

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

Bundesland: Schleswig-Holstein

Stand: 3. Februar 2004

BUND-Verkehrspolitik

Tilmann Heuser

Am Köllnischen 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)	Kfz pro 24 h	Ergebnis Umweltrisiko	BUND-Kurzbewertung	Kurzstellungnahme des BUND zum Straßenbauprojekt
	Einstufung BVWP 2003		Investitionskosten Bund ab 2003 (Mio. Euro)	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 in Bau sind)

1	A 1	Heiligenhafen/N – Heiligenhafen/S	3,3 km	17,2 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Ausbau im Hinblick auf Fehmarnbeltquerung, die als neuer Transitachse mitten durch ein zentrales europäisches Vogelzuggebiet aufgrund massiver Naturschutzrisiken nicht akzeptabel ist (und deren Finanzierung in den Sternen steht)
	Vb-I		24KB	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		--	
9	A 20	Lgr. NI/SH - B 431 (Elbtunnel) - A 23	5,1 km	38 Mio.	DTV: 21000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Zerschneidung der Naturräume, verkehrspolitisch sinnlos (BStr-Belastung, Verkehr über HH = kürzere Strecke), starker Widerstand entlang der Trassen, umfassende Alternativkonzepte. In NKV nicht berücksichtigt: Kosten der mautfin. (??) Elbquerung.
	Vb-I		04KB	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
10	A 21	AS Bornhöved - AS Wahlstedt	8,6 km	26 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Ausbaudruck auf gesamte A 21 Kiel - Lüneburg. Verkehrswert zweifelhaft (Bau soll aus Mautmitteln erfolgen)
	Vb-I		24KB	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		-	
11	A 23	AS Itzehoe/N - AS Itzehoe/S	7,5 km	100,6 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	vgl. BUND-Position zum Autobahnausbau
	Vb-I		24KB	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		-	
12	B 76	Lärmschutz im Bereich Klausdorf - Raisdorf	4,7 km	3,5 Mio.	DTV:	URE:	Zustimmung	
	Vb-I		Lärmschutz	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		++	
17	B 206	OU Bad Bramstedt	8 km	29,3 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Ortsumfahrung ist Scheinlösung und wird nicht den gewünschten Erfolg bringen. Sie zerstört sensible Bereiche in der Osterau-Niederung
	Vb-I		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		--	
18	B 207	Lübeck – Pogez	12,6 km	41,7 Mio.	DTV:	URE:	Ablehnung	Massive Eingriffe in Naturraum (AS zu A 20 im Klempauer Moor). Parallelbau zu A20 im Abstand von 2 km, Verkehrszahlen rechtfertigen Bau nicht (A 20, B 207alt). Bau noch nicht begonnen, dennoch insdiponibel? Keine Bewertung BMVBW, obwohl kein PFB.
	Vb-I		02KK	NKV:	Entl. Ortsdurchfahrt:		--	

Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs

23	A 20	B 431-A 23	10 km	84 Mio.	DTV: 21000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Zerschneidung der Naturräume, verkehrspolitisch sinnlos (BStr-Belastung, Verkehr über HH = kürzere Strecke), starker Widerstand entlang der Trassen, umfassende Alternativkonzepte. In NKV nicht berücksichtigt: Kosten der maufin. (??) Elbquerung.
	VB		04KK	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
24	A 20	A 23 - A 7	44 km	126 Mio.	DTV: 21000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Zerschneidung der Naturräume, verkehrspolitisch sinnlos (BStr-Belastung, Verkehr über HH = kürzere Strecke), starker Widerstand entlang der Trassen, umfassende Alternativkonzepte. In NKV nicht berücksichtigt: Kosten der maufin. (??) Elbquerung.
	VB		04KB	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
25	A 20	A 7 - A 21 (Bad Segeberg)	22,9 km	97 Mio.	DTV: 21000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Zerschneidung der Naturräume, verkehrspolitisch sinnlos (BStr-Belastung, Verkehr über HH = kürzere Strecke), starker Widerstand entlang der Trassen, umfassende Alternativkonzepte. B 206 reicht für Verkehrsbelastung aus.
	VB		04KB	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
26	A 20	Bad Segeberg (A 21) – Weede	6 km	96,6 Mio.	DTV: 21000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Natureingriffe und Zerschneidung sensibler Bereiche. B 206, B 205, A 7 und A 21 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen ist überzogen.
	VB		04KB	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
27	A 20	Weede – Geschendorf	5,3 km	19,6 Mio.	DTV: 21000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Erhebliche Zerschneidung sensibler Bereiche. B 206, A 7 und A 21 reichen aus. Prognostiziertes Verkehrsaufkommen ist überzogen.
	VB		04KB	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
28	A 20	Geschendorf - Lübeck (A 1)	15,9 km	77,2 Mio.	DTV: 21000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Erhebliche Zerschneidung sensibler Bereiche. B 206, A 7, A 1 und A 21reichen aus. Prognostiziertes Verkehrsaufkommen ist überzogen.
	VB		04KB	NKV: 2,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
29	A 21	Kiel – Kl. Barkau	8 km	43,5 Mio.	DTV: 25000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Belastung reicht für zweistreifige Fahrbahn, ggf. 2+1 Lösung als Alternative
	VB		24KB	NKV: 4,5	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
30	A 21	Kl. Barkau – Stolpe	12 km	47,8 Mio.	DTV: 25000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Belastung reicht für zweistreifige Fahrbahn, ggf. 2+1 Lösung als Alternative
	VB		24KB	NKV: 4,5	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	

31	B 5	Nordumgehung Geesthacht bis A 25/B 5	9,4 km	35,4 Mio.	DTV: 6000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Keine Entlastung Ortsdurchfahrt, massive Natureingriffe. Spätere mögliche Entwicklung zur BAB in Verlängerung der A 25. Geesthacht als Kreuzungspunkt der Nord-Süd- und Ost-West-Verkehre. Alternative: Bahnausbau.
	VB		02KK	NKV: 2,2	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
32	B 5	OU Bredstedt	4 km	10,5 Mio.	DTV: 14000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Geringe Verkehrsentslastung = rausgeschmissene Steuergelder
	VB		02KK	NKV: 4,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
33	B 5	OU Breklum – Struckum	4,8 km	19,8 Mio.	DTV: 14000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Geringe Verkehrsentslastung = rausgeschmissene Steuergelder
	VB		02KK	NKV: 4,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
34	B 5	OU Hattstedt	3,5 km	14,5 Mio.	DTV: 14000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Geringe Verkehrsentslastung = rausgeschmissene Steuergelder
	VB		02KK	NKV: 4,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
35	B 104	OU Schlutup, 2. BA	2 km	6,2 Mio.	DTV: 8000	URE: (Früherkennung)	andere Trassierung	Eigentlich innerörtliche Verbindungsstraße. Andere Trassierung wegen Gefährdung FFH- und Vogelschutzgebiet (Kleinspecht) erforderlich. Insgesamt fraglich wegen geringer Verkehrsbedeutung (ws. weniger als 5.000 nach A20-Fertigstellung).
	VB		02KK	NKV: 6,4	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
36	B 199	OU Handewitt	6,9 km	9,1 Mio.	DTV: 7000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Konflikte mit dem Naturschutz. Außerdem wird Projekt Handewitt nur gering entlasten (vgl. Verkehrsporgnose und städtebauliche Bewertung des BMVBW).
	VB		02KK	NKV: 4,1	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
37	B 202	OU Tating	3,8 km	4,1 Mio.	DTV: 7000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Geringe Entlastungswirkung bei schwacher Verkehrsbelastung.
	VB		02KK	NKV: 4,3	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
38	B 209	N-OU Schwarzenbek	5 km	21,2 Mio.	DTV: 8000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Entlastungen wird das Projekt kaum bringen (vgl. städtebauliche Bewertung des BMVBW). Alternative: Ausbau der Kaiserbahn.
	VB		02KK	NKV: 2,4	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
39	B 431	Verlegung in Wedel	2,2 km	7,5 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Eingriffe in wertvolle Naturräume, obwohl kaum verkehrliche Entlastung (vgl. städtebauliche Bewertung des BMVBW).
	VB		02KK	NKV: 5,9	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

40	B 208	OU Ratzeburg	3,3 km	10,2 Mio.	DTV: 8000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Naturschutzkonflikte. Beschleunigung der B 208. Innerörtliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung möglich. Alternative: Kaiserbahn. Entlastung folgt nach Fertigstellung der A20 im Jahr 2004!
	VÖ		02KK	NKV: 4,1	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		--	

Neue Vorhaben mit Planungsrecht (WB*)

41	B 5	N-OU Lauenburg/Elbe	7,7 km	49,6 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Verkehrsbelastung akzeptabel, Lauenburg wird nur geringfügig entlastet (vgl. städtebauliche Bewertung des BMVBW). B 5 wird zu neuer Rennpiste ausgebaut (s. Planungen bei Geesthacht). Alternative: Ausbau der Kaiserbahn.
	WB*		02KK	NKV: 2,2	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
42	B 207	Puttgarden – Heiligenhafen	20 km	93,4 Mio.	DTV: 14000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Ausbau macht nur Sinn mit fester Querung des Fehmarnbeltes, der aufgrund der Eingriffe in Natur und Vogelzuggebiete abgelehnt wird. Privatfinanzierung zweifelhaft (vgl. Desaster der Öresundbrücke).
	WB*		24KK	NKV: 1,1	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
43	B 209	Elbebrücke OU Lauenburg (Anteil SH)	3 km	19,7 Mio.	DTV: 9000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Vorhande Brücke reicht vollkommen aus (keine nennenswerte Entlastung lt. BMVBW). Neuer Eingriff ins Elbetal daher nicht gerechtfertigt (hohes Umweltrisiko). Optimierung Verkehrssteuerung reicht aus.
	WB*		02KK	NKV: 4,3	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	

Vorhaben des Weiteren Bedarfs

44	B 5	OU Meldorf	2,8 km	9,1 Mio.	DTV: 10000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	
	WB		02KK	NKV: 2,4	Entl. Ortsdurchfahrt: hohe Bedeutung		-	
45	B 5	OU Marne	5,8 km	14,5 Mio.	DTV: 9000	URE: (Früherkennung)	anderes Plankonzept	Kaum Entlastungswirkung.
	WB		02KK	NKV: 1,9	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		-	
46	B 75	OU Bargtheide	4,5 km	13,5 Mio.	DTV: 8000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Kaum Entlastungswirkung (s. Verkehrsprognose und städtebauliche Bewertung des BMVBW), parallel zur B 404/A 1
	WB		02KK	NKV: 1,1	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
47	B 77	OU Hohenwestedt	3,5 km	12,2 Mio.	DTV: 8000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Kaum Entlastungswirkung (s. städtebauliche Bewertung des BMVBW).
	WB		02KK	NKV: 3,4	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
48	B 199	Flensburg/O – Wees	2 km	5,6 Mio.	DTV: 14000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Ausbau auf 4 Spuren für einen DTV von 14.000?
	WB		24KK	NKV: 1,1	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		-	
49	B 199	Niebüll – Leck	8,5 km	19,1 Mio.	DTV: 5000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Verkehrsprognose rechtfertigt keinen Neubau, Entlastungswirkung nur gering.
	WB		02KK	NKV: 4,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
50	B 201	OU Süderbrarup	4 km	9 Mio.	DTV: 6000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Verkehrsprognose rechtfertigt keinen Neubau, Entlastungswirkung nur minimal.
	WB		02KK	NKV: 1,8	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
51	B 202	OU Seeth und Norderstapel	6,6 km	14,8 Mio.	DTV: 4000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Verkehrsprognose rechtfertigt nicht einmal Neubau einer Kreisstraße, Entlastungswirkung minimal.
	WB		02KK	NKV: 1,2	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
52	B 202	OU Garding	3,6 km	4,6 Mio.	DTV: 7000	URE: (Früherkennung)	andere Trassierung	Verkehrsprognose rechtfertigt keinen Neubau, Entlastungswirkung geringl.
	WB		02KK	NKV: 4,3	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	

53	B 202	Eckverbindung A 21 - B 76 in Kiel (Südspange)	1,7 km	17,9 Mio.	DTV: 32000	URE:	Ablehnung	Anschlußverbindung zur A 21, wird wie diese aufgrund Eingriffen und Steuergeldverschwendung bei nur geringer Verkehrsbedeutung abgelehnt. Geld im Ausbau des ÖPNV in Kiel besser angelegt.
	WB		04KK	NKV: 2,9	Entl. Ortsdurchfahrt: keine Bedeutung/Wirkung		--	
54	B 203	OU Hamdorf	2,2 km	5,5 Mio.	DTV: 6000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Verkehrsprognose rechtfertigt keinen Neubau, Entlastungswirkung minimal.
	WB		02KK	NKV: 4,0	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
55	B 203	Osterhof- Büsum	3,9 km	8,1 Mio.	DTV: 7000	URE: (Früherkennung)	offen	Verkehrsprognose rechtfertigt keinen Neubau, Entlastungswirkung gering.
	WB		02KK	NKV: 3,2	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		0	
56	B 209	OU Lüttau	4,1 km	7,7 Mio.	DTV: 7000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Ortsumgehungskette im Zuge der B 209, Bau durch Verkehrsprognose nicht gerechtfertigt, geringe Entlastungswirkung. Alternative: Kaiserbahn.
	WB		02KK	NKV: 1,3	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
57	B 430	OU Schmalensee	2,7 km	3,4 Mio.	DTV: 6000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Schmalensee wird durch die OU zerschnitten; damit Verlärmung zu beiden Seiten der Straße. Geringe Entlastung für Ortsdurchfahrt (vgl. BMVBW).
	WB		02KK	NKV: 2,0	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
58	B 431	OU Glückstadt	6,7 km	27,4 Mio.	DTV: 5000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Naturschutzkonflikte bei geringer Verkehrsbelastung, keine nennenswerte Effekte für Entlastung der Ortsdurchfahrt (vgl. BMVBW).
	WB		02KK	NKV: 2,0	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
59	B 431	OU Brokdorf	4,6 km	14,1 Mio.	DTV: 4000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Naturschutzkonflikte bei geringer Verkehrsbelastung, keine nennenswerte Effekte für Entlastung der Ortsdurchfahrt (vgl. BMVBW).
	WB		02KK	NKV: 1,8	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
60	B 431	OU St. Margarethen	3,4 km	13,9 Mio.	DTV: 4000	URE: mittleres Umweltrisiko	Ablehnung	Naturschutzkonflikte bei geringer Verkehrsbelastung, keine nennenswerte Effekte für Entlastung der Ortsdurchfahrt (vgl. BMVBW).
	WB		02KK	NKV: 1,8	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
61	B 432	OU Itzstedt	2,4 km	9,8 Mio.	DTV: 12000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Zerstörung sensibler Bereiche im Oberalster-Raum sowie der Rönne und der Lezener Au.
	WB		02KK	NKV: 4,0	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
62	B 432	OU Kayhude	3 km	12,2 Mio.	DTV: 12000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Zerstörung sensibler Bereiche im Oberalster-Raum sowie der Rönne und der Lezener Au.
	WB		02KK	NKV: 4,0	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	

63	B 432	OU Leezen	3,2 km	13,1 Mio.	DTV: 12000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Zerstörung sensibler Bereiche im Oberalster-Raum sowie der Rönne und der Leezener Au.
	WB		02KK	NKV: 4,0	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	
64	B 501	OU Grömitz	3,4 km	10,1 Mio.	DTV: 5000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	OU durch Verkehrsbelastung nicht gerechtfertigt, keine nennenswerte Effekte für Entlastung der Ortsdurchfahrt (vgl. BMVBW).
	WB		02KK	NKV: 3,0	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	

Vorhaben des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) und mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

65	A 21	Bargtheide (A 1) - Kasseburg (A 24)	19,6 km	112,1 Mio.	DTV: 27000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Große Naturschutzkonflikte, sollte mangels Bedarfs gestrichen werden: als Ostumfahrung für Hamburg unattraktiver Umweg. Für den regionalen Bedarf reicht bestehende, ausgebaute B 404 aus. Alternative: Ausbau der einspurigen Bahn-Dieselstrecke Lüneburg - Lübeck.
	WÖ*		24KB	NKV: 2,4	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	

Vorhaben des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) und mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag

66	A 21	Ostumfahrung Hamburg (A 24 - A 250)	20,5 km	177,2 Mio.	DTV: 27000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Streichung mangels Bedarf: als Ostumfahrung für Hamburg unattraktiver Umweg. Für den regionalen Bedarf reicht bestehende, ausgebaute B 404 aus. Alternative: Ausbau der einspurigen Bahn-Dieselstrecke Lüneburg - Lübeck.
	WÖ		24KB	NKV: 3,2	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
67	B 76	OU Fleckeby	3 km	8,7 Mio.	DTV: 11000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	massive Naturschutzkonflikte, für Entlastung von Fleckeby nur geringe Bedeutung (vgl. BMVBW).
	WÖ		02KK	NKV: 3,2	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
68	B 77	OU Rimmels	2,7 km	8,5 Mio.	DTV: 8000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	massive Naturschutzkonflikte, für Entlastung nur geringe Bedeutung (vgl. BMVBW).
	WÖ		02KK	NKV: 2,5	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
69	B 202	OU Selent	3,5 km	11,8 Mio.	DTV: 7000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Eingriffe in wertvolle Naturräume, geringe Verkehrsbelastung.
	WÖ		02KK	NKV: 2,3	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	

70	B 206	Itzehoe – Bad Bramstedt	10,3 km	42,1 Mio.	DTV: 8000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Massive Eingriffe in Naturraum, geringe Entlastungswirkung.
	WÖ		02KK	NKV: 1,6	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
71	B 206	OU N Itzehoe	7 km	28,6 Mio.	DTV: 11000	URE: (Früherkennung)	Ablehnung	Massive Eingriffe in Naturraum, geringe Entlastungswirkung.
	WÖ		02KK	NKV: 3,8	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
72	B 431	Wedel – Lgr. SH/HH	2 km	23,5 Mio.	DTV: 16000	URE: sehr hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Naturschutzkonflikte, geringe Entlastungswirkung.
	WÖ		24KK	NKV: 5,9	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
73	B 431	OU Uetersen	5,3 km	21,7 Mio.	DTV: 8000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Massive Eingriffe in Naturraum, geringe Entlastungswirkung für Uetersen.
	WÖ		02KK	NKV: 3,9	Entl. Ortsdurchfahrt: keine nennenswerten Effekte		--	
74	B 431	OU Holm	3 km	12,2 Mio.	DTV: 13000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Naturschutzkonflikte, geringe Entlastungswirkung für Holm (vgl. BMVBW).
	WÖ		02KK	NKV: 1,9	Entl. Ortsdurchfahrt: geringe Bedeutung		--	
75	B 432	OU Nahe	2,5 km	10,2 Mio.	DTV: 12000	URE: hohes Umweltrisiko	Ablehnung	Zerstörung sensibler Bereiche im Oberalster-Raum sowie der Rönne und der Leezener Au.
	WÖ		02KK	NKV: 4,0	Entl. Ortsdurchfahrt: mittlere Bedeutung		--	