

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

Bundesland: Sachsen-Anhalt

Stand: 6. 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:

Projektdate (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-Projektdatebank 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 im Bau sind)

6	A 38	AD Halle/S - AS Merseburg/N	5,9 km	14,7 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Abbruch des Projektes mangels Bedarfes, hilfswise nur einbahniger Ausbau.
	Vb-I		04KB	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		-	
10	A 38	AS Eisleben - AS Schafstädt	16,3 km	98,8 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Geld sparen und Umwelt schonen: Kein Baubeginn mangels Bedarfes, hilfswise nur einbahniger Ausbau.
	Vb-I		04KB	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		-	
16	A 143	AS Halle-Neustadt - AD Halle/N	12,1 km	156,3 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	zerschneidet Porphyrlandschaft bei Halle sowie Saaletal insgesamt. verkehrstechnisch unsinnig: Stopp des Projektes und angepasste Weiterführung des Projektes von Halle-Neustadt bis AD Halle/N.
	Vb-I		04KB	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		-	
33	B 190n	Lgr. ST/NI - B71 s Salzwedel	33 km	33 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	In ökologisch und verkehrstechnisch sinnvolles Gesamtkonzept für A 39/A 14/B190 einbinden. Parallel zur B 71.
	Vb-I		02KK	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
34	B 190n	B 71 s Salzwedel - A 14	34 km	34 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	In ökologisch und verkehrstechnisch sinnvolles Gesamtkonzept für A 39/A 14/B190 einbinden. Derzeitige Planung verläuft unmittelbar parallel zur B 190 alt, zerschneidet wertvolle Naturräume.
	Vb-I		02KK	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
35	B 190n	A 14 - Lgr. ST/BB	26,6 km	26,6 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	In ökologisch und verkehrstechnisch sinnvolles Gesamtkonzept für A 39/A 14/B190 einbinden.
	Vb-I		02KK	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	

Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

43	A 14	Halle – Lgr. ST/SN, 1. BA	10,4 km	47,1 Mio.	DTV: 34000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Durch Verkehrsbelastung (DTV = 34.000) nicht gerechtfertigt, Geld sollte besser in sinnvolle und umweltgerechte Projekte und den Ausbau der Schiene investiert werden.
	VB		46KB	NKV: 1,5	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
44	B 1	/B 246 OU Burg	8 km	18,4 Mio.	DTV: 6000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Projekt parallel zur A 2. Kaum Verkehrsbelastung, keine Entlastung für Burg (eher Kaufkraftabzug), Zerschneidung Freiraum - kann eingespart werden.
	VB		02KK	NKV: 3,0	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
45	B 2	/B 100 OU Eutzsch	3,2 km	5,1 Mio.	DTV: 13000	URE: (Früherkennung)	offen	abhängig von konkreter Planung
	VB		02KK	NKV: 6,8	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		0	
46	B 2	OU Wittenberg/Ost	4,4 km	4,7 Mio.	DTV: 6000	URE:	Ablehnung	Geringe Verkehrsbelastung (DTV = 6.000) und nur geringe Entlastungswirkung. NKV = 1,5. Der Grund für die Einstufung in VB: Planung weit vorangeschritten (Vorplanung). Weniger ein Fall für Umweltschützer als für den Bundesrechnungshof ...
	VB		02KK	NKV: 1,5	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
47	B 6n	Köthen - A 9	17,8 km	25,5 Mio.	DTV: 16000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Planung durchschneidet auf gesamter Länge wertvolle Freiräume. Ausbau der vorhandenen Straßen (ggf. kleine OUn an B 183 + 185, dieser aber im WB) ist ausreichend und hat Vorteile für regionale Erschließung. Forderung: Großräumige Alternativenprüfung.
	VB		02KK	NKV: 8,6	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		-	
48	B 6n	OU Bernburg	8,4 km	27,9 Mio.	DTV: 18000	URE: hohes Umweltrisiko	anderes Plankonzept	Erforderlich ist integriertes Gesamtkonzept für Korridor Bernburg - A9 (Strategische Umweltprüfung). OU Bernburg hat hohe Umweltrisiken.
	VB		02KK	NKV: 7,1	Entl. Ortsdurchfahrt: sehr hohe Bedeutung		-	
49	B 6n	OU Köthen	13 km	27 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Ausbau kleiner OU um Dörfer ausreichend. Entwicklung eines umweltgerechten, zügig umsetzbaren Gesamtkonzepts mit integrierter Verkehrsplanung für gesamten Korridor zwischen A 14 - Bernburg - A 9 (vgl. Aussagen zu B 6n insgesamt).
	VB		02KK	NKV: 4,5	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	

50	B 27	T-OU Hüttenrode	2,2 km	2,3 Mio.	DTV: 12000	URE: hohes Umweltrisiko	anderes Plankonzept	Hohes Umweltrisiko bei geringer Entlastungswirkung (insbesondere in Hüttenrode). Ggf. kleine Lösung machbar im Zshg mit OU Blankenburg.
	VB		02KK	NKV: 2,9	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
51	B 71n	A 14 - Haldensleben	10,5 km	18,9 Mio.	DTV:	URE:	offen	Bewertungsdossier des BMVBW nicht vorhanden. Keine regionale, schon gar keine überregionale Bedeutung. Position abhängig von konkreter Planung.
	VB		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		0	
52	B 79	Halberstadt - OU Harsleben	7,3 km	7,6 Mio.	DTV: 7000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Überflüssiges Projekt. Großräumige Umfahrung von Halberstadt, wo die meisten Verkehre hin gehen. Keine nennenswerte Entlastung. Tangiert Landschaftsschutzgebiet.
	VB		02KK	NKV: 14,5	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
53	B 81	Egeln/N - B 246a	5,2 km	10 Mio.	DTV: 21000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Verkehrsbelastung rechtfertigt keine vierspurigen Ausbau. Ggf. 2+1-Lösung. Geld besser in SPNV investieren.
	VB		24KK	NKV: 5,3	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	
54	B 81	B 246a - Langenweddingen	2,5 km	7,3 Mio.	DTV: 21000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Verkehrsbelastung rechtfertigt keine vierspurigen Ausbau. Ggf. 2+1-Lösung. Geld besser in SPNV investieren.
	VB		24KK	NKV: 5,3	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	
55	B 81	OU Kroppenstedt	4,6 km	5,4 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	andere Trassierung	abhängig von konkreter Planung (sollte siedlungsnah erfolgen, Querungsmöglichkeiten durch Tempolimit sicherstellen)
	VB		02KK	NKV: 4,9	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	
56	B 81	OU Blankenburg	4,4 km	25,6 Mio.	DTV: 10000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Aus Naturschutzsicht nur Ost-OU mit Untertunnelung Teufelsmauer ggf. möglich, um Blankenburg von Schwerlastverkehr zu entlasten. Umfassende Alternativenplanung (mit Nullvariante). Sicherung der Bahnstrecke Blankenburg - Elbingerode.
	VB		02KK	NKV: 2,9	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
57	B 86	NO-OU Riestedt	1,9 km	5,2 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Ggf. als Alternative zu einer Nordverlängerung der A 71 akzeptabel. Erfordert umfassende Alternativenuntersuchung (SUP) im Korridor Riestedt - Hettstedt - Aschersleben (angepaßte, kleine Lösungen, Stärkung SPNV etc.). Bisherige Planung überdimensioniert.
	VB		02KK	NKV: 6,5	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		-	

58	B 86	OU Annarode-Siebigerode-Mansfeld	9,6 km	22 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Ggf. als Alternative zu einer Nordverlängerung der A 71 akzeptabel. Erfordert umfassende Alternativenuntersuchung (SUP) im Korridor Riestedt - Hettstedt - Aschersleben (angepasste, kleine Lösungen, Stärkung SPNV etc.). Bisherige Planung überdimensioniert.
	VB		02KK	NKV: 6,5	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		-	
59	B 87	OU Bad Kösen	11,5 km	48,7 Mio.	DTV: 5000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Mit OU Bad Kösen: Durch Naturpark und LSG, FFH betroffen. Sehr, sehr großräumig geplante "Umfahrung: minimale Verkehrsbelastung (DTV = 5000) und keine nennenswerte Entlastung. NKV = 1,6! Begr. für VB " fortgeschr. Planung" obwohl erst Vorplanung?
	VB		02KK	NKV: 1,6	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerte Effekte		--	
60	B 87	OU Naumburg	7,6 km	13,5 Mio.	DTV: 5000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Mit OU Bad Kösen: Durch Naturpark und LSG, FFH betroffen. Sehr, sehr großräumig geplante "Umfahrung: minimale Verkehrsbelastung (DTV = 5000) und keine nennenswerte Entlastung. NKV = 1,6! Begr. für VB " fortgeschr. Planung" obwohl erst Vorplanung?
	VB		02KK	NKV: 1,6	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
61	B 91	OU Theißen	4,3 km	15,3 Mio.	DTV: 13000	URE: (Früherkennung)	offen	
	VB		02KK	NKV: 3,8	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		0	
62	B 91	OU Deuben	1 km	6,2 Mio.	DTV: 13000	URE: (Früherkennung)	offen	
	VB		02KK	NKV: 3,8	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		0	
63	B 91	OU Naundorf	1 km	3,6 Mio.	DTV: 13000	URE: (Früherkennung)	offen	
	VB		02KK	NKV: 3,8	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		0	
64	B 100	OU Brehna, 2. BA	2,6 km	10,1 Mio.	DTV: 16000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Hoffnungslos überdimensioniert (vierspurig für DTV von 15.000!!) + geringe Entlastungswirkung. Ggf. kleine Lösung für Brehna akzeptabel.
	VB		04KK	NKV: 5,4	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
65	B 107	OU Oranienbaum	4,4 km	5,7 Mio.	DTV: 5000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Lage im Biosphärenreservat Mittlere Elbe. 5.000 Kfz/Tag, geringe Entlastung: die Zahlen sprechen für sich: Kein Bedarf.
	VB		02KK	NKV: 7,1	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
66	B 176	OU Weißenfels/Nord	2,3 km	2,6 Mio.	DTV: 19000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Nur Beseitigung von Bahnübergängen und Unfallschwerpunkte sowie Erweiterung Kreuzungsbereiche erforderlich. Nützt allen mehr und ist schneller zu realisieren (für Entlastung bringt OU keine nennenswerte Effekte).
	VB		02KK	NKV: 7,8	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	

67	B 180	/B 242 OU Hettstedt-Mansfeld-Klostermannsfeld	13,8 km	46,9 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Ggf. als Alternative zu einer Nordverlängerung der A 71 akzeptabel. Erfordert umfassende Alternativenuntersuchung (SUP) im Korridor Riestedt - Hettstedt - Aschersleben (angepaßte, kleine Lösungen, Stärkung SPNV etc.). Bisherige Planung überdimensioniert.
	VB		02KK	NKV: 6,5	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
68	B 180	/B 250 OU Querfurt	8,2 km	17,2 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Kein Projektdossier. Nach Bedarfsplan etwas verquere Planung. Sollte ohne Entscheidungsgrundlage vom Deutschen Bundestag nicht entschieden werden!
	VB		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		--	
69	B 180	OU Aschersleben/S - Quenstedt	8,2 km	14,5 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Ggf. als Alternative zu einer Nordverlängerung der A 71 akzeptabel. Erfordert umfassende Alternativenuntersuchung (SUP) im Korridor Riestedt - Hettstedt - Aschersleben (angepaßte, kleine Lösungen, Stärkung SPNV etc.). Bisherige Planung überdimensioniert.
	VB		02KK	NKV: 6,5	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
70	B 180	OU Schneidlingen	3,6 km	7 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Kein Projektdossier. Sollte ohne Entscheidungsgrundlage vom Deutschen Bundestag nicht entschieden werden!
	VB		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		--	
71	B 183	OU Bitterfeld	4,9 km	13,3 Mio.	DTV: 7000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	7.000 Kfz/Tag, keine nennenswerte Entlastung: offensichtlich besteht kein Bedarf, Bitterfeld zu umfahren. VB offenbar nur, weil die Planer schon planen.
	VB		02KK	NKV: 3,3	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
72	B 184	OU Gommern/Dannigkow	6,3 km	15,7 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	andere Trassierung	Wg. Entlastungswirkung ggf. akzeptabel bei natur- und freiraumverträglicher Trasse.
	VB		02KK	NKV: 4,2	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		0	
73	B 184	Roßlau – Dessau	2,8 km	10 Mio.	DTV: 19000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Ausbau durch FFH-Gebiete und Biosphärenreservat durch Verkehrsprognose nicht gerechtfertigt.
	VB		24KK	NKV: 3,3	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
74	B 184	OU Roßlau/Tornau	3,7 km	9,9 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Massiver Eingriff in Biosphärenreservat Elbe, hier auch FFH-Gebiet und Eu-Vogelschutzgebiet realisierbar. Vor Ort sinnvolle Gesamtlösung zur Entlastung der OD entwickeln.
	VB		02KK	NKV: 4,2	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	

75	B 185	OU Hoym	3,9 km	5,7 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Bedarf fraglich
	VB		02KK	NKV: 3,1	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
76	B 185	OU Ballenstedt	4,4 km	6,2 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	offen	wenn Bedarf für Entlastung nachweisbar, ggf. direkt an Bahnlinie trassieren.
	VB		02KK	NKV: 3,1	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		0	
77	B 188	OU Uchtspringe - Staats - Vinzelberg	10,9 km	15,3 Mio.	DTV: 10000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Bedarf fraglich (BMVBW-Dossier bezieht sich auf Gesamtstrecke von 31,6 km). Ggf. Entlastung von Dörfern mit kleinen Maßnahmen.
	VB		02KK	NKV: 6,3	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		-	
78	B 188	OU Klosterneuendorf - Jävenitz - Hottendorf	6,2 km	11,4 Mio.	DTV: 10000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Fraglicher Bedarf. BMVBW-Dossier bezieht sich auf Strecke von 31,6 km (ST7619). Hier besteht bereits hohe Umweltbelastung. Landschaft würde weiter zerschnitten. Neu realisierte Ersatzmaßnahmen (ICE-Trasse) würden zerstört.
	VB		02KK	NKV: 6,3	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
79	B 189	OU Stendal	7,2 km	14,2 Mio.	DTV: 7000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	andere Trassierung	akzeptabel bei entsprechender Trassierung als Alternative zur A 14 (in Gesamtkonzept mit einbeziehen). Konkurrenz zur Bahnlinie Tangermünde - Stendal, bei der vor allem Vertaktung verbessert werden muss.
	VB		02KK	NKV: 3,5	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		0	
80	B 245	OU Bebertal	4,8 km	8,5 Mio.	DTV: 8000	URE: hohes Umweltrisiko	Zustimmung	Maßnahme wegen des engen Ortskernes mit Denkmalschutzobjekten gerechtfertigt. Starke Belastung durch Lkw (Steinbrüche). Bestehende Trasse näher am Natura 2000-Gebiet als geplante.
	VB		02KK	NKV: 1,7	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		++	

Fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

81	A 14	Lgr. BB/ST - B 190n	12 km	70 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	anderes Plankonzept	Massive Eingriffe in wertvolle Naturräume. Zur Verbesserung Erreichbarkeit wäre Ausbau und Optimierung des Straßennetzes (B 189 bereits weitgehend ausgebaut), mit mehr und schnellerem Nutzen für die Kommunen (vgl. Schwarzbuch: 28). Korridor SUP!
	VÖ-I		04KB	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
82	A 14	B 190n - B 189	44 km	163 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	anderes Plankonzept	Massive Eingriffe in wertvolle Naturräume. Zur Verbesserung Erreichbarkeit wäre Ausbau und Optimierung des Straßennetzes (B 189 bereits weitgehend ausgebaut), mit mehr und schnellerem Nutzen für die Kommunen (vgl. Schwarzbuch: 28). Korridor SUP!
	VÖ-I		04KB	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
83	A 14	B 189 – A 2	40 km	230 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	anderes Plankonzept	Massive Eingriffe in wertvolle Naturräume. Zur Verbesserung Erreichbarkeit wäre Ausbau und Optimierung des Straßennetzes, mit mehr und schnellerem Nutzen für die Kommunen (vgl. Schwarzbuch: 28). Korridor SUP druchführen (einschl. Schiene)!
	VÖ-I		04KB	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

84	B 187	OU Coswig	6,9 km	14,9 Mio.	DTV: 16000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Ökologisch sehr probl.: südl. Elbaue, nördlich FFH-Gebiet. Umfassende Gesamtplanung zur Entlastung von Coswig notwendig (zusammen mit OU Griebo planen!)
	VÖ		02KK	NKV: 4,8	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		--	
85	B 187	OU Griebo	4,4 km	7,6 Mio.	DTV: 16000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Ökologisch sehr probl.: südl. Elbaue, nördlich FFH-Gebiet. Umfassende Gesamtplanung zur Entlastung von Griebo notwendig (zusammen mit OU Coswig planen!).
	VÖ		02KK	NKV: 4,8	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	
86	B 188	OU Miesterhorst	5 km	7,5 Mio.	DTV: 10000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Für OU Miesterhorst kein Bedarf, wird selbst von Gemeinde abgelehnt (zudem natursensibles Gebiet betroffen).
	VÖ		02KK	NKV: 6,3	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
87	B 188	OU Oebisfelde	9,5 km	19,4 Mio.	DTV: 10000	URE: (Früherkennung)	andere Trassierung	Maßnahme wegen enger Altstadt akzeptabel. Bei der Linienfindung muss aber der die Stadt umgebende Randdrömling verschont werden (=>Südumgehung).
	VÖ		02KK	NKV: 6,3	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		0	

88	B 246a	OU Gommern	2,3 km	10,2 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Ökologisch sensibles Gebiet in Elbauen, FFH-Gebiet, Eingriff nicht gerechtfertigt, da auch nur geringe Entlastung (teilweise sogar hohe Zusatzbelastung im Rahmen des Gesamtprojektes bis Schönebeck). Ggf. angepasste Lösung akzeptabel.
	VÖ		02KK	NKV: 2,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
89	B 246a	OU Plötzky	3,5 km	21,1 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Ökologisch sensibles Gebiet in Elbauen, FFH-Gebiet, Eingriff nicht gerechtfertigt, da auch nur geringe Entlastung (teilweise sogar hohe Zusatzbelastung im Rahmen des Gesamtprojektes). Ggf. angepasste Lösung akzeptabel.
	VÖ		02KK	NKV: 2,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
90	B 246a	OU Schönebeck, 2. BA	5,5 km	8,8 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	Zustimmung	Zustimmung bei entsprechender Trassierung aufgrund verwinkelter Straßenführung in Schönebeck
	VÖ		02KK	NKV: 2,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
91	B 246a	OU Schönebeck, Elbebrücke	2,2 km	25,8 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	Zustimmung	Neue Elbebrücke im Zuge der Entlastung der Ortsdurchfahrt Schönebeck akzeptabel
	VÖ		02KK	NKV: 2,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	

Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)

92	B 246	OU Oschersleben	6 km	7,4 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	offen	Abhängig von konkreter Planung. Gesamtplanung für Südwesten des Raumes Magdeburg erforderlich.
	WB*		02KK	NKV: 3,0	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		0	
93	B 246	OU Wanzleben	2,4 km	3,8 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	offen	Abhängig von konkreter Planung. Gesamtplanung für Südwesten des Raumes Magdeburg erforderlich.
	WB*		02KK	NKV: 3,0	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		0	

Weiterer Bedarf

94	B 79	OU Athenstedt	2,3 km	4,1 Mio.	DTV: 6000	URE: mittleres Umweltrisiko	offen	Fraglicher Bedarf.
	WB		02KK	NKV: 2,0	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		0	
95	B 81	OU Halberstadt	15,7 km	26,2 Mio.	DTV: 14000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Überflüssiges Projekt. Größtmögliche Umfahrung von Halberstadt, wo die meisten Verkehre hin gehen. Nur geringe Entlastung. Naturpark und Landschaftsschutzgebiet massiv betroffen.
	WB		02KK	NKV: 3,0	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
96	B 81	B 6n - Halberstadt	7,5 km	8,2 Mio.	DTV: 15000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Verkehrszahlen rechtfertigen keinen Ausbau.
	WB		24KK	NKV: 3,2	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
97	B 81	/B 242 OU Hasselfelde	4,6 km	24,5 Mio.	DTV: 10000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	
	WB		02KK	NKV: 2,9	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
98	B 87	Südtangente Weißenfels	4,5 km	30 Mio.	DTV: 13000	URE:	offen	Bedarf fraglich. Keine URE vorhanden.
	WB		02KK	NKV: 3,5	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		0	
99	B 87	OU Eckartsberga	2 km	4,8 Mio.	DTV: 7000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Vorzugsvariante des Landes führt durch FFH-Gebiet. Bedarf ist durch "kleine Lösung" (Verkehrsregelung im Ort) nicht mehr gegeben.
	WB		02KK	NKV: 1,4	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
100	B 100	Brehna - Bitterfeld	4,7 km	7,6 Mio.	DTV: 15000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Offensichtlich sollen die zusätzlichen Fahrspuren als Luxus-Fahrrad- oder Skaterweg gebaut werden. Oder als Teststrecke ... Bei Prognose von 15.000 Kfz/Tag besteht definitiv kein Bedarf, selbst wenn noch - wie auch immer - ein NKV von 1,0 errechnet wurde.
	WB		24KK	NKV: 1,0	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	
101	B 180	OU Pretzsch	1,6 km	2,3 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Bedingt durch Lage in Elbaue ökologisch sehr problematisch.
	WB		02KK	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
102	B 180	OU Kretzschau - Döschwitz	3,7 km	9,4 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	offen	Bedarf fraglich.
	WB		02KK	NKV: 2,2	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		0	

103	B 183	OU Gnetsch	1,8 km	3,8 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Bei angepaßter Planung ggf. Alternative zur B 6n Köthen - A 9.
	WB		02KK	NKV: 4,5	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	
104	B 183	OU Prosigk	2,2 km	3,7 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	Anderes Plankonzept	Bei angepaßter Planung ggf. als Alternative zur B 6n Köthen - A 9
	WB		02KK	NKV: 4,5	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	
105	B 184	OU Heyrothsberge-Menz-Wahlitz	km	33,9 Mio.	DTV: 8000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Sehr großräumige Umfahrung von Ortschaften durch FFH-Gebiete und Biosphärenreservat, ohne (gut ausgebaute) OD entlasten zu können.
	WB		02KK	NKV: 1,9	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
106	B 184	OU Zerbst, 2. BA	5,3 km	9,3 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	Offen	abhängig von konkreter Planung.
	WB		02KK	NKV: 4,2	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		0	
107	B 185	OU Köthen-Ost	5,5 km	6 Mio.	DTV: 16000	URE: (Früherkennung)	andere Trassierung	Bei angepaßter Planung ggf. als Alternative zur B 6n Köthen - A 9.
	WB		02KK	NKV: 6,9	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	
108	B 185	OU Mosigkau	4,7 km	10,3 Mio.	DTV: 16000	URE: (Früherkennung)	andere Trassierung	Bei angepaßter Planung ggf. als Alternative zur B 6n Köthen - A 9.
	WB		02KK	NKV: 6,9	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	
109	B 187	N-OU Wittenberg	11,6 km	58,2 Mio.	DTV: 16000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Im Zusammenhang mit OU Coswig und OU Griebo ökologisch bedenklich (s. dort). Gesamtkonzept entwickeln.
	WB		04KK	NKV: 4,8	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		--	
110	B 187	OU Roßlau	6,8 km	25,8 Mio.	DTV: 7000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Verkehrsbedarf fraglich (keine nennenswerte Entlastungswirkung). Ökologisch bedenklich wegen Lage der Stadt unmittelbar am Biosphärenreservat Mittlere Elbe (FFH-Gebiet und EU-Vogelschutzgebiet).
	WB		02KK	NKV: 1,0	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
111	B 187	OU Iserbegka - Elster - Listerfehrda	7,6 km	12,9 Mio.	DTV: 10000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Ökologisch bedenklich wegen Lage der Orte in der Elsteraue und unmittelbar am Biosphärenreservat Mittlere Elbe.
	WB		02KK	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		--	
112	B 187	OU Jessen	4,3 km	6,7 Mio.	DTV: 9000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Ökologisch bedenklich wegen Lage der Orte in der Elsteraue.
	WB		02KK	NKV: 9,0	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	

113	B 187	OU Holzdorf	3,2 km	7,5 Mio.	DTV: 4000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Minimale Verkehrsbelastung mit DTV = 4.000: Kein Bedarf!
	WB		02KK	NKV: 2,3	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
114	B 187	OU Mühlanger	4,6 km	10,1 Mio.	DTV: 11000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Liegt mitten im Biosphärenreservat Mittlere Elbe. Naturverträgliche Lösung realisieren.
	WB		02KK	NKV: 3,2	Entl. Ortsdurchfahrt: herausragende Bedeutung		-	
115	B 244	OU Wernigerode	km	52 Mio.	DTV: 10000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	andere Trassierung	Zustimmung für Tunnellösung zur Entlastung von Schwerverkehr und Vermeidung der massiven Naturschutzkonflikte (Querung FFH-Gebiet)
	WB		02KK	NKV: 4,6	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		++	

Weiterer Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

116	B 6n	A 9/B 6n - B 184	2,7 km	5,3 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Kein Projektdossier. Ausgesprochen fragwürdiges Projekt.
	WÖ		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		--	
117	B 6n	B 184 - B 183 ö Rösa	20,4 km	40,1 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Kein Projektdossier. Ausgesprochen fraglich. Verkehrskonzeption unklar.
	WÖ		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		--	
118	B 6n	OU Schwemsal	1,8 km	22 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Kein Projektdossier vorhanden.
	WÖ		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		-	
119	B 180	OU Naumburg	6,7 km	22 Mio.	DTV: 9000	URE:	Ablehnung	Projekt bringt keine Entlastung. Massive ökologische Probleme. Keine Einigung über Linienführung. Vorzugsvariante des Landes kann von Umweltverbänden nicht akzeptiert werden.
	WÖ		02KK	NKV: 5,6	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
120	B 187a	OU Aken - B 184 (mit Elbquerung)	15,8 km	49,8 Mio.	DTV: 4000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Biosphärenreservat Mittlere Elbe, unzerschnittenes Gebiet. Brückenbau soll eine Kleinstadt (8000 Einw.) mit einem Dorf verbinden und Fähre ersetzen (200 Fz./Tag). Elbbrücke 10 km entfernt. Überbrückung 2 km breiter Elbtalau.
	WÖ		02KK	NKV: 3,8	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	