

Franz Fischer

# Fehlende oberzentrale Verbindungen in Deutschland



Die Informationen in dieser Broschüre werden ohne Rücksicht auf einen eventuellen Patentschutz veröffentlicht.

Diese Broschüre liegt ausschließlich in deutscher Sprache vor.

Bei der Zusammenstellung von Texten und Abbildungen wurde mit Sorgfalt vorgegangen. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden. Verlag, Herausgeber und Autor können für fehlerhafte und veraltete Angaben und deren Folgen weder eine juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen.

Für Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf Fehler sind Verlag, Herausgeber und Autor dankbar.

Sie sind berechtigt von dieser Broschüre so viele Kopien zu erstellen, wie sie möchten, wenn diese unentgeltlich weitergegeben werden. Sie sind nicht berechtigt, auch nur auszugsweise, Inhalte dieser Broschüre als eigene Arbeit auszugeben. Es wird lediglich gestattet Auszüge unter Angabe der Quelle zu verwenden. Abweichungen von diesen Regeln bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlags, Herausgebers oder Autors.

4. Ausgabe  
13. Oktober 2009

© 2009 by Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee, Deutschland

Umschlagfoto  
Oberzentrale Verbindung Ulm/Neu-Ulm - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten, B 30 Ortsdurchfahrt Gaisbeuren

## Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b> .....	<b>7</b>
<b>Abkürzungen</b> .....	<b>9</b>
Allgemeine Abkürzungen.....	9
Bundesländer.....	9
<b>Karten</b> .....	<b>11</b>
Karte: Fehlende oberzentrale Verbindungen .....	11
Karte: Regionaler Schweregrad fehlender oberzentraler Verbindungen .....	13
Karte: Regionen in Deutschland.....	15
<b>Tabellen</b> .....	<b>17</b>
Tabelle: Fehlende oberzentrale Verbindungen .....	17
Tabelle: Oberzentrale Verbindungen nach Schweregrad .....	21
Tabelle: Doppelrelationen .....	27
Tabelle: Regionaler Schweregrad fehlender oberzentraler Verbindungen .....	29
Tabelle: Regionen in denen alle oberzentrale Verbindungen fehlen .....	31
<b>Baden-Württemberg</b> .....	<b>33</b>
Oberzentren in Baden-Württemberg.....	33
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Baden-Württemberg.....	33
Regierungsbezirk Freiburg (NUTS2).....	33
Regierungsbezirk Karlsruhe (NUTS2).....	34
Regierungsbezirk Stuttgart (NUTS1).....	34
Regierungsbezirk Tübingen (NUTS2).....	34
<b>Bayern</b> .....	<b>37</b>
Oberzentren in Bayern .....	37
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Bayern.....	37
Regierungsbezirk Oberbayern (NUTS1).....	37
Regierungsbezirk Niederbayern (NUTS2).....	38
Regierungsbezirk Oberpfalz (NUTS2).....	38
Regierungsbezirk Oberfranken (NUTS2).....	38
Regierungsbezirk Mittelfranken (NUTS2).....	38
Regierungsbezirk Unterfranken (NUTS2).....	39
Regierungsbezirk Schwaben (NUTS2).....	39
<b>Berlin</b> .....	<b>41</b>
Oberzentren in Berlin .....	41
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Berlin .....	41
<b>Brandenburg</b> .....	<b>43</b>
Oberzentren in Brandenburg .....	43
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Brandenburg .....	43
<b>Bremen</b> .....	<b>45</b>
Oberzentren in Bremen .....	45
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Bremen.....	45
<b>Hamburg</b> .....	<b>47</b>
Oberzentren in Hamburg.....	47
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Hamburg.....	47
<b>Hessen</b> .....	<b>49</b>
Oberzentren in Hessen .....	49
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Hessen .....	49
Regierungsbezirk Darmstadt (NUTS1).....	49
Regierungsbezirk Gießen (NUTS1).....	49

## Inhaltsverzeichnis

---

Regierungsbezirk Kassel (NUTS1).....	50
<b>Mecklenburg-Vorpommern .....</b>	<b>51</b>
Oberzentren in Mecklenburg-Vorpommern.....	51
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Mecklenburg-Vorpommern.....	51
<b>Niedersachsen.....</b>	<b>53</b>
Oberzentren in Niedersachsen.....	53
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Niedersachsen.....	53
NUTS-Region Braunschweig (NUTS2).....	53
NUTS-Region Hannover (NUTS2).....	53
NUTS-Region Lüneburg (NUTS2).....	54
NUTS-Region Weser-Ems (NUTS2).....	54
<b>Nordrhein-Westfalen .....</b>	<b>55</b>
Oberzentren in Nordrhein-Westfalen.....	55
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Nordrhein-Westfalen.....	55
Bezirksregierung Arnsberg (NUTS1).....	55
Bezirksregierung Detmold (NUTS2).....	55
Bezirksregierung Düsseldorf (NUTS1) (Ruhrgebiet).....	56
Bezirksregierung Köln (NUTS1).....	56
Bezirksregierung Münster (NUTS2).....	56
<b>Rheinland-Pfalz.....</b>	<b>57</b>
Oberzentren in Rheinland-Pfalz.....	57
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Rheinland-Pfalz.....	57
NUTS-Region Koblenz (NUTS2).....	57
NUTS-Region Rheinhessen-Pfalz (NUTS2).....	57
NUTS-Region Trier (NUTS2).....	57
<b>Saarland.....</b>	<b>59</b>
Oberzentren im Saarland.....	59
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen im Saarland.....	59
<b>Sachsen .....</b>	<b>61</b>
Oberzentren in Sachsen.....	61
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Sachsen.....	61
Direktionsbezirk Chemnitz (NUTS2).....	61
Direktionsbezirk Dresden (NUTS2).....	61
Direktionsbezirk Leipzig (NUTS2).....	61
<b>Sachsen-Anhalt .....</b>	<b>63</b>
Oberzentren in Sachsen-Anhalt.....	63
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Sachsen-Anhalt.....	63
NUTS-Region Dessau (NUTS2).....	63
NUTS-Region Halle (NUTS2).....	63
NUTS-Region Magdeburg (NUTS2).....	63
<b>Schleswig-Holstein.....</b>	<b>65</b>
Oberzentren in Schleswig-Holstein.....	65
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Schleswig-Holstein.....	65
<b>Thüringen.....</b>	<b>67</b>
Oberzentren in Thüringen.....	67
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Thüringen.....	67





## Einleitung

Oberzentren sind im System der zentralen Orte die Städte von höchster Bedeutung. So sind zum Beispiel die Landeshauptstädte Oberzentren. Zur Zeit gibt es in Deutschland 107 Oberzentren. Dabei sind Oberzentren Orte, in denen Verwaltungs-, Dienstleistungs-, Verkehrs-, Kultur-, Bildungs- und Wirtschaftsfunktionen für ein Umland konzentriert sind. Hierzu zählen unter anderem Hochschulen, Fachkliniken, umfassende Einkaufsmöglichkeiten, Stadien, umfassende Industrie- und Gewerbeansiedlungen, aber auch Flughäfen, große Bahnhöfe, Güterverkehrszentren und auch Messen. Aufgrund dieser Konzentration nehmen Oberzentren eine bedeutende Stellung für das Umland ein. Oberzentren können sich sowohl innerhalb, als auch außerhalb von Metropolregionen befinden. Als Oberzentren können sowohl einzelne Städte, wie auch Städteverbände ausgewiesen werden. Neben Oberzentren gibt es weiter nach der Hierarchie im System der zentralen Orte auch Mittelzentren, Unterzentren und Kleinzentren.

Aufgrund ihrer Bedeutung und "Anziehungskraft" benötigen Oberzentren eine gute und leistungsfähige Verkehrsanbindung und werden in der Regel mit Autobahnen oder autobahnähnlichen Bundesstraßen verbunden. Oberzentrale Straßenverbindungen bilden zusammen mit metropolen Verbindungen, als wichtigste Hauptachsen, das Grundnetz und sind somit das Rückgrat im Straßennetz und in der Regel miteinander vernetzt, um in der Regel leistungsfähige Fernverbindungen auch für den internationalen Verkehr zu bilden.

Das Grundnetz in der Bundesrepublik Deutschland hat einen hohen Stand erreicht und wird inzwischen in der Politik von einigen Parteien als vollendet angesehen. Hohe Bedeutung hat inzwischen die Kapazitätssteigerung auf bestehenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen, deren Kapazitäten nicht mehr den Anforderungen genügen oder in absehbarer Zeit nicht mehr genügen werden. In den neuen Bundesländern tritt mehr und mehr die Anpassung an das "westliche Niveau" in den Vordergrund. Darunter ist die Neutrassierung von Bundesstraßen zu verstehen, welche meist nur eine Zubringerfunktion erfüllen und meist nicht dem Grundnetz angehören. Allerdings bestehen weiterhin immer noch Lücken im leistungsfähigen Grundnetz, vor allem in den alten Bundesländern. In einer Region ist das leistungsfähige Grundnetz so lückenhaft, dass es als komplett fehlend anzusehen ist.

In dieser Veröffentlichung werden alle derzeit besonders ungenügenden Hauptverbindungen zwischen den Oberzentren im Bundesfernstraßennetz in Deutschland dargestellt - die sogenannten Lücken im leistungsfähigen Grundnetz. Dabei handelt es sich um nicht ausreichend leistungsfähige, nicht ausgebaut Bundesstraßen, die oft zahlreiche Ortsdurchfahrten aufweisen und ihre Funktion als oberzentrale Verbindungen nicht oder nicht richtig erfüllen können und als «problematisch» beziehungsweise als «nicht vertretbar» anzusehen sind. Diese Verbindungen haben nicht nur regionale, sondern oft auch überregional Auswirkungen auf andere Regionen und werden kurz angelehnt an die Unzureichendheit, um die Dramatik zum Ausdruck zu bringen, als «fehlende Verbindungen» bezeichnet. Als fehlende Verbindungen werden dabei auch Verbindung bezeichnet, innerhalb derer bereits einzelne Teilabschnitte leistungsfähig ausgebaut wurden, die Verbindung im Ganzen allerdings immer noch unzureichend ist.

Dieser Veröffentlichung liegt eine umfangreiche Methodik zu Grunde, um die unzureichendsten Verbindungen im Grundnetz zu ermitteln, zu analysieren, zu gewichten, den Schweregrad und den regionalen Schweregrad zu ermitteln. Um die vorliegende Veröffentlichung so klein und übersichtlich wie möglich zu halten, wurde die Methodik mit einer weiteren Broschüre veröffentlicht.





## Abkürzungen

### Allgemeine Abkürzungen

Lfd-Nr.	Laufende Nummer
BL	Bundesland
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge. Verkehrsmenge in 24 Stunden im Jahresdurchschnitt.
SV	Durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsmenge. Schwerverkehrsmenge in 24 Stunden im Jahresdurchschnitt. Unter Schwerverkehr fallen alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen.
VB	Vordringlicher Bedarf Höchste Stufe im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 für Maßnahmen, die bis 2015 zu realisieren sind.
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht Zwischenstufe im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 für Maßnahmen, deren Realisierung bis 2015 nicht sehr wahrscheinlich ist, aber geplant werden dürfen.
WB	Weiterer Bedarf Niedrigste Stufe im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 für Maßnahmen, deren Realisierung für einen Zeitraum nach 2015 vorgesehen ist und nicht geplant werden dürfen.
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques. Bezeichnet eine hierarchische Systematik zur eindeutigen Identifizierung und Klassifizierung der räumlichen Bezugseinheiten der amtlichen Statistik in den Mitgliedsländern der Europäischen Union. Im Rahmen dieser Broschüre werden die NUTS-Regionen herangezogen, um vergleichbare räumliche Bezugseinheiten zu bilden.
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung.
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen.
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landesstraßen.
RAST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen.
HCM	Highway Capacity Manual.

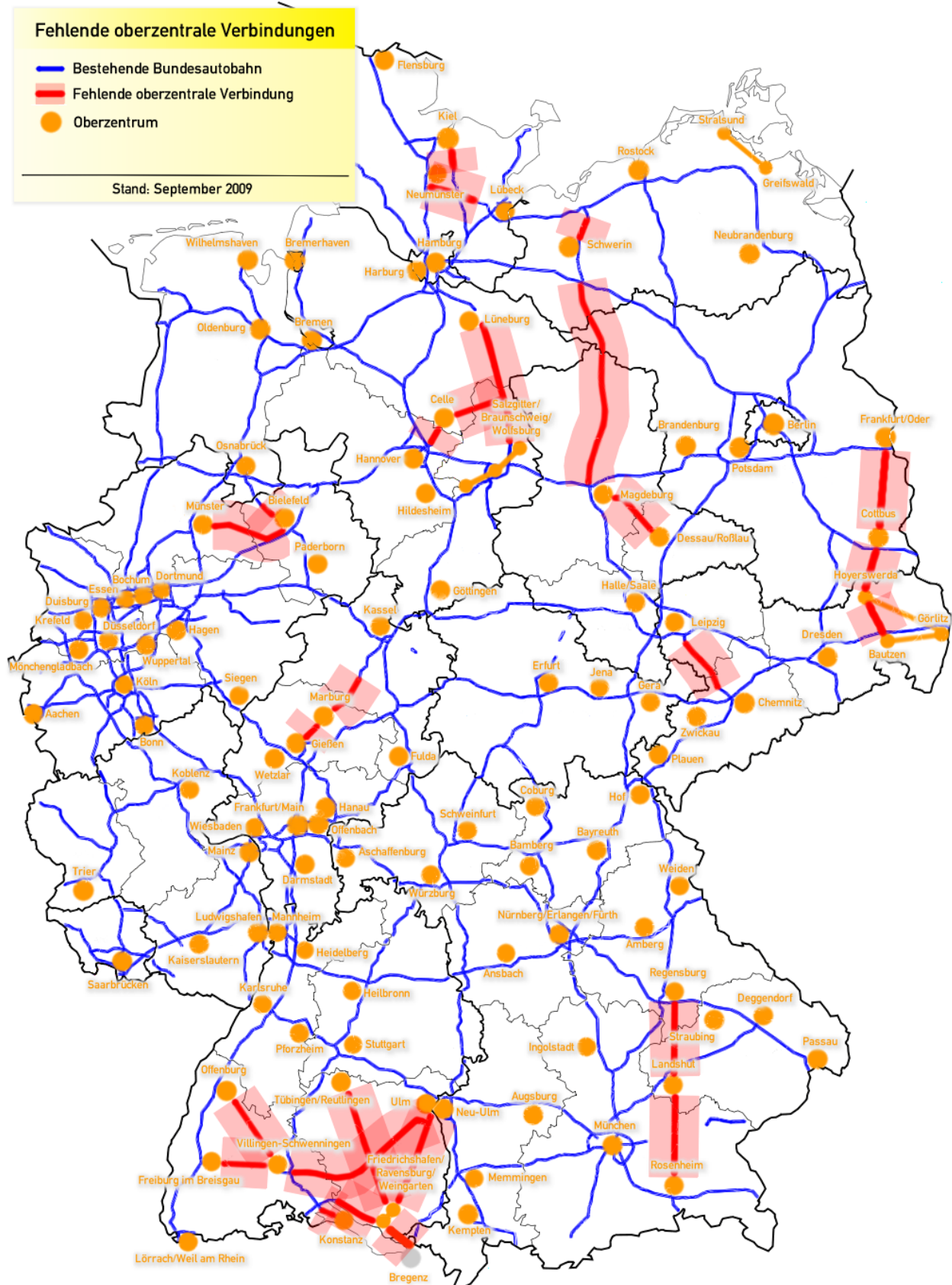
### Bundesländer

BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
BE	Berlin
BB	Brandenburg
HB	Bremen
HH	Hamburg
HE	Hessen
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NI	Niedersachsen
NW	Nordrhein-Westfalen
RP	Rheinland-Pfalz
SL	Saarland
SN	Sachsen
ST	Sachsen-Anhalt
SH	Schleswig-Holstein
TH	Thüringen



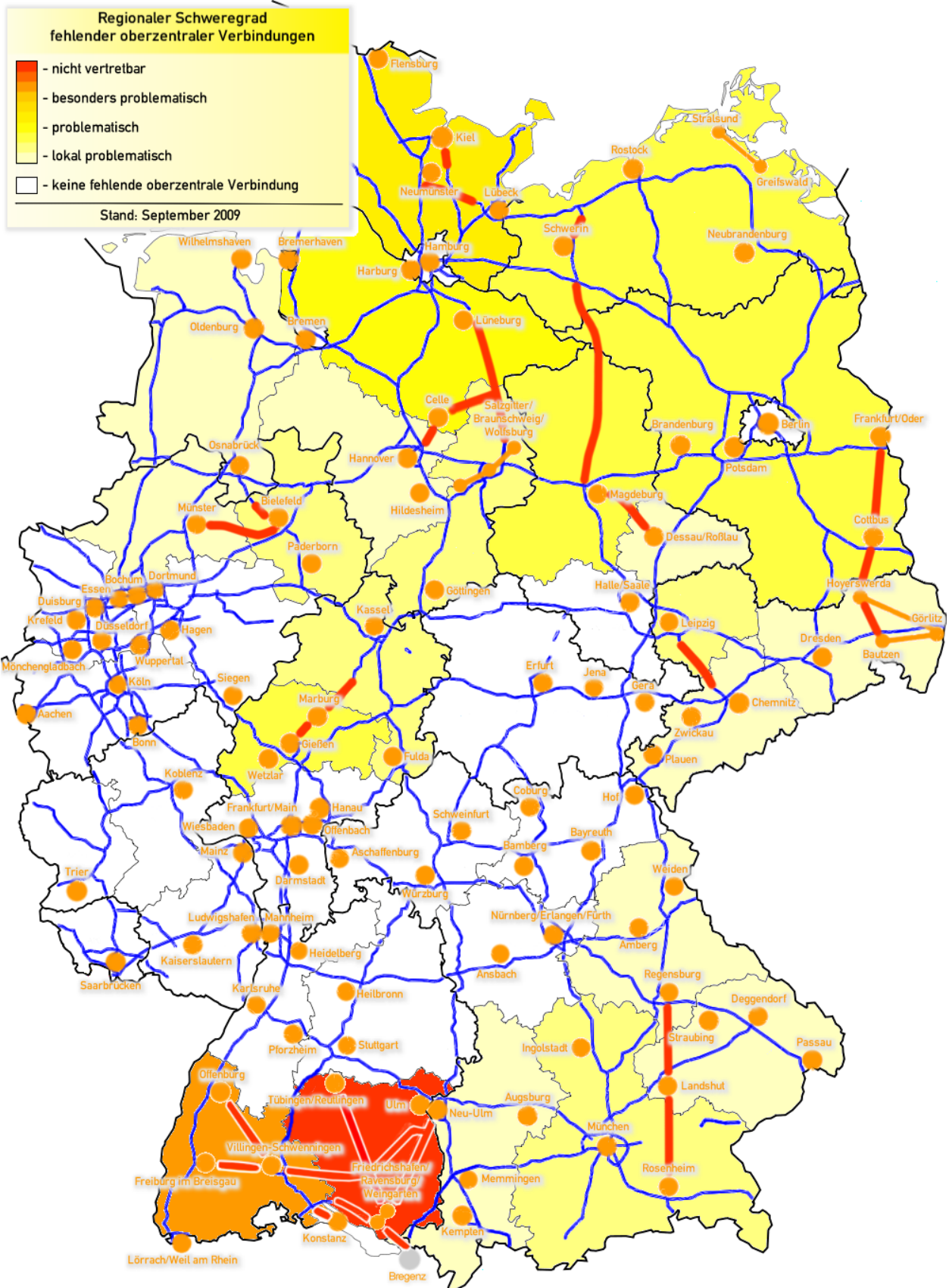
# Karten

## Karte: Fehlende oberzentrale Verbindungen



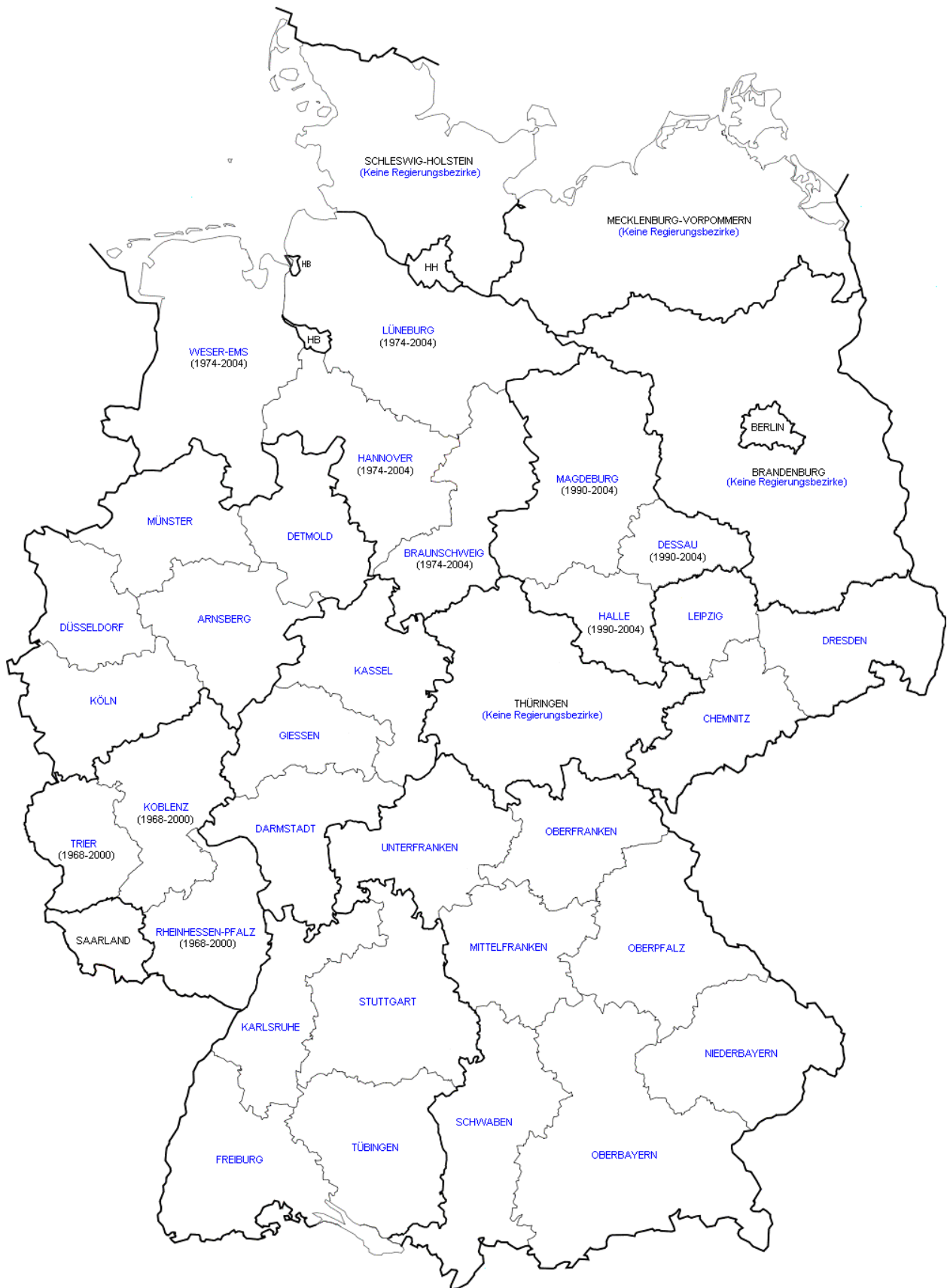


Karte: Regionaler Schweregrad fehlender oberzentraler Verbindungen





## Karte: Regionen in Deutschland







## Tabellen

### Tabelle: Fehlende oberzentrale Verbindungen

Dargestellt sind alle besonders unzureichende Verbindungen zwischen Oberzentren, die nach Definition als fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen gewertet werden. Die Sortierung richtet sich nach den Bundesländern und Regionen.

# <sup>1</sup>	BL	Region	Verbindung	Verkehrsbelastung 2005	
				DTV	SV
1	BW	Regierungsbezirk Freiburg	<b>Achse: B 31</b> Freiburg im Breisgau - Villingen-Schwenningen  <b>Planung:</b> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Min:</b> 10.000	1.340
				<b>Max:</b> 33.700	2.630
				<b>Ø:</b> 17.600	2.060
2	BW	Regierungsbezirk Freiburg	<b>Achse: B 33</b> Offenburg - Villingen-Schwenningen  <b>Planung:</b> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Min:</b> 6.100	950
				<b>Max:</b> 19.800	2.260
				<b>Ø:</b> 14.000	1.500
3	BW	Regierungsbezirk Freiburg	<b>Achse: A 81, B 33</b> Villingen-Schwenningen - Konstanz  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf, teilweise planfestgestellt und im Bau.	<b>Min:</b> 19.800	880
				<b>Max:</b> 36.200	3.660
				<b>Ø:</b> 27.100	2.410
4	BW	Regierungsbezirke Freiburg und Tübingen	<b>Achse: B 311</b> Villingen-Schwenningen - Ulm/Neu-Ulm  <b>Planung:</b> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Min:</b> 5.500	670
				<b>Max:</b> 16.500	2.170
				<b>Ø:</b> 9.700	1.210
5	BW	Regierungsbezirke Freiburg und Tübingen	<b>Achse: B 30, B 31, B 31n, B 33</b> Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten  <b>Planung:</b> Überwiegend Vordringlicher Bedarf.	<b>Min:</b> 11.200	290
				<b>Max:</b> 27.600	2.520
				<b>Ø:</b> 20.000	1.560
6	BW	Regierungsbezirk Tübingen	<b>Achse: B 27, B 32, B 311n, B 463</b> Reutlingen/Tübingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten  <b>Planung:</b> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Min:</b> 6.900	370
				<b>Max:</b> 33.300	2.700
				<b>Ø:</b> 17.400	1.360
7	BW	Regierungsbezirk Tübingen	<b>Achse: B 30</b> Ulm/Neu-Ulm - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten  <b>Planung:</b> Weiterer Bedarf.	<b>Min:</b> 10.700	1.280
				<b>Max:</b> 40.600	4.510
				<b>Ø:</b> 20.300	1.940

...

<sup>1</sup> Laufende Nummer

## Tabellen

noch Tabelle: Fehlende oberzentrale Verbindungen

# <sup>2</sup>	BL	Region	Verbindung	Verkehrsbelastung 2005		
					DTV	SV
8	BW BY	Regierungsbezirke Tübingen und Schwaben	<b>Achse:</b> <b>A 96, B 30, B 31</b>  Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten- Bregenz (Österreich)  <b>Planung:</b> Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise planfestgestellt, auf österreichischer Seite im Bau, teilweise nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten.	<b>Min:</b>	11.200	400
				<b>Max:</b>	32.700	3.440
				<b>Ø:</b>	19.300	1.430
9	BY	Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz	<b>Achse:</b> <b>B 15n</b>  Landshut - Regensburg  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Min:</b>	4.200	836
				<b>Max:</b>	27.400	1.709
				<b>Ø:</b>	8.321	841
10	BY	Regierungsbezirke Ober- und Niederbayern	<b>Achse:</b> <b>B 15n</b>  Rosenheim - Landshut  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Min:</b>	5.200	600
				<b>Max:</b>	22.900	1.420
				<b>Ø:</b>	9.300	850
11	BB	Land Brandenburg	<b>Achse:</b> <b>B 87n, B 168</b>  Cottbus - Frankfurt/Oder  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf, die B 87n wurden zum Teil bereits realisiert.	<b>Min:</b>	2.500	280
				<b>Max:</b>	15.900	880
				<b>Ø:</b>	7.200	530
12	BB SN	Land Brandenburg und Direktionsbezirk Dresden	<b>Achse:</b> <b>B 96, B 97</b>  Bautzen/Görlitz/Hoyerswerda - Cottbus  <b>Planung:</b> Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, teilweise Weiterer Bedarf.	<b>Min:</b>	4.200	530
				<b>Max:</b>	13.400	1.150
				<b>Ø:</b>	10.000	960
13	HE	Regierungsbezirk Gießen	<b>Achse:</b> <b>B 3</b>  Gießen - Marburg  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Min:</b>	23.200	2.980
				<b>Max:</b>	37.300	3.610
				<b>Ø:</b>	28.800	3.480
14	HE	Regierungsbezirke Gießen und Kassel	<b>Achse:</b> <b>A 49</b>  Marburg - Kassel  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Min:</b>	6.500	1.560
				<b>Max:</b>	60.100	6.390
				<b>Ø:</b>	20.400	2.900
15	MV	Land Mecklenburg- Vorpommern	<b>Achse:</b> <b>A 14, A 20</b>  Schwerin - Rostock  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf und im Bau.	<b>Min:</b>	9.700	460
				<b>Max:</b>	27.900	2.930
				<b>Ø:</b>	19.800	1.710

...

<sup>2</sup> Laufende Nummer

## noch Tabelle: Fehlende oberzentrale Verbindungen

# <sup>3</sup>	BL	Region	Verbindung	Verkehrsbelastung 2005		
					DTV	SV
16	MV BB ST	Land Mecklenburg- Vorpommern, Land Brandenburg und Region Magdeburg	<b>Achse:</b> A 14			
			Schwerin - Magdeburg	<b>Min:</b>	4.300	640
			<b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Max:</b>	17.500	1.570
				<b>Ø:</b>	9.500	1.030
17	NI	Regionen Braunschweig und Lüneburg	<b>Achse:</b> A 39			
			Salzgitter/Braunschweig/Wolfsburg - Lüneburg	<b>Min:</b>	5.700	1.250
			<b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Max:</b>	81.200	8.290
				<b>Ø:</b>	15.300	2.170
18	NI	Regionen Hannover und Lüneburg	<b>Achse:</b> B 3			
			Hannover - Celle	<b>Min:</b>	17.400	1.110
			<b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Max:</b>	22.700	1.680
				<b>Ø:</b>	21.000	1.380
19	NI	Region Lüneburg	<b>Achse:</b> A 39, B 191			
			Celle - Lüneburg	<b>Min:</b>	5.800	740
			<b>Planung:</b> Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf.	<b>Max:</b>	19.900	2.920
				<b>Ø:</b>	11.500	2.010
20	NI NW	Region Weser-Ems und Bezirksregierung Detmold	<b>Achse:</b> A 33			
			Osnabrück - Bielefeld	<b>Min:</b>	12.000	1.430
			<b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf und teilweise im Bau.	<b>Max:</b>	29.300	3.600
				<b>Ø:</b>	18.200	2.680
21	NW	Bezirksregierungen Münster und Detmold	<b>Achse:</b> B 51, B 64			
			Münster - Bielefeld	<b>Min:</b>	7.300	1.140
			<b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf mit Planungsrecht.	<b>Max:</b>	23.400	3.350
				<b>Ø:</b>	13.400	1.870
22	SN	Direktionsbezirke Chemnitz und Leipzig	<b>Achse:</b> A 72			
			Chemnitz - Leipzig	<b>Min:</b>	6.600	840
			<b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf und im Bau.	<b>Max:</b>	25.200	2.310
				<b>Ø:</b>	14.800	1.470
23	ST	Regionen Magdeburg und Dessau	<b>Achse:</b> B 1, B 184			
			Magdeburg - Dessau-Roßlau	<b>Min:</b>	5.100	680
			<b>Planung:</b> Zur Hälfte im Weiteren und Vordringlichen Bedarf.	<b>Max:</b>	16.700	1.010
				<b>Ø:</b>	8.000	820

...

<sup>3</sup> Laufende Nummer

## Tabellen

---

noch Tabelle: Fehlende oberzentrale Verbindungen

# <sup>4</sup>	BL	Region	Verbindung	Verkehrsbelastung 2005		
					DTV	SV
24	SH	Land Schleswig-Holstein	<b>Achse:</b> A 20, A 21 Kiel - Lübeck  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.			
				<b>Min:</b>	13.400	1.010
				<b>Max:</b>	34.200	3.440
				<b>Ø:</b>	16.300	1.670
25	SH	Land Schleswig-Holstein	<b>Achse:</b> A 20 Neumünster - Lübeck  <b>Planung:</b> Vordringlicher Bedarf.			
				<b>Min:</b>	12.500	1.560
				<b>Max:</b>	26.400	3.060
				<b>Ø:</b>	15.600	2.020

---

<sup>4</sup> Laufende Nummer

**Tabelle: Oberzentrale Verbindungen nach Schweregrad**

Dargestellt sind alle besonders unzureichende Verbindungen zwischen Oberzentren, die nach Definition als fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen gewertet werden. Jede dieser Verbindungen ist unzureichend. Die Sortierung richtet sich nach der unzureichendsten Verbindung. Die Verbindung, welche die größten Probleme verursacht steht ganz oben.

Rang	Region	Verbindung	Bewertung <sup>5</sup>	
			Wertung	
1	<b>Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt</b> Land Mecklenburg-Vorpommern, Land Brandenburg und Region Magdeburg	<b>A 14</b> Schwerin - Magdeburg  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	4,6
			Anbindung:	2,7
			Länge:	5,0
			DTV:	2,5
Defizite:	3,8			
			<b>Wertung:</b>	<b>65,2</b>
2	<b>Baden-Württemberg</b> Regierungsbezirke Freiburg und Tübingen	<b>B 311</b> Villingen-Schwenningen - Ulm/Neu-Ulm  <b>Planung</b> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	5,0
			Anbindung:	1,9
			Länge:	3,2
			DTV:	2,2
Defizite:	3,3			
			<b>Wertung:</b>	<b>53,0</b>
3	<b>Baden-Württemberg</b> Regierungsbezirke Freiburg und Tübingen	<b>B 30, B 31, B 31n, B 33</b> Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten  <b>Planung</b> Überwiegend Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	5,0
			Anbindung:	2,0
			Länge:	2,1
			DTV:	3,1
Defizite:	3,3			
			<b>Wertung:</b>	<b>52,6</b>
4	<b>Niedersachsen</b> Regionen Braunschweig und Lüneburg	<b>A 39</b> Salzgitter/Braunschweig/Wolfsburg - Lüneburg  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	4,3
			Anbindung:	2,7
			Länge:	3,3
			DTV:	3,3
Defizite:	2,9			
			<b>Wertung:</b>	<b>52,3</b>
5	<b>Sachsen</b> Direktionsbezirke Chemnitz und Leipzig	<b>A 72</b> Chemnitz - Leipzig  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf und im Bau.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	4,6
			Anbindung:	3,4
			Länge:	1,7
			DTV:	2,2
Defizite:	2,9			
			<b>Wertung:</b>	<b>47,5</b>

...

<sup>5</sup> Die Bewertung richtet sich nach einer 5-Punkte Skala. Maximal können 5 Punkte pro Bewertungsgruppe erreicht werden. Die Wertung errechnet sich aus der Summe der Gruppen "Anbindung", "Länge", "DTV" und "Defizite" und wird multipliziert mit der Gruppe "Verbindung." Wird das Ergebnis bei "Wertung" nachberechnet, so kann dieses abweichen, da in den abgebildeten Bewertungsgruppen nur die ersten Nachkommastellen angegeben werden, das abgebildete Ergebnis allerdings mit einer Genauigkeit von 20 Nachkommastellen berechnet wurde. Die genaue Vorgehensweise ist in der Methodik ausführlich beschrieben, welche als eigene Veröffentlichung vorliegt.

## Tabellen

noch Tabelle: Oberzentrale Verbindungen nach Schweregrad

Rang	Region	Verbindung	Bewertung <sup>6</sup>	
6	Hessen Regierungsbezirke Gießen und Kassel	<b>A 49</b> Marburg - Kassel  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	4,6
			Anbindung:	2,4
			Länge:	2,1
			DTV:	2,9
Defizite:	2,7			
			<b>Wertung:</b>	<b>47,1</b>
7	Baden-Württemberg Regierungsbezirk Tübingen	<b>B 30</b> Ulm/Neu-Ulm - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten  <b>Planung</b> Weiterer Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	4,6
			Anbindung:	3,2
			Länge:	1,8
			DTV:	2,9
Defizite:	2,0			
			<b>Wertung:</b>	<b>46,1</b>
7	Baden-Württemberg Regierungsbezirk Tübingen	<b>B 27, B 32, B 311n, B 463</b> Reutlingen/Tübingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten  <b>Planung</b> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	5,0
			Anbindung:	0,0
			Länge:	3,1
			DTV:	3,1
Defizite:	3,0			
			<b>Wertung:</b>	<b>46,1</b>
8	Schleswig-Holstein Land Schleswig-Holstein	<b>A 20, A 21</b> Kiel - Lübeck  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	3,5
			Länge:	1,9
			DTV:	2,7
Defizite:	1,9			
			<b>Wertung:</b>	<b>39,4</b>
9	Mecklenburg-Vorpommern Land Mecklenburg-Vorpommern	<b>A 14, A 20</b> Schwerin - Rostock  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf und im Bau. Die A 20 ist in Mecklenburg-Vorpommern inzwischen fertiggestellt.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,6
			Anbindung:	4,0
			Länge:	1,7
			DTV:	2,3
Defizite:	2,7			
			<b>Wertung:</b>	<b>38,1</b>
10	Schleswig-Holstein Land Schleswig-Holstein	<b>A 20</b> Neumünster - Lübeck  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	3,5
			Länge:	1,1
			DTV:	2,5
Defizite:	2,0			
			<b>Wertung:</b>	<b>36,2</b>

...

<sup>6</sup> Die Bewertung richtet sich nach einer 5-Punkte Skala. Maximal können 5 Punkte pro Bewertungsgruppe erreicht werden. Die Wertung errechnet sich aus der Summe der Gruppen "Anbindung", "Länge", "DTV" und "Defizite" und wird multipliziert mit der Gruppe "Verbindung." Wird das Ergebnis bei "Wertung" nachberechnet, so kann dieses abweichen, da in den abgebildeten Bewertungsgruppen nur die ersten Nachkommastellen angegeben werden, das abgebildete Ergebnis allerdings mit einer Genauigkeit von 20 Nachkommastellen berechnet wurde. Die genaue Vorgehensweise ist in der Methodik ausführlich beschrieben, welche als eigene Veröffentlichung vorliegt.

noch Tabelle: Oberzentrale Verbindungen nach Schweregrad

Rang	Region	Verbindung	Bewertung <sup>7</sup>	
11	Baden-Württemberg Regierungsbezirk Freiburg	<b>B 31</b> Freiburg im Breisgau - Villingen-Schenningen  <i>Planung</i> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	4,3
			Anbindung:	0,9
			Länge:	2,0
			DTV:	3,0
			Defizite:	2,2
			<b>Wertung:</b>	<b>35,0</b>
11	Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen Region Weser-Ems und Bezirksregierung Detmold	<b>A 33</b> Osnabrück - Bielefeld  <i>Planung</i> Vordringlicher Bedarf und teilweise im Bau.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	1,9
			Länge:	0,9
			DTV:	2,7
			Defizite:	3,4
			<b>Wertung:</b>	<b>35,0</b>
12	Niedersachsen Regionen Hannover und Lüneburg	<b>B 3</b> Hannover - Celle  <i>Planung</i> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	3,9
			Länge:	0,3
			DTV:	2,2
			Defizite:	2,4
			<b>Wertung:</b>	<b>34,6</b>
13	Baden-Württemberg Regierungsbezirk Freiburg	<b>B 33</b> Offenburg - Villingen-Schenningen  <i>Planung</i> Überwiegend Weiterer Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	1,3
			Länge:	1,9
			DTV:	2,3
			Defizite:	3,3
			<b>Wertung:</b>	<b>34,4</b>
14	Sachsen-Anhalt Regionen Magdeburg und Dessau	<b>B 1, B 184</b> Magdeburg - Dessau-Roßlau  <i>Planung</i> Zur Hälfte im Weiteren und Vordringlichen Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	2,7
			Länge:	1,5
			DTV:	1,3
			Defizite:	2,5
			<b>Wertung:</b>	<b>31,6</b>
15	Bayern Regierungsbezirke Ober- und Niederbayern	<b>B 15n</b> Rosenheim - Landshut  <i>Planung</i> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	0,6
			Länge:	2,2
			DTV:	1,6
			Defizite:	3,5
			<b>Wertung:</b>	<b>31,0</b>

...

<sup>7</sup> Die Bewertung richtet sich nach einer 5-Punkte Skala. Maximal können 5 Punkte pro Bewertungsgruppe erreicht werden. Die Wertung errechnet sich aus der Summe der Gruppen "Anbindung", "Länge", "DTV" und "Defizite" und wird multipliziert mit der Gruppe "Verbindung." Wird das Ergebnis bei "Wertung" nachberechnet, so kann dieses abweichen, da in den abgebildeten Bewertungsgruppen nur die ersten Nachkommastellen angegeben werden, das abgebildete Ergebnis allerdings mit einer Genauigkeit von 20 Nachkommastellen berechnet wurde. Die genaue Vorgehensweise ist in der Methodik ausführlich beschrieben, welche als eigene Veröffentlichung vorliegt.

## Tabellen

noch Tabelle: Oberzentrale Verbindungen nach Schweregrad

Rang	Region	Verbindung	Bewertung <sup>8</sup>	
			Wertung	
16	Brandenburg und Sachsen Land Brandenburg und Direktionsbezirk Dresden	<b>B 96, B 97</b> Bautzen/Görlitz/Hoyerswerda - Cottbus  <b>Planung</b> Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, teilweise Weiterer Bedarf.	Verbindung:	3,9
			Anbindung:	0,6
			Länge:	2,3
			DTV:	1,7
			Defizite:	3,2
			<b>Wertung:</b>	<b>30,9</b>
16	Bayern Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz	<b>B 15n</b> Landshut - Regensburg  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf.	Wertung	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	2,2
			Länge:	1,7
			DTV:	1,2
			Defizite:	2,7
			<b>Wertung:</b>	<b>30,9</b>
17	Niedersachsen Region Lüneburg	<b>A 39, B 191</b> Celle - Lüneburg  <b>Planung</b> Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf.	Wertung	
			Verbindung:	3,9
			Anbindung:	0,6
			Länge:	2,0
			DTV:	2,4
			Defizite:	2,6
			<b>Wertung:</b>	<b>30,3</b>
17	Nordrhein-Westfalen Bezirksregierungen Münster und Detmold	<b>B 51, B 64</b> Münster - Bielefeld  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf mit Planungsrecht.	Wertung	
			Verbindung:	4,6
			Anbindung:	0,6
			Länge:	0,8
			DTV:	2,1
			Defizite:	3,0
			<b>Wertung:</b>	<b>30,3</b>
18	Baden-Württemberg Regierungsbezirk Freiburg	<b>A 81, B 33</b> Villingen-Schwenningen - Konstanz  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf, teilweise planfestgestellt und im Bau.	Wertung	
			Verbindung:	4,6
			Anbindung:	0,6
			Länge:	0,9
			DTV:	3,3
			Defizite:	1,5
			<b>Wertung:</b>	<b>29,2</b>
19	Brandenburg Land Brandenburg	<b>B 87n, B 168</b> Cottbus - Frankfurt/Oder  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf, die B 87n wurden zum Teil bereits realisiert.	Wertung	
			Verbindung:	3,6
			Anbindung:	2,2
			Länge:	2,0
			DTV:	1,0
			Defizite:	2,7
			<b>Wertung:</b>	<b>28,1</b>

...

<sup>8</sup> Die Bewertung richtet sich nach einer 5-Punkte Skala. Maximal können 5 Punkte pro Bewertungsgruppe erreicht werden. Die Wertung errechnet sich aus der Summe der Gruppen "Anbindung", "Länge", "DTV" und "Defizite" und wird multipliziert mit der Gruppe "Verbindung." Wird das Ergebnis bei "Wertung" nachberechnet, so kann dieses abweichen, da in den abgebildeten Bewertungsgruppen nur die ersten Nachkommastellen angegeben werden, das abgebildete Ergebnis allerdings mit einer Genauigkeit von 20 Nachkommastellen berechnet wurde. Die genaue Vorgehensweise ist in der Methodik ausführlich beschrieben, welche als eigene Veröffentlichung vorliegt.



noch Tabelle: Oberzentrale Verbindungen nach Schweregrad

Rang	Region	Verbindung	Bewertung <sup>9</sup>	
20	Baden-Württemberg und Bayern Regierungsbezirke Tübingen und Schwaben	<b>A 96, B 30, B 31</b> Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Bregenz (Österreich)  <b>Planung</b> Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise planfestgestellt, auf österreichischer Seite im Bau, teilweise nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,6
			Anbindung:	2,0
			Länge:	0,9
			DTV:	2,3
Defizite:	2,4			
<b>Wertung:</b>			<b>27,1</b>	
21	Hessen Regierungsbezirk Gießen	<b>B 3</b> Gießen - Marburg  <b>Planung</b> Vordringlicher Bedarf.	<b>Wertung</b>	
			Verbindung:	3,6
			Anbindung:	0,6
			Länge:	0,4
			DTV:	3,6
			Defizite:	2,8
<b>Wertung:</b>			<b>26,6</b>	

<sup>9</sup> Die Bewertung richtet sich nach einer 5-Punkte Skala. Maximal können 5 Punkte pro Bewertungsgruppe erreicht werden. Die Wertung errechnet sich aus der Summe der Gruppen "Anbindung", "Länge", "DTV" und "Defizite" und wird multipliziert mit der Gruppe "Verbindung." Wird das Ergebnis bei "Wertung" nachberechnet, so kann dieses abweichen, da in den abgebildeten Bewertungsgruppen nur die ersten Nachkommastellen angegeben werden, das abgebildete Ergebnis allerdings mit einer Genauigkeit von 20 Nachkommastellen berechnet wurde. Die genaue Vorgehensweise ist in der Methodik ausführlich beschrieben, welche als eigene Veröffentlichung vorliegt.



**Tabelle: Doppelrelationen**

Auch innerhalb von besonders unzureichende Verbindungen zwischen Oberzentren, die nach Definition als fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen gewertet werden, laufen manchmal mehrere oberzentrale Relationen über einen gleichen Streckenabschnitt. Diese Abschnitte sind besonders kritisch zu betrachten. Nachfolgend werden diese Streckenabschnitte dargestellt. Die Sortierung richtet sich nach dem Bundesland und der Region.

# <sup>10</sup>	BL	Region	Abschnitt	Relationen
1	BW	Regierungsbezirk Freiburg	B 33 Konstanz - AK Hegau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konstanz - Villingen-Schwenningen</li> <li>• Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten</li> </ul>
2	BW	Regierungsbezirk Tübingen	B 30 Ulm/Neu-Ulm - Dellmensingen (geplant)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ulm/Neu-Ulm - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten</li> <li>• Ulm/Neu-Ulm - Villingen-Schwenningen</li> </ul>
3	BW	Regierungsbezirk Tübingen	B 30 Weingarten - Ravensburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Ulm/Neu-Ulm</li> <li>• Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Reutlingen/Tübingen</li> </ul>
4	BW	Regierungsbezirk Tübingen	B 30 Ravensburg - Friedrichshafen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Konstanz</li> <li>• Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Bregenz (Österreich)</li> </ul>
5	NI	Region Lüneburg	A 39 Breitenhees - Lüneburg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lüneburg - Salzgitter/Braunschweig/Wolfsburg</li> <li>• Lüneburg - Celle</li> </ul>
6	SH	Land Schleswig-Holstein	A 20, B 206 Bad Segeberg - Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lübeck - Kiel</li> <li>• Lübeck - Neumünster</li> </ul>

<sup>10</sup> Laufende Nummer



**Tabelle: Regionaler Schweregrad fehlender oberzentraler Verbindungen**

Unzureichende Verbindungen zwischen Oberzentren, die nach Definition als fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen gewertet werden, haben oft Auswirkungen auf ganze Regionen. Manchmal reichen die Auswirkungen bis über eine Region hinaus. Nachfolgend wird der regionale Schweregrad fehlender leistungsfähiger oberzentraler Verbindungen dargestellt. Die Sortierung erfolgt absteigend ausgehend von der Region in der die größten Probleme bestehen.

Rang	Land	Region	Schweregrad <sup>11</sup>
1	Baden-Württemberg	Regierungsbezirk Tübingen	173,7
2	Baden-Württemberg	Regierungsbezirk Freiburg	140,0
3	Schleswig-Holstein	Land Schleswig-Holstein	75,6
4	Niedersachsen	Region Lüneburg	68,8
5	Mecklenburg-Vorpommern	Land Mecklenburg-Vorpommern	55,1
6	Brandenburg	Land Brandenburg	49,0
7	Sachsen-Anhalt	Region Magdeburg	48,4
8	Hessen	Regierungsbezirk Gießen	40,1
9	Sachsen	Direktionsbezirk Leipzig	34,9
10	Hessen	Regierungsbezirk Kassel	33,7
11	Nordrhein-Westfalen	Bezirksregierung Detmold	31,7
12	Niedersachsen	Region Braunschweig	28,5
13	Bayern	Regierungsbezirk Oberbayern	27,7
14	Bayern	Regierungsbezirk Niederbayern	22,3
15	Sachsen-Anhalt	Region Dessau	21,3
16	Sachsen	Direktionsbezirk Dresden	20,1
17	Niedersachsen	Region Hannover	19,8
18	Nordrhein-Westfalen	Bezirksregierung Münster	17,6
19	Niedersachsen	Region Weser-Ems	16,0
20	Sachsen	Direktionsbezirk Chemnitz	12,5
21	Bayern	Regierungsbezirk Oberpfalz	11,9
22	Bayern	Regierungsbezirk Schwaben	9,8

<sup>11</sup> Der regionale Schweregrad errechnet sich aus der Summe der Schweregrade der besonders unzureichenden Verbindungen zwischen Oberzentren in einer Region. Dabei werden auch Verbindungen, die eine Region überschreiten anteilig auf diese angerechnet. Die Summe der Schweregrade der einzelnen Verbindungen ergibt den regionalen Schweregrad. Weitere Informationen zur Berechnung des regionalen Schweregrades findet sich in der Methodik, welche als eigene Veröffentlichung vorliegt.



**Tabelle: Regionen in denen alle oberzentrale Verbindungen fehlen**

Das Grundnetz der Bundesfernstraßen hat in Deutschland einen hohen Stand erreicht. Allerdings bestehen weiterhin immer noch Lücken im leistungsfähigen Grundnetz, vor allem in den alten Bundesländern. Nachfolgend werden die zwei Regionen vorgestellt, in denen es keine leistungsfähigen Verbindungen zwischen den Oberzentren gibt. Die Liste ist nach den Regionen mit den größten Problemen absteigend sortiert.

Rang	Region	Probleme
1	Baden-Württemberg Regierungsbezirk Tübingen	<p>Die drei Oberzentren Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten, Reutlingen/Tübingen sowie Ulm/Neu-Ulm im Bezirk werden untereinander durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden. Die Verbindung über den Bezirk hinaus, der Oberzentren Ulm/Neu-Ulm mit Villingen-Schwenningen, Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Konstanz und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Bregenz in Österreich erfolgt ebenfalls mit nicht ausgebauten Bundesstraßen. Lediglich die Verbindungen von Reutlingen/Tübingen mit Stuttgart (im Regierungsbezirk Stuttgart) über die B 27 sowie Ulm/Neu-Ulm mit Stuttgart über die A 8 erfolgen mit autobahnähnlichen Bundesfernstraßen. Wobei die Oberzentren Reutlingen/Tübingen sowie Ulm/Neu-Ulm am Rande des Regierungsbezirks Tübingen mit dem Regierungsbezirk Stuttgart liegen.</p> <p>Quer durch den Regierungsbezirk Tübingen führen keine durchgängigen leistungsfähigen Bundesfernstraßen. Die Autobahnen verlaufen ausschließlich auf kurzen Abschnitten am Rande des Bezirks. Autobahnähnliche Bundesstraßen sind nur abschnittsweise und lückenhaft vorhanden und bilden keine durchgängigen leistungsfähigen Verbindungen.</p> <p>Das Oberzentrum Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten ist ausschließlich über nicht ausgebaute Bundesstraßen mit zahlreichen Ortsdurchfahrten zu erreichen. In keiner anderen Region in Deutschland fehlen so viele leistungsfähige Verbindungen zu einem Oberzentrum, wie zu Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten.</p> <p>Zusammengefasst ist festzustellen, dass es innerhalb des Bezirks keine leistungsfähigen Verbindungen zwischen den Oberzentren gibt, was ebenfalls auf über die Hälfte der Verbindungen über den Bezirk hinaus gilt. Damit fehlen im Regierungsbezirk Tübingen alle leistungsfähigen Verbindungen zwischen den Oberzentren. Da es auch keine leistungsfähige Verbindung gibt, die durch den Bezirk führt, statt nur am Rande, ist im Ganzen das leistungsfähige Grundnetz im Regierungsbezirk Tübingen, als einzige Region in Deutschland, als fehlend zu bezeichnen.</p> <p>Eine Verbesserung der Situation ist zur Zeit nicht absehbar, da sich die Maßnahmen in diesem Zuge im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 überwiegend im Weiteren Bedarf befinden oder nicht aufgeführt sind.</p>
2	Niedersachsen Region Lüneburg	<p>Die beiden Oberzentren Celle und Lüneburg innerhalb der Region sind nicht direkt miteinander verbunden. Über das Autobahnnetz ist ein Umweg notwendig, wobei Celle an keiner Autobahn liegt. Vor allem über die Region Lüneburg hinaus fehlen leistungsfähige oberzentrale Verbindungen von Lüneburg mit Salzgitter/Braunschweig/Wolfsburg sowie Celle mit Hannover. Zur Zeit besteht über die Region hinaus lediglich eine leistungsfähige oberzentrale Verbindung von Lüneburg mit Hamburg über die A 250. Alle anderen sind ungenügend und daher als fehlende Verbindungen einzustufen. Damit fehlen in der Region Lüneburg alle leistungsfähigen Verbindungen zwischen den Oberzentren. Zwar führen durch die Region noch Abschnitte des leistungsfähigen Grundnetzes, allerdings fehlt dieses komplett zwischen den beiden Oberzentren.</p> <p>Eine Verbesserung der oberzentralen Verbindungen ist bis 2015 absehbar, da sich die wichtigsten Maßnahmen in diesem Zuge im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 im Vordringlichen Bedarf befinden und bereits auf Teilabschnitten realisiert wurden.</p>





## Baden-Württemberg

### 4 Regierungsbezirke

In Baden-Württemberg gibt es derzeit fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in den Regierungsbezirken Freiburg und Tübingen. Tübingen ist der einzige Bezirk in dem alle Oberzentren durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden werden. Eine Verbesserung ist weitgehend nicht in Sicht, da Maßnahmen zur Schaffung leistungsfähiger oberzentraler Verbindungen sich im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 weitgehend im Weiteren Bedarf befinden oder nicht aufgeführt sind. Auch das Land sieht aufgrund der "ungewissen Realisierungsperspektive auf absehbare Zeit" in vielen Fällen keinen hohen Bedarf für die Aufnahme der Planung. Selbst bei manchen Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf wird zur Zeit keine Planung betrieben. Die Mittelknappheit im Bundesfernstraßenbau mache diese Vorgehensweise notwendig, damit keine Planungsgelder verfallen.

### Oberzentren in Baden-Württemberg

- Freiburg im Breisgau
- Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (Ravensburg als Kernzentrum)
- Heidelberg
- Heilbronn
- Karlsruhe
- Konstanz
- Lörrach/Weil am Rhein (Lörrach als Kernzentrum)
- Mannheim
- Offenburg
- Pforzheim
- Stuttgart
- Reutlingen/Tübingen (Reutlingen als Kernzentrum)
- Ulm/Neu-Ulm (Ulm als Kernzentrum)
- Villingen-Schwenningen

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Baden-Württemberg

#### Regierungsbezirk Freiburg (NUTS2)

Die Oberzentren Freiburg im Breisgau, Lörrach/Weil am Rhein und Offenburg werden durch die A 5 verbunden. Dennoch gibt es fünf fehlende leistungsfähige Verbindungen zwischen den Oberzentren:

1. **A 81, B 33 Villingen-Schwenningen - Konstanz - (Zürich)**

Die Verbindung ist komplett ortsdurchfahrtsfrei. Es fehlt der durchgängige Ausbau auf dem Abschnitt vom Autobahnkreuz Hegau bis Konstanz, über den auch die Relation Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Konstanz läuft. Für eine Bundesstraße sehr hohe Verkehrsbelastung. *Vordringlicher Bedarf, teilweise planfestgestellt und im Bau.*

2. **B 30, B 31, B 31n, B 33 Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Konstanz - (Zürich)**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Freiburg. Aufgrund der geographischen Lage besteht eine Fährverbindung Konstanz - Meersburg, sowie eine Katamaranverbindung Konstanz - Friedrichshafen. Im Bereich Freiburg zusammen mit der B 33 auch als oberzentrale Verbindung Villingen-Schwenningen - Konstanz. Im Bereich Tübingen als Landverbindung B 30 neu, B 31 neu und B 33 neuer Fährzubringer in Meersburg. Der B 33 Abschnitt Meersburg - Ravensburg soll durch die neue B 30 und B 31 ersetzt werden, so dass dieser Ausbau entfällt. Die Verkehrsbelastung der bestehenden Bundesstraßen ist mit Ausnahme der B 33 in Meersburg hoch bis sehr hoch.

*Der Anteil des Regierungsbezirks Freiburg ist teilweise planfestgestellt, im Bau oder fertiggestellt. Der Anteil des Regierungsbezirks Tübingen ist teilweise planfestgestellt, teilweise rückständige Planung, teilweise im Weiteren Bedarf.*

### 3. **B 31 Freiburg im Breisgau - Villingen-Schwenningen**

Die B 31 ist auf kurzen Teilabschnitten 4-streifig ausgebaut. Nach wie vor sind allerdings immer noch abschnittsweise Ortsdurchfahrten vorhanden. Im weiteren Verlauf bildet die B 31 zusammen mit der B 311 die Verbindung zum Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm. Aufgrund des lückenhaften leistungsfähigen Grundnetzes stellt die B 31 zusammen mit der B 311 derzeit die einzige durchgängige Ost-West-Verbindung im südlichen Baden-Württemberg dar. Für eine Bundesstraße sehr hohe Verkehrsbelastung.

*Überwiegend Weiterer Bedarf. Auch auf Abschnitten im Vordringlichen Bedarf und Weiteren Bedarf mit Planungsrecht wird teilweise vom Land keine Planung betrieben.*

### 4. **B 33 Offenburg - Villingen-Schwenningen**

Die B 33 ist auf kurzen Teilabschnitten 4-streifig ausgebaut. Nach wie vor sind allerdings immer noch abschnittsweise Ortsdurchfahrten vorhanden.

*Überwiegend Weiterer Bedarf.*

### 5. **B 311 Villingen-Schwenningen - Ulm/Neu-Ulm**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Tübingen. Der Großteil liegt im Regierungsbezirk Tübingen. Die B 311 ersetzt derzeit eine leistungsfähige Verbindung der Doppelzentren Ulm/Neu-Ulm und Villingen-Schwenningen und im weiteren Verlauf zusammen mit der B 31 mit Freiburg im Breisgau. Aufgrund des lückenhaften leistungsfähigen Grundnetzes stellt die B 311 zusammen mit der B 31 derzeit die einzige durchgängige Ost-West-Verbindung im südlichen Baden-Württemberg dar.

*Überwiegend Weiterer Bedarf.*

## **Regierungsbezirk Karlsruhe (NUTS2)**

Die Oberzentren Pforzheim und Karlsruhe werden durch die A 8 verbunden, die Oberzentren Karlsruhe und Mannheim durch die A 5 und die Oberzentren Heidelberg und Mannheim durch die A 6. Im Regierungsbezirk Karlsruhe gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Dies trifft auch auf Verbindungen mit Oberzentren außerhalb des Bezirks zu. Die Relation Karlsruhe - Heilbronn läuft über die A 5 und A 6.

## **Regierungsbezirk Stuttgart (NUTS1)**

Die Oberzentren Stuttgart und Heilbronn werden durch die A 81 verbunden. Es gibt keine weiteren Oberzentren im Regierungsbezirk Stuttgart. Im Regierungsbezirk Stuttgart gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Dies trifft auch auf die Verbindungen mit Oberzentren außerhalb des Bezirks zu, wobei die Verbindung Stuttgart - Reutlingen/Tübingen über die autobahnähnlich ausgebaute B 27, anstelle über eine Autobahn erfolgt.

## **Regierungsbezirk Tübingen (NUTS2)**

Alle drei Oberzentren im Bezirk werden ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden. Die Verbindung über den Bezirk hinaus, der Oberzentren Ulm/Neu-Ulm mit Villingen-Schwenningen, Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Konstanz und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Bregenz in Österreich erfolgt ebenfalls mit nicht ausgebauten Bundesstraßen. Lediglich die Verbindungen

von Reutlingen/Tübingen mit Stuttgart (im Regierungsbezirk Stuttgart) über die B 27 sowie Ulm/Neu-Ulm mit Stuttgart über die A 8 erfolgen mit autobahnähnlichen Bundesfernstraßen. Wobei die Oberzentren Reutlingen/Tübingen sowie Ulm/Neu-Ulm am Rande des Regierungsbezirks Tübingen mit dem Regierungsbezirk Stuttgart liegen. Daher gibt es fünf fehlende leistungsfähige Verbindungen zwischen Oberzentren:

1. **A 96, B 30, B 31 Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - (Bregenz) (Österreich)**

Gemeinsames Projekt von Deutschland und Österreich mit den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg und den Regionen Regierungsbezirk Tübingen, Regierungsbezirk Schwaben und Land Vorarlberg. Der Abschnitt von der Landeshauptstadt Bregenz bis zur deutschen Grenze wurde von österreichischer Seite als A 14 Rheintalautobahn und dem Pfändertunnel verwirklicht. Der Pfändertunnel wird derzeit als stärkster belasteter einröhriger Autobahntunnel Österreichs noch bis 2013 um eine zweite Röhre erweitert. Bis 2020 wird mit einer Belastung von 46.000 Kraftfahrzeugen pro 24h gerechnet. Auch der Schwerverkehr soll sich auf 4.350 schwere Kraftfahrzeuge pro 24h beinahe verdoppeln. Vor allem der Transitverkehr von Deutschland nach Italien, der rund 3,9 Prozent der europäischen Güterverkehre ausmacht, wird nach dem Ausbau vermehrt über den Pfänder zum Brenner führen, da das Nadelöhr Pfändertunnel wegfällt. Aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten der B 30 zwischen Ravensburg-Eschach und Friedrichshafen und dem damit verbundenen Zeitverlust läuft zur Zeit ein Teil der Relation ab Ravensburg-Eschach über die B 467 zur B 31 bei Kressbronn.

Der Anteil von Vorarlberg in Österreich befindet sich mit der zweiten Röhre des Pfändertunnels im Bau. Der Anteil des Regierungsbezirks Schwaben in Bayern ist zum einen mit der A 96 fertiggestellt zum Anderen mit der B 31, ab der A 96 Anschlussstelle Weißensberg, bis zur Landesgrenze von Baden-Württemberg nicht im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten. Der Anteil des Regierungsbezirks Tübingen auf Baden-Württembergischer Seite mit der B 31 bis Friedrichshafen befindet sich nicht im Bundesverkehrswegeplan, der Abschnitt der B 30 von Friedrichshafen bis Ravensburg befindet sich im Vordringlichen Bedarf und ist teilweise seit Anfang 2006 planfestgestellt.

*Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise planfestgestellt, auf österreichischer Seite im Bau, teilweise nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten.*

2. **B 27, B 32, B 311n, B 463 Reutlingen/Tübingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Sehr unterschiedliche Ausbaustandards und Nummerierungen. Es gibt weder eine Planung zur Schaffung einer leistungsfähigen oberzentralen Verbindung, noch eine einheitliche Nummerierung als durchgehende Bundesstraße. Auch nach der Verwirklichung der Bundesstraßenprojekte des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans wird die Verbindung problematisch bleiben. Die Verbindung ist unattraktiv, sodass der größte Teil des Verkehrs auf der Relation Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit Reutlingen/Tübingen und der Metropolregion Stuttgart derzeit über die B 30 und A 8 läuft.

*Überwiegend Weiterer Bedarf.*

3. **B 30, B 31, B 31n, B 33 Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Konstanz - (Zürich)**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Freiburg. Aufgrund der geographischen Lage besteht eine Fährverbindung Konstanz - Meersburg, sowie eine Katamaranverbindung Konstanz - Friedrichshafen. Im Bereich Freiburg zusammen mit der B 33 auch als oberzentrale Verbindung Villingen-Schwenningen - Konstanz. Im Bereich Tübingen als Landverbindung B 30 neu, B 31 neu und B 33 neuer Fährzubringer in Meersburg. Der B 33 Abschnitt Meersburg - Ravensburg soll durch die neue B 30 und B 31 ersetzt werden, so dass dieser Ausbau entfällt. Die Verkehrsbelastung der bestehenden Bundesstraßen ist mit Ausnahme der B 33 in Meersburg hoch bis sehr hoch.

*Der Anteil des Regierungsbezirks Freiburg ist teilweise planfestgestellt, im Bau oder fertiggestellt. Der Anteil des Regierungsbezirks Tübingen ist teilweise planfestgestellt, teilweise rückständige Planung, teilweise im Weiteren Bedarf.*

**4. B 30 Ulm/Neu-Ulm - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Die B 30 ist bereits seit Anfang der 90er Jahre von Ulm/Neu-Ulm bis Biberach an der Riß sowie seit Jahren auf einem Teilabschnitt bei Ravensburg autobahnähnlich ausgebaut. Es fehlen die Lückenschlüsse mit Ortsumgehungen von Biberach an der Riß bis Baidt und Ravensburg bis Friedrichshafen. Die B 30 stellt derzeit neben der Verbindung der Oberzentren Ulm/Neu-Ulm mit Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten zusammen mit der A 8 auch die Verbindung zur Metropolregion Stuttgart dar. Auf der Relation Ulm/Neu-Ulm mit Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten und Ravensburg als Kern des Oberzentrums fehlt der Lückenschluss von Biberach an der Riß bis Ravensburg. Auf diesem Abschnitt befinden sich zwei der am höchsten belasteten Ortsdurchfahrten im Bundesstraßennetz. Der Abschnitt ist die einzige Lücke im leistungsfähigen Grundnetz im Bundesgebiet, die sich im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2003 komplett im Weiteren Bedarf befindet. Für eine Bundesstraße sehr hohe Verkehrsbelastung.

*Weiterer Bedarf.*

**5. B 311 Villingen-Schwenningen - Ulm/Neu-Ulm**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Freiburg. Der Großteil liegt im Regierungsbezirk Tübingen. Die B 311 ersetzt derzeit eine leistungsfähige Verbindung der Oberzentren Ulm/Neu-Ulm mit Villingen-Schwenningen und im weiteren Verlauf zusammen mit der B 31 mit Freiburg im Breisgau. Aufgrund des lückenhaften leistungsfähigen Grundnetzes stellt die B 311 zusammen mit der B 31 derzeit die einzige durchgängige Ost-West-Verbindung im südlichen Baden-Württemberg dar.

*Überwiegend Weiterer Bedarf.*

## Bayern

### 7 Regierungsbezirke

In Bayern gibt es zur Zeit in den Regierungsbezirken Niederbayern, Oberbayern und Oberpfalz fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen. Durch den Bezirk Schwaben führt die fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindung Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten in Baden-Württemberg mit Bregenz in Österreich. Auf bayerischer Seite ist diese Verbindung zwar auch unzureichend, allerdings sind dort keine Oberzentren betroffen. Es gibt keinen Bezirk in dem alle Oberzentren noch heute ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden werden.

### Oberzentren in Bayern

- Amberg
- Ansbach
- Aschaffenburg
- Augsburg
- Bamberg
- Bayreuth
- Coburg
- Deggendorf/Plattling (Deggendorf als Kernzentrum)
- Hof
- Ingolstadt
- Kempten im Allgäu
- Landshut
- Memmingen
- München
- Nürnberg/Erlangen/Fürth (Nürnberg als Kernzentrum)
- Passau
- Regensburg
- Rosenheim
- Schweinfurt
- Straubing
- Ulm/Neu-Ulm (Ulm als Kernzentrum)
- Weiden in der Oberpfalz
- Würzburg

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Bayern

#### Regierungsbezirk Oberbayern (NUTS1)

In Oberbayern erfolgt die Verbindung der Oberzentren München mit Rosenheim über die A 8 und München mit Ingolstadt über die A 9. Auch über den Bezirk hinaus werden benachbarte Oberzentren bis auf eine Ausnahme durch Autobahnen angebunden. Die Relation München - Passau läuft über die A 92 und A 3, welche gegenüber der A 94 und B 12 nur rund 13 km länger ist. Zur Zeit gibt es folgende fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen:

#### 1. **B 15n Rosenheim - Landshut**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Niederbayern. Zur Zeit laufen die Relationen über die B 15, A 8, A 9, A 92 und A 99. Mit dem Bau der B 15n soll auch der Raum München entlastet werden.

*Vordringlicher Bedarf, in Planung und teilweise im Bau.*

### Regierungsbezirk Niederbayern (NUTS2)

In Niederbayern erfolgt die Verbindung der Oberzentren Landshut mit Deggendorf über die A 92, die Oberzentren Deggendorf, Passau und Straubing werden durch die A 3 verbunden. Auch über den Bezirk hinaus werden benachbarte Oberzentren bis auf zwei Ausnahmen durch Autobahnen angebunden. Zur Zeit gibt es folgende fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen:

1. **B 15n Rosenheim - Landshut**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Oberbayern. Zur Zeit laufen die Relationen über die B 15, A 8, A 9, A 92 und A 99. Mit dem Bau der B 15n soll auch der Raum München entlastet werden.

*Vordringlicher Bedarf, in Planung und teilweise im Bau.*

2. **B 15n Landshut - Regensburg**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Oberpfalz. Zur Zeit laufen die Relationen über die B 15, A 8, A 9, A 93 und A 99. Mit dem Bau der B 15n soll auch der Raum München entlastet werden.

*Vordringlicher Bedarf, in Planung und teilweise im Bau.*

### Regierungsbezirk Oberpfalz (NUTS2)

In der Oberpfalz erfolgt die Verbindung der Oberzentren Regensburg mit Weiden über die A 93. Die Verbindung Amberg an Regensburg und Weiden erfolgt durch die A 6 und A 93. Auch über den Bezirk hinaus werden benachbarte Oberzentren bis auf eine Ausnahme durch Autobahnen angebunden. Zur Zeit gibt es folgende fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen:

1. **B 15n Landshut - Regensburg**

Gemeinsames Projekt mit dem Regierungsbezirk Niederbayern. Zur Zeit laufen die Relationen über die B 15, A 8, A 9, A 93 und A 99. Mit dem Bau der B 15n soll auch der Raum München entlastet werden.

*Vordringlicher Bedarf, in Planung und teilweise im Bau.*

### Regierungsbezirk Oberfranken (NUTS2)

In Oberfranken erfolgt die Verbindung der Oberzentren Bamberg und Bayreuth über die A 70, Bamberg und Coburg werden durch die A 73 verbunden, Bayreuth und Hof durch die A 9. Auch über den Bezirk hinaus werden benachbarte Oberzentren durch Autobahnen angebunden. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.

### Regierungsbezirk Mittelfranken (NUTS2)

In Mittelfranken erfolgt die Verbindung der Oberzentren Ansbach und Nürnberg/Erlangen/Führt über die A 6. Auch über den Bezirk hinaus werden benachbarte Oberzentren durch Autobahnen angebunden. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.

**Regierungsbezirk Unterfranken (NUTS2)**

In Unterfranken erfolgt die Verbindung der Oberzentren Aschaffenburg und Würzburg über die A 3, die Verbindung Würzburg mit Schweinfurt über die A 7 und A 70. Auch über den Bezirk hinaus werden benachbarte Oberzentren durch Autobahnen angebunden. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.

**Regierungsbezirk Schwaben (NUTS2)**

In Schwaben erfolgt die Verbindung der Oberzentren Ulm/Neu-Ulm mit Augsburg über die A 8, die Verbindung Ulm/Neu-Ulm mit Memmingen und Kempten über die A 7. Über den Bezirk hinaus werden seit Ende 2009 benachbarte Oberzentren mit der Fertigstellung des letzten Teilstücks der A 96 durch Autobahnen angebunden. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen.

Allerdings führt durch den Bezirk Schwaben die oberzentrale Relation Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten in Baden-Württemberg mit Bregenz in Österreich. Die Relation betrifft keine Oberzentren im Bezirk Schwaben. Es handelt sich um ein gemeinsames Projekt von Deutschland und Österreich mit den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg und den Regionen Regierungsbezirk Tübingen, Regierungsbezirk Schwaben und Land Vorarlberg. Der Anteil von Vorarlberg in Österreich befindet sich mit der zweiten Röhre des Pfändertunnels im Bau. Der Anteil des Regierungsbezirks Schwaben in Bayern ist zum einen mit der A 96 fertiggestellt zum anderen mit der B 31 ab der A 96 Anschlussstelle Weißensberg bis zur Landesgrenze von Baden-Württemberg nicht im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten. Der Anteil des Regierungsbezirks Tübingen auf Baden-Württembergischer Seite mit der B 31 bis Friedrichshafen befindet sich nicht im Bundesverkehrswegeplan, der Abschnitt der B 30 von Friedrichshafen bis Ravensburg befindet sich im Vordringlichen Bedarf und ist teilweise seit Anfang 2006 planfestgestellt.





## **Berlin**

**Als Stadtstaat keine Regierungsbezirke, das Land selber ist NUTS1**

In Berlin gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen.

### **Oberzentren in Berlin**

- Berlin

### **Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Berlin**

Im Land Berlin gibt es nur das Oberzentrum Berlin. Über Berlin hinaus erfolgt die Verbindung mit anderen Oberzentren ausschließlich durch Autobahnen. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.



## Brandenburg

### Keine Einteilung in Regionen, das Land selber ist NUTS2

In Brandenburg wurde ein spezielles Netzkonzept entwickelt, um die Erreichbarkeit der zentralen Orte zu gewährleisten. In Brandenburg gibt es bis auf zwei Ausnahmen keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen zwischen den Oberzentren. Im Land werden heute keine Oberzentren mehr ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden.

### Oberzentren in Brandenburg

- Brandenburg an der Havel
- Cottbus
- Frankfurt (Oder)
- Potsdam

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Brandenburg

Die Verbindung der Oberzentren Brandenburg, Frankfurt/Oder und Potsdam erfolgt über die A 2, A 10 und A 12, die Verbindung Cottbus mit Potsdam erfolgt über die A 13 und A 15. Dennoch gibt es noch zwei fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen:

#### 1. **B 87n, B 168 Cottbus - Frankfurt/Oder**

In erster Linie ist der Bau von Ortsumgehungen vorgesehen. Danach entspricht die Verbindung bereits der Stufe LS I und kann angesichts der Rahmenbedingungen als fertiggestellt bezeichnet werden.

*Vordringlicher Bedarf, die B 87n wurden zum Teil bereits realisiert.*

#### 2. **B 96, B 97 Bautzen/Görlitz/Hoyerswerda - Cottbus**

Gemeinsames Projekt der Länder Brandenburg und Sachsen. Die Verbindung wird zur Zeit schrittweise ausgebaut.

*Vordringlicher Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und teilweise Weiterer Bedarf.*

Darüber hinaus führt durch Brandenburg die oberzentrale Relation Magdeburg in Sachsen-Anhalt mit Schwerin in Mecklenburg-Vorpommern, wobei in Brandenburg keine Oberzentren angebunden werden. Es handelt sich um ein gemeinsames Projekt der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt. Die geplante A 14 Nord wird dabei über einen kurzen Teilabschnitt auch durch Brandenburg führen. Zur Zeit läuft der Verkehr über die B 5, B 106 und B 189. Das Projekt befindet sich im Vordringlichen Bedarf. Die Planung läuft zur Zeit.



## **Bremen**

### **Als Stadtstaat keine Regierungsbezirke, das Land selber ist NUTS2**

In Bremen gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Im Land werden heute keine Oberzentren mehr ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden.

### **Oberzentren in Bremen**

- Bremen
- Bremerhaven

### **Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Bremen**

Das Land Bremen teilt sich in zwei nicht zusammenhängende Teile mit den Oberzentren Bremen und Bremerhaven. Die Verbindung der Oberzentren Bremen und Bremerhaven erfolgt durch die A 27. Auch über das Land Bremen hinaus ist die Verbindung zu anderen Oberzentren gesichert. Die Relation Bremerhaven - Hamburg läuft derzeit trotz des großen Umwegs zum größten Teil über das Autobahnnetz. Dennoch ist eine neue Verbindung per A 20, A 22 und A 26 geplant. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen.



## **Hamburg**

### **Als Stadtstaat keine Regierungsbezirke, das Land selber ist NUTS2**

In Hamburg gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Im Land werden heute keine Oberzentren mehr ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden.

### **Oberzentren in Hamburg**

- Hamburg
- Hamburg-Harburg

### **Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Hamburg**

Das Land Hamburg teilt sich in die Oberzentren Hamburg und Hamburg-Harburg. Der Stadtstaat ist mit einem Netz von Autobahnen durchzogen. Die Verbindung der Oberzentren Hamburg und Hamburg-Harburg erfolgt durch die A 7 und A 253. Hamburg ist auch an benachbarte Oberzentren außerhalb des Landes über das Autobahnnetz angebunden. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.





## Hessen

### 3 Regierungsbezirke

In Hessen gibt es zwei fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen. Es gibt keinen Bezirk in dem alle Oberzentren noch heute ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden werden.

### Oberzentren in Hessen

- Darmstadt
- Frankfurt am Main
- Fulda
- Gießen
- Hanau
- Kassel
- Marburg
- Offenbach am Main
- Wetzlar
- Wiesbaden

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Hessen

#### Regierungsbezirk Darmstadt (NUTS1)

Im Bezirk Darmstadt erfolgt die Verbindung der Oberzentren Darmstadt mit Frankfurt am Main über die A 5, die Verbindung Frankfurt am Main mit Offenbach und Wiesbaden erfolgt über die A 3 und A 66, die Verbindung von Offenbach und Hanau erfolgt über die A 66. Darüber hinaus vernetzen autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen die Oberzentren. Über den Bezirk hinaus erfolgt die Verbindung der umliegenden Oberzentren über Autobahnen. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.

#### Regierungsbezirk Gießen (NUTS1)

Im Bezirk Gießen erfolgt die Verbindung der Oberzentren Gießen und Wetzlar über die autobahnähnlich ausgebaute B 49. Sonst gibt es zwei fehlende leistungsfähige Verbindungen:

1. **A 49 Marburg - Kassel**

Gemeinsames Projekt der Regierungsbezirke Gießen und Kassel. Nordöstlich von Marburg fehlt der Lückenschluss von Stadtallendorf bis Bischhausen. Der Verkehr läuft derzeit über die B 3.

*Vordringlicher Bedarf*

2. **B 3 Gießen - Marburg**

Die B 3 ist zwischen Gießen und Marburg fast vollständig vierstreifig ausgebaut. Es fehlt noch ein Teilabschnitt zwischen Weimar/Roth und Niederweimar. Die Verkehrsbelastung ist für eine Bundesstraße sehr hoch.

*Vordringlicher Bedarf*

### **Regierungsbezirk Kassel (NUTS1)**

Im Bezirk Kassel erfolgt die Verbindung der Oberzentren Fulda und Kassel über die A 7. Innerhalb des Bezirks gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Über den Bezirk hinaus gibt es dennoch eine fehlende Verbindung:

#### **1. A 49 Marburg - Kassel**

Gemeinsames Projekt der Regierungsbezirke Gießen und Kassel. Nordöstlich von Marburg fehlt der Lückenschluss von Stadtallendorf bis Bischhausen. Der Verkehr läuft derzeit über die B 3.

*Vordringlicher Bedarf*

## Mecklenburg-Vorpommern

### Keine Einteilung in Bezirke, das Land selber ist NUTS2

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es bis auf zwei Ausnahmen keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Im Land werden heute keine Oberzentren mehr ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden.

### Oberzentren in Mecklenburg-Vorpommern

- Neubrandenburg
- Rostock
- Schwerin
- Stralsund/Greifswald (Stralsund als Kernzentrum)

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Mecklenburg-Vorpommern

Die Verbindung der Oberzentren Rostock, Stralsund/Greifswald und Neubrandenburg erfolgt über die A 20. Stralsund wird über die B 96n an die A 20 angebunden. Über das Land hinaus erfolgt die Anbindung der umliegenden Oberzentren bis auf eine Ausnahme ausschließlich durch Autobahnen. Zur Zeit gibt es folgende fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindung:

1. **A 14, A 20 Schwerin - Rostock**

Die A 20 ist fertiggestellt. Das fehlende Teilstück der A 14 nördlich von Schwerin bis Wismar befindet sich im Bau. Die Fertigstellung ist Ende 2009 vorgesehen.

*Vordringlicher Bedarf und im Bau*

2. **A 14 Schwerin - Magdeburg**

Gemeinsames Projekt der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt. Die A 14 Nord soll darüber hinaus über einen kurzen Teilabschnitt auch durch Brandenburg führen, wobei hier keine Oberzentren angebunden werden. Zur Zeit läuft der Verkehr über die B 5, B 106 und B 189.

*Vordringlicher Bedarf*



## Niedersachsen

### 4 NUTS-Regionen

In Niedersachsen gibt es in allen Regionen fehlende leistungsfähige Verbindungen zwischen den Oberzentren. In der Region Lüneburg werden alle Oberzentren durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden.

### Oberzentren in Niedersachsen

- Celle
- Göttingen
- Hannover
- Hildesheim
- Lüneburg
- Oldenburg
- Osnabrück
- Salzgitter/Braunschweig/Wolfsburg (Braunschweig als Kernzentrum)
- Wilhelmshaven

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Niedersachsen

#### NUTS-Region Braunschweig (NUTS2)

Die Oberzentren Göttingen und Salzgitter/Braunschweig/Wolfsburg werden durch die A 7 und A 39 verbunden. Innerhalb der Region werden daher alle Oberzentren durch Autobahnen verbunden, darüber hinaus gibt es allerdings noch folgende fehlende leistungsfähige Verbindung:

##### 1. **A 39 Braunschweig - Lüneburg**

Gemeinsames Projekt der Regionen Braunschweig und Lüneburg. Zur Zeit läuft der Verkehr über die B 4. Teilabschnitte der A 39 sind von Braunschweig bis Wolfsburg bereits fertiggestellt.

*Vordringlicher Bedarf*

#### NUTS-Region Hannover (NUTS2)

Die Oberzentren Hannover und Hildesheim werden durch die A 7 verbunden. Innerhalb der Region werden daher alle Oberzentren durch Autobahnen verbunden, darüber hinaus gibt es allerdings noch folgende fehlende leistungsfähige Verbindungen:

##### 1. **B 3 Hannover - Celle**

Gemeinsames Projekt der Regionen Hannover und Lüneburg. Für eine Bundesstraße sehr hohe Verkehrsbelastung.

*Vordringlicher Bedarf*

### **NUTS-Region Lüneburg (NUTS2)**

Die beiden Oberzentren Celle und Lüneburg innerhalb der Region sind nicht direkt miteinander verbunden. Vor allem über die Region Lüneburg hinaus fehlen leistungsfähige oberzentrale Verbindungen:

#### **1. A39, B 191 Celle - Lüneburg**

Die Verbindung Celle - Lüneburg erfolgt derzeit über die B 191 und B 4, wobei die Verbindung von Celle über die B 191 zur B 4 zur Zeit keine große Rolle spielt. Die Fahrtbeziehungen von Celle sind in erster Linie auf Hannover ausgelegt, die von Lüneburg in erster Linie auf Hamburg. Aufgrund dieser Sachlage gibt es derzeit keine Planungen für eine direkte Verbindung der Oberzentren Celle und Lüneburg. Im Bundesverkehrswegeplan findet sich der Neubau der B 191 Eschede - Weyhausen im Weiteren Bedarf, die B 4 soll durch die A 39 im Vordringlichen Bedarf, ersetzt werden.

*Teilweise Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf.*

#### **2. A 39 Braunschweig - Lüneburg**

Gemeinsames Projekt der Regionen Braunschweig und Lüneburg. Zur Zeit läuft der Verkehr über die B 4. Teilabschnitte der A 39 sind von Braunschweig bis Wolfsburg bereits fertiggestellt.

*Vordringlicher Bedarf*

#### **3. B 3 Hannover - Celle**

Gemeinsames Projekt der Regionen Hannover und Lüneburg. Für eine Bundesstraße sehr hohe Verkehrsbelastung.

*Vordringlicher Bedarf*

### **NUTS-Region Weser-Ems (NUTS2)**

Die Oberzentren Osnabrück, Oldenburg und Wilhelmshaven werden durch die A 1 und A 29 verbunden. Somit gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen innerhalb der Region. Auch über die Region hinaus gibt es bis auf eine Ausnahme keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen:

#### **1. A 33 Osnabrück - Bielefeld**

Gemeinsames Projekt der Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Der Teil Niedersachsens ist fertiggestellt. Der Verkehr läuft derzeit ab dem Ausbauende bei Oldendorf über die B 68.

*Vordringlicher Bedarf und teilweise im Bau.*

## Nordrhein-Westfalen

### 5 Bezirksregierungen

In Nordrhein-Westfalen gibt es nur in den Bezirksregierungen Detmold und Münster fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen. Es gibt keinen Bezirk in dem alle Oberzentren noch heute ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden werden.

### Oberzentren in Nordrhein-Westfalen

- Aachen
- Bielefeld
- Bochum
- Bonn
- Dortmund
- Düsseldorf
- Duisburg
- Essen
- Hagen
- Köln
- Krefeld
- Mönchengladbach
- Münster
- Paderborn
- Siegen
- Wuppertal

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Nordrhein-Westfalen

#### Bezirksregierung Arnsberg (NUTS1)

Die Oberzentren Siegen, Hagen und Dortmund werden durch die A 45 verbunden. Die Verbindung der Oberzentren Bochum und Dortmund erfolgt über die A 40, A 42 und A 44. Innerhalb des Bezirks gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Auch über den Bezirk hinaus sind die umliegenden Oberzentren über das Autobahnnetz erreichbar.

#### Bezirksregierung Detmold (NUTS2)

Die Oberzentren Paderborn und Bielefeld werden durch die A 33 verbunden. Innerhalb des Bezirks gibt es daher keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Über den Bezirk hinaus fehlen dennoch folgende leistungsfähige Verbindungen:

##### 1. **A 33 Osnabrück - Bielefeld**

Gemeinsames Projekt der Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Der Teil Niedersachsens ist fertiggestellt. Der Verkehr läuft derzeit ab dem Ausbauende bei Oldendorf über die B 68.

*Vordringlicher Bedarf und teilweise im Bau.*

### 2. **B 51, B 64 Münster - Bielefeld**

Gemeinsames Projekt der Bezirksregierungen Münster und Detmold. Der Verkehr läuft zur Zeit über die B 51 und B 64 nach Rheda-Wiedenbrück und von dort über die A 2 nach Bielefeld. Vorgesehen sind zur Zeit eine Reihe von Ortsumgehungen, nach deren Realisierung die Bundesstraßenverbindung ortsdurchfahrtsfrei ist. Auch der dreistreifige Ausbau außerhalb des Rahmens des Bundesverkehrswegeplans ist vorgesehen.

*Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf mit Planungsrecht*

### **Bezirksregierung Düsseldorf (NUTS1) (Ruhrgebiet)**

Die Oberzentren Essen und Duisburg werden durch die A 40 verbunden. Die Verbindung der Oberzentren Duisburg, Krefeld und Düsseldorf erfolgt über die A 3, A 40, A 44, A 46, A 52, A 57 sowie einem Netz aus weiteren Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen. Die Verbindung von Wuppertal, Düsseldorf und Mönchengladbach erfolgt durch die A 46, A 52, A 57 und A 61. Alle Oberzentren innerhalb des Bezirks sind daher durch Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen miteinander vernetzt. Auch die Oberzentren außerhalb des Bezirks sind über das Autobahnnetz angebunden. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.

### **Bezirksregierung Köln (NUTS1)**

Die Oberzentren Aachen und Köln werden durch die A 4 verbunden. Die Verbindung der Oberzentren Köln und Bonn erfolgt über die A 59, A 555 und A 565. Innerhalb des Bezirks gibt es daher keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Auch über den Bezirk hinaus werden umliegende Oberzentren über das Autobahnnetz angebunden.

### **Bezirksregierung Münster (NUTS2)**

Im Bezirk Münster liegt nur das Oberzentrum Münster. Innerhalb des Bezirks gibt es daher keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Die Anbindung an Oberzentren außerhalb des Bezirks erfolgt bis auf eine Ausnahme über das Autobahnnetz. Zur Zeit gibt es eine fehlende Verbindung zwischen den Oberzentren:

### 1. **B 51, B 64 Münster - Bielefeld**

Gemeinsames Projekt der Bezirksregierungen Münster und Detmold. Der Verkehr läuft zur Zeit über die B 51 und B 64 nach Rheda-Wiedenbrück und von dort über die A 2 nach Bielefeld. Vorgesehen sind zur Zeit eine Reihe von Ortsumgehungen, nach deren Realisierung die Bundesstraßenverbindung ortsdurchfahrtsfrei ist. Auch der dreistreifige Ausbau außerhalb des Rahmens des Bundesverkehrswegeplans ist vorgesehen.

*Vordringlicher Bedarf, teilweise Weiterer Bedarf mit Planungsrecht*



## Rheinland-Pfalz

### 3 NUTS-Regionen

In Rheinland-Pfalz gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Die A 6 und A 61 übernehmen als wichtigste Hauptachsen diese Funktion weitgehend. Weitere Autobahnen komplettieren das Netz. Es gibt keinen Bezirk in dem alle Oberzentren noch heute ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden werden.

### Oberzentren in Rheinland-Pfalz

- Kaiserslautern
- Koblenz
- Ludwigshafen
- Mainz
- Trier

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Rheinland-Pfalz

#### NUTS-Region Koblenz (NUTS2)

Das Oberzentrum Koblenz wird durch die A 61 angebunden. Auch über die Region hinaus gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen.

#### NUTS-Region Rheinhessen-Pfalz (NUTS2)

Die Oberzentren Kaiserslautern und Ludwigshafen werden durch die A 6 verbunden, die Oberzentren Ludwigshafen und Mainz über die A 61 und A 63, die Oberzentren Kaiserslautern und Mainz durch die A 63. Auch über die Region hinaus gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Die Relation der benachbarten Oberzentren Karlsruhe mit Saarbrücken läuft über die A 6, A 61 und A 65. Dennoch wird derzeit zusätzlich die B 10 zwischen Landau und Pirmasens nach und nach vierstreifig ausgebaut, wobei sich hier einige Abschnitte auch im Weiteren Bedarf befinden.

#### NUTS-Region Trier (NUTS2)

Das Oberzentrum Trier wird durch die A 64 angebunden. Auch über die Region hinaus gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen.



## **Saarland**

### **Keine Einteilung in Bezirke, das Land selber ist NUTS2**

Im Saarland gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen.

### **Oberzentren im Saarland**

- Saarbrücken

### **Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen im Saarland**

Im Saarland gibt es nur das Oberzentrum Saarbrücken. Auch über das Land hinaus ist Saarbrücken über das Autobahnnetz an benachbarte Oberzentren angebunden. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen Verbindungen.



## Sachsen

### 3 Direktionsbezirke

Der Ausbau der Bundesfernstraßen erfolgt in Sachsen anhand einer Netzkonzeption unter Berücksichtigung raumordnerischer Gesichtspunkte. Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen gibt es in allen drei Direktionsbezirken. Allerdings gibt es seit dem Neubau der A 4 im Jahr 1999 keinen Bezirk mehr in dem alle Oberzentren ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden werden.

### Oberzentren in Sachsen

- Chemnitz
- Dresden
- Leipzig
- Bautzen/Görlitz/Hoyerswerda (Bautzen als Kernzentrum)
- Plauen
- Zwickau

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Sachsen

#### Direktionsbezirk Chemnitz (NUTS2)

Die Oberzentren Chemnitz, Plauen und Zwickau werden durch die A 72 verbunden. Über den Bezirk hinaus erfolgt die Verbindung Chemnitz - Dresden über die A 4. Dennoch gibt es noch folgende fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindung:

##### 1. **A 72 Chemnitz - Leipzig**

Gemeinsames Projekt der Direktionsbezirke Chemnitz und Leipzig. Die Verbindung erfolgt zur Zeit über die B 95.

*Vordringlicher Bedarf und im Bau.*

#### Direktionsbezirk Dresden (NUTS2)

Bautzen, Görlitz und Hoyerswerda bilden einen oberzentralen Städteverbund. Die A 4 verbindet das Oberzentrum Dresden mit Bautzen und Görlitz. Derzeit gibt es folgende fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindung:

##### 1. **B 96, B 97 Bautzen/Görlitz/Hoyerswerda - Cottbus**

Gemeinsames Projekt der Länder Brandenburg und Sachsen. Die Verbindung wird zur Zeit schrittweise ausgebaut.

*Vordringlicher Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und teilweise Weiterer Bedarf.*

#### Direktionsbezirk Leipzig (NUTS2)

Das Oberzentrum Leipzig ist über die A 9, A 14 und A 38 erreichbar. Über den Bezirk hinaus erfolgt die Anbindung an andere Oberzentren weitgehend über das Bundesautobahnnetz. Derzeit gibt es folgende fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindung:

**1. A 72 Chemnitz - Leipzig**

Gemeinsames Projekt der Direktionsbezirke Chemnitz und Leipzig. Die Verbindung erfolgt zur Zeit über die B 95.

*Vordringlicher Bedarf und im Bau.*

## Sachsen-Anhalt

### 3 NUTS-Regionen

In Sachsen-Anhalt gibt es in zwei Regionen fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen. Es gibt keine Region in der alle Oberzentren noch heute ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden werden.

### Oberzentren in Sachsen-Anhalt

- Halle (Saale)
- Dessau-Roßlau
- Magdeburg

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Sachsen-Anhalt

#### NUTS-Region Dessau (NUTS2)

Das Oberzentrum Dessau-Roßlau ist an die A 9 angebunden. Innerhalb der Region gibt es keine weiteren Oberzentren. Über die Region hinaus werden die umliegenden Oberzentren bis auf eine Ausnahme durch Bundesautobahnen angebunden:

1. **B 1, B 184 Magdeburg - Dessau-Roßlau**

Gemeinsames Projekt der Regionen Magdeburg und Dessau. In erster Linie ist eine Reihe von Ortsumgehungen vorgesehen, von denen sich die Hälfte im Weiteren Bedarf befindet.

*Zur Hälfte im Weiteren und Vordringlicher Bedarf.*

#### NUTS-Region Halle (NUTS2)

Das Oberzentrum Halle ist an die A 14 angebunden. Innerhalb der Region gibt es keine weiteren Oberzentren. Über die Region hinaus erfolgt die Verbindung zu anderen Oberzentren über das Autobahnnetz. Es gibt keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen.

#### NUTS-Region Magdeburg (NUTS2)

Das Oberzentrum Magdeburg ist an die A 2 und A 14 angebunden. Innerhalb der Region gibt es keine weiteren Oberzentren. Über die Region hinaus erfolgt mit der Ausnahme von zwei Verbindungen die Verbindung an andere Oberzentren über das Autobahnnetz. Derzeit fehlen folgende leistungsfähige Verbindungen zwischen den Oberzentren:

1. **A 14 Schwerin - Magdeburg**

Gemeinsames Projekt der Länder Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt. Die geplante A 14 Nord soll darüber hinaus über einen kurzen Teilabschnitt auch durch Brandenburg führen, wobei hier keine Oberzentren angebunden werden. Zur Zeit läuft der Verkehr über die B 5, B 106 und B 189.

*Vordringlicher Bedarf*

2. **B 1, B 184 Magdeburg - Dessau-Roßlau**

Gemeinsames Projekt der Regionen Magdeburg und Dessau. In erster Linie ist eine Reihe von Orts-umgehungen vorgesehen, von denen sich die Hälfte im Weiteren Bedarf befindet.

*Zur Hälfte im Weiteren und Vordringlicher Bedarf*



## Schleswig-Holstein

### Keine Einteilung in Bezirke, das Land selber ist NUTS2

In Schleswig-Holstein gibt es zwei fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen. Im Land werden heute keine Oberzentren mehr ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden.

### Oberzentren in Schleswig-Holstein

- Flensburg
- Kiel
- Lübeck
- Neumünster

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Schleswig-Holstein

Die Verbindung der Oberzentren Flensburg und Neumünster erfolgt über die A 7, die Verbindung Flensburg mit Kiel über die A 7 und A 210, die Verbindung Neumünster mit Kiel über die A 215. Über den Bezirk hinaus sind benachbarte Oberzentren über das Autobahnnetz erreichbar. Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen gibt es nur zu Lübeck:

#### 1. **A 20, A 21 Kiel - Lübeck**

Kritisch ist zu betrachten, dass ein Seehafen sowie ein Güterverkehrszentrum angebunden werden, was sich deutlich in der Bewertung niederschlägt. Über den Abschnitt Bad Segeberg - Lübeck verläuft darüber hinaus auch die Relation Neumünster - Lübeck.

*Vordringlicher Bedarf*

#### 2. **A 20 Neumünster - Lübeck**

Kritisch ist zu betrachten, dass ein Seehafen sowie ein Güterverkehrszentrum angebunden werden, was sich deutlich in der Bewertung niederschlägt. Über den Abschnitt Bad Segeberg - Lübeck verläuft darüber hinaus auch die Relation Kiel - Lübeck.

*Vordringlicher Bedarf*



## Thüringen

### Keine Einteilung in Bezirke, das Land selber ist NUTS2

In Thüringen gibt es keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen. Im Land werden heute keine Oberzentren mehr ausschließlich durch nicht ausgebaute Bundesstraßen verbunden.

### Oberzentren in Thüringen

- Erfurt
- Gera
- Jena

### Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen in Thüringen

Die Oberzentren Erfurt, Gera und Jena werden durch die A 4 verbunden, sodass es im Land keine fehlenden grundsätzlich leistungsfähigen oberzentralen Verbindungen gibt. Auch über das Land hinaus werden umliegende Oberzentren über das Autobahnnetz angebunden.







Aulendorf 10  
Reute 2

