

Fernstraßenprojekte, zu denen Dialoge durchgeführt und Alternativen geprüft werden sollen vor einer verbindlichen Bundestagsentscheidung

Pro- jekt	Land	Projekt- nummer	Bezeichnung	Zusammenfassung der Alternative mit Link zur Beschreibung	Gepüft	Begründung wenn vorhanden; „Der Anmeldung zugrunde gelegte Alternativenprüfung“, vgl. ÜRINS
A20	SH	A20-G10-NI-SH	A 20 Bad Segeberg-Westerstede	Erneuerung der Schleuse Brunsbüttel und der Oststrecke NOK beschleunigen; Förderung Short Sea Shipping → Baltikum; Weiterbau A 20 bis A 7; Nach Westen: Nur punktuelle Verbesserungsmaßnahmen (OU). Verzicht Elbquerung Glückstadt & BAB-Neubau durch Niedersachsen nach Westen. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.	Keine Prüfung des Alternativvorschlags	Wegen „des prognostiziertem Verkehrsaufkommens“ sei einbahniger Querschnitt mit RQ 15,5 nicht möglich. Diese prognostizierten Belastungen sind allerdings nicht plausibel, insbesondere an der Elbquerung bei Glückstadt. Außerdem wurden Nachfrage mindernde Effekte anderer Baumaßnahmen in der Region (A 21 Ostumfahrung, Hamburg, A 7 z.B.) nicht beachtet.
A21	SH	A21-G20-SH-NI	Ostumfahrung Hamburg	Ausbau der Schienenstrecke Neumünster-Bad Oldesloe-Lübeck-Bad Kleinen sowie Ausbau der Schienenstrecke Lübeck (Büchen) – Lüneburg. Gegebenenfalls kommen auch eine Reaktivierung der Güterstrecke Ratzeburg-Zarrentin für den Güterverkehr und Geesthacht-Hamburg für Berufspendler in Betracht. Außerdem verweist der BUND auf den von Hamburg angemeldeten Ausbau der A 1.	Keine Prüfung von Alternativen	Alternativen wurden nicht geprüft sondern nur Trassenvarianten: „Geprüft wurde eine westlichere Elbquerung zwischen Stover und Elbstorf, um das FFH-gebiet Besenberger Sandberger nicht zu tangieren. Die Führung wurde ... aus Umweltgesichtspunkten als weniger geeignet verworfen.“

A 26	HH	A26-G10-HH	AD HH – Süderelbe	<p>Alternative Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ersatz der Köhlbrandbrücke durch neue Brücke oder Tunnel • Tunnel von der Haupt-Hafenroute zur B75/A253 (vgl. Pläne f. Olympische Spiele) • S-Bahn: Verstärkungslinie zw. Neugraben und H-Altona sowie Taktverdichtung Neugraben – Buxtehude/Stade • Bessere Anbindung Bus und Radverkehr zur S-Bahn • Verlängerung U 4 	Keine Prüfung der Alternativen	Es wurden Varianten untersucht. Die Nordvariante 1 wurde verworfen. Ausbaumöglichkeiten im Zuge von vorhandenen Straßen (0+Variante) werden als bereits ausgeschöpft angesehen. Ebenso würden Verkehrsträgeralternativen durch den 2gleisigen Ausbau der Hafenbahn parallel zum Neubau der A 26-Ost geschaffen.
A39	NI	A39-G10-NI	Lüneburg-Wolfsburg	<p>3-streifiger, ggf. 4-streifiger Ausbau der parallelen B 4 plus 5 Ortsumfahrungen. Die Landesstraßenverwaltung hat diese Pläne ausgearbeitet aber nicht eingereicht. Kosten: 1/4 des BAB-Neubaus. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.</p>	Nicht erwähnt, nicht geprüft.	Es wird auf die Verkehrsuntersuchung Nordost – VUNO als „konzeptionelle Verkehrsuntersuchung“ zu A 39, A 14, B 190 vor dem BVWP 2003 und die Linienbestimmung am 31.10.2008 verwiesen. B 4-Ausbau wurde zwar als Alternativen von der Landesstraßenbauverwaltung geplant, aber nicht zum BVWP 2030 angemeldet und daher auch nicht von den Gutachtern geprüft. Ferner wurde auf das ROV und die dortige Untersuchung von Varianten verwiesen.
A14	BB-ST	A14-G20-ST-BB	Karstädt – Dahlenwarsleben	<p>Dreistreifiger Ausbau der A 14-parallelen B 189 und 4 Ortsumfahrungen. Diese Alternative wurde offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht. Bauwerksverzeichnis, Kostenberechnungen, eigene Verkehrsgutachten wurden erstellt und in den Projektvorschlag eingearbeitet. Die BVWP-Prognosen bestätigen BUND-Vorschlag. Kosten: ca. 1/3 der Neubauplanung. BUND hat zudem den Ausbau des Schienenprojekts Ost-Korridors angemeldet.</p>	Keine Prüfung. Weder auf Landesebene noch auf Bundesebene	Straßenbauverwaltung hat BUND-Vorschlag nicht an BMVI gemeldet. Eine formale Ablehnung wurde nachgeschoben als Ablehnung einer „Null-Plus-Variante“: Einbahniger (2- o. 3-streifig) Ausbau der vorhandenen B 189 erfüllt nicht die "verfolgten Planungsziele". Der Gesetzgeber habe Ziel „Neubau einer Bundesautobahn“. Die "Verringerung von Verbindungs- und Erreichbarkeitsdefiziten (könne) nicht erreicht werden". Allerdings wurde dies offenbar nicht geprüft, dann die Alternativmeldung erreicht die Vorgaben der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN).
A445	NRW	A 445 AS Werl-N - AS Hamm/Rhy	Werl – Hamm/Rhynern	<p>Verkehrsmanagement und die sofortige Einführung einer Lkw-Maut auf der B 63 für den überregionalen Verkehr und zeitliche Einschränkungen für den überregionalen Lkw-Verkehr. Zusätzlich fordert der BUND eine</p>	Unklar, was geprüft wurde	Die Aussagen der PRINS sind unverständlich und brechen mitten im Satz ab: „Die Landesregierung hat im Rahmen ihrer Priorisierung um eben die Alternativenuntersuchung gebeten. Nach Wertung der im existierenden Straßennetz realisierbaren

		ner		Prüfung von Umbaumaßnahmen an den Ortsdurchfahrten der B 63. Außerdem verweist der BUND auf den bereits erfolgten 6-spurigen Ausbau der A 1, A 2 und A 44 und den Ausbau des Kamener Kreuzes. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.		Möglichkeiten, einschl. von nicht bedarfsplanpflichtigen Umbaumaßnahmen (2+1), ist in dem hier"
A46	NRW	A46-B7-G41-NW-T1-NW	Hemer - Arnsberg-Neheim	Vorschlag bestandsorientierter Ertüchtigung des Netzes (3-streif. an Steigungen, Kurvenbegradigungen etc.). Ruhrbrücke Wickede; innerörtl. Umfahrung in Langschede. Kosten: 65 Mio. statt 484 Mio. Euro (Neubau).	Alternative tlw. geprüft	Netzlösung BUND gutachterlich geprüft. Hat besseren NKV als Neubau (6,7 statt 3,1). Netzlösung in den PRINS selbst nicht dargestellt, nur an entlegener Stelle. Aber auf einen Einstufungsvorschlag wird verzichtet, weil es "nur eine Alternative" sei.
A 52	NRW	A52-G70-NW (im VB), A52-G60-NW (mit Teilstücken A52-G60-NW-T1-NW und A52-G60-NW-T2-NW) (im VB-E), A52-G30-NW-NW (im WB*)	Transitautobahn durchs mittlere Ruhrgebiet: nördliche Stücke durch Gladbeck, Bottrop und Essen	Stufenplan umsetzen mindestens mit den folgenden Maßnahmen: (1.) Regionales Verkehrsgutachten erstellen, das Verkehrsströme differenziert erhebt (Anzahl der Pendler, Netzbelastung im Tagesverlauf, zurückgelegte Entfernungen ...), (2.) Verkehrsmanagement mit Wechselverkehrszeichen auf dem gesamten Autobahnnetz in der Region installieren, (3) die ÖPNV-Ausbaumaßnahmen umsetzen (S 9 etc.), (4.) Radschnellweg bauen, (5.) betriebliche Mobilitätskonzepte mit den großen Arbeitgebern an der A 52/B 224 entwickeln usw. Siehe: B224-Entlastungspaket http://a52-war-gestern.de/wp-content/uploads/2016/09/2016-0921.gemFlyer.pdf Die Maßnahmen wurden in den Stellungnahmen dem BMVI nochmals mitgeteilt, nachdem sie bereits 2013 dem NRW- Verkehrsminister zur Kenntnis gebracht und teils beachtet wurden. Die konsequente Umsetzung der verkehrsübergreifenden Alternative des Entlastungspakets kann die	Keine Prüfung einer Alternative zu A52-Neubau, obwohl S-Bahn-Taktverdichtung und Radschnellweg ab 2019 verwirklicht werden (in den Dossiers unberücksichtigt)	A52-G70-NW: Verweis auf UVS von 2007, wo nur Autobahnvarianten, aber keine verkehrsübergreifende Alternative betrachtet wurden. A52-G60-NW: Verweis auf UVU, wo nur Autobahnvarianten, aber keine verkehrsübergreifende Alternative betrachtet wurden. A52-G30-NW-NW: „Die Prüfung von alternativen Trassen erfolge in den 1970er Jahren...“ Verkehrsübergreifende Alternativen wurden nicht in Betracht gezogen.

				<p>2mal täglichen Staus auf der B224 (im Gegensatz zur Autobahnplanung) nachhaltig und dazu viel schneller und kostengünstiger beseitigen.</p> <p>Die Möglichkeiten des Verkehrsmanagements werden zudem durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und die geplante Einbeziehung der Lärmkosten deutlich wirksamer.</p> <p>Dieses Entlastungspaket muss umgesetzt und evaluiert sein, bevor der Bundestag über die im BVWP enthaltenen baulichen Maßnahmen entscheidet.</p>		
A1	NRW /RLP	Blankenheim - Kelberg	A001-G10-NW-RP-T01-RP	Statt vierspurigem Neubau: Optimierung der bestehenden B 51 für den überregionalen Verkehr.	Nein	„Die Straßenbauverwaltungen beider Länder haben entschieden, vorsorglich einen Alternativenvergleich nach den Kriterien des Art. 6 (4) FFH-RL durchzuführen.“ Allerdings handelt es um einen Variantenvergleich und keinen „Alternativenvergleich.“
B 56n	NRW	B56.G40-NRW	Bonn Südtangente	Die Mobilitätsstudie für den südlichen Rhein-Sieg-Kreis und Bonn aus dem Jahr 2011 zeigt die bessere Lösung im Vergleich zur Südtangente durch kleinere Maßnahmen im Straßenraum und Verbesserungen des ÖPNV. Die Studie zeigt in ihrer Defizitanalyse der Gutachter keine kritischen Strecken im Bereich der Siebengebirgsorte. Seit 2011 gab es deutliche Verbesserungen im ÖPNV (S23, RB 48, RX Dortmund-Bonn) und bei Fernstraßen (Ausbau A59, der Nordspange A 565).	Nein	„In der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung zur Mobilitätsentwicklung aus 08/2011 sind alle Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse betrachtet worden.“ Allerdings wurde und wird diese Untersuchung nicht beachtet.
A 553	NRW	A 553 AK Köln-Godorf (A 555) - AD Köln-Lind (A59)	Rheinbrücke südlich Köln	Für eine weitere Autobahnbrücke über den Rhein und eine Querspange zwischen A59 und A565 (bzw. A553 – wie abweichend vom BVWP – nun diskutiert wird), ist kein Bedarf erkennbar weil die Rodenkirchener Autobahnbrücke in Köln weniger als 6 km vom geplanten Standort entfernt liegt. In Bonn steht eine weitere Autobahnquerspange	Nein	„Die Ballungsraumrandzone zwischen Köln und Bonn weist eine hohe Wachstumsdynamik auf. Dies trifft sowohl für die Arbeitsplatz- als auch Einwohnerentwicklung auf beiden Seiten des Rheins zu. Eine Querung des Rheins ist aber nur mit großen Umwegen über die hoch belasteten A4 (AK Köln/West bis AD Köln-Heumar) mit der Rodenkirchener Rheinbrücke und A565 (AK Bonn-Nord bis AD BN-

				<p>bereits zur Verfügung. Das BVWP-Projekt dient vor allem der verkehrlichen Erschließung mehrerer privatwirtschaftlicher Vorhaben. Entlastungseffekte für die Gemeinden sind nicht erkennbar, eher ist eine Verkehrszunahme zu erwarten, wenn zusätzliche Zu- und Abfahrten umgesetzt werden. Die im BVWP für eine neue Ost-West-Autobahnspange prognostizierten Nutzungszahlen sind nicht nachvollziehbar und vermutlich induziertem Verkehr geschuldet. Probleme in der Region bestehen bei lokalen Verkehren, für die der Bund nicht zuständig ist oder sie betreffen Sanierungsdefizite im Autobahnbestand, die vorrangig zu beheben sind.</p> <hr/> <p>Alternativ wären Verkehrsströme regional und lokal neu zu ordnen. Dabei ist der Schwerpunkt auf den Ausbau des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs zu legen – insbesondere der Fortsetzung der Straßenbahn von Köln nach Bonn – etwa nach der früheren Kleinbahn „Rhabarberschlitten“, die auch für Güterverkehr zu nutzen wäre.</p>		<p>Nordost) mit der Rheinbrücke „Friedrich-Ebert-Brücke“ möglich. Eine neue Verbindung ist dringend erforderlich, die zudem eine deutlich verbesserte Flughafenbindung für die linksrheinischen Gebiete bedeuten sowie den Chemiegürtel um Köln aufgrund der besseren Vernetzung stärken würde.“</p>
B10	BW	B10-G11-RP	Hinterweident al - Landau	<p>Auswirkung Bundesstr.-Bemautung in Prognose einbeziehen. weiträumige Verkehrslenkung (Verkehr auf TEN-Line A 6 und A 4 in Frankreich halten). Negative Wirkungen auf parallele Queichtalbahn. Ausbau der Queichtalbahn (Expresslinie) mit Elektrifizierung. Schutz Biosphärenreservat Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.</p>	Keine Prüfung	<p>Kein Eingehen auf den Alternativvorschlag des BUND: Ausbau der Queichtalbahn auf zwei Gleise plus Elektrifizierung. Weiträumige Verkehrslenkung über die teilweise im sechsspurigen Ausbau befindliche A 6 und die französische A 4. Optimierungsmaßnahmen an den Anschlussstellen der B 10.</p>
B10 2	RP/ BW	B36/B293-G10-RP-BW-T1-RP	Rheinbrücke bei Wörth	<p>Bau einer Ersatzbrücke möglichst direkt neben der abgängigen Bestandsbrücke. Zugleich: Straßenbahngleis, um Karlsruher Modell auf</p>	Tlw. geprüft (in Baden-	<p>Nord- und Südvariante wurden untersucht. Nicht der Vorschlag einer Ersatzbrücke statt einer zweiten Brücke des BUND.</p>

				die linke Rheinseite zu ziehen (plus 2. Gleis Wörth - Winden). Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.	Württemb.)	
B 643	RP		AD Mainz - Mombach	Unterstützung der vom Land gemeldeten 4+2-Lösung, die das Land in einem runden Tisch unter Beteiligung anerkannter Naturschutzverbände sowie vieler Ortsbeiräte und Ortsgruppen verschiedener Parteien erarbeitet hat. Diese Lösung hat der BUND offiziell im September 2013 eingereicht.	Nicht geprüft	Keine Prüfung. Weisung vom BMVI, ein sechsspuriges Projekt zum BVWP einzureichen. Bewertung nicht bekannt, da nachträglich als Laufendes und fest disponierte Projekt ausgewiesen
A98	BW	A98-G100-BW	Rheinfelden - Tiengen	Ausbau der Taltrasse statt der Bergtrasse, wegen geringerer ökologischer Eingriffe und stärker Entlastung der Ortsdurchfahrt. Prüfung einer tlw. Tunnellösung. Elektrifizierung der Hochrheinbahn. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.	Nicht gleichberechtigt geprüft	Laut PRINS wurden eine "Vielzahl von Varianten" untersucht. Die "Bergtrasse ist mit Ausnahme der Aspekte Umwelt (Fauna, Flora) bei allen anderen Kriterien (Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Raumordnung, Umwelt, Mensch) vorteilhafter als alternative Taltrassen."
B26	BY	B026-G044-BY	Schweinfurt - Karlstadt	Auf Neubau komplett verzichten, da der Ausbau der parallelen A 7 und A 3 im Vordringlichen Bedarf sind. Ausbau der Werntalbahn. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.	Keine Prüfung	Ausbau der Werntalbahn das bestehende Autobahnnetz (A 7 und A 3) als Alternativen nicht untersucht. Karlstadt-A3 ist nur im Weiteren Bedarf. Die östliche Teilstrecke AK Schweinfurt/Werneck (A 7) - Karlstadt ist im VB.
B15	BY	B015-G999-BY	Landshut - Rosenheim	Verkehrslenkung auf die im Ausbau befindlichen A 99 und A 99. Innerörtliche Maßnahmen in Landshut. Ablehnung OU Landshut, auch weil Salamtaktik befürchtet wird. Einzelfallprüfung von Ortsumfahrungen nach Süden. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.	Tlw. beachtet.	OU Landshut (A 92 - B 299) im VB; B 15n in WB ("Dummyprojekt"). Teilung der Dringlichkeit: Ortsumfahrung Landshut: Vordringlicher Bedarf. „Dummy-Projekt“ Neubau B 15n bis Rosenheim vorläufig im Weiteren Bedarf. Aber die Ablehnung der OU Landshut wurde nicht beachtet. Umsetzung OU Landshut würde Fakten schaffen und B 15n präjudizieren.
B2	BY	B002-G080-BY	Osttangente Augsburg	Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden diverse Alternativen vorgeschlagen und nicht geprüft:	Tlw. beachtet. Die Umsetzung	Alternativ zur gewählten Trasse käme nur der Ausbau der B17 selbst in Frage. Aufgrund der beengten Situation in Augsburg scheidet diese Alternative jedoch

				<p>1. Verzicht auf die Osttangente (Null-Lösung). Die Folgen eines Verzichtes in Form von zusätzlichen Staus auf der B17 wurden sehr einseitig bewertet. Eine Güterabwägung hat nicht stattgefunden.</p> <p>2. Ob eine „beengte Situation in Augsburg“ besteht wurde nicht untersucht und auch im BVWP nicht näher begründet. Engpässe gibt es nur auf relativ kurzen Streckenabschnitten, wie es sie in allen Großstädten gibt und die entschärft werden können, wie z.B. beim mittleren Ring in München. Sohle Lösungsmöglichkeiten wurden nicht untersucht.</p> <p>3. Andere Maßnahmen, durch die die bestehende B17 mehr Verkehr aufnehmen könnte, wurden nicht untersucht. wie z.B. moderne Verkehrsleitsysteme, richtungsgebundene Spurverlagerungen während des Berufsverkehrs, weiträumige Umleitungen insbesondere des LKW-Verkehrs über die A96 und die A99 sowie gezielter Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im südlichen Landkreis Augsburgs.</p> <p>4. Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs auf der B17 wie z.B. Verlagerung des Güterverkehrs auf die B17 und/oder Verzicht auf die Ansiedlung von Logistikzentren entlang der B17 wurden nicht näher untersucht.</p> <p>Diese Alternativen können einzeln aber besonders in Kombination zum Verzicht auf die OT und/oder zu anderen Lösungen führen.</p>	<p>ist aber unklar – 3-streifigkeit auf welchen Strecken? – und ungewiss</p>	<p>aus. Die Trasse der Osttangente orientiere sich soweit wie möglich an bestehenden Strassen, die ausgebaut werden sollen. Andere Korridore stünden nicht zur Verfügung.</p>
A7	BY	A007-G020-BY-BW-T02-BY	Ulm-Memmingen	<p>Erweiterung der parallelen Illertalbahn zwischen Ulm und Kempten auf zwei Gleise. Ebenso sollte eine Elektrifizierung dieser Strecke in Betracht gezogen werden. Zusätzlich ist eine temporäre Freigabe der</p>		<p>„Siehe beiliegendes pdf-Dokument.“ Diese liegt aber nicht bei. Der Ausbau erfolge „bestandsorientiert und auf vorhandener Trasse ohne größere Abweichungen in Lage und Höhe. Zum Alternativvorschlag des Bund Naturschutz in Bayern e.V. siehe Stellungnahme der</p>

				Standstreifen mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen und Geschwindigkeitsbegrenzung möglich. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.		Autobahndirektion Südbayern vom 31.10.2013." Letztere ist aber nicht im Netz.
A8	BY	A008-G010-BV	Rosenheim - Salzburg	Ausbau der A 8 auf 65 km statt auf 6 nur auf 4 Fahrspuren mit 2 durchgehenden Standstreifen (Breite 28m), die mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen temporär als Fahrstreifen genutzt werden können. Die Geschwindigkeit ist auf maximal 120 km/h zu begrenzen. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.		„Der Ausbau der A 8 ist weitestgehend bestandsorientiert angelegt. Dem Ausbaukonzept sind vorrangig Belange der Verkehrsführung bzw. der Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit hinterlegt worden. Von der schützenswerten Wohnbebauung wird grundsätzlich abgerückt. Von einer Neutrassierung wurde aufgrund des großen Eingriffs in Natur und Landschaft und der Schaffung neuer Betroffenheiten abgesehen.“
Projekte mit nur lokaler oder regionaler Bedeutung						
B2	BB		OU Malchow	Lärmindernde Sanierung der Ortsdurchfahrt Malchow (Bau in Vorbereitung), Verbindungsstraße von Karow zur B2 nach Malchow nicht bauen, Tempo 30 und nächtliches Lkw-Verbot in Malchow und der Berliner Allee; Sanierung der A114 (in Planung), Ausbau Radverkehrsnetz und Schienen-ÖPNV: Straßenbahn Weißensee – Heinersdorf – Pankow, S-Bahn-Verlängerung Hohenschönhausen – Karow (im Berliner Verkehrsentwicklungsplan enthalten). Die prognostizierte Verkehrsmenge von 30.000 Ktz/Tag ist nicht plausibel.	Keine Prüfung	Varianten wurden im Jahr 2007 untersucht, aber keine Alternativen. Null-Variante könnten zukünftige Verkehrsbelastung nicht abwickeln. Nicht untersucht wurden die Effekte der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab Juli 2018 (Entwurf des 4. Fernstraßenmaut-Änderungsgesetz).
B87n	BB	B87-G80-BB	OU Lübben	Innerörtliche Lösung mit Umsetzung des Lärm-Aktionsplans. Bessere Lenkung des weiträumigen Verkehrs: Für den großräumigen (Transit-) Verkehr Leipzig-Frankfurt/Oder wird eine Lenkung über die A, A10 und A 12 verlang. Für die Ortsdurchfahrt Lübben sollten Maßnahmen zu Lärmsanierung der	Nein	Im Rahmen der ROV seien „eine Vielzahl von Planungsalternativen untersucht, die Nord-West-Umfahrung erwies sich als einzig vertretbare Lösung, eine südöstliche Umfahrung wurde aus Naturschutz- und verkehrlichen Gründen verworfen“. Faktisch wurden also nur Varianten untersucht. Die „Nullvariante wurde auf Grund der hohen

				Ortsdurchfahrt, zur Förderung des Radverkehrs und zum Abbau der Trennwirkungen umgesetzt werden. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.		Verkehrsbelastung und der durch einen Ausbau im Bestand nicht zu beseitigenden Defizite (angebauter Querschnitt mit geringer Breite, geringe Leistungsfähigkeit, niedrige Verkehrsqualität) verworfen." Nicht untersucht wurden die Effekte der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab Juli 2018 (Entwurf des 4. Fernstraßenmaut-Änderungsgesetz
B96	BB	B96-G10-BB	OU Fürstenberg	Mittelvariante entlang der Bahnstrecke prüfen plus Umbau der alten Ortsdurchfahrt. Forderungen eines „Runden Tisches“ und der Prüfung der Effekte der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen! BI fordert innerörtliche Verkehrslenkung und ein Einbahnstraßensystem.	Keine Prüfung. Alternative wurde nicht erwähnt	Varianten wurden zwar untersucht. Die "Mittelvariante" aber nicht. Auch nicht die von der BI vorgeschlagene innerörtliche Lösung.
B 388	BY	B388-G050-BY	Nordtangente Passau	Verbesserte Ausschilderung der bestehenden zehn Kilometer nördlich von Passau liegenden teilweise dreispurigen Kreisstraße 93 und der ausgebauten B 85. Zusätzlich soll ein Transitverbot für den überregionalen Schwerverkehr durch Passau eingerichtet und dieser über die o.g. Straßen gelenkt werden. Dazu bedarf es eines stadtverträglichen Umbaus der Ortsdurchfahrt. Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.	Nicht geprüft. Nur Aspekt Transitverbot abgelehnt.	Das vom Bund Naturschutz vorgeschlagene Transitverbot für Schwerverkehr wird abgelehnt: Es habe "sich gezeigt, dass unter den gegebenen Umständen unter Berücksichtigung von § 45 (1) Nr. 3 StVO diese Vorgehensweise nicht umsetzbar ist und kaum zu überwachen wäre." Nicht beachtet wird die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab 2018. Entlastungswirkungen der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab Juli 2018 wurden nicht geprüft.
B3	NI	B3-G30-NI	Celle	Vollendung der bestehenden Westtangente im Norden zur bestehenden B 3 plus Maßnahmen der Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsführung. Diese Alternative wurde offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht	Nein	Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung in 1988 seien „für den Stadtbereich von Celle ... zahlreiche Varianten untersucht und bewertet“ worden. Die jetzt geplante östliche Umgehung habe das günstigste Nutzen-Kostenverhältnis.“ Innerörtliche Lösungen wurden allerdings nicht untersucht.
B 62/508	NRW	B62/B508-G30-NW	B 62 Kreuztal-Buschhütten (B 54) - Erndtebrück (B 480)	Offizielle Planung: B 62 /B 508 Buschhütten (B 54) - Erndtebrück (B 480) BUND-Alternative: Prüfung eines	Nein	„Da es sich ... um weitestgehend angebaute Strecken innerhalb der Ortsdurchfahrten“ handle „könne nur eine Trennung der Verkehre über einen Neubau die bestehenden Probleme lösen. Ein Ausbau im Bestand ist daher für keine der Maßnahmen im Zuge der B508

				bestandsnahen Ausbaus der B 62 / B 508, ggf. auch Optimierung bestehender Schienenstrecken.		zielführend. Hier werden durchgehend neue Linien zur Lösung der Probleme benötigt. Im Zuge der B62 ist es in Teilbereichen möglich und notwendig im Bestand eine neue Trasse zu planen,
B64	NRW	B64/B51-G10-NW	OU Warendorf etc.	Ertüchtigung der Bahnstrecke direkt entlang B 64, insbes. ca. 60 meist unbeschränkte Bahnübergänge. Innerörtliche Verbesserungen in Warendorf (vgl. Mobilitätswerkstatt). Diese Alternative wurde vom BUND offiziell bei der Straßenbauverwaltung im September 2013 eingereicht.	Erwähnt aber nicht geprüft	"Der BUND reicht einen Alternativvorschlag ein (siehe Anlage)" (Anlage fehlt). Die vom BUND vorgeschlagene Bahn-Alternative sei "nicht BVWP-relevant". Entlastungswirkungen der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab Juli 2018 wurden nicht geprüft.
B474	NRW	B474-G10-NW	OU Waltrop	Die Entlastung der B 235 im Süden und Reduzierung von Staus kann mit einem Bündel Gezielter punktueller Maßnahmen erreicht werden, z.B. Verbesserung des Verkehrsflusses durch Kreisverkehre oder Anlage von Abbiegespuren vor Ampeln, optimierte Ampelschaltungen, und Umfahrungen für Linksabbieger. Vor allem gilt es, neue Anreize zum Umstieg auf ÖPNV und Fahrrad durch kurze Busfolgen, Busspuren und die Schaffung eines effektiven Radwegenetzes zu erreichen, um den Individualverkehr zurückzuführen.	Nein	„Adäquate verkehrliche Lösungen zum Neubau der Ortsumgehung“ bestünden nicht. Weder sei „ein Ausbau der Ortsdurchfahrten, die sowohl in Datteln als auch in Waltrop neben ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße auch als Wohn- und Geschäftsstraßen fungieren, möglich, noch kommt im Hinblick auf die beschriebenen Zielsetzungen ein Ausbau sonstiger vorhandener Straßen in Betracht. Eine umweltfachliche Alternativenprüfung ist erfolgt,