</b> Weiterer Bedarf	10.900	1.101 10,1%		WB 02KK
175	79	NI	B 212	<b>OU Bookholzberg</b> Weiterer Bedarf	10.900	643 5,9%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

176	80	BY	A 94	<b>Prienbach/Ost - Malching</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Malching	10.800	940 7,7%		WB 04KB
177	80	BW	B 311n	<b>Sigmaringen (L 456) - Mengen</b> Weiterer Bedarf. Die B 311n ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll westlich von Sigmaringen an der L 456 beginnen und nach Mengen führen. Zwar wird eine höchste Belastung auf einem kurzen Teilabschnitt zwischen Sigmaringen und Sigmaringendorf von 20.100 Fahrzeuge erreicht, diese sei allerdings nicht relevant. Daher wird die Höchstbelastung vom Bund mit 10.800 Fahrzeugen angesetzt. Entlastung B 32, OU Sigmaringen, OU Sigmaringendorf, OU Scheer.	10.800	367 3,4%		WB 02KK
178	81	BY	B 2	<b>OU Dietfurt (Mittelfranken)</b> Weiterer Bedarf	10.700	1.637 15,3%		WB 02KK
179	81	NW	B 55	<b>OU Meschede</b> Weiterer Bedarf	10.700	631 5,9%		WB 02KK
180	81	ST	B 185	<b>O-OU Köthen</b> Weiterer Bedarf	10.700	824 7,7%		WB 02KK
181	81	HE	B 521	<b>OU Schöneck/Büdesheim</b> Weiterer Bedarf	10.700	439 4,1%		WB 02KK
182	82	BY	B 2	<b>OU Mammendorf</b> Weiterer Bedarf	10.600	530 5,0%		WB 02KK
183	82	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Heimboldshausen</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
184	82	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Röhrigshof</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
185	82	RP	B 427	<b>OU Oberhausen-Hergersweiler - OU Winden-Minderslachen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	10.600	477 4,5%	ÖKO	WB 02KK
186	83	BY	B 22	<b>OU Eckersdorf</b> Weiterer Bedarf	10.500	347 3,3%		WB 02KK
187	83	NI	B 209	<b>OU Walsrode</b> Weiterer Bedarf	10.500	630 6,0%		WB 02KK
188	83	BW	B 465	<b>OU Lenningen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	10.500	840 8,0%	ÖKO	WB 02KK
189	84	BY	B 23	<b>OU Ettal</b> Weiterer Bedarf	10.400	489 4,7%		WB 02KK
190	84	NI	B 65	<b>OU Dungenbeck</b> Weiterer Bedarf	10.400	884 8,5%		WB 02KK
191	84	MV	B 104	<b>S-OU Stavenhagen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	10.400	2.007 19,3%	ÖKO	WB 02KK
192	84	RP	B 257	<b>OU Altenahr 2. BA</b> Weiterer Bedarf	10.400	270 2,6%		WB 02KK
193	84	BW	B 290	<b>OU Rot am See</b> Weiterer Bedarf	10.400	905 8,7%		WB 02KK
194	84	SH	B 432	<b>OU Leezen</b> Weiterer Bedarf	10.400	770 7,4%		WB 02KK
195	85	SH	B 432	<b>OU Itzstedt</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK
196	85	SH	B 432	<b>OU Kayhude</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

197	85	SH	B 432	<b>OU Nahe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.300	639 6,2%	ÖKO	WB 02KK
198	85	BW	B 465	<b>Querspange Mettenberg</b> Weiterer Bedarf. Die Querspange Mettenberg ist inzwischen nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Sie soll aufgrund der höheren Realisierungschancen nun als L 267 gebaut werden und Durchgangsverkehr von den B 312 und B 465 sowie der bestehenden L 267 in Biberach an der Riß und Herrlishöfen abziehen. Nur zusammen mit der geplanten Wolfentalquerspange im Zuge der B 312 ist somit eine Entlastung der B 312 OD Biberach möglich. OU Biberach (Riß), OU Herrlishöfen.	10.300	886 8,6%		WB 02KK
199	86	HE	B 8	<b>OU Brechen/Niederbrechen</b> Weiterer Bedarf	10.200	418 4,1%		WB 02KK
200	86	HE	B 54	<b>OU Dornburg/Langendernbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.200	989 9,7%	ÖKO	WB 02KK
201	87	TH	B 7	<b>OU Eisenberg</b> Weiterer Bedarf	10.100	758 7,5%		WB 02KK
202	87	RP	B 54	<b>OU Hahnstätten</b> Weiterer Bedarf	10.100	566 5,6%		WB 02KK
203	88	NI	B 6	<b>OU Rhene</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelberg, OU Baddeckenstedt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt nur 0,72. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	10.000	1.110 11,1%	ÖKO	WB 02KK
204	88	BY	B 20	<b>OU Berchtesgaden (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	10.000	290 2,9%		WB 02KK
205	89	BY	B 15n	<b>Schwindegg (A 94) - Rechtsmehring (B 15)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Armstorf, OU Kleinschwindau, OU Großschwindau, OU Eiermühle, OU Sankt Wolfgang, OU Straßberg, OU Grünbach, OU Esbaum. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt, OU Moos, OU Neuberg, OU Wolfau.	9.900	901 9,1%		WB 02KK
206	89	NI	B 71	<b>OU Munster</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	663 6,7%	ÖKO	WB 02KK
207	89	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Florstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	545 5,5%	ÖKO	WB 02KK
208	89	RP	B 414	<b>OU Kirburg</b> Weiterer Bedarf	9.900	891 9,0%		WB 02KK
209	90	NW	B 236	<b>OU Hallenberg</b> Weiterer Bedarf	9.800	813 8,3%		WB 02KK
210	90	BY	B 388	<b>OU Brombach</b> Weiterer Bedarf	9.800	598 6,1%		WB 02KK
211	91	NW	B 70	<b>OU Stadtlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.700	776 8,0%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

212	91	TH	B 84	<b>OU Vacha</b> Weiterer Bedarf	9.700	999 10,3%		WB 02KK
213	91	BY	A 94	<b>AS Simbach am Inn/West - Simbach am Inn/Ost</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Simbach	9.700	941 8,7%		WB 04KB
214	91	RP	B 420	<b>OU Gau-Bickelheim</b> Weiterer Bedarf	9.700	776 8,0%		WB 02KK
215	92	BW	B 27	<b>OU Hardheim</b> Weiterer Bedarf	9.600	662 6,9%		WB 02KK
216	92	RP	B 48	<b>Bad Kreuznach (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	9.600	480 5,0%		WB 02KK
217	92	NW	B 57	<b>OU Baal</b> Weiterer Bedarf	9.600	730 7,6%		WB 02KK
218	92	NW	B 59	<b>OU Allrath</b> Weiterer Bedarf	9.600	835 8,7%		WB 02KK
219	92	TH	B 85	<b>OU Bad Berka</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.600	490 5,1%	ÖKO	WB 02KK
220	93	NI	B 1	<b>Marienu - Mehle</b> Weiterer Bedarf, OU Hemmendorf, OU Benstorf	9.500	798 7,4%		WB 02KK
221	94	NI	B 71	<b>OU Zeven</b> Weiterer Bedarf	9.400	968 10,3%		WB 02KK
222	94	SN	B 169	<b>OU Rossau/Greifendorf</b> Weiterer Bedarf	9.400	1.466 15,6%		WB 02KK
223	94	SH	B 202	<b>OU Selent</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.400	376 4,0%	ÖKO	WB 02KK
224	94	BW	B 311	<b>OU Immendingen</b> Weiterer Bedarf	9.400	808 8,6%		WB 02KK
225	94	NI	B 436	<b>OU Friedeburg</b> Weiterer Bedarf	9.400	790 8,4%		WB 02KK
226	95	BY	B 13	<b>OU Dornhausen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
227	95	BY	B 13	<b>OU Theilenhofen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
228	95	BY	B 13	<b>OU Unterasbach</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
229	95	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Kirchveischede</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888.	9.300	865 9,3%		WB 02KK
230	95	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Bilstein</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das höhere Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888. Das niedrigere Verkehrsaufkommen wird in Bilstein von Grevenbrück (K 7) bis zur	9.300	865 9,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Einmündung der L 715 im Ort erreicht.				
231	95	BY	B 310	<b>OU Füssen 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.300	456 4,9%	ÖKO	WB 02KK
232	96	NW	B 7	<b>OU Warburg/Scherfede</b> Weiterer Bedarf	9.200	690 7,5%		WB 02KK
233	96	NI	B 215	<b>OU Landesbergen</b> Weiterer Bedarf	9.200	1.113 12,1%		WB 02KK
234	97	SH	B 76	<b>OU Fleckeby</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	491 5,4%	ÖKO	WB 02KK
235	97	SH	B 203	<b>Osterhof - Büsum</b> Weiterer Bedarf, OU Osterhof, OU Oesterdeichstrich	9.100	346 3,8%		WB 02KK
236	97	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Ehlen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
237	97	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Dörnberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
238	98	BY	B 32	<b>OU Opfenbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	729 8,1%		WB 02KK
239	98	NW	B 221	<b>OU Brüggen/Genholt</b> Weiterer Bedarf	9.000	540 6,0%		WB 02KK
240	98	NI	B 240	<b>OU Eime</b> Weiterer Bedarf	9.000	576 6,4%		WB 02KK
241	98	NW	B 256	<b>OU Gummersbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	414 4,6%		WB 02KK
242	98	HE	B 454	<b>OU Neustadt (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	9.000	369 4,1%		WB 02KK
243	98	SH	B 501	<b>OU Grömitz</b> Weiterer Bedarf	9.000	333 3,7%		WB 02KK
244	99	BW	B 27	<b>OU Neukirch</b> Weiterer Bedarf	8.900	1.006 11,3%		WB 02KK
245	99	NI	B 51	<b>OU Twistringen</b> Weiterer Bedarf	8.900	1.095 12,3%		WB 02KK
246	99	TH	B 93	<b>Altenburg - OU Gößnitz</b> Weiterer Bedarf, OU Zehma, OU Lehdorf, OU Gardschütz, OU Mockern	8.900	1.193 13,4%		WB 02KK
247	99	RP	B 413	<b>OU Merkelbach</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK
248	99	RP	B 413	<b>OU Wied</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK
249	100	RP	B 53	<b>OU Andel</b> Weiterer Bedarf	8.800	502 5,7%		WB 02KK
250	100	TH	B 62n	<b>OU Zella-Mehlis</b> Weiterer Bedarf. Auf den ersten Blick ein seltsames Projekt, da durch Zella-Mehlis die B 280 führt und die B 62 bereits beim rund 46 km entfernten Barchfeld an der B 19 endet. Auf den zweiten Blick ist tatsächlich der Weiterbau der B 62 von Barchfeld bis zur A 71 bei Zella-Mehlis geplant, allerdings noch nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Dabei wurde die B 19 von Barchfeld zur A 71 bereits leistungsfähig ausgebaut. Die "fehlende leistungsfähige Verbindung zur A 71" ist damit bereits vorhanden.	8.800	458 5,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

251	100	NW	B 70	<b>OU Südlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	766 8,7%	ÖKO	WB 02KK
252	100	NI	B 83	<b>OU Grohnde</b> Weiterer Bedarf	8.800	739 8,4%		WB 02KK
253	100	BB	B 96	<b>OU Zossen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	660 7,5%	ÖKO	WB 02KK
254	100	HE	B 275	<b>OU Usingen/Merzhausen</b> Weiterer Bedarf	8.800	440 5,0%		WB 02KK
255	100	HE	B 275	<b>OU Ranstadt/Ober-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	572 6,5%	ÖKO	WB 02KK
256	101	BY	B 8	<b>Neustadt (Aisch) Westspange zur B 470</b> Weiterer Bedarf, OU Neustadt-Riedfeld	8.700	966 11,1%		WB 02KK
257	101	HE	B 254	<b>OU Großenlüder/Müs</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.700	966 11,1%	ÖKO	WB 02KK
258	101	HE	B 278	<b>OU Tann (Rhön)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.700	626 7,2%	ÖKO	WB 02KK
259	101	BY	B 287	<b>OU Nüdlingen</b> Weiterer Bedarf	8.700	383 4,4%		WB 02KK
260	101	BW	B 290	<b>OU Wallhausen</b> Weiterer Bedarf	8.700	748 8,6%		WB 02KK
261	101	BW	B 466	<b>OU Böhmenkirch</b> Weiterer Bedarf	8.700	905 10,4%		WB 02KK
262	101	SH	B 502	<b>Segeberger Landstr. (B 502) - Ellerbek</b> Weiterer Bedarf, OU Gaarden, OU Ellerbek	8.700	209 2,4%		WB 02KK
263	102	BY	B 15	<b>OU Hagelstadt</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.101 12,8%		WB 02KK
264	102	NI	B 214	<b>OU Schwarmstedt</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.101 12,8%		WB 02KK
265	102	HE	B 275	<b>Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenhain</b> Weiterer Bedarf	8.600	370 4,3%		WB 02KK
266	102	BW	B 311	<b>OU Obermarchtal</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.221 14,2%		WB 02KK
267	102	BW	B 317	<b>OU Schönau im Schwarzwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.600	550 6,4%	ÖKO	WB 02KK
268	102	BW	B 463	<b>OU Unterreichenbach</b> Weiterer Bedarf	8.600	525 6,1%		WB 02KK
269	103	RP	B 270	<b>OU Hirschhorn</b> Weiterer Bedarf	8.500	408 4,8%		WB 02KK
270	103	HE	B 275	<b>OU Ossenheim</b> Weiterer Bedarf	8.500	468 5,5%		WB 02KK
271	103	BW	B 294	<b>Südwesttangente Bretten</b> Weiterer Bedarf	8.500	731 8,6%		WB 02KK
272	104	BY	B 32	<b>OU Auers-Riedhirsch</b> Weiterer Bedarf	8.400	504 6,0%		WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

273	104	HE	B 275	<b>OU Ortenberg/Selters</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.400	395 4,7%	ÖKO	WB 02KK
274	105	BW	B 14	<b>Verlegung bei Stockach</b> Weiterer Bedarf	8.300	2.009 24,2%		WB 02KK
275	105	ST	B 184	<b>OU Zerbst 2. BA</b> Weiterer Bedarf	8.300	764 9,2%		WB 02KK
276	105	ST	B 187	<b>OU Iserbegka - Elster - Listerfehrda</b> Weiterer Bedarf	8.300	1.112 13,4%		WB 02KK
277	105	ST	B 187	<b>OU Mühlanger</b> Weiterer Bedarf	8.300	1.112 13,4%		WB 02KK
278	105	NW	B 235	<b>S-OU Lüdinghausen</b> Weiterer Bedarf	8.300	423 5,1%		WB 02KK
279	105	BY	B 470	<b>OU Oberndorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
280	105	BY	B 470	<b>OU Ipsheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
281	105	BY	B 470	<b>OU Dottenheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
282	106	NI	B 1	<b>OU Burgstemmen</b> Weiterer Bedarf	8.200	738 8,0%		WB 02KK
283	106	NI	B 1	<b>OU Mahlerten</b> Weiterer Bedarf	8.200	738 8,0%		WB 02KK
284	106	NI	B 64	<b>Brunsen (B 3) - Groß Rhüden (A 7)</b> Weiterer Bedarf, OU Greene, OU Kreiensen, OU Seboldshausen	8.200	795 9,7%		WB 02KK
285	106	ST	B 187	<b>OU Jessen</b> Weiterer Bedarf	8.200	599 7,3%		WB 02KK
286	106	SL	B 269	<b>Verlegung bei Nalbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	681 8,3%		WB 02KK
287	106	RP	B 413	<b>OU Mündersbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	763 9,3%		WB 02KK
288	106	RP	B 413	<b>OU Höchstenbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	763 9,3%		WB 02KK
289	107	NI	B 1	<b>OU Elze</b> Weiterer Bedarf	8.100	672 7,3%		WB 02KK
290	107	HE	B 45	<b>OU Niddatal/Ilsenstadt</b> Weiterer Bedarf	8.100	356 4,4%		WB 02KK
291	107	NI	B 64n	<b>ö Lobach - Brunsen (B 3)</b> Weiterer Bedarf. Die B 64n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen. Sie soll die vorhandene B 64 durch eine Neutrassierung ersetzen und zahlreiche Orte vom Verkehr entlasten. OU Negenborn, OU Eschershausen, OU Wickensen, OU Mainzholzen, OU Wenzeln.	8.100	689 8,5%		WB 02KK
292	107	SN	B 107	<b>OU Trebsen</b> Weiterer Bedarf	8.100	737 9,1%		WB 02KK
293	107	ST	B 185	<b>OU Mosigkau</b> Weiterer Bedarf	8.100	575 7,1%		WB 02KK
294	107	NI	B 209	<b>OU Amelinghausen</b> Weiterer Bedarf	8.100	761 9,4%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

295	107	NI	B 248	<b>OU Lobmachtersen</b> Weiterer Bedarf	8.100	656 8,1%		WB 02KK
296	107	NI	B 248	<b>OU Beinum</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	8.100	656 8,1%		WB 02KK
297	107	NI	B 443	<b>OU Koldingen</b> Weiterer Bedarf	8.100	454 5,6%		WB 02KK
298	108	BB	B 1	<b>OU Groß Kreuz</b> Weiterer Bedarf	8.000	568 6,1%		WB 02KK
299	108	BW	B 28	<b>OU Blaubeuren/Gerhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.000	544 6,8%	ÖKO	WB 02KK
300	108	TH	B 85	<b>OU Buttstedt</b> Weiterer Bedarf	8.000	512 6,4%		WB 02KK
301	108	MV	B 104	<b>OU Löcknitz</b> Weiterer Bedarf	8.000	496 6,2%		WB 02KK
302	108	HE	B 251	<b>OU Willingen (Upland)</b> Weiterer Bedarf	8.000	448 5,6%		WB 02KK
303	109	BY	B 2	<b>OU Hattenhofen</b> Weiterer Bedarf	7.900	553 7,0%		WB 02KK
304	109	SH	B 201	<b>OU Süderbrarup</b> Weiterer Bedarf	7.900	482 6,1%		WB 02KK
305	109	NI	B 213	<b>OU Bawinkel</b> Weiterer Bedarf	7.900	2.157 27,3%		WB 02KK
306	109	NI	B 238	<b>OU Möllenbeck</b> Weiterer Bedarf	7.900	1.003 12,7%		WB 02KK
307	110	BY	B 8	<b>OU Straßkirchen</b> Weiterer Bedarf	7.800	1.108 14,2%		WB 02KK
308	110	RP	A 64	<b>Nordumgehung Trier 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung B 53	7.800	710 8,1%	ÖKO	WB 04KB
309	110	ST	B 183	<b>OU Prosigk</b> Weiterer Bedarf	7.800	538 6,9%		WB 02KK
310	110	NI	B 209	<b>OU Rethem</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	608 7,8%	ÖKO	WB 02KK
311	110	NW	B 252	<b>OU Brake/Rheder</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	1.084 13,9%	ÖKO	WB 02KK
312	110	NW	B 265	<b>OU Schleiden/Gemünd</b> Weiterer Bedarf	7.800	398 5,1%		WB 02KK
313	110	BY	B 279	<b>OU Wegfurt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	858 11,0%	ÖKO	WB 02KK
314	111	NW	B 57	<b>OU Marienbaum</b> Weiterer Bedarf	7.700	485 6,3%		WB 02KK
315	111	NI	B 215	<b>OU Leese</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.700	847 11,0%	ÖKO	WB 02KK
316	111	RP	B 271	<b>OU Bockenheim</b> Weiterer Bedarf	7.700	169 2,2%		WB 02KK
317	111	RP	B 410	<b>OU Gerolstein-Pelm</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.700	477 6,2%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

318	111	BW	B 466	<b>OU Donzdorf</b> Weiterer Bedarf	7.700	785 10,2%		WB 02KK
319	112	BY	B 17	<b>OU Steingaden</b> Weiterer Bedarf	7.600	410 5,4%		WB 02KK
320	112	BY	B 17n	<b>Roßhaupten - Hopferau (A 7)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Steingaden, OU Graben, OU Schlauch, OU Unterreithen, OU Birnbaum, OU Trauchgau, OU Halblech. Die B 17n ist eine geplante neue Bundesstraße in Bayern, die es bisher nicht gibt. Sie soll von Steingaden über Roßhaupten zur A 7 bei Hopferau führen.	7.600	410 5,4%	ÖKO	WB 02KK
321	112	SN	B 98	<b>OU Glaubitz</b> Weiterer Bedarf	7.600	844 11,1%		WB 02KK
322	112	SN	B 98	<b>OU Wildenhain</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.600	844 11,1%	ÖKO	WB 02KK
323	112	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Ober-Florstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.600	456 6,0%	ÖKO	WB 02KK
324	112	BY	B 588	<b>OU Reischach</b> Weiterer Bedarf	7.600	768 10,1%		WB 02KK
325	113	BW	B 29	<b>OU Pflaumloch</b> Weiterer Bedarf	7.500	1.028 13,7%		WB 02KK
326	113	BW	B 29	<b>OU Trochtelfingen bei Bopfingen</b> Weiterer Bedarf	7.500	1.028 13,7%		WB 02KK
327	113	BW	B 32	<b>OU Burladingen</b> Weiterer Bedarf	7.500	555 7,4%		WB 02KK
328	113	TH	B 84	<b>OU Bad Langensalza 3. BA</b> Weiterer Bedarf	7.500	608 8,1%		WB 02KK
329	113	MV	B 104	<b>OU Sternberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.500	803 10,7%	ÖKO	WB 02KK
330	114	BY	B 16	<b>OU Pfaffenhausen/Hausen</b> Weiterer Bedarf	7.400	592 8,0%		WB 02KK
331	114	NW	B 70	<b>OU Ahaus/Wüllen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.400	607 8,2%	ÖKO	WB 02KK
332	114	SN	B 173	<b>OU Mohorn</b> Weiterer Bedarf	7.400	518 7,0%		WB 02KK
333	114	NI	B 214	<b>OU Bersenbrück</b> Weiterer Bedarf. Es ist noch eine OU Bersenbrück im Zuge der B 68 vorgesehen.	7.400	977 13,2%		WB 02KK
334	114	HE	B 251	<b>OU Korbach/Meineringhausen</b> Weiterer Bedarf	7.400	681 9,2%		WB 02KK
335	114	SN	B 282	<b>OU Mehltheuer</b> Weiterer Bedarf	7.400	888 12,0%		WB 02KK
336	114	SN	B 282	<b>OU Syrau</b> Weiterer Bedarf	7.400	888 12,0%		WB 02KK
337	114	NI	B 446	<b>OU Lütgenrode</b> Weiterer Bedarf	7.400	422 5,7%		WB 02KK
338	115	NI	B 3	<b>OU Bergen</b> Weiterer Bedarf	7.300	752 10,3%		WB 02KK
339	115	BB	B 109	<b>OU Wandlitz</b> Weiterer Bedarf	7.300	562 7,7%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

340	116	TH	B 4	<b>OU Oberspier</b> Weiterer Bedarf	7.200	713 9,9%		WB 02KK
341	116	BY	B 8	<b>OU Künzing</b> Weiterer Bedarf	7.200	986 13,7%		WB 02KK
342	116	TH	B 88	<b>OU Kirchhasel</b> Weiterer Bedarf	7.200	367 5,1%		WB 02KK
343	116	NI	B 240	<b>OU Halle</b> Weiterer Bedarf	7.200	770 10,7%		WB 02KK
344	116	NI	B 248	<b>OU Jameln</b> Weiterer Bedarf	7.200	670 9,3%		WB 02KK
345	116	NI	B 248	<b>OU Schaafhausen</b> Weiterer Bedarf	7.200	670 9,3%		WB 02KK
346	117	BY	B 8	<b>OU Osterhofen</b> Weiterer Bedarf	7.100	717 10,1%		WB 02KK
347	117	ST	B 87	<b>OU Eckartsberga</b> Weiterer Bedarf	7.100	320 4,5%		WB 02KK
348	117	MV	B 104	<b>OU Malchin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.100	1.008 14,2%	ÖKO	WB 02KK
349	117	RP	B 256	<b>OU Hamm (Sieg)</b> Weiterer Bedarf	7.100	646 9,1%		WB 02KK
350	117	BY	B 304	<b>OU Obing</b> Weiterer Bedarf	7.100	653 9,2%		WB 02KK
351	117	BW	B 312	<b>OU Zwiefalten</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	7.100	639 9,0%		WB 02KK
352	118	SN	B 2	<b>OU Krostitz/Krensdorf</b> Weiterer Bedarf	7.000	672 9,6%		WB 02KK
353	118	BY	B 13	<b>OU Gollhofen</b> Weiterer Bedarf	7.000	574 8,2%		WB 02KK
354	118	SN	B 96	<b>Groß Särchen - Königswartha</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Groß Särchen, OU Wartha, OU Caminau, OU Königswartha	7.000	693 9,9%	ÖKO	WB 02KK
355	118	BY	B 301	<b>OU Puttenhamen</b> Weiterer Bedarf	7.000	567 8,1%		WB 02KK
356	119	BB	B 1	<b>OU Manschnow</b> Weiterer Bedarf	6.900	317 3,8%		WB 02KK
357	119	BW	B 32	<b>OU Boms</b> Weiterer Bedarf	6.900	476 6,9%		WB 02KK
358	119	TH	B 88	<b>OU Friedrichroda</b> Weiterer Bedarf	6.900	359 5,2%		WB 02KK
359	119	SN	B 101	<b>OU Scheibenberg</b> Weiterer Bedarf	6.900	552 8,0%		WB 02KK
360	119	MV	B 104	<b>OU Teterow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.900	738 10,7%	ÖKO	WB 02KK
361	119	ST	B 180	<b>OU Pretzsch</b> Weiterer Bedarf	6.900	787 11,4%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

362	119	ST	B 187	<b>OU Roßlau</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.900	932 13,5%		WB 02KK
363	120	SH	B 5	<b>OU Marne</b> Weiterer Bedarf	6.800	442 6,5%		WB 02KK
364	120	BY	B 16	<b>OU Rieder</b> Weiterer Bedarf	6.800	449 6,6%		WB 02KK
365	120	BY	B 16	<b>OU Steinbach</b> Weiterer Bedarf	6.800	449 6,6%		WB 02KK
366	120	RP	B 38	<b>Oberotterbach - Schweigen</b> Weiterer Bedarf, OU Schweigen, OU Rechtenbach, OU Oberotterbach	6.800	381 5,6%		WB 02KK
367	120	MV	B 110	<b>OU Gnoien</b> Weiterer Bedarf	6.800	598 8,8%		WB 02KK
368	120	NW	B 252	<b>OU Brakel/Siddessen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.800	945 13,9%	ÖKO	WB 02KK
369	120	HE	B 253	<b>OU Frankenberg/Geismar</b> Weiterer Bedarf	6.800	578 8,5%		WB 02KK
370	120	HE	B 254	<b>OU Alsfeld/Eudorf</b> Weiterer Bedarf	6.800	714 10,5%		WB 02KK
371	120	BY	B 301	<b>OU Rudelzhausen</b> Weiterer Bedarf	6.800	306 4,5%		WB 02KK
372	121	BB	B 158n	<b>Bad Freienwalde/Wriezen - Bgr. D/PL</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Wriezen (B 167). Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Wriezen keine verkehrlichen Defizite auf der B158 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	6.700	315 4,7%	ÖKO	WB 02KK
373	121	SH	B 206	<b>Itzehoe - Bad Bramstedt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Mühlenbarbek, OU Wrist, OU Förden Barl	6.700	650 9,7%	ÖKO	WB 02KK
374	121	NW	B 236	<b>OU Winterberg/Züschen</b> Weiterer Bedarf	6.700	824 12,3%		WB 02KK
375	121	BW	B 313	<b>OU Großengstingen</b> Weiterer Bedarf	6.700	436 6,5%		WB 02KK
376	122	NI	B 1	<b>OU Einum und Bettmar</b> Weiterer Bedarf	6.600	488 6,4%		WB 04KK
377	122	NI	B 1	<b>OU Groß Lafferde</b> Weiterer Bedarf	6.600	488 6,4%		WB 02KK
378	122	RP	B 38	<b>OU Ingenheim</b> Weiterer Bedarf	6.600	178 2,7%		WB 02KK
379	122	NI	B 51	<b>OU Cornau</b> Weiterer Bedarf	6.600	766 11,6%		WB 02KK
380	122	MV	B 104	<b>OU Rehna</b> Weiterer Bedarf	6.600	686 10,4%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

381	122	NI	B 218	<b>OU Ueffeln</b> Weiterer Bedarf	6.600	772 11,7%		WB 02KK
382	122	NI	B 241	<b>OU Dorste</b> Weiterer Bedarf	6.600	634 9,6%		WB 02KK
383	122	BY	B 300	<b>OU Krumbach</b> Weiterer Bedarf	6.600	- -		WB 02KK
384	122	BY	B 466	<b>OU Wassermungenau</b> Weiterer Bedarf	6.600	568 8,6%		WB 02KK
385	122	NW	B 480	<b>OU Olsberg/Wiemeringhausen</b> Weiterer Bedarf	6.600	700 10,6%		WB 02KK
386	122	NW	B 480	<b>OU Winterberg/Niedersfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.600	700 10,6%	ÖKO	WB 02KK
387	123	SH	B 5	<b>OU Meldorf</b> Weiterer Bedarf	6.500	390 6,0%		WB 02KK
388	123	TH	B 7	<b>OU Gotha</b> Weiterer Bedarf	6.500	345 5,3%		WB 02KK
389	123	HE	B 8	<b>OU Waldems/Esch</b> Weiterer Bedarf	6.500	228 3,5%		WB 02KK
390	123	TH	B 85	<b>OU Pflanzwirbach</b> Weiterer Bedarf	6.500	546 8,4%		WB 02KK
391	123	NI	B 239	<b>OU Wagenfeld</b> Weiterer Bedarf	6.500	1.021 15,7%		WB 02KK
392	123	RP	B 410	<b>OU Watzerath</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.500	605 9,3%		WB 02KK
393	124	RP	B 47	<b>OU Wachenheim</b> Weiterer Bedarf	6.400	506 7,9%		WB 02KK
394	124	RP	B 54	<b>OU Rennerod/Emmerichenhain</b> Weiterer Bedarf	6.400	992 15,5%		WB 02KK
395	124	HE	B 62	<b>OU Kirtorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
396	124	HE	B 62	<b>OU Kirtorf/Ober-Gleen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
397	124	HE	B 62	<b>OU Alsfeld/Angenrod</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
398	124	HE	B 62	<b>OU Alsfeld/Leusel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
399	124	NI	B 244	<b>Hankensbüttel - Wittlingen</b> Weiterer Bedarf, OU Hankensbüttel, OU Alt Isenhagen, OU Glünsingen, OU Wittlingen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt lediglich nur 0,49. Mit Ausnahme der OU Hankensbüttel. Hier beträgt das NKV sogar nur -0,01 und ist somit völlig unwirtschaftlich. Hinzu kommt, dass die B 244 in diesem Bereich nur von lokaler Bedeutung ist. Das heißt, der zwischenörtliche Verkehr dominiert. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so	6.400	576 9,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.				
400	124	SH	B 430	<b>OU Schmalensee</b> Weiterer Bedarf	6.400	429 6,7%		WB 02KK
401	124	BW	B 462	<b>OU Forbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	6.400	704 11,0%	ÖKO	WB 02KK
402	124	BW	B 465	<b>OU Weisel</b> Weiterer Bedarf	6.400	499 7,8%		WB 02KK
403	124	BW	B 465	<b>OU Ehingen</b> Weiterer Bedarf	6.400	499 7,8%		WB 02KK
404	125	NI	B 71	<b>OU Rotenburg (Wümme)</b> Weiterer Bedarf	6.300	258 4,1%		WB 02KK
405	125	NI	B 79	<b>OU Remlingen</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Remlingen beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.300	296 4,7%		WB 02KK
406	125	NI	B 79	<b>OU Wittmar</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wittmar beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.300	296 4,7%		WB 02KK
407	125	ST	B 81	<b>OU Hasselfelde</b> Weiterer Bedarf	6.300	391 6,2%		WB 02KK
408	125	BW	B 313	<b>Engstingen/Haid - Trochtelfingen</b> Weiterer Bedarf, OU Trochtelfingen, OU Haid	6.300	447 7,1%		WB 02KK
409	125	BW	B 313	<b>Inneringen - Jungnau</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, Entlastung B 32/B 312 OU Jungnau, OU Veringendorf, OU Veringenstadt, OU Hermentingen, OU Hettingen, OU Gammertingen, OU Bronnen, OU Mariaberg, OU Mägerkingen	6.300	447 7,1%	ÖKO	WB 02KK
410	125	SH	B 431	<b>OU Glückstadt</b> Weiterer Bedarf	6.300	391 6,2%		WB 02KK
411	126	BY	B 11	<b>OU Wallgau/Krün</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	6.200	260 4,2%	ÖKO	WB 02KK
412	126	TH	B 85	<b>S-OU Bad Frankenhausen (Kyffhäuser)</b> Weiterer Bedarf	6.200	186 3,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

413	127	BY	B 16	<b>OU Wattenweiler/Höselhurst</b> Weiterer Bedarf	6.100	543 8,9%		WB 02KK
414	127	BB	B 102	<b>OU Treuenbrietzen</b> Weiterer Bedarf	6.100	683 11,2%		WB 02KK
415	127	NI	B 191	<b>OU Dannenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.100	805 13,2%	ÖKO	WB 02KK
416	127	NW	B 236	<b>OU Lennestadt/Saalhausen</b> Weiterer Bedarf	6.100	451 7,4%		WB 02KK
417	127	BW	B 312	<b>OU Engstingen</b> Weiterer Bedarf	6.100	549 9,0%		WB 02KK
418	127	BW	B 313	<b>OU Engelswies und OU Vilsingen</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.100	561 9,2%		WB 02KK
419	127	HE	B 455	<b>OU Nidda/Borsdorf</b> Weiterer Bedarf	6.100	268 4,4%		WB 02KK
420	127	BW	B 463	<b>OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)</b> Weiterer Bedarf	6.100	348 5,7%		WB 02KK
421	128	BY	B 8	<b>OU Markt Bibart</b> Weiterer Bedarf	6.000	1.044 17,4%		WB 02KK
422	128	TH	B 62	<b>OU Vacha - Badelachen</b> Weiterer Bedarf	6.000	534 8,9%		WB 02KK
423	128	NI	B 71	<b>Uelzen - B 4n</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Uelzen	6.000	498 8,3%	ÖKO	WB 02KK
424	128	MV	B 105	<b>OU Selmsdorf</b> Weiterer Bedarf	6.000	444 7,4%		WB 02KK
425	128	BB	B 156	<b>OU Spremberg</b> Weiterer Bedarf	6.000	372 6,2%		WB 02KK
426	128	SN	B 171	<b>OU Zöblitz</b> Weiterer Bedarf	6.000	342 5,7%		WB 02KK
427	128	SN	B 182	<b>OU Strehla</b> Weiterer Bedarf	6.000	654 10,9%		WB 02KK
428	128	SH	B 209	<b>OU Lütau</b> Weiterer Bedarf	6.000	600 10,0%		WB 02KK
429	128	RP	B 412	<b>OU Burgbrohl</b> Weiterer Bedarf	6.000	372 6,2%		WB 02KK
430	129	SN	B 2	<b>OU Schönwölkau/Lindenhayn</b> Weiterer Bedarf	5.900	513 8,7%		WB 02KK
431	129	RP	B 51	<b>OU Ayl</b> Weiterer Bedarf	5.900	454 7,7%		WB 02KK
432	129	SH	B 77	<b>OU Hohenwestedt</b> Weiterer Bedarf	5.900	631 10,7%		WB 02KK
433	129	TH	B 88	<b>OU Dorndorf/Steudnitz 1. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.900	507 8,6%	ÖKO	WB 02KK
434	129	TH	B 88	<b>OU Dorndorf/Steudnitz 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.900	507 8,6%	ÖKO	WB 02KK
435	129	TH	B 180	<b>OU Meuselwitz</b>	5.900	637		WB



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf		10,8%		02KK
436	129	TH	B 180	<b>OU Rositz - Altenburg</b> Weiterer Bedarf	5.900	637 10,8%		WB 02KK
437	129	HE	B 275	<b>OU Lauterbach und OU Lauterbach/Blitzenrod</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.900	354 6,0%	ÖKO	WB 02KK
438	130	HE	B 83	<b>OU Trendelburg/Deisel</b> Weiterer Bedarf	5.800	313 5,4%		WB 02KK
439	130	BY	B 85	<b>OU Eberhardsreuth</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	406 7,0%	ÖKO	WB 02KK
440	130	SN	B 107	<b>T-OU Colditz (mit Neubau Muldebrücke)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	551 9,5%	ÖKO	WB 02KK
441	130	ST	B 180	<b>OU Kretzschau - Döschwitz</b> Weiterer Bedarf	5.800	510 8,8%		WB 02KK
442	130	ST	B 183	<b>OU Gnetsch</b> Weiterer Bedarf	5.800	650 11,2%		WB 02KK
443	130	NI	B 191	<b>OU Eschede</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	731 12,6%	ÖKO	WB 02KK
444	130	NI	B 241	<b>Bollensen - Volpriehausen</b> Weiterer Bedarf, OU Bollensen, OU Gierswalde, OU Volpriehausen	5.800	354 6,1%		WB 02KK
445	130	NI	B 241	<b>OU Uslar</b> Weiterer Bedarf	5.800	354 6,1%		WB 02KK
446	130	BB	B 246	<b>OU Grunow</b> Weiterer Bedarf	5.800	255 4,4%		WB 02KK
447	130	TH	B 249	<b>OU Mühlhausen (L 1016 - B 249)</b> Weiterer Bedarf. 2. OU Mühlhausen	5.800	273 4,7%		WB 02KK
448	130	RP	B 269	<b>OU Birkenfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	829 14,3%	ÖKO	WB 02KK
449	131	ST	B 180	<b>OU Naumburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.700	610 10,7%	ÖKO	WB 02KK
450	132	TH	B 88	<b>OU Camburg</b> Weiterer Bedarf	5.600	470 8,4%		WB 02KK
451	132	MV	B 109	<b>OU Belling</b> Weiterer Bedarf	5.600	465 8,3%		WB 02KK
452	132	MV	B 109	<b>OU Jatznick</b> Weiterer Bedarf	5.600	465 8,3%		WB 02KK
453	132	SH	B 203	<b>OU Hamdorf</b> Weiterer Bedarf	5.600	381 6,8%		WB 02KK
454	132	BW	B 465	<b>OU Sontheim</b> Weiterer Bedarf	5.600	487 8,7%		WB 02KK
455	132	BW	B 465	<b>OU Ingerkingen</b> Weiterer Bedarf	5.600	487 8,7%		WB 02KK
456	132	BW	B 500	<b>Tieferlegung in Häusern</b> Weiterer Bedarf	5.600	493 8,8%		WB 02KK
457	133	NI	B 83	<b>OU Stahle</b> Weiterer Bedarf	5.500	- -		WB 02KK
458	133	BB	B 96	<b>OU Sonnewalde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	545 9,9%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

459	133	MV	B 110	<b>OU Murchin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	242 4,4%	ÖKO	WB 02KK
460	133	MV	B 110	<b>OU Demmin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	660 12,0%	ÖKO	WB 02KK
461	133	NI	B 248	<b>OU Grabow</b> Weiterer Bedarf	5.500	589 10,7%		WB 02KK
462	133	NW	B 265	<b>OU Heimbach/Hergarten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	781 14,2%	ÖKO	WB 02KK
463	133	BW	B 465	<b>OU Seeburg</b> Weiterer Bedarf	5.500	418 7,6%		WB 02KK
464	133	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg - OU Brilon/Alme</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Zwischen Bad Wünnenberg und Alme gibt es keine Ortsdurchfahrten und für Bad Wünnenberg sowie Alme sind bereits Umgehungen im Zuge der B 480 vorgesehen. Dazu teilt der Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V. in der Broschüre "Arbeitskreis B 55" mit: "Die Verbindung über die B 480 ist allerdings wegen des zum Teil nur sehr unzureichenden Ausbaustandards mit zahlreichen Ortsdurchfahrten sowie dem topographisch ungünstigen Verlauf zwischen Wünnenberg und Brilon-Alme sowie Olsberg und Winterberg nur begrenzt eistungsfähig ... In dem gesamten Raum befinden sich weitere Straßenzüge in Bundesstraßenqualität, die jedoch vielfach nur Teilräume erschließen."	5.500	666 12,1%	ÖKO	WB 02KK
465	134	BY	B 2	<b>OU Althegnenberg</b> Weiterer Bedarf	5.400	400 7,4%		WB 02KK
466	134	BW	B 28	<b>OU Feldstetten</b> Weiterer Bedarf	5.400	545 10,1%		WB 02KK
467	134	BW	B 32	<b>Neufra - Gammertingen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Gammertingen	5.400	443 8,2%	ÖKO	WB 02KK
468	134	BB	B 102	<b>OU Jüterbog</b> Weiterer Bedarf	5.400	578 10,7%		WB 02KK
469	134	RP	B 255	<b>OU Ailertchen</b> Weiterer Bedarf	5.400	724 13,4%		WB 02KK
470	134	HE	B 451	<b>OU Witzenhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.400	464 8,6%	ÖKO	WB 02KK
471	135	NI	B 3	<b>OU Varrigsen</b> Weiterer Bedarf	5.300	864 16,3%		WB 02KK
472	135	NI	B 3	<b>OU Ammenssen</b> Weiterer Bedarf	5.300	864 16,3%		WB 02KK
473	135	TH	B 7	<b>OU Großstöbnitz</b> Weiterer Bedarf	5.300	413 7,8%		WB 02KK
474	135	BB	B 168	<b>OU Lieberose</b> Weiterer Bedarf	5.300	472 8,9%		WB 02KK
475	135	SH	B 202	<b>OU Garding</b> Weiterer Bedarf	5.300	244 4,6%		WB 02KK
476	135	BY	B 289	<b>OU Weissdorf</b> Weiterer Bedarf	5.300	339 6,4%		WB 02KK
477	135	BY	B 289	<b>OU Münchberg</b> Weiterer Bedarf	5.300	339 6,4%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

478	136	RP	B 8	<b>OU Höchstenbach</b> Weiterer Bedarf	5.200	359 6,9%		WB 02KK
479	136	SH	B 77	<b>OU Rimmels</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.200	650 12,5%	ÖKO	WB 02KK
480	136	ST	B 79	<b>OU Athenstedt</b> Weiterer Bedarf	5.200	400 7,7%		WB 02KK
481	136	BY	B 533	<b>Grafenau - Hohenau</b> Weiterer Bedarf, OU Lichteneck, OU Neudorf, OU Kapfham, OU Saldenau	5.200	270 5,2%		WB 02KK
482	137	HE	B 62	<b>OU Kirtorf/Lehrbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	775 15,2%	ÖKO	WB 02KK
483	137	NI	B 71	<b>OU Bergen (Dumme)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	1.346 26,4%	ÖKO	WB 02KK
484	137	TH	B 94	<b>OU Zeulenroda</b> Weiterer Bedarf	5.100	337 6,6%		WB 02KK
485	137	MV	B 192	<b>OU Goldberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	490 9,6%	ÖKO	WB 02KK
486	137	MV	B 197	<b>OU Friedland</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	5.100	357 7,0%		WB 02KK
487	137	NI	B 218	<b>OU Merzen</b> Weiterer Bedarf	5.100	831 16,3%		WB 02KK
488	137	NW	B 239	<b>OU Horn/Bad Meinberg/Belle</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	413 8,1%	ÖKO	WB 02KK
489	137	BY	B 285	<b>OU Stockheim - Mellrichstadt (A 71)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Stockheim	5.100	235 4,6%	ÖKO	WB 02KK
490	137	BY	B 388	<b>OU Oberzell</b> Weiterer Bedarf	5.100	393 7,7%		WB 02KK
491	137	BY	B 388	<b>OU Untergriesbach</b> Weiterer Bedarf	5.100	393 7,7%		WB 02KK
492	138	RP	B 49	<b>OU Wittlich-Neuerburg</b> Weiterer Bedarf	5.000	255 5,1%		WB 02KK
493	138	NW	B 70	<b>OU Heek</b> Weiterer Bedarf	5.000	535 10,7%		WB 02KK
494	138	BB	B 109	<b>OU Prenzlau</b> Weiterer Bedarf	5.000	305 6,1%		WB 02KK
495	138	NI	B 216	<b>OU Göhrde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.000	605 12,1%	ÖKO	WB 02KK
496	138	NI	B 241	<b>OU Katlenburg/Lindau</b> Weiterer Bedarf	5.000	- -		WB 02KK
497	139	NI	B 71	<b>OU Groß Liedern</b> Weiterer Bedarf	4.900	1.308 26,7%		WB 02KK
498	139	MV	B 191	<b>OU Neustadt-Glewe</b> Weiterer Bedarf	4.900	211 4,3%		WB 02KK
499	139	MV	B 191	<b>OU Ludwigslust</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.900	211 4,3%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

500	139	RP	B 255	<b>OU Hellenhahn-Schellenberg</b> Weiterer Bedarf	4.900	529 10,8%		WB 02KK
501	139	RP	B 255	<b>OU Höhn</b> Weiterer Bedarf	4.900	529 10,8%		WB 02KK
502	139	RP	B 255	<b>OU Rehe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.900	529 10,8%	ÖKO	WB 02KK
503	140	BY	B 13	<b>OU Stopfenheim</b> Weiterer Bedarf	4.800	485 10,1%		WB 02KK
504	140	BY	B 13	<b>OU Rothenstein</b> Weiterer Bedarf	4.800	547 11,4%		WB 02KK
505	140	BY	B 13	<b>OU Rupertsbuch</b> Weiterer Bedarf	4.800	547 11,4%		WB 02KK
506	140	RP	B 54	<b>OU Irmtraut</b> Weiterer Bedarf	4.800	581 12,1%		WB 02KK
507	140	TH	B 84	<b>OU Marksuhl</b> Weiterer Bedarf	4.800	499 10,4%		WB 02KK
508	140	TH	B 84	<b>OU Dönges</b> Weiterer Bedarf	4.800	499 10,4%		WB 02KK
509	140	MV	B 191	<b>Ludwigslust - Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Karstädt, OU Eldena, OU Malk Göhren, OU Malliß, OU Heiddorf	4.800	782 16,3%	ÖKO	WB 02KK
510	140	MV	B 194	<b>W-OU Stavenhagen</b> Weiterer Bedarf	4.800	485 10,1%		WB 02KK
511	140	NI	B 240	<b>OU Weenzen</b> Weiterer Bedarf	4.800	370 7,7%		WB 02KK
512	140	NI	B 248	<b>OU Ehra</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Ehra beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	4.800	389 8,1%		WB 02KK
513	140	NI	B 248	<b>OU Jembke</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Jembke beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	4.800	389 8,1%		WB 02KK
514	140	NI	B 248	<b>OU Tappenbeck</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU	4.800	389 8,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Tappenbeck beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.				
515	140	HE	B 253	<b>OU Haina (Kloster)/Löhlbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.800	379 7,9%	ÖKO	WB 02KK
516	140	BW	B 465	<b>OU Altsteußlingen</b> Weiterer Bedarf	4.800	576 12,0%		WB 02KK
517	140	NW	B 476	<b>OU Sassenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.800	178 3,7%	ÖKO	WB 02KK
518	141	BB	B 246	<b>OU Nunsdorf</b> Weiterer Bedarf	4.700	442 9,4%		WB 02KK
519	141	TH	B 281	<b>OU Lichte/Schmiedefeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.700	268 5,7%	ÖKO	WB 02KK
520	141	TH	B 281	<b>OU Reichmannsdorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.700	268 5,7%	ÖKO	WB 02KK
521	142	BB	B 102	<b>OU Rhinow</b> Weiterer Bedarf	4.600	248 5,4%		WB 02KK
522	142	SN	B 182	<b>OU Domnitzsch/Greudnitz, OU Wörblitz und OU Proschwitz</b> Weiterer Bedarf	4.600	409 8,9%		WB 02KK
523	142	RP	B 267	<b>S-OU Altenahr</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. 2. OU Altenahr.	4.600	138 3,0%	ÖKO	WB 02KK
524	142	BY	B 285	<b>OU Ostheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.600	193 4,2%	ÖKO	WB 02KK
525	142	BY	B 285	<b>OU Heufurt-Nordheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.600	193 4,2%	ÖKO	WB 02KK
526	142	BW	B 465	<b>Schorndorf - Göppingen</b> Weiterer Bedarf. Die B 465 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die von Leutkirch im Allgäu bis nach Kirchheim unter Teck führt. Im Zuge der B 465 ist ein neuer Abschnitt von der B 29 bei Schorndorf bis zur B 10 bei Göppingen geplant. In einem weiteren Schritt soll der Weiterbau bis zur A 8 erfolgen. In erster Linie soll eine neue leistungsfähige Verbindung entstehen. Entlastung L 1147, OU Adelberg, OU Rechberghausen, OU Bartenbach.	4.600	203 4,4%		WB 02KK
527	143	BY	B 13	<b>OU Oberickelsheim</b> Weiterer Bedarf	4.500	450 10,0%		WB 02KK
528	143	NI	B 75	<b>OU Scheeßel</b> Weiterer Bedarf	4.500	743 16,5%		WB 02KK
529	143	TH	B 89	<b>OU Schalkau</b> Weiterer Bedarf	4.500	365 8,1%		WB 02KK
530	143	HE	B 251	<b>OU Waldeck/Freienhagen</b> Weiterer Bedarf	4.500	374 8,3%		WB 02KK
531	143	BY	B 279	<b>OU Junkersdorf</b> Weiterer Bedarf	4.500	455 10,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

532	143	BY	B 279	<b>OU Pfarrweisach</b> Weiterer Bedarf	4.500	455 10,1%		WB 02KK
533	144	NI	B 191	<b>OU Stöcken</b> Weiterer Bedarf	4.400	594 13,5%		WB 02KK
534	144	SH	B 202	<b>OU Seeth</b> Weiterer Bedarf	4.400	216 4,9%		WB 02KK
535	144	BW	B 312	<b>OU Huldstetten</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
536	144	BW	B 312	<b>OU Pfronstetten</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
537	144	BW	B 312	<b>OU Tigerfeld</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
538	145	SN	B 6	<b>OU Kühren</b> Weiterer Bedarf	4.300	959 22,3%		WB 02KK
539	145	TH	B 86	<b>OU Weißensee</b> Weiterer Bedarf	4.300	525 12,2%		WB 02KK
540	145	NW	B 241	<b>OU Beverungen/Dalhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	4.300	486 11,3%	ÖKO	WB 02KK
541	145	SN	B 283	<b>Verlegung in Aue</b> Weiterer Bedarf	4.300	275 6,4%		WB 02KK
542	146	TH	B 88	<b>OU Crawinkel</b> Weiterer Bedarf	4.200	286 6,8%		WB 02KK
543	146	SN	B 282	<b>OU Mühltroff</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	4.200	815 19,4%	ÖKO	WB 02KK
544	146	BY	B 289	<b>OU Seulbitz</b> Weiterer Bedarf	4.200	328 7,8%		WB 02KK
545	146	RP	B 417	<b>OU Hirschberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	4.200	185 4,4%	ÖKO	WB 02KK
546	146	BW	B 500	<b>OU Schönwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	4.200	223 5,3%	ÖKO	WB 02KK
547	147	SN	B 175	<b>OU Rochlitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	4.100	394 9,6%	ÖKO	WB 02KK
548	147	BW	B 313	<b>OU Krumbach</b> Weiterer Bedarf	4.100	496 12,1%		WB 02KK
549	147	RP	B 414	<b>OU Nister-Möhrendorf</b> Weiterer Bedarf	4.100	529 12,9%		WB 02KK
550	147	NI	B 461	<b>OU Carolinensiel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	4.100	98 2,4%	ÖKO	WB 02KK
551	148	ST	B 187	<b>OU Holzdorf</b> Weiterer Bedarf	4.000	688 17,2%		WB 02KK
552	148	BY	B 388	<b>OU Wegscheid</b> Weiterer Bedarf	4.000	376 9,4%		WB 02KK
553	148	RP	B 427	<b>OU Busenberg</b> Weiterer Bedarf	4.000	180 4,5%		WB 02KK
554	149	RP	B 50	<b>Longkamp - Hochscheid (B 327)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU	3.900	133 3,4%	ÖKO	WB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Longkamp. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: 'Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet.' Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.				
555	149	TH	B 94	<b>OU Schleiz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.900	257 6,6%	ÖKO	WB 02KK
556	149	BB	B 109n	<b>OU Zehdenick</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.900	222 5,7%	ÖKO	WB 02KK
557	149	ST	B 187a	<b>OU Aken - B 184 (mit Elbquerung)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU mit großer Elbbrücke (soll Fähre ersetzen.)	3.900	144 3,7%	ÖKO	WB 02KK
558	149	BY	B 301	<b>OU Reichertshausen</b> Weiterer Bedarf	3.900	285 7,3%		WB 02KK
559	149	RP	B 417	<b>OU Altendiez</b> Weiterer Bedarf	3.900	125 3,2%		WB 02KK
560	149	RP	B 421	<b>OU Stadtkyll</b> Weiterer Bedarf	3.900	254 6,5%		WB 02KK
561	150	NI	B 79	<b>OU Semmenstedt</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Semmenstedt beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	3.800	262 6,9%		WB 02KK
562	150	MV	B 104	<b>OU Woldegk</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.800	445 11,7%	ÖKO	WB 02KK
563	151	RP	B 48	<b>OU Waldrohrbach</b> Weiterer Bedarf	3.700	181 4,9%		WB 02KK
564	151	RP	B 48	<b>OU Mannweiler-Coelln</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.700	222 6,0%	ÖKO	WB 02KK
565	151	RP	B 48	<b>OU Steckweiler</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.700	222 6,0%	ÖKO	WB 02KK
566	151	BB	B 96	<b>OU Finsterwalde</b> Weiterer Bedarf	3.700	322 8,7%		WB 02KK
567	151	BB	B 103	<b>OU Meyenburg</b> Weiterer Bedarf	3.700	540 14,6%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

568	151	SN	B 156	<b>Jhyst - Boxberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Jhyst	3.700	300 8,1%	ÖKO	WB 02KK
569	152	SH	B 202	<b>OU Norderstapel</b> Weiterer Bedarf	3.600	180 5,0%		WB 02KK
570	152	RP	B 427	<b>OU Lauterschwan-Birkenhördt</b> Weiterer Bedarf	3.600	151 4,2%		WB 02KK
571	153	TH	B 85	<b>OU Teichel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.500	350 10,0%	ÖKO	WB 02KK
572	153	TH	B 88	<b>OU Gräfenroda/Frankenhain</b> Weiterer Bedarf	3.500	231 6,6%		WB 02KK
573	153	BB	B 102n	<b>OU Ragösen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.500	245 7,0%	ÖKO	WB 02KK
574	153	BY	B 299	<b>OU Ursensollen</b> Weiterer Bedarf	3.500	382 10,9%		WB 02KK
575	154	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 3. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.400	697 20,5%	ÖKO	WB 02KK
576	154	NI	B 242	<b>OU Clausthal-Zellerfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.400	150 4,4%	ÖKO	WB 02KK
577	155	BB	B 102	<b>OU Dahme</b> Weiterer Bedarf	3.300	347 10,5%		WB 02KK
578	155	SN	B 171	<b>T-OU Olbernhau</b> Weiterer Bedarf	3.300	218 6,6%		WB 02KK
579	155	BW	B 313	<b>OU Inneringen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Durch Inneringen führt die K 8201. Der Verkehr der B 313 von rund 6.300 Fahrzeugen soll teilweise auf diese Kreisstraße verlagert werden. Die Ortsumgehung soll daher vorsorglich gebaut werden.	3.300	232 7,0%	ÖKO	WB 02KK
580	156	BB	B 2	<b>OU Marzahna</b> Weiterer Bedarf	3.200	522 16,3%		WB 02KK
581	156	SH	B 431	<b>OU Brokdorf</b> Weiterer Bedarf	3.200	224 7,0%		WB 02KK
582	156	SH	B 431	<b>OU St. Margarethen</b> Weiterer Bedarf	3.200	224 7,0%		WB 02KK
583	157	MV	B 104	<b>OU Strasburg</b> Weiterer Bedarf	3.100	319 10,3%		WB 02KK
584	157	BY	B 466	<b>OU Westheim</b> Weiterer Bedarf	3.100	391 12,6%		WB 02KK
585	158	NI	B 79	<b>OU Roklum</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Roklum beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	3.000	- -		WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

586	158	NI	B 240	<b>Fölziehausen - Eschershausen</b> Weiterer Bedarf, OU Holzen-lth, OU Capellenhagen	3.000	339 11,3%		WB 02KK
587	159	BB	B 2	<b>OU Treuenbrietzen</b> Weiterer Bedarf	2.900	409 14,1%		WB 02KK
588	159	TH	B 85	<b>OU Probstzella</b> Weiterer Bedarf	2.900	334 11,5%		WB 02KK
589	160	HE	B 454	<b>OU Neukirchen/Asterode</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.600	226 8,7%	ÖKO	WB 02KK
590	161	BY	B 285	<b>OU Fladungen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.500	140 5,6%	ÖKO	WB 02KK
591	162	NI	B 4	<b>OU Hohegeiß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.400	175 7,3%	ÖKO	WB 02KK
592	162	BY	B 299	<b>OU Pondorf</b> Weiterer Bedarf	2.400	238 9,9%		WB 02KK
593	163	MV	B 198	<b>OU Bredenfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.300	359 15,6%	ÖKO	WB 02KK
594	164	BB	B 107	<b>OU Glöwen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.100	250 11,9%	ÖKO	WB 02KK
595	164	RP	B 258	<b>OU Virneburg</b> Weiterer Bedarf	2.100	101 4,8%		WB 02KK
596	165	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Döllbach</b> Weiterer Bedarf	1.700	241 14,2%		WB 02KK
597	166	BY	B 299	<b>Verlegung bei Hessenreuth</b> Weiterer Bedarf	1.600	110 6,9%		WB 02KK
598	167	BB	B 246	<b>OU Christinendorf</b> Weiterer Bedarf	1.500	294 19,6%		WB 02KK
599	168	MV	B 195	<b>OU Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	1.300	85 6,5%	ÖKO	WB 02KK
600	-	BY	B 13	<b>OU Holzkirchen</b> Weiterer Bedarf	-	-		WB 02KK
601	-	BY	B 25	<b>A 7 - B 25 alt (Feuchtwangen)</b> Weiterer Bedarf. Entlastung St1066. OU Reichenbach, OU Sommerau.	-	-		WB 02KK
602	-	BW	B 33	<b>OU Gutach</b> Weiterer Bedarf	-	-		WB 02KK
603	-	MV	B 117	<b>OU Bützow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Bützow liegt zurzeit an keiner Bundesstraße und wird nur durch Landesstraßen erschlossen. Die Bundesstraße 117 ist eine geplante Bundesstraße, die es zurzeit noch nicht gibt. Sie soll an der B 105 in Kröpelin beginnen und in südlicher Richtung zur Anschlussstelle Kröpelin an der Bundesautobahn 20 führen. Die Länge der B 117 würde ca. 16 km betragen. Eine Verlängerung der Bundesstraße 117 in Richtung Bützow ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Ortsumgehung vorgesehen.	-	-	ÖKO	WB 02KK
604	-	MV	B 119	<b>OU Bad Sülze</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Bad Sülze liegt zurzeit an keiner Bundesstraße und wird nur durch Landesstraßen erschlossen. Die Bundesstraße 119 ist eine geplante	-	-	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

				Bundesstraße in Mecklenburg-Vorpommern, die es zurzeit noch nicht gibt. Ein genauer Verlauf steht noch nicht fest. Für Bad Sülze ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 eine Ortsumgehung vorgesehen.					
605	-	BY	B 131n	<b>OU Alfershausen/Thalmässing</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-	-		WB 02KK
606	-	BY	B 131n	<b>OU Laibstadt/Aberzhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-	-		WB 02KK
607	-	BY	B 131n	<b>Ellingen - Höttingen - Fiegenstall</b> Weiterer Bedarf, OU Ellingen, OU Höttingen, OU Fiegenstall. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-	-		WB 02KK
608	-	BB	B 168n	<b>OU Prötzel</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
609	-	BB	B 168n	<b>OU Predikow</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
610	-	BB	B 168n	<b>OU Schönfelde</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
611	-	BB	B 168n	<b>OU Beerfelde</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
612	-	BB	B 168n	<b>OU Trebus</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-		WB 02KK
613	-	BB	B 168n	<b>OU Trampe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-	ÖKO	WB 02KK
614	-	BB	B 168n	<b>OU Heckelberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist geplante eine neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-	ÖKO	WB 02KK
615	-	BB	B 168n	<b>OU Tiefensee</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	-	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 4: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Weiteren Bedarf in Deutschland nach Verkehrsaufkommen

616	-	SH	B 199	<b>Niebüll - Leck</b> Weiterer Bedarf, OU Klixbüll, OU Klixbüllfeld, OU Leck	-	-	-	WB 02KK
617	-	HE	B 253	<b>OU Eschenburg/Wissenbach</b> Weiterer Bedarf.	-	-	-	WB 02KK
618	-	RP	B 266	<b>Remagen (B 9) - Linz (B 42) (Rheinbrücke)</b> Weiterer Bedarf, OU Kripp	-	-	-	WB 02KK
619	-	NI	B 443	<b>OU Gestorf</b> Weiterer Bedarf. Die L 422 führt durch das niedersächsische Gestorf. Die B 443 endet bereits ein paar Kilometer nördlich in Pattensen.	-	-	-	WB 02KK
620	-	BY	B 470	<b>OU Birkenfeld</b> Weiterer Bedarf	-	-	-	WB 02KK
621	-	BY	B 505	<b>OU Höchststadt an der Aisch</b> Weiterer Bedarf. Höchststadt hat bereits eine Umgehung im Zuge der B 470 und eine weitere im Zuge der A 3. Die B 505 endet an der A 3 kurz vor Höchststadt. Es ist geplant noch eine Umgehung im Zuge der B 505 zu bauen.	-	-	-	WB 02KK



## Top 10 der deutschen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Deutschland, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung. Manche Projekte der folgenden Liste warten bereits seit 50 Jahren auf ihre Verwirklichung und dennoch ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf, OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Albaufstiegs. Von Seiten des Bundes wurde eine hohe Bedeutung für die Entlastung der Ortsdurchfahrten ermittelt.	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
3	3	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf, OU Frohnhausen mit OU Wissenbach. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
4	4	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
5	5	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf, OU Gaisbeuren. Bereits 1958 wurde die OU Gaisbeuren beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Gaisbeuren wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Gaisbeuren ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

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

				Bewohner unerträglich geworden, da der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen bemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005 um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.				
7	6	BY	B 2	<b>AS Derching (A 8) - Friedberg</b> Weiterer Bedarf, OU Augsburg-Hochzoll-Süd, OU Friedberg. Für Friedberg ist noch eine OU im Zuge der B 300 vorgesehen.	19.100	936 4,9%		WB 04KK
8	7	HE	B 8	<b>OU Kelkheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Kelkheim	18.800	376 2,0%	ÖKO	WB 04KK
9	8	NI	B 238	<b>OU Steinbergen</b> Weiterer Bedarf	17.800	1.922 10,8%		WB 02KK
10	9	BW	B 415	<b>Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach</b> Weiterer Bedarf, OU Lahr, OU Kuhbach, OU Reichenbach	17.700	779 4,4%		WB 02KK
11	10	HE	B 8	<b>OU Königstein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	17.600	458 2,6%	ÖKO	WB 04KK





## Die deutschen Flop 10

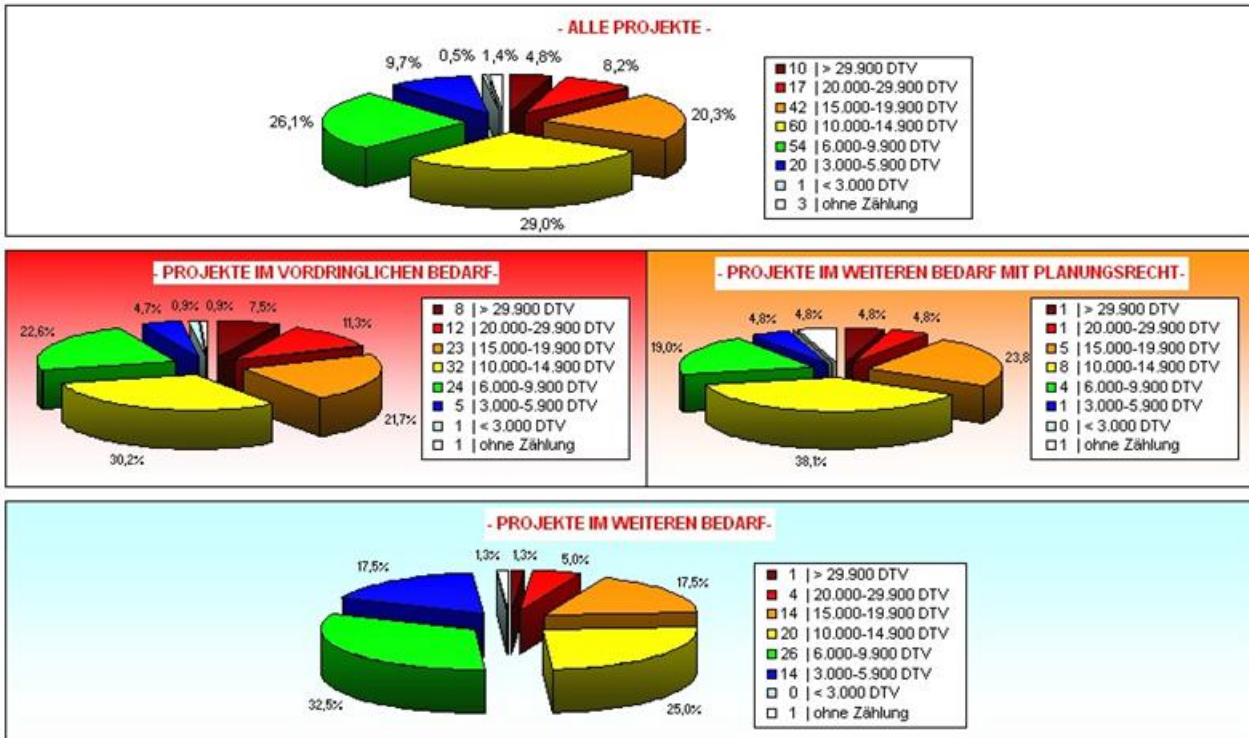
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	MV	B 195	<b>OU Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Laut Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat dieses Projekt trotz eines Verkehrsaufkommens von lediglich 1.300 Kfz/24h auf dem stärker befahrenen Abschnitt eine hohe Bedeutung für die Entlastung der Ortsdurchfahrt. Auf dem schwächer befahrenen Teil der OD Dömitz werden sogar nur 900 Kfz/24h erreicht. Bis 2015 soll das Verkehrsaufkommen laut den positivsten Prognosen auf 7.000 Kfz/24h steigen.	1.300	85 6,5%	ÖKO	WB 02KK
2	2	RP	B 410	<b>OU Dockweiler</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	1.400	134 9,6%		WB* 02KK
3	3	BB	B 246	<b>OU Christinendorf</b> Weiterer Bedarf	1.500	294 19,6%		WB 02KK
4	4	BY	B 299	<b>Verlegung bei Hessenreuth</b> Weiterer Bedarf	1.600	110 6,9%		WB 02KK
5	5	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Döllbach</b> Weiterer Bedarf	1.700	241 14,2%		WB 02KK
6	6	BB	B 101	<b>OU Horst</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
7	6	BB	B 101	<b>OU Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
8	7	RP	B 258	<b>OU Virneburg</b> Weiterer Bedarf	2.100	101 4,8%		WB 02KK
9	7	BB	B 107	<b>OU Glöwen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	2.100	250 11,9%	ÖKO	WB 02KK
10	8	MV	B 198	<b>OU Bredenfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	2.300	359 15,6%	ÖKO	WB 02KK
11	9	BY	B 299	<b>OU Pondorf</b> Weiterer Bedarf	2.400	238 9,9%		WB 02KK
12	9	BB	B 101	<b>OU Welsickendorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
13	9	BB	B 101	<b>OU Hohenahlsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
14	9	BB	B 101	<b>OU Kloster Zinna</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
15	9	BB	B 101	<b>OU Jüterbog</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
16	9	NI	B 4	<b>OU Hohegeiß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	2.400	175 7,3%	ÖKO	WB 02KK
17	10	BY	B 285	<b>OU Fladungen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	2.500	140 5,6%	ÖKO	WB 02KK
18	10	BB	B 246	<b>OU Trebbin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Trebbin	2.500	123 4,9%		VB 02KK
19	10	BB	B 87	<b>OU Leibchel</b> Vordringlicher Bedarf	2.500	460 18,4%		VB 02KK



## Baden-Württemberg

### Aufteilung der Projekte in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Baden-Württemberg im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Baden-Württemberg

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (65,3%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 27 (13,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (58,4%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 20 (6,3%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (61,9%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 2 (9,6%)

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

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

## Rangliste der Projekte in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Westteil m. Anteil Rheinbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02/04
2	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (Ostteil - A 5)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 02KK
3	1	BW	B 10	<b>Nordtangente Karlsruhe (A 5 - B 10)</b> Vordringlicher Bedarf	74.600	7.087 9,5%		VB 04KK
4	2	BW	B 29	<b>Nordostring Stuttgart</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Stuttgart (OU Türkheim, OU Bad Cannstatt, OU Burgholzof, OU Zuffenhausen) (Variante C1). Die B 10, B 14, B 29 sind in Stuttgart zu großen Teilen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Der Nordostring soll in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BW6286 keine raumwirksamen Effekte. Bis 2015 prognostizierte Verkehrsmenge: 27.000 Kfz/24h.	69.300	1.802 2,6%	ÖKO	WB 04KB
5	3	BW	B 312	<b>OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	35.500	1.882 5,3%		VB 02KK
6	4	BW	B 31	<b>Stadttunnel Freiburg</b> Vordringlicher Bedarf	33.700	2.629 7,8%		VB 02KK
7	4	BW	B 31	<b>OU Freiburg/Ost (Freiburg - Kirchzarten)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Freiburg, OU Freiburg-Ebnet	33.700	2.629 7,8%		VB 04KB
8	5	BW	B 535	<b>OU Schwetzingen/Plankstadt</b> Vordringlicher Bedarf	32.900	1.086 3,3%		VB 04KK
9	6	BW	B 27	<b>Nehren - Bodelshausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Offerdingen, OU Bad Sebastiansweiler. Die Höchstbelastung von 30.100 Kfz/24h wird zwischen Bodelshausen und Bad Sebastiansweiler erreicht.	30.100	2.197 7,3%		VB 04KB
10	6	BW	B 29a	<b>Aalen/Unterkochen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. OU Aalen, OU Unterkochen. Die B 29a ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll von der bestehenden B 29 bei Aalen über Unterkochen und Ebnet zur A 7 führen. Sowohl die B 29, als auch die B 19 sind bei Aalen und Unterkochen bereits als eine Art Umgehung ausgebaut. Die Straßen führen hauptsächlich durch Industriegebiet, Wohngebiet wird abschnittsweise tangiert, wobei kein Gebäude an der Straße steht. Lärmschutzwände sind abschnittsweise vorhanden. Lediglich die L 1084 führt teilweise durch Unterkochen, wobei Wohngebiet hauptsächlich tangiert wird. Hier werden 8.800 Fahrzeuge erreicht. Die höchste Belastung von 30.100 Fahrzeugen wird auf der B 27 von Essingen bis zum Aalener Dreieck mit der B 19 erreicht. Dieser Abschnitt tangiert Industriegebiet. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	30.100	2.649 8,8%		WB* 02KK
11	7	BW	B 27	<b>Tübingen - Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Tübingen	28.300	1.868 6,6%		VB 04KB
12	7	BW	B 27	<b>Tübingen (Bläsibad) - Nehren</b> Vordringlicher Bedarf. Ausbau mit Tunnel Dußlingen.	28.300	1.868 6,6%		VB 24KB
13	8	BW	B 464	<b>Böblingen - Holzgerlingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 464 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die in Reutlingen beginnt und kurz nach der A 81 bei Böblingen endet. In einem ersten Schritt soll die B 464 von Böblingen bis Holzgerlingen verlegt werden. In einem zweiten Schritt ist der Weiterbau von der A 81 bis zur A 8 bei Renningen geplant. Im ersten	25.600	1.101 4,3%		VB 02KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				Schritt ist die OU Böblingen geplant.				
14	9	BW	B 30	<b>Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach - BA 6 (Ravensburg-Süd - Eschach)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ravensburg. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	25.500	1.282 5,0%		VB 04KK
15	10	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	24.600	1.919 7,8%		VB 02KK
16	11	BW	B 10	<b>OU Berghausen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Berghausen liegt zwischen Karlsruhe und Remchingen. In Berghausen beginnt die B 293, welche nach Heilbronn führt. Auf der B 10 selbst werden ab dem östlichen Ortsausgang lediglich 11.600-12.900 Kfz/24h erreicht. Nur zusammen mit der B 293 kommt das Verkehrsaufkommen von 24.000 Kfz/24h zu Stande. Im Zuge der B 293 ist eine weitere Umgehung für Berghausen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht vorgesehen. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	24.000	1.152 4,8%		WB* 02KK
17	12	BW	B 317	<b>Lörrach - Weil am Rhein</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lörrach	22.900	1.327 5,8%		VB 02KK
18	13	BW	B 10	<b>Süßen/Ost - Gingen/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.634 7,2%		VB 04KK
19	13	BW	B 31	<b>OU Eriskirch</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.793 7,9%		VB 02KK
20	14	BW	B 28	<b>OU Metzingen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	22.400	941 4,2%		VB 04KK
21	15	BW	B 3	<b>OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) (6)</b> Weiterer Bedarf. Die Ortsumgehung Sinzheim befindet sich erst seit 2004 im Bundesverkehrswegeplan. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 wurde sie zunächst nicht berücksichtigt. Erst nach der Ausübung erheblichen Drucks und der Zusage der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts wurde sie mit Mühe und Not im Jahr 2004 doch noch neu in den Bundesverkehrswegeplan als Neuaufnahme 66b in den Weiteren Bedarf aufgenommen. Dabei wurden bereits erhebliche Vorleistungen für die Ortsumgehung erbracht. Die B 3 wurde bereits im Zuge des 4-gleisigen Ausbaus der Rheintaltrasse zwischen Achern und Bühl neben die Bahngleise verlegt. Dabei wurden Ortsumgehungen für Achern, Sasbach, Ottersweier, Bühl und Oos geschaffen und ebenfalls neben die Bahn verlegt. Auch die Teilortsdurchfahrt Affenteil wurde beseitigt. Als Lücke und einzige Ortsdurchfahrt vor Baden-Baden blieb Sinzheim. Auch bei Sinzheim sind bereits erhebliche Vorleistungen erbracht worden. Die neue Trasse führt als fast unbenutzte Landesstraße an der Bahn entlang, allerdings ohne Anschluss an die B 3 südlich von Sinzheim. Es fehlen noch eine größere Straßenbrücke und mehrere Bachdurchlässe. Damit wäre die OU Sinzheim fertiggestellt. Inzwischen ist der Bau ein Stück näher gerückt. Am 29. Juli 2008 stimmte der Bund der Weiterführung der Planung zu. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat die Planung aufgenommen und wird das Projekt schnellstmöglich realisieren. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	22.100	729 3,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

22	16	BW	B 312	<b>OU Pfullingen bei Reutlingen</b> Vordringlicher Bedarf	22.000	1.144 5,2%		VB 02KK
23	16	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Albaufstiegs. OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
24	17	BW	B 10	<b>Gingen/Ost - Geislingen/Mitte</b> Vordringlicher Bedarf	21.300	1.342 6,3%		VB 02KK
25	18	BW	B 14	<b>Nellmersbach - Winnenden/Mitte</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hartmannsweiler, OU Winnenden	20.900	1.275 6,1%		VB 04KB
26	19	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf. Bereits 1958 wurde die OU Gaisbeuren beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Gaisbeuren wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Gaisbeuren ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, konkrete Trassenvarianten gibt es nicht. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Oberzentrum) und Ravensburg (Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge im Tag mehr fahren. Dabei ist Gaisbeuren die letzte größere Ortsdurchfahrt zwischen Ravensburg und Ulm (Donau) und mit den einzigen Ampeln auf diesem Streckenabschnitt das größte Nadelöhr. Im Tagesverlauf bilden sich immer wieder lange Staus. Auch ereignen sich rund um Gaisbeuren zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da fast der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen gemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005, innerhalb von nur fünf Jahren, um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
27	19	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf. Bereits 1958 wurde die OU Enzisreute beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Enzisreute wieder im Bundesverkehrswegeplan - in	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				der niedrigsten Stufe. Die OU Enzisreute ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, allerdings gibt es zumindest eine grobe Trassenvariante. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Oberzentrum) und Ravensburg (Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge im Tag mehr fahren. Dabei wird Enzisreute auf der gesamten Länge durchfahren. Auch ereignen sich rund um Enzisreute zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen bemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005 um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.				
28	20	BW	B 33	<b>OU Haslach</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	2.257 11,4%		VB 02KK
29	21	BW	B 463	<b>OU Lautlingen</b> Vordringlicher Bedarf	19.600	1.490 7,6%		VB 02KK
30	22	BW	B 31	<b>OU Hinterzarten-Oberhöllsteig</b> Weiterer Bedarf	19.400	2.270 11,7%		WB 04KK
31	22	BW	B 33	<b>A 5 - Elgersweier</b> Vordringlicher Bedarf, OU Offenburg. Es ist zwar bereits eine gute Südumfahrung vorhanden, diese hat allerdings keinen Anschluss an die A 5. Die neue Querspange A 5 - Elgersweiler soll das nun beheben. Probleme dürfte dabei der zwischen der heutigen B 33 und der A 5 liegende Flughafen Offenburg bereiten.	19.400	1.824 9,4%		VB 02KK
32	23	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Lochbrücke. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	18.700	576 3,1%		VB 04KB
33	23	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Friedrichshafen. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe	18.700	576 3,1%		VB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.				
34	24	BW	B 31	<b>Stetten - Immenstaad</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hagnau	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
35	24	BW	B 31	<b>Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Fischbach, OU Neuhäuser, OU Windhag, OU Friedrichshafen	18.400	1.730 9,4%		VB 04KB
36	25	BW	B 32	<b>OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	18.200	1.022 5,6%		WB 02KK
37	26	BW	B 3	<b>OU Bühl und OU Ottersweier (Nordabschnitt) (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	18.100	597 3,3%		VB 02KK
38	26	BW	B 14	<b>OU Oppenweiler</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	1.430 7,9%		VB 02KK
39	26	BW	B 36	<b>OU Durmersheim</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	706 3,9%		VB 02KK
40	26	BW	B 39	<b>OU Eilhofen</b> Weiterer Bedarf	18.100	1.140 6,3%		WB 02KK
41	27	BW	B 294	<b>OU Bauschlott</b> Vordringlicher Bedarf	17.900	913 5,1%		VB 02KK
42	28	BW	B 466	<b>Süßen - w Donzdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Süßen	17.800	1.121 6,3%		VB 02KK
43	29	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	17.700	589 3,3%		VB 04KB
44	29	BW	B 415	<b>Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach</b> Weiterer Bedarf, OU Lahr, OU Kuhbach, OU Reichenbach	17.700	779 4,4%		WB 02KK
45	30	BW	B 464	<b>OU Reutlingen (Dietwegtrasse)</b> Weiterer Bedarf	17.500	718 4,1%		WB 02KK
46	31	BW	B 28	<b>Verlegung bei Aach</b> Weiterer Bedarf	17.300	1.263 7,3%		WB 02KK
47	31	BW	B 465	<b>OU Owen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.300	1.125 6,5%	ÖKO	WB 02KK
48	32	BW	B 31	<b>OU Falkensteig - Engenbach (1. Tunnelröhre)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Falkensteig	17.200	2.202 12,8%		WB* 02KK
49	33	BW	B 297	<b>OU Neckartailfingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.642 9,6%		WB 02KK
50	34	BW	B 19	<b>OU Gaisbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	935 5,5%		VB 02KK
51	34	BW	B 28	<b>OU Blaustein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.000	578 3,4%	ÖKO	WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

52	34	BW	B 29	<b>OU Mögglingen</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	1.802 10,6%		VB 04KB
53	35	BW	B 27	<b>OU Jagstfeld</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.035 6,2%		WB 02KK
54	36	BW	B 311	<b>Querspange Erbach - Dellmensingen (B 30)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Donaurieden, OU Erbach	16.500	1.683 10,2%		VB 02KK
55	37	BW	B 35	<b>OU Bruchsal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.300	2.331 14,3%		WB* 02KK
56	38	BW	B 28	<b>Verlegung in Freudenstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	982 6,1%		VB 02KK
57	39	BW	B 27	<b>Balingen/Süd - Dotternhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Dotternhausen, OU Erzingen, OU Edingen. Die Höchstbelastung von 16.000 Kfz/24h wird nur in Dotternhausen erreicht.	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
58	39	BW	B 27	<b>OU Schömburg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.000	1.824 11,4%		WB* 02KK
59	39	BW	B 29	<b>OU Schwäbisch Gmünd 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.632 10,2%		VB 02KK
60	40	BW	B 35	<b>OU Helmsheim</b> Weiterer Bedarf	15.900	2.178 13,7%		WB 02KK
61	41	BW	B 14	<b>OU Spaichingen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.800	869 5,5%		WB* 02KK
62	41	BW	B 14	<b>OU Rietheim-Weilheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	869 5,5%		WB 02KK
63	42	BW	B 466	<b>OU Heidenheim (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	15.700	801 5,1%		WB 02KK
64	43	BW	B 298	<b>OU Mutlangen</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	858 5,5%		VB 02KK
65	44	BW	B 36	<b>OU Graben-Neudorf</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	918 6,0%		VB 02KK
66	45	BW	B 31	<b>OU Döggingen</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	2.067 13,6%		VB 04KK
67	45	BW	B 32	<b>OU Jungingen</b> Weiterer Bedarf	15.200	1.140 7,5%		WB 02KK
68	45	BW	B 464	<b>Renningen - Sindelfingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 464 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die in Reutlingen beginnt und kurz nach der A 81 bei Böblingen endet. In einem ersten Schritt soll die B 464 von Böblingen bis Holzgerlingen verlegt werden. In einem zweiten Schritt ist der Weiterbau von der A 81 bis zur A 8 bei Renningen geplant. Im zweiten Schritt ist die Entlastung der L 1185, OU Maichingen, OU Magstadt geplant.	15.200	448 2,9%		VB 02KK
69	46	BW	B 3	<b>OU Wasser (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	15.000	555 3,7%		VB 02KK
70	47	BW	B 10	<b>Mühlacker - Lienzingen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	14.900	1.237 8,3%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

71	47	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Buch. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
72	47	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Reute. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
73	47	BW	B 30	<b>Ravensburg/Eschach - Friedrichshafen (B 31)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Meckenbeuren/Siglishofen. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	14.900	499 3,3%		VB 04KB
74	47	BW	B 39	<b>OU Mühlhausen bei Wiesloch (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	14.900	760 5,1%		VB 02KK
75	48	BW	B 39	<b>OU Willsbach</b> Weiterer Bedarf	14.700	809 5,5%		WB 02KK
76	48	BW	B 312	<b>Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Biberach (Riß)	14.700	662 4,5%	ÖKO	WB 02KK
77	49	BW	B 3	<b>OU Bad Krozingen (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	14.600	161 1,1%		VB 02KK
78	49	BW	B 19	<b>OU Bad Mergentheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	891 6,1%		VB 02KK
79	50	BW	B 294	<b>OU Elzach</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
80	50	BW	B 294	<b>OU Winden</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
81	50	BW	B 467	<b>Querspange Tettngang</b> Weiterer Bedarf. Neubau der B 467 von Tettngang über Kehlen bis zur neuen geplanten B 30 nördlich von Friedrichshafen. OU Liebenau, OU Langentrog.	14.500	740 5,1%		WB 02KK
82	51	BW	B 28	<b>OU Metzingen 1. BA Umfahrung Neuhausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	864 6,0%		VB 04KK
83	52	BW	B 14	<b>OU Michelfeld</b> Weiterer Bedarf	14.200	824 5,8%		WB 02KK
84	52	BW	B 19	<b>Verlegung in Herbrechtingen</b>	14.200	1.306		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		9,2%		02KK
85	52	BW	B 31	<b>Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (1. BA)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hochstetten, OU Mühlh, OU Rothaus, OU Oberrimsingen, OU Münzingen, OU Tiengen	14.200	1.420 10,0%		VB 02KK
86	52	BW	B 31	<b>Breisach (Bgr. D/F) - AS Freiburg/Mitte (2. BA)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Hochstetten, OU Mühlh, OU Rothaus, OU Oberrimsingen, OU Münzingen, OU Tiengen	14.200	1.420 10,0%		WB* 02KK
87	53	BW	B 10	<b>OU Luizhausen</b> Vordringlicher Bedarf, die OU Luizhausen ist bereits fertiggestellt.	14.100	1.227 8,7%		VB 02KK
88	54	BW	B 28n	<b>Rottenburg - Tübingen</b> Vordringlicher Bedarf, L 361 OU Rottenburg, L 370 OU Bühl, OU Kilchberg, OU Weilheim. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	14.000	661 4,7%		VB 02KK
89	54	BW	B 32	<b>OU Amtzell 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Tunnel Amtzell/Geiselharz	14.000	938 6,7%		VB 02KK
90	54	BW	B 462	<b>OU Schramberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.000	1.036 7,4%		WB* 02KK
91	55	BW	B 10	<b>Verlegung in Enzweihingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	3.105 22,5%		VB 02KK
92	56	BW	B 28n	<b>OU Ergenzingen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	13.600	1.006 7,4%		VB 02KK
93	56	BW	B 317	<b>OU Atzenbach</b> Weiterer Bedarf	13.600	666 4,9%		WB 02KK
94	57	BW	B 290	<b>OU Königshofen</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	986 7,3%		VB 02KK
95	57	BW	B 290	<b>Königshofen - Bad Mergentheim</b> Weiterer Bedarf, OU Unterbalbach, OU Edelfingen. Für Bad Mergentheim ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 19 vorgesehen.	13.500	986 7,3%		WB 02KK
96	57	BW	B 296	<b>Kernstadtentlastung Calw</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	621 4,6%		VB 02KK
97	57	BW	B 518	<b>OU Wehr</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	662 4,9%		VB 02KK
98	58	BW	B 19	<b>OU Schwäbisch Hall - Gelbingen</b> Weiterer Bedarf. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Stuttgart ist die ursprüngliche großräumige Ortsumgehung von Schwäbisch Hall durch eine Neukonzeption mit zwei kleinräumigen Ortsumgehungen von Schwäbisch Hall-Gelbingen und von Untermünkheim ersetzt worden. Schwäbisch Hall selbst soll im Zuge der B 19 keine Ortsumgehung erhalten, statt dessen wird die B 19/B 14 auf ihrem gemeinsamen Verlauf autobahnähnlich ausgebaut.	13.300	1.184 8,9%		WB 02KK
99	58	BW	B 462	<b>OU Dunningen</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	1.277 9,6%		VB 02KK
100	59	BW	B 36	<b>OU Bietigheim</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	581 4,4%		VB 02KK
101	60	BW	B 32	<b>OU Staig</b> Weiterer Bedarf	12.500	738 5,9%		WB 02KK
102	60	BW	B 32	<b>Verlegung bei Blitzenreute</b> Weiterer Bedarf	12.500	738 5,9%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

103	61	BW	B 313	<b>OU Grafenberg</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	570 4,6%		VB 02KK
104	62	BW	B 32	<b>OU Herbertingen mit Verlegung B 311</b> Vordringlicher Bedarf	12.300	1.501 12,2%		VB 02KK
105	62	BW	B 32	<b>OU Bad Saulgau (kleine Lösung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.300	1.501 12,2%		WB* 02KK
106	62	BW	B 34	<b>OU Oberlauchringen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.300	664 5,4%		WB* 02KK
107	63	BW	B 10	<b>Geislingen/Mitte - Geislingen/Ost</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.200	988 8,1%		WB* 02KK
108	63	BW	B 10	<b>OU Urspring</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
109	63	BW	B 10	<b>OU Amstetten</b> Weiterer Bedarf	12.200	988 8,1%		WB 02KK
110	63	BW	B 27	<b>OU Jestetten</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	390 3,2%		VB 02KK
111	63	BW	B 292	<b>OU Östringen</b> Kein Bedarf. Die OU Östringen befindet sich nicht im Bundesverkehrswegeplan. Von Seiten der Gemeinde wird der Bau einer Ortsumgehung in zunehmendem Maße gefordert. Erste Untersuchungen zeigten, dass die von den Bewohnern als sehr hoch empfundene Belastung in den Ortsdurchfahrt vor allem auf den starken Quell- und Zielverkehr zurückzuführen ist. Ob eine Umgehungsstraße tatsächlich die erhoffte Entlastung bringt ist laut Innenministerium Baden-Württemberg fraglich und würde aufgrund der Lage zwischen A 5 und A 6 zu einer Mehrbelastung der umliegenden Gemeinden im Zuge der B 292 führen, sodass auch diese bald eine Umgehung fordern würden.	12.200	915 7,5%		KB 02KK
112	64	BW	B 293	<b>N-OU Berghausen/OU Jöhlingen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.000	1.020 8,5%		WB* 02KK
113	65	BW	B 27	<b>OU Neckarburken</b> Weiterer Bedarf	11.900	714 6,0%		WB 02KK
114	65	BW	B 27	<b>OU Offenau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.900	988 8,3%		WB* 02KK
115	66	BW	B 27	<b>OU Zollhaus</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
116	66	BW	B 27	<b>OU Randen</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
117	66	BW	B 27	<b>OU Behla</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	1.229 10,5%		VB 02KK
118	67	BW	B 32	<b>OU Horb am Neckar</b> Vordringlicher Bedarf	11.600	545 4,7%		VB 02KK
119	67	BW	B 34	<b>Bgr. CH/D - AS Gottmadingen/Bietingen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bietingen	11.600	986 8,5%		VB 02KK
120	68	BW	B 465	<b>OU Münsingen 2. BA</b> Weiterer Bedarf	11.500	679 5,9%		WB 02KK
121	69	BW	B 30	<b>Oberessendorf - Bad Waldsee</b> Weiterer Bedarf, OU Oberessendorf, OU Hebershaus, OU Englerts, OU Schellenberg, OU Mattenhaus	11.400	1.378 12,1%		WB 04KB
122	70	BW	B 33	<b>Verlegung bei Meersburg</b>	11.300	701		WB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				Weiterer Bedarf		6,2%		02KK
123	70	BW	B 293	<b>OU Bretten/Gölshausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	1.367 12,1%		VB 02KK
124	71	BW	B 30	<b>Baindt (Egelsee) - Ravensburg/Eschach - BA 6 (Ravensburg-Süd - Eschach)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Untereschach. Projekt BW6513 ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die neue B 30 soll zusammen mit der neuen B 31 nicht nur bestehende Engpässe beseitigen, sondern auch die B 33 zwischen Ravensburg und Meersburg entlasten, so dass im Zuge der B 33 statt einer Reihe zahlreicher Ortsumgehungen nur noch die Südumfahrung Markdorf erforderlich ist.	11.200	388 3,5%		VB 04KK
125	72	BW	B 12	<b>OU Isny (BW- und BY-Anteil)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	864 8,0%		VB 02KK
126	72	BW	B 311n	<b>Sigmaringen (L 456) - Mengen</b> Weiterer Bedarf. Die B 311n ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll westlich von Sigmaringen an der L 456 beginnen und nach Mengen führen. Zwar wird eine höchste Belastung auf einem kurzen Teilabschnitt zwischen Sigmaringen und Sigmaringendorf von 20.100 Fahrzeuge erreicht, diese sei allerdings nicht relevant. Daher wird die Höchstbelastung vom Bund mit 10.800 Fahrzeugen angesetzt. Entlastung B 32, OU Sigmaringen, OU Sigmaringendorf, OU Scheer.	10.800	367 3,4%		WB 02KK
127	73	BW	B 462	<b>Verlegung in Baiersbronn</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.500	525 5,0%		WB* 02KK
128	73	BW	B 465	<b>OU Lenningen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	10.500	840 8,0%	ÖKO	WB 02KK
129	74	BW	B 290	<b>OU Rot am See</b> Weiterer Bedarf	10.400	905 8,7%		WB 02KK
130	75	BW	B 465	<b>Querspange Mettenberg</b> Weiterer Bedarf. Die Querspange Mettenberg ist inzwischen nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Sie soll aufgrund der höheren Realisierungschancen nun als L 267 gebaut werden und Durchgangsverkehr von den B 312 und B 465 sowie der bestehenden L 267 in Biberach an der Riß und Herrlishöfen abziehen. Nur zusammen mit der geplanten Wolfentalquerspange im Zuge der B 312 ist somit eine Entlastung der B 312 OD Biberach möglich. OU Biberach (Riß), OU Herrlishöfen.	10.300	886 8,6%		WB 02KK
131	76	BW	B 12	<b>OU Großholzleute</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	902 9,3%		VB 02KK
132	76	BW	B 312	<b>OU Uttenweiler</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	524 5,4%		VB 02KK
133	77	BW	B 27	<b>OU Hardheim</b> Weiterer Bedarf	9.600	662 6,9%		WB 02KK
134	78	BW	B 34	<b>OU Grenzach</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	244 2,6%		VB 02KK
135	78	BW	B 34	<b>OU Wyhlen</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	244 2,6%		VB 02KK
136	79	BW	B 311	<b>OU Immendingen</b> Weiterer Bedarf	9.400	808 8,6%		WB 02KK
137	80	BW	B 28n	<b>OU Schopfloch</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt.	9.300	660 7,1%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.				
138	81	BW	B 312	<b>OU Ringschnait</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	801 8,8%		VB 02KK
139	81	BW	B 312	<b>OU Ochsenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	801 8,8%		VB 02KK
140	82	BW	B 3	<b>OU Sandweier (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.900	196 2,2%		VB 02KK
141	82	BW	B 3	<b>OU Rastatt-Süd (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.900	196 2,2%		WB* 02KK
142	82	BW	B 27	<b>OU Neukirch</b> Weiterer Bedarf	8.900	1.006 11,3%		WB 02KK
143	83	BW	B 29a	<b>OU Ebnat (w Ebnat - A 7) (6)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 29a ist eine neue geplante Bundesstraße in Baden-Württemberg. Sie soll von der bestehenden B 29 bei Aalen über Unterkochen und Ebnat zur A 7 führen. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.800	385 4,4%		VB 02KK
144	83	BW	B 311	<b>OU Neuhausen ob Eck</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	1.109 12,6%		VB 02KK
145	83	BW	B 311	<b>Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	1.109 12,6%		VB 02KK
146	84	BW	B 290	<b>OU Wallhausen</b> Weiterer Bedarf	8.700	748 8,6%		WB 02KK
147	84	BW	B 314	<b>OU Grimmelshofen</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	1.653 19,0%		VB 02KK
148	84	BW	B 466	<b>OU Böhmenkirch</b> Weiterer Bedarf	8.700	905 10,4%		WB 02KK
149	85	BW	B 311	<b>OU Obermarchtal</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.221 14,2%		WB 02KK
150	85	BW	B 317	<b>OU Schönau im Schwarzwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.600	550 6,4%	ÖKO	WB 02KK
151	85	BW	B 463	<b>Westtangente Pforzheim 1. BA Große Tunnellösung (Arlingertunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	525 6,1%		VB 02KK
152	85	BW	B 463	<b>Westtangente Pforzheim 2. BA Große Tunnellösung (Sonnenbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.600	525 6,1%		WB* 02KK
153	85	BW	B 463	<b>OU Unterreichenbach</b> Weiterer Bedarf	8.600	525 6,1%		WB 02KK
154	86	BW	B 294	<b>Südwesttangente Bretten</b> Weiterer Bedarf	8.500	731 8,6%		WB 02KK
155	87	BW	B 28	<b>OU Oberkirch und OU Lautenbach</b>	8.400	588		VB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				Vordringlicher Bedarf		7,0%		02KK
156	88	BW	B 14	<b>Verlegung bei Stockach</b> Weiterer Bedarf	8.300	2.009 24,2%		WB 02KK
157	88	BW	B 297	<b>OU Lorch</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	623 7,5%		VB 02KK
158	88	BW	B 311	<b>OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.300	1.394 16,8%		WB* 02KK
159	89	BW	B 311	<b>OU Unlingen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	1.132 13,8%		VB 02KK
160	90	BW	B 28	<b>OU Blaubeuren/Gerhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.000	544 6,8%	ÖKO	WB 02KK
161	90	BW	B 463	<b>Verlegung bei Hirsau</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	392 4,9%		VB 02KK
162	91	BW	B 465	<b>OU Warthausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	395 5,0%		VB 02KK
163	92	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (n Abschnitt)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	7.700	585 7,6%		WB* 02KK
164	92	BW	B 466	<b>OU Donzdorf</b> Weiterer Bedarf	7.700	785 10,2%		WB 02KK
165	93	BW	B 29	<b>OU Pflaumloch</b> Weiterer Bedarf	7.500	1.028 13,7%		WB 02KK
166	93	BW	B 29	<b>OU Trochtelfingen bei Bopfingen</b> Weiterer Bedarf	7.500	1.028 13,7%		WB 02KK
167	93	BW	B 32	<b>OU Burladingen</b> Weiterer Bedarf	7.500	555 7,4%		WB 02KK
168	94	BW	B 3	<b>OU Karlsruhe/Wolfartsweier (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.100	256 3,6%		VB 02KK
169	94	BW	B 312	<b>OU Zwiefalten</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	7.100	639 9,0%		WB 02KK
170	95	BW	B 312	<b>OU Edenbach</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	854 12,2%		VB 02KK
171	96	BW	B 32	<b>OU Boms</b> Weiterer Bedarf	6.900	476 6,9%		WB 02KK
172	97	BW	B 290	<b>OU Blaufelden</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	630 9,4%		VB 02KK
173	97	BW	B 313	<b>OU Großengstingen</b> Weiterer Bedarf	6.700	436 6,5%		WB 02KK
174	98	BW	B 462	<b>OU Forbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	704 11,0%	ÖKO	WB 02KK
175	98	BW	B 465	<b>OU Ehingen/Berg</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	499 7,8%		VB 02KK
176	98	BW	B 465	<b>OU Weisel</b> Weiterer Bedarf	6.400	499 7,8%		WB 02KK
177	98	BW	B 465	<b>OU Ehingen</b> Weiterer Bedarf	6.400	499 7,8%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

178	99	BW	B 313	<b>Engstingen/Haid - Trochtelfingen</b> Weiterer Bedarf, OU Trochtelfingen, OU Haid	6.300	447 7,1%		WB 02KK
179	99	BW	B 313	<b>Inneringen - Jungnau</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung B 32/B 312 OU Jungnau, OU Veringendorf, OU Veringenstadt, OU Hermentingen, OU Hettingen, OU Gammertingen, OU Bronnen, OU Mariaberg, OU Mägerkingen	6.300	447 7,1%	ÖKO	WB 02KK
180	100	BW	B 492	<b>OU Hermaringen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	555 9,0%		VB 02KK
181	100	BW	B 492	<b>OU Brenz</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	555 9,0%		VB 02KK
182	101	BW	B 312	<b>OU Engstingen</b> Weiterer Bedarf	6.100	549 9,0%		WB 02KK
183	101	BW	B 313	<b>OU Engelswies und OU Vilsingen</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.100	561 9,2%		WB 02KK
184	101	BW	B 463	<b>OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)</b> Weiterer Bedarf	6.100	348 5,7%		WB 02KK
185	102	BW	B 465	<b>OU Sontheim</b> Weiterer Bedarf	5.600	487 8,7%		WB 02KK
186	102	BW	B 465	<b>OU Ingerkingen</b> Weiterer Bedarf	5.600	487 8,7%		WB 02KK
187	102	BW	B 500	<b>Tieferlegung in Häusern</b> Weiterer Bedarf	5.600	493 8,8%		WB 02KK
188	103	BW	B 465	<b>OU Seeburg</b> Weiterer Bedarf	5.500	418 7,6%		WB 02KK
189	104	BW	B 28	<b>OU Feldstetten</b> Weiterer Bedarf	5.400	545 10,1%		WB 02KK
190	104	BW	B 32	<b>Neufra - Gammertingen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Gammertingen	5.400	443 8,2%	ÖKO	WB 02KK
191	105	BW	B 292	<b>OU Adelsheim</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Adelsheim ist als gemeinsames Projekt mit der OU Osterburken geplant.	5.300	239 4,5%		VB 02KK
192	105	BW	B 292	<b>OU Osterburken</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Osterburken ist als gemeinsames Projekt mit der OU Adelsheim geplant.	5.300	239 4,5%		VB 02KK
193	106	BW	B 465	<b>OU Bremelau</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	614 11,8%		VB 02KK
194	107	BW	B 462	<b>Verlegung in Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	645 12,9%		WB* 02KK
195	108	BW	B 465	<b>OU Altsteußlingen</b> Weiterer Bedarf	4.800	576 12,0%		WB 02KK
196	109	BW	B 294	<b>OU Loßburg</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	531 11,3%		VB 02KK
197	110	BW	B 465	<b>Schorndorf - Göppingen</b> Weiterer Bedarf. Die B 465 ist eine Bundesstraße in Baden-Württemberg, die von Leutkirch im Allgäu bis nach Kirchheim unter Teck führt. Im Zuge der B 465 ist ein neuer Abschnitt von der B 29 bei Schorndorf bis zur B 10 bei Göppingen geplant. In einem	4.600	203 4,4%		WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 5: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg nach Verkehrsaufkommen

				weiteren Schritt soll der Weiterbau bis zur A 8 erfolgen. In erster Linie soll eine neue leistungsfähige Verbindung entstehen. Entlastung L 1147, OU Adelberg, OU Rechberghausen, OU Bartenbach.				
198	111	BW	B 312	<b>OU Huldstetten</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
199	111	BW	B 312	<b>OU Pfronstetten</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
200	111	BW	B 312	<b>OU Tigerfeld</b> Weiterer Bedarf	4.400	572 13,0%		WB 02KK
201	112	BW	B 500	<b>OU Schönwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.200	223 5,3%	ÖKO	WB 02KK
202	113	BW	B 313	<b>OU Krumbach</b> Weiterer Bedarf	4.100	496 12,1%		WB 02KK
203	114	BW	B 19	<b>OU Gaildorf (sö Abschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	331 8,7%		VB 02KK
204	115	BW	B 313	<b>OU Inneringen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Durch Inneringen führt die K 8201. Der Verkehr der B 313 von rund 6.300 Fahrzeugen soll teilweise auf diese Kreisstraße verlagert werden. Die Ortsumgehung soll daher vorsorglich gebaut werden.	3.300	232 7,0%	ÖKO	WB 02KK
205	116	BW	B 28n	<b>OU Horb (kleine Lösung)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 28n ist eine geplante abkürzende Verbindung von Tübingen über Horb am Neckar mit Freudenstadt. Sie wird vor allem aus umgewidmeten Landesstraßen bestehen.	2.200	86 3,9%		VB 02KK
206	-	BW	B 33	<b>OU Hornberg</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
207	-	BW	B 33	<b>OU Gutach</b> Weiterer Bedarf	-	-		WB 02KK
208	-	BW	B 523	<b>Villingen - Schwenningen 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Villingen	-	-		WB* 02KK

## Top 10 der baden-württembergischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Baden-Württemberg, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung. Da die Projekte in Baden-Württemberg liegen und sich nicht in der Prioritätenliste des Landes bis 2035 befinden ist es beinahe völlig ausgeschlossen, dass diese vor 2040 realisiert werden. Manche Projekte der folgenden Liste warten bereits seit 50 Jahren auf ihre Verwirklichung und dennoch ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf, OU Lichtenstein, OU Unterhausen, OU Honau. Die höchste Belastung von 22.000 Fahrzeugen wird vom Ortsausgang Lichtenstein bis zur Abzweigung nach Pfullingen erreicht. Innerorts nimmt der Verkehr in Richtung Süden stetig ab und erreicht bei Honau lediglich nur noch 8.300 Fahrzeuge, was auf die ausgeprägte Verkehrsbeziehung mit Reutlingen und Tübingen zurückzuführen ist. Da die Umgehung komplett um Lichtenstein und Unterhausen herum verlaufen soll, wird diese nur zu einer geringen Verkehrsentslastung führen. Im Vordergrund steht die Verbesserung des Albaufstiegs. Von Seiten des Bundes wurde eine hohe Bedeutung für die Entlastung der Ortsdurchfahrten ermittelt.	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
2	2	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf, OU Gaisbeuren. Bereits 1958 wurde die OU Gaisbeuren beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Gaisbeuren wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Gaisbeuren ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, konkrete Trassenvarianten gibt es nicht. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Oberzentrum) und Ravensburg (Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge am Tag mehr fahren. Dabei ist Gaisbeuren die letzte größere Ortsdurchfahrt zwischen Ravensburg und Ulm (Donau) und mit den einzigen Ampeln auf diesem Streckenabschnitt das größte Nadelöhr. Im Tagesverlauf bilden sich immer wieder lange Staus. Auch ereignen sich rund um Gaisbeuren zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da fast der gesamte Ort verlärmert wird, was vor	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

				<p>allein an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen gemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005, innerhalb von nur fünf Jahren, um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.</p>				
3	2	BW	B 30	<p><b>OU Enzisreute</b>  Weiterer Bedarf, OU Enzisreute. Bereits 1958 wurde die OU Enzisreute beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Enzisreute wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Enzisreute ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg bis 2035 enthalten und mit einem so langfristigen Planungsverbot belegt, dass dessen Ende nicht absehbar ist. Es ist bis heute noch nicht einmal die Linie bestimmt worden, allerdings gibt es zumindest eine grobe Trassenvariante. Die Realisierung ist nicht vor 2040-2060 vorgesehen. Das Projekt soll im nächsten Bundesverkehrswegeplan wieder in den Weiteren Bedarf eingestuft werden, da hierfür kein Geld vorhanden sei, sehr wohl aber für Projekte mit viel niedrigeren Verkehrsaufkommen. Die B 30 ist die einzige Straßenverbindung zwischen der Großstadt Ulm an der Donau (Oberzentrum) über die Städte Laupheim (Mittelzentrum), Biberach (Riß) (Mittelzentrum), Bad Waldsee (Mittelzentrum), Weingarten (Oberzentrum) und Ravensburg (Oberzentrum) nach Friedrichshafen (Oberzentrum) zum Bodensee. Die B 30 ist zwischen der Schwäbischen Alb (südlich der A 8, B 10 und B 28 von Neu-Ulm bis Hittistetten), dem Bodensee (Nordufer und Schweizer Grenze) und dem Allgäu (Lindau-Memmingen-Hittistetten) die stärkste befahrene Straße, wenn die Autobahnen A 7, A 96 und die gleichwertigen Bundesstraßen B 31 und B 33 außer Betracht gelassen werden. Bemessen am höchsten Verkehrsaufkommen erreicht nur die A 7 eine höhere Belastung als die B 30 in diesem Gebiet. Im Landkreis Ravensburg ist die B 30 neben der A 96 die am stärksten befahrene Straße, obwohl auf der A 96 nur 300 Fahrzeuge im Tag mehr fahren. Dabei wird Enzisreute auf der gesamten Länge durchfahren. Auch ereignen sich rund um Enzisreute zahlreiche, meist schwerwiegende, Unfälle. Die Ortschaft wird durch die Bundesstraße in zwei Teile zerschnitten, die Lärmbelastung ist für die Bewohner unerträglich geworden, da der gesamte Ort verlärmert wird, was vor allem an dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen liegt. Auch die Verkehrszuwächse sind gewaltig. So ist das Verkehrsaufkommen gemessen am Jahr 2000 auf das Jahr 2005 um 37,0% gestiegen, der Schwerverkehr sogar um 41,8%. Dies ist die höchste Steigerung im Regierungsbezirk Tübingen in einer Ortsdurchfahrt mit mehr als 15.000 Fahrzeugen im täglichen Durchschnitt, die nicht nur durch Industriegebiet führt. Für die Zukunft werden noch weitere Steigerungen erwartet, vor allem soll sich der Schwerverkehr verdreifachen.</p>	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
4	3	BW	B 415	<p><b>Verlegung Lahr - Lahr/Reichenbach</b>  Weiterer Bedarf, OU Lahr, OU Kuhbach, OU Reichenbach</p>	17.700	779 4,4%		WB 02KK
5	4	BW	B 464	<p><b>OU Reutlingen (Dietwegtrasse)</b>  Weiterer Bedarf</p>	17.500	718 4,1%		WB 02KK
6	5	BW	B 28	<p><b>Verlegung bei Aach</b>  Weiterer Bedarf</p>	17.300	1.263 7,3%		WB 02KK
7	5	BW	B 465	<p><b>OU Owen</b>  Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko</p>	17.300	1.125 6,5%	ÖKO	WB 02KK
8	6	BW	B 28	<p><b>OU Blaustein</b>  Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko</p>	17.000	578 3,4%	ÖKO	WB 02KK

- keine weiteren -



## Die baden-württembergischen Flop 10

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

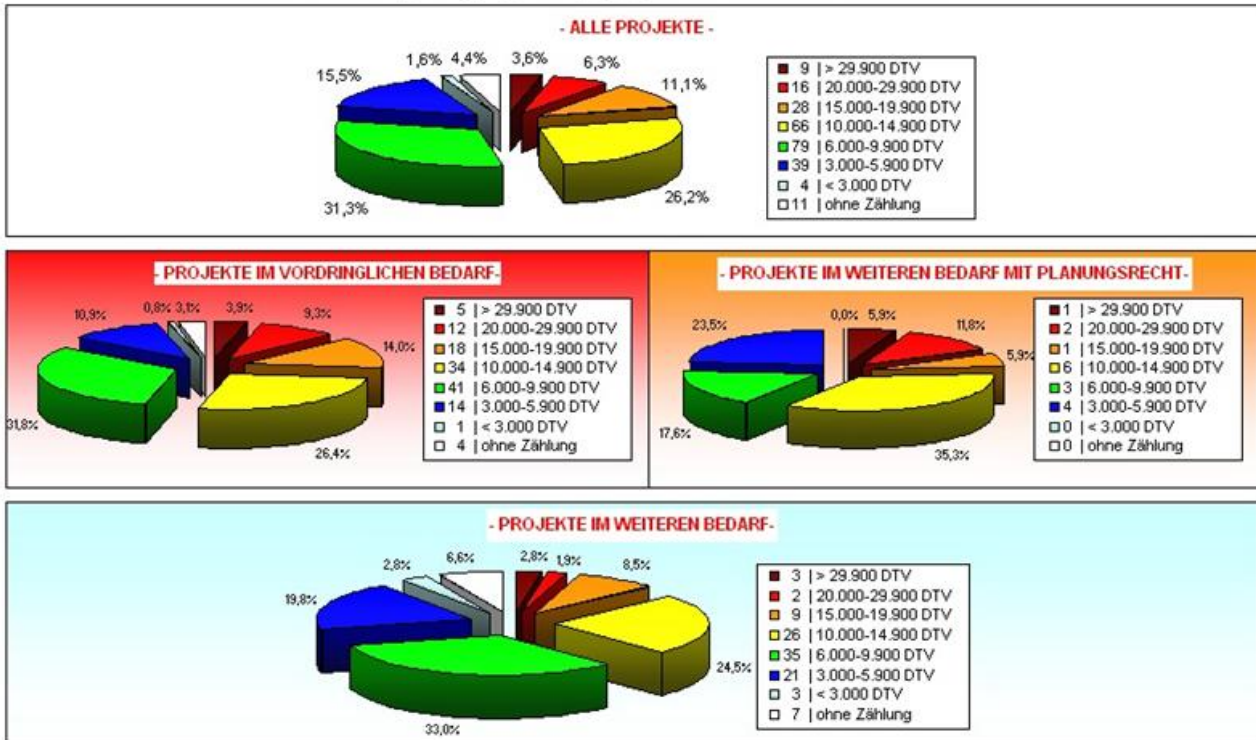
- keine -



## Bayern

### Aufteilung der Projekte in Bayern nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Bayern im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Bayern

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (77,6%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 25 (9,9%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (69,9%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 17 (13,2%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (76,4%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 3 (17,7%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (55,6%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 5 (4,7%)

## Rangliste der Projekte in Bayern nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BY	B 2	<b>Verlegung bei Gersthofen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2 ist bei Gersthofen bereits autobahnähnlich ausgebaut. Sie führt durch Gersthofen zwischen Industrie- und Wohngebiet. Die Wohngebiete liegen nicht direkt an der Straße und werden mit Lärmschutzwällen und dichter Bepflanzung abgeschirmt.	48.900	4.401 9,0%		VB 04KK
2	2	BY	B 26n	<b>westl. AD Würzburg/West (A 3) - Karlstadt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Entlastung B 27, OU Retzbach, OU Thüngersheim, OU Veitshöchheim, OU Zell am Main, Entlastung B 8, OU Würzburg-Grombühl. In der OD Würzburg-Grombühl wird eine Belastung von 32.500 Kfz/24h erreicht. Die höchste Belastung von 46.200 Kfz/24h wird zwischen Würzburg und Veitshöchheim auf dem bereits autobahnähnlich ausgebauten Abschnitt erreicht. 31.600 Kfz/24h sind es in Veitshöchheim, wobei die B 27 hier bereits als eine Art Umgehung ausgebaut ist, allerdings dennoch durch den Ort führt, aber kein Gebäude direkt an der Straße steht. Auch Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Veitshöchheim sinkt das Verkehrsaufkommen rapide, bis Thüngersheim auf 14.000, bis Retzbach auf 11.800 und von dort im weiteren Verlauf auf lediglich 4.800 Kfz/24h.	46.200	2.864 6,2%		WB* 04KB
3	3	BY	A 73	<b>Coburg - Ebersdorf b.Coburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Coburg	43.400	2.474 4,7%		VB 04KB
4	4	BY	B 2	<b>Entlastungstunnel Starnberg</b> Vordringlicher Bedarf	40.300	1.209 3,0%		VB 02KK
5	5	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK
6	5	BY	B 2	<b>OU Stettenhofen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	37.500	4.125 11,0%		VB 04KK
7	6	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21) beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY8184 keine raumwirksamen Effekte.	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK
8	6	BY	B 21	<b>OU Bad Reichenhall (Stadtbergtunnel)</b> Weiterer Bedarf. Die B 21 umfährt bereits zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall zum größten Teil im Nordwesten. Nur ein sehr kurzer Teil des Abschnitts Bad Reichenhall bis Bad Reichenhall-Nord (Loferer Straße), mit 19.600 Fahrzeugen, führt zwischen Wohn- und Industriegebiet hindurch, wobei Lärmschutzwände vorhanden sind. Auf dem mit 33.200 Fahrzeugen befahrenen Abschnitt Bad Reichenhall-Nord bis Weißbach (Salzburger Straße) ist fraglich, ob hier noch etwas vorgesehen ist, da diese Frage von der örtlichen Behörde lediglich mit der bereits erfolgten Fertigstellung des Knotenpunktes Bad Reichenhall-Nord (BA I; Zusammentreffen von B 20 und B 21)	33.200	1.726 5,2%		WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

				beantwortet wurde, wobei nicht ersichtlich ist bis wohin diese Fertigstellung nun gilt. Denn es stehen keine Gebäude direkt an der Straße, diese liegen etwas entfernt, wobei von Ortsdurchfahrt nicht die Rede sein kann, da diese schon wieder zu weit von der Straße entfernt sind, danach beginnt bereits die vorhandene Ortsumgehung von Bad Reichenhall. Dieser kurze Abschnitt ist darüber hinaus bereits mindestens dreistreifig ausgebaut und verfügt über höhenungleiche Anschlüsse. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.				
9	7	BY	B 10	<b>AD Neu-Ulm (B 30) - Neu-Ulm (Finn.Str)</b> Weiterer Bedarf, der Bau wurde von der Stadt Neu-Ulm abgelehnt, um zunächst den sehr kostspieligen Ausbau der Ortsdurchfahrt mit Tieferlegung und teilweiser Überdeckung zu erreichen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7082 keine raumwirksamen Effekte.	30.600	3.305 10,8%		WB 04KB
10	8	BY	B 17	<b>W-OU Landsberg</b> Vordringlicher Bedarf	28.600	2.059 7,2%		VB 02KK
11	8	BY	B 17	<b>OU Kaufering</b> Vordringlicher Bedarf	28.600	2.059 7,2%		VB 04KB
12	9	BY	B 300	<b>OU Vogelsang</b> Vordringlicher Bedarf	27.500	1.595 5,8%		VB 04KK
13	10	BY	B 15n	<b>Essenbach - Geisenhausen</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*, Entlastung B 15, OU Altheim, OU Landshut, OU Krumhausen, OU Niederkam, OU Grammelkam, OU Halchelstuhl, OU Münchsdorf, Entlastung B 299, OU Landshut, OU Barteith, OU Oberschönbach, OU Straßgrub, OU Ried an der Straße, OU Alkofen, OU Geisenhausen. Die höchste Belastung wird nur auf der autobahnähnlich ausgebauten B 15 in Landshut erreicht. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	27.400	1.589 5,8%	ÖKO	WB* 04KB
14	11	BY	B 472	<b>OU Bad Tölz</b> Vordringlicher Bedarf	26.700	961 3,6%		VB 02KK
15	12	BY	B 2	<b>OU Meitingen</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	3.479 14,2%		VB 04KK
16	13	BY	B 2	<b>OU Puchheim</b> Vordringlicher Bedarf	23.400	913 3,9%		VB 02KK
17	14	BY	B 15n	<b>Pfaffing (B 304) - Kolbermoor (A 8)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Maggle, OU Kornberg, OU Elend, OU Zainach, OU Lengdorf, OU Wieden, OU Pfaffenhofen, OU Rosenheim. Die höchste Belastung wird in Rosenheim erreicht, wobei für Rosenheim bereits eine weitere OU im Zuge der B 15 vorgesehen ist, auf den übrigen Abschnitten beträgt die Höchstbelastung 15.100 Kfz/24h. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	22.900	1.420 6,2%		WB 04KB
18	15	BY	B 20	<b>OU Burghausen</b> Weiterer Bedarf. Die Situation in Burghausen ist das Ergebnis einer verfehlten Verkehrsplanung. Zwar ist bereits eine gute Umfahrung vorhanden, auf die aus Richtung Süden kommend direkt gelangt wird, allerdings muss aus Richtung Norden bei der Anschlussstelle Wacker-Chemie abgefahren werden. Offiziell wurde diese Ortsumgehungsstrecke nie als Umgehung deklariert, wodurch die meisten Fahrzeuge durch die Stadt fahren. Die Umgehung wurde im Bereich Hechenberg bereits wieder verbaut und die Anbindung im Süden an die B 20 über die St 2107 ist nicht sehr zweckmäßig. Zusätzlich ist in Burghausen der innerörtliche Verkehr auf der B 20 so hoch, dass eine Ortsumgehung kaum keine Entlastung bringen würde. So beträgt der Verkehr auf dem stärksten befahren Abschnitt der Ortsdurchfahrt 22.100 Fahrzeuge. Kurz nach dem südlichen Ortsausgang sind es aber nur noch 2.500. Auch nach dem nördlichen Ortsausgang sind es nur noch 13.000 Fahrzeuge, die zur A 94 rollen.	22.100	1.613 7,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

				Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt BY7177 keine raumwirksamen Effekte.				
19	16	BY	A 94	<b>Pastetten - Dorfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Hohenlinden, OU Birkach, OU Straßmaier	20.900	2.424 10,6%		VB 04KB
20	17	BY	B 2	<b>OU Ost Garmisch-Partenkirchen (mit Wank-Tunnel)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.800	1.019 4,9%		WB* 02KK
21	18	BY	B 16	<b>OU Dillingen</b> Vordringlicher Bedarf	20.500	1.743 8,5%		VB 02KK
22	18	BY	B 19	<b>Heuberg - Immenstadt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stein im Allgäu, OU Seifen	20.500	1.169 5,7%		VB 04KK
23	19	BY	B 4	<b>Verlegung n Coburg</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.495 7,4%		VB 04KK
24	19	BY	A 73	<b>Herbartswind - Coburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Coburg	20.200	1.495 6,4%		VB 04KB
25	20	BY	B 304	<b>OU Zorneding</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.206 6,0%		VB 02KK
26	21	BY	B 469	<b>Obernburg - Trennfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Trennfurt, OU Wörth am Main	19.600	1.470 7,5%		VB 04KK
27	22	BY	B 2	<b>AS Derching (A 8) - Friedberg</b> Weiterer Bedarf, OU Augsburg-Hochzoll-Süd, OU Friedberg. Für Friedberg ist noch eine OU im Zuge der B 300 vorgesehen.	19.100	936 4,9%		WB 04KK
28	22	BY	B 2	<b>OU Kissing</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	936 4,9%		VB 02KK
29	23	BY	B 19	<b>OU Waltenhofen</b> Vordringlicher Bedarf	19.000	1.026 5,4%		VB 04KK
30	23	BY	B 289	<b>OU Kulmbach/Ost - Untersteinach</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kauerndorf, OU Untersteinach	19.000	- -		VB 02KK
31	24	BY	B 19	<b>Kuhnen - Herzmanns</b> Vordringlicher Bedarf, OU Herzmanns	18.800	1.128 6,0%		VB 04KK
32	24	BY	B 19	<b>Herzmanns - Heuberg</b> Vordringlicher Bedarf. OU Oberdorf, OU Herzmanns	18.800	1.128 6,0%		VB 04KK
33	25	BY	B 300	<b>OU Diedorf</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
34	25	BY	B 300	<b>OU Gessertshausen</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	1.029 5,5%		VB 02KK
35	26	BY	B 8	<b>OU Biebelried</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
36	27	BY	B 14	<b>OU Reichenschwand</b> Weiterer Bedarf	17.800	943 5,3%		WB 02KK
37	28	BY	B 19	<b>Fischen (Entlastungstunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	581 3,3%		VB 02KK
38	29	BY	B 173	<b>OU Unterrodach</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.522 8,9%		WB 02KK
39	29	BY	B 388	<b>OU Erding (Anbindung FH)</b> Weiterer Bedarf	17.100	821 4,8%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

40	30	BY	B 318	<b>W-OU Gmund am Tegernsee</b> Weiterer Bedarf	17.000	544 3,2%		WB 02KK
41	31	BY	B 304	<b>OU Ebersberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	980 5,8%		VB 02KK
42	31	BY	B 304	<b>OU Eglharting/Kirchseeon</b> Weiterer Bedarf	16.900	980 5,8%		WB 02KK
43	32	BY	B 299	<b>OU Neumarkt/Oberpfalz</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	1.386 8,3%		VB 02KK
44	32	BY	B 304	<b>OU Forsting</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.253 7,5%		WB 02KK
45	33	BY	B 304	<b>OU Traunstein 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	672 4,2%		VB 02KK
46	34	BY	A 94	<b>Dorfen - Heldenstein</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Rainbach, OU Küham	15.500	2.077 12,4%		VB 04KB
47	35	BY	B 2	<b>OU Untersteinbach</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.679 10,9%		VB 04KB
48	35	BY	B 17n	<b>Steingaden - Roßhaupten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Buching, OU Füssen. Die B 17n ist eine geplante neue Bundesstraße in Bayern, die es bisher nicht gibt. Sie soll von Steingaden über Roßhaupten zur A 7 bei Hopferau führen.	15.400	539 3,5%	ÖKO	WB 02KK
49	36	BY	B 304	<b>OU Altenmarkt (mit Aubertunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	1.285 8,4%		VB 02KK
50	37	BY	B 2	<b>Verlegung in Fürstenfeldbruck</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	699 4,6%		VB 02KK
51	38	BY	B 15	<b>Westtangente Rosenheim</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	1.133 7,5%		VB 02KK
52	39	BY	B 85	<b>OU Heinersreuth/Altenplos</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.000	825 5,5%		WB* 02KK
53	39	BY	B 307	<b>OU Schliersee</b> Weiterer Bedarf	15.000	375 2,5%		WB 02KK
54	40	BY	B 299	<b>OU Tacherting/Trostberg</b> Weiterer Bedarf	14.900	1.073 7,2%		WB 02KK
55	41	BY	B 15n	<b>Ergoldsbach - Essenbach</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Ergoldsbach, OU Siegensdorf, OU Martinshaus, OU Oberunsbach, OU Unterunsbach, OU Essenbach. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	14.800	1.214 8,2%		VB 04KB
56	42	BY	B 2	<b>OU Eschenau</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	559 3,8%		VB 02KK
57	43	BY	B 2	<b>OU Dettenheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	1.635 11,2%		VB 02KK
58	44	BY	B 15n	<b>Geisenhausen - Velden</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 299, OU Geisenhausen, OU Johannesbergham, OU Kiemannssetten, Entlastung B 388, OU Wofering, OU Trauterfing, OU Johanneskirchen, OU Landesberg, OU Bründl, OU Haselbach, OU Mariaberg, OU Große Vils, Entlastung B 15, OU Münchschorf, OU Holzhub, OU Loiting, OH Hohenpolding. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	14.500	1.421 9,8%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

59	44	BY	B 308	<b>OU Immenstadt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.500	479 3,3%		WB* 02KK
60	45	BY	B 85	<b>Stockheim - Gundelsdorf</b> Weiterer Bedarf, OU Stockheim, OU Haßlach, OU Gundelsdorf	14.300	1.459 10,2%		WB 02KK
61	45	BY	B 279	<b>OU Baunach</b> Vordringlicher Bedarf	14.300	829 5,8%		VB 02KK
62	46	BY	B 173	<b>OU Oberlangenstadt - Küps</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.700	1.356 9,9%		WB* 04KK
63	47	BY	B 19	<b>OU Langenwang</b> Weiterer Bedarf	13.600	653 4,8%		WB 02KK
64	47	BY	B 85	<b>OU Altenkreith</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	1.578 11,6%		VB 02KK
65	48	BY	B 173	<b>Lichtenfels - Zettlitz 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hochstadt am Main	13.400	1.889 14,1%		VB 04KK
66	49	BY	B 2	<b>OU Röttenbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.571 11,9%		VB 02KK
67	49	BY	B 2	<b>OU Wernsbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.571 11,9%		VB 04KB
68	49	BY	B 13	<b>OU Lehrberg - Unterheßbach</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	647 4,9%		VB 02KK
69	49	BY	B 16	<b>OU Kötz</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	1.360 10,3%		VB 02KK
70	49	BY	B 300	<b>OU Dasing</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	845 6,4%		VB 02KK
71	49	BY	B 300	<b>OU Friedberg (Augsburg)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.200	845 6,4%		WB* 02KK
72	50	BY	B 16	<b>OU Höchstädt</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	1.261 9,7%		VB 02KK
73	50	BY	B 23	<b>W-OU Garmisch-Partenkirchen (mit Kramer-Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	403 3,1%		VB 02KK
74	50	BY	B 85	<b>OU Knellendorf</b> Weiterer Bedarf	13.000	1.352 10,4%		WB 02KK
75	51	BY	B 300	<b>OU Heimertingen</b> Weiterer Bedarf	12.800	960 7,5%		WB 02KK
76	51	BY	B 472	<b>OU Waakirchen</b> Weiterer Bedarf	12.800	614 4,8%		WB 02KK
77	52	BY	B 2	<b>N-OU Murnau</b> Weiterer Bedarf	12.600	466 3,7%		WB 02KK
78	52	BY	B 15n	<b>Saalhaupt (A 93) - Neufahrn</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Obertraubling, OU Köfering, OU Alteglofsheim, OU Hagelstadt, OU Grünthal, OU Kraxenhöfen, OU Eggmühl, OU Unterdeggenbach, OU Buchhausen, OU Winkelmühle, OU Neufahrn (Niederbayern). Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	12.600	643 5,1%		VB 04KK
79	52	BY	B 20	<b>OU Bayerisch Gmain (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	12.600	517 4,1%		WB 02KK
80	52	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Sonnefeld	12.600	1.222 9,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

81	53	BY	B 2	<b>OU Forth</b> Weiterer Bedarf	12.400	397 3,2%		WB 02KK
82	53	BY	A 6	<b>AK Pfreimd - Woppenhof</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 14, OU Wernberg-Köblitz, OU Deindorf, OU Braunetsrieth	12.400	5.915 46,7%		VB 04KB
83	54	BY	B 85	<b>OU Pressig</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	1.501 12,3%		VB 02KK
84	54	BY	B 388	<b>OU Moosinning</b> Weiterer Bedarf	12.200	805 6,6%		WB 02KK
85	55	BY	B 303n	<b>Gefrees - A 93 oder Alternative A 93 - AD A9 / A70</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*. Die B 303n ist eine neue geplante autobahnähnliche Bundesstraße in Bayern. Sie soll die Fichtelgebirgsautobahn ersetzen und bei Gefrees an der A 9 abzweigen und über die A 93 bei Thiersheim nach Schirnding führen. Alternativ soll sie am Dreieck A 9/A70 beginnen und über die A 93 nach Schirnding führen. Die bestehende B 303, die bereits in den 1990er Jahren teilweise ausgebaut wurde, soll ersetzt werden. Ob die "Autobahn" wirklich notwendig ist, wird von einigen Gutachten in Frage gestellt. So dominiert der lokale Quell-Zielverkehr. Darüber hinaus hat das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren um 20% abgenommen, da das Verkehrsaufkommen in der Regel jährlich um 4% fällt. Die automatische Dauerzählstelle in Schirnding weist nach, dass der Verkehr rückläufig ist, auch wenn dieser 2005 und 2006 wieder gestiegen ist, allerdings dennoch im Rahmen der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2003 bis 2015 im Rahmen der Prognosen nicht mehr als 20% der prognostizierten Steigerung erreicht hat und immer noch unter dem Wert von 1993 liegt. Die Politik vor Ort hat inzwischen reagiert und möchte die "Fichtelgebirgsautobahn" aus dem nächsten Bundesverkehrswegeplan nehmen. So fordert der SPD-Landtagsabgeordnete Dr. Christoph Rabenstein die sofortige Einstellung aller Planungen. Einen entsprechenden Antrag habe seine Fraktion im Landtag gestellt. Auch Bayerns Innenminister Herrmann hat die Lage erkannt und teilt in der Pressemitteilung 27/2/08 mit: "Um in Europa dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben zu können, brauchen wir ein fittes, leistungsfähiges Autobahnnetz ohne Staus. Deshalb plädiere ich dafür, dass der Bund einen Investitionsschwerpunkt auf den Ausbau der wichtigsten Verkehrsmagistralen setzt. Wir brauchen ein Nachholprogramm Westdeutschland", forderte Innenminister Joachim Herrmann am 19. Juni 2008 in München." Im Zuge der B 303n sollten folgende Ortsumgehungen realisiert werden: OU Tröstau.	12.000	- -	ÖKO	WB* 04KB
86	55	BY	B 470	<b>OU Gremsdorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.000	768 6,4%	ÖKO	WB 02KK
87	56	BY	B 13	<b>OU Eichstätt</b> Weiterer Bedarf	11.800	696 5,9%		WB 02KK
88	56	BY	B 15n	<b>Velden - Schwindegg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung St 2087, OU Velden, OU Erzmanssdorf, OU Oberensbach, OU Brandstätt, OU Steeg, OU Loinbruck, OU Buchbach, Entlastung B 15, OU Taufkirchen (Vils), OU Jaibing, OU Dorfen. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.800	956 8,1%	ÖKO	WB 04KB
89	56	BY	B 470	<b>W-OU Forchheim</b> Vordringlicher Bedarf	11.800	944 8,0%		VB 02KK
90	56	BY	B 470	<b>O-OU Forchheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.800	944 8,0%		WB* 02KK
91	57	BY	B 15n	<b>Rechtmehrung (B 15) - Pfaffing (B 304)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Au, OU Ferchensee, OU Fischbach, OU Wending. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	11.600	1.183 10,2%		WB 04KB

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

92	57	BY	B 16	<b>N-OU Kaufbeuren</b> Weiterer Bedarf	11.600	464 4,0%		WB 02KK
93	58	BY	B 11	<b>Deggendorf - Grafling</b> Vordringlicher Bedarf, OU Niederkandelbach, OU Großtiefenbach, OU Graflingen	11.200	672 6,0%		VB 02KK
94	58	BY	B 301	<b>N-OU Freising</b> vordringlicher Bedarf	11.200	650 5,8%		VB 02KK
95	58	BY	B 470	<b>OU Diespeck</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	930 8,3%		VB 02KK
96	59	BY	B 25	<b>N-OU Nördlingen</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	2.065 18,6%		VB 02KK
97	59	BY	B 25	<b>OU Möttingen</b> Weiterer Bedarf	11.100	2.065 18,6%		WB 02KK
98	59	BY	B 304	<b>OU Steinhöring</b> Weiterer Bedarf	11.100	821 7,4%		WB 02KK
99	60	BY	B 13	<b>OU Stadeln</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
100	60	BY	B 13	<b>OU Schlungenhof</b> Weiterer Bedarf	11.000	748 6,8%		WB 02KK
101	60	BY	B 20	<b>OU Laufen</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	759 6,9%		VB 02KK
102	60	BY	B 20	<b>Grenzbrücke s Laufen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, S-OU Laufen (Deutschland), S-OU Oberndorf (Österreich)	11.000	759 6,9%	ÖKO	WB 02KK
103	61	BY	B 20	<b>OU Furth im Wald</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	1.275 11,7%		VB 02KK
104	61	BY	B 173	<b>OU Zeyern</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	1.570 14,4%		VB 02KK
105	61	BY	B 304	<b>OU Nunhausen/Matzing</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.900	981 9,0%		WB* 02KK
106	62	BY	A 94	<b>Prienbach/Ost - Malching</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Malching	10.800	940 7,7%		WB 04KB
107	63	BY	B 2	<b>OU Dietfurt (Mittelfranken)</b> Weiterer Bedarf	10.700	1.637 15,3%		WB 02KK
108	64	BY	B 2	<b>OU Mammendorf</b> Weiterer Bedarf	10.600	530 5,0%		WB 02KK
109	64	BY	B 16	<b>Nittenau - Roding</b> Vordringlicher Bedarf, OU Altenkreith, OU Oberdorf	10.600	498 4,7%		VB 02KK
110	65	BY	B 22	<b>OU Eckersdorf</b> Weiterer Bedarf	10.500	347 3,3%		WB 02KK
111	65	BY	B 300	<b>OU Weichenried</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	1.670 15,9%		VB 02KK
112	66	BY	B 23	<b>OU Saulgrub</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	489 4,7%		VB 02KK
113	66	BY	B 23	<b>OU Ettal</b> Weiterer Bedarf	10.400	489 4,7%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

114	66	BY	B 279	<b>OU Reckendorf</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	655 6,3%		VB 02KK
115	67	BY	B 11	<b>OU Ruhmannsfelden</b> Vordringlicher Bedarf	10.100	768 7,6%		VB 02KK
116	67	BY	B 15n	<b>Neufahrn - Ergoldsbach</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 15, OU Neufahrn, OU Iffelkofen, OU Ergoldsbach. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt.	10.100	1.212 12,0%		VB 04KB
117	68	BY	B 16	<b>OU Ichenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	890 8,9%		VB 02KK
118	68	BY	B 20	<b>OU Berchtesgaden (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	10.000	290 2,9%		WB 02KK
119	68	BY	B 299	<b>OU Mühlhausen/Oberpfalz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	- -		VB 02KK
120	69	BY	B 15n	<b>Schwindegg (A 94) - Rechtmehring (B 15)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Armstorf, OU Kleinschwindau, OU Großschwindau, OU Eiermühle, OU Sankt Wolfgang, OU Straßberg, OU Grünbach, OU Esbaum. Die B 15n ist eine geplante neue Bundesstraße, die es bisher nicht gibt, OU Moos, OU Neuberg, OU Wolfau.	9.900	901 9,1%		WB 02KK
121	70	BY	B 388	<b>OU Brombach</b> Weiterer Bedarf	9.800	598 6,1%		WB 02KK
122	70	BY	B 472	<b>OU Hohenpeißenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	617 6,3%		VB 02KK
123	71	BY	A 7	<b>AS Nesselwang - Füssen (B 310) (o Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 309, OU Nesselwang, OU Wank, OU Kappel, OU Weißbach, Entlastung B 310, OU Kreuzegg, OU Oberkirch, OU Weißensee	9.700	815 7,4%		VB 04KB
124	71	BY	A 94	<b>AS Simbach am Inn/West - Simbach am Inn/Ost</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 12, OU Simbach	9.700	941 8,7%		WB 04KB
125	71	BY	B 299	<b>OU Weihmichl</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.700	1.203 12,4%		WB* 02KK
126	72	BY	B 23	<b>OU Oberau</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	470 4,9%		VB 02KK
127	72	BY	B 286	<b>OU Arnshausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	384 4,0%		VB 02KK
128	73	BY	B 20	<b>OU Malgersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.387 14,6%		VB 02KK
129	73	BY	B 25	<b>OU Dinkelsbühl</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.169 12,3%		VB 02KK
130	73	BY	A 73	<b>Ebersdorf b. Coburg - Lichtenfels</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 289, OU Untersiemau, OU Obersiemau, OU Buch, OU Lichtenfels	9.500	684 6,2%		VB 04KB
131	74	BY	B 11	<b>Verlegung bei Schweinhütt</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	456 4,9%		VB 02KK
132	74	BY	B 13	<b>OU Dornhausen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
133	74	BY	B 13	<b>OU Theilenhofen</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

134	74	BY	B 13	<b>OU Unterasbach</b> Weiterer Bedarf	9.300	753 8,1%		WB 02KK
135	74	BY	B 310	<b>OU Füssen 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	9.300	456 4,9%	ÖKO	WB 02KK
136	74	BY	B 533	<b>OU Schwarzach (Hengersberg)</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	818 8,8%		VB 02KK
137	75	BY	B 14	<b>OU Sulzbach-Rosenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	619 6,8%		VB 02KK
138	76	BY	B 19	<b>OU Werneck (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.000	864 9,6%		VB 02KK
139	76	BY	B 22	<b>OU Aichig</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	513 5,7%		VB 02KK
140	76	BY	B 32	<b>OU Opfenbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	729 8,1%		WB 02KK
141	76	BY	B 303	<b>OU Untersteinach</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	- -		VB 02KK
142	77	BY	B 85	<b>OU Neukirchen vorm Wald</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	587 6,6%		VB 02KK
143	77	BY	B 388	<b>OU Taufkirchen (Vils)</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	739 8,3%		VB 02KK
144	78	BY	B 8	<b>Neustadt (Aisch) Westspange zur B 470</b> Weiterer Bedarf, OU Neustadt-Riedfeld	8.700	966 11,1%		WB 02KK
145	78	BY	B 287	<b>OU Nüdlingen</b> Weiterer Bedarf	8.700	383 4,4%		WB 02KK
146	79	BY	B 13	<b>OU Merkendorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	791 9,2%		VB 02KK
147	79	BY	B 15	<b>OU Hagelstadt</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.101 12,8%		WB 02KK
148	79	BY	B 466	<b>OU Brand/Geislohe</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	671 7,8%		VB 02KK
149	80	BY	B 25	<b>OU Wallerstein/Ehringen</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	1.649 19,4%		VB 02KK
150	81	BY	B 32	<b>OU Auers-Riedhirsch</b> Weiterer Bedarf	8.400	504 6,0%		WB 02KK
151	82	BY	B 470	<b>OU Oberndorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
152	82	BY	B 470	<b>OU Ipsheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
153	82	BY	B 470	<b>OU Dottenheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	8.300	656 7,9%	ÖKO	WB 02KK
154	83	BY	B 299	<b>OU Unterneukirchen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	705 8,6%		VB 02KK
155	84	BY	B 16	<b>OU Unterhausen und Oberhausen</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	1.669 20,6%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

156	85	BY	B 2	<b>OU Hattenhofen</b> Weiterer Bedarf	7.900	553 7,0%		WB 02KK
157	86	BY	B 8	<b>OU Straßkirchen</b> Weiterer Bedarf	7.800	1.108 14,2%		WB 02KK
158	86	BY	B 16	<b>OU Schweningen</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.131 14,5%		VB 02KK
159	86	BY	B 16	<b>OU Tapfheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.131 14,5%		VB 02KK
160	86	BY	A 94	<b>Malching - Tutting</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Malching, OU Schambach	7.800	913 10,7%		VB 02KK
161	86	BY	A 94	<b>Tutting - Pocking (A 3)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Thalling	7.800	913 10,7%		VB 04KB
162	86	BY	B 279	<b>OU Wegfurt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	858 11,0%	ÖKO	WB 02KK
163	87	BY	B 20	<b>Cham - Rissmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Reisach, OU Oberbühl, OU Trebersdorf, OU Höfen	7.700	1.247 16,2%		VB 02KK
164	87	BY	B 20	<b>OU Wilting/Traitsching</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.247 16,2%		VB 02KK
165	88	BY	B 17	<b>OU Steingaden</b> Weiterer Bedarf	7.600	410 5,4%		WB 02KK
166	88	BY	B 17n	<b>Roßhaupten - Hopferau (A 7)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Steingaden, OU Graben, OU Schlauch, OU Unterreithen, OU Birnbaum, OU Trauchgau, OU Halblech. Die B 17n ist eine geplante neue Bundesstraße in Bayern, die es bisher nicht gibt. Sie soll von Steingaden über Roßhaupten zur A 7 bei Hopferau führen.	7.600	410 5,4%	ÖKO	WB 02KK
167	88	BY	B 173	<b>OU Wallenfels</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.155 15,2%		VB 02KK
168	88	BY	B 588	<b>OU Reischach</b> Weiterer Bedarf	7.600	768 10,1%		WB 02KK
169	89	BY	B 299	<b>OU Pressath 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	263 3,5%		VB 02KK
170	90	BY	B 16	<b>OU Pfaffenhausen/Hausen</b> Weiterer Bedarf	7.400	592 8,0%		WB 02KK
171	91	BY	B 8	<b>OU Künzing</b> Weiterer Bedarf	7.200	986 13,7%		WB 02KK
172	91	BY	B 289	<b>OU Mainroth</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	886 12,3%		VB 02KK
173	91	BY	B 289	<b>OU Rothwind - Fassoldshof</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rothwind, OU Fassoldshof	7.200	886 12,3%		VB 02KK
174	92	BY	B 8	<b>OU Osterhofen</b> Weiterer Bedarf	7.100	717 10,1%		WB 02KK
175	92	BY	B 304	<b>OU Obing</b> Weiterer Bedarf	7.100	653 9,2%		WB 02KK
176	93	BY	B 13	<b>OU Gollhofen</b> Weiterer Bedarf	7.000	574 8,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

177	93	BY	B 299	<b>OU Garching an der Alz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.000	756 10,8%		WB* 02KK
178	93	BY	B 301	<b>OU Puttenham</b> Weiterer Bedarf	7.000	567 8,1%		WB 02KK
179	93	BY	B 303	<b>OU Stadtsteinach</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	- -		VB 02KK
180	94	BY	B 16	<b>OU Marktoberdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	449 6,6%		VB 02KK
181	94	BY	B 16	<b>OU Rieder</b> Weiterer Bedarf	6.800	449 6,6%		WB 02KK
182	94	BY	B 16	<b>OU Steinbach</b> Weiterer Bedarf	6.800	449 6,6%		WB 02KK
183	94	BY	B 286	<b>OU Oerlenbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	204 3,0%		VB 02KK
184	94	BY	B 301	<b>OU Au in der Hallertau</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	306 4,5%		VB 02KK
185	94	BY	B 301	<b>OU Rudelzhausen</b> Weiterer Bedarf	6.800	306 4,5%		WB 02KK
186	95	BY	B 300	<b>OU Krumbach</b> Weiterer Bedarf	6.600	- -		WB 02KK
187	95	BY	B 466	<b>OU Wassermungenau</b> Weiterer Bedarf	6.600	568 8,6%		WB 02KK
188	96	BY	B 19	<b>OU Giebelstadt - Euerhausen</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	507 7,8%		VB 02KK
189	97	BY	B 22	<b>OU Waldeck</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	518 8,1%		VB 02KK
190	98	BY	B 299	<b>OU Waldsassen/Hundsbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	170 2,7%		VB 02KK
191	98	BY	B 470	<b>OU Uehlfeld/Demantsfürth</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	662 10,5%		VB 02KK
192	99	BY	B 11	<b>OU Wallgau/Krün</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	6.200	260 4,2%	ÖKO	WB 02KK
193	99	BY	B 85	<b>OU Neubäu</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	942 15,2%		VB 02KK
194	99	BY	B 299	<b>OU Neuhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.200	1.004 16,2%		WB* 02KK
195	100	BY	B 2	<b>OU Zedtwitz</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	317 5,2%		VB 02KK
196	100	BY	B 16	<b>OU Wattenweiler/Höselhurst</b> Weiterer Bedarf	6.100	543 8,9%		WB 02KK
197	100	BY	B 299	<b>OU Grafenwöhr</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	525 8,6%		VB 02KK
198	101	BY	B 8	<b>OU Markt Bibart</b> Weiterer Bedarf	6.000	1.044 17,4%		WB 02KK
199	102	BY	B 279	<b>OU Oberweissenbrunn</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	785 13,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

200	102	BY	B 286	<b>S-OU Maibach</b> Vordringlicher Bedarf. Begründung: Zur vorsorglichen Entlastung der OD Maibach, da diese zwischen der A 71 und Schweinfurt liegt, obwohl Schweinfurt über die B 303 viel besser an die A 71 angeschlossen ist.	5.900	248 4,2%		VB 02KK
201	103	BY	B 85	<b>OU Eberhardsreuth</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	406 7,0%	ÖKO	WB 02KK
202	103	BY	B 85	<b>OU Gumpenreit</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.800	406 7,0%		WB* 02KK
203	103	BY	B 299	<b>OU Tanzfleck</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	679 11,7%		VB 02KK
204	104	BY	B 299	<b>OU Neumarkt-St. Veit</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	521 9,3%		VB 02KK
205	104	BY	B 472	<b>OU Bertoldshofen</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	465 8,3%		VB 02KK
206	105	BY	B 299	<b>OU Neustadt (Donau)/Mühlhausen</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	1.210 22,0%		VB 02KK
207	106	BY	B 2	<b>OU Althegnenberg</b> Weiterer Bedarf	5.400	400 7,4%		WB 02KK
208	107	BY	B 289	<b>OU Weissdorf</b> Weiterer Bedarf	5.300	339 6,4%		WB 02KK
209	107	BY	B 289	<b>OU Münchberg</b> Weiterer Bedarf	5.300	339 6,4%		WB 02KK
210	108	BY	B 533	<b>Grafenau - Hohenau</b> Weiterer Bedarf, OU Lichteneck, OU Neudorf, OU Kapfham, OU Saldenau	5.200	270 5,2%		WB 02KK
211	109	BY	B 285	<b>OU Stockheim - Mellrichstadt (A 71)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Stockheim	5.100	235 4,6%	ÖKO	WB 02KK
212	109	BY	B 388	<b>OU Oberzell</b> Weiterer Bedarf	5.100	393 7,7%		WB 02KK
213	109	BY	B 388	<b>OU Untergriesbach</b> Weiterer Bedarf	5.100	393 7,7%		WB 02KK
214	110	BY	B 279	<b>OU Voccawind</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	735 14,7%		WB* 02KK
215	110	BY	B 279	<b>OU Maroldsweisach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.000	735 14,7%		WB* 02KK
216	110	BY	B 388	<b>OU Dirnaich</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	725 14,5%		VB 02KK
217	111	BY	B 279	<b>OU Ermershausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.900	799 16,3%		WB* 02KK
218	111	BY	B 533	<b>OU Auerbach</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	578 11,8%		VB 02KK
219	112	BY	B 13	<b>OU Stopfenheim</b> Weiterer Bedarf	4.800	485 10,1%		WB 02KK
220	112	BY	B 13	<b>OU Rothenstein</b> Weiterer Bedarf	4.800	547 11,4%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

221	112	BY	B 13	<b>OU Rupertsbuch</b> Weiterer Bedarf	4.800	547 11,4%		WB 02KK
222	112	BY	B 26n	<b>Karlstadt - AD Werneck (A 7) (mit Mainbrücke)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Stetten (Karstadt), OU Thüngen, OU Binsfeld, OU Halsheim, OU Müdesheim, OU Marbach, OU Heugrumbach, OU Arnstein, OU Gänsheim	4.800	470 9,8%		VB 04KB
223	112	BY	B 472	<b>OU Peißenberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	403 8,4%		VB 02KK
224	113	BY	B 285	<b>OU Ostheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.600	193 4,2%	ÖKO	WB 02KK
225	113	BY	B 285	<b>OU Heufurt-Nordheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.600	193 4,2%	ÖKO	WB 02KK
226	114	BY	B 13	<b>OU Oberickelsheim</b> Weiterer Bedarf	4.500	450 10,0%		WB 02KK
227	114	BY	B 279	<b>OU Junkersdorf</b> Weiterer Bedarf	4.500	455 10,1%		WB 02KK
228	114	BY	B 279	<b>OU Pfarrweisach</b> Weiterer Bedarf	4.500	455 10,1%		WB 02KK
229	115	BY	B 11	<b>OU Bayerisch Eisenstein</b> Vordringlicher Bedarf	4.400	167 3,8%		VB 02KK
230	116	BY	B 289	<b>OU Seulbitz</b> Weiterer Bedarf	4.200	328 7,8%		WB 02KK
231	117	BY	B 300	<b>OU Thannhausen</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	435 10,6%		VB 02KK
232	118	BY	B 388	<b>OU Wegscheid</b> Weiterer Bedarf	4.000	376 9,4%		WB 02KK
233	119	BY	B 301	<b>OU Reichertshausen</b> Weiterer Bedarf	3.900	285 7,3%		WB 02KK
234	120	BY	B 492	<b>OU Obermedlingen</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	493 13,7%		VB 02KK
235	121	BY	B 299	<b>OU Ursensollen</b> Weiterer Bedarf	3.500	382 10,9%		WB 02KK
236	122	BY	B 25	<b>OU Greiselbach</b> Vordringlicher Bedarf	3.400	867 25,5%		VB 02KK
237	123	BY	B 466	<b>OU Westheim</b> Weiterer Bedarf	3.100	391 12,6%		WB 02KK
238	124	BY	B 16	<b>OU Apfeltrach/Dirlewang</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	286 10,6%		VB 02KK
239	125	BY	B 285	<b>OU Fladungen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.500	140 5,6%	ÖKO	WB 02KK
240	126	BY	B 299	<b>OU Pondorf</b> Weiterer Bedarf	2.400	238 9,9%		WB 02KK
241	127	BY	B 299	<b>Verlegung bei Hessenreuth</b> Weiterer Bedarf	1.600	110 6,9%		WB 02KK
242	-	BY	B 13	<b>OU Holzkirchen</b> Weiterer Bedarf	-	-		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 6: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bayern nach Verkehrsaufkommen

243	-	BY	B 25	<b>A 7 - B 25 alt (Feuchtwangen)</b> Weiterer Bedarf. Entlastung St1066. OU Reichenbach, OU Sommerau.	-	-	-	WB 02KK
244	-	BY	B 131n	<b>OU Alfershhausen/Thalmässing</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-	-	WB 02KK
245	-	BY	B 131n	<b>OU Laibstadt/Aberzhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-	-	WB 02KK
246	-	BY	B 131n	<b>Ellingen - Höttingen - Fiegenstall</b> Weiterer Bedarf, OU Ellingen, OU Höttingen, OU Fiegenstall. Die B 131n ist eine in Bayern geplante neue Bundesstraße durch den Naturpark Altmühltal von der A 7 bei Dinkelsbühl bis zur A 9 bei Greding. Sie soll den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen an das Autobahnnetz anschließen, da dieser Landkreis als einziger in Bayern noch keinen Autobahnanschluss hat.	-	-	-	WB 02KK
247	-	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Neubau B 303 Sonnefeld-Johannisthal, Entlastung St 2200, OU Mödlitz, OU Beikheim	-	-	-	VB 02KK
248	-	BY	B 303	<b>Verlegung Sonnefeld - Johannisthal 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf, Neubau B 303 Sonnefeld-Johannisthal, Entlastung St 2200, OU Johannisthal	-	-	-	VB 02KK
249	-	BY	B 388n	<b>B 388 - Hallbergmoos (Anbindung FH)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 388n ist eine neue geplante Bundesstraße in Bayern. Sie soll nördlich von München an die bestehende B 388 bei Fischerhäuser anschließen und parallel zur A 9, A 92, B 11 und St 2053 zur FS 44, dem Flughafen München führen. Ein zweiter Bauabschnitt ist im Vilstal geplant. Hier soll die B 388n die neue B 15n an Vilsbiburg anschließen. OU Erching.	-	-	-	VB 02KK
250	-	BY	B 470	<b>OU Birkenfeld</b> Weiterer Bedarf	-	-	-	WB 02KK
251	-	BY	B 505	<b>OU Höchststadt an der Aisch</b> Weiterer Bedarf. Höchststadt hat bereits eine Umgehung im Zuge der B 470 und eine weitere im Zuge der A 3. Die B 505 endet an der A 3 kurz vor Höchststadt. Es ist geplant noch eine Umgehung im Zuge der B 505 zu bauen.	-	-	-	WB 02KK
252	-	BY	B 999	<b>OU Rödental</b> Vordringlicher Bedarf. Unter der Nummer B 999 werden neue Bundesstraßen geplant, die noch keine endgültige Nummer haben und somit später noch einmal umbenannt werden. Derzeit ist die OU Rödental in Bayern im Rahmen einer neuen Bundesstraße unter der Nummer B 999 in Bau. Sie soll von der A 73 im Nordosten Coburgs abzweigen, als Ortsumgehung von Rödental vorbei weiter über Neustadt bei Coburg zur B 89 nach Sonneberg führen. Dabei soll die St 2202 ersetzt werden. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Dezember 2006, die Fertigstellung ist für 2009 geplant.	-	-	-	VB 02KK

## Top 10 der bayrischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Bayern, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BY	B 2	<b>AS Derching (A 8) - Friedberg</b> Weiterer Bedarf, OU Augsburg-Hochzoll-Süd, OU Friedberg. Für Friedberg ist noch eine OU im Zuge der B 300 vorgesehen.	19.100	936 4,9%		WB 04KK
2	2	BY	B 173	<b>OU Unterrodach</b> Weiterer Bedarf	17.100	1.522 8,9%		WB 02KK
3	3	BY	B 318	<b>W-OU Gmund am Tegernsee</b> Weiterer Bedarf	17.000	544 3,2%		WB 02KK
4	4	BY	B 304	<b>OU Eglharting/Kirchseeon</b> Weiterer Bedarf	16.900	980 5,8%		WB 02KK
5	5	BY	B 304	<b>OU Forsting</b> Weiterer Bedarf	16.700	1.253 7,5%		WB 02KK

- keine weiteren -

**Die bayrischen Flop 10**

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BY	B 299	<b>Verlegung bei Hessenreuth</b> Weiterer Bedarf	1.600	110 6,9%		WB 02KK
2	2	BY	B 299	<b>OU Pondorf</b> Weiterer Bedarf	2.400	238 9,9%		WB 02KK
3	3	BY	B 285	<b>OU Fladungen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.500	140 5,6%	ÖKO	WB 02KK
4	4	BY	B 16	<b>OU Apfeltrach/Dirlewang</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	286 10,6%		VB 02KK

- keine weiteren -

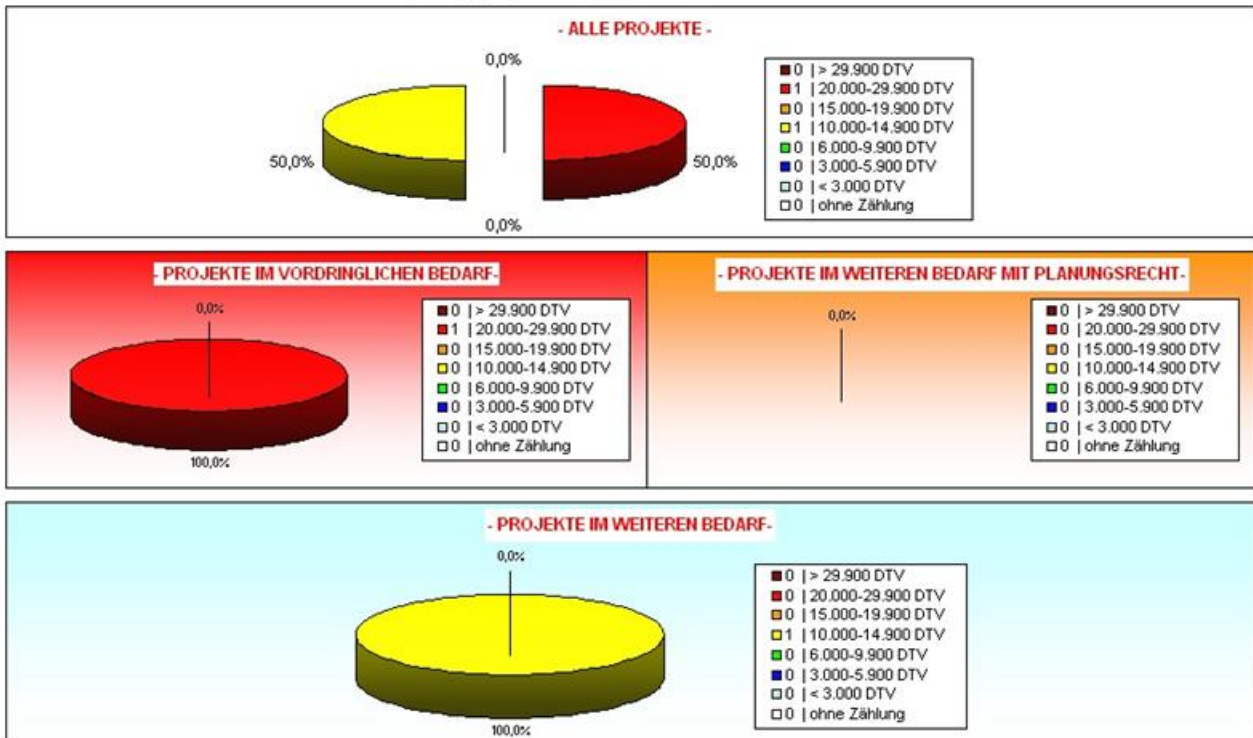




## Berlin

### Aufteilung der Projekte in Berlin nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Berlin im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Berlin

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 29.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (50,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 29.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (100,0%)

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

- keine -

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

### Rangliste der Projekte in Berlin nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 7: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Berlin nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	BE	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24	
2	2	BE	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK	

## Top 10 der Berliner Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Berlin, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Die Berliner Flop 10

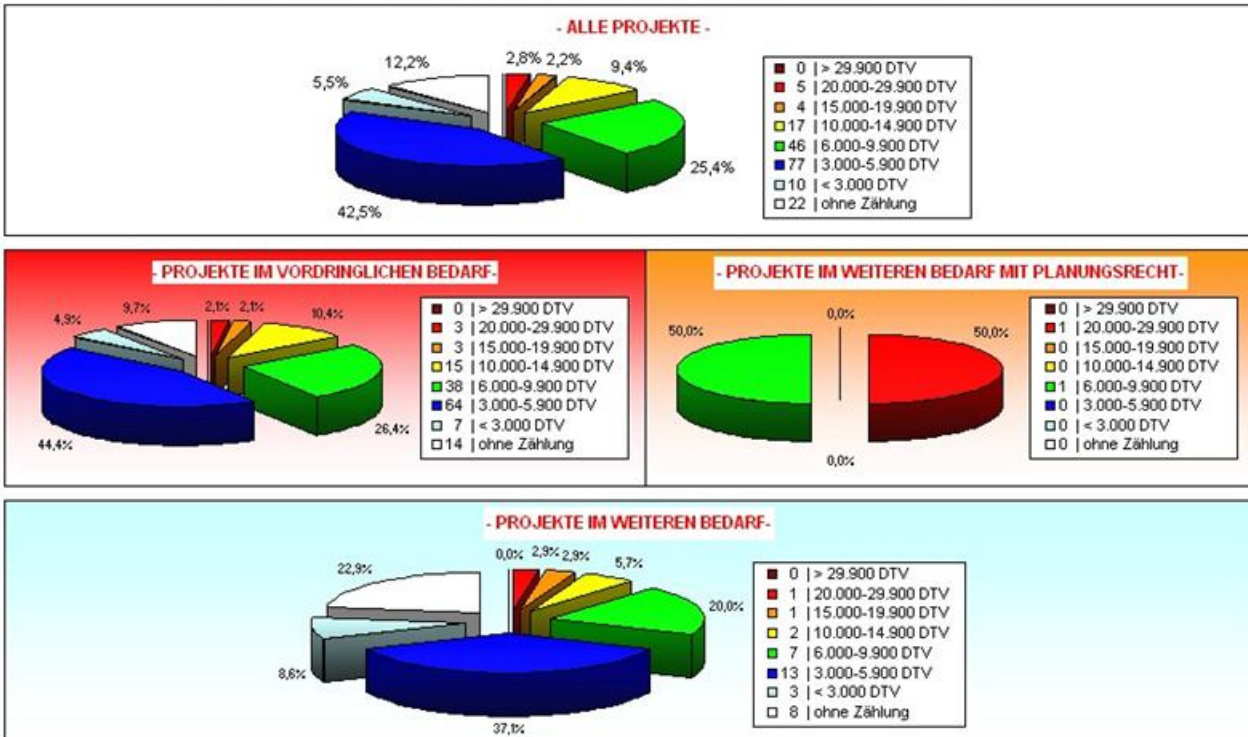
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Brandenburg

### Aufteilung der Projekte in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Brandenburg im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Brandenburg

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (73,4%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 5 (2,8%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (75,7%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 3 (2,1%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 29.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (50,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (65,7%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (2,9%)

## Rangliste der Projekte in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 273 - B 1)</b> Weiterer Bedarf. Für Potsdam sind im Bundesverkehrswegeplan bereits drei weitere Ortsumgehungen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Diese sollen bereits zu einer Entlastung führen. Darüber hinaus ist der Quell-Zielverkehr einer so großen Stadt mit rund 150.000 Einwohnern erheblich.	26.200	707 1,7%		WB 02KK
2	1	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 1 - B 2)</b> Vordringlicher Bedarf	26.200	707 1,7%		VB 02KK
3	1	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 2 - L 40)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.200	707 1,7%		WB* 02KK
4	2	BB	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
5	3	BB	B 1	<b>OU Tasdorf</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.778 7,8%		VB 02KK
6	4	BB	B 2n	<b>B 273 - B 2 nw Potsdam</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. OU Potsdam. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehungen durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten.	17.100	752 4,4%	ÖKO	WB 02KK
7	5	BB	B 96	<b>OU Löwenberg/Teschendorf (s B 167)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB	16.200	1.523 9,4%	ÖKO	VB 04KK
8	5	BB	B 96	<b>OU Oranienburg</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.523 9,4%		VB 04KK
9	6	BB	B 179	<b>OU Königs Wusterhausen (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	15.800	774 4,9%		VB 02KK
10	7	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (B 198 - A 11)</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	878 6,1%		VB 02KK
11	8	BB	B 96	<b>OU Groß Machnow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	14.200	994 7,0%	ÖKO	WB 02KK
12	8	BB	B 102n	<b>S-OU Brandenburg</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.193 8,4%		VB 02KK
13	9	BB	B 168	<b>OU Peitz</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	844 6,3%		VB 02KK
14	10	BB	B 97n	<b>Netzer Ergänzung südöstlich Cottbus</b> Vordringlicher Bedarf. Verlegung der B 97 südöstlich von Cottbus. OU Groß Oßnig, OU Gallinchen.	13.300	1.144 8,6%		VB 02KK
15	11	BB	B 167	<b>OU Neuruppin</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	980 7,6%		VB 02KK
16	12	BB	B 2	<b>OU Michendorf</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	562 4,8%		VB 02KK
17	12	BB	B 158	<b>OU Seefeld</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	644 5,5%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
 Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

18	12	BB	B 158	<b>OU Werneuchen</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	644 5,5%		VB 02KK
19	13	BB	B 158n	<b>SO-OU Bad Freienwalde</b> Vordringlicher Bedarf, 1. OU Bad Freienwalde	11.600	418 3,6%		VB 02KK
20	13	BB	B 167n	<b>OU Bad Freienwalde</b> Vordringlicher Bedarf, 3. OU Bad Freienwalde	11.600	418 3,6%		VB 02KK
21	14	BB	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK
22	15	BB	B 102	<b>OU Premnitz</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	418 3,8%		VB 02KK
23	16	BB	B 112	<b>OU Eisenhüttenstadt</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Eisenhüttenstadt. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Eisenhüttenstadt keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	10.900	589 5,4%		VB 02KK
24	17	BB	B 101	<b>s Kerzendorf - n OU Trebbin (OU Thyrow)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Thyrow, OU Trebbin	10.800	788 7,3%		VB 04KB
25	18	BB	B 97	<b>OU Spremberg/Schwarze Pumpe</b> Vordringlicher Bedarf. Entlastung südbrandenburgisches Mittelzentrum Spremberg vom Durchgangsverkehr und Standortaufwertung Industriegebiet Schwarze Pumpe.	10.600	1.134 10,7%		VB 02KK
26	19	BB	B 112	<b>OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind. Ein Informationsaustausch wird als sinnvoll vorgeschlagen, der den projektbezogenen Handlungsbedarf klären soll.	10.500	609 5,8%		VB 02KK
27	20	BB	B 112	<b>OU Neuzelle</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	563 5,8%		VB 02KK
28	21	BB	B 112	<b>OU Forst</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	499 5,2%		VB 02KK
29	22	BB	B 1	<b>OU Herzfelde</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.283 12,5%		VB 02KK
30	23	BB	B 169	<b>OU Senftenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	524 5,7%		VB 02KK
31	23	BB	B 169	<b>OU Schwarzheide/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	524 5,7%		VB 02KK
32	24	BB	B 87	<b>OU Müllrose</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	531 5,9%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
 Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

33	24	BB	B 87	<b>OU Markendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	531 5,9%		VB 02KK
34	25	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK
35	25	BB	B 112	<b>OU Frankfurt/Oder 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Frankfurt/Oder keine verkehrlichen Defizite auf der B 112 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	8.900	365 4,1%		VB 02KK
36	25	BB	B 169	<b>OU Drebkau</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
37	25	BB	B 169	<b>OU Neupetershain/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
38	25	BB	B 169	<b>OU Lindchen</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	783 8,8%		VB 02KK
39	25	BB	B 169	<b>OU Allmosen</b> Vordringlicher Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	8.900	783 8,8%		VB 02KK
40	26	BB	B 96	<b>OU Zossen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	660 7,5%	ÖKO	WB 02KK
41	27	BB	B 5	<b>OU Bückwitz</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	884 10,4%		VB 02KK
42	27	BB	B 96	<b>OU Löwenberg/Teschendorf (n B 167)</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	825 9,7%		VB 02KK
43	28	BB	B 5	<b>OU Berge</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	1.037 12,8%		VB 02KK
44	29	BB	B 1	<b>OU Groß Kreuz</b> Weiterer Bedarf	8.000	568 6,1%		WB 02KK
45	29	BB	B 101	<b>OU Bad Liebenwerda</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	800 10,0%		VB 02KK
46	29	BB	B 101	<b>OU Elsterwerda</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	800 10,0%		VB 02KK
47	30	BB	B 102n	<b>N-OU Brandenburg</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	445 5,7%		VB 02KK
48	31	BB	B 189n	<b>OU Kemnitz</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK
49	31	BB	B 189n	<b>OU Heiligengrabe</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

50	31	BB	B 189n	<b>OU Pritzwalk (B 103 - B 189n)</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.070 13,9%		VB 02KK
51	32	BB	B 169	<b>OU Plessa</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	866 11,7%		VB 02KK
52	32	BB	B 169	<b>OU Elsterwerda</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	866 11,7%		VB 02KK
53	33	BB	B 109	<b>OU Wandlitz</b> Weiterer Bedarf	7.300	562 7,7%		WB 02KK
54	34	BB	B 96	<b>OU Gransee/Altlüdersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	760 10,7%		VB 02KK
55	35	BB	A 14	<b>Lgr. ST/BB - Lgr. BB/MV</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 189, OU Wittenberge (2), OU Perleberg (2), Entlastung B 5, OU Perleberg (3), OU Karstädt (2)	7.000	1.071 14,3%	ÖKO	VB 04KB
56	35	BB	B 189	<b>Perleberg - Weisen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Perleberg, OU Weisen	7.000	1.071 15,3%		VB 02KK
57	35	BB	B 189	<b>OU Weisen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	1.071 15,3%		VB 02KK
58	36	BB	B 1	<b>OU Kietz/Küstrin</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	262 2,8%		VB 02KK
59	36	BB	B 1	<b>OU Seelow (West- u. Nord-OU)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	400 4,8%		VB 02KK
60	36	BB	B 1	<b>OU Manschnow</b> Weiterer Bedarf	6.900	317 3,8%		WB 02KK
61	36	BB	B 87	<b>OU Luckau</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	918 13,3%		VB 02KK
62	36	BB	B 87	<b>OU Duben</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	918 13,3%		VB 02KK
63	36	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (A 11 - B 2)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	297 4,3%		VB 02KK
64	36	BB	B 167	<b>OU Finowfurt/Eberswalde (B 2 - B 167)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	297 4,3%		VB 02KK
65	37	BB	B 158n	<b>Bad Freienwalde/Wriezen - Bgr. D/PL</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Wriezen (B 167). Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Wriezen keine verkehrlichen Defizite auf der B158 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	6.700	315 4,7%	ÖKO	WB 02KK
66	37	BB	B 169	<b>OU Gröditz (Lgr. SN/BB - B 101)</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	677 10,1%		VB 02KK
67	38	BB	B 166	<b>OU Schwedt (mit Grenzübergang)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer	6.600	403 6,1%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
 Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

				Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Schwedt keine verkehrlichen Defizite auf der B 166 feststellbar sind. Als grenzüberschreitendes Projekt werde dieses zurzeit nur von deutscher Seite vorangetrieben. Die polnische Seite ist von der Notwendigkeit überhaupt nicht überzeugt. Da es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handle sei ein langfristiger Planungsbedarf vorhanden.				
68	39	BB	B 1	<b>Potsdam/Werder - A 10</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Neuplötzin	6.300	397 5,3%	WB* 02KK	
69	40	BB	B 102	<b>OU Dahnsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	683 11,2%	VB 02KK	
70	40	BB	B 102	<b>OU Treuenbrietzen</b> Weiterer Bedarf	6.100	683 11,2%	WB 02KK	
71	41	BB	B 96	<b>OU Fürstenberg (Havel)</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	804 13,4%	VB 02KK	
72	41	BB	B 156	<b>OU Spremberg</b> Weiterer Bedarf	6.000	372 6,2%	WB 02KK	
73	42	BB	B 167	<b>OU Altruppin</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	325 5,5%	VB 02KK	
74	42	BB	B 167	<b>OU Wulkow</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	325 5,5%	VB 02KK	
75	43	BB	B 101	<b>OU Trebbin, OU Kliestow und OU Wiesenhagen</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	487 8,4%	VB 04KB	
76	43	BB	B 101	<b>OU Luckenwalde</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	487 8,4%	VB 02KK	
77	43	BB	B 166	<b>OU Passow</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	597 10,3%	VB 02KK	
78	43	BB	B 246	<b>B 112 - BGr D/PL mit Grenzübergang Eisenhüttenstadt/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, OU Eisenhüttenstadt. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Eisenhüttenstadt selbst keine verkehrlichen Defizite auf der B 246 feststellbar sind, allerdings der fehlende Grenzübergang ein Problem ist. Auch gäbe es Probleme mit der Finanzierung von polnischer Seite. Die finanzielle Absicherung auf polnischer Seite sei daher noch zu klären.	5.800	255 4,4%	VB 02KK	
79	43	BB	B 246	<b>OU Grunow</b> Weiterer Bedarf	5.800	255 4,4%	WB 02KK	
80	44	BB	B 97	<b>OU Cottbus (B 97 N - A 15)</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	530 9,3%	VB 02KK	
81	44	BB	B 97	<b>OU Cottbus (A 15 - B 97 S)</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	530 9,3%	VB 02KK	
82	45	BB	B 87	<b>OU Naundorf bei Brück</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	683 12,2%	VB 02KK	
83	45	BB	B 87	<b>OU Lübben (Spreewald)</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	683 12,2%	VB 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

84	45	BB	B 167	<b>OU Platkow/Gusow</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Platkow/Gusow keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	5.600	330 5,9%		VB 02KK
85	45	BB	B 188	<b>OU Rathenow</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	487 8,7%		VB 02KK
86	46	BB	B 96	<b>OU Sonnewalde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	545 9,9%	ÖKO	WB 02KK
87	46	BB	B 115	<b>OU Döbern</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	303 5,5%		VB 02KK
88	46	BB	B 167	<b>OU Bückwitz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
89	46	BB	B 167	<b>OU Metzelthin</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
90	46	BB	B 167	<b>OU Ganzer</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
91	46	BB	B 167	<b>OU Kerzlin/Wildberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
92	46	BB	B 167	<b>OU Dabergotz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	501 9,1%		VB 02KK
93	47	BB	B 101	<b>OU Brandis</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	778 14,4%		VB 02KK
94	47	BB	B 101	<b>OU Herzberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	778 14,4%		VB 02KK
95	47	BB	B 102	<b>OU Jüterbog</b> Weiterer Bedarf	5.400	578 10,7%		WB 02KK
96	48	BB	B 102	<b>OU Belzig</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	668 12,6%		VB 02KK
97	48	BB	B 167	<b>OU Bad Freienwalde (Ostteil)</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Bad Freienwalde	5.300	249 4,7%		VB 02KK
98	48	BB	B 167	<b>OU Hohenfinow/Falkenberg</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	249 4,7%		VB 02KK
99	48	BB	B 168	<b>OU Lieberose</b> Weiterer Bedarf	5.300	472 8,9%		WB 02KK
100	49	BB	B 87	<b>OU Kolochau</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	709 13,9%		VB 02KK
101	49	BB	B 87	<b>OU Schlieben</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	709 13,9%		VB 02KK
102	49	BB	B 87	<b>OU Herzberg (Elster)</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	689 13,5%		VB 02KK
103	50	BB	B 102	<b>OU Neustadt/Dosse</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	350 7,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
 Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

104	50	BB	B 109	<b>OU Prenzlau</b> Weiterer Bedarf	5.000	305 6,1%		WB 02KK
105	51	BB	B 112	<b>OU Guben 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	442 9,2%		VB 02KK
106	51	BB	B 112	<b>OU Guben 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	442 9,2%		VB 02KK
107	52	BB	B 246	<b>OU Schneeberg/Beeskow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	418 8,9%		VB 02KK
108	52	BB	B 246	<b>OU Nunsdorf</b> Weiterer Bedarf	4.700	442 9,4%		WB 02KK
109	52	BB	B 246	<b>OU Bornow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	418 8,9%		VB 02KK
110	53	BB	B 102	<b>OU Rhinow</b> Weiterer Bedarf	4.600	248 5,4%		WB 02KK
111	53	BB	B 103	<b>OU Pritzwalk 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	534 11,6%		VB 02KK
112	53	BB	B 103	<b>OU Pritzwalk 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	534 11,6%		VB 02KK
113	53	BB	B 167	<b>OU Liebenwalde</b> Vordringlicher Bedarf	4.600	616 13,4%		VB 02KK
114	54	BB	B 167	<b>OU Vevais</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
115	54	BB	B 167	<b>OU Kunersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
116	54	BB	B 167	<b>OU Gottesgabe</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	228 5,3%		VB 02KK
117	54	BB	B 189	<b>OU Groß-Pankow</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	495 11,5%		VB 02KK
118	54	BB	B 189	<b>OU Retzin</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	495 11,5%		VB 02KK
119	55	BB	B 5	<b>OU Perleberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.200	525 12,5%		VB 02KK
120	55	BB	B 167	<b>OU Neuhardenberg</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neuhardenberg keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	4.200	286 6,8%		VB 02KK
121	56	BB	B 189	<b>OU Kuhbier</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	455 11,1%		VB 02KK
122	57	BB	B 87	<b>OU Biebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	534 13,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

123	57	BB	B 109	<b>OU Templin</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	222 5,7%		VB 02KK
124	57	BB	B 109n	<b>OU Zehdenick</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	3.900	222 5,7%	ÖKO	WB 02KK
125	58	BB	B 87	<b>OU Ranzig</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	650 17,1%		VB 02KK
126	58	BB	B 97n	<b>OU Heinersbrück</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	369 9,7%		VB 02KK
127	58	BB	B 101	<b>OU Wiederau</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	646 17,0%		VB 02KK
128	58	BB	B 101	<b>OU Langennaundorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.800	646 17,0%		VB 02KK
129	59	BB	B 2	<b>OU Schwedt/Vierraden</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	696 18,8%		VB 02KK
130	59	BB	B 87	<b>OU Löhsten</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	633 17,1%		VB 02KK
131	59	BB	B 87	<b>OU Hohenbucko</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	603 16,3%		VB 02KK
132	59	BB	B 96	<b>OU Finsterwalde</b> Weiterer Bedarf	3.700	322 8,7%		WB 02KK
133	59	BB	B 101	<b>OU Winkel</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	688 18,6%		VB 02KK
134	59	BB	B 103	<b>OU Meyenburg</b> Weiterer Bedarf	3.700	540 14,6%		WB 02KK
135	59	BB	B 167	<b>OU Dolgelin/Libbenichen</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Dolgelin/Libbenichen keine verkehrlichen Defizite auf der B 167 feststellbar sind. Auch ist derzeit kein Handlungsbedarf in irgend einer Form erkennbar.	3.700	204 5,5%		VB 02KK
136	60	BB	B 87	<b>OU Mittweide</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	670 18,6%		VB 02KK
137	60	BB	B 87	<b>OU Trebatsch/Sabrodt</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	670 18,6%		VB 02KK
138	61	BB	B 102n	<b>OU Ragösen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	3.500	245 7,0%	ÖKO	WB 02KK
139	61	BB	B 167	<b>OU Herzberg</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
140	61	BB	B 167	<b>OU Grieben</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
141	61	BB	B 167	<b>OU Löwenberg/Neulöwenberg</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	399 11,4%		VB 02KK
142	62	BB	B 87	<b>OU Wüstermarke</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	673 20,4%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

143	62	BB	B 87	<b>OU Langengrassau</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	673 20,4%		VB 02KK
144	62	BB	B 102	<b>OU Dahme</b> Weiterer Bedarf	3.300	347 10,5%		WB 02KK
145	62	BB	B 183	<b>OU Marxdorf</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	432 13,1%		VB 02KK
146	62	BB	B 183	<b>OU Lausitz</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	432 13,1%		VB 02KK
147	62	BB	B 183	<b>OU Bad Liebenwerda</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	102 3,1%		VB 02KK
148	63	BB	B 2	<b>OU Marzahna</b> Weiterer Bedarf	3.200	522 16,3%		WB 02KK
149	64	BB	B 2	<b>OU Treuenbrietzen</b> Weiterer Bedarf	2.900	409 14,1%		WB 02KK
150	65	BB	B 87	<b>OU Leibchel</b> Vordringlicher Bedarf	2.500	460 18,4%		VB 02KK
151	65	BB	B 246	<b>OU Trebbin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Trebbin	2.500	123 4,9%		VB 02KK
152	66	BB	B 101	<b>OU Jüterbog</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
153	66	BB	B 101	<b>OU Kloster Zinna</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
154	66	BB	B 101	<b>OU Hohenahlsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
155	66	BB	B 101	<b>OU Welsickendorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
156	67	BB	B 107	<b>OU Glöwen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	2.100	250 11,9%	ÖKO	WB 02KK
157	68	BB	B 101	<b>OU Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
158	68	BB	B 101	<b>OU Horst</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
159	69	BB	B 246	<b>OU Christinendorf</b> Weiterer Bedarf	1.500	294 19,6%		WB 02KK
160	-	BB	B 2n	<b>OU Parstein</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehungen durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Parstein wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens und der geringen Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	- -		VB 02KK
161	-	BB	B 2n	<b>OU Neuendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehungen durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Neuendorf wurde inzwischen aufgrund des sehr	-	- -		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

				geringen Nutzens und der lediglich mittleren Priorität, von Seiten des Vorhabenträgers, wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.				
162	-	BB	B 2n	<b>OU Oderberg/Neuenhagen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 2n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg. Zurzeit sind zwei Abschnitte geplant. Der Abschnitt Angermünde - Bad Freienwalde (Oder) dient nur zum Bau von Ortsumgehungen durch den Bund im Zuge der L 28, die zur B 2n umgestuft wird. Ein weiterer Abschnitt soll Potsdam vom Verkehr entlasten. Die OU Oderberg/Neuenhagen wurde inzwischen aufgrund des sehr geringen Nutzens wieder aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen.	-	-	-	VB 02KK
163	-	BB	B 5	<b>OU Lietzow</b> Vordringlicher Bedarf	-	-	-	VB 02KK
164	-	BB	B 96n	<b>OU Ruhland</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-	-	VB 02KK
165	-	BB	B 96n	<b>OU Schwarzbach</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-	-	VB 02KK
166	-	BB	B 96n	<b>OU Hosena</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden.	-	-	-	VB 02KK
167	-	BB	B 168n	<b>OU Pfaffendorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Pfaffendorf keine verkehrlichen Defizite feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	-	-	-	VB 02KK
168	-	BB	B 168n	<b>OU Groß Rietz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Groß Rietz keine verkehrlichen Defizite feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	-	-	-	VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
 Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

169	-	BB	B 168n	<b>OU Prötzel</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-		WB 02KK
170	-	BB	B 168n	<b>OU Predikow</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-		WB 02KK
171	-	BB	B 168n	<b>OU Schönfelde</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-		WB 02KK
172	-	BB	B 168n	<b>OU Beerfelde</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-		WB 02KK
173	-	BB	B 168n	<b>OU Trebus</b> Weiterer Bedarf. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-		WB 02KK
174	-	BB	B 168n	<b>OU Trampe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	ÖKO	WB 02KK
175	-	BB	B 168n	<b>OU Heckelberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Die B 168n ist geplante eine neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	ÖKO	WB 02KK
176	-	BB	B 168n	<b>OU Tiefensee</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Die B 168n ist eine geplante neue Bundesstraße in Brandenburg, östlich von Berlin. Sie soll von Eberswalde über Tiefensee, Strausberg, Fürstenwalde nach Beeskow führen.	-	-	ÖKO	WB 02KK
177	-	BB	B 189n	<b>OU Babitz</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.	-	-		VB 02KK
178	-	BB	B 189n	<b>OU Wittstock/Dosse</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung.	-	-		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
 Tabelle 8: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Brandenburg nach Verkehrsaufkommen

				Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.				
179	-	BB	B 189n	<b>Netzergänzung L 15 - Lgr. BB/MV</b> Vordringlicher Bedarf. Weiterbau der B 189 als B 189n von der AS B189/A19 Wittstock (Dosse) bis östlich Babitz. Dort Anschluss an L 15. Die L 15 ist eine Privatstraße des Bundes im ehemaligen und wieder geplanten Truppenübungsplatz Wittstock, welche derzeit noch öffentlich zugänglich ist. Entstanden ist der Übungsplatz ab 1952 mit der schrittweisen Nutzung durch die Rote Armee, die dort zuerst Panzerübungen durchführte und später auch vermehrt Bombenabwürfe im Tiefflug trainierte. 1992 stellen die sowjetischen Truppen alle Übungsflüge ein. 1993 zog die Rote Armee endgültig ab und die Bundesregierung beschloss die militärische Weiternutzung. Geplant ist einer der größten Luft-/Boden-Schießplatz in Europa einzurichten. Bei den Luftübungen sollen allerdings nur Bomben abgeworfen werden, die nicht explodieren. Ob die L 15 nach der Wiederinbetriebnahme östlich von Babitz noch öffentlich zugänglich ist steht derzeit noch nicht fest.	-	-	-	VB 02KK
180	-	BB	B 190n	<b>OU Breddin</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 190n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Sie soll die geplante A 39 mit der geplanten A 14 verbinden. In der Weiterführung ist eine weitere Anbindung an die A 24 geplant.	-	-	-	VB 02KK
181	-	BB	B 190n	<b>OU Stüdenitz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 190n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Sie soll die geplante A 39 mit der geplanten A 14 verbinden. In der Weiterführung ist eine weitere Anbindung an die A 24 geplant.	-	-	-	VB 02KK

## Top 10 der brandenburgischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Brandenburg, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

**Die brandenburgischen Flop 10**

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BB	B 246	<b>OU Christinendorf</b> Weiterer Bedarf	1.500	294 19,6%		WB 02KK
2	2	BB	B 101	<b>OU Horst</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
3	2	BB	B 101	<b>OU Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.000	398 19,9%		VB 02KK
4	3	BB	B 107	<b>OU Glöwen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.100	250 11,9%	ÖKO	WB 02KK
5	4	BB	B 101	<b>OU Welsickendorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
6	4	BB	B 101	<b>OU Hohenahisdorf</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
7	4	BB	B 101	<b>OU Kloster Zinna</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
8	4	BB	B 101	<b>OU Jüterbog</b> Vordringlicher Bedarf	2.400	487 20,3%		VB 02KK
9	5	BB	B 246	<b>OU Trebbin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf, 2. OU Trebbin	2.500	123 4,9%		VB 02KK
10	5	BB	B 87	<b>OU Leibchel</b> Vordringlicher Bedarf	2.500	460 18,4%		VB 02KK
11	6	BB	B 2	<b>OU Treuenbrietzen</b> Weiterer Bedarf	2.900	409 14,1%		WB 02KK

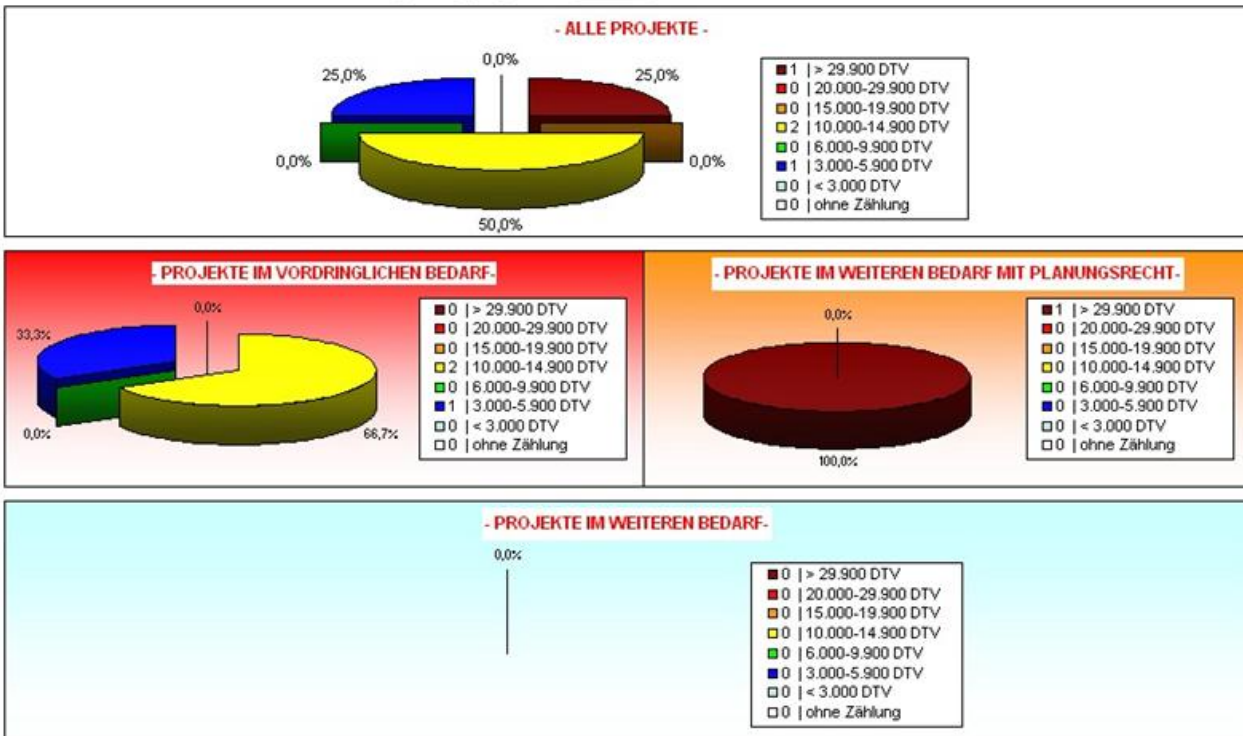
- keine weiteren -



## Bremen

### Aufteilung der Projekte in Bremen nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Bremen im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Bremen

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (75,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (25,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: > 29.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (100,0%)

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

- keine -

### Rangliste der Projekte in Bremen nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 9: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Bremen nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HB	B 6n	<b>Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
2	2	HB	B 212	<b>Lgr. NI/HB - Bremen (A 281)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühren	10.900	643 5,9%		VB 02KK
3	3	HB	B 71	<b>n Lgr. HB/NI (B 6) - AS Bremerhaven/Wulsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wulstorf	10.700	706 6,6%		VB 02KK
4	4	HB	B 74	<b>Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße (A 270)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rönnebeck	3.000	87 2,9%		VB 02KK

## Top 10 der bremer Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Bremen, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Die bremer Flop 10

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

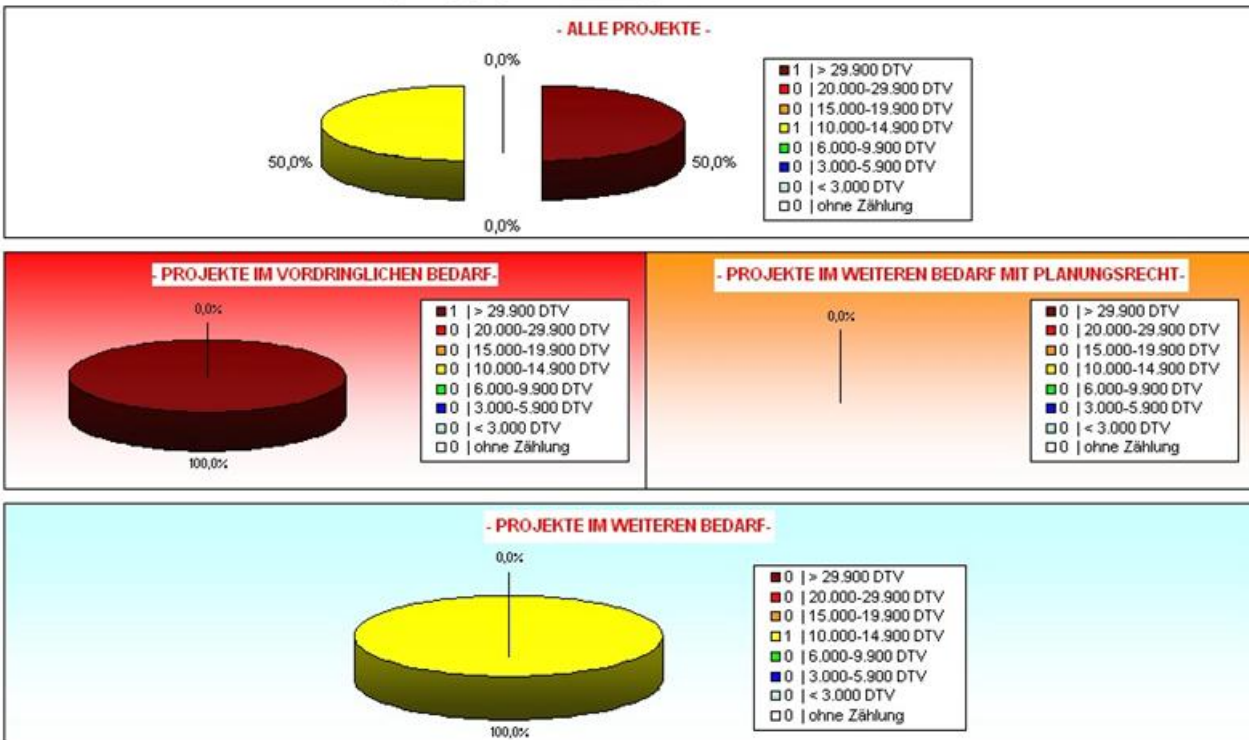
- keine -



## Hamburg

### Aufteilung der Projekte in Hamburg nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Hamburg im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Hamburg

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 > 29.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (50,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 > 29.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (100,0%)

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

- keine -

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

## Rangliste der Projekte in Hamburg nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 10: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hamburg nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	HH	A 26	<b>Rübke - Moorburg (A 7)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 73, OU Fischbeck, OU Neu-Wulmstorf, OU Ovelgönne	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB	
2	2	HH	B 431	<b>OU Rissen</b> Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK	

## Top 10 der hamburgener Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Hamburg, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Die hamburger Flop 10

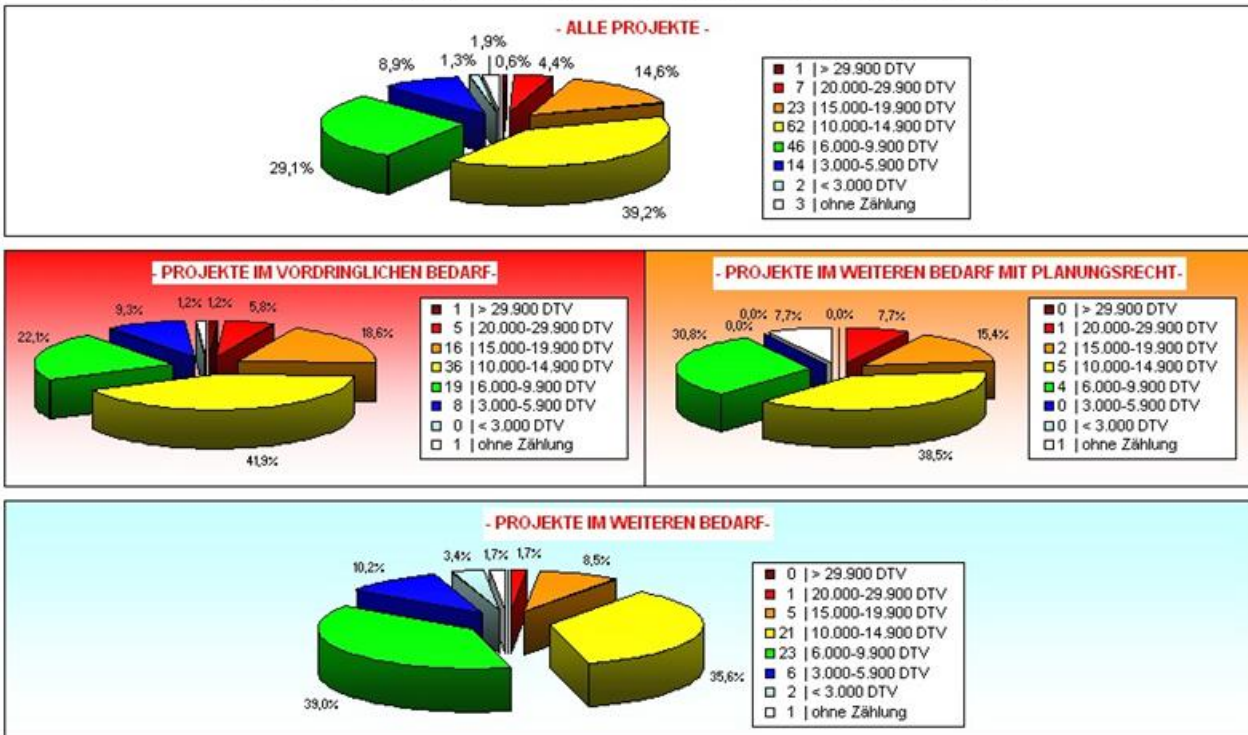
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Hessen

### Aufteilung der Projekte in Hessen nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Hessen im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Hessen

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (78,5%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 8 (5,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (73,3%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 6 (7,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (69,3%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (7,7%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (52,6%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (1,7%)

## Rangliste der Projekte in Hessen nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	HE	B 26	<b>NO-OU Darmstadt</b> Vordringlicher Bedarf	37.000	2.516 6,8%		VB 02KK	
2	2	HE	B 455	<b>OU Wiesbaden/Fichten</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.400	607 2,3%		WB* 02KK	
3	3	HE	A 66	<b>AS Schlüchtern/Nord - AS Neuho/West</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Flieden	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB	
4	3	HE	A 66	<b>AS Neuho/West - AS Neuho/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 40, OU Neuho	24.700	3.285 12,3%		VB 04KB	
5	4	HE	B 3	<b>OU Karben/Kloppenheim</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	1.005 4,1%		VB 02KK	
6	5	HE	A 44	<b>AD Kassel/Ost - AS Hessisch-Lichtenau/West (mit Erw. A 7)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	21.900	2.300 9,5%		VB 04KB	
7	6	HE	B 486	<b>OU Mörfelden</b> Vordringlicher Bedarf	21.400	1.840 8,6%		VB 02KK	
8	7	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK	
9	8	HE	B 47	<b>Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten (einschließlich)</b> Vordringlicher Bedarf	19.300	2.007 10,4%		VB 04KK	
10	9	HE	B 3	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Vordringlicher Bedarf	18.800	733 3,9%		VB 02KK	
11	9	HE	B 8	<b>OU Kelkheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	18.800	376 2,0%	ÖKO	WB 04KK	
12	10	HE	B 486	<b>OU Dreieich/Offenthal</b> Vordringlicher Bedarf	18.700	842 4,5%		VB 02KK	
13	11	HE	B 38	<b>OU Mörlenbach (alternativ: Untersuchung Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	920 5,0%		VB 02KK	
14	12	HE	B 8	<b>OU Elz</b> Vordringlicher Bedarf	17.600	915 5,2%		VB 02KK	
15	12	HE	B 8	<b>OU Königstein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.600	458 2,6%	ÖKO	WB 04KK	
16	13	HE	B 3	<b>OU Karben/Okarben</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	941 5,5%		VB 02KK	
17	13	HE	B 277	<b>OU Dillenburg (Schlossbergtunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	17.100	923 5,4%		VB 02KK	
18	14	HE	B 426	<b>Verlegung bei Mühlal/Nieder-Ramstadt</b> Vordringlicher Bedarf	16.900	1.014 6,0%		VB 02KK	
19	15	HE	B 260	<b>OU Schlangenbad/Wambach</b> Vordringlicher Bedarf	16.700	635 3,8%		VB 02KK	
20	16	HE	B 38	<b>OU Rimbach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	16.600	647 3,9%		WB* 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen

21	17	HE	B 45	<b>OU Höchst im Odenwald</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	891 5,4%		VB 02KK
22	18	HE	B 49	<b>OU Reiskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	918 5,7%		VB 02KK
23	18	HE	B 275	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	16.100	467 2,9%		WB 02KK
24	19	HE	B 38	<b>OU Reinheim/Spachbrücken</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	656 4,1%		VB 02KK
25	20	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/West - AS Hessisch-Lichtenau/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
26	20	HE	A 44	<b>AS Hessisch-Lichtenau/Ost - AS Waldkappel/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Walburg, OU Küchen, OU Harmuthsachsen	15.700	2.088 12,3%		VB 04KB
27	21	HE	B 38	<b>OU Fürth (Odenwald)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.600	936 6,0%		WB* 02KK
28	22	HE	B 254	<b>W-OU Fulda</b> Weiterer Bedarf	15.300	1.392 9,1%		WB 02KK
29	23	HE	B 3	<b>OU Butzbach (Windhof - A 5)</b> Weiterer Bedarf, OU Butzbach, OU Nieder-Weisel	15.200	821 5,4%		WB 02KK
30	24	HE	B 277	<b>OU Haiger</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	1.268 8,4%		VB 02KK
31	24	HE	B 456	<b>OU Usingen</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	453 3,0%		VB 02KK
32	25	HE	B 54	<b>OU Hadamar/Oberzeuzheim</b> Weiterer Bedarf	14.800	1.140 7,7%		WB 02KK
33	25	HE	B 62	<b>OU Biedenkopf/Eckelshausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	755 5,1%		VB 02KK
34	25	HE	B 83	<b>OU Rotenburg/Lispenshausen</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	977 6,6%		VB 02KK
35	26	HE	B 44	<b>OU Groß-Gerau/Dornheim</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	754 5,2%		VB 02KK
36	26	HE	B 252	<b>OU Twistetal/Berndorf</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	14.500	1.537 10,6%		WB* 02KK
37	27	HE	B 84	<b>OU Hünfeld</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	832 5,9%		VB 02KK
38	28	HE	B 249	<b>OU Eschwege</b> Vordringlicher Bedarf. OU Eschwege, OU Niederhone	14.000	1.134 8,1%		VB 04KK
39	28	HE	B 521	<b>OU Altenstadt</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	658 4,7%		VB 02KK
40	29	HE	B 252	<b>OU Niederwetter</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
41	29	HE	B 252	<b>OU Wetter (Hessen)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
42	29	HE	B 252	<b>OU Lahntal/Göttingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.696 12,2%		VB 02KK
43	30	HE	B 456	<b>T-OU Weilburg</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	511 3,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen

44	31	HE	B 260	<b>OU Eltville/Martinthal</b> Weiterer Bedarf	13.700	699 5,1%		WB 02KK
45	32	HE	B 45	<b>OU Nidderau/Windecken</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	408 3,0%		VB 02KK
46	32	HE	B 45	<b>OU Nidderau/Heldenbergen</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	408 3,0%		VB 02KK
47	33	HE	A 4	<b>A 4 Kirchheim - A 49</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung B 454, OU Frielingen, OU Gersdorf, OU Wahlshausen, OU Oberaula, OU Aterode, OU Neukirchen, OU Rückershausen, OU Riebelsdorf, OU Trutzhain, OU Schwalmstadt	13.500	689 4,1%	ÖKO	WB 04KB
48	34	HE	B 8	<b>OU Limburg/Lindenholzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	764 5,7%		VB 02KK
49	35	HE	A 44	<b>AS Waldkappel/Ost - AS Sontra/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Bischhausen	13.300	2.341 16,6%		VB 04KB
50	36	HE	B 3	<b>OU Wöllstadt/Nieder- und OU Ober-Wöllstadt</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	684 5,3%		VB 02KK
51	36	HE	B 252	<b>OU Todenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.638 12,7%		VB 02KK
52	36	HE	B 252	<b>OU Simtshausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.638 12,7%		VB 02KK
53	37	HE	B 83	<b>OU Hofgeismar</b> Vordringlicher Bedarf	12.800	435 3,4%		VB 02KK
54	38	HE	B 38	<b>OU Fürth/Lörzenbach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.700	775 6,1%		WB* 02KK
55	39	HE	B 27	<b>OU Ludwigsau/Friedlos</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.163 9,3%		VB 02KK
56	39	HE	B 27	<b>OU Ludwigsau/Mecklar</b> Weiterer Bedarf	12.500	1.163 9,3%		WB 02KK
57	40	HE	B 275	<b>OU Unter-Mörlen und Bad Nauheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.400	533 4,3%		WB* 02KK
58	41	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.300	898 7,3%	ÖKO	WB 02KK
59	42	HE	B 253	<b>T-OU Melsungen</b> Weiterer Bedarf	12.200	891 7,3%		WB 02KK
60	42	HE	B 486	<b>OU Rödermark/Urberach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.200	512 4,2%	ÖKO	WB 02KK
61	43	HE	B 254	<b>Wabern/Hebel</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK
62	43	HE	B 254	<b>OU Wabern/Unshausen</b> Weiterer Bedarf	12.000	1.320 11,0%		WB 02KK
63	44	HE	B 38	<b>OU Groß-Bieberau</b> Weiterer Bedarf	11.900	643 5,4%		WB 02KK
64	44	HE	B 254	<b>OU Wartenberg/Angersbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	1.012 8,5%		VB 02KK
65	44	HE	B 254	<b>OU Wartenberg/Landenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	1.012 8,5%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen

66	44	HE	B 254	<b>OU Lauterbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.900	928 7,8%		VB 02KK
67	44	HE	B 275	<b>OU Waldems/Esch</b> Weiterer Bedarf	11.900	309 2,6%		WB 02KK
68	45	HE	B 519	<b>OU Hofheim am Taunus (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	11.700	339 2,9%		VB 02KK
69	46	HE	B 252	<b>OU Münchhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.500	1.553 13,5%		VB 02KK
70	47	HE	B 26	<b>OU Babenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	1.322 11,6%		VB 02KK
71	47	HE	B 255	<b>SO-OU Gladenbach</b> Weiterer Bedarf	11.400	559 4,9%		WB 02KK
72	48	HE	B 45	<b>OU Erbach (Tunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	542 4,8%		VB 02KK
73	49	HE	B 8	<b>OU Glashütten</b> Weiterer Bedarf	11.200	246 2,2%		WB 02KK
74	50	HE	B 62	<b>OU Aisfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.100	1.099 9,9%	ÖKO	WB 02KK
75	50	HE	B 253	<b>OU Breidenbach</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	844 7,6%		VB 02KK
76	50	HE	B 276	<b>OU Brachtal/Schlierbach</b> Weiterer Bedarf	11.100	400 3,6%		WB 02KK
77	51	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Rothemann</b> Weiterer Bedarf	10.900	1.101 10,1%		WB 02KK
78	51	HE	B 62	<b>OU Dautphetal/Buchenau</b> Vordringlicher Bedarf	10.900	785 7,2%		VB 02KK
79	51	HE	B 275	<b>OU Ober-Mörlen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.900	480 4,4%		WB* 02KK
80	52	HE	B 455	<b>OU Friedberg/Dorheim</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	508 4,7%		VB 02KK
81	53	HE	B 252	<b>OU Twistetal/Twiste</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.700	1.519 14,2%		WB* 02KK
82	53	HE	B 521	<b>OU Schöneck/Büdesheim</b> Weiterer Bedarf	10.700	439 4,1%		WB 02KK
83	54	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Heimboldshausen</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
84	54	HE	B 62	<b>OU Philippsthal/Röhrigshof</b> Weiterer Bedarf	10.600	975 9,2%		WB 02KK
85	54	HE	B 255	<b>OU Herborn/Herbornseelbach</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	774 7,3%		VB 02KK
86	55	HE	B 253	<b>OU Frankenberg/Röddenau und OU Frankenberg (Eder)</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	672 6,4%		VB 02KK
87	56	HE	B 27	<b>OU Hauneg/Sieglos</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.394 13,4%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen

88	56	HE	B 27	<b>OU Hauneck/Unterhaun und OU Hauneck/Oberhaun</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.394 13,4%		VB 02KK
89	57	HE	B 254	<b>OU Lauterbach/Maar</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	1.009 9,8%		VB 02KK
90	57	HE	B 458	<b>OU Dipperz</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	608 5,9%		VB 02KK
91	58	HE	B 8	<b>OU Brechen/Niederbrechen</b> Weiterer Bedarf	10.200	418 4,1%		WB 02KK
92	58	HE	B 54	<b>OU Dornburg/Langendernbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.200	989 9,7%	ÖKO	WB 02KK
93	59	HE	B 252	<b>OU Vöhl/Dorfitter</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	1.480 14,8%		VB 02KK
94	60	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Nieder-Florstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	545 5,5%	ÖKO	WB 02KK
95	61	HE	B 457	<b>OU Büdingen/Büches (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.800	343 3,5%		VB 02KK
96	62	HE	B 8	<b>OU Bad Camberg und OU Bad Camberg-Erbach und OU Bad Camberg-Würges</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	326 3,4%		VB 02KK
97	62	HE	B 249	<b>OU Meinhard/Frieda</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	922 9,6%		VB 02KK
98	62	HE	B 249	<b>OU Meinhard/Schwebda</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	922 9,6%		VB 02KK
99	62	HE	B 519	<b>OU Flörsheim, OU Wicker, OU Weilbach (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	9.600	298 3,1%		VB 02KK
100	63	HE	B 7	<b>OU Calden</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	502 5,4%		VB 02KK
101	63	HE	B 49	<b>OU Reiskirchen/Lindenstruth</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	381 4,1%		VB 02KK
102	64	HE	B 457	<b>OU Hungen</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	616 6,7%		VB 02KK
103	65	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Ehlen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
104	65	HE	B 251	<b>OU Habichtswald/Dörnberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	346 3,8%	ÖKO	WB 02KK
105	66	HE	B 452	<b>OU Wehretal/Reichensachsen</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	504 5,6%		VB 02KK
106	66	HE	B 454	<b>OU Neustadt (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	9.000	369 4,1%		WB 02KK
107	67	HE	B 275	<b>OU Usingen/Merzhausen</b> Weiterer Bedarf	8.800	440 5,0%		WB 02KK
108	67	HE	B 275	<b>OU Ranstadt/Ober-Mockstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.800	572 6,5%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen

109	68	HE	B 254	<b>OU Großnlüder/Müs</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.700	966 11,1%	ÖKO	WB 02KK
110	68	HE	B 278	<b>OU Tann (Rhön)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.700	626 7,2%	ÖKO	WB 02KK
111	69	HE	B 54	<b>AS Limburg/Süd - Lgr. HE/RP</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Limburg, OU Diez	8.600	654 7,6%		WB* 02KK
112	69	HE	B 275	<b>OU Idstein/Eschenhahn</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	284 3,3%		VB 02KK
113	69	HE	B 275	<b>Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenhain</b> Weiterer Bedarf	8.600	370 4,3%		WB 02KK
114	70	HE	B 275	<b>OU Ossenheim</b> Weiterer Bedarf	8.500	468 5,5%		WB 02KK
115	70	HE	B 426	<b>OU Pfungstadt</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	570 6,7%		VB 02KK
116	71	HE	B 275	<b>OU Ortenberg/Selters</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	8.400	395 4,7%	ÖKO	WB 02KK
117	72	HE	B 45	<b>OU Niddatal/Ilbenstadt</b> Weiterer Bedarf	8.100	356 4,4%		WB 02KK
118	73	HE	B 251	<b>OU Willingen (Upland)</b> Weiterer Bedarf	8.000	448 5,6%		WB 02KK
119	74	HE	B 62	<b>OU Lahntal/Sterzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	719 9,1%		VB 02KK
120	74	HE	B 62	<b>OU Lahntal/Goßfelden</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	719 9,1%		VB 02KK
121	74	HE	B 252	<b>OU Burgwald/Ernsthausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	1.201 15,2%		VB 02KK
122	75	HE	B 27	<b>OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.573 20,7%		VB 02KK
123	75	HE	B 275	<b>OU Florstadt/Ober-Florstadt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.600	456 6,0%	ÖKO	WB 02KK
124	76	HE	B 3	<b>OU Fuldata/Ihringshausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	1.399 18,9%		VB 02KK
125	76	HE	B 251	<b>OU Korbach/Meininghausen</b> Weiterer Bedarf	7.400	681 9,2%		WB 02KK
126	77	HE	B 27	<b>OU Eschwege/Eltmannshausen und OU Eschwege/Niddawitzhausen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.300	1.409 19,3%		WB* 02KK
127	77	HE	B 37	<b>OU Neckarsteinach</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.300	329 4,5%		WB* 02KK
128	78	HE	B 44	<b>OU Groß-Rohrheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	302 4,2%		VB 02KK
129	79	HE	B 255	<b>OU Weimar (Lahn)</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	469 6,7%		VB 02KK
130	80	HE	B 253	<b>OU Frankenberg/Geismar</b> Weiterer Bedarf	6.800	578 8,5%		WB 02KK
131	80	HE	B 254	<b>OU Alsfeld/Eudorf</b> Weiterer Bedarf	6.800	714 10,5%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen

132	81	HE	B 8	<b>OU Waldems/Esch</b> Weiterer Bedarf	6.500	228 3,5%		WB 02KK
133	82	HE	B 62	<b>OU Kirtorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
134	82	HE	B 62	<b>OU Kirtorf/Ober-Gleen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
135	82	HE	B 62	<b>OU Alsfeld/Angenrod</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
136	82	HE	B 62	<b>OU Alsfeld/Leusel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.400	685 10,7%	ÖKO	WB 02KK
137	83	HE	B 450	<b>S-OU Bad Arolsen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.300	340 5,4%		WB* 02KK
138	84	HE	B 455	<b>OU Nidda/Borsdorf</b> Weiterer Bedarf	6.100	268 4,4%		WB 02KK
139	85	HE	B 252	<b>OU Burgwald/Bottendorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	1.416 23,6%		VB 02KK
140	86	HE	B 42	<b>OU Rüdesheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	425 7,2%		VB 02KK
141	86	HE	B 275	<b>OU Lauterbach und OU Lauterbach/Blitzenrod</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.900	354 6,0%	ÖKO	WB 02KK
142	87	HE	B 83	<b>OU Trendelburg/Deisel</b> Weiterer Bedarf	5.800	313 5,4%		WB 02KK
143	88	HE	B 451	<b>OU Witzenhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.400	464 8,6%	ÖKO	WB 02KK
144	89	HE	B 44	<b>OU Gernsheim/Klein-Rohrheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	504 9,7%		VB 02KK
145	90	HE	B 62	<b>OU Kirtorf/Lehrbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	775 15,2%	ÖKO	WB 02KK
146	91	HE	B 83	<b>OU Bad Karlshafen</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	402 8,2%		VB 02KK
147	92	HE	B 253	<b>OU Haina (Kloster)/Löhlbach</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.800	379 7,9%	ÖKO	WB 02KK
148	93	HE	A 44	<b>AS Sontra/Nord - AS Ulfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 400, OU Ulfen	4.500	1.544 33,3%		VB 04KB
149	93	HE	B 251	<b>OU Waldeck/Freienhagen</b> Weiterer Bedarf	4.500	374 8,3%		WB 02KK
150	94	HE	B 458	<b>OU Hilders/Wickers</b> Vordringlicher Bedarf	4.100	373 9,1%		VB 02KK
151	95	HE	A 44	<b>AS Ulfen - AD Wommen (A 4)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 400, OU Unhausen	3.600	1.300 35,1%		VB 04KB
152	96	HE	B 249	<b>OU Wanfried</b> Vordringlicher Bedarf	3.300	455 13,8%		VB 02KK
153	97	HE	B 252	<b>OU Diemelstadt/Rhoden</b> Vordringlicher Bedarf	3.100	632 20,4%		VB 02KK
154	98	HE	B 454	<b>OU Neukirchen/Asterode</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.600	226 8,7%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 11: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Hessen nach Verkehrsaufkommen

155	99	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Döllbach</b> Weiterer Bedarf	1.700	241 14,2%		WB 02KK
156	-	HE	B 54n	<b>B 54 - Lgr. HE/RP</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die B 54n soll beginnend am Ausbauende Siegen in südlicher Richtung unter der Siegtalbrücke hindurch bis zur B 52 bei Niederschelderhütte weitergebaut werden. Der dabei neue Bühlentunnel soll zur Entlastung der dortigen Ortsdurchfahrten beitragen. Mit dem Bau soll 2008 begonnen werden. OU Siegen-Südwest, OU Eisenfeld.	-	-		WB* 02KK
157	-	HE	B 87n	<b>Fulda - Meinungen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meinungen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meinungen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meinungen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meinungen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid. Alleine dieser soll zwischen 100 und 120 Mio. Euro kosten. Entlastung L 3174, OU Margrethenhaun, OU Weiershof, OU Oberrüst, OU Nusterrasen, OU Esbachsgraben, OU Lahrbach, OU Wendershausen, OU Hardathurm, OU Dippach. Entlastung L 1124, OU Unterweid, OU Kaltenwestheim, OU Mittelsdorf, OU Kaltensundheim.	-	-		VB 02KK
158	-	HE	B 253	<b>OU Eschenburg/Wissenbach</b> Weiterer Bedarf.	-	-		WB 02KK

## Top 10 der hessischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Hessen, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden..

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf, OU Frohnhausen mit OU Wissenbach. Die B 253 durchfährt Frohnhausen auf der gesamten Länge. Aufgrund lückenhafter Verkehrszahlen kann lediglich gesagt werden, dass auf rund einem Drittel der Ortsdurchfahrt rund 20.400 Fahrzeuge im täglichen Durchschnitt fahren. Frohnhausen liegt zwischen den Städten Dillenburg und Eschenburg. Die B 253 ist in diesem Bereich die einzige Straßenverbindung im Dilltal und zusätzlich Autobahnzubringer zur A 45.	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
2	2	HE	B 8	<b>OU Kelkheim</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Kelkheim	18.800	376 2,0%	ÖKO	WB 04KK
3	3	HE	B 8	<b>OU Königstein</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	17.600	458 2,6%	ÖKO	WB 04KK
4	4	HE	B 275	<b>OU Friedberg (Hessen)</b> Weiterer Bedarf	16.100	467 2,9%		WB 02KK

- keine weiteren -

**Die hessischen Flop 10**

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HE	B 27	<b>OU Eichenzell/Döllbach</b> Weiterer Bedarf	1.700	241 14,2%		WB 02KK
2	2	HE	B 454	<b>OU Neukirchen/Asterode</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.600	226 8,7%	ÖKO	WB 02KK

- keine weiteren -

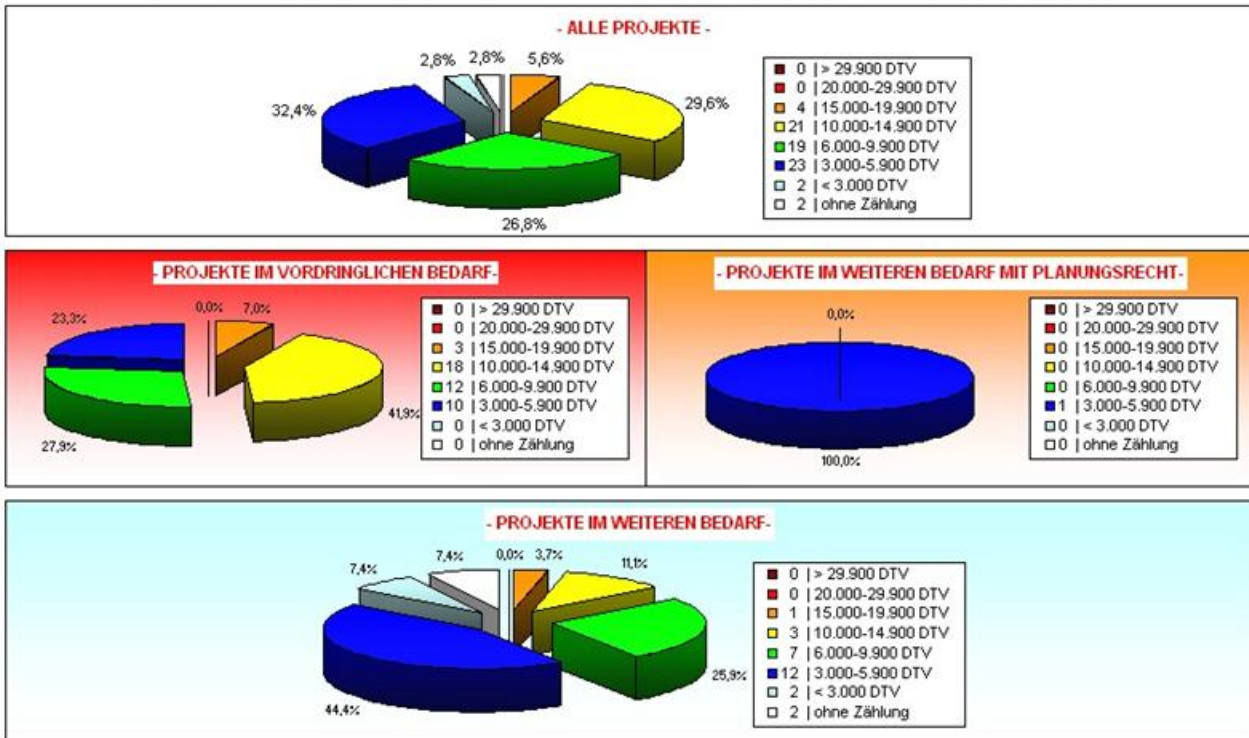




## Mecklenburg-Vorpommern

### Aufteilung der Projekte in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Mecklenburg-Vorpommern im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Mecklenburg-Vorpommern

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (62,0%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (51,2%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 5.900 Kfz/24h (100,0%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 5.900 Kfz/24h (51,8%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

Tabelle 12: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen

**Rangliste der Projekte in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen**

Tabelle 12: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	MV	B 105	<b>OU Rövershagen</b> Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK
2	2	MV	A 20	<b>AS Neubrandenburg/Ost - AS Friedland</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Neubrandenburg, OU Sponholz, OU Pragsdorf, OU Cölpin, OU Alt Käbelich, OU Petersdorf, OU Canzow	15.700	1.146 6,3%		VB 04KB
3	3	MV	B 104	<b>OU Neubrandenburg (B 96 Nord - B 104 Ost)</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.124 7,3%		VB 02KK
4	3	MV	B 104	<b>OU Neubrandenburg (B 104 West - B 96 Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	1.124 7,3%		VB 02KK
5	4	MV	B 111	<b>OU Wolgast</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	750 5,1%		VB 02KK
6	5	MV	B 105	<b>OU Bad Doberan</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	574 4,1%		VB 02KK
7	6	MV	B 104	<b>N-OU Schwerin 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	884 6,7%		VB 02KK
8	6	MV	B 104	<b>N-OU Schwerin 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	884 6,7%		VB 02KK
9	6	MV	B 104	<b>OU Schwerin/Friedrichsthal</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
10	6	MV	B 104	<b>OU Lützw</b> Weiterer Bedarf	13.200	884 6,7%		WB 02KK
11	7	MV	A 20	<b>AS Anklam - AS Neubrandenburg/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Klempenow, OU Burow	12.000	960 7,0%		VB 04KB
12	8	MV	B 105	<b>OU Stralsund 5. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.600	928 8,0%		VB 02KK
13	9	MV	A 20	<b>AS Jarmen/Süd - AS Anklam</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Völschow, OU Groß Below	11.400	1.391 11,2%		VB 04KB
14	10	MV	B 96	<b>OU Greifswald 4. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	907 8,1%		VB 02KK
15	11	MV	B 196	<b>OU Bergen (Rügen)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	508 4,7%		VB 02KK
16	12	MV	B 192	<b>OU Waren (B 192 West - B 108 Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	986 9,3%		VB 02KK
17	13	MV	A 20	<b>AS Neubrandenburg/Nord - AS Neubrandenburg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Neddemin, O-OU Neubrandenburg, Entlastung B 104, OU Küssow	10.500	788 6,5%		VB 04KB
18	13	MV	B 96	<b>OU Neubrandenburg (B 104 Ost - B 96 Süd)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als	10.500	788 7,5%		VB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 12: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen

				Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neubrandenburg zwar in der Innenstadt eine hohe Verkehrsbelastung herrscht und die Erreichbarkeit der A 20 aus Richtung Süden nicht ausreichend gut genug ist, allerdings in der Gesamtbetrachtung keine unmittelbarer Handlungsbedarf erkennbar ist.				
19	14	MV	B 104	<b>S-OU Stavenhagen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.400	2.007 19,3%	ÖKO	WB 02KK
20	14	MV	B 191	<b>OU Parchim</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	957 9,2%		VB 02KK
21	15	MV	B 5	<b>S-OU Ludwigslust</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	1.009 9,8%		VB 02KK
22	15	MV	A 14	<b>Schwerin (A 24) - Lgr. MV/BB</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 5, OU Grabow, OU Ludwigslust	10.300	1.009 8,8%	ÖKO	VB 04KB
23	16	MV	B 321	<b>OU Crivitz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
24	16	MV	B 321	<b>OU Bandenitz</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
25	16	MV	B 321	<b>OU Warsaw</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	750 7,5%		VB 02KK
26	17	MV	B 192	<b>OU Waren (B 108 Nord - B 192 Ost)</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	970 9,8%		VB 02KK
27	18	MV	B 96	<b>OU Neustrelitz</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Neustrelitz keine verkehrlichen Defizite der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	9.400	808 8,6%		VB 02KK
28	19	MV	B 321	<b>OU Pampow</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	506 5,5%		VB 02KK
29	20	MV	B 109	<b>OU Anklam 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	740 8,7%		VB 02KK
30	20	MV	B 192	<b>OU Anklam 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 192 führt zwar nicht nach Anklam, sondern verläuft von Zurow bei Wismar bis Neubrandenburg, dennoch ist eine Ortsumgehung im Zuge der B 192 vorgesehen.	8.500	740 8,7%		VB 02KK
31	21	MV	B 198	<b>OU Mirow - Lgr. MV/BB</b> Vordringlicher Bedarf, OU Zirtow, OU Wesenberg, OU Groß Trebbow	8.300	689 8,3%		VB 02KK
32	22	MV	B 104	<b>OU Pasewalk</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	496 6,2%		VB 02KK
33	22	MV	B 104	<b>OU Löcknitz</b> Weiterer Bedarf	8.000	496 6,2%		WB 02KK
34	23	MV	B 109	<b>OU Levenhagen</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer	7.600	570 7,5%		VB 02KK

Tabelle 12: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen

				Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Levenhagen keine verkehrlichen Defizite auf der B 109 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.				
35	24	MV	B 104	<b>OU Sternberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.500	803 10,7%	ÖKO	WB 02KK
36	25	MV	B 105	<b>OU Ribnitz</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	979 13,6%		VB 02KK
37	26	MV	B 104	<b>OU Malchin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.100	1.008 14,2%	ÖKO	WB 02KK
38	27	MV	B 104	<b>OU Teterow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.900	738 10,7%	ÖKO	WB 02KK
39	28	MV	B 110	<b>OU Gnoien</b> Weiterer Bedarf	6.800	598 8,8%		WB 02KK
40	29	MV	B 104	<b>OU Rehna</b> Weiterer Bedarf	6.600	686 10,4%		WB 02KK
41	29	MV	B 105	<b>S-OU Neubukow</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	482 7,3%		VB 02KK
42	30	MV	B 109	<b>OU Anklam 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	1.071 17,0%		VB 02KK
43	31	MV	A 20	<b>AS Sanitz - AS Tessin</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 110, OU Tessin	6.100	500 7,2%		VB 04KB
44	32	MV	B 105	<b>OU Selmsdorf</b> Weiterer Bedarf	6.000	444 7,4%		WB 02KK
45	33	MV	B 110	<b>OU Dargun</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	667 11,5%		VB 02KK
46	34	MV	B 109	<b>OU Belling</b> Weiterer Bedarf	5.600	465 8,3%		WB 02KK
47	34	MV	B 109	<b>OU Jatznick</b> Weiterer Bedarf	5.600	465 8,3%		WB 02KK
48	34	MV	B 198	<b>S-OU Mirow</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	627 11,2%		VB 02KK
49	35	MV	B 110	<b>OU Murchin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	242 4,4%	ÖKO	WB 02KK
50	35	MV	B 110	<b>OU Demmin</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	660 12,0%	ÖKO	WB 02KK
51	35	MV	B 194	<b>OU Loitz</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	677 12,3%		VB 02KK
52	36	MV	B 192	<b>OU Goldberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	490 9,6%	ÖKO	WB 02KK
53	36	MV	B 197	<b>OU Friedland</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	5.100	357 7,0%		WB 02KK
54	37	MV	B 321	<b>OU Hagenow</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	395 7,9%		VB 02KK
55	38	MV	B 191	<b>OU Neustadt-Glewe</b> Weiterer Bedarf	4.900	211 4,3%		WB 02KK

Tabelle 12: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Mecklenburg-Vorpommern nach Verkehrsaufkommen

56	38	MV	B 191	<b>OU Ludwigslust</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.900	211 4,3%	ÖKO	WB 02KK
57	39	MV	B 191	<b>Ludwigslust - Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Karstädt, OU Eldena, OU Malk Göhren, OU Malliß, OU Heiddorf	4.800	782 16,3%	ÖKO	WB 02KK
58	39	MV	B 194	<b>W-OU Stavenhagen</b> Weiterer Bedarf	4.800	485 10,1%		WB 02KK
59	40	MV	A 20	<b>AS Gützkow - AS Jarmen/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 96, OU Breechen, OU Jarmen	4.700	381 7,1%		VB 04KB
60	40	MV	B 198	<b>W-OU Mirow</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	602 12,8%		VB 02KK
61	41	MV	B 191	<b>N-OU Plau am See</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	430 10,0%		VB 02KK
62	41	MV	B 191	<b>S-OU Plau am See</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.300	430 10,0%		WB* 02KK
63	42	MV	B 104	<b>OU Woldegk</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.800	445 11,7%	ÖKO	WB 02KK
64	43	MV	B 104	<b>OU Güstrow</b> Vordringlicher Bedarf	3.700	340 9,2%		VB 02KK
65	44	MV	A 20	<b>AS Friedland - AS Strasburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Woldegk, OU Mildnitz	3.100	319 9,3%		VB 04KB
66	44	MV	A 20	<b>AS Strasburg - AS Pasewalk/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 104, OU Strasburg	3.100	276 7,9%		VB 04KB
67	44	MV	B 104	<b>OU Strasburg</b> Weiterer Bedarf	3.100	319 10,3%		WB 02KK
68	45	MV	B 198	<b>OU Bredenfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.300	359 15,6%	ÖKO	WB 02KK
69	46	MV	B 195	<b>OU Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	1.300	85 6,5%	ÖKO	WB 02KK
70	-	MV	B 117	<b>OU Bützow</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Bützow liegt zurzeit an keiner Bundesstraße und wird nur durch Landesstraßen erschlossen. Die Bundesstraße 117 ist eine geplante Bundesstraße, die es zurzeit noch nicht gibt. Sie soll an der B 105 in Kröpelin beginnen und in südlicher Richtung zur Anschlussstelle Kröpelin an der Bundesautobahn 20 führen. Die Länge der B 117 würde ca. 16 km betragen. Eine Verlängerung der Bundesstraße 117 n Richtung Bützow ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Ortsumgehung vorgesehen.	-	- -	ÖKO	WB 02KK
71	-	MV	B 119	<b>OU Bad Sülze</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Bad Sülze liegt zurzeit an keiner Bundesstraße und wird nur durch Landesstraßen erschlossen. Die Bundesstraße 119 ist eine geplante Bundesstraße in Mecklenburg-Vorpommern, die es zurzeit noch nicht gibt. Ein genauer Verlauf steht noch nicht fest. Für Bad Sülze ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 eine Ortsumgehung vorgesehen.	-	- -	ÖKO	WB 02KK

## Top 10 der mecklenburg-vorpommerschen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Mecklenburg-Vorpommern, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

**Die mecklenburg-vorpommerschen Flop 10**

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	MV	B 195	<b>OU Dömitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Laut Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat dieses Projekt trotz eines Verkehrsaufkommens von lediglich 1.300 Kfz/24h auf dem stärker befahrenen Abschnitt eine hohe Bedeutung für die Entlastung der Ortsdurchfahrt. Auf dem schwächer befahrenen Teil der OD Dömitz werden sogar nur 900 Kfz/24h erreicht. Bis 2015 soll das Verkehrsaufkommen laut den positivsten Prognosen auf 7.000 Kfz/24h steigen.	1.300	85 6,5%	ÖKO	WB 02KK
2	2	MV	B 198	<b>OU Bredenfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.300	359 15,6%	ÖKO	WB 02KK

- keine weiteren -

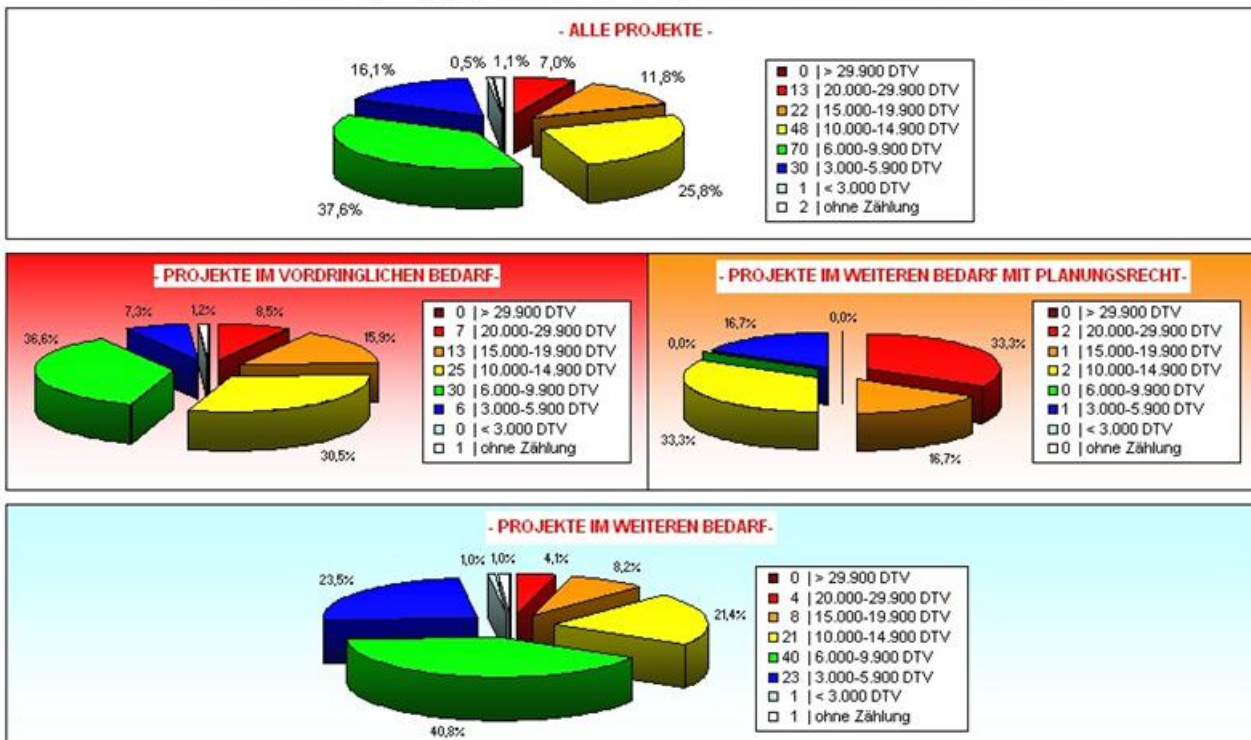




## Niedersachsen

### Aufteilung der Projekte in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Niedersachsen im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Niedersachsen

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (54,2%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 13 (7,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (74,4%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 7 (8,5%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 19.900 Kfz/24h (66,7%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 2 (33,3%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (65,3%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 4 (4,1%)

## Rangliste der Projekte in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	NI	B 51	<b>A 33 - K 316</b> Vordringlicher Bedarf, OU Osnabrück	29.900	1.674 5,6%		VB 04KK	
2	2	NI	B 209	<b>s Lauenburg - ö Lüneburg</b> Weiterer Bedarf, OU Brietlingen, OU Moorburg, OU Adendorf. Die höchste Belastung wird in Adendorf erreicht. Dabei fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt von der Anschlussstelle der B 4 bis zur ersten Kreuzung bei Adendorf (Abzweigung zum Industriegebiet 'Lüner Rennbahn') 27.800 Fahrzeuge. Hiervon ist allerdings nur Industriegebiet betroffen. Im weiteren Verlauf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 17.300 Fahrzeuge, das abschnittsweise durch Siedlungsgebiete von Adendorf führt. Nach dem Ortsende von Adendorf beträgt das Verkehrsaufkommen nur noch 12.200 Fahrzeuge und sinkt bis Brietlingen sogar auf 10.000. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI6140 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten.	27.800	1.974 7,1%		WB 02KK	
3	3	NI	B 1	<b>OU Hildesheim-Himmelsthür (West- u. Mittelteil)</b> Vordringlicher Bedarf	26.400	1.584 5,0%		VB 04KK	
4	4	NI	B 6n	<b>OU Stuhr-Brinkum</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für WB*	25.200	2.394 9,5%	ÖKO	WB* 02KB	
5	5	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK	
6	6	NI	B 3	<b>OU Celle (Südteil)</b> Vordringlicher Bedarf	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK	
7	6	NI	B 3	<b>s Celle - n Ehlershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Adelheidsdorf, OU Nienhorst	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK	
8	7	NI	B 6n	<b>Bad Harzburg (A 395) - Lgr. NI/ST</b> Vordringlicher Bedarf	21.100	1.709 8,1%		VB 04KK	
9	7	NI	B 214	<b>OU Watenbüttel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. Rund 2 km nördlich von Watenbüttel verläuft bereits die A 2, wenige Kilometer im Osten die A 391 und A 392. Nur auf einem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt werden 21.100 Fahrzeug erreicht. Die geplante Ortsumgehungen von Watenbüttel im Zuge der B 214 wird keine starke Entlastung bewirken, da ein Großteil des Verkehrs von Watenbüttel selbst aus geht und zur Bundesautobahn A 2 und nach Braunschweig führt. Die geplante Ortsumgehungen im Norden wird nur im untergeordneten Maße eine Entlastung bewirken. Der Zuflussverkehr nach Watenbüttel wird durch diese nicht aufgenommen, da es keine nördlichen Zulaufstrecken gibt. Hinzu kommt die Betroffenheit von drei Flüssen und dem Wegfall von Überschwemmungsgebieten. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Watenbüttel beträgt nur 0,98. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr	21.100	1.118 5,3%	ÖKO	WB 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

				höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt NI8164 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerte Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Watenbüttel.				
10	8	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im Vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
11	9	NI	B 4	<b>Gifhorn - Rötgesbüttel</b> Vordringlicher Bedarf, OU Röttgesbüttel, OU Ausbüttel	20.200	1.757 8,7%		VB 04KK
12	9	NI	B 75	<b>OU Dibbersen</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.232 6,1%		VB 04KK
13	9	NI	B 215	<b>OU Verden</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.200	1.212 6,0%		WB* 02KK
14	10	NI	A 26	<b>Stade - Horneburg</b> vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Dollern, OU Agathenburg	19.600	1.705 7,7%		VB 04KB
15	11	NI	B 441	<b>OU Wunstorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.580 8,1%		VB 02KK
16	12	NI	B 74	<b>OU Ritterhude</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	19.100	917 4,8%		WB* 02KK
17	12	NI	B 217	<b>OU Weetzen und OU Evestorf</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	802 4,2%		VB 04KK
18	13	NI	B 213	<b>Verlegung nördlich Nordhorn</b> Vordringlicher Bedarf	19.000	- -		VB 02KK
19	14	NI	A 26	<b>Horneburg - Buxtehude</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Buxtehude, OU Neukloster, OU Schragenberg	18.700	2.188 10,7%		VB 04KK
20	15	NI	B 82	<b>OU Langelsheim/Astfeld</b> Vordringlicher Bedarf	18.600	1.246 6,7%		VB 02KK
21	16	NI	B 243	<b>OU Herzberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	18.400	1.932 10,5%	ÖKO	WB 04KB
22	17	NI	B 65	<b>OU Nienstädt/Sülbeck</b> vordringlicher Bedarf	17.900	1.307 7,3%		VB 02KK
23	17	NI	B 73	<b>OU Cuxhaven - Otterndorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Cuxhaven, OU Altenbruch	17.900	483 2,7%		VB 02KK
24	18	NI	B 238	<b>OU Steinbergen</b> Weiterer Bedarf	17.800	1.922 10,8%		WB 02KK
25	19	NI	B 1	<b>S-OU Hameln</b> Vordringlicher Bedarf	17.000	- -		VB 02KK
26	19	NI	B 1	<b>OU Reher und Groß Berkel</b> Weiterer Bedarf	17.000	- -		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

27	20	NI	B 27	<b>OU Waake</b> Weiterer Bedarf	16.800	1.126 6,7%		WB 02KK
28	20	NI	B 51	<b>OU Bad Iburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	16.800	974 5,8%	ÖKO	WB 02KK
29	21	NI	B 65	<b>Wichtringhausen - Ronnenberg</b> Weiterer Bedarf, OU Wichtringhausen, OU Nordgoltern, OU Göxe, OU Ditterke, OU Everloh, OU Rittergut Erichshof	16.500	1.370 8,3%		WB 02KK
30	22	NI	A 33	<b>Osnabrück/Belm Nord - Osnabrück/Belm Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 51, OU Belm	15.800	1.738 10,0%		VB 04KB
31	22	NI	B 51	<b>K 316 - Belm</b> Vordringlicher Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		VB 04KK
32	22	NI	B 51	<b>Belm - Ostercappeln</b> Weiterer Bedarf, OU Belm	15.800	1.738 11,0%		WB 02KK
33	23	NI	A 39	<b>Wolfsburg (B 188) - Lüneburg (1. BA Uelzen- Lüneburg)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 4, OU Melbeck, OU Grünhagen, OU Jelmstorf, OU Tätendorf, OU Kirchweyhe, OU Uelzen	15.700	2.575 15,4%	ÖKO	VB 04KB
34	24	NI	B 27	<b>Bad Lauterberg - Scharzfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Scharzfeld	15.600	1.763 11,3%		VB 02KK
35	25	NI	B 212	<b>OU Ellwürden</b> Weiterer Bedarf	15.000	795 5,3%		WB 02KK
36	26	NI	B 4	<b>OU Uelzen</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	2.578 17,3%		VB 02KK
37	26	NI	B 4	<b>OU Kirchweyhe</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	2.578 17,3%		VB 02KK
38	26	NI	B 72	<b>OU Norden</b> Vordringlicher Bedarf	14.900	507 3,4%		VB 02KK
39	27	NI	B 27	<b>OU Gieboldehausen</b> Weiterer Bedarf	14.500	1.465 10,1%		WB 02KK
40	28	NI	B 213	<b>OU Lohne</b> Weiterer Bedarf, OU Lohne-Südlohne, OU Rükkel	14.200	2.016 14,2%		WB 02KK
41	29	NI	B 6	<b>OU Oelber und OU Baddeckenstedt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelberg, OU Baddeckenstedt.	14.100	1.227 8,7%	ÖKO	WB 02KK
42	30	NI	A 31	<b>Lingen - Schüttorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 403, OU Nordhorn, OU Brandlecht, OU Isterberg	14.000	1.022 6,3%		VB 04KB
43	30	NI	B 403	<b>OU Neuenhaus</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.022 7,3%		VB 02KK
44	30	NI	B 403	<b>N-OU Nordhorn</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.022 7,3%		VB 02KK
45	31	NI	A 39	<b>Wolfsburg (B 188) - Lüneburg (2. BA Uelzen-Wolfsburg)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 4, OU Breitenhees, OU Sprakensehl, OU Groß Oesingen, OU Wichelnförth	13.900	1.682 11,1%	ÖKO	VB 04KB
46	31	NI	B 442	<b>OU Eimbeckhausen (alternativ: Prüfung Troglage)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	1.043 7,5%		VB 02KK
47	32	NI	B 3	<b>OU Elstorf</b> Weiterer Bedarf	13.800	1.408 10,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

48	32	NI	B 209	<b>OU Lauenburg (mit Elbequerung)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.800	1.214 8,8%		WB* 02KK
49	33	NI	B 188	<b>OU Burgdorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	743 5,5%		VB 02KK
50	34	NI	B 3	<b>OU Celle (Nordteil)</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 02KK
51	34	NI	B 3	<b>OU Celle (Mittelteil)</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 04KK
52	34	NI	B 3	<b>OU Groß Hehlen</b> Vordringlicher Bedarf	13.300	838 6,3%		VB 02KK
53	35	NI	B 79	<b>OU Wolfenbüttel</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wolfenbüttel beträgt nur -0,01. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	12.900	400 3,1%		WB 02KK
54	36	NI	B 322	<b>OU Groß Mackenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	12.800	1.779 13,9%		VB 02KK
55	37	NI	B 212	<b>OU Rodenkirchen/Sürwürden und OU Rodenkircherwarp</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.413 11,3%		VB 02KK
56	38	NI	B 27	<b>OU Bad Lauterberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.300	541 4,4%	ÖKO	WB 02KK
57	38	NI	B 72	<b>OU Moordorf</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
58	38	NI	B 210	<b>OU Aurich</b> Vordringlicher Bedarf, OU Aurich, OU Extum	12.300	947 7,7%		VB 02KK
59	38	NI	B 210	<b>Aurich - Riepe</b> Vordringlicher Bedarf, OU Harsweg, OU Suurhusen, OU Loppersum, OU Victorburermarsch, OU Georgsheil, OU Südbrockmerland, OU Moordorf	12.300	947 7,7%		VB 02KK
60	39	NI	B 241	<b>OU Hammenstedt</b> Weiterer Bedarf	12.200	927 7,6%		WB 02KK
61	39	NI	B 241	<b>Sudheim - Katlenburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Höckelheim, OU Northeim, 2. OU Hammerstedt, OU Katlenburg	12.200	927 7,6%	ÖKO	WB 02KK
62	40	NI	B 3	<b>OU Wülfingen</b> Weiterer Bedarf	12.100	1.513 12,5%		WB 02KK
63	41	NI	B 211	<b>OU Loyerberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Loy-Loyerberg	11.800	1.274 10,8%		VB 02KK
64	42	NI	B 243	<b>Bad Lauterberg - Bad Sachsa</b> Vordringlicher Bedarf, OU Barbis, OU Bartolfelde, OU Osterhagen	11.700	2.012 17,2%		VB 04KK
65	43	NI	B 65	<b>Bückeberg - Vehlen</b> Weiterer Bedarf, OU Münsingen	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

66	43	NI	B 65	<b>OU Vehlen</b> Weiterer Bedarf	11.600	1.125 9,7%		WB 02KK
67	44	NI	B 215	<b>Rohrsen - Erichshagen</b> Weiterer Bedarf, OU Rohrsen, OU Drakenburg, OU Nienburg- Erichshagen	11.500	1.277 11,1%		WB 02KK
68	45	NI	B 71	<b>OU Soltau</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK
69	46	NI	B 83	<b>OU Steinbergen/Deckbergen</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.243 11,3%		WB 02KK
70	46	NI	B 211	<b>Mittelort - Brake</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oldenbrok, OU Strückhausermoor, OU Coldewey, OU Popkenhöge, OU Hammelwarder Außendeich, OU Meyershofen	11.000	1.331 12,1%		VB 02KK
71	46	NI	B 215	<b>Erichshagen - Nienburg</b> Weiterer Bedarf, OU Nienburg	11.000	- -		WB 02KK
72	46	NI	B 442	<b>OU Hachmühlen</b> Weiterer Bedarf	11.000	814 7,4%		WB 02KK
73	47	NI	B 212	<b>OU Bookholzberg</b> Weiterer Bedarf	10.900	643 5,9%		WB 02KK
74	48	NI	B 210	<b>O-OU Schortens</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	610 5,7%		VB 04KK
75	48	NI	B 210	<b>W-OU Schortens</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	610 5,7%		VB 02KK
76	48	NI	B 248	<b>OU Lüchow</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	792 7,4%		VB 02KK
77	49	NI	B 3	<b>OU Arnum</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.007 9,5%		VB 02KK
78	49	NI	B 3	<b>OU Westerfeld</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.007 9,5%		VB 04KK
79	49	NI	B 69	<b>OU Vechta (Nordteil)</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	1.420 13,4%		VB 02KK
80	50	NI	B 209	<b>OU Walsrode</b> Weiterer Bedarf	10.500	630 6,0%		WB 02KK
81	51	NI	B 65	<b>OU Dungenbeck</b> Weiterer Bedarf	10.400	884 8,5%		WB 02KK
82	52	NI	B 73	<b>Cadenberge - Himmelpforten</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Althemmoor, OU Warste, OU Hemmoor, OU Basbeck, OU Hechthausen, OU Hutloh, OU Burweg	10.100	687 6,8%		WB* 02KK
83	53	NI	B 6	<b>OU Rhene</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. OU Rhene, OU Oelberg, OU Baddeckenstedt. Das Nutzen-Kosten- Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt nur 0,72. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	10.000	1.110 11,1%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

84	54	NI	B 71	<b>OU Munster</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.900	663 6,7%	ÖKO	WB 02KK
85	55	NI	B 247	<b>OU Duderstadt</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	931 9,5%		VB 02KK
86	56	NI	B 188	<b>OU Danndorf/Velpke</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	407 4,2%		VB 02KK
87	57	NI	B 1	<b>Marienu - Mehle</b> Weiterer Bedarf, OU Hemmendorf, OU Benstorf	9.500	798 7,4%		WB 02KK
88	57	NI	B 68	<b>OU Bersenbrück</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	1.064 11,2%		VB 02KK
89	58	NI	B 71	<b>OU Zeven</b> Weiterer Bedarf	9.400	968 10,3%		WB 02KK
90	58	NI	B 73	<b>OU Otterndorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	583 6,2%		VB 02KK
91	58	NI	B 436	<b>OU Friedeburg</b> Weiterer Bedarf	9.400	790 8,4%		WB 02KK
92	59	NI	B 68	<b>OU Badbergen</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	1.042 11,2%		VB 02KK
93	60	NI	B 210	<b>Verlegung s Emden</b> Vordringlicher Bedarf, OU Emden	9.200	708 7,7%		VB 02KK
94	60	NI	B 215	<b>OU Landesbergen</b> Weiterer Bedarf	9.200	1.113 12,1%		WB 02KK
95	60	NI	B 244	<b>OU Helmstedt</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	442 4,8%		VB 02KK
96	61	NI	B 212	<b>OU Berne (ohne Huntebrücke - L 875)</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	594 6,6%		VB 02KK
97	61	NI	B 240	<b>OU Eime</b> Weiterer Bedarf	9.000	576 6,4%		WB 02KK
98	62	NI	B 51	<b>OU Twistringen</b> Weiterer Bedarf	8.900	1.095 12,3%		WB 02KK
99	63	NI	B 83	<b>OU Grohnde</b> Weiterer Bedarf	8.800	739 8,4%		WB 02KK
100	64	NI	B 214	<b>OU Schwarmstedt</b> Weiterer Bedarf	8.600	1.101 12,8%		WB 02KK
101	65	NI	B 1	<b>Coppenbrügge - Marienu</b> Vordringlicher Bedarf, OU Coppenbrücke, OU Marienu	8.500	595 6,0%		VB 02KK
102	65	NI	A 26	<b>Anbindung B 3 - A 26</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 5, OU Ovelgönne	8.500	1.250 13,7%		VB 02KK
103	66	NI	B 216	<b>N-OU Dahlenburg</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	714 8,5%		VB 02KK
104	67	NI	B 73	<b>Otterndorf - Cadenberge</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nackenbüttel, OU Mahrdorf, OU Belum, OU Neuhaus (Oste), OU Dingwörden	8.300	714 8,6%		VB 02KK
105	68	NI	B 1	<b>OU Burgstemmen</b> Weiterer Bedarf	8.200	738 8,0%		WB 02KK
106	68	NI	B 1	<b>OU Mahlerten</b> Weiterer Bedarf	8.200	738 8,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

107	68	NI	B 64	<b>Brunsen (B 3) - Groß Rhüden (A 7)</b> Weiterer Bedarf, OU Greene, OU Kreiensen, OU Seboldshausen	8.200	795 9,7%		WB 02KK
108	68	NI	B 73	<b>OU Cadenberge</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	574 7,0%		VB 02KK
109	68	NI	B 213	<b>OU Lastrup</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	2.558 31,2%		VB 02KK
110	69	NI	B 1	<b>OU Elze</b> Weiterer Bedarf	8.100	672 7,3%		WB 02KK
111	69	NI	B 64	<b>OU Negenborn</b> Vordringlicher Bedarf	8.100	689 8,5%		VB 02KK
112	69	NI	B 64n	<b>ö Lobach - Brunsen (B 3)</b> Weiterer Bedarf. Die B 64n ist eine neue geplante Bundesstraße in Niedersachsen. Sie soll die vorhandene B 64 durch eine Neutrassierung ersetzen und zahlreiche Orte vom Verkehr entlasten. OU Negenborn, OU Eschershausen, OU Wickensen, OU Mainzholzen, OU Wenzen.	8.100	689 8,5%		WB 02KK
113	69	NI	B 209	<b>OU Amelinghausen</b> Weiterer Bedarf	8.100	761 9,4%		WB 02KK
114	69	NI	B 248	<b>OU Lobmacterßen</b> Weiterer Bedarf	8.100	656 8,1%		WB 02KK
115	69	NI	B 248	<b>OU Beinum</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	8.100	656 8,1%		WB 02KK
116	69	NI	B 443	<b>OU Koldingen</b> Weiterer Bedarf	8.100	454 5,6%		WB 02KK
117	70	NI	B 213	<b>OU Bawinkel</b> Weiterer Bedarf	7.900	2.157 27,3%		WB 02KK
118	70	NI	B 238	<b>OU Möllenbeck</b> Weiterer Bedarf	7.900	1.003 12,7%		WB 02KK
119	71	NI	B 209	<b>OU Rethem</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	608 7,8%	ÖKO	WB 02KK
120	72	NI	B 69	<b>OU Vechta (Südteil)</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	1.140 14,8%		VB 02KK
121	72	NI	B 215	<b>OU Leese</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.700	847 11,0%	ÖKO	WB 02KK
122	72	NI	B 446	<b>OU Espingerode</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	508 6,6%		VB 02KK
123	73	NI	B 51	<b>W-OU Diepholz 1.BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.018 13,4%		VB 02KK
124	73	NI	B 61	<b>OU Barenburg</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	1.018 13,4%		VB 02KK
125	73	NI	B 64	<b>OU Bevern</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	319 4,2%		VB 02KK
126	74	NI	B 74	<b>N-OU Bremervörde (Teilstück der A 22)</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	615 8,2%		VB 02KK
127	75	NI	B 214	<b>OU Bersenbrück</b> Weiterer Bedarf. Es ist noch eine OU Bersenbrück im Zuge der B 68 vorgesehen.	7.400	977 13,2%		WB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

128	75	NI	B 446	<b>OU Lütgenrode</b> Weiterer Bedarf	7.400	422 5,7%		WB 02KK
129	76	NI	B 3	<b>OU Bergen</b> Weiterer Bedarf	7.300	752 10,3%		WB 02KK
130	77	NI	B 240	<b>OU Halle</b> Weiterer Bedarf	7.200	770 10,7%		WB 02KK
131	77	NI	B 248	<b>OU Jameln</b> Weiterer Bedarf	7.200	670 9,3%		WB 02KK
132	77	NI	B 248	<b>OU Schaafhausen</b> Weiterer Bedarf	7.200	670 9,3%		WB 02KK
133	78	NI	B 1	<b>OU Mehle</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	653 8,2%		VB 02KK
134	78	NI	B 1	<b>OU Aerzen</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	824 10,6%		VB 02KK
135	78	NI	B 248	<b>Querspange Braunschweig/Rüningen - A 39</b> Vordringlicher Bedarf, OU Braunschweig-Rüningen	7.100	696 9,8%		VB 02KK
136	79	NI	B 68	<b>OU Essen (Oldenburg)</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	756 10,8%		VB 02KK
137	80	NI	B 1	<b>OU Einum und Bettmar</b> Weiterer Bedarf	6.600	488 6,4%		WB 04KK
138	80	NI	B 1	<b>OU Groß Lafferde</b> Weiterer Bedarf	6.600	488 6,4%		WB 02KK
139	80	NI	B 51	<b>OU Barnstorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	766 11,6%		VB 02KK
140	80	NI	B 51	<b>OU Cornau</b> Weiterer Bedarf	6.600	766 11,6%		WB 02KK
141	80	NI	B 188	<b>OU Meinersen</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	647 9,8%		VB 02KK
142	80	NI	B 218	<b>OU Ueffeln</b> Weiterer Bedarf	6.600	772 11,7%		WB 02KK
143	80	NI	B 241	<b>OU Dorste</b> Weiterer Bedarf	6.600	634 9,6%		WB 02KK
144	81	NI	B 239	<b>OU Wagenfeld</b> Weiterer Bedarf	6.500	1.021 15,7%		WB 02KK
145	82	NI	B 214	<b>OU Diepholz 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	1.357 21,2%		VB 02KK
146	82	NI	B 244	<b>Hankensbüttel - Wittingen</b> Weiterer Bedarf, OU Hankensbüttel, OU Alt Isenhagen, OU Glünsingen, OU Wittlingen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dieses Projekts beträgt lediglich nur 0,49. Mit Ausnahme der OU Hankensbüttel. Hier beträgt das NKV sogar nur -0,01 und ist somit völlig unwirtschaftlich. Hinzu kommt, dass die B 244 in diesem Bereich nur von lokaler Bedeutung ist. Das heißt, der zwischenörtliche Verkehr dominiert. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind	6.400	576 9,0%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

				unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.				
147	83	NI	B 71	<b>OU Rotenburg (Wümme)</b> Weiterer Bedarf	6.300	258 4,1%		WB 02KK
148	83	NI	B 79	<b>OU Remlingen</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Remlingen beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.300	296 4,7%		WB 02KK
149	83	NI	B 79	<b>OU Wittmar</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Wittmar beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	6.300	296 4,7%		WB 02KK
150	84	NI	B 445	<b>OU Sebexen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	521 8,4%		VB 02KK
151	85	NI	B 191	<b>OU Dannenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.100	805 13,2%	ÖKO	WB 02KK
152	85	NI	B 214	<b>OU Thuine/Freren</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	628 10,3%		VB 02KK
153	86	NI	B 71	<b>Uelzen - B 4n</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Uelzen	6.000	498 8,3%	ÖKO	WB 02KK
154	87	NI	B 191	<b>OU Eschede</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	731 12,6%	ÖKO	WB 02KK
155	87	NI	B 241	<b>Bollensen - Volpriehausen</b> Weiterer Bedarf, OU Bollensen, OU Gierswalde, OU Volpriehausen	5.800	354 6,1%		WB 02KK
156	87	NI	B 241	<b>OU Uslar</b> Weiterer Bedarf	5.800	354 6,1%		WB 02KK
157	88	NI	B 83	<b>OU Stahle</b> Weiterer Bedarf	5.500	- -		WB 02KK
158	88	NI	B 248	<b>OU Grabow</b> Weiterer Bedarf	5.500	589 10,7%		WB 02KK
159	89	NI	B 3	<b>OU Varrigsen</b> Weiterer Bedarf	5.300	864 16,3%		WB 02KK
160	89	NI	B 3	<b>OU Ammenssen</b> Weiterer Bedarf	5.300	864 16,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

161	90	NI	B 71	<b>OU Beverstedt</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	995 19,5%		VB 02KK
162	90	NI	B 71	<b>OU Bergen (Dumme)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	5.100	1.346 26,4%	ÖKO	WB 02KK
163	90	NI	B 218	<b>OU Merzen</b> Weiterer Bedarf	5.100	831 16,3%		WB 02KK
164	90	NI	B 241	<b>Volpriehausen - Ellierode</b> Vordringlicher Bedarf, OU Volpriehausen, OU Goseplack, OU Ellierode	5.100	439 8,6%		VB 02KK
165	91	NI	B 216	<b>OU Göhrde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	5.000	605 12,1%	ÖKO	WB 02KK
166	91	NI	B 241	<b>OU Katlenburg/Lindau</b> Weiterer Bedarf	5.000	- -		WB 02KK
167	92	NI	B 71	<b>OU Groß Liedern</b> Weiterer Bedarf	4.900	1.308 26,7%		WB 02KK
168	93	NI	B 240	<b>OU Marienhagen</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	370 7,7%		VB 02KK
169	93	NI	B 240	<b>OU Weenzen</b> Weiterer Bedarf	4.800	370 7,7%		WB 02KK
170	93	NI	B 248	<b>OU Ehra</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Ehra beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	4.800	389 8,1%		WB 02KK
171	93	NI	B 248	<b>OU Jembke</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Jembke beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	4.800	389 8,1%		WB 02KK
172	93	NI	B 248	<b>OU Tappenbeck</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Tappenbeck beträgt nur 0,97. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum	4.800	389 8,1%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 13: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Niedersachsen nach Verkehrsaufkommen

				Nutzen.				
173	94	NI	B 75	<b>OU Scheeßel</b> Weiterer Bedarf	4.500	743 16,5%		WB 02KK
174	94	NI	B 75	<b>OU Tostedt/Wistedt</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.500	743 16,5%		WB* 02KK
175	95	NI	B 191	<b>OU Stöcken</b> Weiterer Bedarf	4.400	594 13,5%		WB 02KK
176	96	NI	B 461	<b>OU Carolinensiel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.100	98 2,4%	ÖKO	WB 02KK
177	97	NI	B 243	<b>Bad Sachsa - Lgr. NI/TH</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nuexel	3.900	581 14,9%		VB 02KK
178	97	NI	B 248	<b>OU Brome</b> vordringlicher Bedarf	3.900	343 8,8%		VB 02KK
179	98	NI	B 79	<b>OU Semmenstedt</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Semmenstedt beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	3.800	262 6,9%		WB 02KK
180	99	NI	B 240	<b>NO-OU Eschershausen</b> vordringlicher Bedarf	3.600	295 8,2%		VB 02KK
181	100	NI	B 242	<b>OU Clausthal-Zellerfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.400	150 4,4%	ÖKO	WB 02KK
182	101	NI	B 79	<b>OU Roklum</b> Weiterer Bedarf. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der OU Roklum beträgt nur 0,81. Das NKV ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eines Projekts. Normalerweise ist ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen wird. Damit soll verhindert werden, dass unwirtschaftliche Projekte in den BVWP aufgenommen werden. Projekte mit einem NKV von unter 1,0 sind so unwirtschaftlich, dass bei deren Verwirklichung für immer jedes Jahr höhere volkswirtschaftlich Kosten entstehen, als wenn alles so gelassen würde wie es ist. In den meisten Fällen sind unwirtschaftliche Projekte überdimensioniert und damit sehr teuer. Man kann auch sagen, die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.	3.000	- -		WB 02KK
183	101	NI	B 240	<b>Fölziehausen - Eschershausen</b> Weiterer Bedarf, OU Holzen-lth, OU Capellenhagen	3.000	339 11,3%		WB 02KK
184	102	NI	B 4	<b>OU Hohegeiß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.400	175 7,3%	ÖKO	WB 02KK
185	-	NI	B 83	<b>OU Wehrbergen</b> Vordringlicher Bedarf	-	- -		VB 02KK
186	-	NI	B 443	<b>OU Gestorf</b> Weiterer Bedarf. Die L 422 führt durch das niedersächsische Gestorf. Die B 443 endet bereits ein paar Kilometer nördlich in Pattensen.	-	- -		WB 02KK

## Top 10 der niedersächsischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Niedersachsen, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Ortes. So fahren auf dem stärksten befahrenen Abschnitt der Ortsdurchfahrt 23.100 Fahrzeuge. Allerdings ist dieser Abschnitt nur rund 300 Meter lang, tangiert Mischgebiet und durchfährt hauptsächlich Industriegebiet. Auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt fahren nur 10.600 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine. Meine liegt zwischen dem Ausbauende der A 391 nördlich von Braunschweig und Gifhorn. Dabei durchfährt die B 4, als Verlängerung der A 391, den westlichen Teil der Gemeinde. Zudem kreuzt die L 321 die B 4 im Ortsbereich. Warum dieses Projekt sich im Weiteren Bedarf befindet ist rätselhaft, befindet sich doch der anschließende nördliche Abschnitt Rötgesbüttel bis Gifhorn trotz eines geringeren Verkehrsaufkommens im Vordringlichen Bedarf.	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
3	3	NI	B 238	<b>OU Steinbergen</b> Weiterer Bedarf	17.800	1.922 10,8%		WB 02KK
4	4	NI	B 1	<b>OU Reher und Groß Berkel</b> Weiterer Bedarf	17.000	- -		WB 02KK
5	5	NI	B 27	<b>OU Waake</b> Weiterer Bedarf	16.800	1.126 6,7%		WB 02KK
6	6	NI	B 65	<b>Wichtringhausen - Ronnenberg</b> Weiterer Bedarf, OU Wichtringhausen, OU Nordgoltern, OU Göxe, OU Ditterke, OU Everloh, OU Rittergut Erichshof	16.500	1.370 8,3%		WB 02KK

- keine weiteren -

**Die niedersächsischen Flop 10**

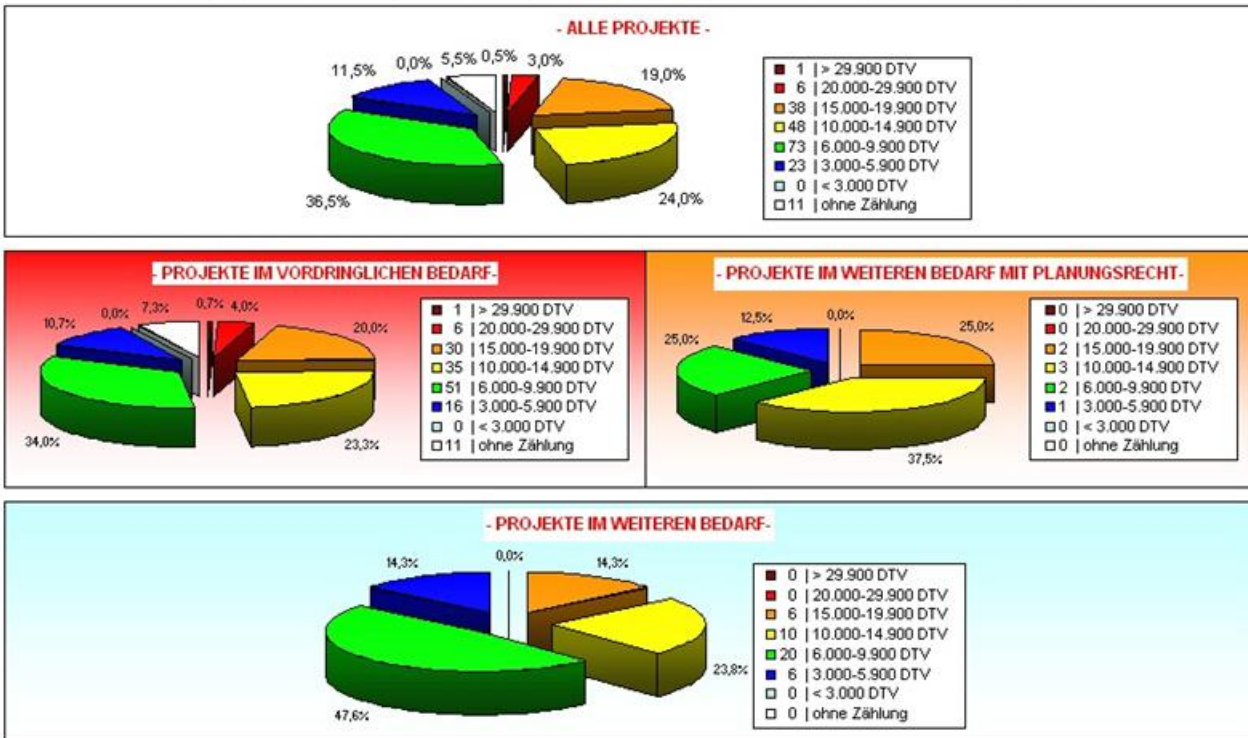
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	NI	B 4	<b>OU Hohegeiß</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	2.400	175 7,3%	ÖKO	WB 02KK

- keine weiteren -

## Nordrhein-Westfalen

### Aufteilung der Projekte in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Nordrhein-Westfalen im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Nordrhein-Westfalen

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (72,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 7 (3,5%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (68,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 7 (4,7%)

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

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

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (61,9%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

### Rangliste der Projekte in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen								
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	NW	A 33	<b>AS Bielefeld/Brackwede - AK Bielefeld</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bielefeld-Brackwede, OU Senne	33.900	1.695 4,0%		VB 04KB
2	2	NW	B 229	<b>S-OU Remscheid/Lennep</b> Vordringlicher Bedarf	29.400	1.470 5,0%		VB 02KK
3	3	NW	B 56	<b>O-OU Düren (Nord)</b> Vordringlicher Bedarf	29.100	1.601 5,5%		VB 04KK
4	4	NW	B 58	<b>OU Wesel (ö Rheinbrücke - B 8)</b> Vordringlicher Bedarf	25.600	2.483 9,7%		VB 04KK
5	5	NW	B 236	<b>Dortmund/Remberg - Dortmund/Schueruferstraße</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schüren	22.200	799 3,6%		VB 04KB
6	6	NW	B 61	<b>OU Barkhausen (mit Weserauentunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	21.200	1.166 5,5%		VB 04KK
7	7	NW	B 58	<b>OU Wesel</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.106 5,5%		VB 04KK
8	8	NW	B 220	<b>OU Kleve-Kellen - B 57</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kellen, OU Warbeyen	19.700	946 4,8%		VB 02KK
9	9	NW	B 67	<b>Bocholt - Rhede</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bocholt, OU Rhede	19.500	1.365 7,0%		VB 02KK
10	10	NW	A 46	<b>Menden (B 515) - Arnsberg-Neheim</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Menden, OU Niederberge, OU Wimbern, OU Voßwinkel	19.300	1.139 4,9%		VB 04KB
11	11	NW	A 445	<b>AS Hamm/Rhynern - AS Werl/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 63, OU Osterflierich, OU Hilbeck	18.700	2.038 9,9%		VB 04KB
12	12	NW	B 66	<b>Bielefeld/Hillegossen - Leopoldshausen/Asemissen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ubbedissen, OU Rollkrug	18.500	1.184 6,4%		VB 04KB
13	13	NW	B 65	<b>OU Minden</b> Vordringlicher Bedarf	18.400	1.398 7,6%		VB 02KK
14	14	NW	B 8	<b>OU Hennef/Uckerath</b> Vordringlicher Bedarf	18.300	878 4,8%		VB 02KK
15	15	NW	A 33	<b>AS Halle/Steinhagen - AS Bielefeld/Brackwede</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bielefeld-Brackwede	18.000	1.422 6,9%		VB 04KB
16	15	NW	B 239	<b>OU Bad Salzuflen/Schötmar - Lage</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nienheide, OU Holzhausen	18.000	1.494 8,3%		VB 02KK
17	16	NW	B 63	<b>OU Hamm (Mittel- u. Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	17.900	985 5,5%		VB 02KK
18	16	NW	B 258	<b>OU Roetgen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	17.900	895 5,0%		WB* 02KK
19	17	NW	B 474	<b>OU Datteln</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist	17.800	1.050 5,9%		VB 02KK



Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

				nicht Teil dieses Vorhabens.				
20	18	NW	B 508	<b>OU Kreuztal/Ferndorf</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
21	18	NW	B 508	<b>S-OU Hilchenbach</b> Vordringlicher Bedarf	17.700	761 4,3%		VB 02KK
22	19	NW	B 9	<b>OU Kieve</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	648 3,7%		VB 02KK
23	20	NW	A 30	<b>Löhne - Rehme</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bad Oeynhausen	17.400	1.114 6,7%		VB 04KB
24	21	NW	B 239	<b>Herford (A 2) - Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Aspe	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
25	21	NW	B 239	<b>OU Bad Salzuflen</b> Vordringlicher Bedarf	16.800	1.512 9,0%		VB 02KK
26	22	NW	B 239	<b>Kirchlengern - Herford</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oberbehme, OU Schweicheln-Bermbeck	16.700	1.186 7,1%		VB 02KK
27	23	NW	B 233	<b>OU Fröndenberg/Langschede</b> Weiterer Bedarf	16.600	1.295 7,8%		WB 02KK
28	24	NW	A 33	<b>AS Borgholzhausen - AS Halle/Steinhagen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 68, OU Bödinghausen, OU Halle (Westfalen)	16.500	2.393 13,5%		VB 04KB
29	25	NW	B 59	<b>OU Pulheim</b> Vordringlicher Bedarf	16.400	918 5,6%		VB 02KK
30	26	NW	B 229	<b>OU Langenfeld</b> Weiterer Bedarf	16.300	685 4,2%		WB 02KK
31	27	NW	B 513	<b>OU Harsewinkel</b> Weiterer Bedarf	16.200	1.069 6,6%		WB 02KK
32	28	NW	B 55	<b>W-OU Erwitte</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.964 12,2%		VB 02KK
33	29	NW	B 8	<b>Wesel - Friedrichsfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 04KK
34	29	NW	B 8	<b>Friedrichsfeld - Dinslaken</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 02KK
35	30	NW	A 46	<b>AS Hemer - Menden</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Menden (Sauerland)	15.800	995 5,3%		VB 04KB
36	30	NW	B 66	<b>OU Oerlinghausen/Helpup</b> Vordringlicher Bedarf	15.800	916 5,8%		VB 02KK
37	31	NW	B 58	<b>OU Wesel-Büderich (B 58 - L 460)</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.601 10,2%		VB 02KK
38	31	NW	B 265	<b>OU Hürth/Hermülheim</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	832 5,3%		VB 04KK
39	31	NW	B 484	<b>OU Lohmar</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	455 2,9%		VB 02KK
40	31	NW	B 508	<b>T-OU Kreuztal</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	738 4,7%		VB 02KK

Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

41	32	NW	B 1	<b>OU Werl</b> Vordringlicher Bedarf	15.500	837 4,4%		VB 02KK
42	33	NW	B 1	<b>S-OU Erwitte</b> Weiterer Bedarf, Erwitte erhält zurzeit auch eine OU im Zuge der B 55, ob dann noch eine OU im Zuge der B 1 notwendig ist, wird sich noch zeigen. Inzwischen ist geplant die OU Erwitte im Zuge der B 1 aus dem Bundesverkehrswegeplan zu nehmen und als Kreisstraße zu bauen, als zweite Südumgehung neben der A 44.	15.400	2.556 15,6%		WB 02KK
43	33	NW	B 525	<b>OU Nottuln</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	955 6,2%		VB 02KK
44	34	NW	B 229	<b>OU Lüdenscheid/Brügge (Westfalen)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	15.200	- -		WB* 02KK
45	35	NW	B 239	<b>OU Lage</b> Vordringlicher Bedarf	15.100	861 5,7%		VB 02KK
46	36	NW	B 1	<b>OU Salzkotten</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	607 3,1%		VB 02KK
47	37	NW	B 9	<b>Westtangente Krefeld</b> Weiterer Bedarf	14.500	479 3,3%		WB 02KK
48	37	NW	B 51	<b>Bergisch Born</b> Vordringlicher Bedarf	14.500	827 5,7%		VB 02KK
49	38	NW	B 258	<b>OU Imgenbroich</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	465 3,3%		VB 02KK
50	39	NW	B 7	<b>Bestwig/Nuttlar (A 46) - Brilon (B 480a)</b> vordringlicher Bedarf, OU Bestwig, OU Nuttlar, OU Antfeld, OU Altenbüren	14.000	1.246 8,9%		VB 02KK
51	39	NW	B 55	<b>OU Warstein/Belecke</b> Vordringlicher Bedarf	14.000	1.092 7,8%		VB 02KK
52	39	NW	B 55	<b>OU Warstein</b> vordringlicher Bedarf	14.000	1.092 7,8%		VB 02KK
53	40	NW	B 57	<b>OU Alsdorf (ö der Halde)</b> Vordringlicher Bedarf	13.900	445 3,2%		VB 02KK
54	40	NW	B 58	<b>OU Wulfen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	13.900	1.098 7,9%		WB* 02KK
55	41	NW	A 46	<b>AS Bestwig - Bestwig/Nuttlar (einschl. Zubringer B 480)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Bestwig, OU Nuttlar, Entlastung B 480, OU Olsberg	13.700	1.206 7,8%		VB 04KB
56	41	NW	B 67	<b>Kervenheim (A 57 - L 77)</b> vordringlicher Bedarf, Verlegung der B 67 von Kehrum bis zur A 57 bei Kervenheim, OU Kalkar, OU Goch.	13.700	836 6,1%		VB 02KB
57	42	NW	B 54	<b>OU Ochtrup - OU Steinfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ochtrup, OU Langenhorst, OU Steinfurt	13.600	1.496 11,0%		VB 02KK
58	43	NW	B 256	<b>OU Waldbröl/Denklingen</b> Weiterer Bedarf	13.500	419 3,1%		WB 02KK
59	44	NW	B 258	<b>OU Aachen/Brand</b> Vordringlicher Bedarf	13.400	482 3,6%		VB 02KK
60	45	NW	B 237	<b>OU Wipperfürth</b> vordringlicher Bedarf	13.300	692 5,2%		VB 02KK
61	46	NW	B 239	<b>OU Lübbecke</b> Weiterer Bedarf	13.000	897 6,9%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

62	46	NW	B 266	<b>OU Mechernich/Roggendorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	910 7,0%		VB 02KK
63	47	NW	B 57	<b>S-OU Baesweiler</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	452 3,5%		VB 02KK
64	48	NW	B 256	<b>OU Derschlag</b> Weiterer Bedarf	12.800	550 4,3%		WB 02KK
65	49	NW	B 51	<b>OU Köln/Meschenich</b> Vordringlicher Bedarf	12.700	483 3,8%		VB 02KK
66	50	NW	B 238	<b>W-OU Lemgo (Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf	12.600	706 5,6%		VB 02KK
67	51	NW	B 64	<b>Brakel/Hembsen - Höxter</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ottbergen, OU Maygadessen	12.500	938 7,5%		VB 02KK
68	51	NW	B 229	<b>OU Arnsberg/Müschede</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.175 9,4%		VB 02KK
69	52	NW	B 1	<b>OU Blomberg/Istrup</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	744 5,0%		VB 02KK
70	52	NW	B 51	<b>OU Wermelskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	347 2,8%		VB 02KK
71	53	NW	B 63	<b>OU Wickede</b> Weiterer Bedarf	12.300	947 7,7%		WB 02KK
72	54	NW	B 64	<b>OU Herzebrock/Clarholz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	12.200	1.940 15,9%		WB* 02KK
73	54	NW	B 237	<b>OU Hückeswagen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	622 5,1%		VB 02KK
74	55	NW	B 229	<b>OU Balve</b> Weiterer Bedarf	12.000	660 5,5%		WB 02KK
75	55	NW	B 229	<b>OU Radevormwald</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	12.000	648 5,4%	ÖKO	WB 02KK
76	56	NW	B 65	<b>Lübbecke - Hille/Eickhorst</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Lübbecke, OU Eilhausen, OU Nettelstedt, OU Eickhorst	11.500	575 5,0%	ÖKO	WB 02KK
77	56	NW	B 239	<b>OU Horn/Bad Meinberg</b> Vordringlicher Bedarf	11.500	529 4,6%		VB 02KK
78	57	NW	B 8	<b>OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	217 1,9%		VB 04KK
79	57	NW	B 8	<b>OU Düsseldorf/Wittlaer 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	217 1,9%		VB 04KK
80	57	NW	B 56	<b>O-OU Düren (Süd)</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	456 4,0%		VB 02KK
81	57	NW	B 229	<b>OU Neuenrade</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	775 6,8%		VB 02KK
82	58	NW	B 399	<b>N-OU Düren 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	258 2,3%		VB 02KK
83	58	NW	B 399	<b>N-OU Düren 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	258 2,3%		VB 04KK
84	59	NW	B 475	<b>W-OU Ennigerloh</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	1.454 13,1%		VB 02KK

Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

85	60	NW	B 67	<b>Rhede - Borken</b> Vordringlicher Bedarf, OU Rhede, OU Borken	11.000	913 8,3%		VB 02KK
86	60	NW	B 236	<b>OU Nachrodt</b> Weiterer Bedarf	11.000	847 7,7%		WB 02KK
87	61	NW	B 55	<b>OU Meschede</b> Weiterer Bedarf	10.700	631 5,9%		WB 02KK
88	62	NW	B 55	<b>OU Eslohe</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	880 8,3%		VB 02KK
89	62	NW	B 221	<b>OU Unterbruch</b> Vordringlicher Bedarf	10.600	541 5,1%		VB 02KK
90	63	NW	B 64	<b>OU Beelen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.400	1.706 16,4%		WB* 02KK
91	64	NW	B 62	<b>OU Bad Laasphe</b> Vordringlicher Bedarf. Nach Auskunft der Stadt Bad Laasphe stellt "die Ortsdurchfahrt der B 62 Bad Laasphe eine erhebliche verkehrliche Belastung und damit eine deutliche Einschränkung von Lebensqualität und Entwicklungspotential dar."	10.000	410 4,1%		VB 02KK
92	64	NW	B 65	<b>Preußisch Oldendorf - Lübbecke</b> Vordringlicher Bedarf, OU Preußisch Oldendorf, OU Holzhausen, OU Untermehnen, OU Lübbecke	10.000	510 5,1%		VB 02KK
93	64	NW	B 475	<b>OU Lippetal/Oestinghausen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	710 7,1%		VB 02KK
94	65	NW	B 56	<b>OU Puffendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	782 7,9%		VB 02KB
95	65	NW	B 66	<b>OU Lemgo</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	545 5,5%		VB 02KK
96	65	NW	B 475	<b>OU Ennigerloh/Westkirchen</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	1.109 11,2%		VB 02KK
97	65	NW	B 525	<b>OU Nottuln/Darup</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	752 7,6%		VB 02KK
98	66	NW	B 236	<b>OU Hallenberg</b> Weiterer Bedarf	9.800	813 8,3%		WB 02KK
99	66	NW	B 258	<b>OU Höfen</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	441 4,5%		VB 02KK
100	66	NW	B 477	<b>O-OU Rommerskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	745 7,6%		VB 02KK
101	67	NW	B 70	<b>OU Stadtlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	9.700	776 8,0%	ÖKO	WB 02KK
102	68	NW	B 57	<b>OU Baal</b> Weiterer Bedarf	9.600	730 7,6%		WB 02KK
103	68	NW	B 59	<b>OU Allrath</b> Weiterer Bedarf	9.600	835 8,7%		WB 02KK
104	69	NW	B 54	<b>OU Gronau</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	1.335 14,2%		VB 02KK
105	69	NW	B 58	<b>OU Geldern</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.400	761 8,1%		WB* 02KK
106	69	NW	B 238	<b>OU Lemgo</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	611 6,5%		VB 02KK

Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

107	70	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Kirchveischede</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888.	9.300	865 9,3%		WB 02KK
108	70	NW	B 55	<b>OU Lennestadt/Bilstein</b> Weiterer Bedarf. In der Veröffentlichung der Verkehrszahlen der BAST wird die L 888 bei Kirchveischede genannt, diese gibt es aber nicht. Dafür ist eine L 880 vorhanden. Daher wurde für das höhere Verkehrsaufkommen der Datensatz L 715 (Bilstein) - L 888 (gibt es nicht), statt L 880 (Oberveischede), verwendet. Zwischen Oberveischede und Bilstein gibt es keine L 888. Das niedrigere Verkehrsaufkommen wird in Bilstein von Grevenbrück (K 7) bis zur Einmündung der L 715 im Ort erreicht.	9.300	865 9,3%		WB 02KK
109	70	NW	B 238	<b>OU Kalletal/Hohenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	632 6,8%		VB 02KK
110	70	NW	B 480	<b>OU Olsberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	884 9,5%		VB 02KK
111	71	NW	B 7	<b>OU Warburg/Scherfede</b> Weiterer Bedarf	9.200	690 7,5%		WB 02KK
112	72	NW	B 66	<b>OU Barntrop</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	594 6,6%		VB 02KK
113	72	NW	B 221	<b>OU Brüggen/Genholt</b> Weiterer Bedarf	9.000	540 6,0%		WB 02KK
114	72	NW	B 256	<b>OU Gummersbach</b> Weiterer Bedarf	9.000	414 4,6%		WB 02KK
115	72	NW	B 484	<b>OU Overath</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	261 2,9%		VB 02KK
116	73	NW	B 221	<b>OU Wildenrath</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	356 4,0%		VB 02KK
117	73	NW	B 221	<b>OU Arsbeck</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	356 4,0%		VB 02KK
118	74	NW	B 70	<b>OU Südlohn</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	8.800	766 8,7%	ÖKO	WB 02KK
119	75	NW	B 59	<b>OU Sinsteden</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	592 6,8%		VB 02KK
120	75	NW	B 236	<b>OU Grevenbrück</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	635 7,3%		VB 02KK
121	76	NW	B 58	<b>OU Ahlen</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	593 6,9%		VB 02KK
122	77	NW	B 66	<b>Lage - Lemgo (B 239a - B 238n)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lage, OU Hörstmar	8.500	306 3,6%		VB 02KK
123	77	NW	B 221	<b>OU Wassenberg</b> Vordringlicher Bedarf	8.500	264 3,1%		VB 02KK
124	78	NW	B 56	<b>Bgr. D/NL - Tüddern</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wehr	8.400	353 4,2%		VB 02KK
125	78	NW	B 56	<b>Tüddern - Gangelt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Süsterseel, OU Gangelt	8.400	353 4,2%		VB 02KK

Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

126	78	NW	B 56	<b>OU Euskirchen/Kuchenheim</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	554 6,6%		VB 02KK
127	78	NW	B 56	<b>OU Ludendorf/Essig</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	554 6,6%		VB 02KK
128	78	NW	B 237	<b>Bergisch Born - Hückeswagen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bergisch Born, OU Bornfeld, OU Langenbusch, OU Karlsruhe (bei Bergisch Born)	8.400	664 7,9%		VB 02KK
129	79	NW	B 235	<b>S-OU Lüdinghausen</b> Weiterer Bedarf	8.300	423 5,1%		WB 02KK
130	80	NW	B 483	<b>OU Schwelm 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	517 6,3%		VB 02KK
131	80	NW	B 483	<b>OU Schwelm 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	517 6,3%		VB 02KK
132	81	NW	B 62	<b>Siegtalbrücke (A 45) - Mudersbacher Kreisel</b> Vordringlicher Bedarf, OU Siegen-Südwest, OU Birken	8.000	592 7,4%		VB 02KK
133	81	NW	B 62	<b>OU Erndtebrück und OU Schameder</b> Vordringlicher Bedarf	8.000	616 7,7%		VB 02KK
134	82	NW	B 57	<b>OU Gereonsweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	523 6,7%		VB 02KK
135	82	NW	B 252	<b>OU Brakel/Rheder</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.800	1.084 13,9%	ÖKO	WB 02KK
136	82	NW	B 265	<b>OU Schleiden/Gemünd</b> Weiterer Bedarf	7.800	398 5,1%		WB 02KK
137	82	NW	B 517	<b>Krombach (A 4) - OU Kirchhudem/Welschen-Ennest</b> Vordringlicher Bedarf, OU Krombach, OU Littfeld	7.800	406 5,2%		VB 02KK
138	83	NW	B 57	<b>OU Marienbaum</b> Weiterer Bedarf	7.700	485 6,3%		WB 02KK
139	84	NW	B 57	<b>N-OU Baesweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	448 5,9%		VB 02KK
140	84	NW	B 399	<b>OU Gey</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	236 3,1%		VB 02KK
141	85	NW	B 67	<b>Reken - Dülmen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Reken, OU Groß Reken, OU Merfeld	7.500	960 12,8%		VB 02KK
142	85	NW	B 475	<b>OU Beckum/Neubeckum</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	1.470 19,6%		VB 02KK
143	86	NW	B 66	<b>OU Lage/Kachtenhausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	429 5,8%		VB 02KK
144	86	NW	B 70	<b>OU Ahaus/Wüllen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.400	607 8,2%	ÖKO	WB 02KK
145	86	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	659 8,9%		VB 02KK
146	87	NW	B 56	<b>OU Soller</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	139 1,9%		VB 02KK
147	87	NW	B 264	<b>OU Golzheim (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der	7.300	628 8,6%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

				Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."				
148	87	NW	B 475	<b>OU Saerbeck</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	453 6,2%		VB 02KK
149	88	NW	B 264	<b>S-OU Weisweiler (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	7.200	511 7,1%		VB 02KK
150	89	NW	B 83	<b>OU Beverungen und OU Lauenförde</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	596 8,4%		VB 02KK
151	90	NW	B 59	<b>OU Rommerskirchen</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	651 9,3%		VB 02KK
152	91	NW	B 252	<b>OU Brake/Siddessen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.800	945 13,9%	ÖKO	WB 02KK
153	92	NW	B 62	<b>Hilchenbach/Grund - Altenteich mit OU Lützel</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	489 7,3%		VB 02KK
154	92	NW	B 70	<b>OU Wettringen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	603 9,0%		VB 02KK
155	92	NW	B 236	<b>OU Winterberg/Züschen</b> Weiterer Bedarf	6.700	824 12,3%		WB 02KK
156	93	NW	B 480	<b>OU Olsberg/Wiemeringhausen</b> Weiterer Bedarf	6.600	700 10,6%		WB 02KK
157	93	NW	B 480	<b>OU Winterberg/Niedersfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	6.600	700 10,6%	ÖKO	WB 02KK
158	94	NW	B 258	<b>OU Aachen/Kornelimünster</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.400	294 4,6%		WB* 02KK
159	95	NW	B 1	<b>OU Blomberg/Herrentrup</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	435 5,9%		VB 02KK
160	95	NW	B 56	<b>N-OU Much</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	233 3,7%		VB 02KK
161	95	NW	B 67	<b>Uedem (L 77 - L 174)</b> Vordringlicher Bedarf, Verlegung der B 67 von Kehrum bis zur A 57 bei Kervenheim, OU Kalkar, OU Goch.	6.300	347 5,5%		VB 02KB
162	96	NW	B 56	<b>OU Swisttal/Miel (mit AS A 61)</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	260 4,2%		VB 02KK
163	97	NW	B 236	<b>OU Lennestadt/Saalhausen</b> Weiterer Bedarf	6.100	451 7,4%		WB 02KK
164	97	NW	B 256	<b>OU Marienheide</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	500 8,2%		VB 02KK
165	97	NW	B 475	<b>OU Lippetal/Hultrop</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	598 9,8%		VB 02KK
166	98	NW	B 265	<b>OU Erftstadt/Lechenich</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	486 8,1%		VB 02KK
167	99	NW	B 265	<b>OU Weiler in der Ebene</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	407 6,9%		VB 02KB
168	99	NW	B 477	<b>W-OU Kerpen/Blatzheim</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	714 12,1%		VB 02KK

Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

169	100	NW	B 265	<b>OU Heimbach/Hergarten</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.500	781 14,2%	ÖKO	WB 02KK
170	100	NW	B 480	<b>OU Bad Wünnenberg - OU Brilon/Alme</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. Zwischen Bad Wünnenberg und Alme gibt es keine Ortsdurchfahrten und für Bad Wünnenberg sowie Alme sind bereits Umgehungen im Zuge der B 480 vorgesehen. Dazu teilt der Verkehrsverband Westfalen-Mitte e.V. in der Broschüre "Arbeitskreis B 55" mit: "Die Verbindung über die B 480 ist allerdings wegen des zum Teil nur sehr unzureichenden Ausbaustandards mit zahlreichen Ortsdurchfahrten sowie dem topographisch ungünstigen Verlauf zwischen Wünnenberg und Brilon-Alme sowie Olsberg und Winterberg nur begrenzt eistungsfähig ... In dem gesamten Raum befinden sich weitere Straßenzüge in Bundesstraßenqualität, die jedoch vielfach nur Teilräume erschließen."	5.500	666 12,1%	ÖKO	WB 02KK
171	100	NW	B 480	<b>OU Brilon/Alme</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.500	666 12,1%		WB* 02KK
172	101	NW	B 229	<b>Arnsberg/Müschede - Arnsberg/Hüsten</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hüsten	5.400	491 9,1%		VB 02KK
173	102	NW	B 238	<b>OU Kalletal/Langenholzhausen</b> Vordringlicher Bedarf	5.200	359 6,9%		VB 02KK
174	103	NW	B 239	<b>OU Horn/Bad Meinberg/Belle</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.100	413 8,1%	ÖKO	WB 02KK
175	104	NW	A 31	<b>Hubertushof - AS Gronau/Ochtrup</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 403, OU Bad Bentheim	5.000	- -		VB 04KB
176	104	NW	B 70	<b>OU Heek</b> Weiterer Bedarf	5.000	535 10,7%		WB 02KK
177	104	NW	B 266	<b>OU Kesternich</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	265 5,3%		VB 02KK
178	105	NW	B 83	<b>OU Bad Karlshafen - Lgr. HE/NW</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	402 8,2%		VB 02KK
179	105	NW	B 237	<b>OU Kierspe</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	309 6,3%		VB 02KK
180	106	NW	B 476	<b>OU Sassenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.800	178 3,7%	ÖKO	WB 02KK
181	107	NW	A 1	<b>Lommersdorf (Lgr. NW/RP) - AS Adenau (m Ahrthalbrücke)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
182	107	NW	B 54	<b>Olpe/Krombach (A 4) - Kreuztal</b> Vordringlicher Bedarf. Verlängerung der A 4 von deren Ausbauende am AS Krombach bis Kreuztal. OU Krombach, OU Stendenbach, OU Eichen, OU Hammerhaus, OU Kreuztal.	4.700	691 14,7%		VB 04KB
183	108	NW	A 1	<b>AS Lommersdorf - Lgr. NW/RP</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258, OU Ahrdorf	4.500	693 14,4%	ÖKO	VB 04KB
184	109	NW	A 1	<b>AS Blankenheim - AS Lommersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung, B 258 OU Blankenheim, OU Ahrhütte	4.300	499 10,6%		VB 04KB
185	109	NW	B 241	<b>OU Beverungen/Dalhausen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.300	486 11,3%	ÖKO	WB 02KK
186	110	NW	B 517	<b>OU Welschen-Ennest</b> Vordringlicher Bedarf	3.200	234 7,3%		VB 02KK



Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

187	111	NW	B 474	<b>OU Dülmen (Nordabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
188	111	NW	B 474	<b>OU Dülmen (Südabschnitt)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
189	111	NW	B 474	<b>OU Coesfeld/Lette</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	3.100	223 7,2%		VB 02KK
190	-	NW	B 56	<b>Gangelt - AS Hainsberg (A 46/B 221)</b> Vordringlicher Bedarf. Netzergänzung Gangelt - Heinsberg. Entlastung L 227, OU Kreuzrath, OU Birgden, OU Waldenrath.	-	-		VB 02KK
191	-	NW	B 58	<b>OU Beckum</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
192	-	NW	B 64	<b>OU Warendorf</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
193	-	NW	B 66	<b>Blomberg/Großenmarpe (L 712) - Bartrup (B 66)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 66 soll von Bartrup nach Größenmarpe weitergebaut werden. Entlastung L 758, OU Selbeck.	-	-		VB 02KK
194	-	NW	B 258	<b>OU Konzen</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
195	-	NW	B 474	<b>OU Waltrop</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 474 ist eine Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll im nördlichen Ruhrgebiet, als B 474n, als Verlängerung der A 45 vom Kreuz Dortmund-Nordwest an Waltrop vorbei zur B 235 bei Olfen, dem bisherigen Ende der B 474, führen und die Bundesstraße 235 in Datteln und die Landesstraße 609 in Waltrop entlasten. Im weiteren Verlauf soll die OU Dülmen als B 474n gebaut werden und an die A 43 anschließen. Die OU Lette ist nicht Teil dieses Vorhabens.	-	-		VB 04KK
196	-	NW	B 477	<b>OU Butzheim/Frixheim</b> Vordringlicher Bedarf	-	-		VB 02KK
197	-	NW	B 481	<b>OU Münster</b> Vordringlicher Bedarf. Die OU Münster, im Zuge der B 481n, ist gar keine Umgehung, da diese mitten in die Stadt führen soll. Eine Erklärung hierzu findet sich bei der IHK Nord-Westfalen: "Die benachbarten Oberzentren Münster und Bielefeld sind verkehrsinfrastrukturell völlig unzureichend miteinander verbunden ... Die nördliche Weiterführung der B 51 bis zur B 481 (Schiffahrter Damm) wird nach ihrer Realisierung die Funktion einer dringend benötigten Nord-Süd-Tangente im östlichen Stadtgebiet übernehmen ... Durch die Ausgestaltung des Verkehrsknotens Warendorfer Straße wird die Bedeutung der Umgehungsstraße (B 481n) Münster als	-	-		VB 02KK

Tabelle 14: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nach Verkehrsaufkommen

				Bestandteil einer das gesamte Münsterland durchlaufenden Ost-West-Achse gestärkt." ( <a href="http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php">http://www.ihk-nordwestfalen.de/verkehr_infrastruktur/b_51.php</a> ) Was die Umgehung im Zuge der B 481 betrifft? Diese Aufgabe übernimmt bereits die A 1.				
198	-	NW	B 528	<b>OU Süd Kamp-Lintfort (West)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Bundesstraße 528 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll sehr kurz werden und die Ortsumgehung für Kamp-Lintfort bilden. Der erste Bauabschnitt wurde bereits fertiggestellt und am 19. Dezember 2006 für den Verkehr freigegeben. Der zweite Abschnitt ist noch in Planung.	-	-	-	VB 02KK
199	-	NW	B 528	<b>OU Süd Kamp-Lintfort (Ost)</b> Vordringlicher Bedarf. Die Bundesstraße 528 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll sehr kurz werden und die Ortsumgehung für Kamp-Lintfort bilden. Der erste Bauabschnitt wurde bereits fertiggestellt und am 19. Dezember 2006 für den Verkehr freigegeben. Der zweite Abschnitt ist noch in Planung.	-	-	-	VB 02KK
200	-	NW	B 611	<b>Löhne/Wittel - Vlotho/Exter</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 611 ist eine neue geplante Bundesstraße in Nordrhein-Westfalen. Sie soll von der A 2 bei Vlotho-Exter abzweigen und zum Autobahnkreuz Löhne-Wittel der B 61 und der A 30 führen. Die geplante Trasse verläuft weitgehend auf der derzeitigen Landesstraße 773. Dabei ist auch die OU Heideholz geplant. Die B 611 ist die Fortsetzung der Planung der B 61n.	-	-	-	VB 02KK

## Top 10 der nordrhein-westfälischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Nordrhein-Westfalen, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	NW	B 229	<b>OU Langenfeld</b> Weiterer Bedarf	16.300	685 4,2%		WB 02KK
2	2	NW	B 8	<b>Wesel - Friedrichsfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 04KK
3	2	NW	B 8	<b>Friedrichsfeld - Dinslaken</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Friedrichsfeld	16.000	368 2,3%	ÖKO	WB 02KK

- keine weiteren -

## Die nordrhein-westfälischen Flop 10

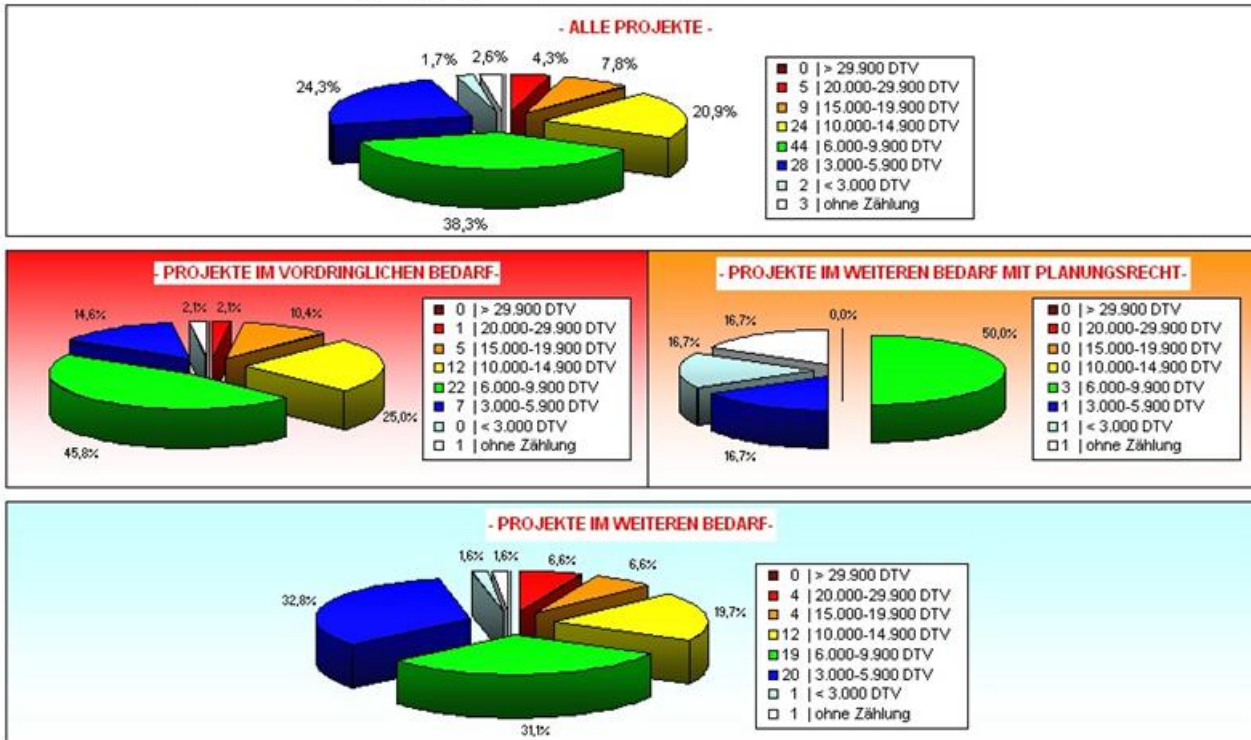
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Rheinland-Pfalz

### Aufteilung der Projekte in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Rheinland-Pfalz im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Rheinland-Pfalz

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (64,3%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 5 (4,3%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (60,4%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (2,1%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (83,4%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (65,5%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 4 (6,6%)

## Rangliste der Projekte in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 1. BA (B 419 - B 49)</b> Weiterer Bedarf. OU Trier. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.	27.800	1.168 4,2%		WB 02KK	
2	1	RP	B 51	<b>Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 2. BA (B 49 - A 64)</b> Weiterer Bedarf. Der sogenannte Moselaufstieg soll Trier vom Verkehr entlasten. Allerdings wurde bei Untersuchungen festgestellt, dass aufgrund des ausgeprägten Quell-Zielverkehrs kaum eine Entlastung zu erwarten ist. Der Nutzen läge für den überörtlichen Verkehr lediglich in wenigen Minuten Fahrzeiterparnis. Auch ist das Projekt vor Ort sehr umstritten, selbst der Stadtrat ist sich nicht einig. Hinzu kommt, dass die B 51 bei Trier weitgehend bereits als Umgehung angelegt und ausgebaut ist. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP7063 keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Trier.	27.800	1.168 4,2%		WB 04KK	
3	2	RP	B 42	<b>OU Koblenz-Ehrenbreitstein</b> Vordringlicher Bedarf	21.300	788 3,7%		VB 04KK	
4	3	RP	B 256	<b>OU Plaidt</b> Weiterer Bedarf. Die B 256 umfährt Plaidt zum größten Teil, führt allerdings im Nordwesten kurz durch die Gemeinde. Dabei ist hauptsächlich Industriegebiet betroffen. Direkt an der Straße steht, bis auf eine Ausnahme, kein Wohngebäude, wobei nicht bekannt ist, ob dieses bewohnt ist. Das Hauptproblem besteht in den langen Rückstaus vor den Kreuzungen, was auch mit dem sehr hohen Schwerverkehrsaufkommen zusammenhängt. Für die Ortsumgehung Plaidt liegt eine grobe Planung vor. Mit dem Argument des Geldmangels im Bundesfernstraßenbau wird die Einstufung im Weiteren Bedarf begründet. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8516 keine raumwirksamen Effekte.	21.000	3.696 17,6%		WB 04KK	
5	4	RP	B 9	<b>Verlegung bei Worms</b> Weiterer Bedarf. Die B 9 ist bei Worms bereits zum Teil autobahnähnlich ausgebaut. Lediglich ein kurzer Abschnitt verläuft am Rande der Stadtgebiete oder durch Industriegebiete. Dabei steht allerdings kein Wohngebäude an der Straße, Lärmschutzwände sind vorhanden. Nach Auskunft der Stadt Worms wird im Zuge des Neubaus der Wormser Rheinbrücke der B 47, die B 6 bereits verlegt. Die Verlegung erfolgt um rund 100m in Richtung Rheinufer. In diesem Zuge wird ein weiterer neuer Anschluss der B 9 in Höhe der Gibichstraße an das nördliche Hafengebiet gebaut, hinzu kommt eine Unterführung der B 9 in einem Trogbauwerk unter der B 47, eine Überführung der B 9 über die Rheinstraße, eine Fußgängerüberführung am Berliner Ring über die B 9 sowie zahlreiche Gestaltungsmaßnahmen rund um den Straßenbau. Die Arbeiten haben bereits im Mai 2005 begonnen und sollen noch im Sommer 2008 abgeschlossen werden. Zur weiteren Entlastung wurde die B 9 nach Aussagen von Klaus Hagemann MdB bereits im Mai 2005 zusätzlich für den Schwerlastverkehr von Worms bis Mainz gesperrt. Die genannten Zahlen des SV wurden vor der Sperrung erhoben. Nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Projekt RP8048 keine raumwirksamen Effekte und darüber hinaus keine nennenswerten Effekte auf die Entlastung der Ortsdurchfahrt Worms.	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

6	5	RP	B 9	<b>OU Nierstein</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	733 3,7%		VB 02KK
7	6	RP	B 9	<b>OU Bad Breisig</b> Weiterer Bedarf	19.400	951 4,9%		WB 02KK
8	7	RP	B 266	<b>OU Bad Bodendorf</b> Weiterer Bedarf	16.800	924 5,5%		WB 04KK
9	8	RP	B 42	<b>T-OU Neuwied</b> Weiterer Bedarf. Die B 42 ist bei Neuwied zum Teil bereits autobahnähnlich als Schnellstraße ausgebaut, führt zwar zum Teil durch die Stadt, allerdings hauptsächlich entfernt von Siedlungsgebieten und bevorzugt durch Industriegebiete. Nur ein sehr kurzer Abschnitt führt noch durch Siedlungsgebiet. Zurzeit liegt für die Umgehung eine Machbarkeitsstudie vor, die eine bautechnisch und städtebaulich komplexe Tunnellösung für den gesamten Abschnitt mit entsprechend hohem Investitionsaufwand vorsieht. Die Planung ruht allerdings zurzeit, da die Stadt Neuwied für einen weiteren Neu- und Ausbau keinen Bedarf sieht und "eventuell zur gegebenen Zeit" eine Aufstufung beantragen möchte.	16.500	1.172 7,1%		WB 04KK
10	9	RP	B 41	<b>OU Hochstetten-Dhaun</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.248 7,8%		VB 02KK
11	10	RP	B 41	<b>OU Waldböckelheim</b> Weiterer Bedarf	15.800	1.564 9,9%		WB 04KK
12	11	RP	B 54	<b>OU Rennerod</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.083 6,9%		VB 02KK
13	12	RP	B 256	<b>OU Straßenhaus</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	745 4,9%		VB 02KK
14	13	RP	B 49	<b>OU Neuhäusel</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	675 4,5%		VB 02KK
15	14	RP	B 256	<b>OU Rengsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	592 4,0%		VB 02KK
16	15	RP	B 256	<b>OU Kruft</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	2.720 18,5%		VB 02KK
17	16	RP	B 41	<b>OU Martinstein</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	1.152 8,0%		VB 02KK
18	16	RP	B 53	<b>OU Biewer und OU Pfalzel</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	2.390 16,6%		VB 02KK
19	17	RP	B 39	<b>N-OU Neustadt an der Weinstraße</b> Weiterer Bedarf	13.900	542 3,9%		WB 02KK
20	18	RP	B 50	<b>A 1/A 60 - B 50 alt (Platten)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Wengerohr. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.	13.700	932 6,8%		VB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

21	19	RP	A 64	<b>Nordumgehung Trier 1. BA</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 53	13.200	977 6,4%		WB 04KB
22	19	RP	B 271	<b>OU Kirchheim</b> Vordringlicher Bedarf	13.200	462 3,5%		VB 02KK
23	20	RP	B 38	<b>OU Impflingen</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	494 3,8%		VB 02KK
24	21	RP	B 413	<b>OU Dierdorf</b> Weiterer Bedarf	12.900	1.122 8,7%		WB 02KK
25	22	RP	B 54	<b>OU Waldmühlen</b> Weiterer Bedarf	12.800	909 7,1%		WB 02KK
26	23	RP	B 423	<b>OU Schönenberg-Kübelberg</b> Weiterer Bedarf	12.600	403 3,2%		WB 02KK
27	24	RP	B 42	<b>OU Leutesdorf</b> Weiterer Bedarf	11.500	897 7,8%		WB 02KK
28	25	RP	B 327	<b>OU Kastellaun</b> Vordringlicher Bedarf	11.300	712 6,3%		VB 02KK
29	25	RP	B 420	<b>OU Wörrstadt-Sulzheim</b> Weiterer Bedarf	11.300	735 6,5%		WB 02KK
30	26	RP	B 8	<b>OU Hasselbach</b> Weiterer Bedarf	11.000	1.001 9,1%		WB 02KK
31	26	RP	B 270	<b>OU Katzweiler</b> Weiterer Bedarf	11.000	528 4,8%		WB 02KK
32	26	RP	B 327	<b>OU Gödenroth</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	814 7,4%		VB 02KK
33	27	RP	B 427	<b>OU Oberhausen-Hergersweiler - OU Winden-Minderslachen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.600	477 4,5%	ÖKO	WB 02KK
34	28	RP	B 255	<b>OU Niederahr</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	1.040 10,0%		VB 02KK
35	28	RP	B 257	<b>OU Altenahr 2. BA</b> Weiterer Bedarf	10.400	270 2,6%		WB 02KK
36	29	RP	B 41	<b>OU Rötweiler</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	721 7,0%		VB 02KK
37	29	RP	B 54	<b>OU Flacht-Niederneisen</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	505 4,9%		VB 02KK
38	30	RP	B 54	<b>OU Hahnstätten</b> Weiterer Bedarf	10.100	566 5,6%		WB 02KK
39	31	RP	B 414	<b>OU Kirburg</b> Weiterer Bedarf	9.900	891 9,0%		WB 02KK
40	32	RP	B 257	<b>OU Wolsfeld</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	524 5,4%		VB 02KK
41	32	RP	B 420	<b>OU Gau-Bickelheim</b> Weiterer Bedarf	9.700	776 8,0%		WB 02KK
42	33	RP	B 48	<b>Bad Kreuznach (Tunnel)</b> Weiterer Bedarf	9.600	480 5,0%		WB 02KK
43	34	RP	B 47	<b>OU Eisenberg</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	627 6,6%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

44	34	RP	B 427	<b>OU Dahn</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.500	504 5,3%		WB* 02KK
45	35	RP	B 9	<b>Oppenheim - OU Guntersblum</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	592 6,3%		VB 02KK
46	36	RP	B 54	<b>Lgr. HE/RP (L 319) - Freindiez</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.000	522 5,8%		WB* 02KK
47	36	RP	B 260	<b>OU Fachbach - OU Bad Ems</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	414 4,6%		VB 02KK
48	36	RP	B 260	<b>OU Dausenau</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	414 4,6%		VB 02KK
49	37	RP	B 413	<b>OU Merkelbach</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK
50	37	RP	B 413	<b>OU Wied</b> Weiterer Bedarf	8.900	623 7,0%		WB 02KK
51	38	RP	B 53	<b>OU Andel</b> Weiterer Bedarf	8.800	502 5,7%		WB 02KK
52	39	RP	B 39	<b>OU Geinsheim</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	374 4,3%		VB 02KK
53	40	RP	B 41	<b>OU Niederbrombach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	645 7,5%		VB 02KK
54	40	RP	B 41	<b>OU Oberbrombach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	645 7,5%		VB 02KK
55	41	RP	B 270	<b>OU Hirschhorn</b> Weiterer Bedarf	8.500	408 4,8%		WB 02KK
56	42	RP	B 50	<b>B 50 alt (Platten) - Zubringer B 53 neu</b> Vordringlicher Bedarf, OU Zeltingen. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.	8.400	470 5,6%		VB 04KK
57	43	RP	B 48	<b>OU Enkenbach-Alsenborn</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	440 5,3%		VB 02KK
58	44	RP	B 413	<b>OU Mündersbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	763 9,3%		WB 02KK
59	44	RP	B 413	<b>OU Höchstenbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	763 9,3%		WB 02KK
60	45	RP	B 37	<b>OU Hochspeyer (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	8.100	267 3,3%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

61	46	RP	A 64	<b>Nordumgehung Trier 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, Entlastung B 53	7.800	710 8,1%	ÖKO	WB 04KB
62	46	RP	B 271	<b>OU Herxheim</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	211 2,7%		VB 02KK
63	47	RP	B 271	<b>OU Bockenheim</b> Weiterer Bedarf	7.700	169 2,2%		WB 02KK
64	47	RP	B 410	<b>OU Gerolstein-Pelm</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	7.700	477 6,2%	ÖKO	WB 02KK
65	48	RP	B 47	<b>Verlegung bei Worms</b> Vordringlicher Bedarf, T-OU Monsheim, OU Pfeddersheim, OU Worms-Pfiffligheim	7.400	118 1,6%		VB 04KK
66	49	RP	B 255	<b>OU Oberahr</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	632 8,9%		VB 02KK
67	49	RP	B 255	<b>OU Ettinghausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.100	632 8,9%		VB 02KK
68	49	RP	B 256	<b>OU Hamm (Sieg)</b> Weiterer Bedarf	7.100	646 9,1%		WB 02KK
69	49	RP	B 427	<b>OU Hinterweidenthal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.100	369 5,2%		WB* 02KK
70	50	RP	B 48	<b>OU Klingenmünster</b> Vordringlicher Bedarf	7.000	336 4,8%		VB 02KK
71	51	RP	B 257	<b>OU Hönningen (Ahr)</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	338 4,9%		VB 02KK
72	52	RP	B 38	<b>Oberotterbach - Schweigen</b> Weiterer Bedarf, OU Schweigen, OU Rechtenbach, OU Oberotterbach	6.800	381 5,6%		WB 02KK
73	52	RP	B 48	<b>OU Imsweiler</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	449 6,6%		VB 02KK
74	53	RP	B 38	<b>OU Ingenheim</b> Weiterer Bedarf	6.600	178 2,7%		WB 02KK
75	54	RP	B 255	<b>OU Rothenbach und OU Langenhahn</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	722 11,1%		VB 02KK
76	54	RP	B 410	<b>OU Watzerath</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.500	605 9,3%		WB 02KK
77	55	RP	B 47	<b>OU Wachenheim</b> Weiterer Bedarf	6.400	506 7,9%		WB 02KK
78	55	RP	B 54	<b>OU Rennerod/Emmerichenhain</b> Weiterer Bedarf	6.400	992 15,5%		WB 02KK
79	56	RP	B 51	<b>OU Konz-Köen</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	525 8,6%		VB 02KK
80	56	RP	B 270	<b>OU Oisbrücken</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	427 7,0%		VB 02KK
81	57	RP	B 62	<b>OU Mudersbach</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	402 6,7%		VB 02KK
82	57	RP	B 412	<b>OU Burgbrohl</b> Weiterer Bedarf	6.000	372 6,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

83	58	RP	B 51	<b>OU Ayl</b> Weiterer Bedarf	5.900	454 7,7%		WB 02KK
84	59	RP	B 269	<b>OU Birkenfeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	829 14,3%	ÖKO	WB 02KK
85	60	RP	B 271	<b>OU Herxheim - Bad Dürkheim</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kallstadt, OU Ungstein	5.600	202 3,6%		VB 02KK
86	61	RP	B 255	<b>OU Ailertchen</b> Weiterer Bedarf	5.400	724 13,4%		WB 02KK
87	62	RP	B 270	<b>OU Wolfstein</b> Vordringlicher Bedarf	5.300	265 5,0%		VB 02KK
88	63	RP	B 8	<b>OU Höchstenbach</b> Weiterer Bedarf	5.200	359 6,9%		WB 02KK
89	64	RP	B 49	<b>OU Wittlich-Neuerburg</b> Weiterer Bedarf	5.000	255 5,1%		WB 02KK
90	65	RP	B 255	<b>OU Hellenhahn-Schellenberg</b> Weiterer Bedarf	4.900	529 10,8%		WB 02KK
91	65	RP	B 255	<b>OU Höhn</b> Weiterer Bedarf	4.900	529 10,8%		WB 02KK
92	65	RP	B 255	<b>OU Rehe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.900	529 10,8%	ÖKO	WB 02KK
93	66	RP	B 54	<b>OU Irmtraut</b> Weiterer Bedarf	4.800	581 12,1%		WB 02KK
94	67	RP	A 1	<b>Lommersdorf (Lgr. RP/NW) - AS Adenau</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für Jen VB, Entlastung B 258	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
95	67	RP	A 1	<b>AS Adenau - Kelberg</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 258, B 257	4.700	301 5,4%	ÖKO	VB 04KB
96	68	RP	B 267	<b>S-OU Altenahr</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. 2. OU Altenahr.	4.600	138 3,0%	ÖKO	WB 02KK
97	69	RP	B 417	<b>OU Hirschberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.200	185 4,4%	ÖKO	WB 02KK
98	70	RP	B 414	<b>OU Nister-Möhrendorf</b> Weiterer Bedarf	4.100	529 12,9%		WB 02KK
99	71	RP	B 427	<b>OU Busenberg</b> Weiterer Bedarf	4.000	180 4,5%		WB 02KK
100	72	RP	B 50	<b>Longkamp - Hochscheid (B 327)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Longkamp. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: 'Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den	3.900	133 3,4%	ÖKO	WB 04KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

				negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.				
101	72	RP	B 417	<b>OU Diez (kleine Tunnellösung)</b> Vordringlicher Bedarf	3.900	125 3,2%		VB 02KK
102	72	RP	B 417	<b>OU Altendiez</b> Weiterer Bedarf	3.900	125 3,2%		WB 02KK
103	72	RP	B 421	<b>OU Stadtkyll</b> Weiterer Bedarf	3.900	254 6,5%		WB 02KK
104	73	RP	B 48	<b>OU Waldrohrbach</b> Weiterer Bedarf	3.700	181 4,9%		WB 02KK
105	73	RP	B 48	<b>OU Mannweiler-Coelln</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.700	222 6,0%	ÖKO	WB 02KK
106	73	RP	B 48	<b>OU Dielkirchen-Steingruben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	222 6,0%		WB* 02KK
107	73	RP	B 48	<b>OU Steckweiler</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.700	222 6,0%	ÖKO	WB 02KK
108	74	RP	B 427	<b>OU Bad Bergzabern</b> Vordringlicher Bedarf	3.600	151 4,2%		VB 02KK
109	74	RP	B 427	<b>OU Lauterschwan-Birkenhördt</b> Weiterer Bedarf	3.600	151 4,2%		WB 02KK
110	75	RP	A 1	<b>Kelberg - Daun</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 421, OU Daun	3.500	375 9,7%		VB 04KB
111	76	RP	B 258	<b>OU Virneburg</b> Weiterer Bedarf	2.100	101 4,8%		WB 02KK
112	77	RP	B 410	<b>OU Dockweiler</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	1.400	134 9,6%		WB* 02KK
113	-	RP	B 50	<b>Zubringer B 53 neu - B 50 alt (Longkamp)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Graach an der Mosel. In der OD Graach wurde aus wirtschaftlichen Gründen der Verkehr nicht gezählt. Die neue B 50 soll an der A 60 bei Wittlich anschließen und autobahnähnlich über Platten, Zeltlingen und Longkamp nach Hochscheid führen. Von behördlicher Seite heißt es zur B 50 neu: "Der vorliegende Streckenabschnitt von Platten bis Longkamp ist Bestandteil einer West-Ost-Straßenachse, die den niederländischen und belgischen Raum mit dem Rhein-Main-Gebiet und darüber hinaus mit anderen Regionen in Richtung Osten und Süden verbindet. Der vorhandene lokale klassifizierte Straßenbestand genügt nicht mehr den heutigen Anforderungen an ein modernes Straßennetz. So ist das örtliche Netz insbesondere infolge der Vielzahl von Ortsdurchfahrten auf Grund des sehr hohen Verkehrsaufkommens einerseits nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen. Andererseits wird hierdurch die Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten unnötig mit den negativen Folgen des hohen Verkehrsaufkommens belastet." Bis 2015 wird auf dem stärksten befahrenen Abschnitt mit 17.600 Kfz/24h gerechnet, sofern die B 50 neu bis dahin durchgängig ist.	-	- -		VB 04KK
114	-	RP	B 54n	<b>Lgr. HE/RP (L 319) - B 54</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die B 54n soll beginnend am Ausbauende Siegen in südlicher Richtung unter der Siegtalbrücke hindurch bis zur B 52 bei Niederschelderhütte weitergebaut werden. Der dabei neue Bühlentunnel soll zur Entlastung der dortigen Ortsdurchfahrten beitragen. Mit dem Bau soll 2008 begonnen werden. OU Siegen-Südwest, OU Eisenfeld.	-	- -		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
 Tabelle 15: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Rheinland-Pfalz nach Verkehrsaufkommen

115	-	RP	B 266	<b>Remagen (B 9) - Linz (B 42) (Rheinbrücke)</b> Weiterer Bedarf, OU Kripp	-	-	-	WB 02KK
-----	---	----	-------	---	---	---	---	------------

## Top 10 der rheinland-pfälzischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Rheinland-Pfalz, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	RP	B 266	<b>OU Bad Bodendorf</b> Weiterer Bedarf	16.800	924 5,5%		WB 04KK

- keine weiteren -

## Die rheinland-pfälzischen Flop 10

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	RP	B 410	<b>OU Dockweiler</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	1.400	134 9,6%		WB* 02KK
2	2	RP	B 258	<b>OU Virneburg</b> Weiterer Bedarf	2.100	101 4,8%		WB 02KK

- keine weiteren -

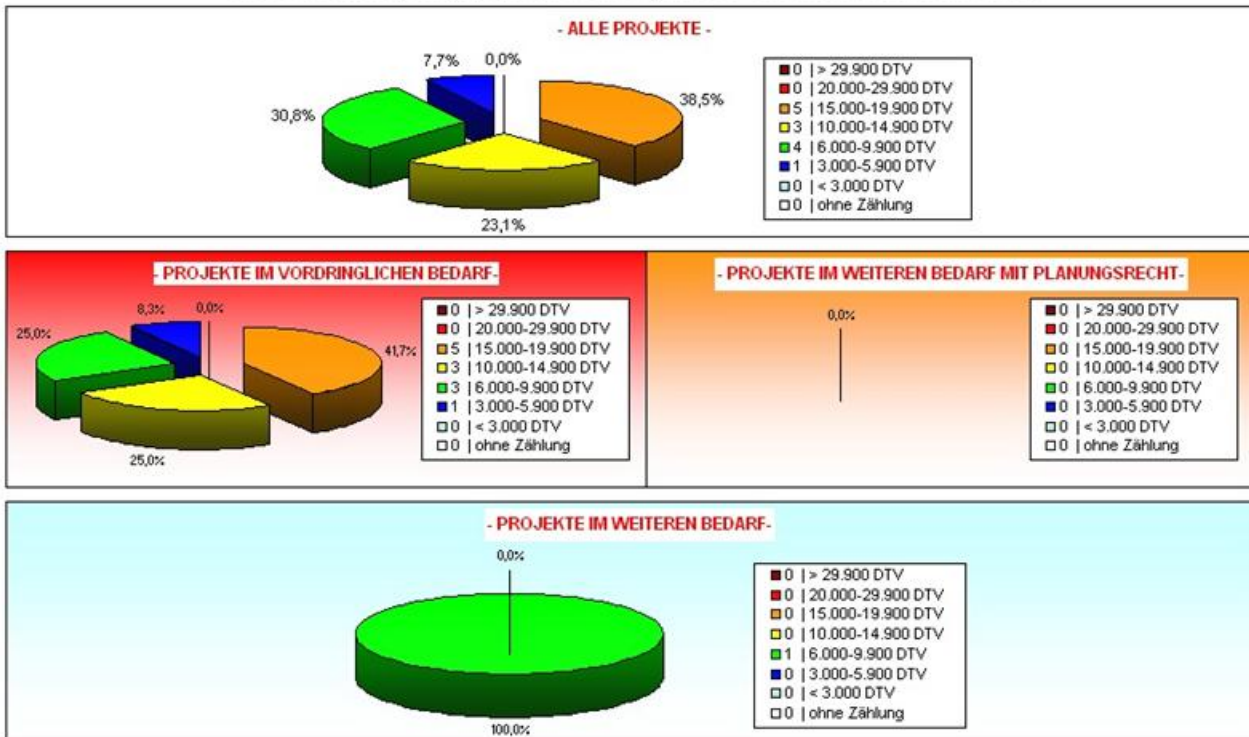




## Saarland

### Aufteilung der Projekte im Saarland nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Saarland im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte im Saarland

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (61,6%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (58,3%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

- keine -

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (100,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

## Rangliste der Projekte im Saarland nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 16: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau im Saarland nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	SL	B 41	<b>OU Ottweiler</b> Vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK	
2	2	SL	B 51	<b>OU Ensdorf (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	16.800	672 4,0%		VB 02KK	
3	3	SL	B 423	<b>OU Schwarzenbach und OU Schwarzenacker</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	564 3,5%		VB 02KK	
4	4	SL	B 269	<b>Verlegung bei Lebach</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	1.014 6,5%		VB 02KK	
5	5	SL	B 51	<b>OU Besseringen</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	675 4,5%		VB 02KK	
6	6	SL	B 269	<b>Querspange Ensdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Saarlouis	10.800	1.274 11,8%		VB 02KK	
7	6	SL	B 269	<b>OU Saarlouis/Fraulautern mit Anbindung an B 51</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	1.274 11,8%		VB 02KK	
8	7	SL	B 269	<b>Bgr. F/D - Lisdorf (A 620)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Felsberg, OU Neuhof	10.400	426 4,1%		VB 02KK	
9	8	SL	B 269	<b>Verlegung bei Nalbach</b> Weiterer Bedarf	8.200	681 8,3%		WB 02KK	
10	9	SL	B 41	<b>OU Wolfersweiler</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	473 6,3%		VB 02KK	
11	10	SL	B 423	<b>Verlegung in Blieskastel</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	380 5,5%		VB 02KK	
12	11	SL	B 51	<b>OU Saarlouis/Fraulautern - OU Roden (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	6.700	610 9,1%		VB 02KK	
13	12	SL	B 41	<b>A 62 - Wolfersweiler</b> Vordringlicher Bedarf, OU Nohfelden	5.700	445 7,8%		VB 02KK	

## Top 10 der saarländischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte im Saarland, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Die saarländischen Flop 10

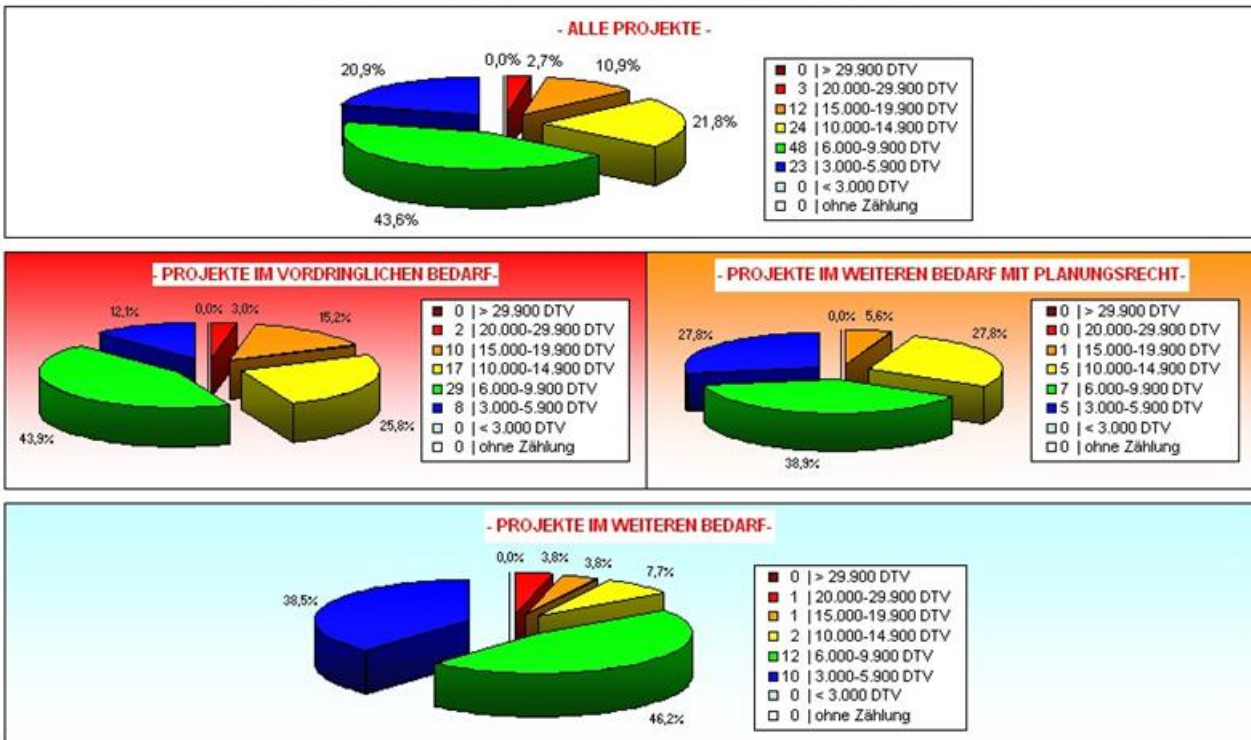
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Sachsen

### Aufteilung der Projekte in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Sachsen im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Sachsen

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (64,5%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 3 (2,7%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (56,0%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 2 (3,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (66,7%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (84,7%)  
 Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 1 (3,8%)

## Rangliste der Projekte in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 17: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	SN	B 169	<b>OU Bad Schlema</b> Weiterer Bedarf. Bad Schlema hat bereits eine mehrstreifige Ortsumgehung, die allerdings am Stadtrand doch noch durch den Ort führt. Allerdings steht kein Gebäude direkt an der Straße und Lärmschutzwände sind vorhanden. Es soll noch eine Ortsumgehung gebaut werden. Diese soll wohl diesmal tatsächlich vollständig um den Ort führen.	22.100	1.459 6,6%		WB 02KK	
2	2	SN	B 107	<b>A 4 - Ebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK	
3	2	SN	B 107	<b>Ebersdorf - Südverbund Chemnitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK	
4	3	SN	B 87n	<b>AS Leipzig/Mitte (A 14) - s Eilenburg (3)</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Taucha, OU Gordemitz, OU Jesewitz, OU Wölpern, OU Eilenburg. (3) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen Leipzig und Eilenburg erfordert vertiefende Untersuchungen der nördlichen Variante A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg. Über den Fortgang der Untersuchungen bzw. Planungen ist regelmäßig zu berichten."	19.700	985 5,0%		VB 04KK	
5	4	SN	B 6	<b>OU Bennewitz</b> Vordringlicher Bedarf	19.500	1.443 7,4%		VB 02KK	
6	5	SN	B 174	<b>Verlegung Chemnitz - Gornau</b> Vordringlicher Bedarf, OU Gornau	18.600	1.023 5,5%		VB 04KB	
7	6	SN	B 173	<b>Verlegung in Flöha</b> Vordringlicher Bedarf	18.100	1.068 5,9%		VB 02KK	
8	7	SN	B 101	<b>OU Lauter</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK	
9	7	SN	B 101	<b>Verlegung in Aue (B 101 - B 169)</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	998 5,7%		VB 02KK	
10	7	SN	B 101	<b>T-OU Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf	17.500	998 5,7%		WB 02KK	
11	8	SN	B 101	<b>OU Freiberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.023 6,2%		VB 02KK	
12	8	SN	B 174	<b>OU Marienberg</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	842 5,1%		VB 02KK	
13	9	SN	B 92	<b>OU Oelsnitz (Vogtland)</b> Vordringlicher Bedarf	16.100	1.626 10,1%		VB 02KK	
14	9	SN	B 96	<b>Westtangente Bautzen</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bautzen keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das	16.100	1.014 6,3%		WB* 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 17: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

				Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.				
15	10	SN	B 107	<b>OU Grimma</b> Vordringlicher Bedarf	15.700	1.021 6,5%		VB 02KK
16	11	SN	B 6	<b>Verlegung in Machern</b> Vordringlicher Bedarf	14.600	1.095 7,5%		VB 02KK
17	12	SN	B 2	<b>OU Krostitz/Hohenossig (2)</b> Vordringlicher Bedarf. (2) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Es ist zu prüfen, ob die Maßnahme im Zusammenhang mit der Realisierung der VKE Neubau B 87n: A 14 AS Leipzig-Mitte - südlich Eilenburg im Zuge der Verknüpfung der B 87n an die B 2 durchgeführt werden kann."	14.100	1.706 12,1%		VB 02KK
18	12	SN	B 95	<b>OU Ehrenfriedersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	14.100	747 5,3%		VB 02KK
19	13	SN	B 174	<b>OU Großolbersdorf/Hohndorf</b> Vordringlicher Bedarf	13.600	734 5,4%		VB 02KK
20	14	SN	B 97	<b>Bernsdorf - Lauta</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Verlegung der B 97 von Bernsdorf zur B 96alt bei Lauta. Im Regionalplan für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien heißt es dazu: "Weiterführung des Verkehrs von Burkau-Kamenz-Bernsdorf in Richtung A 13 (BB) und Entlastung von Hoyerswerda." Allerdings führt der Verkehr von Burkau (A 4) und Kamenz gar nicht über Hoyerswerda zur A 13, da dies ein Umweg wäre. Diese Zubringerfunktion übernehmen ab Bernsdorf die S 92 und L 57 bis zur A 13 bei Ruhland, noch Kilometer, bevor Hoyerswerda erreicht wird. Dies führt zum Schluss, dass eventuell Verkehr der B 97 über die B 96 geleitet werden soll, um Hoyerswerda zu entlasten. Allerdings sind die B 97 sowie die B 96 bei Hoyerswerda bereits sehr gut ausgebaut. Die B 97 führt zwar an der Straße vorbei, verläuft dort allerdings entlang der Jenschwitz und tangiert Siedlungs- und Industriegebiet, wobei kein Wohngebäude direkt an der Straße steht. Die B 96 führt ausschließlich am Stadtrand vorbei, bis sie auf die B 97 trifft. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 97 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	13.400	1.139 8,5%		WB* 02KK
21	14	SN	B 169	<b>Riesa - Salbitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Oesitz, OU Kalbitz, OU Seehausen, OU Plotitz, OU Stösitz, OU Panitz, OU Stauchitz, OU Weichteritz	13.400	2.198 16,4%		VB 04KK
22	15	SN	B 101	<b>OU Siebenlehn</b> Vordringlicher Bedarf	13.000	1.586 12,2%		VB 02KK
23	16	SN	A 72	<b>AS B 7n (einschl. Zubringer Altenburg) - AS Süd Borna</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Frohburg, OU Bubendorf, OU Wyhra-Neukirchen, OU Zedtlitz, OU Borna	12.600	832 5,6%		VB 04KB
24	16	SN	B 95	<b>OU Borna</b> Vordringlicher Bedarf	12.600	832 6,6%		VB 04KK
25	17	SN	B 170	<b>OU Dippoldiswalde - Altenberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Dippoldiswalde, OU Ulberndorf, OU Obercarsdorf, OU Schmiedeberg, OU Kurort Kipsdorf, OU Kurort Waldbärenburg, OU Altenberg. Seit dem 21. Dezember 2006 ist die B 170 auf dem Abschnitt Possendorf-Dippoldiswalde-Schmiedeberg-Altenberg-Bundesgrenze zu Tschechien für den Durchgangsverkehr ab 7,5 Tonnen in beiden Richtungen voll gesperrt. Dadurch hat das	12.300	2.915 23,7%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 17: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

				Schwerverkehrsaufkommen inzwischen sehr stark abgenommen. Neben der Verlegung der B 170 wurde inzwischen in wenigen Kilometern Entfernung auch die parallele A 17 gebaut.				
26	18	SN	B 92	<b>OU Bad Eisterberg</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	927 7,6%		VB 02KK
27	19	SN	A 17	<b>AS Kesselsdorf -AS Dresden/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Dresden, Entlastung B 172	12.100	738 5,1%		VB 04KB
28	19	SN	A 17	<b>AS Dresden/Süd - AS Pirna</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Dresden, Entlastung B 172	12.100	738 5,1%		VB 04KB
29	20	SN	B 2	<b>OU Bad Düben 1. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.600	905 7,8%		WB* 02KK
30	20	SN	B 2	<b>OU Bad Düben 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.600	905 7,8%		WB* 02KK
31	21	SN	B 95	<b>OU Wiesa/Schönfeld</b> Weiterer Bedarf	11.400	718 6,3%		WB 02KK
32	22	SN	B 169	<b>Salbitz - Döbeln (A 14)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Osterau	11.100	2.753 24,8%		WB* 04KK
33	23	SN	B 93	<b>Schneeberg - Bgr. D/CZ 5)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	11.000	528 4,8%		WB* 02KK
34	24	SN	A 72	<b>AK Chemnitz/Süd - AS Hartmannsdorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Hartmannsdorf	10.500	1.754 15,7%		VB 04KB
35	24	SN	A 72	<b>AS Hartmannsdorf - AS Niederfrohna</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Mühlau	10.500	1.754 15,7%		VB 04KB
36	25	SN	B 95	<b>OU Thum</b> Vordringlicher Bedarf	10.400	458 4,4%		VB 02KK
37	26	SN	B 180	<b>OU Stollberg</b> Vordringlicher Bedarf	10.300	536 5,2%		VB 02KK
38	27	SN	B 95	<b>OU Burkhardtsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	10.100	626 6,2%		VB 02KK
39	28	SN	B 173	<b>OU Mülsen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	730 7,3%		VB 02KK
40	29	SN	B 87n	<b>s Torgau - n Torgau</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Torgau	9.900	1.049 10,6%	ÖKO	VB 04KK
41	29	SN	B 98	<b>T-OU Großenhain</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	1.445 14,6%		VB 02KK
42	29	SN	B 178	<b>Obercunnersdorf - Niederoderwitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Strahwalde, OH Herrnhut	9.900	554 5,6%		VB 02KK
43	30	SN	B 173	<b>OU Mylau/Vogtl.</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	627 6,4%		VB 02KK
44	31	SN	B 87	<b>OU Eilenburg</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	1.267 13,2%		VB 02KK
45	31	SN	B 87n	<b>n Eilenburg - s Torgau (4)</b> Vorhaben mit Planungsrecht und besonderem naturschutzfachlichen	9.600	1.267 13,2%	ÖKO	WB* 04KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 17: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

				Planungsauftrag für WB*. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 56 km lange Abschnitt Leipzig - Torgau soll an der A 14 bei Leipzig-Mitte bei Taucha abzweigen und bis hinter Torgau führen. OU Eilenburg, OU Doberschütz, OU Mockrehna. (4) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Festlegung einer geeigneten Trasse zwischen nördlich Eilenburg und südlich Torgau erfordert vertiefende Untersuchungen, die sich insbesondere mit der Nutzung des vorhandenen Trassenkorridors der B 87 zu befassen haben."				
46	31	SN	B 169	<b>OU Göltzschtal</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	614 6,4%		VB 02KK
47	32	SN	B 178	<b>Löbau - Obercunnersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Löbau	9.500	523 5,5%		VB 02KK
48	33	SN	B 169	<b>OU Rossau/Greifendorf</b> Weiterer Bedarf	9.400	1.466 15,6%		WB 02KK
49	34	SN	B 96	<b>Verlegung Eibau - B 178</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Eibau, OU Oderwitz, OU Niederoderwitz, OU Mittelherwigsdorf, OU Zittau	9.300	474 5,1%		WB* 02KK
50	35	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 04KK
51	35	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 04KK
52	35	SN	B 173	<b>OU Kesselsdorf 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.200	902 9,8%		VB 02KK
53	35	SN	B 175	<b>Verlegung in Glauchau 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf, OU Glauchau	9.200	1.214 13,2%		VB 04KK
54	36	SN	B 172	<b>OU Pirna</b> Vordringlicher Bedarf	9.100	328 3,6%		VB 04KK
55	37	SN	B 101	<b>OU Brand-Erbisdorf</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.000	630 7,0%		WB* 02KK
56	37	SN	B 169	<b>OU Lichtensee</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	1.431 15,9%		VB 02KK
57	38	SN	A 72	<b>AS Penig - AS B 7n</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 95, OU Langenleuba-Oberhain, OU Altmöritz	8.900	1.246 13,0%		VB 04KB
58	39	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.800	792 9,0%		VB 02KK
59	40	SN	B 173	<b>OU Bernsdorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	482 5,6%		VB 02KK
60	40	SN	B 173	<b>T-OU Reichenbach</b> Vordringlicher Bedarf	8.600	662 7,7%		VB 02KK
61	41	SN	B 96n	<b>Lgr. SN/BB - Hoyerswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 96n ist eine neue geplante Bundesstraße in Brandenburg und Sachsen. Sie soll Hoyerswerda an die A 13 bei Ruhland anschließen. Von Hoyerswerda bis Lauta soll sie die bestehende B 96 ersetzen, im weiteren Verlauf bis zur A 13 sollen die S 103 und L 581 ersetzt werden. OU Lauta Dorf, OU Lauta, OU Nardt.	8.400	823 9,8%		VB 02KK
62	42	SN	B 175	<b>OU Döbeln/Masten</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	795 9,7%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 17: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

63	43	SN	B 107	<b>OU Trebsen</b> Weiterer Bedarf	8.100	737 9,1%		WB 02KK
64	44	SN	B 101	<b>OU Schlettau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.000	472 5,9%		WB* 02KK
65	45	SN	B 2	<b>OU Groitzsch/Audigast</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	7.900	703 8,9%		WB* 02KK
66	46	SN	B 96	<b>OU Hoyerswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Hoyerswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 96 feststellbar sind und daher für das Projekt kein Handlungsbedarf erkennbar ist.	7.800	733 9,4%		VB 02KK
67	47	SN	B 173	<b>OU Freiberg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	462 6,0%		VB 02KK
68	48	SN	B 98	<b>OU Glaubitz</b> Weiterer Bedarf	7.600	844 11,1%		WB 02KK
69	48	SN	B 98	<b>OU Wildenhain</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	7.600	844 11,1%	ÖKO	WB 02KK
70	48	SN	B 173	<b>OU Neumark</b> Vordringlicher Bedarf	7.600	600 7,9%		VB 02KK
71	49	SN	B 98	<b>OU Schönfeld</b> Vordringlicher Bedarf	7.500	1.448 19,3%		VB 02KK
72	50	SN	B 173	<b>OU Mohorn</b> Weiterer Bedarf	7.400	518 7,0%		WB 02KK
73	50	SN	B 282	<b>OU Mehltheuer</b> Weiterer Bedarf	7.400	888 12,0%		WB 02KK
74	50	SN	B 282	<b>OU Syrau</b> Weiterer Bedarf	7.400	888 12,0%		WB 02KK
75	51	SN	B 174	<b>OU Hirtstein/Reitzenhain</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	187 2,6%		VB 02KK
76	52	SN	B 2	<b>OU Krostitz/Krensitz</b> Weiterer Bedarf	7.000	672 9,6%		WB 02KK
77	52	SN	B 96	<b>Groß Särchen - Königswartha</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko, OU Groß Särchen, OU Wartha, OU Caminau, OU Königswartha	7.000	693 9,9%	ÖKO	WB 02KK
78	53	SN	B 101	<b>OU Scheibenberg</b> Weiterer Bedarf	6.900	552 8,0%		WB 02KK
79	54	SN	B 169	<b>OU Gröditz</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	677 10,1%		VB 02KK
80	55	SN	B 101	<b>OU Annaberg-Buchholz</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.600	224 3,4%		WB* 02KK
81	55	SN	B 180	<b>OU Thalheim</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	6.600	13 0,2%		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 17: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

82	56	SN	B 156	<b>OU Malschwitz/Niedergurig</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	332 5,1%		VB 02KK
83	57	SN	B 6	<b>OU Dresden-Cossebaude</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	525 8,2%		VB 02KK
84	58	SN	B 173	<b>OU Lichtenstein</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	366 5,9%		VB 02KK
85	59	SN	B 98	<b>OU Bischofswerda</b> Vordringlicher Bedarf. Die Kommunalgemeinschaft Pomerania e. V. hat dieses Projekt im Auftrag der beteiligten deutschen Partner am Projekt DPERON im Jahr 2007 vom Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner GmbH genauer unter die Lupe nehmen lassen. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur, Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen" veröffentlicht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in Bischofswerda keine verkehrlichen Defizite auf der B 98 feststellbar sind und daher für das Projekt kein konkreter Handlungsbedarf erkennbar ist.	6.000	360 6,0%		VB 02KK
86	59	SN	B 171	<b>OU Zöblitz</b> Weiterer Bedarf	6.000	342 5,7%		WB 02KK
87	59	SN	B 182	<b>OU Strehla</b> Weiterer Bedarf	6.000	654 10,9%		WB 02KK
88	60	SN	B 2	<b>OU Schönwölkau/Lindenhayn</b> Weiterer Bedarf	5.900	513 8,7%		WB 02KK
89	60	SN	B 2	<b>OU Bad Düben/Wellaune</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	513 8,7%		VB 02KK
90	60	SN	B 101	<b>OU Meißen (linkselbisch)</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	578 9,8%		VB 02KK
91	60	SN	B 173	<b>OU Oederan</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.900	443 7,5%		WB* 02KK
92	61	SN	B 107	<b>T-OU Colditz (mit Neubau Muldebrücke)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.800	551 9,5%	ÖKO	WB 02KK
93	61	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	5.800	534 9,2%		WB* 02KK
94	62	SN	B 101	<b>OU Markersbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.600	297 5,3%		VB 02KK
95	63	SN	B 173	<b>OU Oberlungwitz/Mittelbach (6)</b> Vordringlicher Bedarf. (6) Die Regierung Gerhard Schröder teilte zu diesem Projekt mit: "Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Durchführung der Baumaßnahme das Fortbestehen der Fernverkehrsrelevanz zu prüfen."	5.100	413 8,1%		VB 02KK
96	64	SN	B 115	<b>OU Krauschwitz 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	340 6,8%		VB 02KK
97	65	SN	B 169	<b>OU Stützengrün/Hundshübel</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	368 7,5%		VB 02KK
98	66	SN	B 115	<b>OU Krauschwitz 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.700	404 8,6%		VB 02KK
99	67	SN	B 182	<b>OU Dommitzsch/Greudnitz, OU Wörblitz und OU Proschwitz</b> Weiterer Bedarf	4.600	409 8,9%		WB 02KK
100	68	SN	B 6	<b>OU Kühren</b> Weiterer Bedarf	4.300	959 22,3%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 17: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen nach Verkehrsaufkommen

101	68	SN	B 283	<b>Verlegung in Aue</b> Weiterer Bedarf	4.300	275 6,4%		WB 02KK
102	69	SN	B 282	<b>OU Mühltroff</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.200	815 19,4%	ÖKO	WB 02KK
103	70	SN	B 175	<b>OU Rochlitz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.100	394 9,6%	ÖKO	WB 02KK
104	71	SN	B 6n	<b>Verlegung sw Torgau</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	303 8,2%		WB* 02KK
105	71	SN	B 6n	<b>OU Bad Düben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
106	71	SN	B 6n	<b>OU Kossa/Görschitz und OU Pressel mit Verlegung</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
107	71	SN	B 156	<b>Uhyst - Boxberg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Uhyst	3.700	300 8,1%	ÖKO	WB 02KK
108	72	SN	B 98	<b>OU Thiendorf</b> vordringlicher Bedarf	3.600	832 23,1%		VB 02KK
109	73	SN	B 175	<b>OU Waldenburg 3. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.400	697 20,5%	ÖKO	WB 02KK
110	74	SN	B 171	<b>T-OU Olbernhau</b> Weiterer Bedarf	3.300	218 6,6%		WB 02KK

## Top 10 der sächsischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Sachsen, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	SN	B 101	<b>T-OU Schwarzenberg</b> Weiterer Bedarf	17.500	998 5,7%		WB 02KK

- keine weiteren -

## Die sächsischen Flop 10

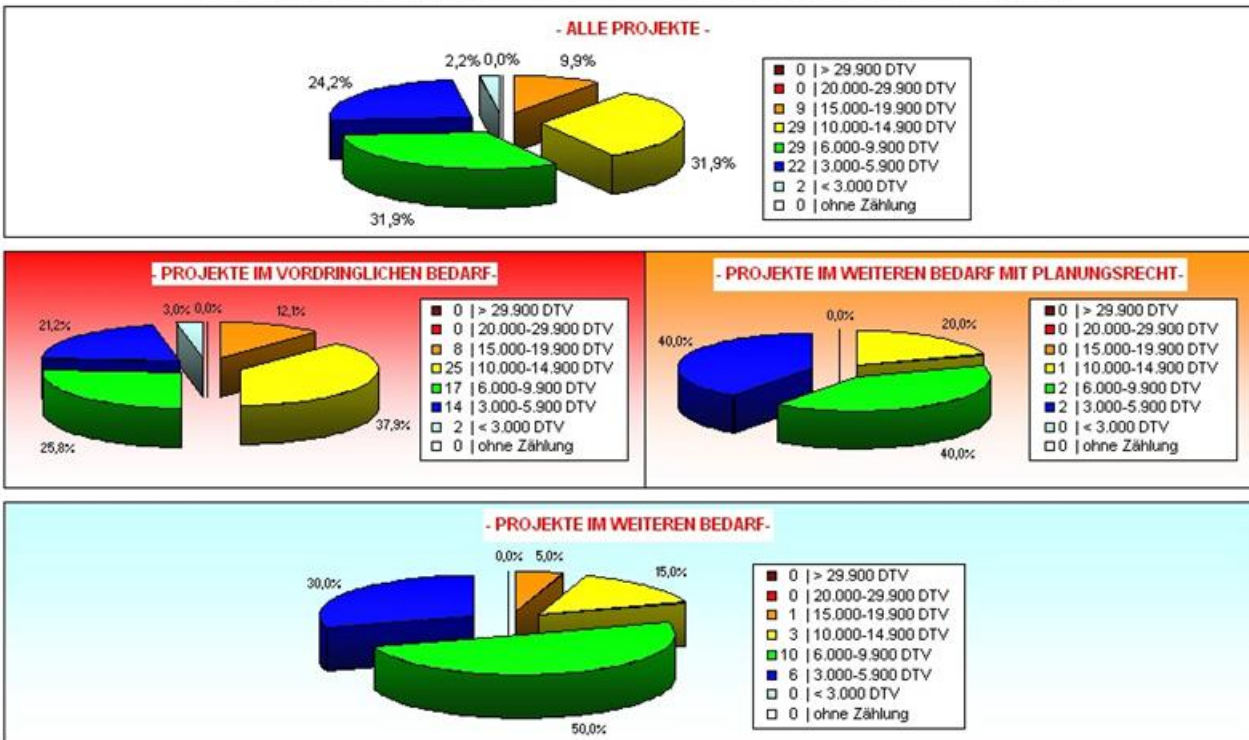
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Sachsen-Anhalt

### Aufteilung der Projekte in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Sachsen-Anhalt im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Sachsen-Anhalt

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (58,3%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (87,9%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (80,0%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (80,0%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

## Rangliste der Projekte in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 18: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK	
2	2	ST	B 189	<b>OU Wolmirstedt</b> Vordringlicher Bedarf	17.500	1.418 8,1%		VB 04KK	
3	3	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/Ost</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	1.386 8,4%		VB 04KK	
4	4	ST	B 81	<b>OU Egelnd/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	16.200	1.328 8,2%		VB 04KK	
5	5	ST	B 81	<b>OU Halberstadt</b> Weiterer Bedarf	16.100	1.127 7,0%		WB 02KK	
6	6	ST	B 87	<b>OU Naumburg</b> Vordringlicher Bedarf. Im Zuge der OU Naumburg ist eine rund 1.200m lange Talbrücke geplant.	15.300	1.025 6,7%		VB 02KK	
7	6	ST	B 183	<b>OU Bitterfeld</b> Vordringlicher Bedarf	15.300	949 6,2%		VB 02KK	
8	7	ST	B 1	<b>OU Burg</b> Vordringlicher Bedarf	15.200	912 5,0%		VB 02KK	
9	8	ST	B 71n	<b>A 14 - Haldensleben</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 71n ist eine geplante Bundesstraße in Sachsen-Anhalt. Sie soll von Haldensleben zur geplanten A 14 in der Nähe des Mittellandkanals führen. OU Wedringen, OU Vahldorf, OU Groß Ammensleben	15.100	2.220 14,7%		VB 02KK	
10	9	ST	B 100	<b>OU Brehna 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	14.800	1.362 9,2%		VB 04KK	
11	10	ST	B 6n	<b>Köthen - A 9</b> Vordringlicher Bedarf, OU Porst, OU Mosigkau, OU Kochstedt, OU Dessau	14.500	1.030 7,1%		VB 02KK	
12	11	ST	B 2	<b>OU Eutzsch</b> Vordringlicher Bedarf	14.200	1.065 7,5%		VB 02KK	
13	12	ST	B 184	<b>OU Heyrothsberge - Menz - Wahlitz</b> Weiterer Bedarf	14.100	1.001 7,1%		WB 02KK	
14	13	ST	A 14	<b>B 190neu - B 189</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, OU Colbitz, OU Dolle, OU Buchholz, OU Stendal (2), OU Erxleben, OU Osterberg (2), OU Seehausen (2)	13.800	1.463 9,6%	ÖKO	VB 04KB	
15	13	ST	B 188	<b>OU Tangermünde</b> Vordringlicher Bedarf	13.800	759 5,5%		VB 02KK	
16	14	ST	B 79	<b>Halberstadt - OU Harsleben</b> Vordringlicher Bedarf, große OU Halberstadt und OU Harsleben	13.600	721 5,3%		VB 02KK	
17	15	ST	B 189	<b>OU Stendal</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	729 5,4%		VB 02KK	
18	16	ST	A 38	<b>AS Roßla - Wallhausen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 80, OU Bennungen, OU Hohlsted	12.700	1.308 9,3%		VB 04KB	
19	17	ST	B 180	<b>OU Rothenschirmbach und Verlegung Eisleben</b> Vordringlicher Bedarf	12.400	980 7,9%		VB 02KK	



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 18: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen

20	18	ST	B 91	<b>N-OU Zeitz-Theißen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
21	18	ST	B 91	<b>OU Zeitz-Theißen 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
22	18	ST	B 91	<b>OU Theißen</b> Vordringlicher Bedarf	12.200	805 6,6%		VB 02KK
23	19	ST	A 71	<b>AD Oberröblingen (A 38) - Lgr. ST/TH</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 86, OU Oberröblingen, OU Edersleben	11.800	649 4,5%		VB 04KB
24	20	ST	A 143	<b>AD Halle/Saale - AS Halle-Neustadt</b> Vordringlicher Bedarf, West-OU Halle/Saale	11.500	587 4,1%		VB 04KB
25	20	ST	A 143	<b>AS Halle-Neustadt - AD Halle/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, West-OU Halle/Saale	11.500	587 4,1%		VB 04KB
26	21	ST	B 181	<b>OU Günthersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	980 8,6%		VB 02KK
27	22	ST	B 87	<b>Südtangente Weißenfels</b> Weiterer Bedarf	11.300	768 6,8%		WB 02KK
28	23	ST	B 81	<b>OU Gröningen</b> Vordringlicher Bedarf	11.000	880 8,0%		VB 02KK
29	24	ST	B 6n	<b>Benzingerode - Bernburg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Benzingerode, OU Heimbürg, OU Blankenburg (Harz), OU Timmenrode, OU Thale, OU Neinstedt, OU Quedlinburg, OU Morgenrot, OU Hoym, OU Aschersleben, OU Güsten, OU Ilberstedt	10.800	1.415 13,1%		VB 04KB
30	24	ST	B 6n	<b>Quedlinburg - Hoym - Frose</b> Vordringlicher Bedarf, OU Quedlinburg, OU Morgenrot, OU Hoym	10.800	1.415 13,1%		VB 04KB
31	24	ST	A 38	<b>Görsbach (Lgr. TH/ST) - AS Roßla</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 80, OU Görsbach, OU Berga, OU Roßla	10.800	1.242 10,5%		VB 04KB
32	24	ST	B 185	<b>OU Hoym</b> Vordringlicher Bedarf. Wird zwar im BVWP als B 185 Süd-OU Hoym genannt, ist allerdings ein B 6 OU-Projekt. Gleichzeitig ist eine zweite OU für Hoym im Zuge der B 6n im Norden geplant.	10.800	1.415 13,1%		VB 02KK
33	24	ST	B 187	<b>OU Coswig (Anhalt)</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	940 8,7%		VB 02KK
34	24	ST	B 187	<b>OU Griebö</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	940 8,7%		VB 02KK
35	24	ST	B 187	<b>N-OU Wittenberg</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	10.800	940 8,7%		WB* 04KK
36	25	ST	B 6n	<b>OU Köthen</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	824 7,7%		VB 02KK
37	25	ST	B 185	<b>O-OU Köthen</b> Weiterer Bedarf	10.700	824 7,7%		WB 02KK
38	26	ST	B 81	<b>OU Kroppenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	10.500	1.113 10,6%		VB 02KK
39	27	ST	B 86	<b>NO-OU Riestedt</b> Vordringlicher Bedarf	9.500	504 5,3%		VB 02KK
40	28	ST	B 180	<b>OU Hettstedt - Mansfeld - Klostermannsfeld</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	846 9,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 18: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen

41	29	ST	B 91	<b>OU Deuben</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	766 8,8%		VB 02KK
42	29	ST	B 91	<b>OU Naundorf</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	766 8,8%		VB 02KK
43	30	ST	B 244	<b>OU Wernigerode</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. 2. OU Wernigerode	8.600	353 4,1%		WB* 02KK
44	31	ST	B 6n	<b>OU Bernburg</b> Vordringlicher Bedarf	8.400	521 6,2%		VB 02KK
45	32	ST	B 184	<b>OU Roßlau/Tornau</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	764 9,2%		VB 02KK
46	32	ST	B 184	<b>OU Zerbst 2. BA</b> Weiterer Bedarf	8.300	764 9,2%		WB 02KK
47	32	ST	B 187	<b>OU Iserbegka - Elster - Listerfährda</b> Weiterer Bedarf	8.300	1.112 13,4%		WB 02KK
48	32	ST	B 187	<b>OU Mühlanger</b> Weiterer Bedarf	8.300	1.112 13,4%		WB 02KK
49	33	ST	B 187	<b>OU Jessen</b> Weiterer Bedarf	8.200	599 7,3%		WB 02KK
50	34	ST	B 185	<b>OU Mosigkau</b> Weiterer Bedarf	8.100	575 7,1%		WB 02KK
51	34	ST	B 246	<b>OU Oschersleben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	8.100	713 8,8%		WB* 02KK
52	35	ST	B 183	<b>OU Prosigk</b> Weiterer Bedarf	7.800	538 6,9%		WB 02KK
53	36	ST	B 87	<b>OU Bad Kösen</b> Vordringlicher Bedarf. Im Zuge der OU Bad Kösen ist eine rund 1.200m lange Talbrücke geplant.	7.200	655 9,1%		VB 02KK
54	36	ST	B 183	<b>OU Sandersdorf 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	684 9,5%		VB 02KK
55	37	ST	B 80	<b>S-OU Riestedt</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 80 wurde inzwischen zur L 151 abgestuft. Die S-OU Riestedt ist nun Bestandteil der B 86.	7.100	419 5,9%		VB 02KK
56	37	ST	B 87	<b>OU Eckartsberga</b> Weiterer Bedarf	7.100	320 4,5%		WB 02KK
57	38	ST	B 180	<b>OU Pretzsch</b> Weiterer Bedarf	6.900	787 11,4%		WB 02KK
58	38	ST	B 187	<b>OU Roßlau</b> Weiterer Bedarf. Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,0.	6.900	932 13,5%		WB 02KK
59	38	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	435 6,3%		VB 02KK
60	38	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck, Elbebrücke</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	435 6,3%		VB 02KK
61	39	ST	B 188	<b>OU Uchtsprunge - Staats - Vinzelberg</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	435 6,4%		VB 02KK
62	40	ST	B 180	<b>S-OU Aschersleben - Quenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	683 10,2%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 18: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen

63	41	ST	A 14	<b>Lgr. BB/ST - B 190neu</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 189, OU Geestgottberg (2)	6.400	742 10,6%	ÖKO	VB 04KB
64	42	ST	B 81	<b>OU Blankenburg</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	447 7,1%		VB 02KK
65	42	ST	B 81	<b>OU Hasselfelde</b> Weiterer Bedarf	6.300	391 6,2%		WB 02KK
66	42	ST	B 245	<b>OU Bebertal</b> Vordringlicher Bedarf	6.300	454 7,2%		VB 02KK
67	43	ST	B 180	<b>OU Schneidlingen</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	480 8,0%		VB 02KK
68	44	ST	B 180	<b>NW-OU Aschersleben 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	431 7,3%		VB 02KK
69	44	ST	B 180	<b>OU Querfurt</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	413 7,0%		VB 02KK
70	44	ST	B 184	<b>OU Leitzkau</b> Vordringlicher Bedarf	5.900	979 16,6%		VB 02KK
71	45	ST	B 180	<b>OU Kretzschau - Döschwitz</b> Weiterer Bedarf	5.800	510 8,8%		WB 02KK
72	45	ST	B 183	<b>OU Gnetsch</b> Weiterer Bedarf	5.800	650 11,2%		WB 02KK
73	45	ST	B 246a	<b>OU Gommern</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	389 6,7%		VB 02KK
74	45	ST	B 246a	<b>OU Plötzky</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	389 6,7%		VB 02KK
75	46	ST	B 180	<b>OU Naumburg</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.700	610 10,7%	ÖKO	WB 02KK
76	46	ST	B 184	<b>OU Gommern/Dannigkow</b> Vordringlicher Bedarf	5.700	673 11,8%		VB 02KK
77	47	ST	B 107	<b>OU Oranienbaum</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	330 6,0%		VB 02KK
78	47	ST	B 188	<b>OU Klosterneuendorf - Jävenitz - Hottendorf</b> Vordringlicher Bedarf	5.500	407 7,4%		VB 02KK
79	48	ST	B 79	<b>OU Athenstedt</b> Weiterer Bedarf	5.200	400 7,7%		WB 02KK
80	49	ST	B 2	<b>D-OU Wittenberg</b> Vordringlicher Bedarf	4.900	495 10,1%		VB 02KK
81	50	ST	B 176	<b>OU Weißenfels/Nord</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	509 10,6%		VB 02KK
82	51	ST	B 246a	<b>OU Schönebeck 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.500	135 3,0%		VB 02KK
83	52	ST	B 188	<b>OU Miesterhorst</b> Vordringlicher Bedarf	4.200	315 7,5%		VB 02KK
84	53	ST	B 187	<b>OU Holzdorf</b> Weiterer Bedarf	4.000	688 17,2%		WB 02KK
85	53	ST	B 246	<b>OU Wanzleben</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	4.000	336 8,4%		WB* 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 18: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Sachsen-Anhalt nach Verkehrsaufkommen

86	54	ST	B 187a	<b>OU Aken - B 184 (mit Elbquerung)</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU mit großer Elbbrücke (soll Fähre ersetzen.)	3.900	144 3,7%	ÖKO	WB 02KK
87	55	ST	B 6n	<b>OU Schwemsaal</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	3.700	429 11,6%		WB* 02KK
88	56	ST	B 185	<b>OU Ballenstedt</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	77 2,2%		VB 02KK
89	56	ST	B 188	<b>OU Oebisfelde</b> Vordringlicher Bedarf	3.500	329 9,4%		VB 02KK
90	57	ST	B 27	<b>T-OU Hüttenrode</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	84 3,1%		VB 02KK
91	58	ST	B 86	<b>OU Annarode - OU Siebigerode - Mansfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Annarode, OU Siebigerode mit Neubau bis Mansfeld B 242.	2.600	229 8,8%		VB 02KK

## Top 10 der sachsen-anhaltischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Sachsen-Anhalt, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	ST	B 81	<b>OU Halberstadt</b> Weiterer Bedarf	16.100	1.127 7,0%		WB 02KK

- keine weiteren -

**Die sachsen-anhaltischen Flop 10**

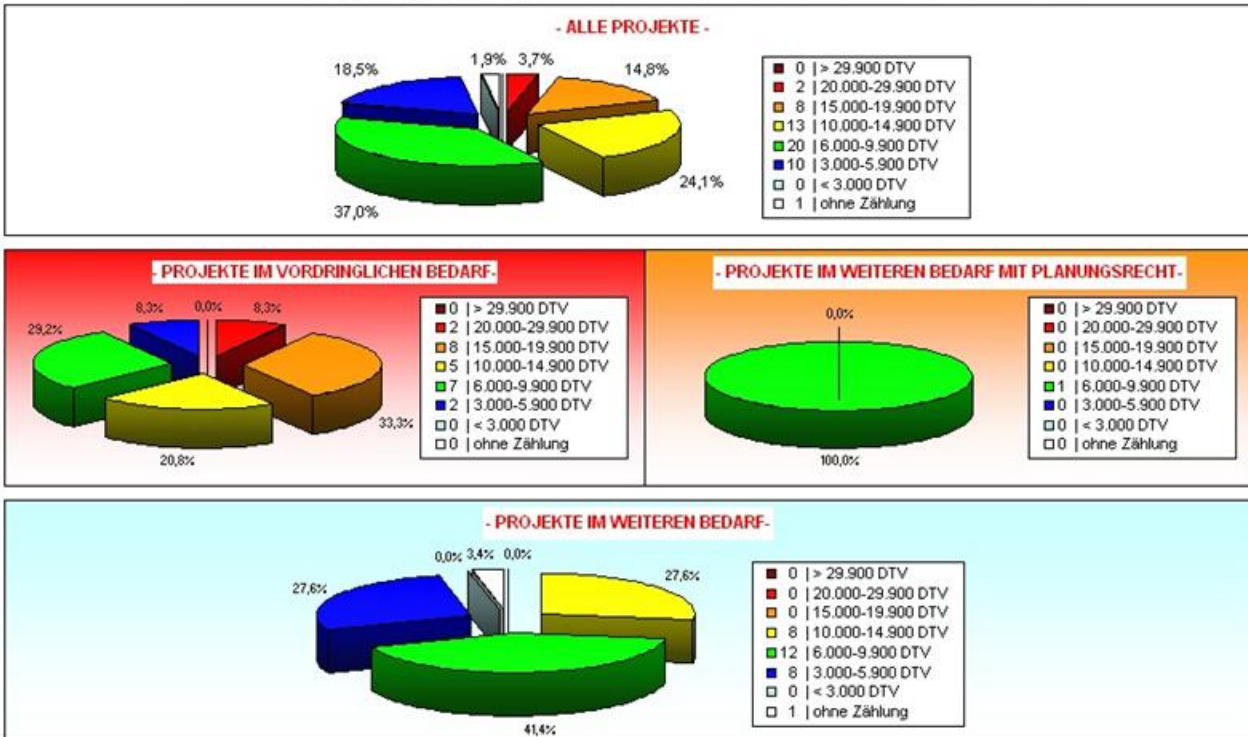
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	ST	B 86	<b>OU Annarode - OU Siebigerode - Mansfeld</b> Vordringlicher Bedarf, OU Annarode, OU Siebigerode mit Neubau bis Mansfeld B 242.	2.600	229 8,8%		VB 02KK
2	2	ST	B 27	<b>T-OU Hüttenrode</b> Vordringlicher Bedarf	2.700	84 3,1%		VB 02KK

- keine weiteren -

## Schleswig-Holstein

### Aufteilung der Projekte in Schleswig-Holstein nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Schleswig-Holstein im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Schleswig-Holstein

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (55,5%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 2 (3,7%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (58,3%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 2 (8,3%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (100,0%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (69,0%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

## Rangliste der Projekte in Schleswig-Holstein nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 19: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Schleswig-Holstein nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	SH	B 76	<b>OU Preetz</b> Vordringlicher Bedarf	23.000	690 3,0%		VB 02KK	
2	2	SH	A 20	<b>Bad Segeberg (A 21) - Weede</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB	
3	3	SH	B 199	<b>OU Handewitt</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK	
4	4	SH	A 20	<b>Lübeck - AS Genin</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck,	16.400	558 2,4%		VB 04KB	
5	4	SH	A 20	<b>AS Genin - Groß Grönau</b> Vordringlicher Bedarf, S-OU Lübeck	16.400	558 2,4%		VB 04KB	
6	5	SH	A 20	<b>A 23 - A 7</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, OU Bad Bramstedt, OU Hitzhusen, OU Wrist, OU Mühlenbarbek, OU Itzehoe	15.600	3.058 18,6%		VB 04KB	
7	6	SH	B 76	<b>OU Gettorf</b> Vordringlicher Bedarf	15.400	601 3,9%		VB 02KK	
8	7	SH	A 20	<b>Weede - Geschendorf</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	15.300	1.805 10,8%		VB 04KB	
9	7	SH	A 20	<b>Geschendorf - Lübeck (A 1)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	15.300	1.805 10,8%		VB 04KB	
10	8	SH	B 502	<b>Kiel - Brodersdorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Neumühlen-Dietrichsdorf, OU Mönkeberg, OU Kitzberg, OU Heikendorf, OU Neuheikendorf, OU Brodersdorf.	15.100	332 2,2%		VB 04KK	
11	9	SH	B 431	<b>Verlegung in Wedel</b> Vordringlicher Bedarf	14.300	543 3,8%		VB 02KK	
12	10	SH	B 75	<b>OU Bargteheide</b> Weiterer Bedarf	13.300	532 4,0%		WB 02KK	
13	11	SH	B 5	<b>OU Bredstedt</b> Vordringlicher Bedarf	12.700	749 5,9%		VB 02KK	
14	11	SH	B 5	<b>OU Breklum - OU Struckum</b> Vordringlicher Bedarf, OU Beckum, OU Borsbüll, OU Fehsholm, OU Struckum	12.700	749 5,9%		VB 02KK	
15	12	SH	B 431	<b>OU Holm</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.900	452 3,8%	ÖKO	WB 02KK	
16	13	SH	B 206	<b>N-OU Itzehoe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	582 5,2%	ÖKO	WB 02KK	
17	13	SH	B 207	<b>Lübeck - Pogeez</b> Vordringlicher Bedarf, OU Groß Sarau, OU Pogeez	11.200	571 5,1%		VB 02KK	
18	13	SH	B 431	<b>OU Uetersen</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	11.200	437 3,9%	ÖKO	WB 02KK	
19	14	SH	B 104	<b>OU Schlutup 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	10.700	942 8,8%		VB 02KK	
20	15	SH	B 432	<b>OU Leezen</b> Weiterer Bedarf	10.400	770 7,4%		WB 02KK	



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 19: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Schleswig-Holstein nach Verkehrsaufkommen

21	16	SH	B 432	<b>OU Itzstedt</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK
22	16	SH	B 432	<b>OU Kayhude</b> Weiterer Bedarf	10.300	639 6,2%		WB 02KK
23	16	SH	B 432	<b>OU Nahe</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	10.300	639 6,2%	ÖKO	WB 02KK
24	17	SH	B 5	<b>N-OU Lauenburg/Elbe</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	9.600	1.075 11,2%		WB* 02KK
25	18	SH	B 202	<b>OU Selent</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.400	376 4,0%	ÖKO	WB 02KK
26	19	SH	B 5	<b>N-OU Geesthacht - A 25/B 5</b> Vordringlicher Bedarf	9.300	753 8,1%		VB 02KK
27	20	SH	A 20	<b>A 7 - Bad Segeberg (A 21)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, OU Rotenhahn, OU Wittenborn, OU Schafhaus, OU Bockhorn, OU Euhlenrue, OU Hasenmoor	9.200	1.086 10,8%		VB 04KB
28	21	SH	B 76	<b>OU Fleckeby</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.100	491 5,4%	ÖKO	WB 02KK
29	21	SH	B 203	<b>Osterhof - Büsum</b> Weiterer Bedarf, OU Osterhof, OU Oesterdeichstrich	9.100	346 3,8%		WB 02KK
30	22	SH	B 501	<b>OU Grömitz</b> Weiterer Bedarf	9.000	333 3,7%		WB 02KK
31	23	SH	B 502	<b>Segeberger Landstr. (B 502) - Ellerbek</b> Weiterer Bedarf, OU Gaarden, OU Ellerbek	8.700	209 2,4%		WB 02KK
32	24	SH	B 201	<b>OU Süderbrarup</b> Weiterer Bedarf	7.900	482 6,1%		WB 02KK
33	24	SH	B 203	<b>OU Klein-Wittensee und OU Groß-Wittensee</b> Vordringlicher Bedarf	7.900	427 5,4%		VB 02KK
34	25	SH	B 203	<b>Kappeln - Ellenberg</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kappeln, OU Ellenberg	7.300	234 3,2%		VB 04KK
35	26	SH	B 5	<b>OU Hattstedt</b> Vordringlicher Bedarf	7.200	497 6,9%		VB 02KK
36	27	SH	B 206	<b>OU Bad Bramstedt</b> Vordringlicher Bedarf	6.900	669 9,7%		VB 02KK
37	28	SH	B 5	<b>OU Marne</b> Weiterer Bedarf	6.800	442 6,5%		WB 02KK
38	29	SH	B 206	<b>Itzehoe - Bad Bramstedt</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Mühlenbarbek, OU Wrist, OU Förden Barl	6.700	650 9,7%	ÖKO	WB 02KK
39	30	SH	B 5	<b>OU Meldorf</b> Weiterer Bedarf	6.500	390 6,0%		WB 02KK
40	31	SH	B 430	<b>OU Schmalensee</b> Weiterer Bedarf	6.400	429 6,7%		WB 02KK
41	32	SH	B 431	<b>OU Glückstadt</b> Weiterer Bedarf	6.300	391 6,2%		WB 02KK
42	33	SH	B 209	<b>N-OU Schwarzenbek</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	600 10,0%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 19: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Schleswig-Holstein nach Verkehrsaufkommen

43	33	SH	B 209	<b>OU Lütau</b> Weiterer Bedarf	6.000	600 10,0%		WB 02KK
44	34	SH	B 77	<b>OU Hohenwestedt</b> Weiterer Bedarf	5.900	631 10,7%		WB 02KK
45	35	SH	B 203	<b>OU Hamdorf</b> Weiterer Bedarf	5.600	381 6,8%		WB 02KK
46	36	SH	B 202	<b>OU Garding</b> Weiterer Bedarf	5.300	244 4,6%		WB 02KK
47	37	SH	B 77	<b>OU Rimmels</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	5.200	650 12,5%	ÖKO	WB 02KK
48	38	SH	B 208	<b>OU Ratzeburg</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	307 6,4%		VB 02KK
49	39	SH	B 202	<b>OU Seeth</b> Weiterer Bedarf	4.400	216 4,9%		WB 02KK
50	40	SH	B 202	<b>OU Norderstapel</b> Weiterer Bedarf	3.600	180 5,0%		WB 02KK
51	41	SH	B 431	<b>OU Brokdorf</b> Weiterer Bedarf	3.200	224 7,0%		WB 02KK
52	41	SH	B 431	<b>OU St. Margarethen</b> Weiterer Bedarf	3.200	224 7,0%		WB 02KK
53	42	SH	B 202	<b>OU Tating</b> Vordringlicher Bedarf	3.000	36 1,2%		VB 02KK
54	-	SH	B 199	<b>Niebüll - Leck</b> Weiterer Bedarf, OU Klüxbüll, OU Klüxbüllfeld, OU Leck	-	-		WB 02KK

## Top 10 der schleswig-holsteinischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Schleswig-Holstein, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Die schleswig-holsteinischen Flop 10

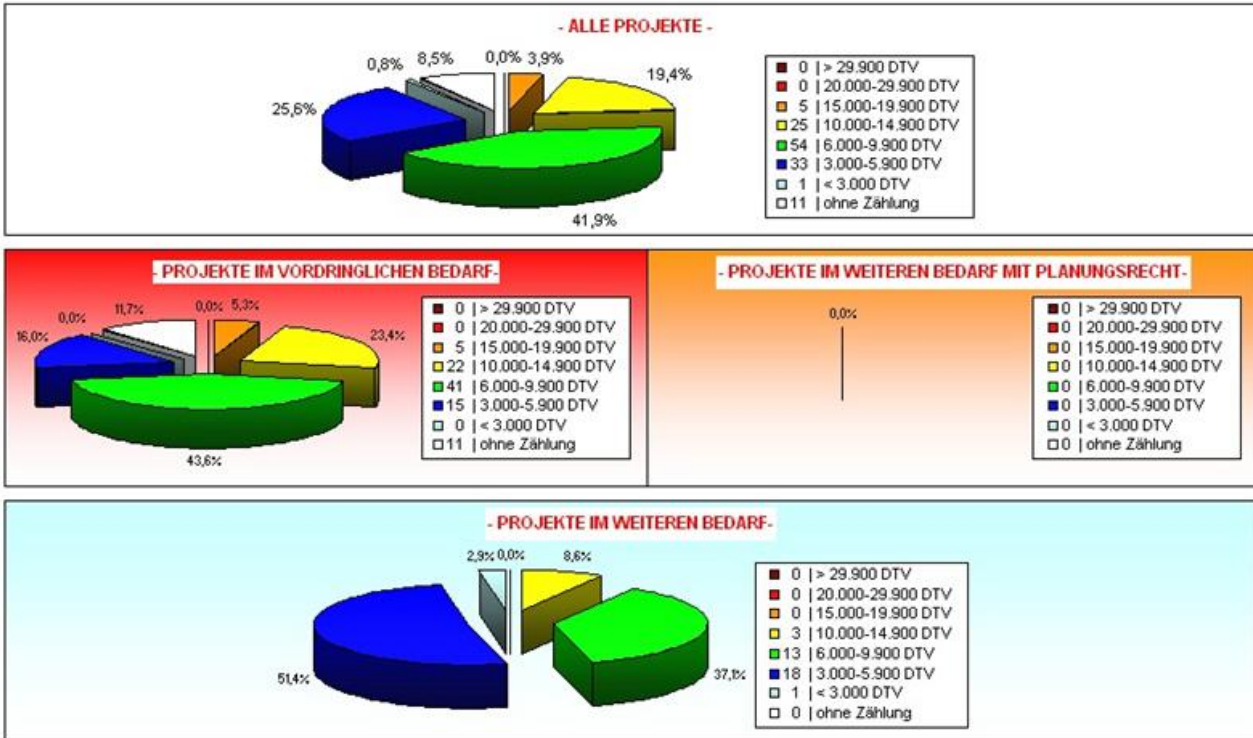
Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
------	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

## Thüringen

### Aufteilung der Projekte in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

Anteil der Ortsumgehungsprojekte in Thüringen im BVWP 2003 nach Verkehrsaufkommen



#### Alle Ortsumgehungsprojekte in Thüringen

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 9.900 Kfz/24h (68,3%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 14.900 Kfz/24h (59,6%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

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

- keine -

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

Verkehrsaufkommen der Mehrzahl der Orte: 0 - 5.900 Kfz/24h (54,3%)

Ortsdurchfahrten ab 20.000 Kfz/24h: 0 (0,0%)

## Rangliste der Projekte in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen									
Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ	
1	1	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK	
2	2	TH	B 281	<b>OU Gorndorf</b> Vordringlicher Bedarf	16.000	1.120 7,0%		VB 04KK	
3	3	TH	B 88	<b>OU Rothenstein</b> Vordringlicher Bedarf	15.600	733 4,7%		VB 02KK	
4	4	TH	B 62	<b>OU Bad Salzungen 3. BA</b> Vordringlicher Bedarf	15.000	1.170 7,8%		VB 02KK	
5	4	TH	B 62	<b>OU Bad Salzungen 5. BA (Werraquerung)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ettmarshausen, OU Immelbom, OU Barchfeld	15.000	1.170 7,8%		VB 02KK	
6	5	TH	B 88	<b>OU Kahla</b> Vordringlicher Bedarf	14.700	985 6,7%		VB 02KK	
7	6	TH	B 281	<b>W-OU Saalfeld</b> Vordringlicher Bedarf	14.400	749 5,2%		VB 02KK	
8	7	TH	A 73	<b>AD Suhl - AS Suhl/Süd</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 247, OU Suhl	14.300	987 5,9%		VB 04KB	
9	7	TH	A 73	<b>AS Suhl/Süd - AS Schleusingen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 247, OU Hirschbach, OU Erlau, OU Schleusingen	14.300	987 5,9%		VB 04KB	
10	8	TH	B 281	<b>OU Pößneck</b> Vordringlicher Bedarf	13.700	1.521 11,1%		VB 02KK	
11	9	TH	B 4	<b>OU Gebesee</b> Vordringlicher Bedarf	13.500	1.445 10,7%		VB 02KK	
12	10	TH	B 7	<b>Gotha - Ohrdruf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko, OU Schwabhausen	13.100	1.546 11,8%	ÖKO	WB 02KK	
13	10	TH	B 247	<b>A 4 - OU Schwabhausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schwabhausen	13.100	1.546 11,8%		VB 04KK	
14	11	TH	B 4	<b>S-OU Sondershausen</b> Vordringlicher Bedarf	12.900	1.109 8,6%		VB 02KK	
15	12	TH	B 19	<b>OU Fambach</b> Vordringlicher Bedarf	12.500	1.513 12,1%		VB 02KK	
16	12	TH	B 19	<b>Wernshausen - Niederschmalkalden</b> Vordringlicher Bedarf, OU Niederschmalkalden	12.500	1.513 12,1%		VB 02KK	
17	13	TH	B 281	<b>OU Triptis</b> Vordringlicher Bedarf	11.990	1.031 8,6%		VB 02KK	
18	14	TH	B 7	<b>OU Weimar/Ost</b> Weiterer Bedarf	11.900	607 5,1%		WB 02KK	
19	15	TH	B 247	<b>Ammern - B 249</b> Vordringlicher Bedarf, OU Unstruttal, OU Mühlhausen (Thüringen)	11.700	971 8,3%		VB 02KK	
20	15	TH	B 247	<b>B 249 - Höngeda</b> Vordringlicher Bedarf, OU Mühlhausen (Thüringen)	11.700	971 8,3%		VB 02KK	

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

21	15	TH	B 247	<b>OU Großengottern</b> Vordringlicher Bedarf	11.700	971 8,3%		VB 02KK
22	16	TH	B 281	<b>OU Krölpä</b> Vordringlicher Bedarf	11.400	901 7,9%		VB 02KK
23	17	TH	B 19	<b>Meiningen/Nord - Untermaßfeld</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
24	17	TH	B 19	<b>Osttangente Meiningen (B 280 - A 71)</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
25	17	TH	B 19	<b>OU Meiningen (B 19 - B 280)</b> Vordringlicher Bedarf	11.200	885 7,9%		VB 02KK
26	18	TH	B 19	<b>OU Wasungen</b> Vordringlicher Bedarf	11.100	1.210 10,9%		VB 02KK
27	19	TH	B 247	<b>OU Höngeda</b> Vordringlicher Bedarf	10.800	842 7,8%		VB 02KK
28	20	TH	B 88	<b>Bücheloh - Gehren</b> Vordringlicher Bedarf, OU Illmenau, OU Langewiesen, OU Gehren	10.300	484 4,7%		VB 02KK
29	21	TH	B 7	<b>OU Eisenberg</b> Weiterer Bedarf	10.100	758 7,5%		WB 02KK
30	22	TH	B 19	<b>OU Schwallungen</b> Vordringlicher Bedarf	10.000	870 8,7%		VB 02KK
31	23	TH	B 4	<b>OU Nordhausen</b> Vordringlicher Bedarf	9.900	693 7,0%		VB 02KK
32	24	TH	A 73	<b>AS Schleusingen - AS Eisfeld/Nord</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 4, OU Wiedersbach, OU Brattendorf, OU Brünn (Thüringen)	9.800	1.313 12,4%		VB 04KB
33	24	TH	B 176	<b>OU Sömmerda</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	461 4,7%		VB 02KK
34	24	TH	B 247	<b>OU Bad Langensalza 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	784 8,0%		VB 02KK
35	24	TH	B 247	<b>OU Bad Langensalza 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.800	784 8,0%		VB 02KK
36	25	TH	B 84	<b>OU Vacha</b> Weiterer Bedarf	9.700	999 10,3%		WB 02KK
37	25	TH	B 281	<b>OU Rockendorf</b> Vordringlicher Bedarf	9.700	883 9,1%		VB 02KK
38	26	TH	B 85	<b>OU Bad Berka</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	9.600	490 5,1%	ÖKO	WB 02KK
39	26	TH	B 93	<b>Osttangente Altenburg 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	797 8,3%		VB 02KK
40	26	TH	B 93	<b>Osttangente Altenburg 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	9.600	797 8,3%		VB 02KK
41	27	TH	B 62	<b>OU Dorndorf/Merkers</b> Vordringlicher Bedarf	9.400	780 8,3%		VB 02KK
42	28	TH	B 7	<b>Altenburg - Lgr. TH/SN</b> Vordringlicher Bedarf, OU Altenburg, OU Windischleuba	9.200	626 6,8%		VB 02KK
43	29	TH	B 19	<b>OU Wutha/Farnroda</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	342 3,8%		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

44	29	TH	B 247	<b>OU Teistungen</b> Vordringlicher Bedarf	9.000	630 7,0%		VB 02KK
45	30	TH	B 93	<b>Altenburg - OU Gößnitz</b> Weiterer Bedarf, OU Zehma, OU Lehndorf, OU Gardschütz, OU Mockern	8.900	1.193 13,4%		WB 02KK
46	30	TH	B 247	<b>OU Leinefelde</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	712 8,0%		VB 02KK
47	30	TH	B 247	<b>OU Kalmerode</b> Vordringlicher Bedarf	8.900	712 8,0%		VB 02KK
48	31	TH	B 62n	<b>OU Zella-Mehlis</b> Weiterer Bedarf. Auf den ersten Blick ein seltsames Projekt, da durch Zella-Mehlis die B 280 führt und die B 62 bereits beim rund 46 km entfernten Barchfeld an der B 19 endet. Auf den zweiten Blick ist tatsächlich der Weiterbau der B 62 von Barchfeld bis zur A 71 bei Zella-Mehlis geplant, allerdings noch nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Dabei wurde die B 19 von Barchfeld zur A 71 bereits leistungsfähig ausgebaut. Die "fehlende leistungsfähige Verbindung zur A 71" ist damit bereits vorhanden.	8.800	458 5,2%		WB 02KK
49	32	TH	B 281	<b>OU Mittelpölnitz</b> Vordringlicher Bedarf	8.700	974 11,2%		VB 02KK
50	33	TH	B 88	<b>Ohrdruf - Spange B 247/B 88</b> Vordringlicher Bedarf, OU Ohrdruf	8.500	553 6,5%		VB 02KK
51	34	TH	B 89	<b>OU Sonneberg</b> Vordringlicher Bedarf	8.300	374 4,5%		VB 02KK
52	35	TH	B 19	<b>OU Barchfeld 2. BA</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	500 6,1%		VB 02KK
53	35	TH	B 19	<b>OU Stockhausen</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	713 8,7%		VB 02KK
54	35	TH	B 93	<b>OU Gößnitz und OU Löhmitz</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	763 9,3%		VB 02KK
55	35	TH	B 247	<b>OU Worbis</b> Vordringlicher Bedarf	8.200	705 8,6%		VB 02KK
56	36	TH	B 85	<b>OU Buttstedt</b> Weiterer Bedarf	8.000	512 6,4%		WB 02KK
57	37	TH	B 4	<b>N-OU Sondershausen</b> Vordringlicher Bedarf	7.800	1.201 15,4%		VB 02KK
58	38	TH	B 88	<b>OU Großautersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	7.700	431 5,6%		VB 02KK
59	39	TH	A 71	<b>AS Heldrungen - AS Sömmerda</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 86, OU Heldrungen, Entlastung B 85, OU Gorsleben, OU Etzleben, OU Schillingstedt, OU Kölleda	7.500	698 8,3%		VB 04KB
60	39	TH	B 84	<b>OU Bad Langensalza 3. BA</b> Weiterer Bedarf	7.500	608 8,1%		WB 02KK
61	39	TH	B 249	<b>OU Mühlhausen (B 247 - L 1016)</b> Vordringlicher Bedarf. 2. OU Mühlhausen	7.500	795 10,6%		VB 02KK
62	40	TH	B 4	<b>OU Straußfurt</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	710 9,6%		VB 02KK
63	40	TH	B 4	<b>OU Greußen</b> Vordringlicher Bedarf	7.400	710 9,6%		VB 02KK



Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

64	41	TH	B 247	<b>OU Wintzingerode</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	767 10,5%		VB 02KK
65	41	TH	B 247	<b>OU Ferna</b> Vordringlicher Bedarf	7.300	767 10,5%		VB 02KK
66	42	TH	B 4	<b>OU Oberspier</b> Weiterer Bedarf	7.200	713 9,9%		WB 02KK
67	42	TH	B 88	<b>OU Kirchhasel</b> Weiterer Bedarf	7.200	367 5,1%		WB 02KK
68	43	TH	B 88	<b>OU Friedrichroda</b> Weiterer Bedarf	6.900	359 5,2%		WB 02KK
69	44	TH	B 175	<b>OU Burkersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	6.800	564 8,3%		VB 02KK
70	45	TH	B 19	<b>Wilhelmsthal - OU Wutha/Farnroda</b> Vordringlicher Bedarf, Wilhelmsthal, OU Eisenach	6.700	616 9,2%		VB 02KK
71	45	TH	B 19	<b>OU Waldfisch</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	456 6,8%		VB 02KK
72	45	TH	B 19	<b>OU Gumpelstadt</b> Vordringlicher Bedarf	6.700	456 6,8%		VB 02KK
73	46	TH	B 89	<b>OU Hildburghausen</b> Vordringlicher Bedarf	6.600	409 6,2%		VB 02KK
74	47	TH	B 7	<b>OU Tüttleben</b> Vordringlicher Bedarf	6.500	345 5,3%		VB 02KK
75	47	TH	B 7	<b>OU Gotha</b> Weiterer Bedarf	6.500	345 5,3%		WB 02KK
76	47	TH	B 85	<b>OU Pflanzworbach</b> Weiterer Bedarf	6.500	546 8,4%		WB 02KK
77	48	TH	B 243	<b>OU Günzerode</b> Vordringlicher Bedarf	6.400	851 13,3%		VB 02KK
78	49	TH	B 4	<b>OU Ilfeld</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	601 9,7%		VB 02KK
79	49	TH	B 4	<b>OU Niedersachswerfen</b> Vordringlicher Bedarf	6.200	601 9,7%		VB 02KK
80	49	TH	B 85	<b>S-OU Bad Frankenhausen (Kyffhäuser)</b> Weiterer Bedarf	6.200	186 3,0%		WB 02KK
81	50	TH	B 19	<b>OU Witzelroda</b> Vordringlicher Bedarf	6.100	482 7,9%		VB 02KK
82	50	TH	B 88	<b>Gehren - Pennewitz</b> Vordringlicher Bedarf, OU Gehren, OU Jesuborn, OU Pennewitz	6.100	421 6,9%		VB 02KK
83	51	TH	B 62	<b>OU Vacha - Badelachen</b> Weiterer Bedarf	6.000	534 8,9%		WB 02KK
84	51	TH	B 84	<b>OU Behringen</b> Vordringlicher Bedarf	6.000	666 11,1%		VB 02KK
85	52	TH	B 88	<b>OU Dorndorf/Steudnitz 1. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	5.900	507 8,6%	ÖKO	WB 02KK
86	52	TH	B 88	<b>OU Dorndorf/Steudnitz 2. BA</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko	5.900	507 8,6%	ÖKO	WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

87	52	TH	B 180	<b>OU Meuselwitz</b> Weiterer Bedarf	5.900	637 10,8%		WB 02KK
88	52	TH	B 180	<b>OU Rositz - Altenburg</b> Weiterer Bedarf	5.900	637 10,8%		WB 02KK
89	52	TH	B 243	<b>Nordhausen - K 4</b> Vordringlicher Bedarf, OU Hesserode, OU Kleinwechungen	5.900	779 13,2%		VB 04KK
90	53	TH	B 88	<b>OU Zeutsch</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	307 5,3%		VB 02KK
91	53	TH	B 88	<b>OU Uhlstädt</b> Vordringlicher Bedarf	5.800	307 5,3%		VB 02KK
92	53	TH	B 249	<b>OU Mühlhausen (L 1016 - B 249)</b> Weiterer Bedarf. 2. OU Mühlhausen	5.800	273 4,7%		WB 02KK
93	53	TH	B 249	<b>OU Grabe - Körner</b> Vordringlicher Bedarf, OU Grabe, OU Körner	5.800	273 4,7%		VB 02KK
94	54	TH	B 88	<b>OU Camburg</b> Weiterer Bedarf	5.600	470 8,4%		WB 02KK
95	55	TH	B 84	<b>OU Reichenbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.400	659 12,2%		VB 02KK
96	56	TH	B 7	<b>OU Großstöbnitz</b> Weiterer Bedarf	5.300	413 7,8%		WB 02KK
97	57	TH	B 94	<b>OU Zeulenroda</b> Weiterer Bedarf	5.100	337 6,6%		WB 02KK
98	57	TH	B 243	<b>OU Holbach</b> Vordringlicher Bedarf	5.100	872 17,1%		VB 02KK
99	58	TH	B 281	<b>OU Neuhaus am Rennsteig</b> Vordringlicher Bedarf	5.000	395 7,9%		VB 02KK
100	59	TH	B 84	<b>OU Marksuhl</b> Weiterer Bedarf	4.800	499 10,4%		WB 02KK
101	59	TH	B 84	<b>OU Dönges</b> Weiterer Bedarf	4.800	499 10,4%		WB 02KK
102	59	TH	B 175	<b>OU Frießnitz</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	542 11,3%		VB 02KK
103	59	TH	B 175	<b>OU Großebersdorf</b> Vordringlicher Bedarf	4.800	542 11,3%		VB 02KK
104	60	TH	B 281	<b>OU Lichte/Schmiedefeld</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.700	268 5,7%	ÖKO	WB 02KK
105	60	TH	B 281	<b>OU Reichmannsdorf</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	4.700	268 5,7%	ÖKO	WB 02KK
106	61	TH	B 89	<b>Eisfeld - Sachsenbrunn</b> Vordringlicher Bedarf, 3. OU Eisfeld	4.500	365 8,1%		VB 02KK
107	61	TH	B 89	<b>OU Schalkau</b> Weiterer Bedarf	4.500	365 8,1%		WB 02KK
108	62	TH	B 243	<b>OU Mackenrode</b> Vordringlicher Bedarf	4.400	730 16,6%		VB 02KK
109	63	TH	B 86	<b>OU Weißensee</b> Weiterer Bedarf	4.300	525 12,2%		WB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

110	63	TH	B 176	<b>OU Kölledda 1. BA</b> Vordringlicher Bedarf	4.300	348 8,1%		VB 02KK
111	64	TH	B 88	<b>OU Crawinkel</b> Weiterer Bedarf	4.200	286 6,8%		WB 02KK
112	65	TH	B 94	<b>OU Schleiz</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.900	257 6,6%	ÖKO	WB 02KK
113	66	TH	B 88	<b>Spange B 247/B 88 bei Nauendorf</b> Vordringlicher Bedarf, OU Grafenhain	3.700	218 5,9%		VB 02KK
114	67	TH	B 85	<b>OU Teichel</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	3.500	350 10,0%	ÖKO	WB 02KK
115	67	TH	B 88	<b>OU Gräfenroda/Frankenrain</b> Weiterer Bedarf	3.500	231 6,6%		WB 02KK
116	67	TH	B 90n	<b>OU Griesheim</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwillingen der K 2 und die Ortsumgehungen Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	3.500	231 6,6%		VB 02KK
117	68	TH	B 281	<b>OU Miesitz</b> Vordringlicher Bedarf	3.100	316 10,2%		VB 02KK
118	69	TH	B 85	<b>OU Probstzella</b> Weiterer Bedarf	2.900	334 11,5%		WB 02KK
119	-	TH	B 85	<b>Südnoten (B85/B88) - Ankerwerk (Rudolstadt)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Volkstedt, OU Rudolstadt	-	- -		VB 02KK
120	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Melkers/Walldorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meiningen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meiningen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meiningen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	- -		VB 02KK
121	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meiningen, OU Dörrensolz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meiningen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange	-	- -		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

				Abschnitt Fulda - Meinungen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meinungen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meinungen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.				
122	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meinungen, OU Stepfershausen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meinungen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meinungen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meinungen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meinungen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
123	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meinungen, OU Herpf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meinungen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meinungen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meinungen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meinungen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
124	-	TH	B 87n	<b>Fulda - Meinungen, OU Oberkatz</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 87n ist eine neue geplante hochleistungsfähige Bundesstraße in Hessen, Thüringen und Sachsen. Sie soll aus den zwei unabhängigen Abschnitten Fulda - Meinungen und Leipzig - Torgau bestehen. Der rund 57 km lange Abschnitt Fulda - Meinungen soll das Rhein-Main-Gebiet besser mit der Rhön, der Region Meinungen und mit Erfurt verbinden und dabei an der A 7 bei Fulda abzweigen und zur A 71 bei Meinungen führen. Bis 2015 werden auf diesem Abschnitt 15.000 Kfz/24h erwartet. Die Kosten alleine dieses Abschnitts werden vom hessischen Wirtschaftsministerium auf 186 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommt ein geplanter rund 3.000 Meter langer Tunnel zwischen Kaltenwestheim und Unterweid.	-	-		VB 02KK
125	-	TH	B 90n	<b>OU Kleinliebringen</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwilligen	-	-		VB 02KK

Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Deutschland und Verkehrsaufkommen der Orte  
Tabelle 20: Rangliste der Ortsumgehungsprojekte im Bundesfernstraßenbau in Thüringen nach Verkehrsaufkommen

				der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.				
126	-	TH	B 90n	<b>OU Geilsdorf</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwillingen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	-	-		VB 02KK
127	-	TH	B 90n	<b>OU Hammersfeld</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 90 beginnt derzeit bei Hockeroda und führt zur B 2 bei Gefell. Im Zuge der B 90n ist die Verlängerung der B 90 von Hockerode bis zur A 71 bei Griesheim vorgesehen. Dabei soll die B 90n über Saalfeld (Saale), Rudolstadt und Griesheim führen. Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan taucht diese rund 50 km lange Erweiterung mit den Ortsumgehungen Griesheim, Hammersfeld, Geilsdorf und Kleinliebringen auf, wobei die 4 Orte sehr nahe beieinander liegen. Bis auf Griesheim, durch den die schwach befahrene B 87 führt, führen durch die anderen Orte noch schwächer befahrene Kreisstraßen. Zurzeit wird ebenfalls die L 1048 zwischen Rudolstadt und Stadtilm hochleistungsfähig im Regelquerschnitt 10,5 neu- und ausgebaut. In diesem Zuge werden die Ortsdurchfahrten Eichfeld und Schaala beseitigt. Für Schaala entsteht der 1.145 Meter lange Pörzbergtunnel, der 2009 fertiggestellt werden soll, darüber hinaus entsteht eine neue Straßenbrücke und die alte Trasse wird rund 2 Meter tiefer gelegt. Nach der Fertigstellung soll die L 1048 zur B 90 aufgestuft werden und in die Baulast des Bundes übergehen. Die Lücke bis zur A 71 soll durch die vier B 90n Ortsumgehungsprojekte bis zur A 71 geschlossen werden. In diesem Zuge sind auch die Ortsumgehungen Behringen und Niederwillingen der K 2 und die Ortsumgehung Stadtilm der L 1048 vorgesehen. Bis 2015 wird nach der Gesamtfertigstellung ein Verkehrsaufkommen von rund 12.000 Kfz/24h geschätzt.	-	-		VB 02KK
128	-	TH	B 176n	<b>OU Gräfontonna</b> Vordringlicher Bedarf. Die B 176n ist eine geplante neue Bundesstraße in Thüringen, die es bisher noch nicht gibt. Sie soll von Bad Langensalza (B 84) nach Andisleben (B 4) verlaufen.	-	-		VB 02KK
129	-	TH	B 281	<b>OU Könitz</b> Vordringlicher Bedarf. Es gibt nur eine OD Könitz im Zuge der L1106. Die B 281 liegt rund eine Kilometer entfernt.	-	-		VB 02KK

## Top 10 der thüringischen Härtefälle

Top 10 Ortsumgehungsprojekte in Thüringen, bei denen eine Entlastung der Orte festgestellt sein muss, das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten mindestens 16.000 Kfz/24h beträgt, sich im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan befinden und keine Planung erfolgt. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Umgehungen des selben Ortes mit einer besseren Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten sein, wenn diese ebenfalls zu einer Entlastung im Ort führen. Auch darf das Projekt vor Ort durch die Kommunen oder von der Ortsdurchfahrt Betroffenen nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der Einstufung mit der geringsten Priorität, weit hinter zahlreichen Projekten mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen, für welche in der Zukunft ebenfalls viel niedrigere Aufkommen prognostiziert werden, haben die folgenden Ortsumgehungsprojekte mit einem für Bundesstraßen und Ortsdurchfahrten hohen und zum Teil sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum eine Chance auf eine baldige Realisierung.

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
-----	------	----	--------	--------------	-----	----	-----	-----

- keine -

**Die thüringischen Flop 10**

Flop	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	TH	B 85	OU Probstzella Weiterer Bedarf	2.900	334 11,5%		WB 02KK

- keine weiteren -





**Was wäre wenn...****...die B 4 OD Meine in einem anderen Bundesland wäre?****Istzustand in Niedersachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
10	8	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK

**Wäre die B 4 OD Meine in Baden-Württemberg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
25	18	BW	B 14	Neimersbach - Winnenden/Mitte Vordringlicher Bedarf, OU Hartmannsweiler, OU Winnenden	20.900	1.275 6,1%		VB 04KB
26	19 (-11)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
27	20	BW	B 30	OU Gaisbeuren Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

**Wäre die B 4 OD Meine in Bayern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
22	18	BY	B 19	Heuberg - Immenstadt Vordringlicher Bedarf, OU Stein im Allgäu, OU Seifen	20.500	1.169 5,7%		VB 04KK
23	19 (-11)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
24	20	BY	B 4	Verlegung n Coburg Vordringlicher Bedarf	20.200	1.495 7,4%		VB 04KK

**Wäre die B 4 OD Meine in Berlin**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BE	B 158	OU Ahrensfelde Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
2	2 (+6)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
3	3	BE	B 109	OU Schönerlinde Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK

**Wäre die B 4 OD Meine in Brandenburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
4	2	BB	B 158	OU Ahrensfelde Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
5	3 (+5)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
6	4	BB	B 1	OU Tasdorf	20.200	1.778		VB

				Vordringlicher Bedarf		7,8%		02KK
--	--	--	--	-----------------------	--	------	--	------

### Wäre die B 4 OD Meine in Bremen

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HB	B 6n	Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1) Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
2	2 (+6)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
3	3	HB	B 212	Lgr. NI/HB - Bremen (A 281) Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühren	10.900	643 5,9%		VB 02KK

### Wäre die B 4 OD Meine in Hamburg

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HH	A 26	Rübke - Moorburg (A 7) Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 73, OU Fischbeck, OU Neu-Wulmstorf, OU Ovelgönne	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
2	2 (+6)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
3	3	HH	B 431	OU Rissen Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK

### Wäre die B 4 OD Meine in Hessen

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
8	7	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
9	8 (±0)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
10	9	HE	B 47	Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten (einschließlich) Vordringlicher Bedarf	19.300	2.007 10,4%		VB 04KK

### Wäre die B 4 OD Meine in Mecklenburg-Vorpommern

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+7)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
2	2	MV	B 105	OU Rövershagen Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK

### Wäre die B 4 OD Meine in Nordrhein-Westfalen

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
6	6	NW	B 61	OU Barkhausen (mit Weserauentunnel) Vordringlicher Bedarf	21.200	1.166 5,5%		VB 04KK
7	7	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz	20.300	1.807		WB

	(+1)			Weiterer Bedarf, OU Meine		8,9%		04KK
8	8	NW	B 58	OU Wesel Vordringlicher Bedarf	20.100	1.106 5,5%		VB 04KK

**Wäre die B 4 OD Meine in Rheinland-Pfalz**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
4	3	RP	B 256	OU Plaidt Weiterer Bedarf	21.000	3.696 17,6%		WB 04KK
5	4 (+4)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
6	4	RP	B 9	Verlegung bei Worms Weiterer Bedarf	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK

**Wäre die B 4 OD Meine im Saarland**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+7)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
2	2	SL	B 41	OU Ottweiler Vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK

**Wäre die B 4 OD Meine in Sachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
3	2	SN	B 107	Ebersdorf - Südverbund Chemnitz Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
4	3 (+5)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
5	4	SN	B 87n	AS Leipzig/Mitte (A 14) - s Eilenburg (3) Vordringlicher Bedarf	19.700	985 5,0%		VB 04KK

**Wäre die B 4 OD Meine in Sachsen-Anhalt**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+7)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
2	2	ST	B 2	S-OU Wittenberg/West Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK

**Wäre die B 4 OD Meine in Schleswig-Holstein**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
2	2	SH	A 20	Bad Segeberg (A 21) - Weede Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB
3	3 (+5)	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
4	4	SH	B 199	OU Handewitt Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK

--	--	--	--	--	--	--	--	--

**Wäre die B 4 OD Meine in Thüringen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+7)	NI	B 4	<b>Rötgesbüttel - Meinholz</b> Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK
2	2	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK



**...die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in einen anderen Bundesland wären?****Istzustand in Baden-Württemberg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
26	19	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
27	19	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Bayern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
25	20	BY	B 304	<b>OU Zorneding</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.206 6,0%		VB 02KK
26	21 (-2)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
27	21 (-2)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
28	22	BY	B 469	<b>Obernburg - Trennfurt</b> Vordringlicher Bedarf, OU Trennfurt, OU Wörth am Main	19.600	1.470 7,5%		VB 04KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Berlin**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BE	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
2	2 (+17)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
3	2 (+17)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
4	3	BE	B 109	<b>OU Schönerlinde</b> Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Brandenburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
5	3	BB	B 1	<b>OU Tasdorf</b> Vordringlicher Bedarf	20.200	1.778 7,8%		VB 02KK
6	4 (+15)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
7	4 (+15)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
8	5	BB	B 2n	<b>B 273 - B 2 nw Potsdam</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko. OU Potsdam.	17.100	752 4,4%	ÖKO	WB 02KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Bremen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HB	B 6n	Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1) Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
2	2 (+17)	BW	B 30	OU Gaisbeuren Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
3	2 (+17)	BW	B 30	OU Enzisreute Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
4	3	HB	B 212	Lgr. NI/HB - Bremen (A 281) Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühren	10.900	643 5,9%		VB 02KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Hamburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HH	A 26	Rübke - Moorburg (A 7) Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
2	2 (+17)	BW	B 30	OU Gaisbeuren Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
3	2 (+17)	BW	B 30	OU Enzisreute Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
4	3	HH	B 431	OU Rissen Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Hessen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
8	7	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
9	8 (+11)	BW	B 30	OU Gaisbeuren Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
10	8 (+11)	BW	B 30	OU Enzisreute Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
11	9	HE	B 47	Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten (einschließlich) Vordringlicher Bedarf	19.300	2.007 10,4%		VB 04KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Mecklenburg-Vorpommern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+18)	BW	B 30	OU Gaisbeuren Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
2	1 (+18)	BW	B 30	OU Enzisreute Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
3	2	MV	B 105	OU Rövershagen Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Niedersachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
13	9	NI	B 215	<b>OU Verden</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	20.200	1.212 6,0%		WB* 02KK
14	10 (+9)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
15	10 (+9)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
16	11	NI	A 26	<b>Stade - Horneburg</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 73, OU Dollern, OU Agathenburg	19.600	1.705 7,7%		VB 04KB

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Nordrhein-Westfalen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
7	7	NW	B 58	<b>OU Wesel</b> Vordringlicher Bedarf	20.100	1.106 5,5%		VB 04KK
8	8 (+11)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
9	8 (+11)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
10	9	NW	B 220	<b>OU Kleve-Kellen - B 57</b> Vordringlicher Bedarf, OU Kellen, OU Warbeyen	19.700	946 4,8%		VB 02KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Rheinland-Pfalz**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
5	4	RP	B 9	<b>Verlegung bei Worms</b> Weiterer Bedarf	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK
6	5 (+14)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
7	5 (+14)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
8	6	RP	B 9	<b>OU Nierstein</b> Vordringlicher Bedarf	19.800	733 3,7%		VB 02KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren im Saarland**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+18)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
2	1 (+18)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
3	2	SL	B 41	<b>OU Ottweiler</b> Vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK



**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Sachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
3	2	SN	B 107	Ebersdorf - Südverbund Chemnitz Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
4	3 (+16)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
5	3 (+16)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
6	4	SN	B 87n	AS Leipzig/Mitte (A 14) - s Eilenburg (3) Vordringlicher Bedarf	19.700	985 5,0%		VB 04KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Sachsen-Anhalt**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+18)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
2	1 (+18)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
3	2	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Schleswig-Holstein**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
2	2	SH	A 20	Bad Segeberg (A 21) - Weede Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB
3	3 (+16)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
4	3 (+16)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
5	4	SH	B 199	<b>OU Handewitt</b> Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK

**Wären die B 30 OD Enzisreute und OD Gaisbeuren in Thüringen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+18)	BW	B 30	<b>OU Gaisbeuren</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
2	1 (+18)	BW	B 30	<b>OU Enzisreute</b> Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB
3	2	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK

**...die B 188 OD Vorsfelde in einem anderen Bundesland wäre?****Istzustand in Niedersachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
5	5	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Baden-Württemberg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
16	11	BW	B 10	<b>OU Berghausen (6)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	24.000	1.152 4,8%		WB* 02KK
17	12 (-7)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
18	13	BW	B 317	<b>Lörrach - Weil am Rhein</b> Vordringlicher Bedarf, OU Lörrach	22.900	1.327 5,8%		VB 02KK

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Bayern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
16	13	BY	B 2	<b>OU Puchheim</b> Vordringlicher Bedarf	23.400	913 3,9%		VB 02KK
17	14 (-9)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
18	15	BY	B 15n	<b>Pfaffing (B 304) - Kolbermoor (A 8)</b> Weiterer Bedarf, Entlastung B 15, OU Maggle, OU Kornberg, OU Elend, OU Zainach, OU Lengdorf, OU Wieden, OU Pfaffenhofen, OU Rosenheim.	22.900	1.420 6,2%		WB 04KB

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Berlin**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+4)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	BE	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Brandenburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
3	1	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 2 - L 40)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.200	707 1,7%		WB* 02KK
4	2 (+3)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
5	3	BB	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Bremen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HB	B 6n	Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1) Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
2	2 (+3)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
3	3	HB	B 212	Lgr. NI/HB - Bremen (A 281) Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühen	10.900	643 5,9%		VB 02KK

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Hamburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HH	A 26	Rübke - Moorburg (A 7) Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB.	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
2	2 (+3)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
3	3	HH	B 431	OU Rissen Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Hessen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
5	4	HE	B 3	OU Karben/Kloppenheim Vordringlicher Bedarf	24.500	1.005 4,1%		VB 02KK
6	5 (±0)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
7	6	HE	A 44	AD Kassel/Ost - AS Hessisch-Lichtenau/West (mit Erw. A 7) Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	21.900	2.300 9,5%		VB 04KB

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Mecklenburg-Vorpommern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+4)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	MV	B 105	OU Rövershagen Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK

**Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Nordrhein-Westfalen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
4	4	NW	B 58	OU Wesel (ö Rheinbrücke - B 8) Vordringlicher Bedarf	25.600	2.483 9,7%		VB 04KK
5	5 (±0)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
6	6	NW	B 236	Dortmund/Remberg - Dortmund/Schueruferstraße Vordringlicher Bedarf, OU Schüren	22.200	799 3,6%		VB 04KB

## Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Rheinland-Pfalz

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
2	1	RP	B 51	Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 2. BA (B 49 - A 64) Weiterer Bedarf	27.800	1.168 4,2%		WB 04KK
3	2 (+3)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
4	3	RP	B 42	<b>OU Koblenz-Ehrenbreitstein</b> Vordringlicher Bedarf	21.300	788 3,7%		VB 04KK

## Wäre die B 188 OD Vorsfelde im Saarland

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+4)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	SL	B 41	<b>OU Ottweiler</b> Vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK

## Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Sachsen

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+4)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	SN	B 169	<b>OU Bad Schlema</b> Weiterer Bedarf	22.100	1.459 6,6%		WB 02KK

## Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Sachsen-Anhalt

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+4)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	ST	B 2	<b>S-OU Wittenberg/West</b> Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK

## Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Schleswig-Holstein

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+4)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	SH	B 76	<b>OU Preetz</b> Vordringlicher Bedarf	23.000	690 3,0%		VB 02KK

## Wäre die B 188 OD Vorsfelde in Thüringen

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+4)	NI	B 188	<b>OU Vorsfelde</b> Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.	23.100	855 3,7%	ÖKO	WB 02KK
2	2	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK

**...die B 253 OD Frohnhausen in einem anderen Bundesland wäre?****Istzustand in Hessen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
8	7	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Baden-Württemberg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
25	18	BW	B 14	Nellmersbach - Winnenden/Mitte Vordringlicher Bedarf, OU Hartmannsweiler, OU Winnenden	20.900	1.275 6,1%		VB 04KB
26	19 (-12)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
27	20	BW	B 30	OU Gaisbeuren Weiterer Bedarf	20.000	1.502 7,5%		WB 04KB

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Bayern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
22	18	BY	B 19	Heuberg - Immenstadt Vordringlicher Bedarf, OU Stein im Allgäu, OU Seifen	20.500	1.169 5,7%		VB 04KK
23	19 (-12)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
24	20	BY	B 4	Verlegung n Coburg Vordringlicher Bedarf	20.200	1.495 7,4%		VB 04KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Berlin**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	BE	B 158	OU Ahrensfelde Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
2	1 (+6)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
3	2	BE	B 109	OU Schönerlinde Weiterer Bedarf	11.500	1.173 10,2%		WB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Brandenburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
4	2	BB	B 158	OU Ahrensfelde Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24
5	2 (+5)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
6	3	BB	B 1	OU Tasdorf Vordringlicher Bedarf	20.200	1.778 7,8%		VB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Bremen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HB	B 6n	Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1) Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
2	2 (+5)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
3	3	HB	B 212	Lgr. NI/HB - Bremen (A 281) Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühen	10.900	643 5,9%		VB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Hamburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HH	A 26	Rübke - Moorburg (A 7) Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB, Entlastung B 73, OU Fischbeck, OU Neu-Wulmstorf, OU Ovelgönne	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
2	2 (+5)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
3	3	HH	B 431	OU Rissen Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Mecklenburg-Vorpommern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+6)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
2	2	MV	B 105	OU Rövershagen Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Niedersachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
9	7	NI	B 214	OU Watenbüttel Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	21.100	1.118 5,3%	ÖKO	WB 02KK
10	8 (-1)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
11	9	NI	B 4	Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf, OU Meine	20.300	1.807 8,9%		WB 04KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Nordrhein-Westfalen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
6	6	NW	B 61	OU Barkhausen (mit Weserauentunnel) Vordringlicher Bedarf	21.200	1.166 5,5%		VB 04KK
7	7 (±0)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
8	8	NW	B 58	OU Wesel Vordringlicher Bedarf	20.100	1.106 5,5%		VB 04KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Rheinland-Pfalz**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
4	3	RP	B 256	OU Plaidt Weiterer Bedarf	21.000	3.696 17,6%		WB 04KK
5	4 (+3)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
6	5	RP	B 9	Verlegung bei Worms Weiterer Bedarf	20.300	2.639 13,0%		WB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen im Saarland**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+6)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
2	2	SL	B 41	OU Ottweiler Vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Sachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
3	2	SN	B 107	Ebersdorf - Südverbund Chemnitz Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK
4	3 (+4)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
5	4	SN	B 87n	AS Leipzig/Mitte (A 14) - s Eilenburg (3) Vordringlicher Bedarf	19.700	985 5,0%		VB 04KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Sachsen-Anhalt**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+6)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
2	2	ST	B 2	S-OU Wittenberg/West Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Schleswig-Holstein**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
2	2	SH	A 20	Bad Segeberg (A 21) - Weede Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB
3	3 (+4)	HE	B 253	OU Dillenburg/Frohnhausen Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
4	4	SH	B 199	OU Handewitt Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK

**Wäre die B 253 OD Frohnhausen in Thüringen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+6)	HE	B 253	<b>OU Dillenburg/Frohnhausen</b> Weiterer Bedarf	20.400	1.489 7,3%		WB 02KK
2	2	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK



**...die B 312 OD Lichtenstein in einem anderen Bundesland wäre?****Istzustand in Baden-Württemberg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
23	16	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Bayern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
18	15	BY	B 20	<b>OU Burghausen</b> Weiterer Bedarf	22.100	1.613 7,3%		WB 02KK
19	16 (±0)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
20	17	BY	A 94	<b>Pastetten - Dorfen</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 12, OU Hohenlinden, OU Birkach, OU Straßmaier	20.900	2.424 10,6%		VB 04KB

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Berlin**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+15)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
2	2	BE	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Brandenburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
3	1	BB	B 1	<b>OU Potsdam (B 2 - L 40)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	26.200	707 1,7%		WB* 02KK
4	2 (+14)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
5	3	BB	B 158	<b>OU Ahrensfelde</b> Vordringlicher Bedarf	20.400	1.265 6,2%		VB 04/24

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Bremen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HB	B 6n	<b>Neuenlander Str. (A 281) - AS Bremen/ Brinkum (A 1)</b> Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, OU Bremen-Kattenturm	51.900	3.010 5,8%		WB* 02KB
2	2 (+14)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
3	3	HB	B 212	<b>Lgr. NI/HB - Bremen (A 281)</b> Vordringlicher Bedarf, OU Bissen, OU Gruppenbühnen	10.900	643 5,9%		VB 02KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Hamburg**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	HH	A 26	<b>Rübke - Moorburg (A 7)</b> Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den VB	30.300	2.545 8,4%	ÖKO	VB 04KB
2	2 (+14)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
3	3	HH	B 431	<b>OU Rissen</b> Weiterer Bedarf	14.300	543 3,8%		WB 04KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Hessen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
5	4	HE	B 3	<b>OU Karben/Kloppenheim</b> Vordringlicher Bedarf	24.500	1.005 4,1%		VB 02KK
6	5 (+11)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
7	6	HE	A 44	<b>AD Kassel/Ost - AS Hessisch-Lichtenau/West (mit Erw. A 7)</b> Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 7, OU Hessisch-Lichtenau	21.900	2.300 9,5%		VB 04KB

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Mecklenburg-Vorpommern**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+15)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
2	2	MV	B 105	<b>OU Rövershagen</b> Weiterer Bedarf	18.300	1.080 5,9%		WB 02KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Niedersachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
7	6	NI	B 3	<b>s Celle - n Ehlershausen</b> Vordringlicher Bedarf, OU Adelheidsdorf, OU Nienhorst	22.700	1.680 7,4%		VB 02KK
8	7 (+9)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
9	8	NI	B 6n	<b>Bad Harzburg (A 395) - Lgr. NI/ST</b> Vordringlicher Bedarf	21.100	1.709 8,1%		VB 04KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Nordrhein-Westfalen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
5	5	NW	B 236	<b>Dortmund/Remberg - Dortmund/Schueruferstraße</b> Vordringlicher Bedarf, OU Schüren	22.200	799 3,6%		VB 04KB
6	6 (+10)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
7	7	NW	B 61	<b>OU Barkhausen (mit Weserauentunnel)</b> Vordringlicher Bedarf	21.200	1.166 5,5%		VB 04KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Rheinland-Pfalz**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
2	1	RP	B 51	Konz - AS A 64 (Moselaufstieg), 2. BA (B 49 - A 64) Weiterer Bedarf	27.800	1.168 4,2%		WB 04KK
3	2 (+14)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
4	3	RP	B 42	OU Koblenz-Ehrenbreitstein Vordringlicher Bedarf	21.300	788 3,7%		VB 04KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein im Saarland**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+15)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
2	2	SL	B 41	OU Ottweiler Vordringlicher Bedarf	18.200	837 4,6%		VB 02KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Sachsen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1	SN	B 169	OU Bad Schlema Weiterer Bedarf	22.100	1.459 6,6%		WB 02KK
2	2 (+14)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
3	3	SN	B 107	A 4 - Ebersdorf Vordringlicher Bedarf, OU Chemnitz zusammen mit B 174	20.700	1.076 5,2%		VB 04KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Sachsen-Anhalt**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+15)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
2	2	ST	B 2	S-OU Wittenberg/West Vordringlicher Bedarf	19.700	1.123 5,7%		VB 04KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Schleswig-Holstein**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
2	2	SH	A 20	Bad Segeberg (A 21) - Weede Vordringlicher Bedarf, Entlastung B 206, N-OU Lübeck, OU Mönkhagen, OU Strukdorf, Langniendorf, OU Bad Segeberg	22.900	1.832 7,0%		VB 04KB
3	3 (+13)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
4	4	SH	B 199	OU Handewitt Vordringlicher Bedarf	16.500	677 4,1%		VB 02KK

**Wäre die B 312 OD Lichtenstein in Thüringen**

Nr.	Rang	BL	Straße	Beschreibung	DTV	SV	ÖKO	Typ
1	1 (+15)	BW	B 312	<b>Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)</b> Weiterer Bedarf	22.000	1.144 5,2%		WB 02KK
2	2	TH	B 85	<b>OU Schwarza/Süd</b> Vordringlicher Bedarf	19.100	1.261 6,6%		VB 02KK



## Anhang

### Abkürzungen

#### Allgemeine Abkürzungen

BL Bundesland

#### 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 im Bezug auf die Verkehrszahlen

DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge, die 2005 ermittelt wurde. Zur Methodik wie die Ermittlung erfolgte und was DTV genau ist, kann im nachfolgenden Abschnitt "Methodik" nachgelesen werden.  
DTSV Durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsmenge, die 2005 ermittelt wurde.  
SV Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr 2005. Mit 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. Spätestens sobald die Planung abgeschlossen ist sind diese den Projekten im VB gleichgestellt.  
WB Weiterer Bedarf. Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan als nicht so wichtig eingestuft sind, allerdings als baufähig gelten. Diese Projekte dürfen nicht geplant werden.  
KB Bedeutet "kein Bedarf", wenn diese beiden Buchstaben alleine stehen. Wird für Projekte verwendet, die nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind. Stehen vor KB noch Zahlen, steht KB für "keine" und "beidseitig" und bezieht sich auf Standstreifen (siehe unten.)

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.

## **Definitionen**

### **Top 10**

Ortsumgehungsprojekte, mit dem höchsten Nutzen. Eine Entlastung der Orte muss gegeben oder zumindest ein erheblicher netzkonzeptioneller Nutzen vorhanden sein und ein Mindestverkehrsaufkommen in der bestehenden Ortsdurchfahrt von 16.000 Kfz/24h ist zwingende Voraussetzung.

### **Flop 10**

Ortsumgehungsprojekte, mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen von weniger als 3.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden. Es dürfen nur Projekte enthalten sein die nicht Teil netzkonzeptioneller Überlegungen sind, so dass Verkehr von anderen Straßen in Zukunft über diese geleitet werden soll.



## 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. In der Regel wird bei diesen Zählungen aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht auf sehr schwach befahrenen Strecken gezählt, so dass die Erhebung immer ein wenig lückenhaft bleibt. 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 Jahresganglinientypen 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 zurzeiten 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 dieser Broschüre genannten Zahlen geben die täglichen Durchschnittswerte wieder.

### Methodik im Zuge der Erstellung dieser Broschüre

Im Zuge der Erstellung dieser Broschüre wurde nicht nur Ortsumgehungsprojekte berücksichtigt, die sich als solche im Bundesverkehrswegeplan 2003 finden. Dies ergäbe eine Gesamtprojektzahl von ungefähr 1.400. Es wurden auch alle anderen Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 berücksichtigt, durch die ebenfalls eine Entlastung für mindestens einen Ort zu erwarten ist. Nur durch die Beachtung dieser Projekte ergab sich eine Projektzahl von 1.775. Entscheidend war, dass ein Projekt eine Umgehung für mindestens einen Ort darstellt oder auf mindestens einen Ort eine entlastende Wirkung hat. Hinzu kommt ein Ortsumgehungsprojekt aus Baden-Württemberg, das sich nicht im Bundesverkehrswegeplan befindet und daher unter die Rubrik "Kein Bedarf" fällt, so dass eine Gesamtprojektzahl von 1.776 zu Stande kam.

Die Projekte in dieser Broschüre wurden nicht nur nach reinem Verkehrsaufkommen, sondern darüber hinaus in den Abschnitten "Was in Deutschland alles gebaut wird oder geplant ist" und "Was in Deutschland nicht gebaut wird" sowie in den Top- und Floptabellen, nach der Projektbewertung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Untersuchungen von Ingenieurbüros und Feststellungen in Planfeststellungsbeschlüssen bewertet. Aus diesen umfangreichen Bewertungen wurden Auszüge veröffentlicht. Eine reine Projektbewertung nach Verkehrsaufkommen ist nicht sinnvoll (siehe hierzu "Viele Umgehungen sind überdimensioniert, unwirtschaftlich oder unnötig" am Anfang.)

Die Verkehrszahlen in dieser Broschüre beziehen sich auf die Höchstbelastungen in den Orten. In vielen Fällen werden auf Teilen der Ortsdurchfahrten auch niedrigere Aufkommen erreicht. Diese lassen sich allerdings aufgrund des erheblichen Umfangs und der damit möglicherweise entstehenden Verwirrung nicht im Rahmen dieser Broschüre veröffentlichen. Eine vollständige Liste mit allen Aufkommen je Ortsdurchfahrt wurde inzwischen im Internet unter <http://www.B30-Oberschwaben.de/scripts/DTVArchiveSearch.php?mode=1> veröffentlicht. Soweit allerdings erhebliche Unterschiede zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Aufkommen in einer Ortsdurchfahrt festgestellt wurden, wurden in dieser Broschüre hierzu Kommentare den Projekten angehängt.





