

**BUND-Bewertungen der Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplanes 2003
bzw. des Entwurf des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen**

Bundesland: Hessen

Stand: 3. Februar 2004

BUND-Verkehrspolitik

Tilmann Heuser

Am Kölnischen Park 1

10179 Berlin

Tel.: 030-27586-435

Fax: 030-27586-440

email: tilmann.heuser@bund.net

Internet: www.bvwp.de

Legende zu den BUND-Bewertungen der Bundesfernstraßenprojekte:

| Projektdaten (BVWP 2003) | | | Ergebnisse BVWP-Bewertung | | | BUND-Bewertung der Straßenprojekte | | |
|--------------------------|----------------------------|-------------|---------------------------|---|--|------------------------------------|--------------------------------|---|
| Lfd.Nr. BVWP | Straße | Bezeichnung | Länge (km) | Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio. Euro) | Kfz/24h | Ergebnis Umweltrisiko | BUND- Kurzbewertung | Kurzstellungnahme des BUND zum Straßenbauprojekt |
| | Einstufung BVWP 2003 | | Planung | Nutzen-Kosten- Verhältnis | Entlastungswirkung für Ortsdurchfahrten (städtebauliche Bewertung des BMVBW) | | | |

Bewertungsdaten des BMVBW (Stand April 2003):

Die angegebenen Bewertungsdaten des BMVBW zum Nutzen-Kosten-Verhältnis, dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV, Kfz pro 24 Stunden), der Umweltrisikoeinschätzung (URE) und der städtebaulichen Bewertung (Entlastungswirkung für Ortsdurchfahrten) beziehen sich auf die im Rahmen des BVWP bewerteten Gesamtprojekte, die zum Teil aus mehreren Einzelprojekten bestehen.

Die in den Tabellen verwendeten Bewertungen sind den Projektdossiers des BVWP-Entwurfs vom 20.3.2003 (bzw. Internet-Veröffentlichung vom April 2003) entnommen. Die im November 2003 veröffentlichten aktualisierten Projektbewertungsdaten konnten aufgrund der Projekt- und Datenmenge nur in Einzelfällen aktualisiert werden.

BUND-Bewertungen der Straßenprojekte:

Die Bewertung des BUND bezieht sich auf die einzelnen Straßenprojekte und basiert auf den Rückmeldungen der lokalen Umweltgruppen in der BUND-Projektdatenbank unter www.bvwp.de.

Die BUND-Kurzbewertung bedeutet:

Ablehnung: Realisierung des Projektes wird abgelehnt (ggf. sind aber alternative Lösungsansätze für das Verkehrsproblem vorhanden).

Anderes Plankonzept: Projekt wird in geplanter Form abgelehnt, stattdessen kleiner dimensionierte Alternativen und/oder sinnvolle integrierte Verkehrskonzepte realisieren.

Trassierung: Projekt wird grundsätzlich akzeptiert, wenn Trassierung naturschonend erfolgt.

Zustimmung: Projekt wird aus Sicht des BUND akzeptiert oder unterstützt.

Offen oder leer: es liegt noch keine Aussage aus Sicht des BUND vor, ggf. abhängig von konkreteren Planungsvorschlägen.

Laufende und fest disponierte Vorhaben (Anmerkung: nur Projekte mit BUND-Bewertungen, die noch nicht in Bau sind)

| | | | | | | | | |
|----|------|--|--------|------------|-----------------------|----------------------|------------------|---|
| 1 | A 3 | AD Mönchhof - AS Flughafen Frankfurt/M | 7,5 km | 26,3 Mio. | DTV: 105000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zu Autobahnausbau |
| | Vb-I | | 68BB | NKV: 12,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 3 | A 44 | AD Kassel/O - AS H.-Lichtenau/VV (mit Erweiterung A 7) | 8,9 km | 254,7 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Forderung: Kein Baubeginn für Projekt, stattdessen Umsetzung des Alternativkonzeptes des BUND |
| | Vb-I | | 04KB | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 4 | A 44 | AS Hess.-Lichtenau/W - AS Hess.-Lichtenau/O | 1,3 km | 30,3 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Klage vor dem BVerwG gewonnen, Alternativkonzept mit Verkehrslenkung (z.B. durch Lkw-Durchfahrtsverbot) auf A7/A 4 liegt vor. |
| | Vb-I | | 04KB | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 5 | A 44 | AS Hess.-Lichtenau/O -AS Waldkappel/O | 7,1 km | 178,3 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | |
| | Vb-I | | 04KB | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 6 | A 44 | AS Waldkappel/O -AS Sontra/N | 5,3 km | 307,8 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Forderung: Kein Baubeginn für Projekt, stattdessen Umsetzung des Alternativkonzeptes des BUND |
| | Vb-I | | 04KB | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 7 | A 44 | AS Sontra/N -AS Ulfen | 4,6 km | 145,4 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Alternativkonzept mit Verkehrslenkung (z.B. durch Lkw-Durchfahrtsverbot) auf A7/A 4 liegt vor. |
| | Vb-I | | 04KB | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 8 | A 44 | AS Ulfen - AD Wommen (A 4) | 3,6 km | 86,3 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Forderung: Kein Baubeginn für Projekt, stattdessen Umsetzung des Alternativkonzeptes des BUND |
| | Vb-I | | 04KB | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 9 | A 60 | AD Mainspitz - AD Rüsselsheim | 7,5 km | 24,6 Mio. | DTV: 105000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zu Autobahnausbau |
| | Vb-I | | 46BB | NKV: 12,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 16 | B 3 | OU Friedberg | 4,1 km | 19,8 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Die Ortsumgehung wird abgelehnt, da sie ihr Ziel - die Entlastung der Innenstadt - nicht erreichen kann. Dies wäre jedoch durch ein integriertes Verkehrskonzept möglich. |
| | Vb-I | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |

Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

| | | | | | | | | |
|----|-------|--|---------|-----------|---|----------------------|----------------------------|---|
| 33 | A 3 | AK Wiesbaden - AD Mönchhof | 8,4 km | 14,5 Mio. | DTV: 121000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zu Autobahnausbau |
| | VB | | 78BB | NKV: 12,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | - | |
| 34 | A 3 | AK Offenbach - AS Hanau | 11,9 km | 41 Mio. | DTV: 119000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Lärmbelastung durch die Autobahn ist bereits jetzt sehr hoch . Eine Verbreiterung der Autobahn verspricht keinen Nutzen, da der Knoten Offenbach und die innerstädtische Anbindung keinen besseren Abfluss erwarten lassen. |
| | VB | | 68BB | NKV: 20,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 35 | A 3 | AS Flughafen Frankfurt/M.- AK Frankfurt/M. | 1,3 km | 5,3 Mio. | DTV: 131000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zu Autobahnausbau |
| | VB | | 68BB | NKV: 25,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 36 | A 5 | AS Friedberg - AK Bad Homburg | 10,2 km | 47,9 Mio. | DTV: 103000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | 6 FS ohne Standspur mit FS-Wechselsignalisierung |
| | VB | | 68BB | NKV: 5,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 37 | A 5 | AK Bad Homburg - NWK Frankfurt/M | 8,5 km | 29,2 Mio. | DTV: 146000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | 6 FS ohne Standspur mit FS-Wechselsignalisierung |
| | VB | | 68BB | NKV: 39,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 38 | A 5 | NWK Frankfurt/M - WK Frankfurt/M | 2,3 km | 7,9 Mio. | DTV: 146000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | 6 FS ohne Standspur mit FS-Wechselsignalisierung |
| | VB | | 68BB | NKV: 39,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 39 | A 66 | AK Wiesbaden - AD Kriftel | 8,7 km | 82,2 Mio. | DTV: 106000 | URE: (Früherkennung) | Zustimmung | In diesem Fall ausnahmsweise Unterstützung wg. Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen (die allerdings auch ohne Ausbau vorgenommen werden sollten) |
| | VB | | 46BB | NKV: 15,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | ++ | |
| 40 | A 67 | AK Darmstadt - N AS Lorsch | 20,5 km | 54,6 Mio. | DTV: 90000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zu Autobahnausbau |
| | VB | | 46BB | NKV: 31,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 41 | A 661 | AS Frankfurt/Seckbach – F/Hanauer Landstraße | 3,3 km | 29,4 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | 6 FS ohne Standspur mit FS-Wechselsignalisierung |
| | VB | | 46BB | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |

| | | | | | | | | |
|----|-------|--|--------|-----------|---|----------------------|----------------------------|---|
| 42 | A 661 | AK Bad Homburg - AS Frankfurt/Eckenheim | 6,5 km | 22,3 Mio. | DTV: 63000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | 6 FS ohne Standspur mit FS-Wechselsignalisierung |
| | VB | | 46BB | NKV: 3,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 43 | B 3 | /B 45 OU Wöllstadt/Nieder- u. Ober-Wöllstadt | 6,6 km | 12,4 Mio. | DTV: 15000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | nur mit Lärmschutz, Parallelprojekt zur A5 |
| | VB | | 02KK | NKV: 17,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 44 | B 3 | OU Karben/O-Karben | 1,5 km | 2,4 Mio. | DTV: 15000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | nur mit Lärmschutz, Parallelprojekt zur A5 |
| | VB | | 02KK | NKV: 17,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 45 | B 3 | OU Karben/Kloppenheim | 1,5 km | 2,5 Mio. | DTV: 15000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | nur mit Lärmschutz, Parallelprojekt zur A5 |
| | VB | | 02KK | NKV: 17,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 46 | B 7 | OU Calden | 3,6 km | 7,3 Mio. | DTV: 13000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | zusätzliche Zerschneidung von Freiräumen. |
| | VB | | 02KK | NKV: 2,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 47 | B 8 | OU Bad Camberg/B.C.-Erbach/B.C. - /Würges | 7,1 km | 22,5 Mio. | DTV: 12000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Parallelführung zur vorhandenen A3, geringe Entlastungswirkung, Umsetzung allerhöchstens der Variante 6.2. |
| | VB | | 02KK | NKV: 8,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | - | |
| 48 | B 8 | OU Limburg/Lindenholzhäuser | 2 km | 2,1 Mio. | DTV: 10000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Parallel zur A 3, geringe Entlastung, naturschutzrelevante Eingriffe. |
| | VB | | 02KK | NKV: 6,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 49 | B 8 | OU Elz | 4,2 km | 12,6 Mio. | DTV: 14000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Parallelprojekt zur A 3, keine nennenswerten Effekte für die Ortsentlastung von Elz (vgl. BMVBW-Bewertung) |
| | VB | | 02KK | NKV: 7,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 50 | B 26 | /B 42 Nordostumgehung Darmstadt | 2,4 km | 35,8 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Planung weist überwiegend Tunnel auf, aber geringe Entlastungswirkung |
| | VB | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |
| 51 | B 27 | OU Ludwigsau/Friedlos | 3,8 km | 12,5 Mio. | DTV: 16000 | URE: (Früherkennung) | Zustimmung | |
| | VB | | 02KK | NKV: 2,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | 0 | |
| 52 | B 27 | OU Neu-Eichenberg/Hebenshausen | 1,2 km | 3,4 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Trassierung im Hang, damit Beschallung der Ortslage, keine wirkliche Verbesserung, parallel zur A 7 zwischen A38 und A44 wird abgelehnt, geringe Bedeutung für Ortsentlastung (BMVBW-Bewertung) |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |

| | | | | | | | | |
|----|------|---|--------|-----------|---|------------------------------|----------------------------|--|
| 53 | B 27 | OU Hauneck/Unterhaun, H./Oberhaun und H./Sieglos | 4,7 km | 21,6 Mio. | DTV: 15000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Eine Lösung der Trassenführung muß mit der Bevölkerung gefunden werden, beide Trassenvarianten sind problematisch. Angesichts der geringen Bedeutung für Entlastung (BMVBW) integriertes Verkehrskonzept entwickeln. |
| | VB | | 02KK | NKV: 2,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 54 | B 38 | OU Mörlenbach (alternativ: Untersuchung Tunnellage) | 3,8 km | 38,3 Mio. | DTV: 17000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | andere Trassierung | Untertunnelung der Ortslage (Variante W4) wird befürwortet. |
| | VB | | 02KK | NKV: 7,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | Umgehung im Osten (Variante O2) wird abgelehnt. |
| 55 | B 38 | OU Reinheim /Spachbrücken | 4,7 km | 17,4 Mio. | DTV: 13000 | URE: hohes Umweltrisiko | offen | Kompromiß nach jahrzehntelangem Ringen („kleinster gemeinsamer Nenner“), wenig Entlastung (25 % im Ortskern), hohe ökologische und ökonomische Schäden, Alternativkonzepte wurden nicht weiterverfolgt |
| | VB | | 02KK | NKV: 5,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 56 | B 44 | OU Groß-Gerau/Dornheim | 5,1 km | 7,9 Mio. | DTV: 15000 | URE: mittleres Umweltrisiko | Ablehnung | Naturschutzkonflikte, parallel zur A 67, insgesamt geringe Entlastungswirkung für Dornheim. Alternative: Verkehrskonzept für Rhein-Main-Region. |
| | VB | | 02KK | NKV: 9,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 57 | B 44 | OU Groß-Rohrheim | 3,4 km | 3,7 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | offen | OU machbar, bedeutet aber Abtrennung der Naherholungsflächen. Außerdem parallel zur A 67. Alternative: Gesamtkonzept für Rhein-Main-Region. |
| | VB | | 02KK | NKV: 7,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | 0 | |
| 58 | B 44 | OU Gernsheim/Klein-Rohrheim | 2 km | 3,8 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | offen | OU machbar, bedeutet aber Abtrennung der Naherholungsflächen. Außerdem parallel zur A 67. Alternative: Gesamtkonzept für Rhein-Main-Region. |
| | VB | | 02KK | NKV: 7,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | 0 | |
| 59 | B 45 | /B 521 OU Nidderau/ Windecken und N./Heldenbergen | 7,3 km | 30,1 Mio. | DTV: 11000 | URE: hohes Umweltrisiko | anderes Plankonzept | Hohes Umweltrisiko: "29er"-Verbände: Einverständnis mit einer "kleinen Lösung": OU nur für Nidderau-Heldenbergen. |
| | VB | | 02KK | NKV: 7,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 60 | B 45 | OU Höchst im Odw. | 3,4 km | 18,7 Mio. | DTV: 13000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Weiträumige Zerstörung des einzigen Naherholungsraumes im Tal, Einschnürung der Gemeinde. Akzeptabel ist nur eine Tunnelvariante. |
| | VB | | 02KK | NKV: 5,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |

| | | | | | | | | |
|----|------|---|--------|-----------|---|-----------------------------|----------------------------|---|
| 61 | B 45 | OU Erbach (Tunnel) | 3,1 km | 43,5 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | Zustimmung | Unterstützung aufgrund sehr hoher Entlastungswirkung für Erbach. |
| | VB | | 02KK | NKV: 2,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | ++ | |
| 62 | B 47 | Rheinbrücke Worms - OU Rosengarten | 3 km | 15,3 Mio. | DTV: 18000 | URE: mittleres Umweltrisiko | anderes Plankonzept | Überdimensioniert bei hohem Umweltrisiko (vierspurig für DTV = 18.000), nur geringe Entlastung von Rosengarten. |
| | VB | | 04KK | NKV: 4,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 63 | B 47 | OU Rosengarten - Bürstadt (B 44) | 2 km | 4,1 Mio. | DTV: 18000 | URE: mittleres Umweltrisiko | anderes Plankonzept | Überdimensioniert (4-spurig für DTV von 18.000). |
| | VB | | 24KK | NKV: 4,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 64 | B 49 | OU Reiskirchen und R./Lindenstruth | 4,8 km | 10,7 Mio. | DTV: 13000 | URE: (Früherkennung) | Anderes Plankonzept | Teil-OU Reiskirchen und OU Lindenstruth zur Vermeidung unvertretbarer Natureingriff |
| | VB | | 02KK | NKV: 4,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 65 | B 49 | Limburg/Ahlbach - Beselich/ Obertiefenbach | 4,5 km | 13,4 Mio. | DTV: 28000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Wenn überhaupt ist geringere Dimensionierung (2+1) vollkommen ausreichend. B 48 Gesamtausbau verkappte Autobahn zwischen Limburg und Wetzlar. Konkurrenz zu SPNV, der vom Bf. Limburg nur Busanbindung an ICE-Halt Limburg hat. |
| | VB | | 24KK | NKV: 7,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 66 | B 49 | Beselich/Obertiefenbach – Merenberg/Allendorf O | 7,1 km | 25,5 Mio. | DTV: 28000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Wenn überhaupt ist geringere Dimensionierung (2+1) vollkommen ausreichend. B 48 Gesamtausbau verkappte Autobahn zwischen Limburg und Wetzlar. Konkurrenz zu SPNV. |
| | VB | | 24KK | NKV: 7,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 67 | B 49 | Löhnberg – Leun/Biskirchen | 3,2 km | 15,4 Mio. | DTV: 28000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Wenn überhaupt ist geringere Dimensionierung (2+1) vollkommen ausreichend. B 48 Gesamtausbau verkappte Autobahn zwischen Limburg und Wetzlar. Konkurrenz zu SPNV. |
| | VB | | 24KB | NKV: 7,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 68 | B 49 | Leun/Biskirchen – Solms/Oberbiel | 9,3 km | 59,5 Mio. | DTV: 28000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Wenn überhaupt ist geringere Dimensionierung (2+1) vollkommen ausreichend. B 48 Gesamtausbau verkappte Autobahn zwischen Limburg und Wetzlar. Konkurrenz zu SPNV. |
| | VB | | 24BB | NKV: 7,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |

| | | | | | | | | |
|----|-------|-------------------------------------|--------|-----------|--|-------------------------|------------------|---|
| 69 | B 83 | OU Bad Karlshafen | 4,4 km | 17,6 Mio. | DTV: 8000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Naturschutzkonflikte bei nur mässiger Verkehrsbelastung und geringer Entlastung Ortsdurchfahrt (vgl. BMVBW-Projektbewertung) |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 70 | B 83 | OU Hofgeismar | 3,4 km | 11,2 Mio. | DTV: 8000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Naturschutzkonflikte bei nur mässiger Verkehrsbelastung und geringer Entlastung Ortsdurchfahrt (vgl. BMVBW-Projektbewertung) |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 71 | B 83 | OU Rotenburg/ Lispenshausen | 2,6 km | 12,6 Mio. | DTV: 18000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Verkehr wird nur verlagert. |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | - | |
| 72 | B 252 | OU Vöhl/Dorfitter | 3 km | 13,4 Mio. | DTV: 0 | URE: | Ablehnung | Bedarf fraglich, BMVBW-Projektossier nicht vorhanden. Konkurrenz zu SPNV. |
| | VB | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |
| 73 | B 254 | OU Wartenberg/ Angersbach | 3,5 km | 14,8 Mio. | DTV: 10000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Durch starkes Anschneiden der steilen Hänge am Kleffersberg werden wertvolle Naturräume mit Heckenzügen und Wachholderbeständen sowie Naherholungsräume (Burgruine Angersbach) massiv beeinträchtigt. |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 74 | B 254 | OU Wartenberg/ Landenhausen | 4,6 km | 16,4 Mio. | DTV: 10000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Durch starkes Anschneiden der steilen Hänge am Kleffersberg werden wertvolle Naturräume mit Heckenzügen und Wachholderbeständen sowie Naherholungsräume (Burgruine Angersbach) massiv beeinträchtigt. Nachfahrverbot bzw. Transitregelung wären sinnvoll(er). |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 75 | B 260 | OU Schlangenbad/ Wambach | 1,5 km | 19,9 Mio. | DTV: 11000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Beeinträchtigung Naturpark und LSG. |
| | VB | | 02KK | NKV: 1,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | - | |
| 76 | B 275 | OU Idstein/ Eschenhahn | 3,2 km | 10,4 Mio. | DTV: 13000 | URE: (Früherkennung) | offen | |
| | VB | | 02KK | NKV: 4,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | 0 | |
| 77 | B 277 | OU Haiger (nach Abstufung B 277) | 2,7 km | 11,9 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Weiterer Parallelausbau zu A 45 und Lahn-Sieg-Bahn |
| | VB | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |

| | | | | | | | | |
|----|-------|---|---------|-----------|---|-------------------------|----------------------------|---|
| 78 | B 452 | OU Wehretal/ Reichensachsen | 2,3 km | 6,5 Mio. | DTV: 7000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Trasse durch Hochwassergebiet der Wehre, Erschließung für 90 ha neues Gewerbegebiet in Wehreaue, durch Bau entstünde Dammwirkung, direkt neben geplanter A44 (Spitzkehre). Keine nennenswerte Entlastung für OD. |
| | VB | | 02KK | NKV: 6,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 79 | B 455 | OU Friedberg/Dorheim | 2,2 km | 10,1 Mio. | DTV: 14000 | URE: (Früherkennung) | andere Trassierung | BUND-Alternative für Friedberg liegt vor, zusätzliche Zerschneidung durch bisherigen Trassenvorschlag |
| | VB | | 02KK | NKV: 4,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 80 | B 456 | /B275 OU Usingen | 6,5 km | 27,9 Mio. | DTV: 11000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Das geplante Projekt wurde in wiss. Untersuchungen als teuerste und umweltschädlichste Variante identifiziert. Teile von Alternativen sind bereits realisiert und könnten den Durchgangsverkehr aufnehmen (Nutzung Industriespange, vgl. BUND-Schwarzbuch:35) |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 81 | B 486 | OU Mörfelden | 5,1 km | 13,3 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Die Umweltverbände setzen sich anstelle der offiziellen Südumgehung für eine Nordumgehung auf bereits vorhandenen Verbindungsstraßen ein. Die Verbesserung deren Ausbaustandards wäre zeitnah und ohne großen Kostenaufwand möglich (BUND-Schwarzbuch: 36). |
| | VB | | 02KK | NKV: 3,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 82 | B 486 | Mörfelden-Walldorf (A 5) - OU Langen | 2 km | 4,9 Mio. | DTV: 37000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Ausbau heizt den Straßenverkehr weiter an, stattdessen ÖPNV-Verbesserung. |
| | VB | | 24KK | NKV: 5,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 83 | B 519 | OU Hofheim am Taunus (bei Abstufung B 519) | 4,7 km | 29,2 Mio. | DTV: | URE: | | |
| | VB | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | | |
| 84 | B 519 | OU Flörsheim, Wicker, Weilbach (bei Abstufung B 519) | 10,1 km | 30,6 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Geringe Entlastungswirkung (teilweise Mehrbelastung), Zerschneidung der letzten Freiflächen. Besser ist Ausbau ÖPNV im Großraum Frankfurt. |
| | VB | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |

| | | | | | | | | |
|----|-------|---------------|--------|----------|---|----------------------|------------------|---|
| 85 | B 521 | OU Altenstadt | 2,1 km | 6,8 Mio. | DTV: 15000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Bereits Entlastung durch Kreisverkehr, Alternative: Ausbau des ÖPNV (Bahn, Busse). Neue Autobahnausfahrt (Nachbarort) kann weitere Entlastung bringen. Schädliche Auswirkungen auf Landschaftsschutz und Auengebiete wurden nicht beachtet. |
| | VB | | 02KK | NKV: 4,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | |

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

| | | | | | | | | |
|----|------|--|---------|------------|--|---------------------------------|----------------------------|---|
| 86 | A 49 | Bischhausen - Stadtallendorf (B 454) | 17,9 km | 173 Mio. | DTV: 50000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | A 49 ist parallel zur A 7; reine Transitfunktion ohne regionalwirtschaftliche Effekte. Starke Belastung von Schutzgütern (Raumverträglichkeitsgutachten Büro Hoppenstedt). Alternatives Konzept: Ausbau der Ortsumfahrungen. SUP durchführen! |
| | VÖ | | 04KB | NKV: 3,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 87 | A 49 | Stadtallendorf (B 454) - Anschluss an A 5 | 17 km | 161,4 Mio. | DTV: 50000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | A 49 ist parallel zur A 7; reine Transitfunktion ohne regionalwirtschaftliche Effekte. Starke Belastung von Schutzgütern (Raumverträglichkeitsgutachten Büro Hoppenstedt). Alternatives Konzept: Ausbau der Ortsumfahrungen. SUP durchführen! |
| | VÖ | | 04KB | NKV: 3,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 88 | B 3 | Weimar/Argenstein - Weimar/Roth | 4,5 km | 40,2 Mio. | DTV: 17000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | anderes Plankonzept | Wegen sehr hoher Naturschutzrisiken sollte Strategische Umweltprüfung durchgeführt werden, Akzeptanz für Maßnahmen vor Ort vorhanden.. Vierspurigkeit angesichts DTV von 17.000 fraglich, geringe Entlastungswirkung. |
| | VÖ | | 04KB | NKV: 6,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 89 | B 8 | OU Königstein und Kelkheim | 7,9 km | 26,2 Mio. | DTV: 22000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Ein mögliches FFH-Gebiet wird unwiederbringlich zerstört, gravierende Auswirkungen auf die Gesamtstruktur des Erholungsgebietes. Alternative: Nullvariante (nur Kreiselumbau) würde Verkehrsüberlastung spürbar verringern. |
| | VÖ | | 04KK | NKV: 8,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 90 | B 26 | OU Babenhausen | 2,8 km | 3,1 Mio. | DTV: 13000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Offen | Allenfalls mit Tunnelvariante zu realisieren! |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 5,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |

| | | | | | | | | |
|----|-------|---|---------|-----------|---|------------------------------|---------------------------|--|
| 91 | B 62 | OU Biedenkopf/ Eckelshausen | 3,1 km | 10,1 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Naturschutzkonflikte. SUP und integriertes Verkehrskonzept für den gesamten Korridor B 252/B 62 erforderlich. Verzicht auf weitere A 4-Planung. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 92 | B 84 | OU Hünfeld | 2,6 km | 4,8 Mio. | DTV: 8000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 3,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | - | |
| 93 | B 87n | Fulda – Meiningen | 28,3 km | 55,4 Mio. | DTV: 10000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Hauptkonflikte: Rhön (Biosphärenreservat, Kaltenwestheim) und Werraue (Walldorf). Allenfalls Realisierung einzelner, kleiner Ortsumgehungen als Landesstraßen. Durchgehende Bundesstraße würde erhebliche Verkehre vom ausgebauten Autobahnnetz abziehen und durch einen unbelasteten Naturraum auf die A 66 Richtung Rhein-Main führen. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 3,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 94 | B 249 | OU Meinhard/Frieda | 2,3 km | 4,1 Mio. | DTV: 11000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | andere Trassierung | OU Frieda im Zweifelsfall bei entsprechender Trassenwahl machbar (innerörtliche Spitzkurve) |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 7,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 95 | B 249 | OU Eschwege | 2,9 km | 8 Mio. | DTV: 11000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Bringt für Eschwege keine Entlastung, dafür massive Natureingriffe (Werraue), außerdem mit vier Spuren überdimensioniert - unakzeptabel. |
| | VÖ | | 04KK | NKV: 7,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 96 | B 249 | OU Meinhard/Schwebda | 1,8 km | 2,2 Mio. | DTV: 11000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | andere Trassierung | OU Schwebda im Zweifelsfall bei entsprechender Trassenwahl machbar. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 7,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 97 | B 252 | OU Burgwald/Ernsthausen | 5 km | 15,4 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Naturschutzkonflikte. SUP und integriertes Verkehrskonzept für den gesamten Korridor B 252/B 62 erforderlich. Verzicht auf weitere A 4-Planung. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 98 | B 252 | OU Münchhshn, Simtshsn., Todenhsn., Wetter, Nd-Wetter | 15 km | 64,4 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Naturschutzkonflikte. SUP und integriertes Verkehrskonzept für den gesamten Korridor B 252/B 62 erforderlich. Verzicht auf weitere A 4-Planung. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 99 | B 252 | /B 62 OU Lahntal/ Göttingen | 3,7 km | 10,7 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Naturschutzkonflikte. SUP und integriertes Verkehrskonzept für den gesamten Korridor B 252/B 62 erforderlich. Verzicht auf weitere A 4-Planung. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|--|--------|-----------|---|------------------------------|---------------------------|--|
| 100 | B 252 | OU Burgwald/Bottendorf | 3 km | 7 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Naturschutzkonflikte. SUP und integriertes Verkehrskonzept für den gesamten Korridor B 252/B 62 erforderlich. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 101 | B 255 | OU Weimar | 5,1 km | 12,5 Mio. | DTV: 17000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | andere Trassierung | Sehr hohe Naturschutzrisiken, aber Akzeptanz für Maßnahmen vor Ort vorhanden, OU Niederweimar wäre ggf. ortsnah machbar. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 6,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 102 | B 255 | OU Herborn/ Herbornseelbach | 3,3 km | 13,1 Mio. | DTV: 13000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | OU wird aufgrund zusätzlicher Zerschneidungswirkung abgelehnt. |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 6,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 103 | B 254 | OU Lauterbach/Maar und Lauterbach | 4 km | 12,8 Mio. | DTV: 13000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Naturschutzrisiken. B254 am Nordrand von Lauterbach bereits als Umgehungsstraße geführt, wurde lediglich durch Gewerbebebauung wieder zur ortsinternen Straße. Alternative: Lärmschutz an vorhandener Umgehung (vgl. Landschaftsplan). |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 4,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 104 | B 457 | OU Büdingen/Büches (bei Abstufung B 457) | 2 km | 10,2 Mio. | DTV: | URE: | Ablehnung | Abzulehnen wegen Naturschutzrisiko, mäßiger Verkehrsbelastung (7000 Kfz/Tag) und minimaler Entlastungswirkung (vgl. Projektdossier BMVBW) |
| | VÖ | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |
| 105 | B 458 | OU Hilders/Wickers | 1,8 km | 3,3 Mio. | DTV: 5000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Naturschutzrisiko, geringe Verkehrsbelastung (5000 Kfz/Tag) und minimale Entlastungswirkung (vgl. Projektdossier BMVBW) |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 2,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 106 | B 458 | OU Dipperz | 3,4 km | 6 Mio. | DTV: 9000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Naturschutzrisiko, mäßige Verkehrsbelastung (5000 Kfz/Tag) und geringe Entlastungswirkung (vgl. Projektdossier BMVBW) |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 6,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 107 | B 486 | OU Dreieich/Offenthal | 3,3 km | 4,9 Mio. | DTV: 12000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Naherholungsgebiet wird abgetrennt, geringe Entlastung! |
| | VÖ | | 02KK | NKV: 12,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

| | | | | | | | | |
|-----|-------|--|---------|-----------|---|-----------------------------|----------------------------|---|
| 108 | A 5 | AD A 5/A 49 - AD Reiskirchen | 23 km | 98 Mio. | DTV: 50000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Ausbau mit 6 FS Standspur mit FS-Wechselsignalisierung und Lärmschutz sowie Verzicht auf B3a akzeptabel. |
| | WB* | | 46BB | NKV: 3,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | - | |
| 109 | A 5 | AD Reiskirchen - AD Gambach | 16,5 km | 56 Mio. | DTV: 59000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | 6 FS ohne Standspur mit FS-Wechselsignalisierung |
| | WB* | | 46BB | NKV: 5,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 110 | A 5 | AK Gambach - AS Friedberg | 22,3 km | 76,6 Mio. | DTV: 103000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | 6 FS ohne Standspur mit FS-Wechselsignalisierung |
| | WB* | | 68BB | NKV: 5,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 111 | B 54 | AS Limburg/S – Lgr. HE/RP | 2,3 km | 6,8 Mio. | DTV: 14000 | URE: (Früherkennung) | Zustimmung | |
| | WB* | | 02KK | NKV: 5,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | + | |
| 112 | B 54n | B 8 - Lgr. HE/RP | 0,7 km | 2 Mio. | DTV: 14000 | URE: (Früherkennung) | Zustimmung | |
| | WB* | | 02KK | NKV: 5,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | + | |
| 113 | B 37 | OU Neckarsteinach | 2,8 km | 34,3 Mio. | DTV: 10000 | URE: mittleres Umweltrisiko | Ablehnung | Zusätzliche Straße im engen Neckartal. |
| | WB* | | 02KK | NKV: 4,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 114 | A 643 | AK Wiesbaden/Schierstein - Rheinbrücke Schierstein | 2,2 km | 47,5 Mio. | DTV: 81000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB* | | 46BB | NKV: 4,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | - | |
| 115 | B 252 | OU Twistetal/Twiste | 4,8 km | 13,3 Mio. | DTV: 0 | URE: | Ablehnung | |
| | WB* | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |
| 115 | B 252 | OU Twistetal/Twiste | 4,8 km | 13,3 Mio. | DTV: 0 | URE: | Ablehnung | Bedarf fraglich, Zerstörung Freiraum. BMVBW-Projektossier nicht vorhanden. Konkurrenz zu SPNV (Korbacher Netz). |
| | WB* | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |
| 116 | B 252 | OU Twistetal/Berndorf | 3,4 km | 8,7 Mio. | DTV: 0 | URE: | Ablehnung | Bedarf fraglich, Zerstörung Freiraum. BMVBW-Projektossier nicht vorhanden. Konkurrenz zu SPNV (Korbacher Netz). |
| | WB* | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|--------------------------------|--------|-----------|---|----------------------|----------------------------|---|
| 117 | B 275 | OU Ober-Mörlen und Bad Nauheim | 5,4 km | 20 Mio. | DTV: 15000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Ggf. akzeptabel, aber nur ohne B3a. Abhängig von konkreter Planung. |
| | WB* | | 02KK | NKV: 12,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | |
| 118 | B 450 | S-OU Arolsen | 3,1 km | 13,8 Mio. | DTV: 9000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Das Projekt sollt nur dann weiter verfolgt werden können, wenn die sog. "Panzerstrasse" ab Mengerlinghausen genutzt bzw. etwas modifiziert oder ggf. verlängert wird! |
| | WB* | | 02KK | NKV: 2,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 119 | B 455 | OU Wiesbaden/Fichten | 2,7 km | 9,2 Mio. | DTV: 16000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | |
| | WB* | | 02KK | NKV: 8,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 120 | B 456 | OU Wehrhaus/Oberursel | 8,9 km | 23 Mio. | DTV: 35000 | URE: (Früherkennung) | offen | |
| | WB* | | 24KK | NKV: 21,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | 0 | |

Weiterer Bedarf

| | | | | | | | | |
|-----|------|---|---------|-----------|---|----------------------|----------------------------|---|
| 121 | A 4 | AD Kirchheim – AD A 4/ A 44 | 35,6 km | 64,5 Mio. | DTV: 55000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Ausbau mit 6 FS Standspur mit FS-Wechselsignalisierung und Lärmschutz sowie Verzicht auf B3a akzeptabel. |
| | WB | | 46KB | NKV: 3,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 122 | A 5 | AD Hattenbach - AD A 5/ A 49 (Gemünden) | 38,3 km | 165 Mio. | DTV: 66000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | anderes Plankonzept |
| | WB | | 46BB | NKV: 3,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 123 | A 5 | AK Darmstadt – AS Seeheim-Jugenheim | 10,6 km | 24,6 Mio. | DTV: 90000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Führt durch mögliches Internationales Vogelschutzgebiet. Paralleler Ausbau der ICE-Trasse Frankfurt-Mannheim. |
| | WB | | 46BB | NKV: 26,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 124 | A 5 | AS Seeheim-Jugenheim - Lgr. HE/BW | 18,6 km | 38,9 Mio. | DTV: 90000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Führt durch mögliches Internationales Vogelschutzgebiet. Paralleler Ausbau der ICE-Trasse Frankfurt - Mannheim. |
| | WB | | 46BB | NKV: 26,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 125 | A 6 | Lgr. BW/HE - AD Viernheim | 1,8 km | 5,7 Mio. | DTV: 60000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahausbau. |
| | WB | | 46KB | NKV: 1,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 126 | A 44 | W Diemelstadt - AS Diemelstadt | 3 km | 16,7 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahausbau |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 126 | A 44 | W Diemelstadt - AS Diemelstadt | 3 km | 16,7 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | kein Ausbau notwendig, da 2 Fahrstreifen plus Standstreifen je Fahrtrichtung vorhanden! |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 127 | A 44 | AS Diemelstadt – Diemelstadt | 5,3 km | 28,3 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | kein Bedarf vorhanden, da 4streifiger Ausbau samt ausreichend breiten Standstreifen vorhanden |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 128 | A 44 | L-GR NW/HE - AS Breuna | 6,6 km | 54,6 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 129 | A 44 | AS Breuna - AS Zierenberg | 13,4 km | 72,3 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|---|---------|------------|---|----------------------|----------------------------|--|
| 130 | A 44 | AS Zierenberg - AS Kassel/Wilhelmshöhe | 9,7 km | 52,4 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 131 | A 44 | AS Kassel/Wilhelmshöhe - Südkreuz Kassel | 4 km | 21,6 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 132 | A 45 | Südkreuz Gießen - AK Gambach | 8,8 km | 31,5 Mio. | DTV: 80000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 5,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 133 | A 66 | AS Miquelallee - AD Frankfurt/Seckbach | 2,8 km | 263,5 Mio. | DTV: 66000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Ein überflüssiges Projekt, das neuen Verkehr erzeugt bzw. in die Stadt zieht (Fernverkehr). Der Preis sind hohe Umweltbelastungen (Lärm, Abgase) und eine drastische Naturzerstörung ohne Ausgleich (der auch nicht möglich wäre). |
| | WB | | 06KB | NKV: 6,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 134 | A 66 | AK Wiesbaden/ Schierstein- AS Wi./Erbenheim | 5,8 km | 46,6 Mio. | DTV: 86000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 135 | A 66 | AD Langenselbold - AS Langenselbold | 3 km | 8,1 Mio. | DTV: 74000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 3,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 136 | A 66 | AD Langenselbold - AS Gründau/Rothenbergen | 4 km | 3,5 Mio. | DTV: 61000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 3,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 137 | A 67 | AD Rüsselsheim - AK Darmstadt | 16,5 km | 33,7 Mio. | DTV: 90000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 31,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 138 | A 661 | AS Bad Homburg - AK Bad Homburg | 1,6 km | 5,5 Mio. | DTV: 59000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau. |
| | WB | | 46BB | NKV: 2,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |

| | | | | | | | | |
|-----|------|--|--------|-----------|--|-----------------------------|-------------------------------|--|
| 139 | B 3 | Lang-Göns - Butzbach/Windhof | 4,2 km | 13,8 Mio. | DTV: 0 | URE: | Ablehnung | |
| | WB | | 24KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | - | |
| 140 | B 3 | Butzbach/Windhof - A 5 | 3,5 km | 10,1 Mio. | DTV: 0 | URE: | Ablehnung | |
| | WB | | 02KK | NKV: | Entl. Ortsdurchfahrt: | | -- | |
| 141 | B 8 | OU Brechen/ Niederbrechen | 3 km | 14,3 Mio. | DTV: 10000 | URE: mittleres Umweltrisiko | Ablehnung | Parallel zur A 3, geringe Entlastung, naturschutzrelevante Eingriffe. |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 142 | B 8 | OU Waldems/Esch | 1,5 km | 6,1 Mio. | DTV: 9000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Parallel zur A 3. |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 143 | B 8 | OU Glashütten | 1,6 km | 26,4 Mio. | DTV: 10000 | URE: (Früherkennung) | andere Trassierung | Parallel zur A 3. Wenn Planung vorangetrieben wird, sollte Trasse ortsnah verlaufen. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | 0 | |
| 144 | B 27 | OU Eschwege/Eltmannsh. und ESW/Niddawitzhausen | 4,2 km | 36 Mio. | DTV: 14000 | URE: (Früherkennung) | Offen | |
| | WB | | 02KK | NKV: 1,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 145 | B 27 | OU Ludwigsau/Mecklar | 0,8 km | 15,1 Mio. | DTV: 17000 | URE: (Früherkennung) | Zustimmung | Zustimmung bei entsprechender Trassierung. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | ++ | |
| 146 | B 27 | OU Eichenzell/Rothemann | 2,5 km | 6,4 Mio. | DTV: 12000 | URE: (Früherkennung) | Offen | |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 147 | B 27 | OU Eichenzell/Döllbach | 2,2 km | 5,1 Mio. | DTV: 12000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 148 | B 38 | OU Groß-Bieberau | 1,9 km | 4,7 Mio. | DTV: 13000 | URE: hohes Umweltrisiko | Zustimmung | Ortsnahe ROV-Linie wird unterstützt. |
| | WB | | 02KK | NKV: 5,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 149 | B 44 | A 5 - L 3263 bei Mörfelden/Walldorf | 2 km | 5,6 Mio. | DTV: 21000 | URE: (Früherkennung) | Offen | Bedarf angesichts progn. Belastung zweifelhaft, ggf. Optimierung. |
| | WB | | 24KK | NKV: 3,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | 0 | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|--|--------|-----------|---|-------------------------|----------------------------|---|
| 150 | B 45 | OU Niddatal/Illbenstadt | 2,2 km | 3,1 Mio. | DTV: 8000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Mäßige Verkehrsbelastung und geringe Entlastungswirkung. |
| | WB | | 02KK | NKV: 8,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 151 | B 45 | Dieburg (B 26) - Groß Umstadt | 5,6 km | 12,2 Mio. | DTV: 28000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Zuerst dreispurig auf vorhandener Trasse ummarkieren, dazu parallelen Radweg bauen. |
| | WB | | 24KK | NKV: 8,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 152 | B 47 | OU Bürstadt | 3,7 km | 9,2 Mio. | DTV: 36000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | OD-Entlastung ist rein fiktiv; die OD Bürstadt und Lorsch sind für Durchgangsverkehr nicht attraktiv, da zurückgebaut. |
| | WB | | 24KK | NKV: 5,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 153 | B 47 | OU Bürstadt - Lorsch | 2,1 km | 8,7 Mio. | DTV: 36000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | OD-Entlastung ist rein fiktiv; die OD Bürstadt und Lorsch sind für Durchgangsverkehr nicht attraktiv, da zurückgebaut. |
| | WB | | 24KK | NKV: 5,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 154 | B 54 | OU Hadamar/ Oberzeuzheim | 2,1 km | 3,4 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | Offen | |
| | WB | | 02KK | NKV: 4,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 155 | B 62 | OU Philippsthal/ Heimboldshausen | 1,9 km | 7,3 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 156 | B 62 | OU Philippsthal/ Röhrigshof | 1,9 km | 8,1 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 157 | B 83 | OU Trendelburg/Deisel | 1,9 km | 5,1 Mio. | DTV: 8000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | fehlender Bedarf, geringe Entlastung, hohes Umweltrisiko. |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | - | |
| 158 | B 251 | OU Korbach/Meininghausen | 3,7 km | 7,7 Mio. | DTV: 8000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Insgesamt nur geringe Verkehrsdichte, daher scheint eine OU uns nicht notwendig! |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 159 | B 251 | OU Waldeck/Freienhagen | 3,2 km | 7,7 Mio. | DTV: 6000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Geringe Verkehrsdichte, kaum Entlastung. Mit dem Projekt wird die kleinräumige Flur von Freienhagen noch weiter zerschnitten! |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 160 | B 253 | OU Dillenbg/Frohnhausen u. Eschenburg/Wissenbach | 5,2 km | 27,8 Mio. | DTV: 16000 | URE: (Früherkennung) | Offen | Einschätzung abhängig von konkreten Planungen. |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | 0 | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|-------------------------------------|--------|-----------|---|-------------------------|----------------------------|---|
| 161 | B 253 | OU Breidenbach | 1,5 km | 3,1 Mio. | DTV: 9000 | URE: (Früherkennung) | Zustimmung | |
| | WB | | 02KK | NKV: 5,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | ++ | |
| 162 | B 253 | OU Frankenberg/Geismar | 2 km | 4,6 Mio. | DTV: 6000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Geringe Verkehrsdichte. Die Trassenführung der OU führt durch ein ehemaliges Bergbaugelände mit alten, kleinräumigen aber ökologisch wertvollen Haldenkörpern. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 162 | B 253 | OU Frankenberg/Geismar | 2 km | 4,6 Mio. | DTV: 6000 | URE: (Früherkennung) | Offen | |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 163 | B 253 | T-OU Melsungen | 1,7 km | 10,2 Mio. | DTV: 7000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Kein Bedarf angesichts geringer Verkehrsbelastung und fehlender Entlastungswirkung. |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | - | |
| 164 | B 254 | W-OU Fulda | 5,7 km | 44 Mio. | DTV: 16000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Eingriffe bei nur geringer Entlastungswirkung (Verkehr auf Fulda ausgerichtet). |
| | WB | | 02KK | NKV: 4,3 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 165 | B 254 | OU Wabern/Unshausen u. Wabern/Hebel | 5 km | 13,8 Mio. | DTV: 12000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Parallel zu A49 und A7. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,0 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | - | |
| 166 | B 254 | OU Alsfeld/Eudorf | 3,5 km | 5,8 Mio. | DTV: 9000 | URE: (Früherkennung) | anderes Plankonzept | Tendenz: eher kritisch. Bestandteil des Alternativkonzeptes zur A49. Je nach Trassenwahl hohe Raumempfindlichkeit. Sinnvoll wäre Nachfahrverbot und Neuordnung des LKW-Transits (Maut). |
| | WB | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 167 | B 255 | SO-OU Gladenbach | 5,5 km | 11,2 Mio. | DTV: 7000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Nur geringe Entlastungswirkung. |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 168 | B 260 | OU Eltville/Martinthal | 1,9 km | 32,9 Mio. | DTV: 9000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Keine nennenswerte Entlastung. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 169 | B 275 | OU Waldems/Esch | 1,7 km | 4 Mio. | DTV: 7000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Keine nennenswerte Entlastung. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|---|--------|-----------|---|-----------------------------|---------------------------|--|
| 170 | B 275 | Verlegung bei Bad Schwalbach/Hettenhain | 2,5 km | 7,9 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | andere Trassierung | Nord-Umfahrung Hettenhain als Variante möglich |
| | WB | | 02KK | NKV: 8,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | - | |
| 171 | B 275 | OU Usingen/Merzhausen | 2,2 km | 3,3 Mio. | DTV: 7000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Eingriffe wegen mäßiger Belastung und geringer Entlastungseffekte kaum zu rechtfertigen. Ggf. akzeptabel, wenn eine ortsnahe OU trassiert wird |
| | WB | | 02KK | NKV: 3,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | - | |
| 172 | B 275 | OU Friedberg und OU Ossenheim | 4,9 km | 11,4 Mio. | DTV: 11000 | URE: (Früherkennung) | andere Trassierung | BUND-Alternative für Friedberg vorhanden |
| | WB | | 02KK | NKV: 8,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 173 | B 276 | OU Brachtal/Schlierbach | 2,8 km | 4 Mio. | DTV: 7000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 174 | B 454 | OU Neustadt (Hessen) | 3 km | 4,4 Mio. | DTV: 5000 | URE: mittleres Umweltrisiko | andere Trassierung | BUND fordert Tunnelvariante, Bestandteil des Alternativkonzepts zur A49 |
| | WB | | 02KK | NKV: 6,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | 0 | |
| 175 | B 455 | OU Nidda/Borsdorf | 1,5 km | 3,9 Mio. | DTV: 4000 | URE: (Früherkennung) | Ablehnung | Minimale Verkehrsbelastung (DTV = 4.000), minimale Entlastungswirkung, Bedarf nicht gerechtfertigt. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 176 | B 521 | OU Schöneck/Büdesheim | 2,8 km | 4,8 Mio. | DTV: 10000 | URE: (Früherkennung) | andere Trassierung | Bei der Bewertung wird es auf die konkrete Trassenführung dieser OU ankommen. |
| | WB | | 02KK | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | |

Weiterer Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

| | | | | | | | | |
|-----|-------|---------------------------------|---------|------------|---|------------------------------|---------------------------|---|
| 177 | B 38 | OU Fürth (Odw.) | 3,4 km | 18,9 Mio. | DTV: 17000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | andere Trassierung | OU Fürth wird wegen massiver Eingriffe abgelehnt. |
| | WÖ* | | 02KK | NKV: 7,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | 0 | |
| 178 | B 38 | OU Rimbach und Fürth/Lörzenbach | 4,4 km | 23 Mio. | DTV: 17000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | OU Rimbach+Fürth werden wegen massiver Eingriffe abgelehnt. |
| | WÖ* | | 02KK | NKV: 7,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | |
| 179 | A 4 | Lgr. NW/HE - AS B 3 | 45,2 km | 531,6 Mio. | DTV: 21000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Obwohl seit Jahrzehnten die Studien zeigen, dass für die A 4 weder Bedarf besteht noch die Naturschutzkonflikte zu lösen sind, hält Hessen - im Gegensatz zu NRW - an der Planung fest. Forderung: Kein Bedarf, dafür endlich zukunftsorientierte Alternativen umsetzen |
| | WÖ | | 04KB | NKV: 2,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 180 | A 4 | AS B 3 - A 49 | 13,7 km | 161,1 Mio. | DTV: 21000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Die Strecke ist überflüssig und ökologisch von größter Sensibilität. Umfassendes Alternativkonzept liegt vor. |
| | WÖ | | 04KB | NKV: 2,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 181 | A 4 | A 49/A 4 | 4,7 km | 55,3 Mio. | DTV: 21000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Die Strecke ist überflüssig und ökologisch von größter Sensibilität. Umfassendes Alternativkonzept liegt vor. |
| | WÖ | | 04KB | NKV: 2,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 182 | A 4 | A 49 - Hattenbacher Dreieck | 23,7 km | 278,7 Mio. | DTV: 21000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Die Strecke ist überflüssig und ökologisch von größter Sensibilität. Umfassende Alternativkonzepte liegen vor, werden aber vom Festhalten an Planung blockiert. |
| | WÖ | | 04KB | NKV: 2,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 183 | A 480 | AK Wetzlar - Biebental | 8,8 km | 84,4 Mio. | DTV: 38000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Eingriffe in Naturraum, Leistungsfähige Parallelführung über B 429/B 49 ist bereits vorhanden. |
| | WÖ | | 04KB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|--|--------|-----------|--|------------------------------|----------------------------|---|
| 184 | A 480 | Biebertal - AS Wettenberg | 2 km | 9,3 Mio. | DTV: 38000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Eingriffe in Naturraum, Leistungsfähige Parallelführung über B 429/B 49 ist bereits vorhanden. |
| | WÖ | | 24KB | NKV: 2,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 185 | B 54 | OU Dornburg/ Langendernbach | 2 km | 3,6 Mio. | DTV: 8000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | anderes Plankonzept | Massive Konflikte mit dem Naturschutz, geringe Entlastungswirkung. Ggf. Trasse machbar, die Umweltverbände akzeptieren können. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 16,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | - | |
| 186 | B 62 | OU Dautphetal/ Buchenau | 2,5 km | 8,1 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Ggf. Alternativenentwicklung im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung bei Verzicht auf A 4-Planung. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 187 | B 62 | OU Lahntal/Sterzhausen | 3,1 km | 9 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Ggf. Alternativenentwicklung im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung bei Verzicht auf A 4-Planung. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 188 | B 62 | OU Lahntal/Goßfelden | 1,5 km | 4,3 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Ggf. Alternativenentwicklung im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung bei Verzicht auf A 4-Planung. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | - | |
| 189 | B 62 | OU Kirtorf/Lehrbach | 2 km | 3 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Strategische Umweltprüfung durchführen für Gesamtkonzept mit Alternativen zur A 4 und A 49. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 190 | B 62 | OU Kirtorf | 4 km | 5,7 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Strategische Umweltprüfung durchführen für Gesamtkonzept mit Alternativen zur A 4 und A 49. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 191 | B 62 | OU Kirtorf/Ober-Gleen | 4 km | 4,9 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Strategische Umweltprüfung durchführen für Gesamtkonzept mit Alternativen zur A 4 und A 49. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 192 | B 62 | OU Alsfeld/Angenrod und Alsfeld/Leusel | 5 km | 7,3 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Strategische Umweltprüfung durchführen für Gesamtkonzept mit Alternativen zur A 4 und A 49. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|--|--------|----------|---|------------------------------|------------------|---|
| 193 | B 62 | OU Alsfeld | 2,7 km | 6,4 Mio. | DTV: 12000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Strategische Umweltprüfung durchführen für Gesamtkonzept mit Alternativen zur A 4 und A 49. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,5 | Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung | | -- | |
| 194 | B 251 | OU Habichtswald/Ehlen | 2,2 km | 6,1 Mio. | DTV: 9000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko, ggf. in Ehlen nördliche Parallele nutzen. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 9,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 195 | B 251 | OU Habichtswald/Dörnberg | 3 km | 8,9 Mio. | DTV: 9000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko, für Dörnberg allenfalls Tunnellösung vertretbar. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 9,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 196 | B 253 | OU Haina (Kloster)/Löhlbach | 4 km | 8,2 Mio. | DTV: 5000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Das Terrain um Löhlbach gehört zum Naturpark "Kellerwald- Edersee", ist höchstsensibel und geomorphologisch sehr anspruchsvoll, so dass eine OU in jedem Fall eine sehr einschneidende (im wahrsten Sinne des Wortes!) Wirkung hätte! |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 3,1 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 197 | B 254 | OU Großenlüder/Müs | 2,2 km | 5,6 Mio. | DTV: 10000 | URE: hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Sehr hohes Umweltrisiko. Nachfahrverbot bzw. Transitregelung wären sinnvoll(er). |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 3,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 198 | B 275 | OU Florstadt/Nieder-Florstadt u. /Ober-Florstadt | 2,3 km | 4,1 Mio. | DTV: 9000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 6,2 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 199 | B 275 | OU Florstadt/Nieder-Mockstadt | 1,3 km | 2,4 Mio. | DTV: 11000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | NSG für den Brachvogel liegt nebenan |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 6,7 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | |
| 200 | B 275 | OU Ranstadt/ Ober-Mockstadt | 1,1 km | 2 Mio. | DTV: 10000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | NSG für den Brachvogel liegt nebenan. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 9,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | |
| 201 | B 275 | OU Ortenberg/Selters | 1,1 km | 4 Mio. | DTV: 10000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 3,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung | | -- | |

| | | | | | | | | |
|-----|-------|--|---------|-----------|---|------------------------------|------------------|---|
| 202 | B 275 | OU Lauterbach und Lauterbach/Blitzenrod | 6,2 km | 6,8 Mio. | DTV: 13000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Am Vaitsberg + im weiteren Verlauf erhebliche Eingriffe in eine abwechslungsreiche Wald- Hecken- und Wiesenlandschaft mit geschützten Vogelarten (z.B.Raubwürger). Alt.: Lärmschutz für vorhandene Umgehung, die weitgehend durch Gewerbegebiet geht. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,9 | Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung | | -- | |
| 203 | B 278 | OU Tann (Rhön) | 2,4 km | 10,5 Mio. | DTV: 6000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Kein Bedarf. Eingriffe bei der prognostizierten Verkehrsbelastung (DTV = 6000) nicht akzeptabel. Nur geringe Entlastung der Ortsdurchfahrt. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |
| 204 | B 420 | Rheinbrücke Nierstein - AS Groß-Gerau (A 67) | 14,7 km | 44 Mio. | DTV: 16000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Massive Eingriffe in Natur. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 4,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 205 | B 451 | OU Witzenhausen | 1,8 km | 8,7 Mio. | DTV: 5000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Kein Bedarf. Eingriffe bei der prognostizierten Verkehrsbelastung (DTV = 5000) nicht akzeptabel. Keine nennenswerte Entlastung der OD. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 1,6 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 206 | B 454 | OU Neukirchen/Asterode | 2,2 km | 6,1 Mio. | DTV: 3000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | Kein Bedarf. Eingriffe bei der prognostizierten Verkehrsbelastung (DTV = 3000) nicht akzeptabel. Keine nennenswerte Entlastung der OD. |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 2,4 | Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte | | -- | |
| 207 | B 486 | OU Rödermark/Urberach | 4,6 km | 5,6 Mio. | DTV: 12000 | URE: sehr hohes Umweltrisiko | Ablehnung | |
| | WÖ | | 02KK | NKV: 12,8 | Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung | | -- | |