



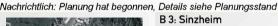


Lärm

Abgase

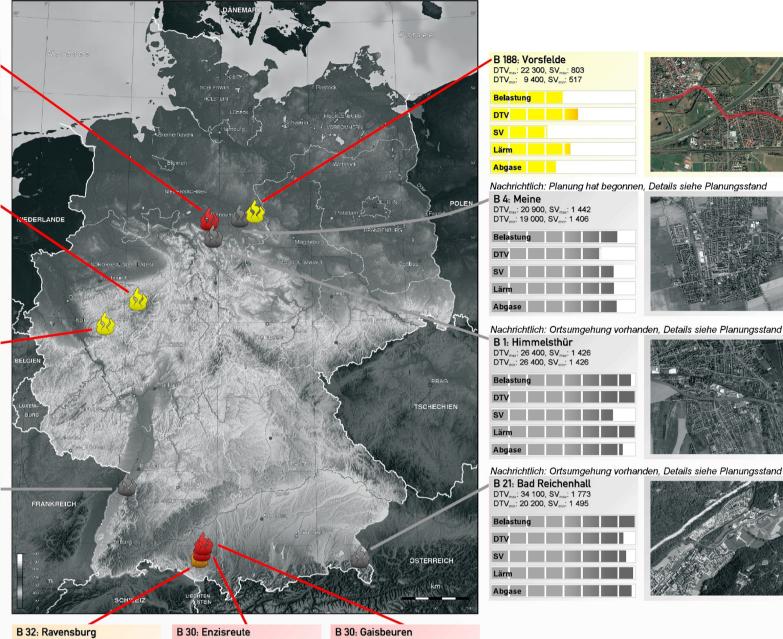


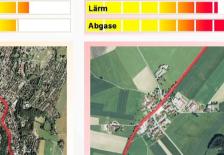












DTV_{max}: 21 300, SV_{max}: 1 598 DTV_{min}: 21 300, SV_{min}: 1 598



DTV_{max}: 21 300, SV_{max}: 1 598 DTV_{mn}: 18 200, SV_{min}: 1 565

Planungsstände

Baden-Württemberg

B 3: Sinzheim

B 3 OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt) Projekt: Priorität: Weiterer Bedarf (Planungsverbot) In der Planfeststellung, teilweise im Bau Planungsstand:

Bemerkung

in der Hanriesteilung, teilweise im bau 2-streifiger Neubau, Der 1. Bauabschnitt ist im Bau, Die Planung und der Bau erfolgen trotz Planungsverbots (Weiterer Bedarf), Heribert Recht (CDU), ehemalige Innenminister von Baden-Württemberg, teilte am 29,07,2008 mit, dass das Projekt trotz Planungsverbots realisiert werde.

B 30: Gaisbeuren
Projekt: B 30 OU Gaisbeuren Projekt: Priorität:

Priorität: Weiterer Bedarf (Planungsverbot)
Planungsstand: Ohne Planung
Bauart: 4-streifiger Neubau mit beidseitigen Standstreifen.

4-streinger Neudau nitt Detaseligen Gandstreiten.
1958 wurde die OU Gaisbeuren beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden, die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 gestrichen wurde. Erst 1986 fand sich die OU Gaisbeuren wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten Stufe. Die OU Gaisbeuren ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-

Württemberg enthalten und mit einem langfristigen Planungsverbot belegt.

B 30: Enzisreute

B 30 OU Enzisreute Weiterer Bedarf (Planungsverbot) Projekt: Priorität:

Planungsstand:

Bemerkung:

Verlierer Bedarn (Plantingsverbot)
Ohne Planung
4-streifiger Neubau mit beidseitigen Standstreifen,
1958 wurde die OU Enzisreute beantragt. Später sollte die A 89 gebaut werden,
die mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 gestrichen wurde. Erst 1986 fand
sich die OU Enzisreute wieder im Bundesverkehrswegeplan - in der niedrigsten
Stufe. Die OU Enzisreute ist nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg enthalten und mit einem langfristigen Planungsverbot belegt.

B 32: Ravensburg
Proiekt: B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel) Planungsstand: Bauart:

Bemerkung:

Weiterer Bedarr (Planungsverbot)
Ohne Planung
2-streifiger Neubau.
Die höchste Belastung in der Ortsdurchfahrt Ravensburg wird im Bereich des
Gewerbegebiets "Bleiche" bis zur Georgstraße erreicht. Bis zum Ortsausgang in
Richtung Wangen nimmt das Verkehrsaufkommen ständig ab und erreicht am Ortsausgang die niedrigste Belastung.

Bayern

DTV_{max}: 30 400, SV_{max}: 1 776 DTV_{min}: 14 100, SV_{min}: 874

B 21: Bad Reichenhall
Projekt: B 21 OU Bad Reichenhall (Kirchholztunnel)
Priorität: Weiterer Bedarf (Planungsverbot)

Planungsstand: In der Planfeststellung

2-streifiger Neubau, Es ist bereits eine Ortsumgehung vorhanden. Die B 21 umfährt zusammen mit der B 20 Bad Reichenhall im Nordwesten. Es ist vorgesehen die bestehende Ortsumgehung durch eine neue Ortsumgehung zu ersetzen.

B 1: Himmelsthür

B 1 O-OU Hildesheim-Himmelsthür Priorität: Weiterer Bedarf (Planungsverbot) Planungsstand: Bauart:

Weiterer bedart (Flattungsverboy)
In Planung, teilweise planfestgestellt
4-streifiger Neubau ohne Standstreifen.
Es ist bereits eine Ortsumgehung vorhanden. Die B 1 ist bei Himmelsthür autobahnähnlich ausgebaut. Die 4-streifige Straße verläuft als Ortsumgehung zwischen dem nördlichen und südlichen Ortsteil. Für den westlichen Teil der geplanten Ortsumgehung liegt seit Januar 1998 der Planfeststellungsbeschluss und für den östlichen Teil ein Bebauungsplan der Stadt vor. Es ist geplant die vorhandene Ortsumgehung durch eine neue Ortsumgehung zu ersetzen.

B 4: Meine

B 4 Rötgesbüttel - Meinholz Weiterer Bedarf (Planungsverbot) In Planung 4-streifiger Neubau ohne Standstreifen. Projekt: Priorität:

Planungsstand: Bauart:

Bemerkung: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat dem Antrag

des Landes Niedersachsen zur Anerkennung eines unvorhersehbaren Bed nach §6 Fernstraßenausbaugesetz im Juni 2008 zugestimmt. Die Planung wurde trotz Planungsverbots (Weiterer Bedarf) aufgenommen.

B 188: Vorsfelde

B 188 OU Vorsfelde

Projekt: Priorität: Weiterer Bedarf (Planungsverbot)
Ohne Planung Planungsstand:

Bemerkung

In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Ortsumgehungen von Vorsfelde verwirklicht, dennoch führt heute immer noch ein Teilabschnitt der B 188 durch einen Teil des Orts. Der stärkste befahrene Abschnitt ist rund 300 Meter lang,

B 443: Koldingen

Bemerkung

Weiterer Bedarf (Planungsverbot)
Ohne Planung Projekt: Priorität:

Nordrhein-Westfalen

B 55: Meschede Projekt:

B 55 OU Meschede Weiterer Bedarf (Planungsverbot)

Priorität: Planungsstand:

weiterer bedarf (Hanungsverbot)
Ohne Planung
2-streifiger Neubau.
Die höchste Verkehrsbelastung wird auf einem ca. 300m langen Abschnitt in der
Ortsmitte erreicht. Am Anfang von diesem Abschnitt bündelt sich der Verkehr aus
mehreren Sammelstraßen. Dieser verteilt sich am Ende des Abschnitts wiederum auf innerörtliche Sammelstraßen. Am nördlichen Ortseingang beträgt die Verkehrsbelastung lediglich 9.200 Kfz/24h. Am südlichen Ortsausgilediglich eine Verkehrsbelastung von 6.600 Kfz/24h erreicht.

B 256: Gummersbach

B 256 OU Gummersbach und OU Derschlag Priorität: Weiterer Bedarf (Planungsverbot)

verleter bedarf (Flahungsverbot)
Ohne Planung
2-streifiger Neubau.
Die höchste Belastung wird auf einem ca. 2.800m langen Teilabschnitt erreicht.
Davon verlaufen ca. 2.560m außerorts. Für den ca. 240m langen innerörtlichen Streckenabschnitt ist bereits eine Ortsumgehung als Westtangente im Zuge der B 56 vorhanden. Im übrigen Bereich der Ortsdurchfahrten beträgt die Verkehrsbelastung zwischen 8.700 und 18.500 Kfz/24h.

Abkürzungen

Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Tag.

Schwerverkehr. Anzahl der schweren Kraftfahrzeuge pro Tag mit einem Gewicht ab 3,5t. Vor allem schwere Lkw.

Tägliche Verkehrsbelastung auf dem stärksten befahrenen Straßenabschnitt.

DTV_{min}, SV_{min},
Tägliche Verkehrsbelastung auf dem schwächsten befahrenen Straßenabschnitt.

Ortsdurchfahrt, Der Teil einer Straße, der durch einen innerörtlichen städtebaulichen

Ortsumgehung. Der Teil einer Straße, der einen innerörtlichen städtebaulichen Bereich vom Durchgangsverkehr entlastet.

"Initiative B 30" Generic Mapping Tools (GMT) - http://gt.soest.hawaii.edu/ || Graphik: erstellt mit

1. Aufgabenstellung und Ziel

Erstellung einer Karte für die Bundesfernstraßen in Deutschland, Darstellung der Orte mit dem höchsten Verkehrsaufkommen, Nur Darstellung der Orte, für die Ortsumgehungen vorgesehen sind. Dabei nur Darstellung der Orte, bei denen an der Ortsumgehung ein Planungsverbot besteht, Damit sollen die Orte dargestellt werden, in denen trotz extrem hoher Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt, kein Bedarf für Planung und Bau einer Ortsumgehung gesehen wird.

Verdeutlichung des Umstandes, dass die Betrachtung der Belastung von einem einzelnen Streckenabschnitt für die objektive Gesamtbewertung von Ortsdurchfahrten hinsichtlich der Belastung nicht ausreichend ist.

2. Auswahl Verkehrsaufkommen

Ausschlaggebend für die Verkehrbelastung war die Wahl eines Wertes für eine außerordentliche hohe Belastung für Ortsdurchfahrten. Dieser liegt bei ca. 20.000 Kfz pro Tag. Ebenfalls ist 20.000 Kfz pro Tag der Wert, bei dem im Allgemeinen die Grenze der Leistungsfähigkeit von 2-streifigen Straßen erreicht wird. Die meisten Ortsdurchfahrten sind 2-streifige. Für die Auswahl der Projekte war entscheidend, dass auf mindestens einem Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt eine Belastung von mindestens 20.000 Kfz pro Tag erreicht wird.

3, Definition Planungsverbot

Projekte im "Weiteren Bedarf" im Bundesverkehrswegeplan dürfen im Allgemeinen nicht geplant und nicht gebaut werden. Eine Einstufung eines Projektes im "Weiteren Bedarf" wurde zur besseren Verständlichkeit mit dem Begriff "Planungsverbot" übersetzt.

4. Ermittlung der ortsentlastenden Projekte in Deutschland

Die Projekte des zurzeit geltenden Bundesverkehrswegeplans 2003 wurden in der Drucksache 15(14) 1302 NEU veröffentlicht. Sie kann unter folgender Adresse abgerufen werden: http://www.dfld.de/Presse/PMitt/2004/040804b5.pdf.

In einem ersten Schritt wurde diese Liste in ein besser bearbeitbares Format gebracht,

In einem zweiten Schritt war die Ermittlung der Projekte erforderlich, die Orte entlasten. Hierzu wurden die Örtlichkeiten aller 2.528 Projekte auf Satellitenkarten nachgeschlagen. Dies war notwendig, da nicht nur als Ortsumgehung bezeichnete Projekte Orte entlasten können. Im Bundesverkehrswegeplan finden sich auch ortsentlastende Projekte, die als "Neubau" bezeichnet werden. Insgesamt wurden 1.788 ortsentlastende Projekte ermittelt.

In einem dritten Schritt wurden anhand der Straßenbau- und Verkehrsinvestitionsberichte, sowie des Investitionsrahmenplans 2011-2015 des Bundes und zahlreicher Einzelinformationen der Straßenbaubehörden der Länder für alle Projekte die Planungsstände ergänzt. Dies erfolgte in der Regel mit dem Stand 31,12,2011. Mit einer weiteren Aktualisierung wurden die Stände auf den 30,06,2012 gebracht. Des weiteren wurden die nach §6 Fernstraßenausbaugesetz bewilligen Projekte zusätzlich erfasst und auf den Stand 30,06,2012 aktualisiert.

In einem vierten Schritt wurden alle bereits fertiggestellten Projekte aussortiert. Schließlich erfolgte eine weitere Aussortierung der Projekte mit Planungsrecht, Am Ende stand eine Liste mit den ortsentlastenden Projekten in Deutschland, die im Allgemeinen nicht geplant und gebaut

5. Ermittlung der Verkehrszahlen

Aller fünf Jahre lässt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen den Verkehr auf allen Bundesstraßen und Autobahnen in Deutschland zählen.

Die letzte Zählung fand im Jahr 2010 statt. Der Verkehr wurde für 12.284 Streckenabschnitte auf Bundesstraßen und Autobahnen ermittelt. Da bei der Erfassung und Auswertung der Zahlen eine einheitliche Methodik angewandt wird, sind diese bundesweit vergleichbar. Die Zahlen wurden im Dezember 2011 von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht: http://www.bast.de/cln_033/nn_42248/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/Manuelle-Zaehlung-2010.html

6. Ermittlung der Streckenabschnitte der Projekte In einem ersten Schritt wurden die in 2010 erhobenen bundsweiten Verkehrszahlen in ein besser bearbeitbares Format gebracht.

Im Anschluss erfolgte in einem zweiten Schritt die Überprüfung der "VON/NACH"-Bezeichnungen. Diese sind in der Regel dürftig und wenig aussagekräftig. So läuft zum Beispiel die Ortsdurchfahrt Gaisbeuren im Zuge der B 30 unter der Bezeichnung "Bad Waldsee (L 285)". Deshalb wurden diese Angaben konkretisiert und um weitere Ortsangaben, wie Straßennamen ergänzt.

Durch die damit gewonnen Daten ließen sich zu allen Projekten die betroffenen Straßenabschnitte zuordnen. Gleichzeitig konnten die Zählstellnummern der Straßenverkehrszählung ergänzt und die Verkehrszahlen eindeutig zugeordnet werden. Die Ermittlung der Streckenabschnitte erfolgte anhand des aktuellsten zu Verfügung stehenden Kartenmaterials mit dem Stand 31.12.2011.

Im Anschluss erfolgte bei jedem Projekt eine Überprüfung der zugeordneten Abschnitte

7. Ermittlung der relevanten Projekte

Nach der Zuordnung der Verkehrszahlen zu jedem Streckenabschnitt von jedem Projekt wurden die jeweils am stärksten und am schwächsten befahrenen Abschnitte je Projekt ermittelt. Nach der Aussortierung aller Projekte, bei denen auf dem am stärksten befahrenen Streckenabschnitt weniger als 20,000 Kraftfahrzeuge pro Tag fahren, Planungsrecht laut Bundesverkehrswegeplan besteht oder bereits fertiggestellt sind, standen die relevanten Projekte fest. Insgesamt handelt es sich um 11 Projekte bundesweit.

In einem weiteren Schritt wurden die Planungsstände dieser 11 Projekte detailliert geprüft. Bei 4 Projekten wurde festgestellt, dass die Planung inzwischen trotz Planungsverbots aufgenommen wurde oder bereits eine Ortsumgehung vorhanden ist. Es wurden alle 11 Projekte in der Karte dargestellt. Dabei wurden die 4 Projekte nachrichtlich aufgenommen und grau dargestellt. Ingesamt handelt es sich um lediglich 7 relevante Projekte.

8. Ermittlung der Ø DTV-, Pkw-, und SV-Belastung
Projekte von Ortsumgehungen betreffen in der Regel mehrere Streckenabschnitte im vorhandenen Straßennetz. Diese sind in der Regel
unterschiedlich stark befahren. Eine Ortsumgehung ist ein Teil einer Straße, der dazu bestimmt ist einen innerörtlichen städtebaulichen
Bereich (Ortsdurchfahrt) vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Eine Ortsumgehung kann nur vom Durchgangsverkehr entlasten. Der QuellZielverkehr bleibt erhalten. Wer zum Beispiel vorher in einen bestimmten Ort zur Arbeit gefahren ist, wird nach dem Bau einer Ortsumgehung
für diesen Ort, weiterhin in diesen zur Arbeit fahren (Quell-Zielverkehr). Vor allem in größeren Städten dominiert der Quell-Zielverkehr. Dies ist
auch an den Verkehrszahlen zu erkennen. So differieren die Belastungen von Streckenabschnitt zu Streckenabschnitt oft deutlich. Oft ist die
Verkehrsbelastung innerorts höher, als an den Ortseingängen. Um dem Rechnung zu tragen wurde der Verkehr bei jedem geplanten
ortsentlastenden Projekt sowohl für den schwächsten, als auch für den am stärksten belasteten Abschnitt ermittelt.

Aufgrund dieses Umstands wird schnell klar, dass die Betrachtung eines einzelnen Abschnitts einer Ortsdurchfahrt für eine objektive Bewertung der Belastungen nicht ausreichend ist. Im Rahmen dieser Karte sollte dieser Umstand hervorgehoben werden. Dies wird durch die eingesetzten Bewertungsskalen erreicht, die oft zu einem anderen Ergebnis kommen, als die höchste Verkehrsbelastung zunächst vermuten lässt. Schließlich spielt bei der objektiven Bewertung auch der Schwerverkehr eine gewichtige Rolle.

Um eine objektive Bewertung zu erreichen wurden die Längen der Streckenabschnitte zu jedem Projekt ermittelt. Dabei wurden bereit ausgebaute Abschnitte, sowie für eine Ortsumgehung nicht relevante Abschnitte herausgerechnet. Im Anschluss wurden diese Abschnitte anhand ihrer Länge prozentual gewichtet. Schließlich erfolgte eine Umlegung der Verkehrsbelastung eines Abschnitts anhand der Streckenanteile auf die einzelnen Streckenabschnitte je Projekt. Dabei wurde zwischen dem gesamten Verkehrsaufkommen und Schwerverkehr unterschieden. Nach der Addition der umgelegten Werte ergaben sich die zur Bewertung relevanten Durchschnittsbelastur je Abschnitt und Projekt, gegliedert in das jeweils gesamte Verkehrsaufkommen und den Schwerverkehr.

Zur Abschätzung der Pkw-Belastung wurde in einem weiteren Schritt vom gesamten Verkehrsaufkommen der Schwerverkehr subtrahiert. Die damit gewonnenen Zahlen beziffern den Verkehr mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen - dem sogenannten Leichtverkehr. Darunter fallen vor allem Pkw, aber auch leichte Nutzfahrzeuge, wie Lieferwagen.

9. Berechnung der Lärmwerte

Bei der Straßenverkehrsbelastung macht es durchaus einen Unterschied, ob es sich bei Fahrzeugen um Pkw oder Lkw handelt.

Um eine objektive Bewertung zu erreichen, wurden in einem ersten Schritt Belastungsparameter für den Schwerverkehr ermittelt.

Da der Schwerverkehr sich überwiegend aus schweren Lkw zusammensetzt, sowie weiterer Fahrzeuge die ähnlich belastend wirken, wurde zur Vereinfachung der komplette Schwerverkehr mit den Belastungen von Lkw gleichgesetzt.

Aus der Lärmforschung ist bekannt, dass ein Lkw etwa 16-mal so laut ist, wie ein Pkw. Ein lärmreduzierter Lkw erzeugt noch die 8-fache Belastung. Um ebenfalls der Zukunft Rechnung zu tragen wurde als Mittelwert eine 12-fache Belastung gewählt.

Die Berechnung der Lärmwerte erfolgte schließlich anhand der Formel: Lärmwert = Ø Pkw-Belastung + Ø SV-Belastung * 12

10. Berechnung der Abgaswerte
Abgase bestehen hauptsächlich aus Kohlenstoffoxiden (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickstoffoxiden (NOx) und Stäuben (Partikel) bei allen Kfz, sowie zusätzlich Methan bei Lkw. Da der Ausstoß von Methan bei Pkw nicht relevant ist, wurde Methan bei der Berechnung der Abgaswerte nicht berücksichtigt. Eine Berücksichtigung hätte zur Verfälschung des Ergebnisses geführt, da bei Lkw gegenüber Pkw in der Berechnung ein unendlicher Ausstoß aufgetreten wäre.

In einem ersten Schritt wurde der Kfz-Bestand ermittelt, Zum Stichtag 01.01.2011 fuhren laut Statistischem Bundesamt in Deutschland 30.487.578 Pkw mit Ottomotor (73%) und 11.266.644 Pkw mit Dieselmotor (27%). Die ermittelten Werte sind für die Berechnung von Bedeutung, da Pkw mit Ottomotor eine andere Abgaszusammensetzung aufweisen, wie Pkw mit Dieselmotor.

Ottomotor	Dieselmotor			
1,000 g/km	0,500 g/km			
0,160 g/km	0,250 g/km			
0,005 g/km	0,005 g/km			
	1,000 g/km 0,160 g/km			

Zusammen mit den in Schritt 1 ermittelten Werte konnte für Pkw in Deutschland nach der prozentualen Gewichtung (73% Ottomotor, 27% Diesel) ein durchschnittlicher Abgasausstoß von 1,0544 g/km ermittelt werden.

In einem dritten Schritt wurde der durchschnittliche Abgasausstoß von Lkw ermittelt. Der Abgasausstoß laut Bundesumweltamt ist in der zweiten Spalte dargestellt. Ein durchschnittlicher Lkw mit 380 PS (279,49 kWh) legt in einer Stunde im Durchschnitt ca. 80 km zurück. Anhand dieser Angaben wurde der Schadstoffausstoß auf einen Kilometer umgerechnet und in Spalte 3 dargestellt:

Lkw, Diesel 3,000 g/kWh 10,4809 g/km 2,400 g/kWh 8,3514 g/km 0,020 g/kWh 0,0698 g/km Schadstoffe HC + NOx

In einem vierten Schritt wurde das Verhältnis des Abgasausstoßes von einem durchschnittlichen Pkw zu Lkw ermittelt

Conadatone	LICAN	LICAN	vernaturis
CO	0,8651 g/km	10,4809 g/km	1:12,1
HC + NOx	0,1843 g/km	8,3847 g/km	1:45,5
Partikel	0,0050 g/km	0,0699 g/km	1:14,0

In einem fünften Schritt wurden die Verhältnisse summiert. Ein Lkw erzeugt damit die 71.6-fache Abgasbelastung gegenüber einem Pkw.

In einem sechsten Schritt wurden die Abgaswerte anhand der nachfolgenden Formel berechnet. Abgaswert = Ø Pkw-Belastung + Ø SV-Belastung * 71,6

11. Berechnung der Werte der physischen Straßenbelastung
Die Werte für die physische Belastung einer Straße durch Pkw- und Lkw wurden nicht berechnet. Die physische Straßenbelastung hat
überwiegen Auswirklungen auf die Haltbarkeit einer Straße, Nur in untergeordnetem Maße entsteht eine Belastung für die Bevölkerung in einer
Ortsdurchfahrt. Diese hält sich mit Erschütterungen im näheren Umfeld der Fahrbahn in Grenzen.

Während ein Pkw eine Straße im Verhältnis gering belastet, belastet ein Lkw eine Straße nach dem Vierten-Potenz-Gesetz. Die Belastung ist value and the result of the state of the sta

7.500 / 500 = 15 -> (vierte Potenz) -> 15*15*15*15 = 50.625. Da der Lkw gegenüber dem Pkw 4 Achsen hat: 4/2 = 2 * 50.625 = 101.250-fache Belastung.

Eine Beachtung der physischen Straßenbelastung hätte zu einer Verfälschung des Endergebnisses geführt. Der Lkw-Verkehr wäre ausschlaggebend und der Pkw-Verkehr würde unabhängig von der Belastung keine große Rolle spielen. Deshalb wurde die physische Straßenbelastung nicht berücksichtigt.

12. Berechnung des Belastungswertes (Endergebnis)
Zur Berechnung des Belastungswertes wurden die ermittelten Lärm- und Abgaswerte summiert.
Der damit ermittelte Belastungswert stellt das Endergebnis dar.

Date	en ur	d Bere	echnung	serge	bniss	e						
Land BW	Straße B 3	Projekt	Daten . 85 - L 80, red. Quer	Abschnitt 1	Abschnitt 2	Abschnitt 3	Abschnitt 4	Abschnitt 5	Abschnitt 6	Abschnitt 7	Abschnitt 8	Abschnitt 9
5w	5.5	OU SINZHEIM (E	Zählstelle: DTV: SV: Länge: Anteil:	7215 1101 20.400 755 2.900m 100%	-							
			Anteil DTV: Anteil SV: Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Belastungswert:	20,400 755 20,400 19,645 755 28,703 73,680 102,383	77% des Max 79% des Max 45% des Max 68% des Max 53% des Max 62% des Ma x	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts		:	:		-	-
BW	B 30	OU Gaisbeuren	Zählstelle: DTV: SV: Länge: Anteil: Anteil DTV:	8124 1100 21.300 1.598 2.600m 52% 11.076	8024 1100 18.200 1.565 2.400m 48% 8.736							
			Anteil SV: Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Abgaswert:	831 19.812 18.230 1.582 37.214 131,483	751 75% des Max 73% des Max 94% des Max 88% des Max 95% des Max	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts	-	-			-	-
вw	В 30	OU Enzisreute	Zählstelle: DTV: SV: Länge: Anteil: Anteil DTV:	8124 1100 21.300 1.598 1.800m 100% 21.300	93% des Max	- - - -						
			Anteil SV: Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Larmwert: Abgaswert: Belastungswert:	1.598 21.300 19.703 1.598 38.873 134.065 172.938	81% des Max 79% des Max 95% des Max 92% des Max 97% des Max 96% des Ma x	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts		-	-	-		
BW	В 32	OU Ravensburg	g (Molidiete-Tunnel) Zählstelle: DTV: SV: Lange: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	8223 1125 24,900 971 800m 12% 2,929	8223 1124 30,400 1,125 1,100m 16% 4,918	8223 1116 24,000 1.776 400m 6% 1.412 104	8223 1109 17,700 920 1.600m 24% 4,165 217	8223 1103 14.100 874 2.900m 43% 6.013 373				
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Abgaswert: Belastungswert:	114 19.437 18.447 990 30.327 89.323 119.651	74% des Max 74% des Max 59% des Max 72% des Max 64% des Max 69% des Max	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts	217	3/3	-	-	-	-
ВҮ	B 21	OU Bad Reiche	nhall (Kirchholztunn Zählstelle:	8243 9122	8243 9123				-	-		-
			DTV: SV: Länge: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	20.200 1.495 3.100m 70% 14.232 1.053	34.100 1.773 1.300m 30% 10.075 524							
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Larmwert: Abgaswert: Belastungswert:	24,307 22,730 1,577 41,654 135,629 177,283	92% des Ma 91% des Ma 94% des Ma 99% des Ma 98% des Ma 100% des Ma	ximalwerts ximalwerts ximalwerts ximalwerts						
NI	B 1	O-OU Hildeshe	im-Himmelsthür Zählstelle: DTV:	3825 0405 26,400	-	:	-	-	-	-	-	-
			SV: Lange: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	1,426 4,200m 100% 26,400 1,426					:	:		
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Abgaswert: Belastungswert:	26.400 24.974 1.426 42.082 127.031 169.113	100% des Ma 100% des Ma 85% des Ma 100% des Ma 92% des Ma 97% des M a	ximalwerts ximalwerts ximalwerts ximalwerts						
NI	B 4	Rötgesbütte l - I	Meinholz Zahlstelle: DTV: SV: Länge: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	3529 0416 19.000 1.406 2.800m 33% 6.333 469	3629 0417 20.900 1,442 5.600m 67% 13.933 961							
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Abgaswert: Belastungswert:	20,267 18,837 1,430 35,997 121,213 157,210	77% des Max 75% des Max 85% des Max 86% des Max 87% des Max 88% des Max	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts						
NI	B 188	OU Vorsfelde	Zählstelle: DTV: SV: Länge: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	3530 0436 22,300 803 1,800m 51% 11,469 413	3531 0437 9,400 517 1,700m 49% 4,566 251							
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Larmwert: Abgaswert: Belastungswert:	16.034 15.370 664 23.338 62.904 86.242	61% des Max 62% des Max 40% des Max 55% des Max 45% des Max 51% des Max	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts						
NI	B 443	OU Koldingen	Zählstelle: DTV:	3724 0470 20.200	-	-	-	-	-	-		-
			SV: Länge: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	20,200 1,677 3,400m 100% 20,200 1,677		-						
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Abgaswert: Belastungswert:	20,200 18,523 1,677 38,643 138,549 177,191	77% des Ma 74% des Ma 100% des Ma 92% des Ma 100% des Ma 97% des M a	ximalwerts ximalwerts ximalwerts ximalwerts						
NW	B 55	OU Meschede	Zählstelle: DTV: SV: Lange: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	4615 2202 9.200 396 1.600m 30% 2.726 117	4615 4219 14.300 515 600m 11% 1.589	4615 4220 23.400 1.100 600m 11% 2.600	4615 4216 10.800 842 300m 6% 600 47	4615 2201 6.600 970 2.300m 43% 2.811 413				
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Abgaswert: Belastungswert:	10.326 9.569 757 18.649 63.737 82.386	39% des Max 38% des Max 45% des Max 44% des Max 46% des Max 46% des Max	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts						
NW	B 256	OU Gummersb	ach und OU Derschla Zählstelle:	4911 4211	5011 4205	5011 2204	5011 4208	5011 4209	4911 2214	4911 2215	4911 2206	4911 2205
			DTV: SV: Länge: Anteil: Anteil DTV: Anteil SV:	14.100 635 5.500m 30% 4.169 188	13.100 537 2.800m 15% 1.972 81	18.500 722 450m 2% 448 17	20.600 680 2.800m 15% 3.101	14.700 647 1.300m 7% 1.027 45	11.500 575 1.100m 6% 680 34	8.700 513 2.500m 13% 1.169	8.800 502 750m 4% 355 20	13.500 716 1.400m 8% 1.016 54
			Ø DTV-Belastung: Ø Pkw-Belastung: Ø SV-Belastung: Lärmwert: Abgaswert:	13.938 13.327 611 20.654 57.036 77.690	53% des Max 53% des Max 36% des Max 49% des Max 41% des Max 46% des Ma x	imalwerts imalwerts imalwerts imalwerts						

Diese Karte wurde von der "Initiative B 30" anhand der neuesten Daten erstellt,

Die Ermittlung der Daten, Entwicklung einer angemessenen Methodik, sowie die Berechnung und kartographische Darstellung erfolgte von: Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee.

Die "Initiative B 30" bedankt sich bei den Helfern bei der Aufbereitung der Grunddaten aus der Straßenverkehrszählung 2010, welche ca. 7 Monate in Anspruch genommen hat. Die aufbereiteten Daten wurden mit einer Datenbank veröffentlicht: www.a89.de/ou-datenbank/

Rückfragen werden per E-Mail über info@b30neu.de oder schriftlich über die nachfolgende Anschrift beantwortet: "Initiative B 30", Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee, Deutschland.